

13

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी  
समिति  
(2021-22)

सत्रहवीं लोक सभा

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय

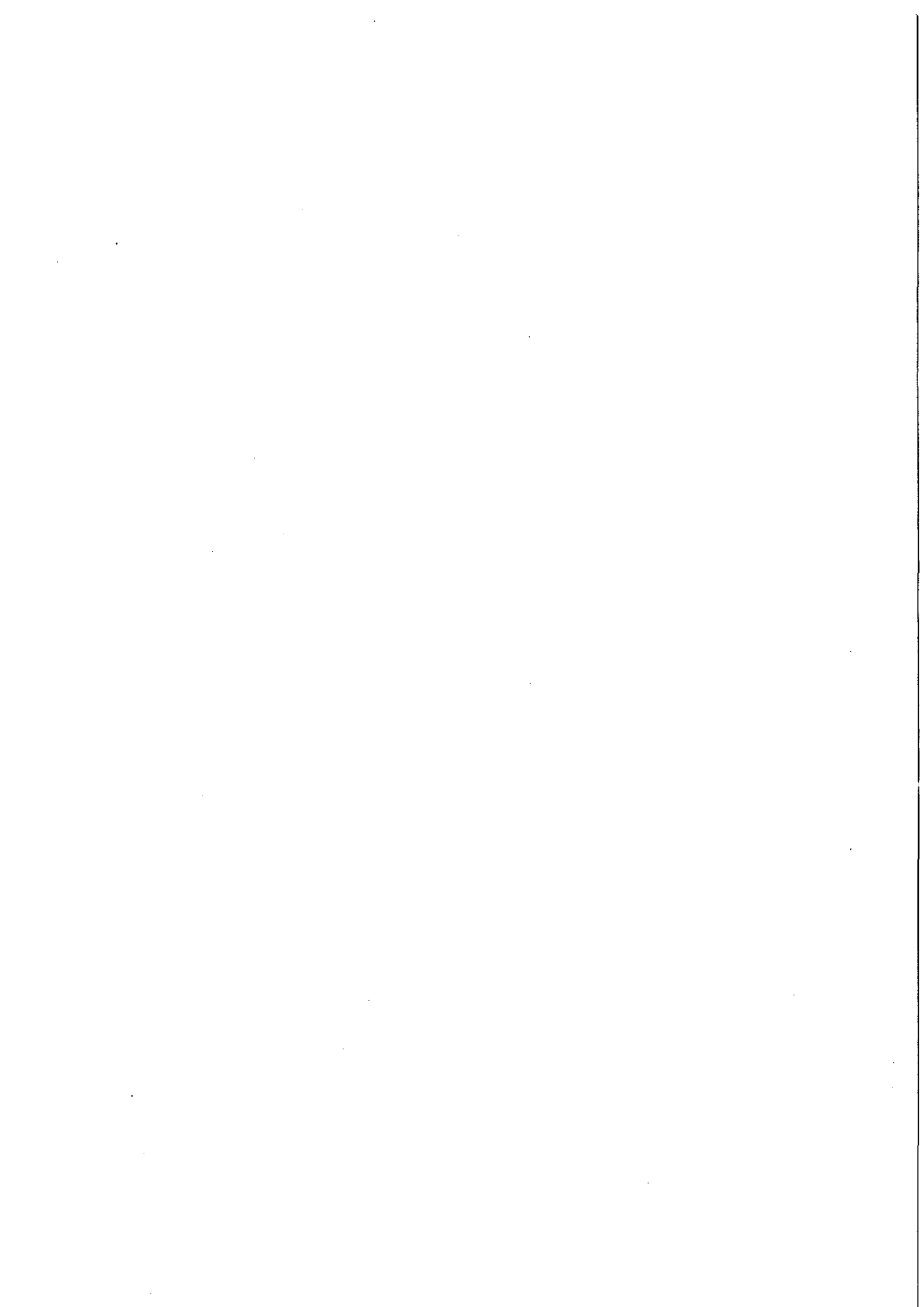
चक्रवात ताउते के दौरान पश्चिमी अपतटीय दुर्घटना के विशिष्ट संदर्भ में  
सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की संरक्षा और सुरक्षा

तेरहवां प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

अप्रैल, 2022/ चैत्र, 1944 (शक)



तेरहवां प्रतिवेदन  
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति  
(2021-22)

(सत्रहवीं लोक सभा)

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय

चक्रवात ताउते के दौरान पश्चिमी अपतटीय दुर्घटना के विशिष्ट संदर्भ  
में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की  
संरक्षा और सुरक्षा

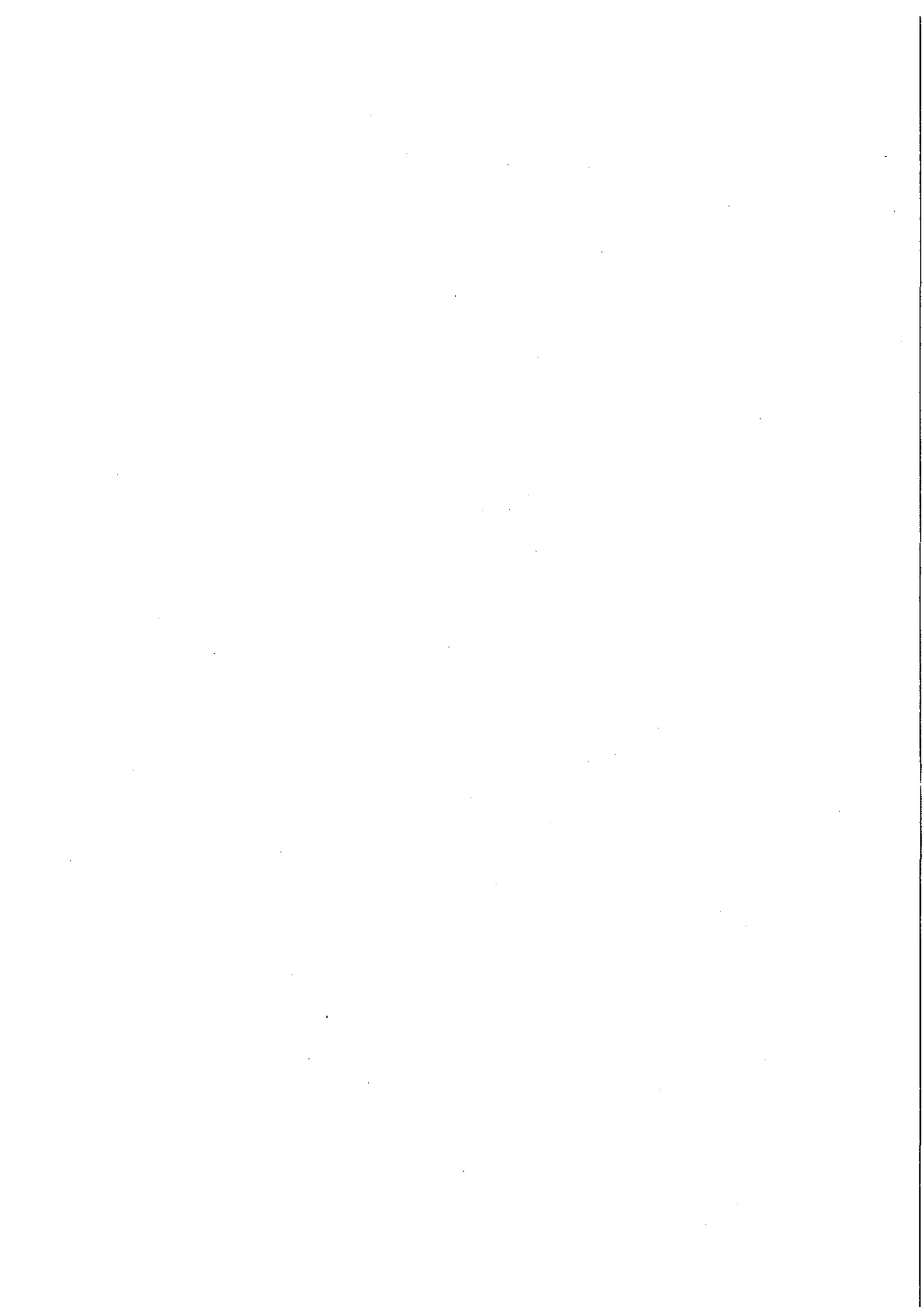
06.04.2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

06.04.2022 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

अप्रैल, 2022/ चैत्र, 1944 (शक)



पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति (2021-22) की संरचना

क्र. सं.

सदस्यों के नाम

लोक सभा

श्री रमेश बिधूड़ी

-

सभापति

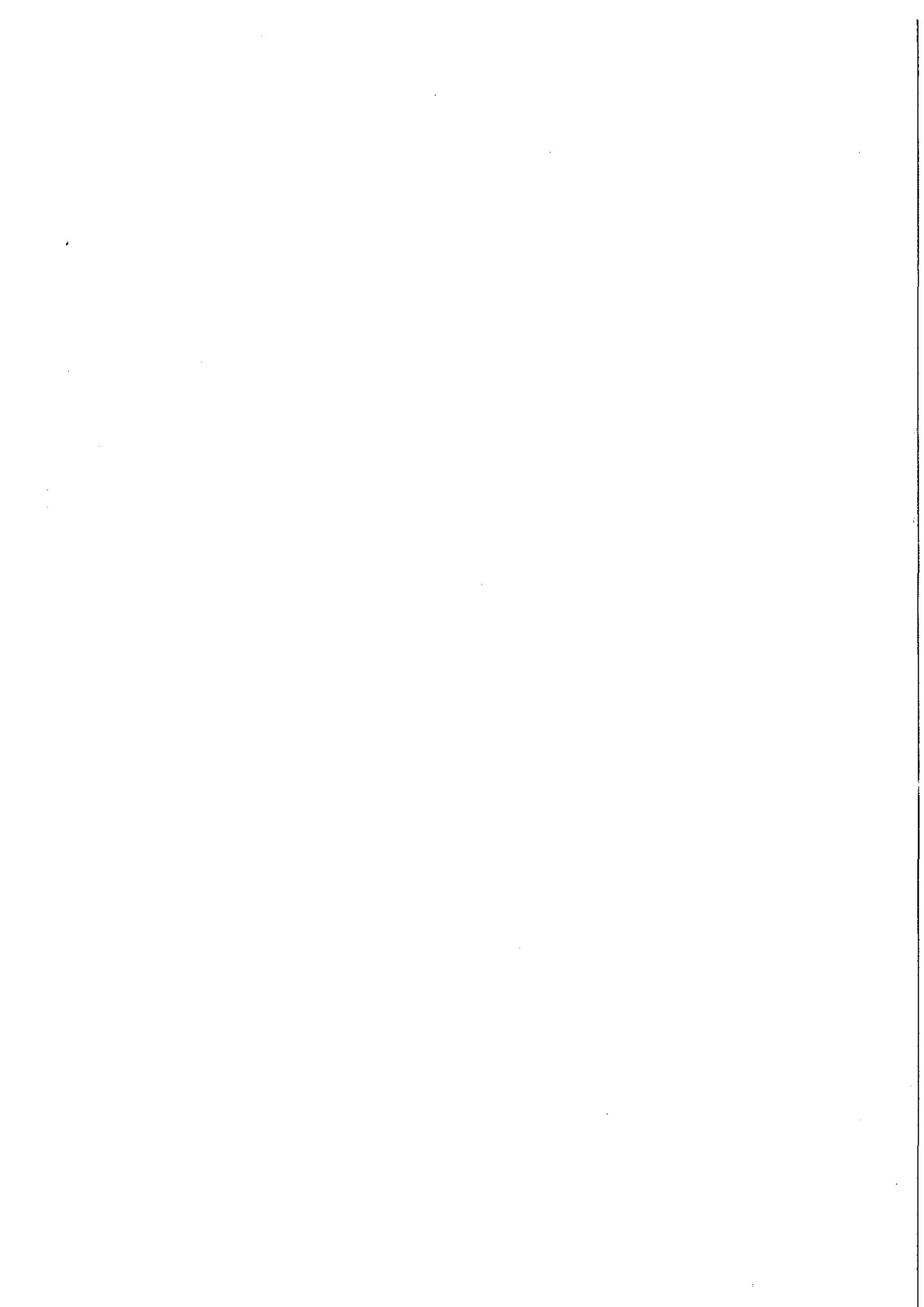
2. श्रीमती चिंता अनुराधा
3. श्री रमेश बिन्द
4. श्री प्रद्युत बोरदोलोई
5. श्री गिरीश चन्द्र
6. श्री तपन कुमार गोगोई
7. श्री नारणभाई काछड़िया
8. श्री संतोष कुमार
9. श्री रोडमल नागर
10. श्री मितेष पटेल (बकाभाई)
11. श्री उन्मेश भैय्यासाहेब पाटिल
12. श्री एम.के .राघवन
13. श्री चन्द्र शेखर साहू
14. श्री दिलीप शङ्कीया
15. डॉ. भारतीबेन डी .श्याल
16. श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल
17. श्री लल्लू सिंह
18. श्री विनोद कुमार सोनकर
19. श्री अजय टम्टा
20. डॉ. कलानिधि वीरास्वामी
21. श्री राजन बाबूराव विचारे

राज्य सभा

22. श्री बीरेन्द्र प्रसाद बैश्य
23. श्री रिपुन बोरा
24. श्रीमती कान्ता कर्दम
25. श्री ओम प्रकाश माथुर
26. श्री रामभाई हरजीभाई मोकड़िया
27. श्री सुरेन्द्र सिंह नागर
28. श्री सुभाष चन्द्र बोस पिल्ली
29. डॉ. वी. शिवदासन
30. श्री ए. विजयकुमार
31. चौधरी सुखराम सिंह यादव

सचिवालय

1. श्री एच. राम प्रकाश - निदेशक
2. श्री दीपक कुमार - सहायक कार्यकारी अधिकारी



## प्राक्कथन

मैं, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति का सभापति, समिति द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर "चक्रवात ताउते के दौरान पश्चिमी अपतटीय दुर्घटना के विशिष्ट संदर्भ में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की संरक्षा और सुरक्षा" विषयक यह तेरहवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. समिति ने दिनांक 20.10.2020, 28.06.2021, 26.07.2021, 09.11.2021 और 14.12.2021 को हुई अपनी बैठकों में क्रमशः पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों; पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय तथा पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के प्रतिनिधियों से जानकारी ली।

3. पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति ने 04.04.2022 को हुई अपनी बैठक में इस प्रतिवेदन पर विचार किया और इसे स्वीकार किया।

4. समिति पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों तथा पीएनजीआरबी के प्रतिनिधियों द्वारा समिति के समक्ष अपने विचार व्यक्त करने और विषय की जांच के संबंध में अपेक्षित जानकारी प्रस्तुत करने के लिए उनको धन्यवाद देती है। समिति पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय तथा पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के प्रतिनिधियों द्वारा अपने विचार साझा करने और विषय की जांच के संबंध में अपेक्षित जानकारी प्रस्तुत करने के लिए उनकी सराहना करती है जिससे समिति मुद्दों को बेहतर ढंग से समझ पाई।

5. समिति से संबद्ध लोक सभा सचिवालय के अधिकारियों द्वारा दिए गए बहुमूल्य सहयोग हेतु समिति उनकी सराहना करती है।

नई दिल्ली

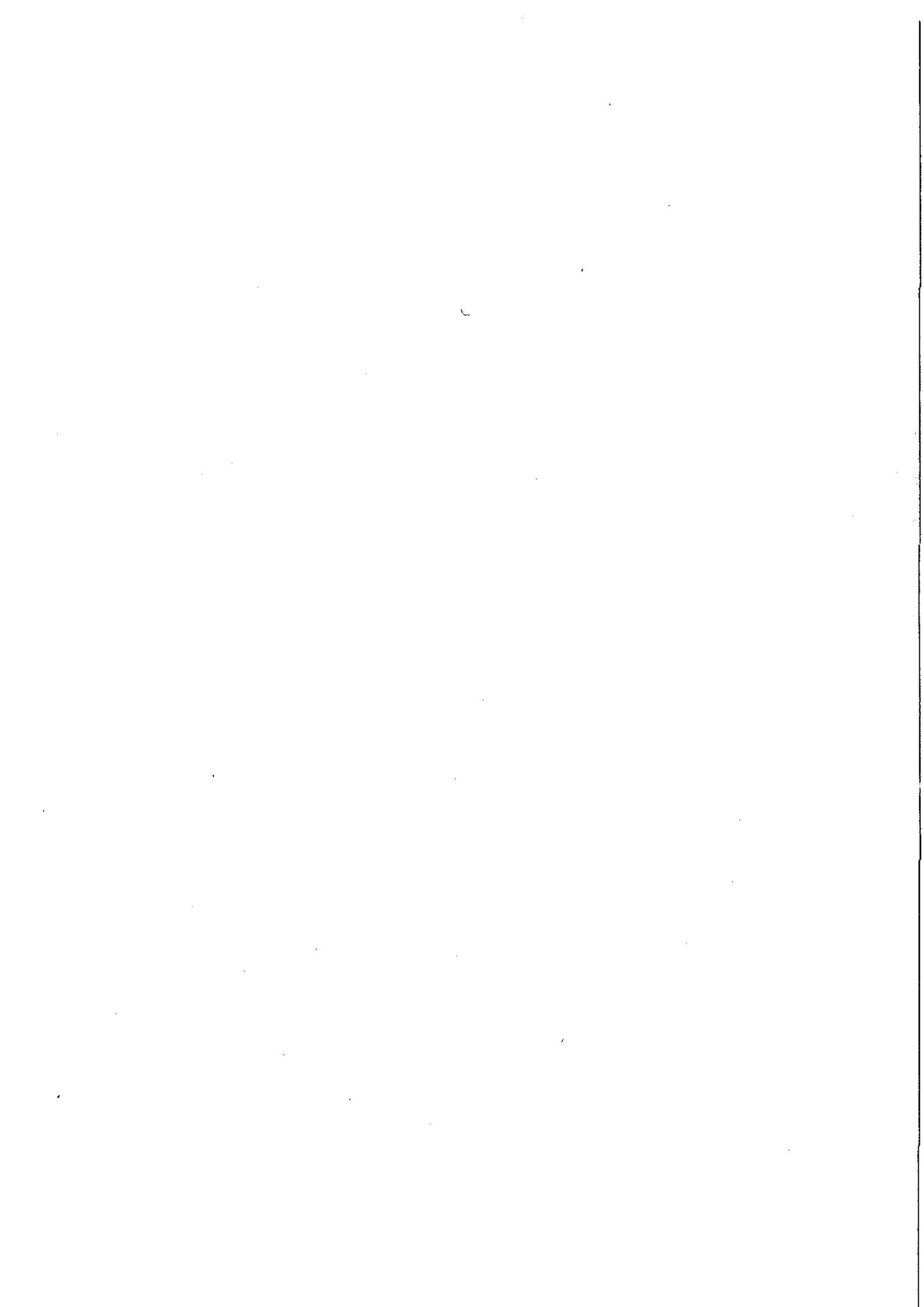
04 अप्रैल, 2022

14 चैत्र, 1944 (शक)

रमेश बिधूडी

सभापति

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस  
संबंधी स्थायी समिति





## प्रतिवेदन

### भाग - एक

#### प्रस्तावना

तेल और प्राकृतिक गैस उद्योग अत्यधिक ज्वलनशील हाइड्रो-कार्बन के सभी भौतिक रूपों - ठोस, तरल और गैस को संभालता है - और उच्च तापमान तथा प्रेशर में ऑक्सीजन (वायु) की उपस्थिति में प्रक्रियाओं और कई बार सक्रिय प्रज्वलन स्रोत का संचालन भी करता है। इसलिए, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग में सुरक्षा सर्वोपरि है। यह केवल प्रचालनकर्ता की जनशक्ति और परिसंपत्तियों के लिए ही संवेदनशील नहीं है, बल्कि सुरक्षा प्रणाली की विफलता से होने वाले विविध प्रकृति के संभावित प्रतिकूल परिणामों को देखते हुए, यह बड़े पैमाने पर समाज के लिए भी संवेदनशील है क्योंकि प्रतिकूल परिणाम औद्योगिक प्रतिष्ठानों की सीमा से बाहर भी फैल सकते हैं। उद्योग प्रतिष्ठान अपने स्तर पर ऐसे जोखिमों के बारे में जानते हैं और ऐसी दुर्घटनाओं से बचने के लिए सुरक्षा व्यवस्था रखते हैं।

समिति ने जांच के लिए सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और संरक्षा विषय का चयन किया था। हालांकि, समिति ने इस बात की जांच करने की आवश्यकता महसूस की कि ओएनजीसी और अन्य संबंधित एजेंसियां जिन्हें देश में तेल प्रतिष्ठानों की संरक्षा और सुरक्षा का कार्य सौंपा गया है उनके द्वारा ताउते चक्रवात से कैसे निपटा गया। विषय की जांच और इसके निष्कर्षों पर निम्नलिखित पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

#### **भारत में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग**

1.2 देश में 23 रिफाइनरियां, 16 गैस प्रसंस्करण संयंत्र, 6 तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) टर्मिनल, 683 ऑयल और एलपीजी प्रतिष्ठान तथा 45, 000 किलोमीटर से अधिक लंबी क्रॉस कन्ट्री पाइपलाइन देश के कोने-कोने में फैली हैं। अपतटीय और तटवर्ती क्षेत्रों में चल रहे कुल उत्पादन परिसर, कूप प्लेटफार्म, रिग्स अन्वेषण और उत्पादन में क्रमशः 70 और 505 प्रतिष्ठान हैं।

1.3 देश की स्थापित शोधन क्षमता लगभग 250 एमएमटीपीए है; स्वदेशी कच्चे तेल का उत्पादन लगभग 31 एमएमटीपीए है जबकि गैस का उत्पादन लगभग 34 बिलियन घन मीटर प्रति वर्ष है। खुदरा दुकानें, डिपो, और टर्मिनल सहित विपणन प्वाइंट कश्मीर से कन्याकुमारी और पूर्वोत्तर राज्यों से कच्छ तक देश के हर नुक्कड़ और कोनों तक फैले हुए हैं। यह देश में महत्वपूर्ण पेट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति की निरंतर आपूर्ति को बनाए रखते हैं।

महत्वपूर्ण संयंत्रों, स्थापनाओं, कर्मचारियों और आम जनता की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाती है। यह उल्लेखनीय है कि देश में तेल और गैस प्रतिष्ठान की सुरक्षा संबंधित कंपनी द्वारा सुनिश्चित की जाती है; और सार्वजनिक और निजी, दोनों क्षेत्र के उद्योगों में इस संबंध में उपयुक्त कदम उठाए गए हैं।

#### "तेल और गैस उद्योग में सुरक्षा - वैधानिक ढांचा"

वर्तमान में, भारत के पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग में सुरक्षा के प्रबंधन का महत्वपूर्ण पहलूओं पर विभिन्न प्राधिकरण, दोनों वैधानिक और प्रशासनिक, नज़र रखते हैं - जैसे पेट्रोलियम और विस्फोटक सुरक्षा संगठन (पीईएसओ), खान और सुरक्षा महानिदेशालय (डीजीएमएस), पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस नियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी), तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) आदि सुरक्षा नियमों को लागू करने और इसके कार्यान्वयन में एक साथ काम कर रहे हैं।

सुरक्षा प्रवर्तन और उनके संचालन के क्षेत्रों में वर्तमान प्रमुख वैधानिक प्राधिकरण निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

उद्योग खंड	संबंधित मंत्रालय	संबंधित अधिनियम	संबंधित नियम / विनियम	सांविधिक प्राधिकरण
अपस्ट्रीम - ईएंडपी ऑनशोर	श्रम और रोजगार	माइन्स एक्ट, 1952	तेल खान विनियम, 2017	डीजीएमएस
अपस्ट्रीम - ई एंड पी अपतटीय	पीएनजी	तेल क्षेत्र विनियमन और विकास अधिनियम, 1948	पी एंड एनजी (सेफ्टी ऑपरेशन में सुरक्षा) नियम, 2008	ओआईएसडी - सक्षम प्राधिकरण
डाउनस्ट्रीम और गैस (प्राकृतिक)	डीपीआईआईटी, वाणिज्य और	पेट्रोलियम अधिनियम,	पेट्रोलियम नियम, 2002	पीईएसओ

प्रसंस्करण संयंत्र (जीपीपी) एवं पाइपलाइंस	उद्योग	1934 विस्फोटक अधिनियम, 1884	एसएमपीवी नियम, 2016 गैस सिलेंडर नियम, 2016	
डाउनस्ट्रीम (पाइपलाइन सहित)	पीएनजी	पीएनजीआरबी अधिनियम, 2006	पीएनजीआरबी विनियम	पीएनजीआरबी

# अन्य सांविधिक प्राधिकरण जैसे-बॉयलर निरीक्षणालय, फैक्ट्री निरीक्षणालय, सीईए, सीपीसीबी/एसपीसीबी अपने-अपने संबंधित क्षेत्रों में संबंधित अधिनियमों के माध्यम से पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस उद्योग में विनियमन करते हैं।

### सुरक्षा सुनिश्चित करने में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपी और एनजी) की भूमिका

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपी एंड एनजी) नियमित रूप से तेल एवं गैस क्षेत्र (ऑयल एंड गैस सेक्टर) में विभिन्न सुरक्षा मुद्दों की निगरानी और समीक्षा करता है और समय-समय पर तेल कंपनियों को इन महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त उपाय करने का निर्देश देता है।

पेट्रोलियम और एनजी मंत्रालय के वरिष्ठ प्रतिनिधि जो पीएसयू तेल कंपनियों के बोर्ड में हैं, सुरक्षा से संबंधित कार्यक्रमों की देखरेख करते हैं और तेल कंपनियों द्वारा नियमित व्यवसाय लेनदेन में भाग लेने के अलावा सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उठाए गए विभिन्न पहलों की सावधानीपूर्वक निगरानी करते हैं।

एमओपी एंड एनजी को एक तकनीकी निदेशालय अर्थात तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है, यह एक तकनीकी विंग है और जिसका सरकार द्वारा 1986 में डिजाइन, संचालन और रखरखाव के क्षेत्रों में प्रक्रियाओं और दिशानिर्देशों को तैयार करने और नए सुरक्षा मानकों का मानकीकृत करने के उद्देश्य से एक संकल्प द्वारा गठन किया गया था। यह भारत में तेल और गैस उद्योग में सुरक्षा बढ़ाने के उद्देश्य से स्व नियामक उपायों का समन्वय भी करता है।

ओआईएसडी तेल और गैस उद्योग के डिजाइन, संचालन, रखरखाव, निरीक्षण, सुरक्षा, पर्यावरण आदि के क्षेत्र के तकनीकी विशेषज्ञों के एक समूह द्वारा संचालित किया जाता है। अपतटीय तेल और गैस के संचालन में परिचालन सुरक्षा मुद्दों का समाधान करने के

लिए, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालनों में सुरक्षा) नियम, 2008 बनाए गए हैं जिनमें परिसंपत्ति अखंडता और प्रक्रियागत सुरक्षा पर जोर दिया जाता है। ओआईएसडी जून, 2008 से अपतटीय प्रचालनों में इन नियमों के कार्यान्वयन पर नज़र रखने के लिए एक नोडल एजेंसी के रूप में नामित है।

### सुरक्षा परिषद

तेल एवं गैस उद्योग में सुरक्षा के विभिन्न पहलुओं के उचित कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, भारत सरकार ने जनवरी, 1986 में एमओपीएनजी के प्रशासनिक नियंत्रण में हाइड्रोकार्बन क्षेत्र के संबंध में सुरक्षा मामलों और प्रक्रियाओं के लिए एक विशेष स्व-नियामक उद्योग एजेंसी के रूप में "सुरक्षा परिषद" की स्थापना की है।

सुरक्षा परिषद के अध्यक्ष के रूप में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के सचिव और अपर सचिव, संयुक्त सचिव, सभी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के मुख्य कार्यपालक अधिकारी, रोटेशनल आधार पर निजी/जैवी कंपनियों से कम से कम दो मुख्य कार्यकारी अधिकारी, सांविधिक निकायों यथा मुख्य विस्फोटक नियंत्रक, खनन सुरक्षा महानिदेशक, परामर्शदाता (अग्रि), सचिव, केंद्रीय विद्युत बोर्ड और फैक्ट्री एडवाइस सर्विस एंड लेबर के महानिदेशक इसके सदस्य हैं।

सुरक्षा परिषद को कार्यकारी निदेशक, ओआईएसडी द्वारा सहायता प्रदान की जाती है, जो सुरक्षा परिषद के सदस्य सचिव के रूप में भी कार्य करता है।

उद्योग की सुरक्षा निष्पादन की समीक्षा करने के लिए, सुरक्षा परिषद एक वर्ष में कम से कम एक बार बैठक करती है और सुरक्षा परिषद की 37वीं बैठक का आयोजन 7 अगस्त 2020 को वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से किया गया था।

### ओएनजीसी में सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली

1.4 ओएनजीसी की स्वास्थ्य, संरक्षा और पर्यावरण (एचएसई) नीति और एचएसई प्रबंधन प्रणाली इसके प्रचालनों में संरक्षा का मार्गदर्शन करती है। एचएसई नीति निम्नलिखित के प्रति शीर्ष प्रबंधन की प्रतिबद्धता को रेखांकित करती है:

- नियमों/कानूनों और संहिताओं का अनुपालन और परिसंपत्तियों की अखंडता
- दुर्घटनाओं से बचाव
- आपात स्थिति के लिए तैयारी
- संरक्षा संस्कृति को बढ़ाना

1.5 ओएनजीसी अंतरराष्ट्रीय मानकों पर आधारित स्वास्थ्य, संरक्षा और पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली (एचएसईएमएस) को क्रियान्वित करके और निम्नलिखित पहलुओं पर ध्यान रख कर अपने प्रचालनों से लोगों या पर्यावरण को शून्य नुकसान सुनिश्चित करती है :

- शून्य घटना और प्रदूषण की रोकथाम की दिशा में निरंतर सुधार को बढ़ावा देने वाले माप योग्य लक्ष्य।
- कर्मचारियों और समुदाय की संरक्षा और स्वास्थ्य सुनिश्चित करने के लिए दृश्यमान प्रबंधन प्रतिबद्धता, प्रभावी संचार और प्रशिक्षण।
- एचएसई मामलों के लिए लाइन प्रबंधन उत्तरदायित्व और सभी कर्मचारियों का व्यक्तिगत योगदान।
- सभी कर्मचारियों और संविदाकारों द्वारा यह स्वीकृति कि संरक्षा एक प्राथमिकता है और वे अपनी संरक्षा और अपने आसपास के लोगों की संरक्षा के लिए जिम्मेदार हैं।
- हमारे व्यावसायिक निर्णयों, योजनाओं और संचालन में जोखिमों और प्रभावों की पहचान करने और उन्हें नियंत्रित करने सहित एचएसई विचारनों का एकीकरण।
- एचएसई प्रणाली और उसके निष्पादन की समय-समय पर आंतरिक/ बाह्य संपरीक्षा और समीक्षा।
- प्रयोज्यविधानों, विनियमों और प्रासंगिक उद्योग मानकों का अनुपालन।
- एचएसई नीति को क्रियान्वित करने के लिए उपयुक्त/पर्याप्त संसाधन उपलब्ध कराना

1.6 ओएनजीसी, उच्च संरक्षा मानकों को बनाए रखने के लिए, नियामक अपेक्षाओं से परे जाता है और अपने स्वास्थ्य, संरक्षा और पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली (एचएसईएमएस) के माध्यम से सक्रिय संरक्षा का अभ्यास करता है। यह प्रबंधन प्रणाली अंतरराष्ट्रीय मानकों, आईएसओ 9001, ओएचएसएस 18001/45001 और आईएसओ 14001 पर आधारित है।

## 1. प्रयोज्य विनियम

तेल और गैस प्रतिष्ठानों की सुरक्षा के लिए ओएनजीसी द्वारा निम्नलिखित अधिनियमों/नियमों का पालन किया जा रहा है:

1. खान अधिनियम, 1952

2. कारखाना अधिनियम, 1948

(उपरोक्त दोनों अधिनियमों को व्यावसायिक संरक्षा, स्वास्थ्य और काम करने की स्थिति संहिता 2020 में समाहित किया जाना है)

3. पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालन में संरक्षा) नियम, 2008

4. तेल खान विनियम, 2017
5. विस्फोटक अधिनियम, 1884
6. परमाणु ऊर्जा (कारखाना) नियम, 1996
7. पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस नियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 और उसके तहत बनाए गए नियम
8. पेट्रोलियम नियम, 2002

1.7 ओएनजीसी के अपतटीय प्रचालन भारत की समुद्री सीमा के आगे संचालित किए जाते हैं जो बेस लाइन से 12 समुद्री मील तक सीमित हैं और राज्यक्षेत्रीय सागर-खण्ड, महाद्वीपीय मग्न-तटभूमि, अनन्य आर्थिक क्षेत्र और अन्य सामुद्रिक क्षेत्र अधिनियम, 1976 के प्रावधानों के अंतर्गत परिभाषित महाद्वीपीय मग्न-तटभूमि और अनन्य आर्थिक क्षेत्र में अवस्थित हैं। भारत सरकार द्वारा अधिनियमित श्रम कानून का कवरेज देश के अधिकारक्षेत्र के अंदर है।

सुरक्षा विनियामक प्राधिकरण:

- तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) - अपतटीय ई एंड पी गतिविधियां,
- नौवहन महानिदेशालय - समुद्री गतिविधियाँ
- खान सुरक्षा महानिदेशालय (डीजीएमएस) - अभितटीय ई एंड पी गतिविधियां,
- कारखाना निरीक्षणालय (कारखाना अधिनियम 1948) - संयंत्र और कार्यशालाएँ (खानों के बाहर)
- मुख्य विद्युत निरीक्षक, केंद्रीय विद्युत प्राधिकरण (सीईए) (विद्युत अधिनियम 2003) - संयंत्र और प्रतिष्ठान
- पीईएसओ (पेट्रोलियम और विस्फोटक सुरक्षा संगठन) - प्रचालन के लिए विस्फोटकों का भंडारण, परिवहन और उपयोग।
- राज्य अग्निशमन विभाग - संयंत्र, प्रतिष्ठान और कार्यालय भवन।
- राज्य लिफ्ट और एलिवेटर निरीक्षणालय- संयंत्र और कार्यालय भवन।

वर्तमान सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली

क) प्रौद्योगिकी से संबंधित

- सभी अभितटीय और अपतटीय प्रतिष्ठानों को प्रासंगिक राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय मानकों के अनुसार डिजाइन किया गया है। डिजाइन चरण में ही संरक्षा से संबंधित इंजीनियरिंग और प्रशासनिक नियंत्रण शामिल किए जाते हैं। इनमें प्रक्रिया सुरक्षा उपकरण, उपकरण और सुरक्षा इंटरलॉक, दबाव निर्मोचन और नियंत्रण उपकरण, सामग्री चयन इत्यादि शामिल हैं और प्रासंगिक राष्ट्रीय/अंतरराष्ट्रीय मानकों का पालन करते हैं।

- सभी ई एंड डी परियोजनाओं के आरंभिक चरण में जोखिम पहचान (एचएजेडआईडी), जोखिम प्रबंधन क्षमता (एचएजेडओपी), परिमाणात्मक जोखिम मूल्यांकन (क्यूआरए) और सुरक्षा अखंडता स्तर (एसआईएल) जैसे सुरक्षा अध्ययन आयोजित किए जाते हैं। सभी प्रासंगिक राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय मानकों और संहिताओं का अनुपालन किया जाता है।
- अमेरिकन सोसाइटी ऑफ मैकेनिकल इंजीनियर्स (एएसएमई), अमेरिकन पेट्रोलियम इंस्टीट्यूट (एपीआई), ड्यूश इंस्टीट्यूट फर नॉर्मिंग (डीआईएन), राष्ट्रीय अग्नि रोकथाम एसोसिएशन (एनएफपीए), भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस), ओआईएसडी मानकों के अनुरूप सर्वोत्तम इंजीनियरिंग व्यवहारों का समावेशन आदि।
- प्रत्येक परिचालन गतिविधि से जुड़े खतरों का वस्तुनिष्ठ तरीके से पहचान की जाती है, उनका परिमाण निर्धारित किया जाता है और प्रतिष्ठान के जोखिम रजिस्टर में प्रलेखित किया जाता है। खतरों से जुड़े जोखिम के आधार पर, इन खतरों को प्रभावी ढंग से कम करने के लिए स्थल विशिष्ट सुरक्षित कार्य प्रणालियों /योजनाओं को विकसित और क्रियान्वित किया जाता है।
- पर्याप्त सुरक्षा महत्वपूर्ण बैरियरों को सुनिश्चित करने के अपने प्रयास में, ओएनजीसी ने सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण उपकरण (एससीई) की पहचान, मानकीकरण, रखरखाव और निगरानी संबंधी एक नीति क्रियान्वित की है जो रोकथाम, संसूचन और शमन है। वे यह सुनिश्चित करने के लिए इंजीनियरिंग नियंत्रण के रूप में कार्य करते हैं कि बड़ी दुर्घटना खतरों (एमएएच) के कारण होने वाले जोखिम कम से कम हों।
- ओआईएसडी के ओआईएसडी-आरपी-174 में निर्दिष्ट वेल कंट्रोल संबंधी अनुशंसित व्यवहारों के अनुसार वेधन और वर्कओवर प्रचालनों के दौरान कूप नियंत्रण उपकरण का चयन, स्थापन और परीक्षण किया जाता है।
- वेधन, वर्कओवर, उत्पादन प्रचालनों में आईटी सक्षम सेवाएं प्रदान की जाती हैं। त्वरित निर्णयन सुनिश्चित करने के लिए सभी दैनिक प्रगति रिपोर्ट (डीपीआर) एसएपी प्रणाली में अपलोड की जाती हैं। इसके अलावा, एसएपी के माध्यम से संरक्षा संपरीक्षा और दुर्घटना डेटा की निगरानी और विश्लेषण भी किया जाता है। प्रचालनों की वास्तविक समय निगरानी के लिए एससीएडीए (पर्यवेक्षी नियंत्रण और डेटा अधिग्रहण) प्रणाली उपलब्ध है।

#### ख) प्रणाली और प्रक्रियाविधि

- कार्य की आवश्यकता के अनुसार सभी स्थानों पर परमिट टू वर्क (पीटीडब्ल्यू) प्रणाली का पालन किया जाता है। पीटीडब्ल्यू की आवश्यकता के अनुसार कार्य संपन्न के दौरान और बाद में स्थल पर कार्य की शर्तों और अपेक्षाओं की जांचकी जाती है। ऐसे सभी कार्य उचित पर्यवेक्षण में किए जाते हैं। ओएनजीसी ने एसएपी आधारित ई-पीटीडब्ल्यू (इलेक्ट्रॉनिक परमिट टू वर्क) क्रियान्वित किया है। यह प्रणाली कागज पर अनुमोदन की आवश्यकता को समाप्तकर देता है, कहीं से भी निगरानी को सक्षम बनाता है, प्रणाली आधारित जांच और संतुलन बनाए रखता है, प्रक्रियाओं के बाईपास की संभावना को समाप्त करता है और प्रलेखन की कड़ी जोड़ता है जिसका उपयोग संपरीक्षा और सुधार हेतु डेटा विश्लेषण के लिए किया जा सकता है। प्रक्रियाओं का पालन और कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए यह ऑनलाइन टूल एक प्रभावी उपाय के रूप में कार्य कर रहा है
- प्रत्येक रिग/प्रतिष्ठान में उनके द्वारा प्रचालित प्रचालन से संबंधित स्थल विशिष्ट एसओपी होते हैं। अन्य कार्यों जैसे लॉगिंग, वेल स्टिमुलेशन, सीमेंटिंग, अनुरक्षण आदि के लिए अलग से एसओपी हैं। एसओपी संबंधित रिग/प्रतिष्ठान पर उपलब्ध होते हैं और ओएनजीसी के इंटरनेट पर भी उपलब्ध हैं। नवीनतम मानकों, ओईएम (मूल उपकरण निर्माता) के दिशानिर्देशों या किसी भी नई प्रक्रिया / सुविधा का समावेशन करने के लिए एसओपी की नियमित रूप से समीक्षा की जाती है।
- ओएनजीसी दस सुरक्षा नियमों का पालन करती है जो अंतरराष्ट्रीय दिशानिर्देशों और संव्यवहारों पर आधारित हैं। ओएनजीसी में सभी कर्मचारियों और संविदा कर्मचारियों द्वारा इन सुरक्षा नियमों का पालन किया जा रहा है। इन सुरक्षा नियमों के संबंध में विशेष रूप से संविदा कार्यबल के लिए नियमित जागरूकता कार्यक्रम आयोजित किए जाते हैं। दस सुरक्षा नियमों का कड़ाई से पालन सुनिश्चित करने हेतु स्थायी निर्देश जारी किए गए हैं।
- पिछले दुर्घटनाओं के कारणों से संबंधित डेटा विश्लेषण किया जा रहा है और इसे लंबित संपरीक्षा टिप्पणियों, महत्वपूर्ण सुरक्षा उपकरणों की उपलब्धता और प्रतिष्ठानों के जोखिम रजिस्ट्रों से तुलन किया जा रहा है। इस डेटा विश्लेषण के आधार पर, जोखिम कम करने के लिए समय पर कार्रवाई करने हेतु प्रतिष्ठानों में दुर्घटनाओं के अभिकल्पित जोखिम को सर्वज्ञात करने के लिए पूर्वानुमानी सुरक्षा चेतावनी तैयार और जारी किए जाते हैं।

ग) सर्वोत्तम संव्यवहार

- हर पाली में काम शुरू करने से पहले कार्य संरक्षा विश्लेषण (जेएसए) और टूल बॉक्स वार्ता (टीबीटी) आयोजित की जाती है। जेएसए और टीबीटी में, प्रचालनों के



दौरान सख्ती से पालन करने के लिए कार्यों के निष्पादन हेतु मानक संचालन प्रक्रियाओं और सुरक्षा उपायों पर चर्चा की जाती है।

- तेल और गैस कुओं के जीवन चक्र के दौरान पर्याप्त सुरक्षा और संवहनीयता सुनिश्चित करने के लिए, ओआईएसडीके ओआईएसडी-आरपी-238 में निर्दिष्ट कूप अखंडता संबंधी अनुशंसित संव्यवहारों के अनुसार सुरक्षा महत्वपूर्ण बैरियर रखे जाते हैं। यह हमेशा सुनिश्चित किया जाता है कि तेल और गैस के कुओं के प्रवाह पथ में न्यूनतम दो प्रभावी अवरोध मौजूद हों।
- सीमेंट कार्य के विभिन्न चरण जैसे सीमेंट घोल तैयार करना, सीमेंट कार्यपूर्व व्यवस्था, कार्य निष्पादन, सीमेंट शक्ति का कार्य पश्चात् परीक्षण, आदि को ओआईएसडीके सीमेंटिंग प्रचालन मानक ओआईएसडी-एसटीडी-175 के अनुसार किया जाता है।
- वर्क ओवर प्रचालन कुओं की उत्पादकता/अंतर्क्षेपण बहाल करने या बढ़ाने और कुओं का परित्याग करने के लिए किया जाता है। अपतटीय और अभितटीय तेल और गैस कुओं पर वर्कओवर प्रचालन ओआईएसडी-जीडीएन -182 के अंतर्गत वर्कओवर और बेल स्टिमलेशन प्रचालन हेतु सुरक्षित संव्यवहार संबंधी दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है। इन दिशानिर्देशों के अनुसार कर्मियों, उपकरणों, प्रचालन से संबंधित सुरक्षित संव्यवहार अपनाए जाते हैं और कुओं की अखंडता बनायी रखी जाती है।
- प्रवाहशील / गैर प्रवाही कुओं में वलयाकार दबाव का प्रबंधन कूप अखंडता और साथ ही साथ कर्मियों, संपत्ति और पर्यावरण की सुरक्षा के लिए महत्वपूर्ण है। अभितटीय कुओं के लिए वलयाकार आवरण दबाव प्रबंधन संबंधी ओआईएसडी-जीडीएन-239 मानक का पालन किया जाता है ताकि उपयुक्त अवरोध बनाए रखा जा सके, नैदानिक परीक्षण किया जा सके, दबाव निर्माण के कारणों को कम किया जा सके, आवधिक दबाव रिकॉर्डिंग आदि किया जा सके।
- ओएनजीसी ने सभी रिगों/प्रतिष्ठानों की एचएसई निष्पादनों को अनुक्रमित किया है जिसमें रिगों/प्रतिष्ठानों को विभिन्न एचएसई मानकों जैसे संसूचन और शमन प्रणाली, पर्यावरण मानदंड, निकासी प्रणाली, उपकरण अखंडता इत्यादि पर बेंचमार्क किया गया है। एचएसई अनुक्रमणिका उन सभी प्रकार के प्रतिष्ठानों के लिए एक स्व-मूल्यांकन उपकरण है जहाँ मासिक आधार पर रिग/प्रतिष्ठान द्वारा डेटा अद्ययतित किया जाता है।
- एक सुदृढ़ घटना प्रबंधन प्रणाली है जो सभी कार्य केंद्रों के लिए सभी प्रकार की घटनाओं की रिपोर्ट करना अनिवार्य बनाती है, जिन्हें होते-होते बचने वाली (नियर मिस) / छोटी / घातक दुर्घटना के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। मूल कारणों

का पता लगाने के लिए, उपचारात्मक उपायों का सुझाव देने के लिए एक बहु-विषयक टीम द्वारा दुर्घटनाओं की जांच की जाती है। दुर्घटना की जांच के आधार पर, पूरे संगठन में दुर्घटना से सीखे गए सबक को प्रसारित करने और पुनरावृत्ति से बचने के लिए सुरक्षा चेतावनी व्यापक रूप से प्रसारित की जाती हैं।

- सभी रिगों और प्रतिष्ठानों पर साप्ताहिक सुरक्षा बैठक आयोजित की जा रही है। खान प्रबंधकों द्वारा अपने अधिकार क्षेत्र में नियमित रूप से हानि नियंत्रण दौरे किए जाते हैं।

#### घ) अग्नि सुरक्षा प्रणाली

- सभी ड्रिलिंग रिग, वर्कओवर रिग और उत्पादन प्रतिष्ठानों में अग्नि दुर्घटनाओं की रोकथाम करने और उनसे निपटने के लिए सन्निहित अग्नि सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली है। रिग/उत्पादन प्रतिष्ठानों में अग्नि सुरक्षा सुविधाओं की डिजाइन मानदंड की न्यूनतम अपेक्षाओं को ओआईएसडी-एसटीडी-189 के अनुरूप रखा गया है।
- कार्यस्थल के सभी महत्वपूर्ण/रणनीतिक स्थानों पर पूर्व चेतावनी और प्रतिक्रियात्मक कार्रवाई के लिए हाइड्रोकार्बन रिसाव संसूचन प्रणालियाँ स्थापित की गई हैं।
- अचल और चल अग्निशमन उपकरण, आधुनिक अग्निशमन / सुरक्षा उपकरण जैसे हाई वैल्यू लांग रेंज मॉनिटर (एचवीएलआरएम), मीडियम एक्सपेंसन फोम जेनरेटर (एमईएफजी), रिमोट संचालित शटऑफ वाल्व (आरओएसओवी) आदि स्थापित किए गए हैं।

#### ङ) सक्षमता निर्माण

- संविदात्मक व्यक्तियों सहित सभी कर्मचारियों को डीजीएमएस द्वारा विधिवत अनुमोदित संबंधित समूह व्यावसायिक प्रशिक्षण केंद्रों (जीवीटीएस) में खान व्यावसायिक प्रशिक्षण (एमवीटी) प्राप्त करना होता है। संविदाकारों में सुरक्षा जागरूकता के लिए संविदाकारों हेतु सुरक्षा कार्यशालाएं आयोजित की जाती हैं।
- ड्रिलिंग / वर्क ओवर प्रचालनों में कार्यरत संबंधित कार्मिकों को अनिवार्य रूप से आईडब्ल्यूसीएफ (इंटरनेशनल वेल कंट्रोल फोरम) और आईएडीसी (इंटरनेशनल एसोसिएशन ऑफ ड्रिलिंग कंट्रेक्टर्स) का कूप नियंत्रण प्रशिक्षण दिया जाता है।
- सभी अपतटीय कर्मचारियों को मेडिकल फिटनेस के अलावा अनिवार्य रूप से समुद्र जीवन रक्षण एवं सुरक्षा, हेलीकॉप्टर अंडरवाटर इग्रेस ट्रेनिंग (एचयूईटी) और बुनियादी प्राथमिक चिकित्सा प्रशिक्षण प्राप्त करना होता है। इसके अतिरिक्त, सुरक्षा अधिकारियों के लिए अंतरराष्ट्रीय स्तर पर प्रशंसित एनईबीओएसएच (राष्ट्रीय

व्यावसायिक सुरक्षा और स्वास्थ्य परीक्षा बोर्ड) प्रमाण पत्र और सुरक्षा संबंधी डिप्लोमा पाठ्यक्रम भी आयोजित किए जाते हैं।

- ड्रिलर, सहायक ड्रिलर, रिग प्रभारी (संविदात्मक सहित) और प्रतिष्ठान/संस्थापन प्रबंधकों के पास अनिवार्य रूप से कूपन नियंत्रण प्रशिक्षण प्रमाण-पत्र होता है (ओआईएसडी-आरपी-174 के खंड 8.1 के अनुसरण में)।
- प्रमुख कर्मियों सहित सभी काम करने वाले कर्मियों की सक्षमता का सत्यापन किया जाता है। प्रक्रिया के दौरान सभी व्यक्तिगत दस्तावेज, अनुभव प्रमाण पत्र, शैक्षिक प्रमाण पत्र, प्रशिक्षण प्रमाण पत्र (ओआईएसडी और डीजीएमएस दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित) की जांच (औपचारिक रूप से लिखित में) की जाती है। चार्टर हायर किए गए कर्मियों को प्रचालनों में नियोजित किए जाने से पूर्व उनके विश्वसनीयता (क्रेडिशियल) का सत्यापन किया जाता है।

#### च) संपरीक्षा और निरीक्षण

- प्रतिष्ठानों के जोखिम मैट्रिक्स के आधार पर नियमित आंतरिक सुरक्षा संपरीक्षा (आईएसए) आयोजित की जा रही हैं।
- तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) और खान सुरक्षा महानिदेशालय (डीजीएमएस) नियमित रूप से विभिन्न प्रतिष्ठानों में सुरक्षा संपरीक्षा/निरीक्षण कर रहे हैं। की गयी टिप्पणियों और उल्लंघनों को प्राथमिकता के आधार पर निपटान किया जाता है और शीर्ष प्रबंधन स्तर पर अनुपालन की निगरानी की जाती है।
- टॉपसाइड सुविधाओं के प्रमाणन के प्रयोजन के लिए डीएनवी, बीवी जैसे तीसरे पक्ष द्वारा संपरीक्षा की जाती है।
- क्यूएचएसई प्रमाणन के लिए तृतीय पक्ष प्रबंधन प्रणाली संपरीक्षा आयोजित की जाती है।
- एमओडीयू और पोतश्रेणी प्रमाणन संपरीक्षाएं की जाती हैं।
- एसएपी में प्रतिचित्रित संपरीक्षा सिफारिशों का अनुपालन किया जाता है।

#### छ) अपतटीय परिचालनों में सुरक्षा

- सभी अपतटीय प्रतिष्ठान/रिग में अपतटीय प्रचालन सुरक्षा नियम, 2008 के अनुसार सभी सुरक्षा अपेक्षाओं की समीक्षात्मक जांच के बाद तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) से प्रचालन की सहमति प्राप्त करते हैं।
- सभी अपतटीय प्लेटफार्मों पर एक व्यापक सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (परमिट टू वर्क और लॉक आउट / टैग आउट सहित), सहक्रियात्मक प्रचालन (एसआईएमओपीएस) मैट्रिक्स और प्रक्रिया, और परिवर्तन प्रक्रिया का प्रबंधन।
- अपतटीय प्रतिष्ठान प्रबंधक (ओआईएम) और प्लेटफॉर्म के वरिष्ठ कर्मचारियों के लिए ओपीआईटीओ अनुमोदित प्रशिक्षण।
- अपतटीय रिग/प्रतिष्ठान/पोत भी एमओडीयू (मोबाइल अपतटीय ड्रिलिंग इकाई), एसओएलएस (समुद्र में जीवन रक्षण) और आईएमओ (अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन) से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय दिशानिर्देशों का पालन करते हैं। हेलिकॉप्टर प्रचालन के लिए, डीजीसीए (खान सुरक्षा महानिदेशालय) के नियमों और ओएनजीसी के विमानन मानक 4 (एस 4) का अनुपालन किया जाता है।
- समुद्री प्रचालन निर्देशिका (मैनुअल) सभी समुद्री प्रचालन और आपूर्ति जहाजों आदि से संबंधित गतिविधियों के दौरान सुरक्षा प्रबंधन पर मार्गदर्शन प्रदान करता है। यह मैनुअल सर्वोत्तम संव्यवहारों पर आधारित है और इसे नियमित रूप से अद्यतित किया जाता है। आईएमओ (इंटरनेशनली मेरिटाइम ऑर्गेनाइजेशन), आईएमसीए (इंटरनेशनल मैरिन कंट्रैक्ट्स एसोसिएशन), यूकेओओए (यूके ऑफशोर ऑपरेटर्स एसोसिएशन) के अंतर्राष्ट्रीय दिशानिर्देशों को शामिल किया जाता है।
- इंजीनियरिंग नियंत्रण के माध्यम से जोखिम कम करने के लिए अंतरराष्ट्रीय मानकों जैसे एपीआई आरपी 14जे, एपीआई आरपी 14सी, एसओएलएस, एनएफपीए के अनुसार प्लेटफॉर्म डिजाइन किए गए हैं।
- तेल रिसाव प्रतिक्रिया सहित आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना और क्षेत्रीय आकस्मिक योजना के तहत परिदृश्यों के लिए प्रतिष्ठानों पर नियमित अभ्यास किए जाते हैं।
- प्रतिष्ठानों पर पर्याप्त अग्नि दुर्घटना संसूचन और गैस रिसाव संसूचन और शमन सुविधाएं बनाए रखी गयी हैं।
- जीवन रक्षक और निकासी उपकरण उपलब्ध है जिनका निरीक्षण किया जाता है और प्रलेखित अनुसूचियों के अनुसार अनुरक्षण किया जाता है।
- अपतटीय क्षेत्रों में तेल रिसाव से निपटने के लिए, ओएनजीसी ने पश्चिमी अपतट में अपने स्वयं के टियर- I (700 टन तक के तेल रिसाव के लिए) तेल रिसाव

प्रतिक्रिया सुविधा ऑन-बोर्ड मल्टी सपोर्ट वेसल (एमएसवी) विकसित की है जो पूरे परिचालन क्षेत्र को कवर करने के लिए उपलब्ध हैं। टियर-II (10,000 टन तक तेल रिसाव) के लिए तेल रिसाव से निपटने के लिए ओएनजीसी अपनी क्षमताओं के साथ-साथ पारस्परिक सहायता भागीदारों और भारतीय तटरक्षक बल का उपयोग करती है। टियर-III स्तर (10,000 टन से अधिक के तेल रिसाव) के बड़े तेल रिसाव निपटने के लिए, ओएनजीसी ने मैसर्स ऑयल स्पिल रिस्पॉंस लिमिटेड (ओएसआरएल), यूके के साथ एक समझौता किया है जो टियर- III स्तर के प्रमुख तेल रिसाव प्रत्युत्तर विशेषज्ञ एजेंसी है।

**ज) आपदा / आपातकालीन योजना:**

घटनाओं, आपदाओं की गंभीरता के आधार पर आपात स्थिति से निपटने के लिए ओएनजीसी की तीन स्तरीय प्रणाली है :

1. प्रतिष्ठान की ईआरपी (आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना)
2. क) अभितट के लिए ऑफसाइट और ऑनसाइट डीएमपी (आपदा प्रबंधन योजना)  
ख) अपतट के लिए आरसीपी (क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना)
3. सीडीएमपी (कॉर्पोरेट आपदा प्रबंधन योजना)

**कॉर्पोरेट आपदा प्रबंधन योजना (सीडीएमपी)**

- कॉर्पोरेट डीएमपी को सीएमडी, ओएनजीसी द्वारा सक्रिय किया जाता है, जब उनकी राय में, संकट से निपटने के लिए राष्ट्रीय स्तर के हस्तक्षेप की आवश्यकता होती है। सक्रियण के बाद, कॉर्पोरेट आपदा प्रबंधन समूह (सीडीएमजी) हरकत में आता है और कॉर्पोरेट आपातकालीन नियंत्रण कक्ष (सीईसीआर) दिल्ली में काम करना शुरू कर देता है। सीईसीआर का कार्य न केवल आपदाओं/राष्ट्रीय संकट का समन्वय करना है, अपितु एमओपीएनजी (पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय) को दुर्घटना की सूचना देना और उस दुर्घटना के बारे में ईसी को अवगत कराने के लिए संचार तंत्र का कार्य करना भी है।
- निदेशक -प्रभारी, एचएसई, कॉर्पोरेट स्तर पर आपदा/ संकट प्रबंधन पर कार्रवाई के समन्वय के लिए नोडल अधिकारी होने के नाते, कॉर्पोरेट मुख्य आपातकालीन समन्वयक (सीसीईसी) है और चक्रवात से संबंधित संकट/आपदा प्रबंधन के लिए भारत सरकार के विभिन्न स्कंधों के साथ बातचीत करते हैं।

- अपतटीय आपात स्थिति के लिए, वरिष्ठतम परिसंपत्ति प्रबंधक मुख्य आपातकालीन समन्वयक (सीईसी) होंगे और उनकी अनुपस्थिति में अगले वरिष्ठ परिसंपत्ति प्रबंधक सीईसी होंगे। यदि सीईसी आरसीपी को सक्रिय करने की आवश्यकता पर विचार करते हैं, तो वे अध्यक्ष, क्षेत्रीय आकस्मिकता समिति (फ्लैग ऑफिसर कमांडर-पश्चिमी नौसेना कमांड) से आरसीपी को सक्रिय करने और सीडीएमजी को इसकी सूचना देने का अनुरोध करेंगे।
- अभितट के लिए, परिसंपत्ति प्रबंधक / बेसिन प्रबंधक मुख्य आपातकालीन समन्वयक (सीईसी) होंगे।

### अपतट के लिए क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना

अपतटीय औद्योगिक वातावरण की विशिष्टता और विभिन्न आकस्मिकताओं के लिए समय पर और पर्याप्त प्रतिक्रिया की आवश्यकता से निपटने के लिए, एक क्षेत्रीय आकस्मिक योजना (आरसीपी) मौजूद है। इस आरसीपी को प्रत्येक वर्ष अद्यतित किया जाता है और क्षेत्रीय आकस्मिकता समिति - पश्चिमी नौसेना कमांड द्वारा विधीक्षा की जाती है। आरसीपी अपना प्राधिकार अपतटीय सुरक्षा समन्वय समिति (ओएससीसी) से प्राप्त करती है, जो भारत में अपतटीय सुरक्षा की समीक्षा और मूल्यांकन करने के लिए एक शीर्ष संस्था है। इस समिति में सदस्य के रूप में भारतीय तटरक्षक, नौसेना, वायु सेना, आईबी, एमईएस, पुलिस और ओएनजीसी के प्रतिनिधि शामिल होते हैं। अपतटीय परिसंपत्तियों की संरक्षा और सुरक्षा से संबंधित मुद्दों की जांच करने के लिए प्रत्येक छह माह में इस समिति की बैठक आयोजित की जाती है।

### आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना -स्थल/साइट

आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना (ईआरपी) साइट/स्थल विशिष्ट होती है और प्रतिष्ठान प्रबंधक आपातकालीन समन्वयक होते हैं। आपातकाल के इस स्तर में, प्रतिक्रिया स्थल विशिष्ट होती है जहां स्थल कर्मियों को शामिल किया जाता है और यह इस बात को ध्यान में रखता है कि स्थल पर उपलब्ध संसाधनों की सहायता से स्थिति को नियंत्रित किया जा सकता है। यह योजना यह सुनिश्चित करती है कि प्रतिष्ठान के भीतर कर्मियों की आपातकालीन प्रतिक्रिया आपदा और उसके बाद की स्थिति से प्रभावी ढंग से निपटने में सक्षम होगी।

### मई, 2021 में ताउते चक्रवात के दौरान पश्चिमी अपतट पर बार्ज पी-305 की घटना

- 1.8 16-17 मई, 2021 के दौरान पश्चिमी अपतट से ताउते चक्रवात टकराया था। 16-17 मई को पश्चिमी अपतट से टकराने वाले ताउते चक्रवात की गंभीरता और तीव्रता, पश्चिमी

अपतट से तेल और गैस प्रचालनों की शुरुआत के बाद से आये अब तक के सभी चक्रवात की गंभीरता और तीव्रता के मुकाबले अभूतपूर्व थी।

1.9 आपात स्थिति से मुकाबला 17 मई, 2021 की सुबह शुरू हुआ जब बार्ज पी-305 (मैसर्स एफकॉन द्वारा नियोजित) ने 07:14 बजे सूचित किया कि इसने अपने सभी एंकर खो दिए थे और वे एचएस-वेलहेड प्लेटफॉर्म की दिशा में बह गए थे। 17 मई, 2021 को 09:35 बजे बार्ज-305 के वेलहेड प्लेटफॉर्म के एचसी से टकराने की सूचना प्राप्त हुई। बार्ज ने दाहिने साइड (स्टार-बोर्ड साइड) की क्षति के बारे में सूचित किया और सहायता का अनुरोध किया। ओएनजीसी ने तुरंत क्षेत्र में मौजूद सभी एमएसवीएस/ओएसवी को सहायता के लिए बार्ज की ओर मोड़ दिया और भारतीय नौसेना ने आईएनएस कोच्चि को भी निर्देशित किया। आईएनएस कोच्चि 15:30 बजे पी-305 की अवस्थिति पर पहुंचा और पी-305 के साथ था, परंतु खराब मौसम के कारण तत्काल कोई बचाव उपाय नहीं कर सका। लगभग 18:00 बजे, बार्ज पी-305 ने एक तरफ झुकने की सूचना दी और 19:05 घंटे तक यह डूब गया।

1.10 जब समिति ने ताउते चक्रवात की घटना से संबंधित जानकारी के बारे में पूछा , तो एमओपीएनजी मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी प्रस्तुत की:

#### "ताउते चक्रवात कारित घटना

ओएनजीसी भारत के पश्चिमी अपतट में तेल और गैस की खोज और उत्पादन कार्यकरता है। 14 मई, 2021 की स्थिति के अनुसार अपतटीय अवसंरचना में 14 प्रोसेस प्लेटफॉर्म, 2 प्लोटिंग प्रोडक्शन एंड स्टोरेज (एफपीएसओ) इकाइयां, 1 प्लोटिंग स्टोरेज और ऑफलोडिंग इकाइयां (एफएसओ) और 229 मानव रहित प्लेटफॉर्म; 25 ड्रिलिंग रिग; 50 अपतटीय पोत शामिल थे। अपतटीय परियोजना कार्यों में सहायता प्रदान करने के लिए 22 बार्ज तैनात किए गए थे। घटना के दौरान इन प्रतिष्ठानों, जहाजों, नौकाओं और बार्जों पर तैनात कर्मी सहित कुल 7,675 कर्मी फील्ड में थे।

#### राहत और बचाव अभियान:

बार्ज पी-305 पर आपात स्थिति की सूचना मिलते ही, ओएनजीसी ने तत्काल 3 मल्टी सपोर्ट पोत (हाल अनंत, नुसंतारा और ओशनिक इंस्टालर), 3 अपतटीय आपूर्ति पोत (ओशन एनर्जी, अहल्या और सैफायर) और एक अग्निशमन पोत प्रिया-27 जो फील्ड में मौजूद थे, को बार्ज को आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए मोड़ दिया परंतु ये खराब मौसम के कारण तत्काल राहत कार्य शुरू नहीं कर सके। यह आकलन करते हुए कि हाई समुद्र की स्थिति ओएनजीसी की क्षमता से नियंत्रण से बाहर जा रही थी, ओएनजीसी ने लगभग 0900 बजे समुद्री बचाव समन्वय

केंद्र (एमआरसीसी) -पश्चिम को सूचित किया और क्षेत्रीय आकस्मिक योजना (आरसीपी) के अनुसार ओडीएजी के प्रमुख को बार्ज की सहायता के लिए संसाधनों को नियोजित करने का अनुरोध किया। ओएनजीसी ने फिर से 09.35 बजे रियर एडमिरल - फ्लैग ऑफिसर, ओडीएजी और भारतीय नौसेना को बिगड़ती स्थिति के बारे में सूचित किया और अपतटीय संकट की स्थिति पर काबू पाने के लिए, विशेष रूप से खराब मौसम को देखते हुए, भारतीय नौसेना से अधिक संसाधन भेजने का अनुरोध किया। एमआरसीसी ने बार्ज पी-305 की आपात स्थिति गुहार को संभालने के लिए तुरंत संसाधनों को नियोजित किया।

बार्ज पी-305 पर कुल 261 व्यक्ति सवार थे। ओएनजीसी ने एमएसवी हाल अनंत, नुसंतारा, ओशनिक इंस्टालर, एफएफएसवी प्रिया-27, ओएसवी ओशन एनर्जी अहल्या और सफायर को बार्ज लोकेशन की ओर बढ़ने के निर्देश दिए। नौसेना का जहाज आईएनएस कोच्चि 11:30 बजे बार्ज के स्थान की ओर रवाना हुआ। आईएनएस कोच्चि 15:30 बजे बार्ज पी-305 के स्थान पर पहुँच गया था और पी-305 के साथ था, लेकिन खराब मौसम के कारण तत्काल कोई बचाव उपाय नहीं कर सका। आईएनएस कोलकाता 19:00 बजे एसएआर में आईएनएस कोच्चि में शामिल हुआ। आईएनएस कोलकाता आईएनएस कोच्चि से जुड़ गया और ओएनजीसी के जहाजों ने खोज और बचाव अभियान शुरू किया। 17 मई, 2021 की रात 21:00 बजे तक 57 लोगों को बचाया गया। अगले दिन प्रातः 05:00 बजे अर्थात् 18 मई, 2021 तक, 132 व्यक्तियों को बचाया गया और 18 मई, 2021 के 21:55 बजे तक, भारतीय नौसेना, तटरक्षक बल और ओएनजीसी द्वारा संचालित खोज और बचाव ऑपरेशन से टगबोट वरप्रदा के 2 व्यक्ति सहित कुल 188 व्यक्तियों को बचाया गया। भारतीय नौसेना ने 136 लोगों को बचाया और ओएनजीसी के जहाजों ने 52 लोगों को बचाया।

वरप्रदा, जिसे मैसर्स एफकॉन्स द्वारा बार्ज गैल कंस्ट्रक्टर के टोइंग, मैनुवरिंग और एंकर हैंडलिंग के लिए किराए पर लिया गया था, द्वारा मुंबई हाई फील्ड से बार्ज जीएएल कंस्ट्रक्टर को मुंबई बंदरगाह एंकरेज में सुरक्षित स्थान पर ले जाया गया था। संविदाकार (मैसर्स एफकॉन्स) ने दिनांक 18.05.2020 के ई-मेल के माध्यम से ओएनजीसी को सूचित किया कि दिनांक 17.05.2021 से एएचटी वरप्रदा से संपर्क टूट गया है। मैसर्स एफकॉन्स ने आगे यह उल्लेख किया कि स्पष्टतया जहाज के मालिक भी संपर्क नहीं कर पा रहा है और न ही कोई संदेश है या एसओएस संदेश प्राप्त हुआ है। दिनांक 21.05.2021 को नौसेना द्वारा यथा सूचित, टग वरप्रदा 19 डिग्री 00'21"उत्तर, 72 डिग्री 30.83 पूर्व (लगभग) अवस्थिति पर दिनांक 17.05.2021 को 15 से 20 मीटर की समुद्र गहराई में डूब गया। दिनांक 17.05.2021 को टग वरप्रदा पर कुल 13 व्यक्ति सवार थे। आईएनएस कोलकाता



ने दिनांक 17.05.2021 को बचाव कार्यवाही के लिए पी-305 की ओर जाने के रास्ते में मुंबई एंकरेज के निकट एएचटी वराप्रदा के 2 व्यक्तियों को बचाया। वराप्रदा के 11 बीएनवी में से 8 बीएनवी की पहचान कर ली गयी है और परिवार के सदस्यों को सौंप दिया गया और शेष 3 बीएनवी की पहचान प्रगति पर है।

घायल हुए 5 व्यक्तियों को अस्पतालों में भर्ती कराया गया और बाद में उन्हें अस्पताल से छुटी दे दी गई है। पी-305 से 75 बहादुर प्रकोप पीड़ित (बीएनवी) थे और वराप्रदा से 11 बीएनवी थे। दिनांक 19.07.2021 की स्थिति के अनुसार, बार्ज पी-305 के 68 बहादुर प्रकृति-प्रकोप पीड़ितों की पहचान की गई है और शेष 7 बहादुर प्रकृति-प्रकोप पीड़ितों (बीएनवी) के डीएनए पहचान का कार्य प्रगति पर है। वराप्रदा के 11 बीएनवी में से 8 बीएनवी की पहचान कर ली गयी है और उनके शव को संबंधित परिवार के सदस्यों को सौंप दिया गया है और शेष 3 बीएनवी के पहचान का कार्य प्रगति पर है।”

#### ताउते चक्रवात के दौरान घटनाक्रम

1.11 समिति द्वारा यह पूछे जाने पर कि क्या पिछले 10 वर्षों के दौरान अपतटीय क्षेत्र में कोई घटना/दुर्घटना घटित हुई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :  
“पिछले दस वर्षों के दौरान चक्रवातों के कारण बार्जों से जुड़े इस प्रकार की घटनाएं/दुर्घटनाएं घटित नहीं हुई हैं।

ताउते चक्रवात के बारे में मौसम विभाग द्वारा पहली चेतावनी 11 मई, 2021 को जारी की गई थी। इसके बाद, 13 मई, 2021 से फिर से चक्रवाती अलर्ट जारी किया गया।”

1.12 उस दिन के घटना क्रम और पीएपीएए - बार्ज -305 की सुरक्षा के लिए ओएनजीसी द्वारा अन्य संरक्षा और सुरक्षा संबंधी एजेंसियों के साथ समन्वय स्थापित करने हेतु उठाए गए कदमों का वर्णन करने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

“17 मई, 2021 की सुबह जब आपात घटना घटित हुई ओएनजीसी ने तुरंत ही3 मल्टी सपोर्ट जहाज (हैल अनंत, नुसांतारा और ओसियनिक इंस्टॉलर), 3 अपतटीय आपूर्ति जहाज (ओसियन एनर्जी, अहिल्या और सफायर) और एक अग्निशमन सहायतापोत प्रिया -27, जो फील्ड में उस समय उपलब्ध थे, को आवश्यक सहायता प्रदान करने के लिए बार्ज की ओर जाने के निर्देश दिए, परंतु वे तुरंत कोई बचाव उपाय नहीं कर सके, क्योंकि मौसम खराब था। खुले समुद्र (हाई सी) का यह आकलन करते हुए कि स्थिति ओएनजीसी की नियंत्रण सक्षमता से बाहर है, करीब 9:00 बजे ओएनजीसी ने क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना (आरसीपी) के अनुसार समुद्री

बचाव समन्वयन केंद्र (एमआरसीसी) - पश्चिम और ओडीएजी के प्रधान को सूचना दी और बार्ज को सहायता पहुँचाने हेतु संसाधन उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया।

ओएनजीसी ने फिर से रियर एडमिरल - फ्लैग ऑफिसर, ओडीएजी और भारतीय नौसेना को बिगड़ती स्थिति के बारे में सुबह 09.35 बजे सूचित किया और अपतटीय संकट की स्थिति पर काबू पाने के लिए भारतीय नौसेना से अधिक संसाधन भेजने का अनुरोध किया। आरसीपी पश्चिम को तुरंत सक्रिय किया गया और संसाधनों को खोज और बचाव (एसएआर) कार्यों में लगाया गया।

पीएपीए -305 हीरा और नीलम कंट्रोल रूम और रेडियो रूम के संपर्क में था। पीएपीए -305 से सहायता के बारे में कॉल प्राप्त होने पर, वसुधारा नियंत्रण कक्ष को हीरा द्वारा सूचित किया गया और उन्होंने तत्पश्चात ओडीएजी नियंत्रण कक्ष को सूचित किया। इसके बाद आरसीपी को सक्रिय किया गया। जैसे ही बार्ज पीएपीए 305 बहने लगा, फील्ड रेडियो अधिकारी पीएपीए -305 के लगातार संपर्क में थे।

1.13 ताउते चक्रवात के बारे में आगे बताते हुए, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:

"यह सही है कि एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट हुआ है। कोई न कोई कमी रही है, तभी वह एक्सीडेंट हुआ है। जो स्पेसिफिक क्वेश्चन्स उठाए हैं, उसमें एक तो यह था कि पहले एडवांस वार्निंग थी, उसके बावजूद वह शिप वहां रहा। हालांकि उसके बारे में प्रेजेंटेशन में थोड़ा एक्सप्लेन किया गया था और सचिव महोदय ने भी उसको एक्सप्लेन किया। 11 तारीख से पार्टिक्युलरली साइक्लोन के बारे में एडवांस वार्निंग आनी शुरू हुई थी। 13 तारीख तक यह हो गया था कि निकासी के लिए पर्याप्त कदम उठाने की जरूरत है। 14 तारीख को सभी इंस्टॉलेशन्स को, क्योंकि यह स्पेसिफिक हादसे का टारगेट बनी है, जैसे 243 हमारी अपनी इंस्टॉलेशन्स हैं, लगभग 7500 लोग उस दिन थे, किसी भी समय मुम्बई हाई में, लगभग 40 हजार वर्ग किलोमीटर का एरिया है, उसमें सब इंस्टॉलेशन्स पर एडिक्टेड प्रिपेयर्डनेस की गई थी। जहां तक प्लेटफार्म्स की बात है, उनकी कैपेसिटी विस्टैंड करने की ज्यादा है। जो फ्लोटिंग पिसिस ऑफ इक्विपमेंट है, उनका थोड़ा सा एक डर रहता है कि ये कहीं मूव करेंगी। इस कक्षा में लगभग 22 वेसल्स थे, जो बार्जेज हैं। बार्जेज बिना इंजन के होते हैं। वे ज्यादातर निर्माण और मरम्मत से संबंधित गतिविधियों को अंजाम देने के लिए हैं। हमने अपनी इंस्टॉलेशन्स का एक मेजर लाइफ अपग्रेडेशन का प्रोजेक्ट चलाया हुआ है, जिससे कि प्लेटफार्म्स सेफ रहें। उसके लिए ये सब बार्जेज काम कर रहे थे, खासकर एफकॉन्स को। सभी को 14 तारीख को वहां से निकलने की इंस्ट्रक्शन्स दे दी गई थी और उनको छोड़ भी दिया गया था।"

1.14 जब समिति ने भारतीय नौसेना से सहायता प्राप्त करने में हुए विलंब के बारे में पूछा, तो एमओपीएनजी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:

"... यह आया था कि नेवी क्यों लेट हुई, मैं यह स्पष्ट कर रहा हूँ कि नेवी ने बहुत अच्छा काम किया है। हमने बाद में उसकी प्रशंसा की भी है कि नेवी के लोगों ने बहुत अच्छा काम किया और जो लोग फ्लोट कर रहे थे, उन्हें बचाया है। इतने लोग बचाये गए, वह नेवी और कॉस्ट गार्ड दोनों के एफर्ट्स थे। उसके बाद रिलीफ के बारे में भी प्रश्न है। अभी भी कुछ बॉडीज़ मिसिंग है या क्या है, वह नम्बर्स भी स्पष्ट कर देंगे। वैसे प्रेजेंटेशन में भी बताया गया कि बॉडीज़ तो मिल गई हैं, क्योंकि बॉडीज़ की हालत कुछ खराब हो जाती है, इसलिए हम आइडेंटिफाई कर रहे हैं। डीएनए एनालिसिस से आइडेंटिफाई किया जा रहा है, जो बच गई। उनमें कुछ हैं, जो आइडेंटिफाई नहीं हुई है, क्योंकि बॉडीज़ बहुत दूर-दूर मिली है। कई जगह यह भी डाउट होता है कि जो बॉडी है, वह इस हादसे की है या वह किसी और हादसे की बॉडी है। इस वजह से कुछ बॉडीज़ अभी भी आइडेंटिफाई नहीं हुई हैं, लेकिन अधिकांश डीएनए टेस्ट इत्यादि से आइडेंटिफाई हो गई हैं। उसमें पुलिस इत्यादि पूरा कार्य कर रही है। रिलीफ के बारे में ओएनजीसी वाले डिटेल में बताएंगे, क्योंकि एफकॉन्स और इशंयोरेंस सभी तरह से रिलीफ दिया गया है। जो ओएनजीसी ने दिया है, वह तुरंत राहत के फॉर्म में है, ताकि फैमिलीज़ को तुरंत कुछ पैसे चाहिए होता है, तो उनको तुरंत मिल पाए।"

आगे बताते हुए :

"नेवी और कॉस्ट गार्ड ने तुरंत एक्शन लिया है। उनके जो भी शिप्स जहां-जहां थे, वह जो भी भेज सकते थे, उन्होंने तुरंत भेजे। परंतु उस समय स्टॉर्म की इंटेंसिटी इतनी अधिक थी, वेव 10 से ज्यादा मीटर के उठ रहे थे और हवा भी बहुत तेज थी तथा अंधेरा भी होने लग गया था। नेवी की शिप इस बार्ज के नजदीक पहुंच गई, कॉस्ट गार्ड भी पहुंच गए, लेकिन वह आगे नहीं जा पा रहे थे। अभी तक सिंक नहीं हुआ था, हम भी मॉनीटर कर रहे थे, अभी सिंक हुआ नहीं था और 261 आदि जितने भी लोग थे, वे सारे बार्ज के ऊपर थे। नेवी की शिप तब तक बहुत नजदीक पहुंच गई थी, परंतु आगे जा नहीं पा रही थी। एक रेस्क्यू बोर्ड उन्होंने पानी में उतारा, लेकिन वेव इतनी तेज थी कि उसी का पता नहीं चला कि वह कहां है। नेवी काफी प्रयास करती रही कि कैसे हम उसको रस्सी से डाल कर अप्रोच करें या जाएं, उन्होंने काफी प्रयास किया। फाइनली जब सिंक करने की स्थिति आ गई तो बार्ज कैप्टन ने बोल दिया कि शिप अबैन्डन कर दो। शिप अबैन्डन करने की वार्निंग दे दी। जितने लोग बचे हैं, मैं उनकी भी बहुत प्रशंसा करना चाहूंगा कि उन सब ने अपनी लाइफ जैकेट इत्यादि के साथ सी में जम्प लगा दी और कई घंटों तक पानी में वह तैरते रहे।"

1.15 समिति ने ओएनजीसी द्वारा मौसम बुलेटिन और सलाह के संबंध में जानकारी प्राप्त करने के बारे में पूछा और यह पूछा कि क्या यह जानकारी नौसेना और तटरक्षक बल जैसी एजेंसियों से मांगी गई थी, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

"ओएनजीसी को 13 मई, 2021 को भारतीय तटरक्षक (इंडियन कोस्ट गार्ड) के अधीन कार्यरत समुद्री बचाव समन्वय केंद्र (मुंबई) (एमआरसीसी) से मौसम संबंधी परामर्श प्राप्त

हुआ। ओएनजीसी की मौसम पूर्वानुमान प्राप्त करने की प्रणाली में नौसेना से चक्रवात की दिशा और तीव्रता के बारे में जानकारी प्राप्त करने की परिकल्पना नहीं की गई है।

पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के अधीन कार्यरत राष्ट्रीय मौसम पूर्वानुमानकर्ता आईएमडी द्वारा उनकी वेबसाइट पर जारी मौसम बुलेटिन और सलाह का प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान अनुपालन किया जाता है।

मौसम / चक्रवात पूर्वानुमान संबंधी दैनिक अद्यतन स्थिति प्राप्त करने के लिए, ओएनजीसी के अपतटीय इंजीनियरिंग सेवाओं के समुद्री सर्वेक्षण प्रभाग का मैसर्स स्काईमेट के साथ एक करार है। स्काईमेट द्वारा जारी किए गए ये पूर्वानुमान और विशेष बुलेटिन विनिर्दिष्ट प्राप्तकर्ताओं अर्थात् वसुधरा रेडियो-कक्ष (कमीशन -1), रिग आवाजाही प्रकोष्ठ, काकीनाडा रेडियो कक्ष और अपतटीय इंजीनियरिंग सेवाओं के समुद्री सर्वेक्षण प्रभाग (मरीन सर्वे डिवीजन) को संसूचित किया जाता है।

मैसर्स स्काईमेट द्वारा 12 और 14 मई, 2021 को सलाह (एडवाइजरी) जारी की गई थी। 11 और 13 मई, 2021 की आईएमडी एडवाइजरी को भी उनकी वेबसाइट पर देखी गई।

विभिन्न एजेंसियों द्वारा जारी निम्नलिखित मौसम पूर्वानुमान जारी किए गए थे:

- दिनांक 13.05.2021 की एमआरसीसी सलाह।
- दिनांक 11.05.2021 और दिनांक 13.05.2021 की आईएमडी सलाह (प्रेस विज्ञप्ति)
- मैसर्स स्काईमेट की दिनांक 12.05.2021 और 14.05.2021 की सलाह”

1.16 समिति द्वारा बचाव प्रयासों में शामिल विभिन्न एजेंसियों के बीच समन्वय के बारे में बताने के लिए कहे जाने पर, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:

“कॉर्डिनेशन लेवल की मीटिंग माननीय मंत्री जी के लेवल पर हुई थी। तीन-तीन माननीय मंत्रियों ने ऑनलाइन पब्लिक मीटिंग ली थी। जिसमें फिक्की, एसोचैम और सभी राज्य इन्वॉल्व थे। सेक्रेट्री लेवल पर मीटिंग हुई थी, जिसमें बहुत सारे सेक्रेट्रीज थे। डीजी लेवल पर मीटिंग हुई थी। सिचुएशन रिपोर्ट्स लगातार जारी किए जा रहे थे। ओएनजीसी से यह पूछा भी गया था कि आपने इस साइक्लोन के मद्देनजर क्या तैयारी की है? कॉर्डिनेशन की कमी उस हिसाब से नहीं थी, कॉर्डिनेशन की कमी यह थी कि किस का अधिकार क्षेत्र क्या है? ईस्ट-कोस्ट में जो साइक्लोन आ रहा था, उससे पहले कमेटी ने पहली इंटीम रिपोर्ट दी थी। इंटीम रिपोर्ट में कॉर्डिनेशन के बारे में मैं बताया गया है और जो यास साइक्लोन आया, उसको फौलो भी किया गया, उसके लिए प्रीकांशनरी मेजर्स लिए गए, तो वहां पर उसका नतीजा अच्छा निकला। ऑलरेडी मिनिस्ट्री ऑफ शिपिंग ने उसको नोटिफाई किया है, और साइक्लोन पर एक बार काम भी किया गया है। होपफुल्ली, अब कॉर्डिनेशन और बेटर होगा”।

1.17 यह पूछे जाने पर कि आपदा के समय बार्ज पी-305 पर कितने कर्मी सवार थे, और इसके साथ-साथ 10 से 16 मई, 2021 तक बार्ज पी-305 पर कितने व्यक्ति तैनात थे, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"आपदा के समय, जहाज पर कुल 261 व्यक्ति सवार थे। मैसर्स एफकॉन्स को अधिक जानकारी उपलब्ध कराने की सलाह दी गई है। इन विवरणों को जल्द से जल्द प्रस्तुत करने के लिए एफकॉन्स के साथ मामले पर चर्चा की जा रही है।

एलएसटीके संविदाकारों द्वारा बार्ज के साथ किए गए करार प्रावधान के अनुसार रोस्टर का अनुरक्षण किया जाता है। प्रत्येक पोत/प्लेटफॉर्म/रिंग का जहाज पर प्रतिदिन सवार व्यक्तियों (पीओबी) का रिकॉर्ड रखना एक मानक उद्योग प्रथा है।"

1.18 समिति यह जानना चाहती थी कि क्या किसी आपात स्थिति के लिए पी 305 के लिए ऑपरेशन मैनुअल के अनुसार स्टैंडबाय जहाज उपलब्ध थे, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"हाँ, पी -305 के साथ एंकर हैंडलिंग टग "नोव" उपलब्ध था। नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज में एंकर हैंडलिंग और इनफील्ड मूवमेंट के लिए एक संबद्ध एंकर हैंडलिंग टग (एएचटी) है। यह एएचटी किसी भी आपात स्थिति के लिए स्टैंडबाय वेसल के रूप में काम करता है। वर्तमान मामले में, पी-305 के साथ एंकर हैंडलिंग टग "नोव" उपलब्ध था।"

मौखिक साक्ष्य के दौरान और विस्तार से बताते हुए:

"... मैं बताना चाहूंगा कि वह बार्ज मोबाइल नहीं है। इन बार्जेज का इंजन नहीं होता है, इसलिए इस तरह की आपदा में वे स्वयं कहीं जा नहीं सकते। 99 प्रतिशत बार्जेज, जहां तक मुझे पता है, वे बिना इंजन के होते हैं, उनको वहां छोड़ दिया जाता है और उन पर काम होता है। इस पर्टीकुलर बार्ज के साथ, इन एडिशन एक पर्टीकुलर वेसल डेडिकेटेड था, जिसका नाम था - नोब । वह आईडेंटिफाइड वेसल था, उसमें इंजन था। जैसे एक बड़ा ट्रक होता है, उसमें इंजन लगाया जाता है, उसी तरह से वह जहाज था जिसका उपयोग उसे ले जाने के लिए किया जा□□ था। लेकिन उस समय तूफान की जो स्थिति बनी, वह वेसल वहीं होने के बावजूद इस स्थिति में नहीं था कि इससे कनेक्ट हो पाए। वह वेसल वहीं पर रहा और उसके बाद उसने रेस्क्यू ऑपरेशन्स में भी काम किया। *इत फ़ैक्ट*, उस समय वहां ऐसी गंभीर स्थिति थी कि आई.एन.एस. कोच्चि और आई.एन.एस. कलकत्ता भी वहां पहुंचकर चार घण्टे तक खड़े रहे। हमारे सात-आठ वेसल्स वहां खड़े थे और हमें जो सेफ एडवाइस नेवी से मिली, वह यह थी कि आप नजदीक मत जाइए, अन्यथा और बड़ा हादसा हो सकता है। जब ऐसा हुआ कि यह बार्ज डूबने की स्थिति में आ गया, तभी नेवी ने एडवाइज किया कि आप आगे क्योंकि कोई अन्य विकल्प नहीं है। यह स्थिति की गंभीरता थी और वह 'नोब' वेसल भी वहां पर था, लेकिन वह वहां तक भी नहीं पहुंच पाया कि उस बार्ज को हेल्प कर सके।"

1.19 समिति द्वारा अपतटीय जहाजों से प्राप्त ई-मेल पर ओएनजीसी द्वारा की-गर्ड-कार्रवाई के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

"ओएनजीसी बार्ज पी-305 के साथ बार्ज पोजीशन और बार्ज को सुरक्षित स्थान पर ले जाने के लिए लगातार संपर्क में था।

ठेकेदार मैसर्स एफकॉन्स ने अपने दिनांक 14.05.21 के पत्र के माध्यम से ओएनजीसी को सूचित किया था कि चक्रवात की चेतावनी के कारण और तूफान की गंभीरता के आधार पर, उन्हें संबंधित प्लेटफॉर्म से बार्ज/वर्क बोट को बाहर निकालने और निकटवर्ती सुरक्षित स्थान पर उन्हें लंगर डालने की आवश्यकता हो सकती है। 6 बार्ज में से 4 बार्ज के बार्ज मास्टर्स ने बार्ज को मुंबई एंकरेज में स्थानांतरित कर दिया। एक बार्ज 15.05.2021 को स्थान से हटा दिया गया था और मुंबई में लंगर डालने स्थान पर ले जाने के रास्ते में था।

मैसर्स एफकॉन्स ने दिनांक 14.05.21 के ईमेल के द्वारा पुष्टि की कि "चक्रवाती मौसम की स्थिति के कारण पी-305 को बाहरी एंकरेज की ओर जाएगा - स्थापना क्षेत्र से मुक्त"।

तदनुसार हीरा प्लेटफॉर्म ने 14.05.21 को पी-305 और अन्य □□सर्स एफकॉन्स बार्ज ट्रिनिटी निस्सी (एचई प्लेटफॉर्म पर काम कर रहे) के अनुरोध के अनुसार एंकर हैंडलिंग के लिए वर्क परमिट जारी किए।

यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि सभी बार्ज जो फील्ड में थे, उन्हें यही निर्देश दिया गया था, और तदनुसार उन्हें मैसर्स एफकॉन्स के बार्ज सहित बाहर निकाला गया था, बार्ज पी-305 को भी सुरक्षित स्थान पर जाने के लिए वही निर्देश दिया गया था जैसा कि ऊपर उल्लेखित संचार से स्पष्ट है। ऐसे स्थान पर रहना जिसे वह सुरक्षित मानता हो, ऐसा निर्णय था, जो बार्ज मास्टर द्वारा लिया गया था। यहां, यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि जहाज और बोर्ड पर कर्मियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए जहाज को रखने का निर्णय ओएनजीसी के समुद्री संचालन नियमावली के खंड 3.5.4 और 11.2 के अनुसार और समुद्र में जीवन की सुरक्षा (सोलास) (आईएमओ (अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन) दिशानिर्देशों पर आधारित अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन) के नियम 34-1 के अनुसार "मालिक, चार्टरर, कंपनी जो जहाज का संचालन करती है जैसा कि विनियमन नौ/1 में परिभाषित किया गया है, या कोई अन्य व्यक्ति जहाज के मालिक को कोई भी निर्णय लेने या निष्पादित करने से नहीं रोकेगा या प्रतिबंधित नहीं करेगा, जो मास्टर के पेशेवर निर्णय में, समुद्र में जीवन की सुरक्षा और समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा के लिए आवश्यक है बार्ज मास्टर के पास है।"

1.20 समिति ने यह जानना चाहती थी कि क्या नौसेना को प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान बार्ज या जहाजों का मार्गदर्शन करने के लिए कहा गया था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान आपात स्थिति के लिए, ओएनजीसी, समुद्री बचाव समन्वय केंद्र (एमआरसीसी)-पश्चिम और क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना (आरसीपी) के अनुसार अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह (ओडीएजी) के प्रमुख को जहाजों/बार्ज की सुरक्षा और सुरक्षा के लिए संसाधनों और सहायता के लिए अनुरोध करता है। भारतीय तटरक्षक या नौसेना आरसीपी के अनुसार अपनी कार्रवाई करती है।"

1.21 समिति जानना चाहती थी कि भारतीय नौसेना की मदद से बार्ज पी-305 को समय पर क्यों नहीं खाली कराया जा सका, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:

"...में बड़ी स्पष्ट बात कर रहा हूँ कि उसको वहां से निकाला क्यों नहीं गया? उसको निकालने की कैपेसिटी किसी में थी या नहीं थी। जैसे जिस टाइम यह एक्सिडेंट हो गया, उसी समय जैसे यह हुआ, उस टाइम हमने नेवी को भी कहा, कोडैक सब इनवॉल्व थे। नेवी के दो वैसल लगभग दो-ढाई बजे पहुंच गए थे और उसके बावजूद जो हालत उस टाइम थी, सात मीटर की लहरें थीं, कोई उसके नज़दीक जाने के लिए तैयार नहीं था, वास्तव में, उन्होंने हमारे जहाजों को भी पास न जाने की सलाह दी क्योंकि इससे एक और दुर्घटना हो सकती थी। वह सिर्फ उस टाइम तक उन्होंने प्लंज्ड किया जबकि यह तय हो गया कि कोई और रास्ता नहीं है। तो जो हालात थे, इन परिस्थितियों में, हर कोई अपनी जान बचाने में लग जाता है। किसी के पास भी क्षमता नहीं थी। नेवी से ज्यादा सक्षमता तो ओएनजीसी के पास या किसी दूसरी एजेंसी के पास हो नहीं सकती है। तो उनके पास भी यह नहीं थी कि वहां खड़े होने के बाद भी, चार-साढ़े चार घंटे उन्होंने इंतज़ार किया। जब वह डूब गया, तब उन्होंने लोगों को हटाना शुरू किया तो यह किसी तरह का भी एक्शन एटलीस्ट हमारी कैपेसिटी में तो है ही नहीं। क्योंकि हम मरीन कम्पनी तो नहीं हैं। लेकिन हमें नहीं लगता कि किसी के पास भी या यह रिक्मेंडिड होता या किसी के पास भी ऐसी कैपेसिटी थी कि उसको खींच कर यदि वह नहीं ले जा रहा है तो खींच कर कोई बाहर ले जाता। तो यह जो लॉ बना होगा, इन्टरनेशनल लॉ ऑफ सीज़ होगा। अधिक सम्भावना है कि यह भी उन्हीं कारकों पर विचार कर रहा है। यदि वैसल मास्टर खुद ही नहीं निकलने को तैयार और निकल सकता है।"

1.22 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या बार्ज पी-305 में प्रमाणित और उपलब्ध लाइफ राफ्ट का परीक्षण तेज हवाओं और भारी बारिश के साथ अशांत जल और चक्रवाती मौसम के तहत किया गया था क्योंकि इनका उपयोग ऐसी परिस्थितियों में किया जाना है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"समुद्र में जीवन की सुरक्षा के अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन 1974 (एसओएलएएस ) के तहत संकल्प ए .761 (18) की आवश्यकता के अनुपालन में बार्ज पी -305 के सभी जीवन राफ्ट की जांच की गई थी और प्रमाणित किया गया था।

डीजी शिपिंग द्वारा प्रमाणित एजेंसी के माध्यम से नियामक आवश्यकताओं के अनुसार लाइफ राफ्ट की वार्षिक सर्विस की गई थी, और इस मामले में सिंह हिंदुस्तान मरीन प्राइवेट लिमिटेड द्वारा 01/09/2020 को लाइफ राफ्ट की सर्विस की गई थी जो डीजी शिपिंग द्वारा प्रमाणित एजेंसी है। सर्विस प्रमाण पत्र 12 महीने के लिए वैध है।

लाइफ राफ्ट एक बार लॉन्च/उपयोग के लिए हैं और फुलाए जाने के बाद इसे कार्यशाला में भेजा जाना आवश्यक है। "

1.23 चक्रवात ताउते की अवधि के दौरान बार्ज पी-305 के कप्तान और ओएनजीसी आपातकालीन प्रतिक्रिया केंद्र के कॉल लॉग को प्रस्तुत करने के लिए कहे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"ओएनजीसी वसुधरा रेडियो कक्ष, मुंबई बेस ने 13 मई, 2021 को सभी अपतटीय प्लेटफार्मों और रिगों को समुद्री बचाव समन्वय केंद्र (मुंबई), भारत (एमआरसीसी) से प्राप्त मौसम संबंधी परामर्श ई-मेल किया।

क्षेत्र के सभी जहाजों को आसन्न चक्रवात के मद्देनजर सुरक्षित स्थान पर आवाजाही की योजना बनाने के लिए रेडियो संचार पर निर्देश दिया गया था। ओएनजीसी को मैसर्स एफकॉन्स सहित विभिन्न संविदाकारों द्वारा इसकी पुष्टि की गई थी कि वे चक्रवात की चेतावनी के कारण अपने जहाजों को सुरक्षित स्थान पर वापस ले जा रहे हैं। मैसर्स एफकॉन्स ने ओएनजीसी को सूचित किया कि चक्रवात की चेतावनी के कारण और तूफान की गंभीरता के आधार पर, उन्हें संबंधित प्लेटफॉर्म से नौकाओं/कार्य नौकाओं को बाहर निकालने और उन्हें पास के सुरक्षित स्थान पर लंगर डालने की आवश्यकता हो सकती है। मैसर्स एफकॉन्स ने बताया कि प्रोजेक्ट व्हाट्सएप ग्रुप पर प्राप्त संदेश के अनुसार "सभी प्लेटफार्मों से सभी बार्ज को हटा दिया गया और वे मौसम के कारण स्टैंडबाय पर हैं"।

1.24 संभावित चक्रवात के बारे में ओएनजीसी द्वारा आयोजित उच्च स्तरीय बैठक में लिए गए निर्णय और बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रति प्रस्तुत करने के बारे में कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"ओएनजीसी ने विभिन्न एजेंसियों से प्राप्त आसन्न चक्रवात संबंधी चेतावनी/प्राप्त सलाह के मद्देनजर किसी भी उत्पन्न होने वाली स्थिति से निपटने के लिए कार्रवाई शुरू की। आईएमडी ने प्रथम सलाह (प्रेस विज्ञप्ति) 11 मई, 2021 को जारी की थी।



संयुक्त संचालन समीक्षा बैठक (जेओआरएम) 12 मई, 2021 को आयोजित की गयी। चक्रवात ताउते के बारे में आईएमडी की सलाह और मैसर्स स्काईमेट से प्राप्त सलाह पर चर्चा की गई। मुंबई क्षेत्र के सभी प्रमुख और वरिष्ठ अधिकारियों ने चक्रवात की तैयारियों की तात्कालिकता पर विचार-विमर्श किया।

12 मई, 2021 की जेओआरएम के पश्चात, सभी प्लेटफॉर्मों, रिगों और पोतों को मौसम परामर्श संसूचित किए गए थे।

1. सभी अपतटीय प्रतिष्ठानों और जहाजों को आने वाले चक्रवात के बारे में सावधान किया गया और मौसम की रिपोर्ट की निगरानी करने और खराब मौसम संबंधी सावधानी बरतने के लिए कहा गया। बेस नियंत्रण कक्ष और रिग आवाजाही प्रकोष्ठ ने चक्रवात के मार्ग की निगरानी शुरू कर दी और सभी प्रतिष्ठानों को नियमित अंतराल पर चेतावनी भेजना शुरू कर दिया।

2. 13 मई, 2021 को 11 हाई नियंत्रण कक्ष का प्रचालन शुरू कर दिया गया था।

3. 15 मई, 2021 को एचडीएस द्वारा सभी रिग स्वामियों और रिग प्रबंधकों की बैठक की अध्यक्षता भी की गयी थी।

4. 16 मई, 21 को सभी रिगों को चक्रवात उत्तरजीविता मोड पर जाने के लिए कहा गया था।

5. बेस नियंत्रण कक्ष/रेडियो कक्ष, रिगों, प्लेटफॉर्मों, ओडीएजी (ऑफशोर डिफेंस एडवाइजरी ग्रुप), हेलीबेस रेडियो कक्ष, न्हावा रेडियो कक्ष के साथ निरंतर समन्वय कर रहा था।

16 मई, 2021 को, ईसी (कार्यकारी समिति) ने चक्रवात की गति और उसके लिए की गयी तैयारियों के संबंध में स्थिति की समीक्षा की।

1.25 भारतीय मौसम विभाग ने 11 मई, 2021 को चक्रवात की चेतावनी जारी की और 17 मई, 2021 को आपदा आई। निवारक उपायों को शुरू करने के लिए पर्याप्त समय था। इस संबंध में, समिति इस बीच की अवधि के दौरान उठाए गए तत्काल कदमों के बारे में जानना चाहती थी, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“पश्चिमी अपतट को 16 और 17 मई, 2021 के दौरान चक्रवात ताउते की प्रचंडता का सामना करना पड़ा था। चक्रवात की प्रचंडता अभूतपूर्व थी, जो पश्चिमी अपतट में कभी नहीं देखी गयी थी। चक्रवात का मार्ग 15 मई से 17 मई, तक की अवधि के दौरान दैनंदिन आधार पर काफी बदलता रहा। 13/14 मई, 2021 के शुरुआती प्राक्कलनों की तुलना में उक्त अवधि के दौरान, हवा की गति और उभार के मामले में चक्रवात की प्रचंडता में

काफी बदलाव आता रहा। पूर्वानुमानित मापदंडों में इस बदलाव के कारण फील्ड क्षेत्र के लोगों को कार्रवाई करने का बहुत ही सीमित समय/अवसर मिला।

11 मई, 2021 की आईएमडी सलाह में 14 मई, 2021 की सुबह में दक्षिणी पूर्वी अरब सागर के ऊपर कम दबाव का क्षेत्र बनने की संभावना इंगित की गयी थी। इस सलाह में यह उल्लेख किया गया था कि दक्षिणी पूर्वी अरब सागर से इसके उत्तरी पश्चिमी क्षेत्र और साथ लगे लक्षद्वीप क्षेत्र में जाने और 15 मई के करीब एक कम दबाव के क्षेत्र में बदलने की बहुत अधिक संभावना थी और यह उल्लेख किया गया था कि यह 16 मई के करीब पूर्वी मध्य अरब सागर के ऊपर चक्रवाती तूफान में बदल सकता है और उत्तरी पश्चिमी दिशा में जाना जारी रखेगा। इस सलाह से, यह देखा गया था कि पश्चिमी अपतट प्रचालन क्षेत्र के पुर्वानुमानित क्षेत्र से बाहर रहने की संभावना थी।

11 मई, 2021 के आईएमडी की सलाह के आधार पर, संबंधित समूहों को बारीकी से मौसम डाटा पर नजर रखने और सभी निवारक कार्यवाही करने के लिए कहा गया था।

संयुक्त प्रचालन समीक्षा बैठक (जेओआरएम) का आयोजन 12 मई, 2021 को किया गया था। चक्रवात ताउते के संबंध में आईएमडी की सलाह पर चर्चा हुई। मुंबई क्षेत्र के सभी वरिष्ठ अधिकारियों ने चक्रवात की तैयारियों की तात्कालिकता पर विचार-विमर्श किया। सभी प्लेटफॉर्मों/रिगों/पोतों को चक्रवाती तूफान के मद्देनजर कार्रवाई करने के लिए कहा गया। सभी हितधारकों को ईआरपी, आरसीपी और सीडीएमपी के अनुसार सभी उचित सावधानी बरतने के लिए कहा गया था।

रिग आवाजाही प्रकोष्ठ ने 12 मई, 2021 को पश्चिमी अपतट में तैनात सभी रिगों को एक सलाह जारी की, जिसमें चक्रवात ताउते की स्थिति को देखते हुए, उनसे रिग विशिष्ट समुद्री प्रचालन निर्देशिका (मैनुअल) / एसओपी / चक्रवात आकस्मिक योजना में यथा उल्लिखित एहतियाती उपाय करने के लिए तैयार रहने का अनुरोध किया गया।

13 मई, 2021 को 0830 बजे मुंबई के वसुधरा भवन के रेडियो कक्ष (कमीशन-वन) में स्थित समुद्री बचाव समन्वय केंद्र (मुंबई)(एमआरसीसी) से प्राप्त मौसम सलाह को एसओपी के अनुसार निवारक कार्रवाई / उपाय करने की सलाह देते हुए सभी ओएनजीसी संस्थापनाओं, रिगों और पोतों को सूचित किया गया था।

13 मई, 2021 को, संबंधित संस्थापनों द्वारा रेडियो संचार के माध्यम से क्षेत्र के सभी बाजों को आसन्न चक्रवात के आलोक में सुरक्षित स्थान पर जाने के लिए योजना बनाने हेतु निर्देश दिए गए थे।

चक्रवाती तूफान की इस अवधि के दौरान, रिगों और अन्य संबंधित अनुभाग के साथ संचार और समन्वय की कार्यवाहियों के लिए 13 मई, 2021 को एक नियंत्रण कक्ष स्थापित किया गया था। यह मौजूदा वसुधरा नियंत्रण कक्ष के अतिरिक्त है, जो चौबीसों घंटे काम करता है।

14 मई, 2021 की सुबह, आईएमडी द्वारा उष्णकटिबंधी विघ्नों से संबंधित प्रथम पुर्वानुमानित पथ जारी किया गया। उसके बाद से, पुर्वानुमानित मार्गों को हमारे रिगों के संदर्भ में मानचित्रित किया गया था और सभी रिगों को भेजा गया था।

14 मई, 2021 को चक्रवात के मार्ग पर आने वाले सभी रिगों को तूफान उत्तरजीविता मोड पर जाने के निर्देश दिए गए थे। कुओं, प्लेटफॉर्मों, उत्पादन, प्रचालनों और कर्मी दल की सुरक्षा सुनिश्चित करते हुए सभी प्लेटफॉर्म सुरक्षित मोड में चले गये। क्षेत्र के सभी बार्जों को सुरक्षित स्थानों पर जाने के लिए कहा गया था।

एंकर, हैंडलिंग के लिए और बार्ज पीएपीएए - 305 को नीलम एवं हीरा फील्ड में वेलहेड प्लेटफॉर्म (एचटी) से हटाने हेतु हीरा नियंत्रण कक्ष द्वारा 14 मई, 2021 को परमिट जारी किए गए थे। संविदाकार मैसर्स एफकॉन्स ने 14 मई, 2021 के अपने पत्र के द्वारा ओएनजीसी को सूचित किया कि चक्रवात की चेतावनी के कारण और तूफान की भीषणता के आधार पर उन्हें बार्ज / कार्य नौकाओं को संबंधित प्लेटफॉर्म हटाने की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, बार्ज से मेल द्वारा फिर से यह पुष्टि की गयी कि चक्रवाती मौसमी स्थितियों के कारण पापा - 305 संस्थापन क्षेत्र से अलग बाहरी एंकरेज की ओर चला जाएगा।

16 मई, 2021 को, सभी प्रतिष्ठानों/संस्थापनों, ओडीएजी, कमीशन वन रेडियो कक्ष, हैलिबेस रेडियो कक्ष और न्हावा रेडियो कक्ष, इत्यादि के साथ समन्वयन करने के लिए वसुधरा भवन में एक आपातकालीन नियंत्रण कक्ष स्थापित किया गया था।

चक्रवात मार्ग के क्षेत्र से गुजरने की संभावना को देखते हुए सभी रिगों को प्रचालन निलंबित रखने और समुद्री प्रचालन मैनुअल के अनुसार तूफान उत्तरजीविता मोड का सहारा लेने के लिए कहा गया था और 17 मई की सुबह चक्रवात के क्षेत्र में प्रवेश करने से पूर्व 16 मई की मध्यरात्रि तक सभी रिगों से जारी निर्देशों के अनुगमन की पुष्टि प्राप्त हो गयी थी।

आईएमडी की 14 मई, 2021 की सलाह के अनुसार, चक्रवात मार्ग के 17 से 19 मई, 2021 के दौरान एनबीपी/डी1 फील्ड (एफपीएसओ - आर्मादा स्टर्लिंग-1) और क्लस्टर - 7 (एफपीएसओ - आर्मादा स्टर्लिंग - दो) / एमएच फील्ड के पश्चिम से गुजरने की संभावना थी। चक्रवात मार्ग के अनुसार मुंबई हाई में निकटतम प्लेटफॉर्म 30 समुद्री मील की दूरी पर था। 14 मई, 2021 के पूर्वानुमान के अनुसार, चक्रवात मार्ग हीरा से 86 समुद्री मील की दूरी पर था, जो परिवर्तित होकर 15 मई के पूर्वानुमान के अनुसार और पश्चिम की ओर चला

गया (लगभग 105 समुद्री मील), परंतु 16 मई, 2021 के पुर्वानुमान के अनुसार बदल कर 65 समुद्री मील दूर आ गया। दिनांक 17.05.2021 को, चक्रवात का मार्ग हीरा फील्ड से केवल 39 समुद्री मील की दूरी पर था। इसके अलावा, स्कायमेट के 14/15 मई, 2021 के पूर्वानुमान (ओएनजीसी द्वारा प्रयुक्त) के अनुसार, हीरा फील्ड में हवा की गति 40 नॉट अनुमानित थी। वही हवा गति बार्ज के पुर्वानुमान प्रणाली (स्टॉर्मजियो) द्वारा पुर्वानुमानित की गयी थी। हालांकि, चक्रवाती अवधि के दौरान दर्ज की गई वास्तविक हवा की गति हीरा क्षेत्र में 70-85 नॉट थी। प्रारंभिक मार्ग पुर्वानुमान की तुलना में चक्रवात पश्चिमी अपतटीय क्षेत्र में लगभग 60-70 समुद्री मील (110 से 130 किमी) पूर्व की ओर बढ़ गया।

सभी बार्ज और संबंधित पोतों को सुरक्षित स्थानों पर जाने के निर्देश दिए गए थे, जिसका सभी ने पालन किया। सभी रिग तुफान उत्तरजीविता मोड में चले गए, जहां प्रचालन को सुरक्षित मोड में लाया गया और सभी तितर-बितर सामग्री को बाँध दिया गया। सभी प्रक्रिया प्लेटफॉर्म भी सुरक्षित मोड में चले गए। किसी भी कर्मचारी को मानव रहित स्थानों पर जाने की अनुमति नहीं दी गई और हेलिकॉप्टर सेवाओं को निलंबित कर दिया गया।

चक्रवात अप्रत्याशित रूप से पूर्व की ओर बढ़ गया और चक्रवात की भीषणता में वृद्धि हुई। ओएनजीसी लगातार 11 मई से स्थितियों की निगरानी कर रहा था, और सभी आवश्यक सावधानियां बरत रहा था। ”

1.26 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या कोई ऑन-साइट आपदा आपातकालीन योजना समय पर शुरू की गई थी, जब भारतीय नौसेना और तट रक्षक आदि को मदद के लिए बुलाया गया था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“ईसी ने 16 मई को ही आयोजित अपनी विशेष बैठक में कॉर्पोरेट आपदा प्रबंधन योजना को सक्रिय कर दिया और 17 मई, 2021 की सुबह जब आपदा आई बचाव प्रचालन, ऑन साइट आपदा प्रबंधन योजना शुरू की गयी जब पी-305 ने 07:14 बजे सूचित किया कि इसने अपना सारा लंगर खो दिया है और वह एचएस-वेलहेड प्लेटफॉर्म की दिशा में बह रहा था।”

1.27 बार्ज पी-305 पर लाइफबोट जैसे जीवन रक्षक उपकरणों की पर्याप्त उपलब्धता के बारे में निरीक्षण एजेंसी का विवरण और निरीक्षण रिपोर्ट की प्रतियां उपलब्ध कराने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“जीवन रक्षक उपकरण (एलएसए) संहिता के अनुसार बार्ज पी -305 पर पर्याप्त जीवन रक्षक उपकरण थे। 25 व्यक्ति प्रत्येक की क्षमता वाले 36 लाइफ राफ्ट अर्थात् 900 व्यक्तियों के लिए (बोर्ड पर स्वीकृत व्यक्ति (पीओबी) की संख्या से तीन गुना) बार्ज पर उपलब्ध थे। सभी जीवन रक्षक उपकरणों की मैसर्स

सिंह हिंदुस्तान मरीन प्राइवेट लिमिटेड (डीजी शिपिंग द्वारा एलएसए/एफएफए के लिए अनुमोदित सर्विस स्टेशन) द्वारा वैधानिक अपेक्षाओं के अनुसार सर्विस की जाती है।”

1.28 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी के पास चक्रवातों के समय में काम करने के लिए मौसम विज्ञान के क्षेत्र में कोई विशेषज्ञता है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

“ओएनजीसी के पास मौसम विज्ञान में पेशेवर रूप से प्रशिक्षित कोई कर्मचारी नहीं हैं। ओएनजीसी का दिन-प्रतिदिन के आधार पर विशेष रूप से ओएनजीसी के संचालन क्षेत्र के लिए मौसम संबंधी डेटा और मौसम पूर्वानुमान प्राप्त करने के लिए मैसर्स स्काईमेट के साथ एक करार है, जिसे सभी संबंधितों को अवगत करा दिया जाता है।”

1.29 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी चक्रवात ताउते जैसी आपात स्थितियों के दौरान बचाव कार्यों के लिए अपनी जनशक्ति को प्रशिक्षित करती है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी के पास क्षेत्र में काम करने वाले कई पोत हैं और किसी भी आपातकालीन बचाव कार्य के मामले में, इन जहाजों को तुरंत सक्रिय किया जाता है।

ओएनजीसी के पास ओपीआईटीओ(ऑफशोर पेट्रोलियम इंडस्ट्री ट्रेनिंग ऑर्गनाइजेशन) प्रथाओं के अनुसार आपातकालीन स्थिति के निपटने प्रशिक्षित जनशक्ति है। अपतट में कार्यरत ओएनजीसी कर्मचारियों और द्वितीयक कार्यबल को विभिन्न आपात स्थितियों के लिए प्रशिक्षण दिया जाता है। निरंतर सुधार हेतु नियमित मॉक ड्रिल आयोजित किया जाता है। जरूरत पड़ने पर ओएनजीसी बाहरी एजेंसियों की भी मदद लेता है। ऐसे मामलों में क्षेत्रीय आकस्मिक योजना के अनुसार ओएनजीसी जहाजों के साथ भारतीय नौसेना और तटरक्षक बल द्वारा बचाव कार्य किया जाता है।”

1.30 समिति द्वारा यह पूछे जाने पर कि क्या दुर्घटनाग्रस्त बार्ज पी-305 के डेस्क अधिकारी ने बार्ज पी-305 की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ओएनजीसी से मार्गदर्शन मांगा था, और उस पर क्या कार्रवाई की गई, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“डेक अधिकारी द्वारा भेजी गयी दिनांक 14 मई, 2021 का ईमेल (09:27 बजे भेजी गयी) (अनुलग्नक-दस), आसन्न चक्रवात और बार्ज को प्लेटफॉर्म से सुरक्षित दूरी पर ले जाने के संबंध में बार्ज मास्टर के साथ आईआरएस डेक अधिकारी की चर्चा के बारे में थी। ओएनजीसी -परियोजना दल को 15 मई, 2021 को 08:49 बजे यह मेल प्राप्त हुई थी।

संविदाकार मैसर्स एफकॉन्स ने 14 मई, 2021 के अपने पत्र के द्वारा ओएनजीसी को सूचित किया कि चक्रवात चेतावनी के कारण और तूफान की भीषणता के आधार पर उन्हें संबंधित प्लेटफॉर्म बार्ज / कार्य नौकाओं को हटाने की आवश्यकता होगी। इसके अलावा बार्ज से मेल द्वारा 14 मई, 2021 (03:42 बजे) को फिर से यह पुष्टि की गयी कि चक्रवाती मौसमी स्थितियों के कारण पीएपीए- 305 संस्थापन क्षेत्र से अलग बाहरी एंकरेज की ओर चला जाएगा।

14 और 15 मई, 2021 को एंकर हैंडलिंग के लिए हीरा प्लेटफॉर्म द्वारा वर्क परमिट जारी किया गया था। यही परमिट एफकॉन्स बार्ज ट्रिनिटी निस्सी के लिए भी जारी किया गया था। मैसर्स एफकॉन्स ने यह भी सूचित किया है कि "बार्ज पीएपीए 305, ट्रिनिटी निस्सी और एमपी वर्कबोट - 1 को संबंधित प्लेटफॉर्म से बाहर निकाल लिया गया था और 16 मई, 2021 को वे मौसम संबंधी स्टैंडबाय पर थे।"

1.31 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या आपात स्थिति के दौरान बार्ज कैप्टन निर्णय लेने वाला एकमात्र अधिकारी है और क्या एक ही व्यक्ति के हाथों इतने सारे कर्मियों की जान सौंपना उचित है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

"पोत और सवार कर्मियों की सुरक्षा संबंधी निर्णय लेने के लिए किसी पोत/बार्ज का मास्टर अंतिम प्राधिकारी होता है। मौसम के आधार पर, ओएनजीसी ने बार्ज पी-305 को क्षेत्र से बाहर जाने की सलाह दी थी और बार्ज ने भी इसकी पुष्टि की थी कि वे क्षेत्र से बाहर जा रहे थे। पोत और सवार कर्मियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए पोत को किसी स्थान पर रखने संबंधी निर्णय लेना समुद्री संचालन नियमावली के अध्याय 1 के खंड 3.5.4 और समुद्री प्रचालन मैनुअल के खंड 11.2 के अनुसार भूमिकाओं और जिम्मेदारियों के अनुसार बार्ज मास्टर में निहित होता है। खराब मौसम के दौरान बार्ज/पोतों की आवाजाही और सुरक्षित स्थान का निर्णय बार्ज मास्टर द्वारा मौसम रिपोर्ट और उनकी समुद्री डोमेन विशेषज्ञता के आधार पर लिया जाता है। यह आईएमओ (अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन) दिशानिर्देशों पर आधारित एक अंतर्राष्ट्रीय करार (कन्वेंशन) है, जिसका सभी संबंधित पक्षों द्वारा पालन किया जाता है।"

### मौसम पूर्वानुमान सेवाएं

1.32 देश में प्रमुख तेल प्रतिष्ठान बंबई उच्च क्षेत्र में स्थित हैं, जिसमें महाराष्ट्र और गुजरात तट के साथ-साथ पूर्व-मध्य और आसपास के उत्तर-पूर्व अरब सागर (एएस) शामिल हैं, और दूसरा आंध्र प्रदेश तट के साथ और बाहर कृष्णा-गोदावरी बेसिन में बंगाल की खाड़ी (बीओबी) में स्थित है। उपर्युक्त के अलावा, भारत के पूर्वी और पश्चिमी तटों के साथ-साथ देश के उत्तरपूर्वी राज्यों में कई तेल रिफाइनरियां स्थित हैं। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की संरक्षा और सुरक्षा क्षेत्र में वायुमंडलीय और समुद्री स्थितियों सहित कई कारकों पर निर्भर करती है। भारत और उत्तर हिंद महासागर (एनआईओ) उष्णकटिबंधीय चक्रवात (टीसी), डेप्रेसन, कम दबाव प्रणाली, भारी बारिश, तेज हवाएं, अशांत समुद्र, प्रबल शेल्फ ढलान प्रवाह, उच्च लहरें, खगोलीय ज्वार और महातरंग सहित विभिन्न प्रकार के खराब मौसम का अनुभव करते हैं जो तटीय और अपतटीय प्रचालनों को प्रभावित करते हैं।

सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की सेवाओं के लिए भारत मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) और पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय (एमओईएस) की भूमिका

1.33 मौसम विज्ञान और संबद्ध विषयों से संबंधित सभी मामलों में आईएमडी देश की प्रमुख सरकारी एजेंसी है। भारत में मौसम का पूर्वानुमान 1875 में आईएमडी की स्थापना के साथ शुरू हुआ और तब से इस संबंध में बहुत संवर्द्धन और क्षमता निर्माण किया गया है। आईएमडी देश के साथ-साथ बीओबी और एएस क्षेत्र के लिए मौसम की भविष्यवाणी और चक्रवात की चेतावनी प्रदान करने वाली नोडल एजेंसी है। आईएमडी, ग्लोबल मैरीटाइम डिस्ट्रेस सेफ्टी सिस्टम (जीएमडीएसएस के तहत मौसम क्षेत्र आठ (एन ) के लिए सलाह प्रदान करने वाला क्षेत्रीय केंद्र भी है। आईएमडी समुद्र तट से 75 किमी से दूरी के समुद्र क्षेत्रों में चलने वाले जहाजों के लिए समुद्री क्षेत्र बुलेटिन, समुद्र तट से 75 किमी की दूरी तक के समुद्र क्षेत्र के लिए तटीय मौसम बुलेटिन, भारत के तट के साथ बंदरगाह चेतावनी और भारतीय नौसेना के लिए बेड़े का पूर्वानुमान भी करता है।

1.34 आईएमडी द्वारा जारी किए गए पूर्वानुमान और चेतावनियाँ तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) के संचालन के लिए बहुत आवश्यक हैं। 2010 तक ओएनजीसी के संचालन के लिए आईएमडी द्वारा निम्नलिखित मौसम संबंधी सेवाएं प्रदान की गईं:

- मुंबई हाई, गोदावरी/कृष्णा/कावेरी बेसिन और अन्य क्षेत्रों के लिए नियमित रूप से प्रति दिन 3 बार मौसम पूर्वानुमान।
- चौबीसों घंटे समुद्र में अवसाद/चक्रवात के बनने के समय विशेष मौसम पूर्वानुमान।
- आपात स्थिति में ओएनजीसी जहाजों/रिगों को सुरक्षित मार्ग देने के लिए मानसून अवधि के दौरान विशेष मौसम पूर्वानुमान।
- हर महीने मौसम पूर्वानुमान की मासिक समेकित रिपोर्ट और ओएनजीसी के संचालन की योजना के लिए आवश्यक सांख्यिकीय जानकारी।

हालांकि, 2010 में, ओएनजीसी ने सेवा प्रदाता का चयन करने के लिए वैश्विक निविदा प्रक्रिया का फैसला किया। आईएमडी एक सरकारी एजेंसी होने के कारण निविदा प्रक्रिया में भाग नहीं ले सका। इसलिए 2010 से, आईएमडी की सेवाएँ सीधे ओएनजीसी को नहीं दी जाती हैं। हालांकि, आईएमडी की निगरानी, पूर्वानुमान और चेतावनी उत्पादों का उपयोग ओएनजीसी द्वारा अपने सेवा प्रदाताओं के माध्यम से किया जाता है।

1.35 समिति द्वारा यह पूछे जाने पर कि ओएनजीसी द्वारा उपयोग की जाने वाली मौसम पूर्वानुमान एजेंसियां कौन-कौन सी हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) की वेबसाइट से प्राप्त मौसम बुलेटिन और एडवाइजरी का अनुसरण किया जाता है। आईएमडी एडवाइजरी क्षेत्र विशेष के लिए व्यापक एडवाइजरी होती हैं, वह किसी विशिष्ट स्थान के लिए विशिष्ट सलाह नहीं होती है। पश्चिमी और पूर्वी अपतट पर ओएनजीसी प्रचालनों के विशिष्ट क्षेत्रों के लिए क्षेत्र विशिष्ट मौसम पूर्वानुमान (दिन में तीन बार)

प्राप्त करने के लिए ओएनजीसी का मैसर्स स्काईमेट के साथ एक करार भी है। प्रतिकूल मौसम परिस्थिति के दौरान अतिरिक्त सलाह भी दी जाती है।”

1.36 समिति ने जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी ने ताउते चक्रवात के संबंध में प्रसिद्ध वैश्विक समुद्री एजेंसियों/संगठनों से जानकारी प्राप्त की है और चक्रवात के बारे में क्या इनपुट प्राप्त हुए थे, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

“जैसा कि बिंदु संख्या 1 में बताया गया है, ओएनजीसी ने आईएमडी वेबसाइट और एमआरसीसी से ताउते चक्रवात चेतावनी संबंधी सूचना प्राप्त की और मैसर्स स्काईमेट वेदर सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड के साथ एक समर्पित करार है जो एक निजी भारतीय कंपनी है और मौसम पूर्वानुमान सेवाएं प्रदान करती है और क्षेत्र विशिष्ट मौसम पूर्वानुमान (दिन में तीन बार) प्रदान करती है। मैसर्स स्काईमेट अधिकांश भारतीय मीडिया कंपनियों और भारत के प्रमुख बीमा कंपनियों, बिजली क्षेत्र और कृषि क्षेत्र को मौसम सेवा और ग्राफिक्स प्रदान करता है। मैसर्स स्काईमेट के पास अर्थ नेटवर्क के सहयोग से लाइटिंग डिटेक्टरों का अपना स्वयं का नेटवर्क है।

मैसर्स स्काईमेट द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार, यह मौसम पूर्वानुमान मॉडल के इनपुट के रूप में भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) के डॉपलर रडार के साथ-साथ आईएमडी के उपग्रह चित्रों की मदद लेता है। बाद में, मैसर्स स्काईमेट वांछित मौसम पूर्वानुमान प्राप्त करने के लिए एनसीईपी (पर्यावरण पूर्वानुमान के लिए राष्ट्रीय केंद्र- यूएसए) के सहयोग से डब्ल्यूआरएफ (मौसम अनुसंधान और पूर्वानुमान) मॉडल संचालित करता है। डब्ल्यूआरएफ ने स्काईमेट को एशियाई क्षेत्र के 7 दिन आगे के पूर्वानुमान दैनिक आधार पर अपडेट करने का अधिकार दिया है।

मैसर्स स्काईमेट के पास यूसीएआर (यूनिवर्सिटी कॉरपोरेशन ऑफ एटमॉस-फेरिक रिसर्च) यूएसए के साथ एक अन्य मौसम पूर्वानुमान मॉडल का लाइसेंस भी है और इस मॉडल का नाम डायकास्ट है। मैसर्स स्काईमेट के भारत में लगभग 7000 एडब्ल्यूएस (स्वचालित मौसम स्टेशन) हैं। डायकास्ट मॉडल अधिक विश्वसनीय मौसम पूर्वानुमान देने के लिए इनपुट के रूप में आईएमडी के डेटा के साथ स्काईमेट के एडब्ल्यूएस डेटा का उपयोग करता है। प्रतिकूल मौसम के दौरान अतिरिक्त सलाह भी दी जाती है।”

1.37 मौखिक साक्ष्य के दौरान, ओएनजीसी के प्रतिनिधियों ने बताया कि:

“...यहां मौसम की भविष्यवाणी के बारे में कहा गया। हम बेसिकली आईएमडी पर डिपेंड करते हैं। यही देश की सर्वमान्य संस्था है, जिसकी प्रिडिक्शन को अल्टीमेटली फाइनल समझा जाता है। इन एडीशन हमने स्काईमेट को हायर किया है। स्काईमेट और ह्यूस्टन का इश्यु आया था। हमारी समझ के हिसाब से स्काईमेट डाटा तो यहीं का लेता है, उसकी ड्यूटी है, क्योंकि उसे प्रिडिक्ट यहां के बेस पर करना है कि किस तरह का मौसम आएगा। वह दो इंटरनेशनल सॉफ्टवेयर यूज करता है। जैसा कि मुझे बताया है कि इसमें इंटरनेशनल पैरामीटर के बेस पर कैसे वैदर होगा, उसके बारे में बताया जाता है। उनके पास दो अलग-अलग सॉफ्टवेयर का समर्थन है



और वे उसी के अनुसार प्रेडिक्ट करते हैं। यहां के मौसम के बारे में प्रिडिक्शन रिकॉर्ड है तो बेस डाटा यहीं का लिया जाता है, लेकिन इंटरनेशनल बैकअप और सॉफ्टवेयर को यूज करके फरदर भविष्यवाणी देते हैं।

1.38 स्काईमेट के बारे में पूछे जाने पर, जो ओएनजीसी के लिए मौसम रिपोर्ट के पूर्वानुमान और अद्यतन करने के लिए एक एजेंसी है और इसके सभी बुलेटिन आईएमडी से प्राप्त इनपुट आधारित होते हैं। ऐसे में क्या यह काम स्काईमेट को देना जरूरी था जबकि भारतीय मौसम विज्ञान विभाग अच्छा काम कर रहा है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“स्काईमेट के मौसम पूर्वानुमानों का उपयोग दिन-प्रतिदिन की गतिविधियों की योजना बनाने के लिए किया जाता है क्योंकि आईएमडी अपतटीय क्षेत्र विशिष्ट दैनिक मौसम पूर्वानुमान हवा, लहरों, स्वेल आदि के साथ जारी नहीं करता है जो अपतटीय संचालन के लिए आवश्यक हैं।

प्रतिकूल मौसम की स्थिति में, आईएमडी मौसम बुलेटिन और सलाह भी संदर्भित की जा रही है।

1.39 समिति ने स्काईमेट के पूर्वानुमान के मापदंडों और सटीकता के बारे में जानना चाहा, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने बताया कि:

“...स्टॉर्मजिओ बनाम स्काईमेट जो है, तो हम स्काईमेट को यूज करते हैं। हम कई लोगों की सर्विसेज लेते हैं जो स्टॉर्मजियो को भी यूज करते हैं। यह एक घटना थी। इसी तरह की कई घटनाएं सामने आई हैं जो इतनी गंभीर नहीं थीं।

जब उसमें देखा गया और हमने जो कम्युनिकेशन दी है, किसी भी पार्टी ने पलट कर यह नहीं कहा कि उनको स्टॉर्मजिओ से कोई सिग्निफिकेन्टली डिफरेंट रीडिंग इंडीकेट हुई है। इसलिए, इतने समय में कोई भी पार्टी वापस नहीं आई है। उदाहरण के लिए, कुछ लोग, जिन्होंने हमें रिग की आपूर्ति की है, निश्चित रूप से स्टॉर्मजिओ का उपयोग करते हैं। लेकिन अभी तक, कोई भी वापस नहीं आया और बताया, जो आप कह रहे हैं, उससे मेटेरियल डिफरेंट है। एक-आधा किलोमीटर या नाट से ऊपर-नीचे रेंज का डिफरेंस होता ही है। वह हर एजेंसी में होता है। इसके अलावा, हमने अनुभव नहीं किया है लेकिन हम इसे बहुत गंभीरता से लेते हैं और हम सीधे क्यूसीबीएस के लिए जाएंगे। तो, हम परेशान नहीं हैं। जहां तक सुरक्षा और संरक्षा का संबंध है, लागत पर विचार नहीं किया जाता है। हम अच्छा करेंगे। हम आपको यह आश्वासन दे सकते हैं। हमने इन 15-20 छोटे-बड़े बिंदुओं और सलाहकार से जो भी बिंदु आए हैं और इसके लिए गठित समिति से जो भी बिंदु सामने आए हैं, उनकी पहचान की है। उन्हें तत्काल लागू किया जाएगा। स्पेसिफिकली जो दोष वाले हैं, वे इंफार्मेशंस भी दी जाएंगी।”

1.40 समिति यह जानना चाहती थी कि क्या ओएनजीसी ने स्काईमेट के साथ अनुबंध करने के बाद प्राप्त पूर्वानुमान का विश्लेषण किया है और इसकी भविष्यवाणियों की सफलता दर क्या है और क्या स्काईमेट को

कभी उनके पूर्वानुमानों से किसी भी विचलन के बारे में सूचित किया गया है और ऐसे मामलों में क्या कार्रवाई की गई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“मौसम पूर्वानुमान की भविष्यवाणी करने के लिए विभिन्न मौसम मॉडल उपलब्ध हैं। मौसम पूर्वानुमान एजेंसियां मौसम की भविष्यवाणी करने के लिए विभिन्न मॉडलों का उपयोग करती हैं।

ओएनजीसी का अप्रैल 2016 से मौसम पूर्वानुमान सेवाएं प्रदान करने और क्षेत्र विशिष्ट मौसम पूर्वानुमान (दिन में तीन बार) प्रदान करने के लिए सामान्य मौसम और चक्रवात सलाह प्रदान करने के लिए मैसर्स स्काईमेट के साथ एक अनुबंध है। यह मौसम पूर्वानुमान मॉडल के इनपुट के रूप में भारत मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) के डॉपलर रडार के साथ-साथ आईएमडी के उपग्रह चित्रों की मदद लेता है। इसके बाद, स्काईमेट वांछित मौसम पूर्वानुमान प्राप्त करने के लिए एनसीईपी (पर्यावरण पूर्वानुमान के लिए राष्ट्रीय केंद्र- यूएसए) के सहयोग से डब्ल्यूआरएफ (मौसम अनुसंधान और पूर्वानुमान) मॉडल चलाता है। डब्ल्यूआरएफ मॉडल ने स्काईमेट को एशियाई क्षेत्र के 7 दिन आगे के पूर्वानुमान दैनिक आधार पर अपडेट करने की सुविधा प्रदान की है।

स्काईमेट के पास यूसीएआर (यूनिवर्सिटी कॉरपोरेशन ऑफ एटमॉस्फेरिक रिसर्च) यूएसए के साथ एक अन्य मौसम पूर्वानुमान मॉडल का लाइसेंस भी है और मॉडल का नाम डायकास्ट है। स्काईमेट के भारत में लगभग 7000 एडब्ल्यूएस (स्वचालित मौसम स्टेशन) हैं। डायकास्ट मॉडल अधिक विश्वसनीय मौसम पूर्वानुमान देने के लिए इनपुट के रूप में आईएमडी के डेटा के साथ स्काईमेट के एडब्ल्यूएस डेटा का उपयोग करता है।

तब से कई चक्रवात भारत के पूर्वी और पश्चिमी तट से टकरा चुके हैं। सभी मामलों में, स्काईमेट ने चक्रवात के बारे में भविष्यवाणी की थी और चक्रवात की सलाह पहले ही जारी कर दी थी और अब तक कोई विचलन नहीं देखा गया है।”

1.41 यह पूछे जाने पर कि ओएनजीसी ने वर्ष 2010 से मौसम पूर्वानुमान सेवाओं को एकत्र करने के लिए क्या व्यवस्था की थी, जब इसने भारतीय मौसम विज्ञान विभाग की सेवाएं लेनी बंद कर दी थी और निविदा का विकल्प चुना था,

“ओएनजीसी ने वर्ष 2010 के बाद की अवधि के लिए निम्नवत मौसम पूर्वानुमान सेवाओं हेतु संविदा की थी, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

एक. 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2013 तक आईएमडी ने मौसम पूर्वानुमान सेवाएं दी थी।

दो. 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2016 तक की अवधि के लिए ओएनजीसी ने मौसम पूर्वानुमान सेवाओं की हायरिंग हेतु मैसर्स स्टॉर्मजियो, दुबई को संविदा अधिनिर्णीत की थी।

तीन. 1 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2019 तक की अवधि के लिए ओएनजीसी ने मौसम पूर्वानुमान सेवाओं की हायरिंग हेतु मैसर्स स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड को संविदा अधिनिर्णीत की थी।

चार. 1 अप्रैल 2019 से 31 मार्च 2022 तक की अवधि के लिए ओएनजीसी ने मौसम पूर्वानुमान सेवाओं की हायरिंग हेतु मैसर्स स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड को संविदा अधिनिर्णीत की थी।"

1.42 समिति ने यह जानना चाहा कि ओएनजीसी ने मौसम पूर्वानुमान सेवाओं हेतु मैसर्स स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड के साथ संविदा कब किया और इसके क्या कारण थे, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

"ओएनजीसी ने परिचालन आवश्यकताओं के लिए दैनंदिन आधार पर अपतटीय मौसम पूर्वानुमान प्रदान करने के लिए दिनांक 19.03.2019 को स्काईमेट को सेवा संविदा अधिनिर्णीत की।"

1.43 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या मौसम पूर्वानुमान सेवाएं प्रदान करने के लिए कोई निविदा प्रक्रिया अपनायी गयी थी और इस प्रक्रिया में कितनी कंपनियों/सेवा प्रदाताओं (भारतीय और विदेशी दोनों) ने भाग लिया और, सेवा का निविदा मूल्य क्या था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी: "3 वर्षों की अवधि के लिए मौसम पूर्वानुमान संबंधी सेवाओं को किराए पर लेने के लिए कंपनी की नीति के अनुसार खुली निविदा प्रक्रिया का अनुपालन किया गया था।

दो बोलीदाताओं ने इस निविदा प्रक्रिया में भाग लिया, जिनके नाम इस प्रकार हैं :

1. भारतीय - मैसर्स स्काईमेट वेदर सर्विसेज प्रा. लिमिटेड नई दिल्ली
2. विदेशी - मैसर्स स्टॉर्मजियो, दुबई, यूएई

एल1 बोलीदाता, मैसर्स स्काईमेट को संविदा अधिनिर्णीत किया गया।

निविदा मूल्य - रु 84,34,404/-"

1.44 यह पूछे जाने पर कि मौसम पूर्वानुमान सेवाओं के लिए ओएनजीसी द्वारा स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड के चयन करने के क्या मानदंड हैं और ओएनजीसी द्वारा चयन के समय मैसर्स स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड का मौसम पूर्वानुमान सेवाओं संबंधी अनुभव क्या था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"मौसम पूर्वानुमान सेवाओं को किराए पर लेने के लिए बोली मूल्यांकन मानदंड के अनुसार बोलीदाता के चयन हेतु मानदंड निम्नवत हैं: -

- तकनीकी बोली खोलने (टीबीओ) की तिथि से कम से कम तीन वर्ष के लिए बोलीदाता को मौसम पूर्वानुमान सेवाओं के कारोबार में होना चाहिए।

- बोलीदाता को पिछले पांच वर्षों के दौरान (जो टीबीओ की तिथि से गिना जाएगा) कम से कम दो वर्ष की संचयी अवधि के लिए, कम से कम तीन अलग-अलग ग्राहकों के साथ, अपतटीय मौसम पूर्वानुमान सेवाओं के लिए तीन या अधिक संविदाओं को निष्पादित किया होना था।

मैसर्स स्काईमेट प्रा. लिमिटेड ने अपतटीय मौसम पूर्वानुमान प्रदान करने के लिए निम्नलिखित संविदाएं प्रस्तुत कीं :-

एक. आईओसीएल, पश्चिमी क्षेत्र पाइपलाइन परियोजना, वाडीनार में अपतटीय में स्थापित सिंगल पॉइंट मूरिंग के लिए इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लिमिटेड के साथ दिनांक 01.07.2016 से दिनांक 30.06.2018 तक 2 वर्षों के लिए।

दो. भोगट अपतट के एसपीएम अवस्थिति के लिए केयर्न इंडिया लिमिटेड के साथ दिनांक 01.06.2015 से दिनांक 31.05.2017 तक 2 वर्ष के लिए जिसे 30 जून 2017 तक बढ़ाया गया।

तीन. 5 स्थानों के अपतटीय मौसम पूर्वानुमान प्रदान करने हेतु ओएनजीसी, मुंबई के साथ 3 वर्षों (01 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2019 तक) के लिए।

मैसर्स स्काईमेट निविदा के बोली मूल्यांकन मानदंड में उल्लिखित अनुभव मानदंडों को पूरा कर रहा था।"

1.45 समिति ने जानना चाहा कि ओएनजीसी द्वारा चक्रवात ताउते को अभूतपूर्व प्रकृति का क्यों माना गया है, एमओपीएनजी के प्रतिनिधि ने बताया कि:

"...एक्चुअली ईस्ट में छोटा या बड़ा यह लगभग हर साल आता है। लेकिन बीच में दो बहुत बड़े-बड़े तूफान आए थे। जहां तक वेस्ट की बात है, वेस्ट में यह अपनी तरह की एक अनोखी घटना थी। इन्फैक्ट वर्ष 2011, 2012, 2013 और 2014 की जो प्रिडिक्शन्स हैं, यदि विंड स्पीड की प्रिडिक्शन्स और रूट्स देखा जाए तो उसमें दिल्ली का जो चेंज हुआ है, वह जिस रेंज में पहले दिखाया गया है और जिस रेंज का अभी आया है, उसमें बहुत ज्यादा अंतर है। ईस्ट के लिए तो यह नोन था कि वहां 100 नॉट्स का आता है, लेकिन वेस्ट में इस तरह का नहीं था। इसको पहले आना था, क्योंकि हमारा पूरा स्टैब्लिशमेंट लगभग 39,600 वर्ग किलोमीटर में फैला हुआ है। इसका जो पहला प्रिडिक्शन था, यह उसके बिल्कुल बाहर से जा रहा था। उसके बाद थोड़ा और नजदीक आया है। उसके बाद वर्ष 2015 में जो प्रिडिक्शन आई थी, उसमें काफी दूर चला गया था। फिर वर्ष 2016 में हमारी इंस्टॉलेशन के नजदीक आया था। फाइनली जो 2017 में आया था, यह जहां भी प्रतिष्ठान हैं, वहां से सीधे चला गया है। उसका जो कोर्स और इंटेन्सिटी है, वह बिल्कुल अन्प्रेसिडेन्टिड है। इस तरह का कोई भी तूफान उस तरफ नहीं आया है, जिसका कि हमारे पास एक्सपीरियंस या डेटा होता। इसे उस पाइंट ऑफ व्यू से अन्प्रेसिडेन्टिड कहा गया था, न कि देश के पाइंट ऑफ व्यू से कहा गया था।"

1.46 यह पूछे जाने पर कि क्या ओएनजीसी को पूर्व में संयुक्त तूफान चेतावनी केंद्र (जेटीडब्ल्यूसी) से कोई चेतावनी प्राप्त हुई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नलिखित जानकारी दी:

“संयुक्त तूफान चेतावनी केंद्र (जेटीडब्ल्यूसी) पर्ल हार्बर, हवाई में संयुक्त राष्ट्र नौसेना -संयुक्त राष्ट्र वायु सेना का संयुक्त कमांड है। जेटीडब्ल्यूसी अमेरिकी रक्षा विभाग और अन्य अमेरिकी सरकारी एजेंसियों की सभी शाखाओं के लिए उत्तर-पश्चिम प्रशांत महासागर, दक्षिण प्रशांत महासागर और हिंद महासागर में उष्णकटिबंधीय चक्रवात चेतावनी जारी करने के लिए जिम्मेदार है।

ओएनजीसी को संयुक्त तूफान चेतावनी केंद्र (जेटीडब्ल्यूसी) से न तो इस चक्रवात के दौरान और न ही अतीत में कभी भी कोई चेतावनी प्राप्त हुई है।”

1.47 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी द्वारा चक्रवात के बारे में ह्यूस्टन मौसम पूर्वानुमान प्रणाली से जानकारी प्राप्त करने के लिए कोई प्रयास किए गए थे, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“मौसम पूर्वानुमान प्राप्त करने के लिए ह्यूस्टन मौसम पूर्वानुमान प्रणाली के साथ ओएनजीसी का कोई करार नहीं है। राष्ट्रीय मौसम सेवा (एनडब्ल्यूएस) का मौसम पूर्वानुमान कार्यालय, जीवन और संपत्ति की सुरक्षा और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की वृद्धि के लिए संयुक्त राज्य अमेरिका, उसके प्रदेशों, संलग्न जल और महासागर क्षेत्रों के लिए मौसम, पानी और जलवायु पूर्वानुमान संबंधी सूचना और चेतावनी देता है।”

1.48 समिति ने जानना चाहा कि 1996 में पूर्वी तट पर 200 किमी/घंटा की गति से चक्रवात आया था और 100-120 किमी/घंटा के चक्रवात को नियंत्रित करने में ओएनजीसी द्वारा पर्याप्त कदम उठाने में ढिलाई क्यों बरती गई, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“जैसा कि ऊपर बताया गया है, सभी आवश्यक और पर्याप्त कदम उठाए गए और इसमें कोई ढिलाई नहीं बरती गई।

ओएनजीसी 11 मई से लगातार स्थितियों की निगरानी कर रहा था, सभी उचित सावधानी बरत रहा था और स्थापना विशिष्ट आपातकालीन प्रतिक्रिया योजनाओं के आधार पर विभिन्न एजेंसियों से प्राप्त/पहुंच की आसन्न चक्रवात चेतावनी/पहुंच के मद्देनजर किसी भी उभरती स्थिति से निपटने के लिए कार्रवाई शुरू कर दी थी। आने वाले चक्रवात के विरुद्ध निवारक उपाय करने के लिए सभी परामर्शियों को सभी प्रतिष्ठानों/रिगों/बार्जों/जहाजों को प्रसारित किया गया था। सभी एहतियाती उपाय किए गए थे।”

1.49 ओएनजीसी द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि ताउते चक्रवात एक भयंकर चक्रवात था जिसका पहले कभी अनुभव नहीं किया गया था और ऐसी हवा की गति पहले कभी पश्चिमी तट पर नहीं देखी गई थी। इस संबंध में समिति ने यह जानना चाहा कि हवा की गति और किस प्रकार की लहर/तरंग पूर्वी तट में अनुभव किया गया है, जिसे चक्रवात का भी सामना करना पड़ा है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“पूर्वी तट पर, दक्षिण-पश्चिम मानसून (जून से सितंबर) के दौरान, ज्यादातर 10 समुद्री मील से 20 समुद्री मील के बीच की मध्यम से ताजा दक्षिण-पश्चिमी हवाएं चलती हैं, हालांकि यह कभी कभी 35 समुद्री मील तक की उच्च गति भी प्राप्त कर लेती है।

इन हवाओं के साथ मिलकर उत्तरी हिंद महासागर से निकलने वाले दक्षिण और दक्षिण-पूर्व से लगातार लंबी अवधि की तरंगें/लहरें रहती हैं। इन उभरी लहरों की ऊंचाई 1 मीटर से 4 मीटर के बीच होती है, और इसकी अवधि 10 से 12 सेकंड के बीच होती है। अत्यधिक उभरी तरंगें कभी-कभी घटित होती हैं, जिनमें लहरों की ऊंचाई 6 मीटर से अधिक होती है जो उष्णकटिबंधी के दौरान उठने वाली लहरों के बाद सबसे खराब परिचालन स्थितियों को निरूपित करती हैं।

उत्तर-पूर्वी मानसून (अक्टूबर से दिसंबर) के दौरान भारत के पूर्वी तट की स्थितियां कम गंभीर होती हैं, और ज्यादातर 7.2 से 28.8 किमी प्रति घंटे के बीच की मध्यम उत्तर-पूर्वी हवाएं चलती हैं। लहर की स्थिति उत्तर और उत्तर-पूर्व से कम उभार वाली होती है, और लहर की ऊंचाई शायद ही कभी 3 मीटर से अधिक ऊंची जाती है।

पूर्वी तट पर, प्रत्येक वर्ष हमेशा बदलती गंभीरता वाला चक्रवात देखा जाता है। आईएमडी द्वारा यथा सारणीबद्ध (सारणी 1.9(क)) पिछले 25 वर्षों में देखे गये विनाशकारी चक्रवात "भारत में चक्रवात चेतावनी" मार्च 2021 को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

सबसे विनाशकारी चक्रवाती तूफानों (पिछले 25 वर्षों में) के ऐतिहासिक रिकॉर्ड, जो बंगाल की खाड़ी में बने और भारत के पूर्वी तट पर आए:

तिथि/ वर्ष	चक्रवात की श्रेणी	स्थलावतरण और प्रासंगिक सूचना
5-6 नवंबर, 1996 (जेटीडब्ल्यूसी - चक्रवात 07बी)	अति भीषण चक्रवाती तूफान 11768	6 नवंबर की मध्यरात्रि में काकिनादा के निकट आंध्र प्रदेश तट को पार किया हवा की अधिकतम गति : 108 नॉट (200 किमी प्रति घंटा) स्थलावतरण के समय तीव्रता : 55 नॉट (102 किमी प्रति घंटा) तरंग ऊंचाई : 3-4 मीटर
25-31 अक्टूबर, 1999 (जेटीडब्ल्यूसी -चक्रवात 05बी)	प्रचंड चक्रवाती तूफान	9 अक्टूबर को दोपहर पारादीप के निकट ओडिशा तट को पार किया। हवा की अधिकतम गति : 140 नॉट (260 किमी प्रति घंटा) स्थलावतरण के समय तीव्रता : 140 नॉट (260 किमी प्रति घंटा) भुवनेश्वर : 80 नॉट (148 किमी प्रति घंटा) तरंग ऊंचाई : 6 से 7 मीटर तीव्रता : टी 7.0

1.50 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या चक्रवात ताउते की अभूतपूर्व प्रकृति के बारे में चेतावनी समय पर प्राप्त हुई थी, एमओपीएनजी के प्रतिनिधि ने बताया कि:

"...यह जो हादसा हुआ है, वह काफी गंभीर है और मंत्रालय ने भी इसको काफी गंभीरता से लिया है। ह्यूमन लाइव्ज का लॉस तो हुआ ही है, इसके साथ ही भविष्य में ऐसे हादसे न हों, यह भी हमें ध्यान रखना है। इसमें हम यह बिल्कुल भी नहीं मानेंगे कि किसी की गलती नहीं है या सब कुछ ठीक था। यदि सब कुछ ठीक था, तो फिर यह हादसा होना ही नहीं चाहिए था। हालांकि सिस्टम और जो भी अलग-अलग बॉडीज बनी हैं, कुछ एजेंसीज, कुछ कमेटीज सेफ्टी के लिए अपना-अपना कार्य कर रही थीं, परन्तु फिर भी यह मेजर हादसा हुआ तो कहीं न कहीं कमी तो रही है।"

आगे विस्तार से बताते हुए, यह जानकारी दी गई:

"...वॉर्निंग मेटियोरोलॉजिकल डिपार्टमेंट देता है। जब भी कोई साइक्लॉन आता है, तो काफी एक्ज्युरेट इन्फॉर्मेशन दी जाती है। हमारे देश में इस विभाग के पास काफी अच्छी क्षमता है। मेटियोरोलॉजिकल डिपार्टमेंट ने वॉर्निंग दी थी, लेकिन इसकी वॉर्निंग केवल यह बताती है कि स्टॉर्म कब आ रहा है और उसकी क्षमता क्या होगी। उसके बाद जिनकी भी शिप्स होती हैं, जिन्हें सेफ जगह पर जाना होता है, यह उनकी जिम्मेदारी होती है। यदि कोई हादसा होता है तो नेवी और कोस्टगार्ड मदद करने के लिए आते हैं। यह व्यवस्था अभी है। ..... इस केस में भी वॉर्निंग दी गई थी और प्रेजेंटेशन में यह बताया गया था कि जो कोर्स है, वह चेंज हुआ है। उस पर मैं कुछ कमेंट नहीं करूंगा। इंटेन्सिटी भी ज्यादा थी। अनप्रेसिडेन्टेड तो था, क्योंकि वेस्टर्न साइड पर इतनी इंटेन्सिटी के स्टॉर्म्स कम ही आते हैं। ईस्टर्न साइड पर ज्यादा आते हैं। उस हिसाब से अनप्रेसिडेन्टेड था और यहां पर ओएनजीसी के अनमैन्ड और मैन्ड प्लेटफॉर्म्स काफी हैं और जैसा कि प्रेजेंटेशन में भी दिखाया गया था कि बहुत सारी वेसेल्स हमेशा डिप्लॉयड रहती हैं। वहां 7 हजार से अधिक लोग थे, जब स्टॉर्म आया और मैंने स्वयं भी बाद में उस क्षेत्र का दौरा किया है। जो प्लेटफॉर्म्स हैं, वे स्टॉर्म्स आदि के लिए डिजाइन किए हुए होते हैं और इन पर ही लोग रहते हैं। जो बार्जेंस और वेसेल्स मूव करते हैं, उनको एक सेफ जगह पर जाना होता है और उसमें सभी के प्रोटोकॉल्स और सिस्टम्स बने हुए होते हैं। अब ये पॉइंट आया कि क्या जो कैप्टन था, उसी पर यह निर्णय छोड़ देना चाहिए था या ओएनजीसी व अन्य किसी को भी इसका ध्यान रखना चाहिए था।"

1.51 समिति ने अपतटीय स्थानों पर हाई सी के विभिन्न प्रकार की खराब मौसम स्थितियों के बारे में जानना चाहा, पेट्रोलियम एंव प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"भारी वर्षा, गरज के साथ वर्षा, तेज समुद्र, तेज हवा, महासागरीय जल-प्रवाह (ज्वारीय, उष्णीय और पवन जनित), चक्रवात आदि विभिन्न प्रकार के वे खराब मौसम स्थितियां हैं, जिनसे सभी स्थिर प्लेटफॉर्म और रिग, विभिन्न प्रकार के पोत और बार्जोंको सामना करना पड़ता है। विभिन्न अपतटीय प्रतिष्ठानों की

सक्षमताएं/सामर्थ्यअलग-अलग हैं। प्लेटफॉर्मों को 100 वर्षोंके लिएमौसम की चरम स्थितियों के मानदंडों पर डिजाइन किया जाता है और रिगों को 50 वर्षोंके लिएमौसम की चरम स्थितियों के मानदंडों पर डिजाइन किया जाता है।

सभी जहाजों को एसओएलएस अध्याय दो-1 और दो-2- निर्माण, संरचना, उपखंड और स्थिरता, मशीनरी और विद्युत प्रतिष्ठानों / अग्नि सुरक्षा, अग्नि संसूचन, शमन और वर्ग केस्टील जहाजों का निर्माण और वर्गीकरण के अनुपालन में निर्मित किया जाता है।”

1.52 समिति ने मौसम पूर्वानुमान में शामिल त्रुटियों के बारे में जानना चाहा, जिसका आईएमडी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान उत्तर दिया:

“यह जो साइक्लोन फोरकास्ट होता है, इसमें एरर निकालते हैं। जैसे हमने बोला कि यह ड्यू के पास क्रॉस करेगा, माने हमने 24 घंटे पहले बताया कि ड्यू के पास साइक्लोन क्रॉस करेगा। मैं पिछले 5 सालों का एरर देखूँ, तो एरर 30 किलोमीटर है, माने ड्यू से 30 किलोमीटर वेस्ट जा सकता है या ईस्ट जा सकता है। यह एरर है। अगर आप इस एरर को कम्पेयर करेंगे, यह एरर पहले 5 साल से, अभी जो अगले 5 साल हैं, लगभग 45 परसेंट डीक्रीज हुआ है। अगर इंटरनेशनल को कम्पेयर करेंगे, यह एरर सभी के एरर से कम है, ज्यादा नहीं है। 30 किलोमीटर एरर है, एक साइक्लोन का जो आई होता है, सेंटर होता है, सेंटर के दाँयें में 50 किलोमीटर होता है। इसीलिए उस 30कि.मी. त्रुटि को त्रुटि नहीं माना जाता है। आप कह सकते हैं कि यह लगभग सही पूर्वानुमान है।”

1.53 चक्रवात ताउते के दौरान हवाओं की गति की गंभीरता के बारे में विस्तार से बताते हुए, आईएमडी के प्रतिनिधि ने निम्नवत बताया:

“एक विस्तृत रिपोर्ट हमारे पास उपलब्ध है जिसे हमने समिति के साथ साझा किया है। एक बार हवा की गति 60 किमी प्रति घंटे से अधिक हो जाने पर, यह जहाजों के लिए असुरक्षित है। मैंने प्रजेंटेशन में डायग्राम दिखाया है, ब्लू कलर में दिखाया गया है, वह 60 किलोमीटर से ज्यादा है। पहले दिन 13 तारीख को हमने इश्यू कर दिया, इससे पहले 11 तारीख को हमने प्रेस रिलीज भी कर दिया। समस्या यह रही कि उन्हें कुछ अन्य स्रोतों से जानकारी मिल रही थी जो सही नहीं थी। हमारी जो इनफार्मेशन थी, वे डायरेक्टली उसे यूज नहीं कर रहे थे, जो हम लोग वेबसाइट पर लगा रहे थे, वे उसे देख रहे थे। लोकेशन स्पेसिफिक इनफार्मेशन उनके पास नहीं जा रही थी। हम टोटल एरिया के लिए इनफार्मेशन दे रहे थे। हमने जो भी इनफार्मेशन दी, हम हर तीन घंटे में अपडेट कर रहे थे। आप देखेंगे कि 15 तारीख को जो हमने बुलेटिन इश्यू किया, जो उच्चतम विंड आया, उतनी ही विंड का पूर्वानुमान हमने किया था। ... एक बार जब यह 60 किमी से अधिक चला जाता है, तो यह खतरनाक हो जाता है। हमने 130 से 140 दिया था तो एक्शन तो होना ही था।”



1.54 यह पूछे जाने पर कि आईएमडी द्वारा जारी मौसम चेतावनी की आवृत्ति क्या है और क्या अपतटीय प्लेटफार्मों पर काम कर रहे कर्मियों को बाहर निकालने के लिए अतीत में कोई चेतावनी जारी की गयी है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“आम लोगों के लिए आईएमडी की वेबसाइट पर उपलब्ध बुलेटिनों से चक्रवात संबंधी जानकारी प्राप्त की गई थी। आईएमडी ने, अतीत में और चक्रवात तौकेते के दौरान, अपतटीय प्लेटफार्मों पर काम कर रहे कर्मियों को बाहर निकालने के लिए कोई चेतावनी जारी नहीं किया है।”

1.56 समिति द्वारा यह पूछे जाने पर कि मौसम पूर्वानुमान एजेंसियों द्वारा जारी अग्रिम मौसम चेतावनियों पर कार्रवाई करने में शामिल एजेंसियों के नाम क्या हैं और अपतटीय सुरक्षा एजेंसियों का अधिदेश क्या है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी के पास अपने कर्मियों सहित रिगों, जहाजों और प्लेटफार्मों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सुनिर्धारित नीतियां और प्रक्रियाएं हैं। प्लेटफॉर्म और रिगों पर ओआईएम (ऑफशोर इंस्टालेशन मैनेजर) और पोत/बार्ज के मास्टर/कैप्टन सभी सुरक्षा उपायों, प्रोटोकॉल और एसओपी को सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार होते हैं।

अपतटीय प्रतिष्ठान/संस्थापन प्रबंधक (ओआईएम) जारी किए गए किसी भी परामर्श पर कार्रवाई करने और संस्थापन विशिष्ट आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना (ईआरपी) के अनुसार आपात स्थिति के लिए एसओपी का अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु प्रथम जिम्मेदार व्यक्ति है। ओआईएम अपने अधीन उपलब्ध संसाधनों के माध्यम से आपात स्थिति का प्रबंधन करता है।

किसी भी आपात स्थिति की सूचना तुरंत वासुधारा नियंत्रण कक्ष/ड्रिलिंग रेडियो कक्ष, मुंबई को भी दी जाती है। ये दोनों नियंत्रण कक्ष पूरे वर्ष चौबीसों घंटे काम करते हैं।

यदि आपात स्थिति में बाहरी एजेंसियों की सहायता की आवश्यकता होती है और स्थितिको घरेलू संसाधनों से नियंत्रित नहीं किया जा सकता है, तो क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना सक्रिय हो जाती है। क्षेत्रीय आकस्मिकता समिति की अध्यक्षता पश्चिमी नौसेना कमान के प्रमुख करते हैं।

इसके अलावा, आपात स्थिति की भयावहता के आधार पर, आपात स्थिति से निपटने के लिए विशिष्ट परिसंपत्ति की सहायता करने हेतु कॉरपोरेट आपदा प्रबंधन योजना को भी सक्रिय किया जा सकता है।”

1.57 समिति ने नोट किया कि 2010 तक, आईएमडी ओएनजीसी को मौसम पूर्वानुमान सेवाएं मुहैया करा रहा था। यह पूछे जाने पर कि आईएमडी 2010 के बाद ओएनजीसी को मौसम सेवाओं क्यों नहीं प्रदान कर रहा है, आईएमडी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:

“आईएमडी पहले सीधे ओएनजीसी को चेतावनी मुहैया करी रहा था। हमसे पूछा गया था, और इस बात की सहमति थी जैसाकि मुंबई में हमारा एक कार्यालय था, ओएनजीसी सेल और हम उन्हें सभी पूर्वानुमान और चेतावनी जारी कर रहे थे। यह 2010 तक जारी था और प्रतिदिन तीन बुलेटिन जारी किए जा रहे थे, और चक्रवात की अवधि के दौरान अधिक लगातार बुलेटिन जारी किए गए थे। हमसे सीधा संपर्क था। हमने एक वरिष्ठ अधिकारी को रखा था और छह लोग वहां काम कर रहे थे। लेकिन 2010 के बाद, इसे बंद कर दिया गया क्योंकि वे किसी प्रकार की निविदा प्रक्रिया चाहते थे और आईएमडी, एक सरकारी एजेंसी होने के नाते, निविदा प्रक्रिया में भाग नहीं ले सकती थी और इसे निजी पार्टियों को दे दिया गया था। इसलिए, उस समय से व्यवस्थित बातचीत बाधित हो गई थी। यदि आप अंत की ओर देखें, तो उस समय हर तीन घंटे के बुलेटिन जारी किए जा रहे थे, लेकिन इस घटना के बाद हुई बैठक में - जहां मैंने डीजी के रूप में भाग लिया और डॉ श्रीनिवास ने भी निदेशक, आईएनसीओआईएस के रूप में अपनी क्षमता में भाग लिया - अंततः यह निर्णय लिया गया और हमने कहा कि हमें राष्ट्रीय एजेंसियों से सुविधा का लाभ उठाना होगा। इसलिए, पिछले चक्रवात के दौरान, हमने सभी बुलेटिन भेजे और उन्होंने यह भी स्वीकार किया कि वे इसे चाहते थे। अब वे फिर से रिश्ता कायम करने के लिए आगे आए हैं। हम केंद्र की स्थापना करेंगे और इस उद्देश्य के लिए पूर्वानुमान प्रदान करेंगे”।

1.58 मौखिक साक्ष्य के दौरान आईएमडी के पूर्वानुमान सटीकता के बारे में विस्तार से बताते हुए आईएमडी के प्रतिनिधि ने बताया कि:

“पूर्वानुमान की सटीकता के संबंध में, यह पश्चिम बंगाल से होते हुए एक सुपर साइक्लोन का एक उदाहरण है। हाल के वर्षों में, भारत अन्य प्रमुख चक्रवात-चेतावनी एजेंसियों की तुलना में किसी से पीछे नहीं है। हमने हाल के वर्षों में आईएमडी के आधुनिकीकरण आदि जैसे क्षेत्रों में निवेश के साथ एक लंबा सफर तय किया है। चक्रवात आदि के पूर्वानुमान की सटीकता में लगभग 25-50 प्रतिशत सुधार हुआ है। बाईं ओर के चित्र से पता चलता है कि त्रुटियां कैसे कम हो रही हैं, और बीच में आप देख सकते हैं कि कौशल में कैसे सुधार हो रहा है। इसलिए, हर जगह महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। चक्रवात की सटीक सटीकता को संयुक्त राष्ट्र और विश्व मौसम विज्ञान संगठन द्वारा उजागर किया गया है।”

आगे यह बताते हुए:

“जहां तक प्रभाव मॉडलिंग का संबंध है, यदि हम ओएनजीसी या किसी अन्य अपतटीय संस्थापन में प्रत्येक बिंदु के लिए प्रभाव-आधारित पूर्वानुमान चाहते हैं, तो अतीत में जो भी नुकसान हुआ है; नुकसान का पिछला डेटा; और उनके द्वारा एकत्र किए गए मौसम संबंधी पिछले डेटा को हमारे साथ साझा किया जाना चाहिए, ताकि हम इसका उपयोग प्रभाव मॉडल विकसित करने के साथ-साथ जोखिम विश्लेषण के लिए भी कर सकें जैसे हम भूमि की सतह के लिए कर रहे हैं।”

### अपतटीय उद्योगों और पूर्वानुमान एजेंसियों के बीच डेटा का आदान-प्रदान:

1.59 समुद्री मौसम मानकों की निगरानी के लिए अपतटीय प्रतिष्ठानों और प्लेटफार्मों में निगरानी उपकरण जैसे मौसम स्टेशन, रडार इत्यादि स्थापित किए जाते हैं। इन उपकरणों को रीयल-टाइम ट्रांसमिशन सुविधाओं के साथ एकीकृत करने की आवश्यकता है जैसे कि ये डेटा आईएमडी और आईएनसीओआईएस में प्रवाहित होते हैं और भविष्यवाणियों की सटीकता में सुधार के लिए उपयोग किए जा सकते हैं। इसके अलावा, इन क्षेत्रों में रिपोर्ट की गई क्षति के साथ-साथ हवा, लहर और धाराओं जैसे ऐतिहासिक डेटा को भी आईएमडी और आईएनसीओआईएस के साथ साझा किया जाना चाहिए। इसका उपयोग उनके भविष्य कहनेवाला मॉडल के दीर्घकालिक सत्यापन और जोखिम विश्लेषण के लिए भी किया जा सकता है। अपतटीय उद्योगों द्वारा एकत्रित उच्च रिज़ॉल्यूशन बाथिमेट्री डेटा जब संख्यात्मक मॉडल में उपयोग किया जाता है, तो भविष्य कहनेवाला क्षमता में सुधार हो सकता है।

### तेल और अन्य क्षेत्रों के तटवर्ती / अपतटीय संचालन के लिए प्रभाव आधारित पूर्वानुमान:

1.60 संभावित पूर्वानुमान दृष्टिकोण के साथ एक अच्छी तरह से डिज़ाइन किया गया बहु-मॉडल सेटअप प्रभाव आधारित पूर्वानुमान के लिए एक पूर्वापेक्षा है, अर्थात् हवा, लहर और करंट के संचयी बलों के लिए उनकी डिज़ाइन थ्रेसहोल्ड क्षमता के आधार पर अपेक्षित मौसम और महासागर की स्थिति के विभिन्न प्रकार की महासागरीय संरचनाओं या जहाजों/नौकाओं/टग/वार्ज इत्यादि के लिए क्या कर सकते हैं। अपतटीय संरचनाओं/फ्लोटिंग के लिए प्रभाव आधारित पूर्वानुमानों को इसके संचयी प्रभाव लहर, करंट, हवा आदि के संयोजन के साथ चरम घटनाओं की संभावना के आधार पर जोखिम मैट्रिक्स का प्रतिनिधित्व करके विकसित करने की आवश्यकता है।

### निर्णय समर्थन प्रणाली (डीएसएस)

1.61 तेल / अपतटीय प्रतिष्ठानों (मोबाइल और स्टेशनरी) में सुरक्षित संचालन के लिए आईएमडी और आईएनसीओआईएस से अनुकूलित और प्रभाव आधारित प्रारंभिक चेतावनियों को एकीकृत करने वाले भारतीय अपतटीय उद्योग जिन्हे आकस्मिकताओं के दौरान तुरंत सुरक्षित स्थानों पर नहीं ले जाया जा सकता है, के लिए कार्रवाई योग्य आपदा प्रबंधन हेतु एक समर्पित निर्णय समर्थन प्रणाली की आवश्यकता है। आईएमडी और आईएनसीओआईएस द्वारा निर्णय समर्थन प्रणाली (डीएसएस) का विकास/सुधार सभी समुद्री उपयोगकर्ताओं के लिए निगरानी, प्रभाव आधारित पूर्वानुमान और पूर्व चेतावनी करने के लिए आवश्यक है। सभी समुद्री उपयोगकर्ता एजेंसियों द्वारा डीएसएस का विकास भी आईएमडी-आईएनसीओआईएस द्वारा प्रभाव आधारित पूर्वानुमान और चेतावनी का उपयोग करने के लिए आवश्यक है और इसलिए विशिष्ट स्थापना और समुद्री बुनियादी ढांचे के जोखिम का आकलन करने और तदनुसार प्रतिक्रिया कार्रवाई शुरू करने के लिए आवश्यक है।

## समुद्री जलयानों के लिए सुरक्षा मानकों को लागू करने में पोत परिवहन मंत्रालय की भूमिका

### क. एमपीवी के लिए सुरक्षा को नियंत्रित करने वाले कानून

1.62 समिति को सूचित किया गया था कि देश में अपतटीय संचालन में मल्टी सपोर्ट वेसल, एमएसवी/ओएसवी और बार्ज जैसे उपयोग किए जाने वाले कुछ उपकरण पोत परिवहन के महानिदेशक द्वारा जारी विनियमों और दिशानिर्देशों द्वारा शासित होते हैं। ऐसे जलयानों का पंजीकरण, प्रमाणन और निरीक्षण अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों द्वारा शासित होते हैं।

1.63 पोत परिवहन एक अंतरराष्ट्रीय उद्योग है और यह दुनिया के सबसे विविधतापूर्ण उद्योगों में से एक है। चूंकि व्यापार अंतरराष्ट्रीय है, इसलिए पोत परिवहन उद्योग के विश्व व्यापार के अधिकांश संवहन और परिवहन के लिए जिम्मेदार होने के नाते, व्यापार के निर्बाध संचालन के लिए विनियमों को सभी अधिकार क्षेत्र में सुसंगत होना चाहिए।

अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) पोत परिवहन की सुरक्षा और संरक्षा तथा पोतों द्वारा समुद्र और वातावरण में होने वाले प्रदूषण की रोकथाम के लिए जिम्मेदार संयुक्त राष्ट्र की विशेष एजेंसी है। आईएमओ के तत्वावधान में, अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशनों पर सहमति हुई है, जो एक देश में पंजीकृत पोत के दूसरे देश की जलीय सीमा और पत्तनों में स्वीकृति की सुविधा के लिए तथा सामान्य रूप से समुद्र में सुरक्षा एवं पर्यावरण के संरक्षण को प्रोत्साहित करने के लिए एकसमान आवश्यकताओं को निर्धारित करता है। इन आवश्यकताओं को आमतौर पर 'सांविधिक' आवश्यकताओं के रूप में संदर्भित किया जाता है। मोटे तौर पर, वे चार अलग-अलग क्षेत्रों को कवर करती हैं:

- पोत के डिजाइन और इसकी संरचनात्मक अखंडता के पहलू - स्थिरता और क्षतिग्रस्त स्थिति में लोड लाइन और स्टेबिलिटी, आवश्यक प्रणोदन, स्टीयरिंग उपकरण, आदि;
- सामान्य पोत संचालन के संबंध में प्रदूषण नियंत्रण;
- दुर्घटना की रोकथाम, जिसमें तैचालन सहायक और प्रदूषण और आग की रोकथाम शामिल है;
- रोकथाम और बचाव सहित किसी दुर्घटना (आग, बाढ़) के बाद की स्थिति।

तेल कंपनियां पत्तन भूमि और सुविधाओं का प्रयोग निम्नलिखित के लिए करती हैं:

- i. पोतों से/तक कूड एवं उत्पादों का अंतरण करने,
- ii. पत्तन भूमि पर 'टैंक फार्म' के रूप में कूड तथा उत्पादों का भंडारण करने

- iii. तेल टर्मिनल और टैंक फार्म के बीच पाइप-लाइन के माध्यम से पेट्रोलियम कूड या उत्पादों का अंतरण करने के लिए

वैरी लार्ज कूड कैरियर (वीएलसीसी) और अल्ट्रा लार्ज कूड कैरियरों (यूएलसीसी) द्वारा तेल रिफायनरीओं तक लाए गए कूड ऑयल के अंतरण को सुविधा देने के लिए पत्तन 'सिंगल बॉय मूरिंग' (एसबीएम) की स्थापना हेतु जगह प्रदान करते हैं। कूड तथा रिफाईंड उत्पादों का अंतरण लोडिंग एंड अनलोडिंग आर्म, अंतरण प्रणालियां, इलेक्ट्रॉनिक तथा इलेक्ट्रिकल नियंत्रक आदि से लैस आरसीसी बर्थों वाले स्थाई टर्मिनलों के माध्यम से भी किया जाता है।

इन सभी सुविधाओं का प्रचालनात्मक नियंत्रण, पेट्रोलियम टैंकरों/ जलयानों के आवागमन, बर्थिंग और डी-बर्थिंग प्रचालनों के नियंत्रण को छोड़कर, संबंधित तेल कंपनी के पास रहता है। इन टर्मिनलों का प्रचालन तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी), पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपीएनजी) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार तथा पेट्रोलियम एवं विस्फोटक सुरक्षा संगठन (पीईएसओ) से वैधानिक अनुमति प्राप्त करने के बाद किया जाता है।

पेट्रोलियम टर्मिनलों और एसबीएम को अत्यधिक सुरक्षा सावधानियां बरतने के बाद डिजाइन, स्थापित और प्रचालित किया जाता है। जोखिम के स्तर को कम रखने और सुरक्षा मानकों को बढ़ाने के लिए हार्ड और ओपरेबिलिटी (एचएजेडओपी), फॉल्ट ट्री एनेलिसिस, तेल टैंकरों आदि के लिए लदान एवं उतराई प्रणालियों की फेलियर मोर्ड अफेक्ट एनेलिसिस (एफएमईए) जैसे विभिन्न जोखिम मूल्यांकन उपकरणों का उपयोग किया जाता है। अनुपूरक उपकरणों और प्रक्रियाओं जैसे कि कार्य करने की अनुमति, जोखिम मूल्यांकन, लॉक-आउट/टैग-आउट (एलओ/टीओ), कार्य बंद करने का प्राधिकार (एसडब्ल्यूए) सहित सुरक्षा प्रबंधन प्रणालियां (एसएमएस) तथा अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा प्रबंधन (आईएसएम) संहिता के नियत सिद्धांतों के साथ इनके संपर्क का अनुपालन किया जाता है।

ओआईएसडी और कारखाना सलाह सेवा तथा श्रम संस्थान महानिदेशालय (डीजीएफएएसएलआई) द्वारा पेट्रोलियम संभलाई टर्मिनलों की नियमित लेखापरीक्षा की जाती है, तदनुसार ओआईएसडी और डीजीएफएएसएलआई की सिफारिशों के आधार पर प्रणाली का उन्नयन किया जाता है। पीईएसओ अधिकारी तेल संभलाई, अंतरण और भंडारण सुविधाओं का निरीक्षण भी करते हैं और तदनुसार पत्तन तथा संबंधित तेल संभलाई कंपनी द्वारा सुरक्षा मानकों का अनुरक्षण किया जाता है।

प्रत्येक टर्मिनल ओआईएसडी द्वारा नियत मानकों के अनुसार अग्निशमन प्रणाली से सुसज्जित हैं। इसी प्रकार संबंधित तेल कंपनियों द्वारा भंडारण टैंकों और पाइप-लाइनों की सुरक्षा का रखरखाव किया जाता है। तेल टर्मिनलों में प्रतिबंधित प्रवेश, ज्वलनशील और दहनीय पदार्थों का प्रवेश निषेध, पेट्रोलियम पदार्थों के लिए सुविधाओं का समर्पित उपयोग, अग्निशमन दल की 24 घंटे उपलब्धता आदि सुनिश्चित किया गया है।

सभी महापत्तन, अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) द्वारा नियत अंतरराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुविधा सुरक्षा (आईएसपीएस) संहिता का अनुपालन करने के लिए प्रमाणित किए गए हैं और केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) की सहायता से सुरक्षा संबंधी पहलुओं के प्रबंधन के लिए एक प्रशिक्षित अधिकारी को पत्तन सुविधा सुरक्षा अधिकारी (पीएफएसओ) के रूप में नामित किया जाता है। एसबीएम पर पहले स्तर की सुरक्षा तेल कंपनियों द्वारा प्रशिक्षित कार्यबल तैनात करके प्रदान की जाती है जबकि नियमित गश्त आदि के माध्यम से सीआईएसएफ सुरक्षा की दूसरी परत प्रदान करता है।

1. सुरक्षा मामलों से निपटने के लिए आईएमओ द्वारा अपनाए गए कुछ दस्तावेज इस प्रकार हैं:
  - समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन (सोलास) ।
  - समुद्र में टकराव की रोकथाम के लिए अंतरराष्ट्रीय विनियमों पर कन्वेंशन (सीओएलआरईजी), 1972।
  - नाविकों के लिए प्रशिक्षण, प्रमाणन और निगरानी के मानकों हेतु अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन (एसटीसीडब्ल्यू)।
  - लोड लाइनों पर अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन (एलएल), 1966
  - समुद्री खोज और बचाव पर अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशन (एसएआर), 1979
  - समुद्री नौचालन की सुरक्षा के खिलाफ गैरकानूनी कृत्यों के दमन के लिए कन्वेंशन (एसयूए), 1988

#### **जलयानों का प्रमाणन:**

1.64 सभी जलयान, भारत के तट या भारत के ऑयल फील्ड में प्रचालन करने वाले सहित, के पास संबंधित कन्वेंशन अपेक्षाओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए वैध लागू प्रमाण पत्र होना चाहिए। लागू कन्वेंशन आवश्यकताओं के अनुपालन का सत्यापन होने के बाद जलयान का ध्वज राष्ट्र या उसका मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) प्रमाणपत्र जारी करता है। इसके बाद यह सुनिश्चित करना जलयान के स्वामी, मास्टर और कर्मीदल का उत्तरदायित्व है कि प्रमाणपत्र (प्रमाणपत्रों) की शर्तें परिवर्तित नहीं होती हैं और जलयान समुद्र में परिचालन योग्य स्थिति में बना रहता है।

गैर-प्रणोदित जलयानों (उदाहरण के लिए बार्ज), के मामले में इनका पंजीकरण ब्रिटिश युग के दौरान अधिनियमित एक बहुत पुराने विधान, अर्थात् तटवर्ती जलयान अधिनियम, 1838 के तहत किया जाता है। यह नोट किया जाए कि इस अधिनियम में केवल पंजीकरण का प्रावधान है और यह समुद्री प्रशासन को सुरक्षा, संरक्षा और प्रदूषण निवारण पहलुओं संबंधित नियम और विनियम के प्रावधान करने की शक्ति नहीं देता है।

### व्यापार लाइसेंस आवश्यकताएँ:

1.65 इसके अतिरिक्त, भारतीय तट (भारतीय ऑयल फील्ड सहित) पर प्रचालन करने वाले सभी भारतीय ध्वज जलयानों और विदेशी ध्वज जलयानों को एक लाइसेंस प्राप्त करने की आवश्यकता है। यह लाइसेंस भारतीय व्यापार को संरक्षित करने का एक व्यापार दस्तावेज है और यह जलयान की सुरक्षा से संबंधित नहीं है। विदेशी ध्वज जलयान को यह सुनिश्चित करने के बाद ही लाइसेंस जारी किया जाता है कि उक्त विशिष्ट समुद्री यात्रा/ विशेष प्रचालन के लिए कोई भारतीय ध्वज जलयान उपलब्ध नहीं है।

डीजी शिपिंग द्वारा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 के तहत किसी विदेशी ध्वज जलयान को जारी किया गया लाइसेंस अन्य बातों के साथ-साथ इन शर्तों पर भी निर्भर है कि लाइसेंस अवधि के दौरान सभी संगत वैधानिक प्रमाणपत्र वैध हैं। इसके अतिरिक्त, पोत को समुद्र में परिचालन योग्य बनाए रखने का उत्तरदायित्व उक्त जलयान के स्वामी, मास्टर या नाविक या एजेंट का है। डीजीएस लाइसेंस प्राप्त करते समय प्रदान की गई प्रस्तुतियों में किसी प्रकार का बदलाव होने से लाइसेंस अवैध हो जाएगा। इसके अतिरिक्त, जहां सामग्री संबंधित परिवर्तन होते हैं या यदि फिटिंग, उपकरण और डैक तथा लॉड-लाइन कुशल रूप से अनुरक्षित नहीं की जाते हैं या पोत को असुरक्षित करते हुए इसकी ढांचागत मजबूती कम की जाती है, तो लाइसेंस अवैध हो जाएगा।

गैर-प्रणोदित जलयानों (उदाहरण बार्ज) के मामले में, क्योंकि एम.एस अधिनियम, 1958 की अपेक्षाएं गैर-प्रणोदित जलयानों पर लागू नहीं होती हैं, इसलिए विदेशी पोतों को डीजी शिपिंग द्वारा जारी किए गए शासकीय आदेश के माध्यम से लाइसेंस प्राप्त किया जाना अनिवार्य है।

1.66 समिति तटवर्ती और अपतटीय जहाजों को नियंत्रित करने वाले विधानों के बारे में संक्षिप्त जानकारी करना चाहती थी, इस संबंध में पोत परिवहन मंत्रालय ने मौखिक साक्ष्य के दौरान निम्नवत बताया:-

"समुद्री सेफ्टी और सिक्योरिटी को लेकर जो व्यवस्था है, उसके बारे में मैं बताना चाहूंगा कि चूंकि शिपिंग एक इंटरनेशनल इंडस्ट्री है, इसलिए सेफ्टी और सिक्योरिटी को लेकर जो व्यवस्था बनी है, वह अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन है। यह यूएन की एक संस्था है। समय-समय पर सेफ्टी, सिक्योरिटी और अन्य चीजों जैसे कि समुद्री और पर्यावरणीय प्रदूषण को लेकर कन्वेंशन्स बने हैं। समुद्री जहाज की सेफ्टी और सिक्योरिटी बहुत महत्वपूर्ण है। हमारी तरफ से कुछ एक्ट्स बने हुए हैं, उनमें मुख्य एक्ट वाणिज्या पोत परिवहन अधिनियम है। इसके द्वारा इन कन्वेंशन की जो व्यवस्था है, उसको अच्छी तरह से भारत में लागू किया जाए तथा हमारे वेसेल्स जो हमारे एरिया में ऑपरेट करते हैं, उन पर लागू किया जाए, इसके लिए इसमें प्रावधान किया गया है। जितने भी इंटरनेशनल प्रॉस्पेक्टस ऑफ कन्वेंशन हैं, उसमें यह कोशिश होती है कि हमारे वेसेल्स हमारे एरिया में ऑपरेट

करें और वे उसको कम्प्लाइ करें, जिससे कि हमारे लोग जो इन वेसेल्स पर काम करते हैं, उनकी सेफ्टी और सिव्योरिटी हम हर समय इन्श्योर कर पाएं”।

इसके अलावा, पोत परिवहन की वैश्विक प्रकृति को विस्तार बताते हुए, पोत परिवहन मंत्रालय ने मौखिक साक्ष्य के दौरान निम्नवत बताया:-

“दूसरी स्लाइड में जैसा कि सचिव महोदय ने बताया है कि इंटरनेशनल शिपिंग एक इंटरनेशनल बिजनेस है, जिसमें जहाज एक कंट्री का होता है, उसे किसी दूसरी कंट्री का सिटिजन चार्टर करता है, किसी तीसरी कंट्री का सिटिजन उसे मैनेज करता है और जो क्रू उसको मैनेज कर रहा होता है, वह चौथी कंट्री का होता है या फिर बहुत सारी कंट्रीज को मिलाकर शिप का क्रू बनता है। यह शिप अलग-अलग देशों के बंदरगाहों पर जाते हैं। अतः बहुत जरूरी है कि शिप के लिए जो नियम बना हो, वह सारी कंट्रीज को मान्य हो। इसी वजह से जैसा कि सचिव साहब ने बताया कि शिप के जितने रेग्युलेशन्स बनते हैं, वे इंटरनेशनल मैरिटाइम ऑर्गेनाइजेशन, जोकि यू.एन. की एक स्पेशलाइज्ड बॉडी है, उसके द्वारा बनाए जाते हैं और अलग-अलग कंट्रीज उनके कन्वेन्शन्स को एक्सेप्ट करते हैं”।

1.67 समिति ने यह जानना चाहा कि किस अधिनियम/विधान के तहत आवास बार्जों जैसे नॉन-प्रोपेल्ड जहाजों का अपतटीय संचालन हेतु विनियमन और निरीक्षण/प्रमाणन किया जाता है, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“वर्तमान में नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज का पंजीकरण भारतीय तटवर्ती पोत अधिनियम 1838 के तहत किया जाता है। नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज को अपतटीय प्रचालनों हेतु यथा संशोधित डीजी शिपिंग डेवलपमेंट 2006 के सर्कुलर नंबर 2 और 2007 के सर्कुलर नंबर 1 के अनुसार विनियमित किया जाता है।”

1.68 पिछले एक वर्ष के दौरान ऐसे कितने आवास बार्ज ओएनजीसी से जुड़े कार्यों के लिए सेवाएं प्रदान कर रहे हैं और उन्हें प्रदान की जाने वाली ऐसी सेवाओं की अवधि क्या है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“निर्माण अवधि (सीजन)2020-21 के दौरान, ओएनजीसी के पश्चिमी अपतट में 15 आवास बार्ज तैनात किए गए थे। निर्माण समय किसी भी वर्ष में 16 अक्टूबर से 15 मई के बीच पड़ता है। तथापि, यदि मौसम (साफ मौसम) अनुमति देता है तो काम 15मई के बाद भी जारी रहता है।”

1.69 बदकिस्मत बार्ज पी-305 किस देश में और किस वर्ष पंजीकृत किया गया के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-



“बार्ज पी-305 को वर्ष 2018 में सेंट किट्स एंड नेविस में पंजीकृत किया गया था।”

1.70 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या बार्ज पी-305 ने अपतटीय स्थानों पर अपने प्लेटफॉर्म सहायक प्रचालनों के लिए पोत परिवहन महानिदेशक से वैधानिक व्यापार लाइसेंस/कार्यकारी आदेश प्राप्त किया था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“हां, अपतटीय परिचालनों के लिए पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा पापा 305 के लिए चार्टर अनुमति-सह-लाइसेंस जारी किया गया था।”

1.71 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या बार्ज पी-305 को इसकी समुद्री काबिलियत हेतु प्रमाणित किया गया था और यदि हां, तो वे कौन सी एजेंसियां/कंपनियां हैं जिन्होंने इसके लिए प्रमाणन प्रदान किया है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“हां, बार्ज पी-305 को इसकी समुद्री काबिलियत हेतु प्रमाणित किया गया था। क्लास सर्टिफिकेट और मोबाइल ऑफशोर ड्रिलिंग यूनिट (एमओडीयू) सर्टिफिकेट मैसर्स रीना सर्विसेज एसपीए द्वारा जारी किए गए थे।”

1.72 बार्ज पापा-305 के एंकरों का अंतिम बार अपतटीय प्रचालन के लिए निरीक्षण/प्रमाणन कब जारी किया गया के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“वर्गीकरण सोसायटी द्वारा जहाजों के ड्राई-डॉक के दौरान इंटरनेशनल एसोसिएशन ऑफ क्लासिफिकेशन सोसाइटीज (आईएसीएस) की सदस्य एजेंसी द्वारा एंकरों का निरीक्षण और प्रमाणन किया जाता है। जुलाई, 2019 में दुबई में पोत का अंतिम ड्राई-डॉक किया गया था। क्लास की अपेक्षाओं के अनुसार ड्राई डॉक अंतराल 5 वर्ष से अधिक नहीं होता है।”

1.73 मौखिक साक्ष्य के दौरान, समिति ने यह जानना चाहा कि चक्रवात के दौरान जहाजों को निकालने में अंतिम जिम्मेदारी किसकी है, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने यह जानकारी दी:-

“जो इंटरनेशनल कन्वेंशन्स हैं, उसमें यह साफ-साफ लिखा हुआ है। हालांकि, हम भी इसको देखेंगे। हमने अपनी इंद्रा रूल को फर्दर एग्जामीन करने के लिए कहा है कि बर्ज मास्टर को किसी तरह से इन्फ्लुएंस किया जा सकता है या नहीं? अभी जो इंटरनेशनल वाटर लॉ है, उसके हिसाब से बर्ज मास्टर की फाइनल अथॉरिटी है और जो गिवेन इमरेजेंसी है, उसमें कोई दूसरा उसको इन्फ्लुएंस या डायरेक्ट नहीं कर सकता है। उसमें इसी तरह का प्रोविजन है। उसकी एक स्पेसिफिक क्लॉज भी है। उसको हमने देखने का प्रयास किया है कि उसमें कहीं कोई कमी या त्रुटि तो नहीं है, जिसके चलते हम इसको कर दें। लेकिन, इसके बावजूद कमेटी की जो भी रेकमेंडेशन होंगी और यदो डोमेस्टिक लॉ में कोई भी चेंज आता है, जिसमें रेस्पांसिबिलिटी अतिरिक्त रूप से ओएनजीसी

को भी दी जाती है, तो उसको जिस हिसाब से क्रियान्वयन करना होगा, वह हम करेंगे। हम यह एश्योर करते हैं कि जो भी लीगल फ्रेमवर्क होगा, उसको पूरी तरह से फॉलो किया जाएगा”।

1.74 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या मंत्रालय/ओएनजीसी को इस बात की जानकारी है कि नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज निरीक्षण और प्रमाणन के लिए किसी भी विनियम के अंतर्गत नहीं आते हैं और केवल तटीय पोत अधिनियम, 1838 के तहत पंजीकरण के लिए कवर किए जाते हैं। क्या मंत्रालय ने उपयुक्त विनियमों को शामिल करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय के साथ इस मुद्दे को उठाया था, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“वर्तमान में नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज का पंजीकरण तटवर्ती पोत अधिनियम, 1838 के तहत किया जाता है। नॉन-प्रोपेल्ड बार्ज को अपतटीय प्रचालनों के लिए यथा संशोधित पोत परिवहन महानिदेशालय - पोत परिवहन विकास परिपत्र सं. 2006 का 2 और 2007 के परिपत्र सं. 1 के अनुसार विनियमित किया जाता है। इसलिए, एमओपीएनजी ने पोत परिवहन मंत्रालय के साथ इस मामले को नहीं उठाया है।”

1.75 समिति ने ताउते की घटना के बाद तत्काल ध्यान देने हेतु विभिन्न विधानों के बारे में जानना चाहा तो, पोत परिवहन मंत्रालय के प्रतिनिधि ने यह जानकारी दी :-

“यह सच है कि जो कोस्टिंग वेसल्स एक्ट है, वह 1838 का एक्ट है और उसमें सिर्फ रजिस्ट्रेशन का प्रावधान है। इंस्पेक्शन, सर्वे, सर्टिफिकेशन इन सबका मर्चेन्ट शिपिंग एक्ट में जिस तरह का रिजीम है, उस तरह का रिजीम कोस्टिंग वेसल्स एक्ट के लिए नहीं है। जब कोस्टिंग वेसल्स एक्ट बना था, उस समय डम्ब बार्जेज जिसको कहते हैं, उसका सिर्फ ट्रेलर की तरह इस्तेमाल किया जाता है। वह सिर्फ संख्या गिनने के लिए होता था कि कितने ट्रेलर्स हैं। इस तरह से इसका इस्तेमाल होता रहा था। ऑफशोर की रिक्वायरमेंट पूरे विश्व में नई आई है। उस समय तक आईएमओ ने भी इस तरह का कन्वेंशन नहीं बनाया था, जो ऑफशोर के रिक्वायरमेंट को डील कर सके। ऑफशोर का रिक्वायरमेंट 1979, फिर 1993 और 2009 में बना। यह नया रिक्वायरमेंट है। जैसे-जैसे इसके कन्वेंशंस बन रहे हैं, वैसे-वैसे उसके रूल्स भी डेवलप हो रहे हैं। यद्यपि डीजी, शिपिंग को कोस्टिंग वेसल्स एक्ट में एक्ट करने की कोई पावर नहीं है, चूंकि यह गैप दिख रहा था कि इस तरह का यह गैप है तो हम लोगों ने सन् 1992 में एक एग्जिक्यूटिव ऑर्डर इश्यू किया था। उस एग्जिक्यूटिव ऑर्डर के तहत हम लोगों ने कहा था कि जो नया आईएमओ कन्वेंशन आया था, जिसे मोडूकोड कहते हैं तो जो भी जहाज इण्डिया में काम कर रहे हैं, उनके लिए मोडूकोड या एसपीएस-कोड का पालन होना चाहिए। उस मोडूकोड और एसपीएस-कोड का पालन एग्जिक्यूटिव ऑर्डर के द्वारा हो रहा है, लेकिन जो पेनल्टी प्रोविजन होना

चाहिए या डायरेक्शन देने का प्रोविजन होना चाहिए, वे प्रोविजंस अभी नहीं हैं। इनके लिए एडिश्रल सेक्रेटरी साहब ने कहा है कि अब प्रावधान लाने की कोशिश की जा रही है, ताकि सेंट्रल गवर्नमेंट या डीजी शिपिंग के सारे पावर्स इस तरह के वेसल्स पर भी आ सकें। हम लोग कन्वेंशंस का रिक्वायरमेंट अभी भी फुलफिल कर रहे हैं।

सर, सर्टिफिकेशन का रिक्वायरमेंट, आपने जैसे पापा-305 के बारे में कहा कि एक्ट नहीं है, लेकिन फिर भी एग्जिक्यूटिव ऑर्डर के द्वारा उसको इम्प्लीमेंट करने की कोशिश की जा रही है। यहां बहुत से सवाल हाई लेवल कमेटी के ऊपर भी आए। चूंकि रिपोर्ट अभी पूरी तरह से तैयार नहीं है तो मैं सिर्फ यह आश्वासन दे सकता हूं कि जो भी सही तथ्य हमारे सामने आएंगे, उनको हम लोग उस रिपोर्ट में लाएंगे। अब मल्टीडिपार्टमेंट कमेटी बन गई है, उसमें हम लोगों ने आईएमडी को लिया है और इन कॉइस को भी लिया है।

इसके अलावा, बार्ज पी-305 के विशिष्ट संदर्भ के बारे में विस्तार से बताते हुए, एमओएस के प्रतिनिधि ने सूचित किया कि:

“पापा-305 के इंस्पेक्शन की बात थी तो मैं दो-तीन चीजें बताना चाहूंगा। इंस्पेक्शन रिजीम में जो वेसल, जिस फ्लैग में रजिस्टर्ड होता है और वह जिस कंट्री का जहाज है, उसकी रेस्पॉसिबिलिटी अपने जहाज के इंस्पेक्शन रिजीम को इम्प्लीमेंट करने की होती है। पापा-305 सेंटकिट्स में रजिस्टर्ड जहाज है। उसका इंस्पेक्शन रिजीम सेंटकिट्स को फॉलो करना था। सेंटकिट्स ने जिस एजेंसी से कराया था, वह रीना है। सर, जो नौ रिकग्नाइज्ड ऑर्गेनाइजेशंस हैं, जिन्हें आईएमओ के एसोसिएट मैम्बर कहते हैं, वे कंट्री नहीं हैं, लेकिन कुछ इस तरह के टेक्निकल ऑर्गेनाइजेशंस को आईएमओ अपना एसोसिएट मैम्बर बनाता है। ये एसोसिएट मैम्बर के ऑर्गेनाइजेशन के पार्ट हैं। इनके सर्टिफिकेट को विश्व में हर जगह माना जाता है। जब जहाज का इंस्पेक्शन हो रहा होता है तो यह जरूरी नहीं है कि वह जहाज आपकी कंट्री में हो। इण्डिया का कोई जहाज अमेरिका में है तो हम लोग उसको इण्डिया वापस आने के लिए नहीं कहते हैं। चूंकि ये ऑर्गेनाइजेशंस हर जगह हैं तो वहां अमेरिका का सर्वेयर है, वह सर्वे करके सर्टिफिकेट देता है। सर्टिफिकेशन और इंस्पेक्शन की जो वस्तु स्थिति थी, वह जरूर कमेटी की रिपोर्ट में आएगी कि क्या सर्टिफिकेट था, वह वैलिड था या नहीं था और किसने वह सर्टिफिकेट इश्यू किया था।

मैं दूसरी जरतल चीज बताना चाह रहा था कि जहाज, स्टैण्डर्ड जहाज नहीं बनता है, स्टैण्डर्ड रूल्स होता है। जब जहाज बनता है तो किसी पार्टिकुलर परपज के लिए बनता है और वह कस्टमाइज्ड होता है। हर जहाज की कुछ लिमिटेशंस होती हैं। जब ये सर्टिफिकेट्स दिए जाते हैं तो उस जहाज की क्या लिमिटेशन है, यह भी बताया जाता है। उस जहाज की एक स्टेबिलिटी बुकलेट होती है, जो बताती है कि इसको किस लिमिट में काम करना चाहिए। जाहिर है कि अगर वह जहाज उस लिमिट के बाहर

काम कर रहा है तो ये सारे सर्टिफिकेट्स बेईमानी के हो जाते हैं, क्योंकि वह जहाज उस परपज के लिए नहीं बना था। हमारी कमेटी भी यह चीज़ एग्जामिन कर रही है कि ये जो सब जहाज थे, वे इस तरह की वेदर कण्डीशंस को झेलने के लिए बने थे या नहीं बने थे। यह उसके मालिक को भी मालूम है कि ये जहाज उस वेदर कण्डीशन के लिए हैं या नहीं है और उसके मास्टर को भी मालूम है, क्योंकि स्टेबिलिटी बुकलेट उस जहाज के ऊपर रहती है। जो चार्टर कर रहा है, उसको भी मालूम है कि यह जहाज किस परपज के लिए चार्टर किया गया और यह उस परपज के लिए यूज किया जा रहा है या नहीं किया जा रहा है। अगर मैं बहुत ही कूड लैंग्वेज में बोलूँ कि अगर आप मारूति कार को लेकर उसमें ट्रैक्टर का ट्रैलर लगा दीजिए और कहें कि अब यह गाड़ी नहीं चल रही है तो यह मारूति के मैन्यूफैक्चरर्स के लिए ज्यादाती होगी, क्योंकि यह गाड़ी उस परपज के लिए नहीं बनाई गई है। यह भी देखना बहुत जरूरी है कि जिस वेदर कण्डीशन में इस जहाज को रखा गया, वह जानकारी टीवी द्वारा, न्यूज द्वारा, ई-मेल द्वारा सभी को लगातार दी जा रही थी। यह भी नहीं है कि एक बार वार्निंग दी गई, इसके लिए शायद 32 वार्निंग आईएमडी ने इश्यू की थीं, 10-12 सिट्रेप्सडिजी कॉम सेंटर द्वारा दी गई थीं और कॉस्टगार्ड ने उतने ही नम्बर्स की वार्निंग दी थी। उनके पास अपना सिस्टम था, जिसमें उनको हर मिनट पर वेदर की वार्निंग आ रही थी। मुझे नहीं लगता है कि किसी ने यह कहा होगा कि उनके पास वार्निंग नहीं गई।

क्योंकि वार्निंग देश के एक-एक आदमी के पास पहुंची हुई थी कि इस तरह का वेदर सिचुएशन होने वाला है”।

1.76 समिति ने ओएनजीसी की अपतटीय गतिविधियों के लिए कर्मियों की तैनाती के संबंध में लागू श्रम कानूनों का विवरण उपलब्ध कराने को कहा। इस संबंध में, समिति ने जानना चाहा कि क्या अपतटीय प्लेटफार्मों पर तैनात कर्मियों का बीमा किया जाता है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“भारतीय कानून भारत के क्षेत्रीय जल में 12 समुद्री मील तक लागू होते हैं। बीमा के संबंध में, अनुबंध के अनुसार, संबंधित नियोजक को सभी जोखिमों को कवर करने के लिए पर्याप्त बीमा करवाने और लागू रखने की आवश्यकता होती है।”

पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा सुरक्षा बढ़ाने हेतु प्रस्तावित सुधार

1.77 जीवन और पोतों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के तहत प्रस्तावित उपाय;

- समुद्र में जाने वाले सभी जलयानों को, चाहे उनका टन भार या प्रणोदन का साधन या संचालन का क्षेत्र कोई भी हो, वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के तहत पंजीकृत किया

जाना चाहिए, ताकि संरक्षा, सुरक्षा और प्रदूषण निवारण पहलुओं को सुनिश्चित किया जा सके।

- जलयानों का पंजीकरण नियत समय अवधि के लिए वैध होगा और इसको निर्धारित शुल्क के भुगतान की प्रक्रियाओं के अनुसार पुनः विधिमान्य किया जाएगा।
- पोतों द्वारा समुद्री घटनाओं से निपटने की शक्तियां
- परित्यक्त जलयानों, बीमा और वित्तीय सुरक्षा से निपटने की शक्तियां,
- जलयानों के लिए नियंत्रण उपाय, चूककर्ता पोत-स्वामियों से निपटना, समुद्र में परिचालन अयोग्य जलयानों को रोक कर रखना,
- जलयानों और पत्तन सुविधाओं के लिए सुरक्षा और सुरक्षा प्रबंधन
- खोज और बचाव
- ध्वज रहित जलयानों से निपटने की शक्ति

#### तटीय पोत परिवहन विधेयक में प्रस्तावित सुधार:

- गैर-स्वप्रणोदित जलयानों से संबंधित पंजीकरण, सुरक्षा, संरक्षा और समुद्री प्रदूषण के मुद्दों को एमएस अधिनियम के तहत लाया जाना है।
- तटवर्ती जलयान अधिनियम, 1838 निरसित किया जाना है।
- गैरप्रणोदित जलयानों के सुरक्षा मानकों में वृद्धि।
- अनुपालन नहीं करने वाले गैर-प्रणोदित जलयानों के खिलाफ कार्रवाई करने के प्रावधान।
- लाइसेंस की समाप्ति के बाद विदेशी ध्वज जलयानों के रूकने पर प्रतिबंध लगाते हुए सुरक्षा सुनिश्चित करने का प्रावधान।

#### तटीय और एक्जिम प्रचालन के लिए विदेशी ध्वज जलयानों पर नियंत्रण।

- तटीय संचालन/व्यापार के लिए भारतीय संस्थाओं द्वारा चार्टर्ड सभी विदेशी ध्वज जलयानों के लिए नौवहन महानिदेशक, भारत सरकार से लाइसेंस आवश्यक है। (तटीय पोत परिवहन विधेयक में प्रस्तावित)
- भारत के बाहर एक्जिम व्यापार या प्रचालन के लिए भारतीय संस्थाओं द्वारा चार्टर्ड सभी विदेशी ध्वज जलयानों के पास नौवहन महानिदेशक, भारत सरकार से लाइसेंस आवश्यक हैं।
- भारत में तटीय प्रचालन/व्यापार में सीधे शामिल होने के इच्छुक सभी विदेशी ध्वज जलयानों (अर्थात् भारतीय संस्थाओं के बिना चार्टर्ड), के पास नौवहन महानिदेशक, भारत सरकार से लाइसेंस प्राप्त होना चाहिए।

## विशेष रूप से भारतीय अपतटीय क्षेत्र में सुरक्षा बढ़ाने के लिए प्रस्तावित सुधार

### अपतट प्लैटफॉर्मों के लिए स्थान विशिष्ट मौसम पूर्वानुमान:

1.78 हाल ही में चक्रवाती तूफान के दौरान यह पाया गया है कि अपतट प्लैटफॉर्मों के लिए विशिष्ट मौसम पैरामीटर आधार पर स्थान विशिष्ट मौसम पूर्वानुमान की उपलब्धता, बेहतर रूप से जानकारी प्रदान करने में सहायक होगी, जिससे कार्मिकों और संपत्ति की सुरक्षा के लिए आवश्यक निर्णय लेने में अधिक सक्षमता आएगी।

इसके अतिरिक्त मौसम संबंधी चेतावनी प्राप्त होने पर, प्रचालक और ठेकेदार (ठेकेदारों) के बीच बेहतर संचार और निर्णय लेने के कार्य में बेहतर समझ स्थापित करना आवश्यक है। इसमें जोखिम-मूल्यांकन उपकरणों का उपयोग करते हुए ढांचागत प्रक्रिया द्वारा सहायता की जा सकती है, जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि जोखिम को पहचाना गया है, परिमाणित किया गया है और जोखिम को स्वीकार्य स्तर तक कम करने के लिए उचित नियंत्रण उपाय स्थापित किए गए हैं।

आईएमडी, मौसम प्रतिरूपण मानकों को सशक्त करने के लिए एक फीडबैक डाटा के रूप में स्थायी प्लैटफॉर्मों पर विभिन्न मौसम सेंसरी उपकरण लगाते हुए अपनी मौसम संबंधी पूर्वानुमान की क्षमता को और अधिक सुधार सकता है।

### उपयुक्त आकस्मिकता प्रतिक्रिया

1.79 पूर्वानुमान लगाए जा सकने वाली प्राकृतिक आकस्मिकताओं से निपटने का सबसे महत्वपूर्ण पहलू पर्याप्त सावधानियां बरतना और पहले ही पूर्व-अधिकृत कार्रवाई की जानी सुनिश्चित किया जाना है। तथापि यह नोट किया जाए कि कई आकस्मिकता प्रतिक्रिया योजनाएं (ईआरपी) इन पहलुओं पर ध्यान नहीं देती हैं। इसलिए ठेकेदारों की ईआरपी में शुरूआती मौसम चेतावनी प्राप्त होने पर की जानी वाली विस्तृत कार्रवाई शामिल होनी चाहिए। पहली प्रतिक्रिया प्रचालक की होनी चाहिए और दूसरी प्रतिक्रिया ठेकेदार/पोत के मास्टर, जैसा भी मामला हो, की होनी चाहिए। भारतीय तटरक्षक, जो एसएआर प्रचालनों के लिए नोडल एंजेंसी है और जिसके पास ऐसी परिस्थितियों से निपटने के लिए व्यापक अवसंरचनाएं हैं, को भी चक्रवातों और सुनामियों जैसी आकस्मिक परिस्थितियों के लिए पर्याप्त पूर्व-अधिकृत कार्रवाइयां की जानी सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित कार्यों से निपटने हेतु सशक्त बनाना चाहिए। इसमें ऐसी परिस्थितियों के लिए आवश्यक पूर्व-अधिकृत उपायों को लागू करने की शक्तियां भी शामिल होनी चाहिए।

ईआरपी विस्तृत होना चाहिए और इसमें विभिन्न विदित आकस्मिक परिस्थितियां कवर होनी चाहिए। ठेकेदारों की ईआरपी प्रचालकों की ईआरपी से जोड़ देनी चाहिए और जहां भी आवश्यक हो अपेक्षित जोड़ने वाले दस्तावेज निष्पादित किए जाने चाहिए। ऑयल फील्ड के प्रचालक को किसी आकस्मिक परिस्थिति के मामले में प्रतिक्रिया के लिए आकस्मिक टोईंग जलयान (ईटीवी) के रूप में उपयुक्त एएचटी की पहचान करते हुए इसे अपने पास उपलब्ध रखना चाहिए। इसके अतिरिक्त, इन जलयानों एएचटी/ईटीवी के पास खराब मौसम की स्थिति के लिए आरओ से अनुमोदित टोईंग योजना होनी चाहिए।

### चक्रवात या सुनामी के मामले में जलयानों की प्रतिक्रिया को ट्रैक करने के लिए सुविधा

1.80 भारत के तट और भारतीय अपतट ऑयल फील्डों पर जलयानों की निरंतर निगरानी के लिए क्षमता बढ़ाना। इसके बाद एक नियंत्रण केंद्र स्थापित करना जहां सभी जलयानों के आवागमन आकड़े उपलब्ध हो ताकि किसी चक्रवात के होने पर विभिन्न जलयानों/बाजों द्वारा की गई कार्रवाई को ट्रैक किया जा सके।

#### प्रक्रियाएं और संविदाएं:

1.81 प्रचालक और ठेकेदार (ठेकेदारों) के बीच दायित्व का सुस्पष्ट बंटवारा सुनिश्चित करने के लिए संविदाओं की समीक्षा की जाएगी। इस बात पर ध्यान दिए बिना कि किसके द्वारा उनको नियुक्त किया गया है या यदि जलयान/बाज स्थायी प्लैटफॉर्मों से किसी सुरक्षित दूरी तक ले जाए गए हैं, ऑयल फील्ड पर काम करने वाले सभी कार्मिकों के लिए प्रचालक उत्तरदायी होगा।

प्रचालक द्वारा सीधे या ठेकेदार के माध्यम से तैनात किए जाने की बात पर ध्यान दिए बिना समुद्र कर्मियों को तैनात करने के लिए निबंधन एवं शर्तों की प्रयोज्यता समान रहेगी।

#### मूर किए गए जलयानों का मूरिंग विश्लेषण:

1.82 ऑयल फील्ड पर मूर किए गए जलयान के मूरिंग विश्लेषण में स्पष्ट रूप से हवा, लहरों, बहाव के आधार पर मौसम परिस्थितियों की सीमा की पहचान करनी चाहिए। इसमें स्पष्ट रूप से ऐसे मौसम मानकों को स्थापित करना चाहिए कि कब इस इकाई को प्रचालन रोकने की आवश्यकता है और कब इसे इस क्षेत्र को छोड़ देना चाहिए।

#### जीवन रक्षक उपकरण:

1.83 प्रचालक को जीवन रक्षक उपकरणों के उपयोगी जीवनकाल संबंधी विनियामक दिशानिर्देशों का अनुपालन करना चाहिए। लाइफ-राफ्टों का जीवनकाल 10 वर्षों तक सीमित रखना चाहिए।

भारतीय ईईजेड में तैनात सभी एकोमोडेशन बाजों पर लागू एसपीएस संहिता या एमओडीयू संहिता सहित लाइफ बोट (बोटों) और लाइफ राफ्टों को रखना आवश्यक है। इस संबंध में कोई छूट प्रदान नहीं की जाएगी। इसके अतिरिक्त, इनके पास लागू एसपीएस संहिता या एमओडीयू संहिता के अनुसार इमर्शन सूट भी होना आवश्यक है।

#### कार्मिकों का प्रशिक्षण

1.84 प्रचालक को विभिन्न स्तरों पर काम करने वाले कार्मिकों के लिए अपेक्षित विभिन्न पेशेवर तथा उत्तरजीवीता प्रशिक्षण की पहचान करने की आवश्यकता है। प्रचालक और ठेकेदार (ठेकेदारों) द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है कि कार्मिकों को मान्यता प्राप्त संस्थान से प्रशिक्षित किया गया है। इसके अतिरिक्त, ऐसा तंत्र स्थापित किया जाना आवश्यक है जिससे जारी किए गए प्रशिक्षण प्रमाणपत्रों की वैधता सत्यापित की जा सके।

### घटना की जांच / अन्वेषण

#### ओएनजीसी द्वारा आपदा के बाद की समीक्षा

1.85 समिति यह जानना चाहती है कि क्या ओएनजीसी द्वारा गठित जिस आंतरिक जांच समिति ने चक्रवात ताउते की जांच की है उसने अपने रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया है:

"ओएनजीसी द्वारा गठित जांच समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है और अनुवर्ती कार्रवाई जारी है।"

1.86 ओएनजीसी द्वारा बार्ज पी-305 आपदा की जांच-पड़ताल करने के लिए गठित आंतरिक समिति के निष्कर्ष निम्नलिखित हैं:

#### " मौसम पूर्वानुमान

##### जाँच - परिणाम

मौसम पूर्वानुमान और इसके प्रसार की एक सुदृढ़ और स्थापित प्रणाली है और इस क्षेत्र में किसी तरह की कोई बोधगम्य कमियां नहीं हैं।

##### सिफारिश

समिति ने सुझाव दिया कि ऐसी अभूतपूर्व चक्रवाती परिस्थितियों के दौरान स्काईमेट और आईएमडी से प्राप्त मौसम के पूर्वानुमान का विश्लेषण बेस पर किया जा सकता है और तदनुसार सभी संबंधितों द्वारा आवश्यक कार्रवाई के लिए प्रतिष्ठान /रिग/ पोतों / नौकाओं (बार्जों) को सूचना भेजी जा सकती है। इसके अलावा, यह सुनिश्चित करने के लिए कि क्षेत्र के जहाजों द्वारा इस तरह के पूर्वानुमान पर कार्रवाई की जाती है, संविदात्मक प्रावधानों को शामिल करने की संभावना पर ध्यान देने की आवश्यकता है। समिति का मत था कि यह कार्रवाई प्रधान, अपतटीय संरक्षा और समुद्री संरक्षा प्रकोष्ठ द्वारा केंद्रीय रूप से की जा सकती है।

#### नौका (बार्ज)

##### जाँच - परिणाम

- I. परमिट टू वर्क (पीटीडब्ल्यू) लेने के बावजूद बार्ज पापा -305 ने एंकर को नहीं संभाला। इसके बजाय उसने बोर्ड पर सवार व्यक्ति (पीओबी) के जोखिम का आकलन किए बिना शेष कार्य को पूरा करने के उद्देश्य से केवल वेलहेड प्लेटफॉर्म एचटी से 175 मीटर दूर जाने के लिए विभिन्न एंकरों के तारों को समायोजित किया।
- II. चक्रवात ताउते के दौरान अपेक्षित हवा और धाराओं के लिए बार्ज मास्टर द्वारा जोखिम मूल्यांकन नहीं किया गया था और बार्ज पी -305 के मूरिंग विश्लेषण को ध्यान में रखते हुए एंकरों पर इसके प्रभाव का मूल्यांकन नहीं किया था।
- III. एलएसटीके ठेकेदार से पुष्टि के बावजूद कि पी-305 को रक्षित समुद्र में ले जाया जा रहा है, बार्ज लंगर में क्षेत्र में बना रहा।



- IV. यद्यपि, एंकर हैंडलिंग टग (एएचटी) वरप्रदा द्वारा बार्ज गैल कंस्ट्रक्टर को रक्षित समुद्र में ले जाया गया था, इन जहाजों को बाहरी लंगर में छोड़ दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप दोनों जहाज चक्रवात में फंस गए थे।
- V. एलएसटीके ठेकेदार की ओर से की गई कार्रवाई में देरी के कारण बार्ज एसएस-03 रक्षित समुद्र तक नहीं पहुंच सका।
- VI. बार्ज को किराए पर लेना निविदा में प्रदत्त पूर्व-अनुमोदित सूची पर आधारित है। यदि प्रस्तावित बार्ज अनुमोदित सूची में नहीं है, तो अनुमोदन के लिए पिछले ट्रैक रिकॉर्ड पर विचार किया जाता है। इस प्रक्रिया का सामान्य रूप से अपस्ट्रीम ईएंडपी सेक्टर में पालन किया जाता है। निविदा में विस्तृत तकनीकी विशिष्टताओं और नौकाओं के विटेज आदि को शामिल करके इसे और बेहतर बनाया जा सकता है।
- VII. वरिष्ठ समुद्री कू के लिए अनुभव मानदंड: बार्ज और एएचटी एलएसटीके ठेकेदार द्वारा चार्टर्ड हैं। विनिर्देशनों में आगे अनुभव मानदंड और मैनिंग मानदंडों को परिभाषित किया जा सकता है।
- VIII. परिनियोजन से पहले बार्जों की निरीक्षण प्रक्रिया संपूर्ण है। निरीक्षण दल में ओईएस प्रतिनिधि/ओएनजीसी के समुद्री प्रकोष्ठ के प्रतिनिधि को शामिल करके इसमें और सुधार किया जा सकता है और इसे और अधिक कठोर बनाया जा सकता है।

### सिफारिश

- I. ऐसे चक्रवाती मौसम के दौरान ओएनजीसी के क्षेत्र के भीतर नौकाओं को लंगर नहीं डालना चाहिए। ऐसे जहाजों के लिए रक्षित समुद्र में जाने की आवश्यकता होती है। लंगर उठाने और रक्षित समुद्र तक पहुंचने के लिए आवश्यक समय की गणना की जानी चाहिए। ऐसे परिकल्पित समय को ध्यान में रखते हुए कार्रवाई शुरू की जाए। तदनुसार, समुद्री संचालन नियमावली की समीक्षा करते समय इसका समाधान करने की आवश्यकता है।
- II. ऐसी अभूतपूर्व गंभीर चक्रवाती स्थितियों से निपटने के लिए घटनाओं से पहले और बाद की घटनाओं का अतिरिक्त जोखिम मूल्यांकन अनिवार्य रूप से किया जाना चाहिए। आरसीपी/डीएमपी/ एमओएम की समीक्षा करते समय इसका उपयुक्त रूप से हल निकाला जा सकता है।
- III. परिचालन क्षेत्र में स्थिति की निगरानी और आवाजाही के लिए सभी सहायक जहाजों सहित सभी जहाजों, जहाजों को स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस) और लंबी दूरी की पहचान और ट्रैकिंग (एलआरआईटी) से सुसज्जित किया जाना चाहिए।
- IV. नौकाओं और संबंधित जहाजों को काम पर रखने या अनुमोदन करने की कार्यप्रणाली की समीक्षा की जा सकती है। मैनिंग मानदंडों सहित विस्तृत तकनीकी विशिष्टताओं, विटेज पर विचार किया जा सकता है। ओईएस के समुद्री फैलाव के संबंध में उपरोक्त की समीक्षा के लिए एक एमडीटी का गठन किया जा सकता है।

- V. ऐसे असाधारण आपातकालीन परिदृश्यों को शामिल करने के लिए समुद्री प्रचालन नियमावली, आरसीपी और ब्रिजिंग दस्तावेजों की समीक्षा की जा सकती है।
- VI. सभी नौकाओं का पूर्व-संयोजन निरीक्षण संपूर्ण है और ओएनजीसी द्वारा नियुक्त टीपीआई द्वारा किया जा रहा है। सहायक पोतों की तैनाती से पहले भी इस पर विचार किया जा सकता है। तदनुसार, जांच सूची की समीक्षा की जा सकती है। इसके अलावा निरीक्षण को ओईएस प्रतिनिधि/ओएनजीसी के समुद्री प्रकोष्ठ के प्रतिनिधि द्वारा देखा जा सकता है।"

1.87 बड़ी और छोटी घटनाओं के दस्तावेजीकरण की प्रक्रिया के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

घटना/दुर्घटना प्रबंधन प्रणाली में सभी बड़ी और छोटी घटनाओं की सूचना दी जाती है। ओएनजीसी के पास दुर्घटनाओं की सूचना देने और दुर्घटनाओं की बाद में जांच करने के लिए एक सुस्थापित प्रक्रिया है। ऐसी सभी घटनाओं के मूल कारणों का पता लगाने के लिए डोमेन विशेषज्ञों द्वारा पूरी तरह से जांच की जाती है और ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सभी संबंधितों को सलाह और निर्देश जारी किए जाते हैं। रिपोर्ट के आधार पर, सभी कर्मचारियों के बीच सुरक्षा चेतावनी जारी और प्रसारित किए जाते हैं। जागरूकता बढ़ाने के लिए ऑनलाइन कार्यशालाएं आयोजित की जाती हैं। प्रत्येक पाली की शुरुआत से पहले टूल बॉक्स वार्ता में प्रासंगिक सुरक्षा चेतावनी पर भी चर्चा की जाती है। इन्हें व्यापक प्रचार के लिए नोटिस बोर्ड पर भी प्रदर्शित किया जाता है।"

1.88 ओएनजीसी में वरिष्ठ स्तर पर कई रिक्ति होने के कारणों और खाली पड़े पदों को भरने के लिए उठाए जा रहे कदमों साथ ही कि पदधारी की सेवानिवृत्ति होने से पूर्व चयन प्रक्रिया पूरी क्यों नहीं की जाती इस संबंध में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक (सीएमडी) के बोर्ड स्तर के पद दिनांक 01.04.2021 से और निदेशक (अपतट) का पद दि. 01.05.2021 से रिक्त हो गए। सार्वजनिक उद्यम चयन बोर्ड (पीईएसबी) ने 04.06.2021 को सीएमडी, ओएनजीसी के पद के लिए चयन बैठक आयोजित की और कंपनी और उसके भविष्य के लिए रणनीतिक महत्व और विजन को ध्यान में रखते हुए किसी भी उम्मीदवार की सिफारिश नहीं की। निदेशक (अपतट) के पद के लिए, पीईएसबी द्वारा उम्मीदवार की सिफारिश की गई है और कैबिनेट की नियुक्ति समिति (एसीसी) के अनुमोदन के बाद नियुक्ति की जाएगी।

बोर्ड स्तर से नीचे के पदों के लिए: वरिष्ठ स्तर के अधिकारियों अर्थात् कार्यकारी निदेशक (ई 9 स्तर) और समूह महाप्रबंधक (ई 8 स्तर) की स्वीकृत कर्मचारियों की संख्या क्रमशः 69 और 118 है। ओएनजीसी में वरिष्ठ स्तर (ई9 और ई8 स्तर) पर कोई रिक्त पद नहीं हैं।

1.89 ओएनजीसी में रिक्त पदों की स्थिति के बारे में स्पष्ट करते हुए, मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने मौखिक साक्ष्य के दौरान निम्नवत बताया:

“डायरेक्टर ऑफशोर के लिए इंटरव्यू होकर सिफारिश हो गई है कि क्योंकि इसका चयन पीएसबी करता है।

जब कोई पोस्ट खाली होने लगती है तो उससे काफी पहले ही प्रक्रिया प्रारंभ कर देते हैं, लेकिन पीएसबी ही इसे आगे लेकर जाता है। इसके लिए सिफारिश हो गई है और अब उसकी विजलेंस क्लियरेंस आदि होकर नियुक्ति हो जाएगी। सीएमडी, ओएनजीसी के लिए भी इंटरव्यू किया गया था। परंतु पीएसबी ने निर्णय लिया है कि इसकी सर्च वाइड होनी चाहिए, उसमें एक सर्च कमेटी बनाने की व्यवस्था है। सर्च कमेटी बनाने के लिए सिफारिश दी थी, इस कारण इसमें थोड़ा अधिक समय लग रहा है”।

आगे विस्तार से बताते हुए

“हमने एक मुख्य कमी पाई है कि मेरीन सेफ्टी का कैडर क्रिएट करना है। कुछ लोग थे, लेकिन वे ऑपरेशन का समर्थन कर रहे थे. अब हम उनको फ्रंट लाइन में लाकर जो डायरेक्टली सीनियर मोस्ट एसेट मैनेजर होगा या डायरेक्टर होगा, उनको डायरेक्टली रिपोर्ट करेंगे। हमने उन लोगों को निकालकर रिपोर्टिंग पैटर्न चेंज कर दिया है और फरदर बाहर से लोगों को इंडक्ट कर रहे हैं, जिससे कम से कम पूरी एडवाइज़ दे सकें और कोऑर्डिनेट कर सकें, क्योंकि यह काफी स्पेशलाइज्ड इश्यु बन जाता है”।

1.90 चूंकि ओएनजीसी ने अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा लंबित जांच में 5 अधिकारियों को निलंबित कर दिया है, समिति जानना चाहती है कि ये निलंबित अधिकारी किस स्तर के हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार बताया:

“चक्रवात ताउते से संबंधित घटना की जांच के लिए, पांच अधिकारियों को निलंबित कर दिया गया था। इनमें से तीन कार्यकारी ई-9 यानी कार्यकारी निदेशक के स्तर के हैं जो बोर्ड से नीचे का उच्चतम स्तर है। एक कार्यकारी ई-7 स्तर (मुख्य महाप्रबंधक) और एक ई-6 स्तर (महाप्रबंधक) का है।”

1.91 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओआईएसडी ने चक्रवात आपदा की कोई जांच या अन्वेषण किया था, चूंकि इसे अपतटीय ई एंड पी गतिविधियों की सुरक्षा का जिम्मा सौंपा गया है, साथ ही रिपोर्ट के निष्कर्षों की प्रति भी उपलब्ध कराए, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

“ओआईएसडी को तेल क्षेत्र (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1948 के अंतर्गत भारत के राजपत्रका.आ. 1502 (अ) दिनांक 18 जून 2008 के तहत संरचित पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालनों में सुरक्षा) नियम, 2008 में निर्धारित शक्तियों और प्रकार्यों का प्रयोग करने के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में अधिसूचित किया गया है। उक्त नियम 2008 पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस की खोज और दोहन में लगी अपतटीय सुविधाओं और उससे जुड़े मामलों में सुरक्षा के नियमन के लिए है।

उक्त नियम, 2008 में यथापरिभाषित सुविधाओं का आशय है पेट्रोलियम गतिविधियों के लिए अपतटीय संस्थापना, संयंत्र, संबद्ध पाइपलाइन और केबल और अन्य उपकरण है, लेकिन इसमें आपूर्ति और सहायकपोत या जहाज शामिल नहीं हैं जो पेट्रोलियम का थोक में परिवहन करते हैं। इसलिए आवास बार्ज और जहाज अपतटीय सुविधाओं की श्रेणी में नहीं आते हैं और इसलिए ओआईएसडी पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालनों में सुरक्षा) नियम 2008 के दायरे में नहीं आते हैं।

नौवहन महानिदेशालय मर्चेट शिपिंग अधिनियम 1958 और अन्य प्रासंगिक अधिनियमों के तहत वैधानिक प्राधिकरण है। जहां तक वैधानिक जांच का संबंध है, यह शिपिंग महानिदेशालय द्वारा मर्चेट शिपिंग अधिनियम, 1958 (संशोधित) की धारा 359 के प्रावधानों के अनुसार संचालित किया जा रहा है।

इसके अतिरिक्त, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने फा. सं. 12031(11)/1/2021-ओएनजी-॥ दिनांकित 19 मई 2021 के तहत चक्रवात ताउते में ओएनजीसी जहाजों के फंस जाने की घटनाओं के क्रम की जांच करने के लिए एक तीन सदस्यीय उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) का गठन किया है जिसका नेतृत्व नौवहन महानिदेशक कर रहे हैं और संयुक्त सचिव - एमओडी अन्य सदस्य हैं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने फा. सं. 12031(11)/1/2021-ओएनजी-॥ दिनांकित 27 मई 2021 के तहत डीजी शिपिंग के अनुरोध पर एचएलसी समिति के साथ ईडी-ओआईएसडी को संबद्ध किया है। ईडी - ओआईएसडी एचएलसी के साथ बैठक और विचार-विमर्श में भाग ले रहे हैं। मसौदा रिपोर्ट तैयार करने का कार्य प्रगति पर है।

1.92 यह पूछे जाने पर की क्या ताउते चक्रवात के दौरान हुई घटनाओं का पता लगाने के लिए सरकार द्वारा नियुक्त उच्च स्तरीय समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी, मंत्रालय ने इसका सकारात्मक उत्तर दिया जब समिति ने घटना के बारे में उच्च स्तरीय समिति के निष्कर्षों के बारे में जानना चाहा, तो पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान निम्नवत जानकारी दी :

“...जो कमेटी बनी है, उसकी रिपोर्ट अभी तक नहीं आई है। वैसे तो उस कमेटी को मात्र एक ही महीने का समय दिया गया था, लेकिन उस कमेटी ने और अधिक समय मांगा क्योंकि वे बहुत डिटेल् में जा रहे हैं। बीच-बीच में उस कमेटी के मेम्बर्स के साथ हमारी मीटिंग हुई है और इसलिए उन्होंने हमें कुछ इंटेरिम एडवाइस दी है। जब 'ताउते' साइक्लोन आया था, उसके बाद ही ईस्ट कोस्ट पर भी एक साइक्लोन आया था। उससे पहले इस कमेटी ने उसके आधार पर जो ऑब्जर्वेशंस की, फिर हमने उसके आधार पर कुछ करेक्टिव एक्शन लिया। हमने मंत्रालय के साथ भी मीटिंग की और शिपिंग मंत्रालय के साथ भी की। हमने शिपिंग सेक्रेटरी के साथ मिलकर ज्वायंट मीटिंग की। उसमें कमेटी ने कुछ प्वायंट-आउट की। एक तो को-ऑर्डिनेशन प्रॉब्लम थी। जैसे शिपिंग मंत्रालय उसके लिए कंट्रोल रूम को डी.जी./शिपिंग के तहत बनाता है और उसके बाद जो-जो संस्थाएं वहां उस समय काम कर रही होती हैं, जैसे ओएनजीसी कर रही होती हैं तो उनका अपना कंट्रोल रूम होता है, तो आपस में उनकी को-ऑर्डिनेशन ठीक हो, उसके बारे में उन्होंने कहा था तो वह भी एक व्यवस्था अब कायम कर ली गई है, ताकि यह क्लैरिटी रहे।

61

जहां तक ओएनजीसी की रिस्पॉन्सिबिलिटी का सवाल है तो ओएनजीसी का कंट्रोल रूम एग्जिस्ट करता है, इसलिए ओएनजीसी की इतनी रिस्पॉन्सिबिलिटी तो है कि उसके पास यह इंफॉर्मेशन पूरी होनी चाहिए कि कितने शिप्स या वेसेल्स उसने हायर किए हैं और वे किस समय, किस समुद्र में चल रहे हैं और कितने वापस आ गए हैं और क्या वे किसी सेफ लोकेशन पर हैं या नहीं हैं। यह इंफॉर्मेशन रखना और यदि ओएनजीसी को पूरा यह विश्वास है कि अगर तूफान आने वाला है या कहीं कोई खतरा है तो वह शिप एक सेफ जगह पर पहुंच पाए, इसको एंस्योर करना इसकी जिम्मेदारी तो ओएनजीसी की ही है।

1.93 समिति ने यह जानना चाहा कि चक्रवात ताउते जैसी घटनाओं से बचने और संकट/आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली में सुधार के लिए ओएनजीसी द्वारा अपनी आंतरिक प्रणालियों और संरचनाओं को मजबूत करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“चक्रवात ताउते जैसी घटनाओं के प्रभाव से बचने के लिए ओएनजीसी द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

- ओएनजीसी ने कंपनीमें सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली का मूल्यांकन करने के लिए सुरक्षा क्षेत्र के एक प्रतिष्ठित अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार मेसर्स डीएनवी जीएल एनर्जी इंडियाप्रा. लिमिटेड को हायर किया है, जो सुरक्षा प्रबंधन में और सुधार के लिए सिफारिशें करेगा। तीन चरणों वाली यह परियोजना 18 माह की अवधि की है और इसे 6 अप्रैल 2023 तक पूरा किया जाना है। यह कार्य 7 अक्टूबर 2021 से शुरू हो गया है।
- अपतट में पोत सूचना और प्रबंधन के लिए एकल बिंदु प्राधिकरण की सुविधा हेतु (वीआईएम), ओएनजीसी के लिए संचालित सभी पोतों की समुद्री सुरक्षा की जिम्मेदारी के साथ मास्टर मेरिनर की अध्यक्षता में मुंबई में एक समुद्री प्रकोष्ठ बनाया गया है। मरीन प्रकोष्ठ सभी सूचनाओं की एकल बिंदु उपलब्धता होगी, सभी पोतों की तैनाती से पहले और बाद में और अपतटीय क्षेत्र में उनकी आवाजाही की निगरानी करेगी। यह प्रकोष्ठ ओएनजीसी के लिए संचालित सभी पोतों की समुद्री उपयोग क्षमता सुनिश्चित करेगा।
- प्रत्येक प्रकार के नौकाओंका करने के लिए पोतों के लिए अपेक्षित तकनीकी विशिष्टताओं की समी/ओएनजीसी द्वारा एक कार्यबल का गठन किया गया है। इस कार्यबल की रिपोर्ट मिलने के बाद उनकी सिफारिशों को लागू किया जाएगा।
- प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान जोखिम आधारित परामर्श जारी करने के लिए एक समान्य दिशा-पित्त किए गए हैं।निर्देश प्रख्या डीजीसीओएमएम, भारतीय नौसेना, भारतीय तटरक्षक बल, ओएनजीसी, और डीजीएच के संपर्क विवरण उनके बर्द्धन क्रम स्तरों के साथ निर्धारित किए गए हैं और क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना आरसी)पीके आपातकालीन संपर्कों में शामिल किए गए हैं। (
- इस तरह के चरम चक्रवात की स्थिति से निपटने के लिए अपतटीय रिगों और प्रतिष्ठानों के लिए आपातकालीन प्रतिक्रिया योजनाओं को संशोधित किया गया है। भारतीय नौसेना, वायु सेना और

तटस्थक बल से गठित क्षेत्रीय समन्वय समिति के परामर्श से क्षेत्रीय आकस्मिक योजना को संशोधित किया गया है।”

मौखिक साक्ष्य के दौरान ओएनजीसी द्वारा आगे यह भी बताया गया कि

“...हमने इंटरनल कमेटी बनाई है जिसमें सिस्टम एंड प्रोसिजर को देखा जाएगा। मुंबई में आर्गनाइजेशन का जो स्ट्रक्चर है, दो-तीन बार मंत्रालय के साथ मंत्रणा हो चुकी है। आज की डेट में मुंबई में तीन एसेट्स हैं। इस घटना के उपलक्ष्य में नहीं बल्कि सुधार का एक बिन्दु बनता है, इनको किसी यूनिफाइड कंट्रोल में डाला जाए। इस तरह के क्राइसिस में एक टीम की तरह वर्क करें। इसके लिए विभिन्न डायरेक्शन्स दी जा रही है। मंत्रालय के डायरेक्टर ऑफशोर का काम पहले मुंबई में ही था, अब ईस्टर्न ऑफशोर में भी हमारा प्रोजेक्ट है। लेकिन हम बेसिकली ये दो सेट-अप को ही केटर करते हैं।

..... मंत्रालय ने निर्णय लिया है कि डायरेक्टर ऑफशोर का हेडक्वार्टर मुंबई में होगा। इसके अधिकतर काम वहीं हैं। ईस्ट में भी काम है, लेकिन अधिक काम वही है”

1.94 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या मंत्रालय ने सुरक्षा पहलुओं को सुदृढ़ करने के लिए अपस्ट्रीम सेक्टर की प्रणालीगत खामियों की समीक्षा की है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

- “मई 2021 माह में चक्रवात ताउते के ठीक बाद चक्रवात 'या' के लिए जारी की गई चक्रवात चेतावनी के बाद पूर्वी तट पर बचाव कार्रवाई के सफल संचालन के लिए चक्रवात ताउते से सीखे गए सबक का उपयोग किया गया था। सभी संबंधित हितधारकों के साथ बैठकें की गईं और चक्रवात तौकता की जांच करने वाली समिति द्वारा तैयार की गयी एसओपी परिचालित की गयी और इसकी निगरानी की गई। दिसंबर, हाल ही में आए चक्रवात 2021 में 'जवाद' के दौरान एसओपी को फिर से सक्रिय किया गया था। तेल और गैस उद्योग द्वारा विशेष रूप से पिछले अनुभव के आधार पर अपतट में की गई कार्रवाई की निगरानी के लिए विभिन्न स्तरों पर समीक्षा बैठकें आयोजित की गईं। प्रणालीगत कमियों पर उच्च स्तरीय समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट और अपस्ट्रीम सेक्टर के सुरक्षा पहलुओं को और मजबूत करने के लिए सिफारिशों की समीक्षा की जा रही है और आवश्यक कार्रवाई के लिए मंत्रालय के विचाराधीन है क्योंकि ये सिफारिशें कई मंत्रालयों से संबंधित हैं।”

आगे विस्तार से बताते हुए, ओएनजीसी के प्रतिनिधियों ने यह भी बताया कि :

“... इस घटना के बाद कुछ एक्शन्स लिए गए हैं। ओएनजीसी ने प्रसिद्ध अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार डीएनवी जीएल को हायर किया है, जो पूरे सेफ्टी मैनेजमेंट का असेसमेंट करेगा। उसके रिकमेंडेशन्स आगे सेफ्टी मैनेजमेंट को इंफ्यूव करने के लिए दिए जाएंगे। यह काम 7 अक्टूबर, 2021 से शुरू हो चुका है और फरवरी, 2022 को इसकी पहली रिपोर्ट आ जाएगी और उसके बाद से इसका इंप्लीमेंटेशन किया जाएगा।

... एक मरीन सेफ्टी सेल बनाया गया है, जिसके हेड एक मास्टर मरीनर है और उनकी रिस्पॉन्सिबिलिटी सेफ्टी ऑफ आल टाइप्स ऑफ वेसल्स की है, जो कि ओएनजीसी के लिए ऑपरेट हो रहे हैं। डीप्लोयमेंट से पहले और बाद की सभी सूचनाओं की जिम्मेदारी एक ही प्राधिकरण को सौंपी गई है। सारे वेसल्स और उनकी मॉनिटरिंग की मूवमेंट के लिए भी अथॉरिटी को असाइन किया है। मरीन सेफ्टी सेल द्वारा सी वर्दीनिस के लिए भी सारे वेसल्स को चेक करने की अथॉरिटी उनको दी है। यूनिफॉर्म गाइडलाइन्स भी इश्यू की गई हैं। प्रतिकूल मौसम के दौरान जोखिम आधारित सलाह के लिए एक सेन्ट्रलाइज्ड अथॉरिटी है, जो कि सारे कॉन्टैक्ट्स, एड्रसेस को डीजीकॉम को देगी, जो कि डीजीशिपिंग का कम्प्यूनिकेशन सेन्टर है और कंट्रोल रूम है। इंडियन नेवी, इंडियन कोस्ट गार्ड, ओएनजीसी, डीजीएच और उनके एस्कलेशन लेवलस भी आइडेंटिफाई करके इमरजेंसी कॉन्टैक्ट्स में अपडेट कर दिए हैं। जब भी इस तरह की एडवाइजरीज़ दी जाती हैं तो इन सभी लोगों को इंफॉर्मेशन दी जाती है।

.... अब वेदर एडवाइजरीज़ आइएमडी से डायरेक्टली ओएनजीसी के पास आनी शुरू हो चुकी है। इमरजेंसी प्लान्स ऑफशोर रिग्स और इंस्टॉलेशन के भी सारे इमरजेंसी प्लान्स रिवाइज हो गए हैं और उनमें एक्सट्रीम साइक्लोन कंडीशन को एड्रेस किया गया है। रीजनल कंटिन्जेंसी प्लान को भी रिवाइज कर दिया गया है। रीजनल कॉर्डिनेशन कमेटी, जिसके मैम्बर्स इंडियन नेवी, एयर फोर्स और कोस्ट गार्ड से हैं, वे सबके साथ मिलकर इस कंटिन्जेंसी प्लान को एक्सट्रीम साइक्लोन कंडीशन के लिए रिवाइज कर रहे हैं। बार्जेस का जो प्री डिप्लॉयमेंट इंस्पेक्शन है, उसको आगे के लिए स्ट्रेंगथन किया गया है और अब ओएनजीसी का जो मरीन सेफ्टी सेल है, वह इसका प्री डिप्लॉयमेंट ऑडिट और इंस्पेक्शन करता है और बकायदा इसकी रिपोर्ट भी इश्यू करता है। सर, ओएनजीसी ने इंडियन मेट्रोलॉजिकल डिपार्टमेंट से भी डिस्कशन शुरू किया है। अभी जो सिस्टम है, उसके अलावा अगर वे आगे कोई एडिशन करना चाहेंगे तो उसके ऊपर भी एमओयू पर साइन करने की तैयारी चल रही है। जो ऑफशोर इंस्टॉलेशन है, उसका साइक्लोन और एडवर्स वेदर रिलेटेड रिस्क के लिए रीअसेसमेंट किया जा रहा है।

बार्ज और वेसल्स के लिए एक टास्कफोर्स गठित की गई है, जो रिक्वायर्ड टेक्निकल स्पेसिफिकेशन्स ऑफ ईच टाइप ऑफ बार्ज एंड वेसल को एक प्रारूप देगी। हाई लेवल कमेटी की जो इंटरिम रिकमेंडेशन्स आई थीं, उन पर एक्शन लिया जा चुका है और फर्दर हाई लेवल कमेटी की जो रिकमेंडेशन्स आएंगी, उनके ऊपर हम लोग एक्शन लेंगे।

1.95 यह पूछे जाने पर कि खतरनाक/जोखिम भरे स्थलों पर कर्मियों की संख्या को कम करने के लिए प्रौद्योगिकी, रोबोटिक्स या कृत्रिम बुद्धिमत्ता का उपयोग करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“ओएनजीसी ने खतरनाक/जोखिम भरे स्थलों पर कर्मियों की संख्या को कम करने के लिए कई तकनीकों और बाधाओं को स्थापित किया है।

अपतटीय प्रतिष्ठानों पर सभी प्रमुख प्रक्रिया पैरामीटर इलेक्ट्रॉनिक रूप से कर्मचारियों के लिए उपलब्ध हैं। इसलिए मापदंडों को नोट करने के लिए नियमित आधार पर भौतिक अवलोकन कम किया जाता है।

एससीएडीएप्रणाली के माध्यम से कुओं को दूर से बंद किया जा सकता है जिससे कुओं को बंद करने के लिए मानवीय हस्तक्षेप कम हो जाता है।

महत्वपूर्ण स्थानों पर सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं जो क्षेत्र को लगातार स्कैन कर सकते हैं और कर्मचारियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उन पर नजर रख सकते हैं।

ओएनजीसी क्षेत्र के डिजिटलीकरण जैसे कई तकनीकी हस्तक्षेपों को आगे बढ़ा रहा है/योजना बना रहा है जिससे खतरनाक/जोखिम भरे स्थलों पर जनशक्ति में और कमी आ सकती है “

1.96 समिति ने यह भी जानना चाहा की पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जांच/अन्वेषण की क्या प्रक्रिया है, पोत परिवहन मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने बताया कि:

“जितने भी जहाजों में इन्सिडेन्ट्स होते हैं, चाहे उनमें एक आदमी की डेथ हुई हो या इन्जरी हुई हो, सभी इन्सिडेन्ट्स का प्रीलिमिनरी इन्वेस्टिगेशन होता है, जो मर्चेंट शिपिंग ऐक्ट में होता है। इन सारे जहाजों का भी प्रीलिमिनरी इन्वेस्टिगेशन हो रहा है। यह बहुत ज्यादा टेक्निकल इन्वेस्टिगेशन होता है। उसमें बहुत सारे कैलकुलेशन किए जाते हैं, उसके बाद नतीजा निकलता है कि ऐक्चुअली इसमें क्या गलती हुई थी। हमलोग प्रीलिमिनरी इन्वेस्टिगेशन की रिपोर्ट हर साल कम्पाइल करके अपने सभी ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट्स को भी भेजते हैं, ताकि उनको पता रहे कि क्या-क्या गलतियां हुई हैं और वे रीपीट न हो सकें”।

### सुरक्षा लेखा परीक्षा और निरीक्षण रिपोर्ट

1.97 समिति बार्ज पी-305 की तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी के बारे में जानना चाहती थी, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

ओएनजीसी ने मैसर्स इंडियन रजिस्टर ऑफ शिपिंग (मैसर्स आईआरएस) को तृतीय पक्ष निरीक्षण (टीपीआई) एजेंसी नियुक्त किया।

1.98 तृतीय पक्ष निरीक्षण और प्रमाणन एजेंसी की भूमिका को विस्तार से बताते हुए , ओएनजीसी के प्रतिनिधियों ने निम्नवत बताया :

“.....मेरीन सेफ्टी का इश्यु बहुत कॉम्प्लेक्स है। इसके लिए हर चीज देखनी होती है, यानी सर्टिफिकेशन है तो अलग तरह का इंजीनियर एक्सपर्टीज़ चाहिए, वैसल्स आदि के लिए अलग तरह के एक्सपर्टीज़ चाहिए इसलिए, उस विशेष पोत पर किसी व्यक्ति को किस प्रकार की भूमिका निभाने की आवश्यकता है, इस पर निर्भर करते हुए, ईआईएल एक प्रमाणित एजेंसी है, सीईआईएल के लोग भी वहां रहते हैं, जिनका स्पेसिफिक रोल रहता है, आईआरएस डैक अफसर रहता है, इस तरह के पांच



आदमी ओएनजीसी वैसल्स के रिप्रेजेंटेटिव के रूप में रहते हैं। यहां जो भी सुझाव दिए जाएंगे, हम उन पर इम्प्लीमेंट करने की कोशिश करेंगे। यह बहुत स्पेशलाइज्ड सब्जेक्ट है, इसलिए इसमें ओएनजीसी के अंदर इतनी कैपेबिलिटी क्रिएट कर पाना मुश्किल होगा। यदि हम इंडियन रजिस्टर ऑफ शिपिंग और सर्टिफिकेशन एजेंसी से लेते हैं, तो हमेशा कम्फर्ट लैवल बेहतर रहेगा। हमें जो भी सुझाव दिए जाएंगे या जो कमेटी बनी है, सुझाव देगी, उसी हिसाब से कार्य किया जाएगा। हमें इसमें कोई दिक्कत नहीं है। हमारा आज की तारीख में मानना है, वे सबसे अधिक सक्षम हैं और इसे पेशेवर रूप से संभालने के लिए बहुत कुशल हैं। हमारे लोग एडमिनिस्ट्रेटिव और कांटेक्चुअल रूप में उनसे सदा जुड़े रहते हैं और बात करते रहते हैं”।

1.99 समिति ने यह जानना चाहा कि वर्तमान अवधि के लिए परिनियोजन हेतु बार्ज पी-305 को कब प्रमाणित किया गया था और यह उल्लेख करें कि किस एजेंसी ने इसे प्रमाणित किया और ऐसे कार्यों के लिए ओएनजीसी का जिम्मेदार अधिकारी कौन है मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

“वर्तमान अवधि के लिए परिनियोजन हेतु बार्ज को दिनांक 4.11.2020 को प्रमाणित किया गया था। सीईआईएल, आईआरएस ने पीएपीए -305 की तैनाती को सक्षम करते हुए एचएसई संपरीक्षा टिप्पणियों के अनुपालन को प्रमाणित किया है”

1.100 समिति ने यह जानना चाहा कि किस प्रमाणन एजेंसी ने बार्ज पी-305 में अपने सुरक्षा अधिकारी को तैनात किया था, साथ ही अधिकारी का विवरण दें मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

" ओएनजीसी द्वारा नियुक्त प्रमाणन एजेंसी सीईआईएल थी जिसने बार्ज पी-305 पर सुरक्षा अधिकारी तैनात किया है। सुरक्षा अधिकारी का नाम: स्वर्गीय श्री अर्जुन एम.टी.

1.101 समिति ने यह जानना चाहा कि ओएनजीसी द्वारा बार्ज पी-305 पर सुरक्षा संपरीक्षा कब की गयी थी इसके अलावा, बार्ज पी-305 तृतीय पक्ष निरीक्षण (टीपीआई) एजेंसी के माध्यम से नियुक्त ऑन बोर्ड मास्टर मेरिनर के बारे में विवरण प्रस्तुत करें मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“अपतट पर परिनियोजन से पहले दिनांक 23.10.2020 को पी-305 की सुरक्षा संपरीक्षा की गई थी। मास्टर मेरिनर का नाम: टीपीआई मेसर्स आईआरएस के कप्तान अमित एस देशपांडे।”

1.102 यह पूछे जाने पर कि पिछले पांच वर्षों के दौरान सुरक्षा के लिए कितने बार्ज और पोतों की संपरीक्षा की गयी है और इनकी कमियों को दूर करने के लिए क्या सुधारात्मक कार्रवाई की गई है , मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“पिछले पांच वर्षों में, 168 बार्ज सुरक्षा संपरीक्षाएं आयोजित की गयीं। अपतटीय स्थानों पर तैनात सभी जहाजों के लिए, टीम द्वारा एक संयुक्त सुरक्षा संपरीक्षा आयोजित की जाती है जिसमें ओएनजीसी के प्रतिनिधि, ओएनजीसी की प्रमाणन एजेंसी सुरक्षा अधिकारी, ओएनजीसी की तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी मास्टर मेरिनर और संविदाकार के प्रतिनिधि शामिल होते हैं।

प्रत्येक बार्ज की सुरक्षा संपरीक्षा एक मानक जॉच सूची (चेकलिस्ट) के सापेक्ष की जाती है जिसमें सभी वैधानिक और साथ ही परियोजना की आवश्यकता शामिल होती है। उस संपरीक्षा के दौरान की गयी टिप्पणी के लिए सुधारात्मक उपाय करना होता है जो बार्ज विशिष्ट होता है और महत्वपूर्ण अनुपालनाओं पर काम किया जाता है और अपतट में नियोजित किए जाने से पूर्व उन्हें पूरा करना होता है। अन्य सामान्य अनुपालन पर अपतटीय अभियान के दौरान काम चालू रहता है और पूरा किया जाता है। इसके अलावा, ऑन-बोर्ड प्रमाणन एजेंसी सुरक्षा अधिकारी और तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी डेक अधिकारी पूरे अपतटीय अभियान में सुरक्षित कार्य, स्वास्थ्य और स्वच्छता की निगरानी करते हैं।

ओएनजीसी ने जहाजों के सुरक्षा निरीक्षण के लिए एक तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) मेसर्स एबीएसआईवी (अमेरिकन ब्यूरो ऑफ शिपिंग इंडस्ट्रियल वेरिफिकेशन) को काम पर रखा है। सभी वैधानिक आवश्यकताओं के साथ-साथ तकनीकी विशिष्टताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए किराए पर लेने के समय सभी पोतों का निरीक्षण किया जाता है। इसके अलावा सभी पोतों का हर बार न्हावा आने पर निरीक्षण किया जाता है। जहाज को प्रचालन के लिए तभी मंजूरी दी जाती है जब उसे समुद्र में चलने योग्य पाया जाता है और सभी मशीनरी/उपकरण परिचालन की स्थिति में होते हैं। किसी भी कमी के मामले में, जहाजों को दोषों के सुधार तक डाउनटाइम के तहत रखा जाता है। एक बार दोष ठीक हो जाने के बाद, सर्वेक्षक पोत को सत्यापित करता है और अनापत्ति प्रदान करता है।

1.103 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी जहाजों की प्रचालनात्मक समुद्र उपयोग योग्यता की निगरानी के लिए कोई प्रणाली और प्रक्रिया है मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"ओएनजीसी के पास यह सुनिश्चित करने के लिए सुपरिभाषित प्रणालियां और प्रक्रिया है जो यह सुनिश्चित करती हैं कि तैनात पोत, पोत की प्रचालनात्मक समुद्री उपयोग योग्यता के संबंध में सभी निर्धारित मानदंडों को पूरा करता है।

ओएनजीसी परियोजनाओं में तैनात सभी पोत समुद्र में जीवन की सुरक्षा के लिए अंतर्राष्ट्रीय करार (सोलास), (1974) विनियमों के अनुसार जीवन रक्षक उपकरण/अग्निशमन उपकरण (एलएसए/एफएफए) के प्रावधान का अनुपालन करते हैं।

अपतटीय परियोजनाओं के लिए बार्ज/जहाजों को सुपरिभाषित उचित मौसम की स्थिति के दौरान तैनात किया जाता है। अपतटीय परियोजनाओं के लिए बार्ज/पोत (i) वर्गीकरण एजेंसियों द्वारा श्रेणी प्रमाण-पत्र (ii) आईएसपीएसकोड (इंटरनेशनल शिप एंड पोर्ट फैसिलिटीज सिक्योरिटी) (iii) एमएआरपीओएल, (v) सोलास (iv) जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस (जीटीएल) / निर्दिष्ट अवधि लाइसेंस (एसपीएल) (v) ध्वज की आवश्यकता का अनुपालन करते हैं।

ओएनजीसी डोमेन विशेषज्ञों पर निर्भर करता है अर्थात्, मास्टर मेरिनर के साथ-साथ डेक अधिकारी परियोजना कार्य के लिए एलएसटीके संविदाकार द्वारा चार्टर्ड बार्जों / पोतों के समुद्री पक्ष निरीक्षण / निगरानी करने के लिए तीसरे पक्ष की निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) के माध्यम से लगे हुए हैं।

अपतटीय स्थानों पर तैनात सभी जहाजों के लिए, टीम द्वारा एक संयुक्त सुरक्षा संपरीक्षा आयोजित की जाती है जिसमें ओएनजीसी के प्रतिनिधि, ओएनजीसी की प्रमाणन एजेंसी सुरक्षा अधिकारी, ओएनजीसी की तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी मास्टर मेरिनर और संविदाकार प्रतिनिधि शामिल होते हैं। संपरीक्षा के दौरान यह सत्यापित किया जाता है कि अपेक्षित प्रचालन करने के लिए बार्ज के पास समुद्र में अपनी तैनाती की फिटनेस या समुद्री योग्यता के लिए आवश्यक सभी अपेक्षित वैधानिक प्रमाण पत्र मौजूद हैं।

अपतट पर तैनाती से पहले दिनांक 23.10.2020 को पी-305 की सुरक्षा लेखापरीक्षा की गई थी। उपर्युक्त टीम द्वारा लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर हस्ताक्षर किए गए थे और इसका अनुपालन/समापन संलग्न है।

**1.104 दौरा, निरीक्षण और संविदा की शर्तों और अन्य कानूनों के अनुपालन की निगरानी के संबंध में ओएनजीसी के अधिकारियों की जिम्मेदारियों के विवरण सहित पिछले एक वर्ष के दौरान किए गए निरीक्षणों की संख्या उपलब्ध कराने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:**

“अपतटीय एलएसटीके निर्माण परियोजनाओं के निष्पादन के लिए, ओएनजीसी के पास प्रत्येक परियोजना के लिए अलग अलग परियोजना दल हैं। परियोजना प्रबंधक, परियोजना समन्वयक और परियोजना इंजीनियरों की उनकी टीम एलएसटीके संविदाकारों, तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी, और प्रमाणन एजेंसी और अन्य हितधारकों सहित सभी हितधारकों के साथ नियमित आधार पर बातचीत करती है और संविदा के नियमों और शर्तों के अनुसार परियोजनाओं को पूरा करने के लिए उनके साथ समन्वय करती है।

ओएनजीसी वैधानिक ध्वज (एमएमडी या मान्यता प्राप्त संगठनों के माध्यम से), ओआईएसडी और वर्ग सर्वेक्षण / निरीक्षण (एबीएस, आईआरएस, डीएनवी आदि के रूप में) के अलावा अपने स्वयं के अधिकारियों के साथ-साथ पैनल में शामिल टीपीआई के माध्यम से निरीक्षण, सर्वेक्षण, संपरीक्षा आदि करता है। ये सर्वेक्षण आईएमओविनियमों (सोलास, मारपोलआदि), एमएसअधिनियम, इस अधिनियम के तहत बनाए गए नियमों और अन्य अधिनियमों / ध्वज राज्य के नियमों के अनुसार किए जाते हैं।

संविदा की शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, ओएनजीसी तृतीय पक्ष प्रमाणन एजेंसी (टीपीसीए) और तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) को नियुक्त करता है, जो विभिन्न कार्य स्थल अर्थात् डिजाइन सेंटर, विक्रेता परिसर, निर्माण परिसर और अपतटीय निर्माण बार्जों में परियोजना की आवश्यकता के अनुसार पूरे परियोजना चक्र में तैनात किए जाते हैं।

इस मामले में, ओएनजीसी ने टीपीआई प्रतिनिधि नियुक्त किया और निरंतर निरीक्षण और निगरानी के लिए बार्ज (पी-305) पर उन्हें लगातार तैनात किया गया था।”

**1.105** समिति ने यह जानना चाहा कि क्या मौसम की चेतावनी मिलने के बाद चक्रवात के प्रभाव का सामना करने के लिए पोतों की ताकत/क्षमता का पता लगाने के लिए कोई निरीक्षण किया गया था तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“जैसा कि पहले कहा गया था, चक्रवात ताउते के दौरान, सभी जहाजों को सुरक्षित स्थानों पर जाने की सलाह दी गई थी। चक्रवात की गंभीरता का आकलन और पोत और कर्मियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उठाए जाने वाले परिणामी कदम बार्ज मास्टर में निहित हैं। ओएनजीसी के पास बार्ज मास्टर द्वारा किए गए मूल्यांकन के संबंध में जानकारी उपलब्ध नहीं है।”

1.106 बार्जों के पर्यवेक्षण/निगरानी के लिए नियुक्त ओएनजीसी के अधिकारियों की भूमिका और जिम्मेदारी सहित जिन अधिकारियों को इन बार्जों की सुरक्षा की जिम्मेदारी सौंपी गई थीं उनका विवरण देने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी के माध्यम से बार्जों के पर्यवेक्षण/निगरानी के लिए डेक अधिकारी की नियुक्ति करता है। डेक अधिकारी के पास न्यूनतम सेकेंड मेट (विदेशी (एफजी) या नियर कोस्टल वेसल (एनसीवी)) के रूप में योग्यता प्रमाणपत्र होना चाहिए जो शिपिंग महानिदेशक (डीजी शिपिंग) द्वारा जारी किया गया हो या स्वतंत्र निगरानी अधिकारी के रूप में कम से कम 2 वर्षों के ऑनबोर्ड अनुभव के साथ डीजी शिपिंग द्वारा अनुमोदित/समर्थित योग्यता का समकक्ष प्रमाण पत्र होना चाहिए।

मुख्य भूमिकाएं और जिम्मेदारियां नीचे सूचीबद्ध की गयीं हैं:

- ओएनजीसी के समुद्री संचालन नियमावली का अनुपालन सुनिश्चित करना
- अनुमोदित एंकर-हैंडलिंग योजना के निष्पादन की ऑन-साइट निगरानी करना
- निर्माण/अन्य परियोजना संबंधी गतिविधियों में संलग्न न होने पर बार्जों/पोतों की सुरक्षित स्थिति/एंकरिंग सुनिश्चित करना
- स्वीकृत एंकर पैटर्न के संबंध में एंकरों की वास्तविक स्थिति की जांच करना
- किसी भी एंकर ड्रैग या ओएनजीसी एंकर हैंडलिंग नीति के किसी भी उल्लंघन की रिपोर्ट बनाना
- अपतटीय परिचालनों की सुरक्षा में सुधार के लिए ओएनजीसी द्वारा सौंपे गए आवश्यक समझे जाने वाले कोई अन्य कार्य”

1.107 समिति यह जानना चाहती है कि क्या अपतट पर तैनात कर्मियों को आपदाओं/आपात स्थिति से निपटने के लिए कोई प्रशिक्षण प्रदान किया गया है साथ ही ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए क्या सक्रिय उपाय किए जाने चाहिए, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

“अपतट पर तैनाती के लिए पूर्वापेक्षा के भाग के रूप में, व्यक्तियों को निम्नलिखित प्रशिक्षणों से गुजरना पड़ता है:

1. व्यक्तिगत समुद्र जीवन रक्षा प्रशिक्षण
2. आग की रोकथाम और अग्निशमन
3. बुनियादी प्राथमिक चिकित्सा प्रशिक्षण
4. हेलीकाप्टर अंडरवाटर इग्रेस प्रशिक्षण (एचयूईटी; हेलीकाप्टर से यात्रा करने वाले कर्मियों के लिए)।

ओएनजीसी ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए निम्नलिखित सक्रिय कदम उठा रही है:

- मौसम पूर्वानुमान और निगरानी के लिए प्रणाली की समीक्षा : चक्रवात ताउते की पृष्ठभूमि में, ओएनजीसी ने मौसम विज्ञान के महानिदेशक, आईएमडी के साथ हमारे पश्चिमी और पूर्वी अपतटीय क्षेत्रों के लिए विशिष्ट मौसम और चक्रवात पूर्वानुमान प्रदान करने हेतु चर्चा की और एक समझौता ज्ञापन के मसौदे पर चर्चा की जा रही है।
- अपतट में पोत सूचना और प्रबंधन के लिए एकल बिंदु प्राधिकरण: ओएनजीसी द्वारा संचालित सभी जहाजों की समुद्री सुरक्षा की जिम्मेदारी के साथ मास्टर मेरिनर की अध्यक्षता में समुद्री प्रकोष्ठ बनाया गया है। मरीन प्रकोष्ठ सभी पोतों की तैनाती से पहले और बाद में सभी सूचनाओं की एकल बिंदु उपलब्धता होगी और अपतट में उनकी आवाजाही की निगरानी करेगा।
- एसओपी, ईआरपी, डीएमपी और ब्रिजिंग दस्तावेजों की समीक्षा: इन दस्तावेजों की समीक्षा की जा रही है ताकि कमियों की पहचान की जा सके और चक्रवात आपातकालीन प्रतिक्रिया को उपयुक्त रूप से संबोधित किया जा सके।

1.108 समिति यह जानना चाहती है कि क्या ऑनसाइट प्रशिक्षण केन्द्रों पर प्रधान कर्मचारी के लिए प्रधान नियोक्ता द्वारा संविदा कर्मचारियों/श्रमिकों का प्रशिक्षण सुनिश्चित किया जाता है, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

"ओएनजीसी यह सुनिश्चित करता है कि अपतट पर तैनात सभी संविदात्मक व्यक्ति अभिशामन, समुद्र में जीवन रक्षा और अन्य अनिवार्य सुरक्षा के साथ-साथ परिचालन प्रशिक्षण में पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित हों।

गैर-कर्मचारी झूटी पास जारी करने से पहले सुरक्षा अनुभाग द्वारा क्रेडेंशियल्स / प्रमाण पत्र सत्यापित किए जाते हैं, जो अपतटीय यात्रा के लिए अनिवार्य हैं।"

1.109 समिति यह जानना चाहती है कि क्या वास्तविक समय में पोतों/बाजों की निगरानी के लिए सीसीटीवी कैमरों के माध्यम से लाइव फीड जैसी कोई प्रणाली है ताकि घटनाओं को ऑडियो विजुअल प्रारूप में ठीक से प्रलेखित किया जा सके, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

"दृश्य-श्रव्य प्रारूप में घटनाओं को अभिलेखित करने के लिए वास्तविक समय में पोत/बाज की निगरानी के लिए कोई प्रणाली नहीं है। हालांकि, सभी पोतों/बाजों में स्वचालित पहचान प्रणाली (एआईएस) होती है जिसके द्वारा जहाजों के स्थान वास्तविक समय में उपलब्ध होते हैं।"

1.110 समिति यह जानना चाहती है कि अपतटीय प्लेटफार्मों पर जहाजों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ओएनजीसी के पास किस प्रकार के निगरानी तंत्र उपलब्ध हैं मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"परियोजना एचएसई मैनुअल' जिसमें एलएसटीके संविदाकार की एचएसई नीति और ओएनजीसी समुद्री प्रचालन मैनुअल और क्षेत्रीय आकस्मिक योजना शामिल है, परियोजना जीवन चक्र के दौरान सुरक्षा का पालन करने के लिए दिशानिर्देश के रूप में उपयोग किया जाता है। एलएसटीके

संविदाकारमुख्य रूप से एचएसई मैनुअल का पालन सुनिश्चित करने और साइट पर इसके कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार है।

अपतटीय परियोजनाओं के लिए बार्जों/पोतों को अच्छे मौसम के दौरान तैनात किया जाता है। अपतटीय परियोजनाओं के लिए बार्ज/पोत (i) वर्गीकरण एजेंसियों द्वारा श्रेणी प्रमाणपत्र (ii) आईएसपीएस कोड (अंतर्राष्ट्रीय जहाज और बंदरगाह सुविधाएं सुरक्षा) (iii) मारपोल, (v) सोलास (iv) सामान्य व्यापार लाइसेंस (जीटीएल) / निर्दिष्ट अवधि लाइसेंस (एसपीएल) (v) फ्लैग अपेक्षा का अनुपालन करते हैं और उनकी कसौटियों को पूरा करते हैं।

भारत सरकार के विभिन्न प्राधिकरणों, जैसे, रक्षा मंत्रालय की अनापत्ति, आयातित पोतों के लिए डीजीएच की अनापत्ति (अनिवार्यता प्रमाण-पत्र), नौसेना सुरक्षा अनापत्ति (एनएससी) जैसी आवश्यक मंजूरी मिलने के बाद ही बार्ज / पोतों को नियोजित किया जाता है।

अपतट पर परिनियोजन से पहले बार्ज की सुरक्षा संपरीक्षा की जाती है जो कार्य के मौसम के लिए वैध होती है। सुरक्षा संपरीक्षा टीम द्वारा नए सिरे से सुरक्षा संपरीक्षा की जाती है, जब इसे अगले कार्य सत्र के लिए पेश किया जाता है। सुरक्षा संपरीक्षा टीम का नेतृत्व ओएनजीसी द्वारा नियुक्त मास्टर मेरिनर द्वारा किया जाता है, जिसे तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) के माध्यम से नियुक्त किया जाता है। अपतट पर इसकी तैनाती के बाद बार्ज पर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, अनुमोदित एंकर हैंडलिंग योजना के निष्पादन, ओएनजीसी समुद्री प्रचालन मैनुअल का अनुपालन सुनिश्चित करने, यथा स्थिति सर्वेक्षण करने इत्यादि के लिए ओएनजीसी द्वारा अपनी प्रमाणन एजेंसी के माध्यम से बार्ज पर एक सुरक्षा अधिकारी और अपनी तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी के माध्यम से बार्ज में एक डेक अधिकारी को तैनात किया जाता है।

मॉक ड्रिल का उपयोग विशिष्ट कर्मियों और टीमों को प्रक्रियाओं को पूरा करने और किसी भी आपातकालीन उपकरण के उपयोग, संचालन या संचालन में निर्देश देने के लिए किया जाता है जो भी उपयुक्त हो। मॉक ड्रिल में मैन ओवर बोर्ड, फायर ड्रिल, गैस रिसाव और प्लेटफॉर्म निकासी ड्रिल सहित विभिन्न प्रकार के ड्रिल शामिल हैं, लेकिन इन तक सीमित नहीं है। फील्ड में पी-305 की तैनाती के बाद 11 मॉक ड्रिल और 182 टूल बॉक्स टॉक आयोजित किए गए थे ताकि कर्मियों किसी भी संकट और आपातकालीन स्थितियों से निपटने के लिए तैयार रहें। "

1.111 कई मीडिया प्रकाशनों ने रिपोर्ट किया है कि , बार्ज पी-305 में जीवन रक्षक जैकेट और राफ्ट पंचर पाए गए। इस संबंध में, समिति ने पिछले एक वर्ष के दौरान किए गए निरीक्षणों के संबंध में विस्तृत रिपोर्ट मांगी, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया है :

"मैसर्स सिंह हिंदुस्तान मरीन प्राइवेट लिमिटेड(डीजी शिपिंग द्वारा एलएसए / एफएफए के लिए अनुमोदित सर्विस स्टेशन) द्वारा दिनांक 01.09.2021 की स्थिति के अनुसार किए गए जीवन बेड़ा के निरीक्षण के संबंधी रिपोर्ट संलग्न किया गया है। सेवा प्रमाणपत्र सर्वेक्षण की तिथि से 12 महीने के लिए वैध है।

1.112 समिति को यह भी पता चला है कि बार्ज पी-305 में आवाजाही के लिए स्व-संचालित इंजन नहीं था। इस संबंध में, समिति ने आपदा से पहले और बाद में इसके कार्य निष्पादन का विवरण मांगा है, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

"बार्ज पी305 एमओडीयू (मोबाइल ऑफशोर ड्रिलिंग यूनिट) वर्ग के अनुसार स्वीकृत एक आवास कार्य बार्ज था। बार्ज स्व-संचालित नहीं है और इसमें टोइंग, एंकर हैंडलिंग और इन्फिल्ड मूवमेंट के लिए एक टग बोट है और यह मानक उद्योग प्रथा के अनुसार है। बार्ज पी-305 में टग बोट के रूप में नोव था जो आपदा से पहले और बाद में हमेशा क्षेत्र में बार्ज के साथ उपलब्ध रहता है।

दिनांक 28.06.2021 को आयोजित समिति की बैठक के दौरान इस विषय पर एक प्रस्तुतिकरण दिया गया जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि बार्ज पी-305 से आठ लंगर जुड़े हुए थे और सभी उच्च हवा गति की तीव्रता और विशाल लहरों के कारण एक के बाद एक टूटते चले गए थे। "

1.113 समिति यह जानना चाहती है कि जब पी-305 के आठ एंकर टूट गए थे तब क्या एंकरिंग प्रबंधन तंत्र था, मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया है :

" खराब मौसम की स्थिति में ओएनजीसी की एंकर हैंडलिंग नीति के अनुसार, एएचटी (एंकर हैंडलिंग टग) को एंकर पर भार कम करने और एंकर पर किसी भी संभावित ड्रैग को कम करने के लिए बार्ज की टो लाइन से जोड़ा जाना है।"

1.114 जब एंकरों की परीक्षण रिपोर्ट के बारे में पूछा गया कि एंकरों को 2004 में प्रमाणित किया गया था और क्या हाल ही में कोई परीक्षण किया गया था, तो मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

"जहाजों की ड्राई डॉकिंग के दौरान एंकरों का निरीक्षण किया जाता है और इस संबंध में कोई अलग प्रमाण पत्र जारी नहीं किया जाता है। जहाज का अंतिम ड्राई-डॉक जुलाई 2019 में दुबई में किया गया था। श्रेणी की आवश्यकताओं के अनुसार ड्राई-डॉक अंतराल 5 वर्ष से अधिक नहीं है।"

1.115 बार्ज पी-305 पर तैनात तकनीकी विशेषज्ञों/समुद्री इंजीनियरों के नियोजन के अनुबंध की शर्तों और प्रावधानों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत जानकारी दी :

"अपतटीय निर्माण परियोजनाओं को ईपीसी (इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण) के आधार पर एलएसटीके (लंप सम टर्न की) संविदाकार नियुक्त करके निष्पादित किया जाता है। परियोजना को क्रियान्वित करने के लिए जहाज पर तकनीकी विशेषज्ञों/समुद्री इंजीनियरों को हायर और नियोजन एलएसटीके संविदाकार द्वारा किया जाता है। करार की शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, ओएनजीसी तृतीय पक्ष प्रमाणन एजेंसी (टीपीसीए) और तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) को नियुक्त करती है, जिन्हें परियोजना की आवश्यकता के अनुसार बार्जों/पोतों पर तैनात किया जाता है।

1.116 हादसे के दिन बार्ज पी-305 पर सवार तकनीकी विशेषज्ञों की संख्या के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

"दुर्घटना के दिन परियोजना कार्य निष्पादन के लिए कुल 21 तकनीकी विशेषज्ञ पी-305 पर तैनात थे। ओएनजीसी द्वारा नियुक्त तकनीकी विशेषज्ञ(5 नग): सीईआईएल - 2 नग, ईआईएल - 1, आईआरएस - 2. एफकॉन्स द्वारा नियुक्त तकनीकी विशेषज्ञ (16 नग): फुग्रो - 2, बाउसटैड - 1 और एफकॉन्स - 13. उपर्युक्त के अलावा, पीएपीएए शिपिंग के 23 समुद्री कू भी बार्ज पर मौजूद थे।

1.117 समिति यह जानना चाहा है कि क्या ओएनजीसी के अधिकारियों ने पी305 की दिनांक 23.10.2020 की सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट पर हस्ताक्षर किए हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी : "एक नियमित अभ्यास के रूप में, बार्ज की सुरक्षा लेखा परीक्षा अपतटीय पर तैनाती से पहले की जाती है जो एक वर्किंग सीजन के लिए मान्य है। यह सुरक्षा लेखा परीक्षा दल द्वारा की जाने वाली एक भौतिक लेखा परीक्षा है जिसमें ओएनजीसी के प्रतिनिधियों में , ओएनजीसी की प्रमाणन एजेंसी सुरक्षा अधिकारी, ओएनजीसी की तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी मास्टर मेरिनर और ठेकेदार शामिल हैं।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एक अन्य पोत, एमवी गुडमैन का भौतिक ऑडिट 18.09.2020 को किया गया था जिसमें ओएनजीसी के अधिकारियों सहित पोत के पूरे चालक दल को कोविड संक्रमण हो गया था।

इसलिए, अपतटीय पर कोविड के प्रसार से बचने के लिए, 2 अधिकारियों की टीम के साथ भौतिक लेखा परीक्षा जारी रखा गया था, जिनके पास मुख्य योग्यता है (थर्ड पार्टी सेफ्टी ऑफिसर और मास्टर मेरिनर) और बाकी टीम वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से लेखा परीक्षा में शामिल हुई।

चूंकि ओएनजीसी की टीम वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के माध्यम से लेखा परीक्षा में शामिल हुई थी, इसलिए ओएनजीसी के अधिकारियों द्वारा सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे, हालांकि, ओएनजीसी द्वारा रिपोर्ट को स्वीकार कर लिया गया था और इसके अनुपालन के लिए लम्प सम टर्नकी (एलएसटीके) ठेकेदार को सूचित किया गया था।

1.118 समिति बार्ज पी -305 की सुरक्षा और संरक्षा में ओआईएसडी की भूमिका और पी -305 पर पिछले तीन वर्षों में ओआईएसडी द्वारा आयोजित किसी भी सुरक्षा लेखा परीक्षा के बारे में जानना चाहा है , मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी ।

"ओआईएसडी को तेल क्षेत्र (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1948 के तहत तैयार किए गए 18 जून, 2008 के भारत के राजपत्र एसओ संख्या 1502 (ई) के माध्यम से पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालनों में सुरक्षा) नियम 2008 में निर्धारित शक्तियों और कार्यों का उपयोग करने के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में अधिसूचित किया गया है। उक्त नियम, 2008 का उद्देश्य पेट्रोलियम और



प्राकृतिक गैस के अन्वेषण और दोहन में लगी अपतटीय सुविधाओं में सुरक्षा के विनियमन और उससे संबंधित मामलों के लिए है।

1.119 एमओपीएनजी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान , अपतटीय सुविधाओं में ओआईएसडी की भूमिका के बारे में आगे विस्तार से निम्नवत बताया :

"...जो ऑयल इंडिया सेफ्टी डायरेक्टरेट है, यह मंत्रालय के अधीन काम करती है और यह सेफ्टी के मापदंडों को बनाती है और उसके बाद वह जगह-जगह उसकी इंस्टॉलेशंस पर जाकर उनकी इंस्पेक्शन करती है। जो वेसेल्स और शिप्स हायर होते हैं, उनके लिए डायरेक्टरेट ऑफ शिपिंग हैं। उनके यहां से उनकी मॉनिटरिंग होती है क्योंकि उनके लिए उसका टेक्निकल डिपार्टमेंट वह है। जो ऑयल रिलेटेड काम हैं, उसके लिए हमारा मंत्रालय है, पर शिपिंग के लिए शिपिंग मंत्रालय है। इसलिए उसकी टेक्निकल नॉलेज ज्यादा शिपिंग मंत्रालय और उनकी जो एजेंसीज हैं, सारी कार्यवाही वहीं होती है। परन्तु, चूंकि ओएनजीसी शिप्स को यूज करने वाली एक बहुत बड़ी संस्था है। वेस्ट कोस्ट पर हमें बताया गया था कि इस प्रकार की जो शिप्स हायर होती हैं, यूज होती हैं, उनमें लगभग 40 प्रतिशत काम ओएनजीसी का ही होता है। इसलिए ओएनजीसी को भी इसके बारे में ठीक नॉलेज हो और ठीक समझ हो, यह आवश्यक है।"

1.120 समिति यह जानना चाहा है कि क्या तटवर्ती स्थानों पर तैनात पोतों के लिए कोई संयुक्त सुरक्षा लेखा परीक्षा की जाती है, मंत्रालय ने अपने लिखित में उत्तर निम्नवत बताया:

"एक नियमित अभ्यास के रूप में, बार्ज की सुरक्षा लेखा परीक्षा अपतटीय पर तैनाती से पहले की जाती है जो वर्किंग सीज़न के लिए मान्य है। सुरक्षा लेखा परीक्षा दल में ओएनजीसी के प्रतिनिधि, ओएनजीसी की प्रमाणन एजेंसी सुरक्षा अधिकारी, ओएनजीसी की थर्ड पार्टी इंस्पेक्शन एजेंसी मास्टर मेरिनर और ठेकेदार की एचएसई टीम शामिल है।"

1.121 जब उनसे एकीकृत सुरक्षा बोर्ड बनाने में बाधाओं के बारे में पूछा गया क्योंकि अपतटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और संरक्षा में शामिल एजेंसियों की बहुलता है, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी :

"पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय (एमओपी एंड एनजी) ने सचिवों की समिति (सीओएस) के समक्ष एक पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग सुरक्षा बोर्ड (पीएनजीआईएसबी) के गठन के लिए एक प्रस्ताव लाया है। सभी हितधारकों के साथ विचार-विमर्श के बाद, सीओएस ने 19.08.2016 को आयोजित बैठक में, अन्य बातों के साथ-साथ, सिफारिश की कि मौजूदा नियामक एजेंसियों / निकायों को मजबूत करने के लिए एक नए संगठन के निर्माण के लिए प्राथमिकता दी जा सकती है। तत्पश्चात्, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अलावा हितधारकों अर्थात् श्रम और रोजगार मंत्रालय (खान सुरक्षा महानिदेशालय, डीजीएमएस का प्रशासन), वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग (पेट्रोलियम और विस्फोटक सुरक्षा संगठन, पीईएसओ का प्रशासन) के बीच अंतर-मंत्रालयी बैठकें आयोजित की गईं, ताकि पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के अलावा,

सुरक्षा संबंधी पहलुओं को प्रशासित करने के लिए पेट्रोलियम उद्योग एक ही निकाय के विचार के अभिसरण पर पहुंच सकें। एमओपी एंड एनजी ओआईएसडी और पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी) के दायरे के बीच ओवरलैप को हटाकर तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) को मजबूत कर रहा है, जोकि दोनों इसके प्रशासनिक नियंत्रण में हैं और वर्तमान में किसी नए बोर्ड के गठन की योजना नहीं है।"

1.122 समिति ने बार्ज पी-305 की घटना के बाद ओएनजीसी प्रतिष्ठानों में सुरक्षा बढ़ाने की दिशा में उठाए गए कदमों के बारे में जानना चाहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"सुरक्षा पद्धतियों, प्रक्रियाओं और विनियमों का पालन ओआईएम / कैप्टन / बार्ज मास्टर की जिम्मेदारी है। निगरानी और अनुपालन सुनिश्चित करना प्रत्येक स्थापना / रिग / बार्ज पर सुरक्षा अधिकारी / एचएसई प्रबंधक / डेक अधिकारी की जिम्मेदारी है। इसके अलावा, इस घटना के बाद, मास्टर मेरिनर के नेतृत्व में एक समुद्री सेल, जहाजों और समुद्री प्रसार की सुरक्षा के लिए एकल बिंदु प्राधिकरण के रूप में अपतटीय में बनाया गया है।

विशेष रूप से, भारतीय नौसेना (आईएन)/भारतीय तटरक्षक बल (आईसीजी) और भारतीय वायु सेना, भारत के तटरेखा और अनन्य आर्थिक क्षेत्र/ईईजेड की रक्षा और सुरक्षा के लिए अपनी सांविधिक जिम्मेदारियों के आधार पर भी ओएनजीसी के अपतटीय अवसंरचना की सुरक्षा, रक्षा और संरक्षण के लिए जिम्मेदार है।

गौरतलब है कि अपतटीय सुरक्षा पर विभिन्न अनुदेशों को संकलित किया गया था और मंत्रिमंडल सचिवालय, राष्ट्रपति भवन, नई दिल्ली के दिनांक 17 जनवरी, 1986 के पत्र के माध्यम से राजनीतिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीपीए) निर्देशों (वर्गीकृत दस्तावेज) नामक एक दस्तावेज जारी किया गया था। यह दस्तावेज अब तक अपतटीय सुरक्षा के लिए एक मार्गदर्शक सिद्धांत रहा है।

एक ऑपरटर के रूप में ओएनजीसी की सुरक्षा जिम्मेदारी अपतटीय प्लेटफार्मों की ऑनबोर्ड सुरक्षा तक सीमित है। क्षेत्रीय जल, महाद्वीपीय शेल्फ, अनन्य आर्थिक क्षेत्र को कवर करने वाले अपतटीय सुरक्षा और रक्षा के सभी नियोजन और नीतिगत पहलुओं को फ्लैग ऑफिसर डिफेंस एडवाइजरी ग्रुप (एफओडीएजी) द्वारा संभाला जाता है, जिसका गठन 31 दिसंबर, 1983 को किया गया था। एफओडीएजी भारत के समुद्री क्षेत्रों के भीतर अपतटीय प्रतिष्ठानों की रक्षा से संबंधित मामलों में ओएनजीसी और अन्य तेल अन्वेषण और उत्पादन (E & P) कंपनियों के साथ सभी बातचीत के लिए नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करता है। संगठन का नेतृत्व फ्लैग ऑफिसर डिफेंस एडवाइजरी ग्रुप (एफओडीएजी) द्वारा किया जाता है, जिसे बाद में 25 जून 02 को " एफओडीएजी और सलाहकार ऑफशोर सिक्योरिटी एंड डिफेंस टू द इंडिया / भारत सरकार " के रूप में फिर से नामित किया गया था।

इसके अतिरिक्त, आईसीजी जहाज और विमान ओडीए समुद्र तट को निगरानी में रखने के लिए नियमित गश्त करते हैं। आईसीजी भारतीय खोज और बचाव क्षेत्र (आईएसआरआर) में खोज और

बचाव (एसएआर) के समन्वय के लिए जिम्मेदार एजेंसी है। आईसीजी भारतीय जल क्षेत्र में तेल-रिसाव के लिए "प्रथम-उत्तरदाता" है। "

1.123 सुरक्षा निरीक्षण और प्रमाणन तीसरे पक्ष की निरीक्षण एजेंसियों को सौंपे जाने पर ओएनजीसी के अधिकारियों की भूमिका के बारे में पूछे जाने पर जब मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"ओएनजीसी यह सुनिश्चित करती है कि हर बार जब मोबिलाइजेशन हो सभी बार्जों का निरीक्षण सुरक्षा लेखा परीक्षा चेक लिस्ट के अनुसार किया गया है। लेखा परीक्षा के दौरान जारी की गई टिप्पणियों की जांच ओएनजीसी द्वारा की जाती है और एलएसटीके परियोजना के अंतर्गत कार्य के लिए बार्ज को तैनात करने से पहले अनुपालन सुनिश्चित किया जाता है।

ओएनजीसी द्वारा तीसरे पक्ष की निरीक्षण एजेंसियों को काम पर रखा जाता है और यह सुनिश्चित किया जाता है कि निरीक्षण के लिए तैनात कार्मिक इस तरह की लेखा परीक्षा करने के लिए अनुभवी और प्रमाणित हैं।"

1.124 जब समिति ने बार्जों और जहाजों की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार एजेंसी के बारे में जानना चाहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

"आवास बार्ज और पोत अपतटीय सुविधाओं की श्रेणी में नहीं आते हैं और इस प्रकार पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय प्रचालनों में सुरक्षा) नियम 2008 के तहत ओआईएसडी के दायरे में नहीं आते हैं।

पोत, परिवहन अधिनियम 1958 और अन्य प्रासंगिक अधिनियमों के तहत नौवहन महानिदेशालय सांविधिक प्राधिकरण है।

1.125 समिति को दी गई जानकारी से यह देखा गया है कि बार्ज पी-305 में लंगरों के लिए उपयोग की गई वायर रोप का परीक्षण किया गया और रिपोर्ट मई 2017 में दी गई। इस संबंध में समिति यह जानना चाहती है कि ये परीक्षण रिपोर्ट कब तक वैध हैं और क्या 2017 के बाद कोई परीक्षण किया गया है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

"इस मामले में वायर रोप के लिए परीक्षण रिपोर्ट वर्ष 2017 की है और वायर रोप के लिए न्यूनतम ब्रेकिंग लोड टेस्ट रिपोर्ट 5 साल (आईएलओ 152 के अनुसार) के लिए मान्य हैं।

1.126 समिति ने यह जानना चाहा कि अपतटीय प्रतिष्ठानों में क्रेन कितने साल से चल रही हैं और क्या पिछले पांच वर्षों में इन क्रेनों का कोई सुरक्षा ऑडिट भी किया गया है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में बताया:

"आज की तारीख में ओएनजीसी के पश्चिमी अपतट के प्रोसेस और वेलहेड प्लेटफॉर्म पर 314 क्रेनें स्थापित की गई हैं। ओएनजीसी के पश्चिमी अपतट में क्रेनों के विंटेज के संबंध में विवरण निम्नानुसार है: -

- तीन साल से कम -- 18
- 3 से 5 साल के बीच -- 18
- 5 से 10 साल के बीच -- 54
- 10 वर्ष से अधिक -- 224

निरीक्षण और लोड परीक्षण टीपीआई (तीसरा पक्षकार निरीक्षक) द्वारा किया जाता है। पुनर्निर्माण से पहले मांग पर ओईएम द्वारा निरीक्षण किया जाता है।"

1.127 समिति ने यह जानना चाहा कि अपतटीय प्रतिष्ठानों में पुरानी क्रेनों को बदलने की नीति क्या है और क्या इसके लिए किसी एजेंसी के साथ कोई रखरखाव अनुबंध किया गया है और ठेके का कुल मूल्य क्या है और एक क्रेन के लिए प्रति वर्ष वार्षिक खर्च कितना आता है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में बताया:

"मौजूदा उपकरण प्रतिस्थापन नीति के अनुसार, क्रेन बदलने की अवधि 20 वर्ष और उससे अधिक निर्धारित की गई है। क्रेन का डिजाइन जीवन 25 वर्ष है।

जब सुधार की लागत नई क्रेन की लागत का 75% से अधिक हो या जब कोई ओईएम समर्थन या स्पेयर पार्ट्स उपलब्ध न हो या जब उपकरण के उपयोग के लिए अनुपयुक्त क्षेत्र के मापदंडों में स्थायी परिवर्तन हो, तो क्रेन के प्रतिस्थापन पर विचार किया जाना चाहिए।

ओईएम के माध्यम से क्रेनों की स्थिति आधारित सुधार का किया जाता है जब (i) सुधार की लागत नई क्रेन की लागत के 75% से कम होने पर (ii) विस्तारित अवधि के लिए पुर्जों और सेवाओं के लिए ओईएम मदद का आश्वासन दिया जाता है

ओएनजीसी के पास अपतटीय में क्रेनों के रखरखाव के लिए ओएंडएम अनुबंध है। अपतटीय प्रचालन में ओएनजीसी (पूर्वी अपतटीय परिसंपत्ति के 2 क्रेन सहित) के 316 क्रेनों के संबंध में, पिछले पांच वर्षों के रखरखाव लागत को ध्यान में रखते हुए इन क्रेनों के रखरखाव के लिए सालाना 4.29 करोड़ रु (लगभग) खर्च किया जाता है। इसके अलावा पिछले 5 वर्षों में पश्चिमी अपतटीय क्षेत्र में 10 वर्ष से अधिक पुरानी क्रेनों के पुर्जों, सेवाओं और सुधार पर 207.61 करोड़ रुपये की राशि खर्च की गई थी।

इसी प्रकार, अपतटीय वेधन कार्य के लिए ओएनजीसी के स्वामित्व वाली 20 क्रेनों के संबंध में, पिछले तीन वर्षों के रखरखाव लागत को ध्यान में रखते हुए क्रेन के रखरखाव के लिए सालाना 7.609 करोड़ रु (लगभग) खर्च किए गए।"

1.128 मौखिक साक्ष्य के दौरान उपकरणों की उपयोग अवधि के बाद उनके प्रतिस्थापन के बारे में भी जानकारी दी गई कि:

"हमारे पास अप्रचलित घोषित करने की सुपरिभाषित नीति है, जो यह बताती है कि कितने सालों में क्या होना है। मैं आपको अश्योरेंस देना चाहता हूँ कि हम उसी के तहत चलते हैं। उसमें किसी भी तरह का कॉम्प्रोमाइज नहीं होता है। हमारे पास एक वेल डिफाइन मेनटेनेंस और इंस्पेक्शन का प्रोसिजर है। हर एक रिफाइनरी का तीन या चार साल का टर्न अराउंड पीरियड रहता है, जो यूनिटों पर निर्भर करता है। उसके तहत पूरी रिफाइनरी के सभी इक्यूपमेंट्स का डिटेल्ड इंस्पेक्शन होता है और जब तक इंस्पेक्शन रेकमेंडेशन इम्प्लीमेंट नहीं होता है तब तक उसका स्टार्टअप क्लीयरेंस नहीं मिलता है। हम जानते हैं कि एक कमी से पूरी रिफाइनरी का डिजास्टर हो सकता है तो इसलिए उसका पूरा ख्याल रखा जाता है।"

### चक्रवात ताउते के बाद सुरक्षा परिषद की भूमिका

1.129 समिति ने सुरक्षा परिषद की आयोजित की गई पिछली बैठक के बारे में जानना चाहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में बताया कि सुरक्षा परिषद की पिछली बैठक 23 अगस्त 2021 को हुई थी।

1.130 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या सुरक्षा परिषद ने ताउते की घटना पर विचार किया था और कार्यवाही सारांश की एक प्रति उपलब्ध कराने के लिए कहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी की पश्चिमी अपतटीय दुर्घटना "प्रमुख घटना" शीर्षक के तहत 38वीं सुरक्षा परिषद की बैठक के लिए प्रस्तुतिकरण का एक हिस्सा रही। चूंकि मंत्रालय द्वारा दिनांक 19 मई, 2021 की फा.सं.12031(11)/1/2021-ओएनजी-दो, के माध्यम से उन घटनाओं का क्रम, जिनके परिणामस्वरूप ओएनजीसी के जलयान चक्रवात "ताउते" में फंसे, की जांच करने के लिए एक उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) गठित की गई थी और उच्च स्तरीय समिति की प्रारंभिक कार्यवाही चल रही थी, इसलिए, घटना पर केवल संक्षेप में चर्चा की गई और बैठक के कार्यवाही सारांश में दर्ज नहीं की गई।”

### राहत उपाय और मुआवजा पैकेज

1.131 चक्रवात ताउते की घटना में लापता घोषित व्यक्तियों की संख्या के बारे में पूछे जाने पर और यह पूछे जाने पर कि क्या सभी लापता व्यक्तियों/शवों की पहचान कर ली गई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-

“17 मई, 2021 को चक्रवात ताउते मुंबई के तट पर अरब सागर से टकराया था। ओएनजीसी की एक परियोजना पर काम कर रहे मैसर्स एफकॉन्स का निर्माण बार्ज पी-305 और टग बोट वरप्रदा चक्रवात के दौरान डूब गए। बार्ज पी-305 और टग बोट वरप्रदा पर कुल 274 लोग सवार थे।

चक्रवात ताउते की घटना में ब्रेव नेचर विक्टिम की स्थिति निम्नवत है:-

एक.	जहाज पर सवार कुल कार्मिक	274 (पापा 305-261 और वरप्रदा-13)
दो.	जीवित बचे लोगों	188 (पापा 305-186 और वरप्रदा-2)
तीन.	ब्रेव नेचर विक्टिम (बीएनवी)	86 (पापा 305 - 75 और वरप्रदा - 11)
चार.	निकाले और पहचाने गए शव	77
पांच.	लापता	09

1.132 समिति ने लापता शवों की पहचान के लिए उठाए जा रहे कदमों के बारे में जानना चाहा, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:-

“... मैं बताना चाहता हूँ कि 75 लोगों की बाँडीज़ आइडेंटिफाइ हो चुकी हैं। अभी 11 लोग बचे हैं। उनके जो हालात हैं, वह डीएनए टेस्ट से ही हो सकता है। अभी एक फैमिली मेम्बर को बुलाया गया

था, उनके डीएनए टेस्ट से वह मिला है। अभी दूसरे फैमिली मेम्बर के साथ उसका डीएनए मिलाया जा रहा है। ऐसे पाँच-छह टेस्ट हो चुके हैं। हमें आशा है कि जल्द ही यह काम कर लिया जाएगा।

1.133 बार्ज पी-305 और वरप्रदा सहित ओएनजीसी के अपतटीय प्लेटफार्मों पर विभिन्न बार्जों और जलयानों के लापता कर्मियों की सही संख्या के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-

“पी-305 के 75 बहादुर ब्रेव नेचर विकिटम (बीएनवी) और वरप्रदा के 11 बीएनवी थे।

8 जुलाई 2021 की स्थिति के अनुसार, बार्ज पी-305 के 68 ब्रेव नेचर विकिटम की पहचान की जा चुकी है और शेष 7 ब्रेव नेचर विकिटम (बीएनवी) की डीएनए पहचान की जा रही है।

वरप्रदा के 11 बीएनवी में से 8 बीएनवी की पहचान की जा चुकी है और उन्हें परिवार के सदस्यों को सौंप दिया गया है, और शेष 3 बीएनवी की पहचान की जा रही है।”

1.134 समिति यह जानना चाहती थी कि क्या शोक संतप्त परिवारों के बारे में जानकारी एकत्र करने के लिए ओएनजीसी द्वारा कोई विशेष टीम गठित की गई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-

“प्रभावित व्यक्तियों, दोनों जो बच गए और वे भी जो दुर्भाग्य से लापता थे या जीवित नहीं रहे, के परिवार से संपर्क करने के लिए विशेष टीम बनाई गई थी। अधिकारियों की इस टीम ने जीवित बचे लोगों के मामले में संबंधित व्यक्तियों और शोक संतप्त परिवारों से उनकी स्थिति का पता लगाने और बैंक खाते का भी विवरण लेने के लिए संपर्क किया, ताकि जीवित बचे लोगों को 1.0 लाख रुपये और बीएनवी (ब्रेव नेचर विकिटम) के लाभार्थी को उनकी पसंद के स्थान पर व्यक्तिगत रूप से 2.0 लाख रुपये की तत्काल वित्तीय सहायता दी जा सके।

बीएनवी के मामले में, परिवारों को उनकी पसंद के स्थान पर अपने प्रिय के मृतशरीर को प्राप्त करने और दाह संस्कार में मदद करने का विकल्प दिया गया था या यदि वे मुंबई आना चाहते थे, तो परिवारों को रसद सहायता (हवाई टिकट सहित), मुंबई में होटल में बोर्डिंग और लॉजिंग की सुविधा दी गई थी।

प्रभावित परिवारों के बीच सुचारू समन्वय के लिए ओएनजीसी के अधिकारियों के एक विशेष दल को अस्पताल में तैनात किया गया था, जहां शवपरीक्षा की गयी थी।

प्रत्येक बीएनवी (ब्रेव नेचर विकिटम) के परिवारों के लिए ओएनजीसी का एक नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था, जो रसद, बोर्डिंग और लॉजिंग, परामर्श, पुलिस अधिकारियों के साथ बातचीत, नश्वर अवशेषों को संबंधित गृह – स्थान तक पहुंचाने और किसी भी अन्य स्थानीय सहायता उपलब्ध कराने के लिए जिम्मेदार था।”

1.135 प्रभावित लोगों को तत्काल उपलब्ध कराई जा रही राहत के बारे में पूछे जाने पर, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रतिनिधि ने बताया कि:

“हमने बहुत स्ट्रॉंग मैसेज दिया। ओएनजीसी ने इमीडिएट रिलीफ दी है। उसके बाद एफकॉन को भी कहा कि जिनकी जान गई है, केवल आप उसके लिए जिम्मेवार नहीं है, बल्कि जो लोग इस हादसे से गुजरे हैं, उन्होंने भी एक ट्रॉमा सहा है, इसलिए उनको भी आप कुछ रिलीफ दीजिए। ओएनजीसी ने तो उनको रिलीफ दी है। ओएनजीसी ने उनको एक-एक लाख रुपया दिया। यह केवल इमीडिएट रिलीफ थी। अभी एफकॉन ने भी उनको एक-एक लाख रुपये की रिलीफ दी है”।

समिति ने निजी एजेंसियों द्वारा मुआवजा सुनिश्चित करने में पोत परिवहन मंत्रालय की भूमिका के बारे में भी पूछा, यह भी बताया गया कि:-

“मैंने डी.जी. (शिपिंग) को भी निवेदन किया था, क्योंकि शिपिंग इंडस्ट्री में इनका इन्फ्लूएन्स ज्यादा है, इसलिए आप भी एक मीटिंग करके उन पर दबाव डालिए कि जहाँ भी इस बारे में दिक्कत आ रही है, उसको दूर किया जाए और अमाउन्ट जल्दी रिलीज हो। इसको हम समय-समय पर मॉनिटर करेंगे और एन्शोर करेंगे कि टाइम बाउण्ड मैनर में सभी को रिलीफ मिल जाए”।

1.136 शोक संतप्त परिवारों के बच्चों की शिक्षा सुनिश्चित करने की पूरी जिम्मेदारी लेने की ओएनजीसी की योजना के संबंध में विवरण उपलब्ध कराने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-

“बीएनवी के बच्चों की शिक्षा सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी उनके संबंधित नियोक्ता द्वारा तय किया जाने वाला एक मुद्दा है।”

आगे बताते हुए, ओएनजीसी के प्रतिनिधि ने बताया कि:-

“जहां तक बच्चों की पढाई की बात है, वह पूरा एनालिसिस हो गया है। हमें बताया गया है कि 35 इंप्लॉयर्ड ऐसे थे, जिनकी फेमिलीज़ और बच्चे थे। ऐसे 75 बच्चे हैं, जिनकी एजुकेशन के लिए उनसे बात हुई है। 12वीं क्लास तक की एजुकेशन का खर्च वे करेंगे। वे एक ट्रस्ट बनायेंगे। पिछली बार भी इसस बारे में बात हुई थी। यह विषय काफी आया था कि अभी तो यह चीज मॉनीटर हो जाती है, लेकिन दस सालों तक कैसे मॉनीटर होगी? हमने इस तरह का मैकेनिज्म बनाने की बात की थी। अभी उन्होंने कन्फर्म नहीं किया है, लेकिन यह था कि किसी एस्करो अकाउंट में पैसा डाल दें। एफकॉन को कल कुछ हो जाता है या एफकॉन किसी तरह विदड्रा कर ले या अपनी जिम्मेदारी से पीछे हटने की कोशिश करे, तो वह न हो पाए। माननीय मंत्री महोदय और सचिव महोदय ने भी इस बात पर बहुत जोर दिया था, तो हमने उनसे बात करके इस तरह के एस्करो अकाउंट को क्रिएट करने की बात की थी। वह बात उन्होंने सुन ली थी और उन्होंने कहा था कि वे इस पर गौर करेंगे। संभवतः वे इसे कन्फर्म कर देंगे”।

1.137 समिति ने यह जानना चाहा कि पी-बी-305 के ब्रेव नेचर विक्टिम परिवारों के नजदीकी परिजनों की मदद के लिए ओएनजीसी द्वारा किस तरह की अंतरिम व्यवस्था की गई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“तत्काल राहत के रूप में, श्रमिकों को उनके नियोक्ताओं से उपलब्ध बीमा और अन्य सुविधाओं के अलावा, ओएनजीसी ने पहले ही प्रत्येक मृतक के परिजन को 2 लाख रुपये (86 बीएनवी; पी-305 के 75 और वरप्रदा के 11) और 188 जीवित बचे लोगों में से प्रत्येक को 1 लाख रुपये (पी-305 के 186 और वरपरदा के 2) की अनुग्रह राशि, कुल मिलाकर 3.60 करोड़ रुपये का भुगतान कर दिया है। एक (परिवार ने अनुग्रह राशि स्वीकार करने से इनकार कर दिया) को छोड़कर सभी 274 (86+188) चेक संबंधित व्यक्तियों या उनके नामांकित व्यक्तियों को सौंप दिए गए हैं।

जैसा कि ऊपर बताया गया है, परिवारों या जीवित बचे लोगों से उनकी तत्काल समस्याओं को समझने के लिए संपर्क किया गया था, और उन बचे लोगों के मामले में उनकी यात्रा की व्यवस्था के लिए संपर्क किया गया था, जिन्होंने अपना सामान खो दिया था और देश भर में उनके संबंधित गंतव्य तक पहुंचाने के लिए भोजन, व्यक्तिगत सामान और यात्रा व्यवस्था उपलब्ध कराई गई थी।

ओएनजीसी ने शवपरीक्षण की सुविधा भी उपलब्ध कराई और जहां भी अनुरोध किया गया, दाह संस्कार की व्यवस्था करने में मदद की और यदि अनुरोध किया गया तो शव को मृतक के मूल निवास स्थान पर भेजने की भी व्यवस्था की गयी।

पूरे देश में परिजनों को उनके मूल निवास स्थानों पर 2.0 लाख रुपये की आर्थिक सहायता दी गई थी।”

1.138 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या इन परिवारों के पात्र सदस्यों को अनुकंपा आधार पर नियुक्ति की कोई पेशकश की गई है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में बताया कि अनुकंपा आधार पर नियुक्ति उनके संबंधित नियोक्ता द्वारा तय किया जाने वाला एक मुद्दा है।

1.139 जब समिति ने यह जानना चाहा कि क्या शोक संतप्त परिवारों के सभी वित्तीय दावों का निपटान करने के लिए ओएनजीसी के समक्ष कोई समय-सीमा है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“तत्काल राहत के रूप में, श्रमिकों को उनके नियोक्ताओं से उपलब्ध बीमा और अन्य सुविधाओं के अलावा, ओएनजीसी ने पहले ही प्रत्येक मृतक के परिजन को 2 लाख रुपये (86 बीएनवी; पी-305 के 75 और वरप्रदा के 11) और 188 जीवित बचे लोगों में से प्रत्येक को 1 लाख रुपये (पी-305 के 186 और वरपरदा के 2) की अनुग्रह राशि, कुल मिलाकर 3.60 करोड़ रुपये का भुगतान कर दिया है। एक (परिवार ने अनुग्रह राशि स्वीकार करने से इनकार कर दिया) को छोड़कर सभी 274 (86+188) चेक संबंधित व्यक्तियों या उनके नामांकित व्यक्तियों को पूरे देश में उनके पसंद के स्थान पर सौंप दिए गए हैं।

एलएसटीके मै एफकॉन्स ने अपनी प्रेस विज्ञप्ति के द्वारा बताया कि वह यह सुनिश्चित करेगा कि मृतक के परिवारों को अनुग्रह भुगतान और बीमा मुआवजे के संयोजन के माध्यम से 10 वर्ष तक की शेष सेवा अवधि के वेतन के बराबर का कुल मुआवजा प्राप्त हो। यद्यपि भुगतान का तौर-तरीका निर्धारित किया जा रहा है, यह अनुमान है कि प्रति परिवार मुआवजे की कुल राशि 35 लाख रुपये से लेकर 75 लाख रुपये तक होगी। तत्काल राहत के रूप में, मैसर्स एफकॉन्स ने पुष्टि की है कि उन्होंने प्रत्येक मृतक (66



चिह्नित बीएनवी) के परिजनों को 5 लाख रुपये का भुगतान किया है, जो कि कुल 330 लाख रुपये है।

बीएनवी को बीमा राशि और अन्य सुविधाएं बीएनवी के नियोक्ता के रूप में संविदाकार द्वारा तय की जानी हैं।”

1.140 समिति बीएनवी को दी गई सही मुआवजा पैकेज के बारे में भी जानना चाहती थी, ओएनजीसे के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान जानकारी दी कि:-

“जो अल्टीमेट एम्प्लॉइअर थे, इसमें भी दो तरह का था, इसमें अल्टीमेट एम्प्लॉइअर का लगभग 7 से 11 लाख रुपये था और जो एफ्कोन्स ने ले रखा है, वह 11 से 18 लाख रुपये है। लेकिन लॉ के हिसाब से दोनों में से एक ही मिल सकता है। इसलिए जो एफ्कोन्स वाला 11 से 18 लाख रुपये हैं, वही मिलेगा। उसके बाद भी उसका टॉपअप अपने अरेंजमेंट से कर रहे हैं। लंबे पीरियड के लिए पूरी फैमिली के सर्ववाइल का एक मैकेनेजिम बने और बच्चों के पढ़ाई का अरेंजमेंट हो, जिसमें मैंने बताया कि 30-35 लाख रुपये से लेकर 60-70 लाख रुपये की व्यवस्था होगी।”

1.141 समिति ने बीएनवी के कुछ परिवारों द्वारा 2 लाख रुपये की अंतरिम राहत राशि स्वीकार नहीं किए जाने की ओर ध्यान आकृष्ट किया, ओएनजीसे के प्रतिनिधि ने मौखिक साक्ष्य के दौरान बताया कि:-

“... ऐसी स्थिति नहीं है। बाकी सभी ने अक्सेप्ट कर लिया है और सबको दे दिया गया है। वास्तव में हमें मंत्रालय का भी बड़ा सहयोग रहा है। कई जगह हमारे ऑफिसेज़ नहीं हैं, उन्होंने डिफरेंट कंपनीज़ जैसे एचपीसीएल व बाकी कंपनियों के माध्यम से उन्हें घर पहुँचाया, क्योंकि यह भी जरूरी था। वह एक फौरी राहत के माध्यम से किया गया और बाकी चीज हम एफ्कोन्स के साथ कर रहे हैं।”

“अभी जो लेटेस्ट सूचना है, वह यह है कि केवल एक परिवार है, जिन्होंने स्वयं लेने से इंकार किया है। वह मान नहीं रहे हैं कि हमारी मीसिंग है। बाकी सभी ने इमीडिएट रिलीफ ले ली है। हालांकि अभी भी कुछ बॉडीज़ आइडेन्टिफाई नहीं हो पाई हैं, करीब 10 ऐसे हैं, जिनकी बॉडीज़ अभी हैंडओवर नहीं हो पाई है। पुलिस इसकी कार्रवाई पूरी कर रही है और ओएनजीसी उसको असिस्ट कर रही है। इसका भी एक लीगल प्रोसेस है। हालांकि डीएनए के लिए उन्होंने कई बार सैम्पल ले लिया और इसके लिए ट्राई कर लिया है। अभी भी 10 ऐसे हैं, जिनकी आइडेन्टिटी एस्टैब्लिश न होने के कारण वे बॉडीज़ आइडेन्टिफाई नहीं हो पाई हैं, लेकिन जो इमीडिएट रिलीफ थी, वह उनको दी गई है।”

आगे बताते हुए:-

“मैं एक और बात बताना चाहता हूँ कि जितनी भी फैमिलीज़ आईं, उनको यहाँ पर रहने की व्यवस्था की गई। उनको यहाँ पर 10-12 दिन रहना पड़ा। उन्होंने जो कुछ भी कहा, क्योंकि गुजरात तक बॉडीज़ मिली थीं। वे 10-12 या जितने दिन भी रहें, उनका अरेंजमेंट किया गया। यद्यपि वे हमारे प्रत्यक्ष कर्मचारी नहीं थे, परंतु सभी का अरेंजमेंट ओएनजीसी ने ही किया। जिन्होंने कहा कि फैमिली अपने घर ले जाना चाहती है, विशिष्ट एजेंसी के माध्यम से,

जो लोग जहाँ से बिलौंग करते थे, उनको वहाँ पहुँचाया गया, अंतिम क्रिया-कर्म किया जा सके। जिन्होंने वहाँ ऑप्ट किया, उनको वहाँ दिया”।

1.142 समिति ने इन तथ्यों कि ओर ध्यान आकृष्ट किया कि कई बीएनवी विभिन्न संगठनों से संबंधित थे, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रतिनिधि ने यह भी जानकारी दी कि:-

“...जो 188 लोग थे, उनको फौरी राहत के रूप में एक लाख रुपया ओएनजीसी ने दी थी।... आदरणीय मंत्री महोदय एवं सचिव महोदय के साथ मीटिंग के बाद एफकों ने भी उनको एक-एक लाख रुपया दे दिया है।... जहाँ तक डेथ सर्टिफिकेट वगैरह की बात थी, पिछली बार भी यह मुद्दा उठा था, क्योंकि इसमें काफी लंबी प्रोसेस हो सकता है।

उनको शीघ्र करने के लिए मंत्रालय ने यह ऑफर किया था और ओएनजीसी ने यह जिम्मेदारी ली थी कि यदि कहीं किसी भी डिस्ट्रिक्ट में उनको जरूरत पड़ती है, तो बतायें। जितना हो सकेगा, हम उसके हिसाब से इनप्लुएंस करके या कुछ रिक्वेस्ट करके इसको करेंगे। अभी तक 51 लोगों का डेथ सर्टिफिकेट वगैरह तैयार हो गया है। वे उस पर कार्रवाई कर रहे हैं। पाँच लाख रुपए एफकों ने भी, हर फेमिली जिसके यहाँ कोई मृत्यु हुई है, उसको ये दे दिए हैं। यह फौरी राहत है, यह एंटरिस है। मैं अगला विवरण देने जा रहा हूँ कि टोटल उनको क्या मिलेगा? उन्होंने 66 लोगों को दिया है। जहाँ तक इसमें टोटल कंपसैशन की बात है, इनको तीन भागों में विभक्त किया जा सकता है। ये 66 लोग एक हैं, जो एफकों और एफकों के इंप्लॉईज़ के कांट्रैक्टर्स के साथ थे और जो दो शिप्स थे, उन शिप्स के डायरेक्ट इंप्लॉई थे। चार लोग ओएनजीसी के थर्ड पार्टी कांट्रैक्टर थे, जैसे आईआरएस का एक आदमी था, सीईआईएल के दो आदमी थे और एक आदमी ईआईएल का एक था। जहाँ तक ईआईएल, सीईआईएल वगैरह हैं, इनको सब कंपसैशन उनकी कंसर्न्ड कंपनीज़ दे रही हैं, ये पब्लिक सैक्टर कंपनीज़ है। इनको कंपसैशन प्राप्त हो रहा है। 66 लोगों को एफकों कंपसैशन दे रहा है। ऐसा बताया गया था कि उसके हिसाब से उनका काम आगे बढ़ रहा है।

जहाँ तक जो पीएंडआई क्लब की बात है, तो इसमें जो क्लू थे, इसमें पी-305 का क्लू अलग इश्योरेंस से कवर्ड था और बाराप्रदा का अलग इश्योरेंस से कवर्ड था। जो पी-305 का है, इनका एक पीएंडआई क्लब है, जो शिप ऑनर्स का अपना एक क्लब होता है, वे उनको कंपसेट करते हैं। यह एक लाभ-हानि रहित संगठन है। उनको लगभग 70 लाख से लेकर 1 करोड़ रुपये तक का कंपसैशन मिलेगा। बाराप्रदा के केस में उन्होंने दूसरी एजेंसी से उसका इश्योरेंस कराया था। उनका कंपसैशन करीब 15 हजार डॉलर है”।

1.143 समिति ने बार्ज पी-305 के प्राथमिक संविदाकार/मालिक और क्या उन्होंने अन्य संविदाकारों को उप-संविदा दी है, के बारे में जानना चाहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“मैसर्स एफकॉन्स कंसोर्टियम का अग्रणी है, जिसने एलईडब्ल्यूपी परियोजना के निष्पादन और निगरानी के लिए तैनात कार्यबल को आवास प्रदान करने के लिए पीएपीए - 305 (पी-305) के मालिक मैसर्स डर्मास्ट एंटरप्राइजेज लिमिटेड, ट्राइडेंट चेंबर, पीओ बॉक्स 1388, विक्टोरिया, माहे, सेशेल्स से बार्ज पीएपीए - 305 (पी-305) को किराए पर लिया था।”

1.144 समिति ने एलएसटीके संविदाकार/ओएनजीसी द्वारा दुर्घटनाओं में मरने/लापता होने वाले पीड़ितों के परिवारों को उपलब्ध कराए जा रहे अंतिम मुआवजा पैकेज के बारे में जानना चाहा, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-

“इस दुर्घटना में मृत/लापता व्यक्तियों की स्थिति निम्नवत है:

86 बीएनवी (ब्रेव नेचर विक्टिम) में से:

- 77 बीएनवी के शव बरामद कर लिए गए हैं और उनकी पहचान की जा चुकी है, जिनका विवरण इस प्रकार है: एफकॉन्स - 7, मैथ्यूज - 44, वेंडर्स - 2, कैटरिंग कू (सिनाई - 8, ईआईएल - 1, सीईआईएल - 1, आईआरएस - 1, पापा शिपिंग के पोत चालक दल - 5 और वरप्रदा के जलयान चालक दल (ग्लोरी शिपिंग) - 8।
- बरामद और पहचान किए गए 77 बीएनवी में से 76 बीएनवी को मृत्यु प्रमाणपत्र जारी कर दिया गया है। मैसर्स मैथ्यू एसोसिएट्स से शेष एक बीएनवी (श्री बलजिंदर सिंह) का मृत्यु प्रमाण पत्र लंबित है और ओएनजीसी द्वारा नियुक्त उपक्रमकर्ता मैसर्स डेविड इसके लिए समन्वय कर रहे हैं।
- लापता 9 बीएनवी का विवरण इस प्रकार है: कैटरिंग कू (सिनाई) - 5, सीईआईएल - 1 और वरप्रदा के कू (ग्लोरी शिपिंग) - 3।

ओएनजीसी/एलएसटीके संविदाकार द्वारा दुर्घटनाओं के पीड़ितों के परिवारों को दिया गया मुआवजा इस प्रकार है:-

### 1. ओएनजीसी द्वारा दिया गया मुआवजा (कुल 360 लाख रुपये)

ओएनजीसी ने मानवीय आधार पर, मृतक और लापता व्यक्ति के परिवार के प्रत्येक नामित व्यक्ति / निकटतम परिजन को 2 लाख रुपये और 188 जीवित बचे लोगों को 1 लाख रुपये की राहत और पुनर्वास राशि का संवितरण किया है।

### 2. 188 जीवितों को मैसर्स एफकॉन्स द्वारा दिया गया मुआवजा (कुल 188 लाख रुपये)

- सभी 188 जीवित लोगों में से प्रत्येक को 1.0 लाख रुपये की राशि का भुगतान किया गया है।
- ### 3. पापा - 305 पर सवार 66 बीएनवी के लिए मैसर्स एफकॉन्स द्वारा दिया गया मुआवजा
- एफकॉन्स द्वारा 66 बीएनवी परिवारों में से प्रत्येक को 5 लाख रुपये की तत्काल राहत का भुगतान किया गया है।

क. कामगार मुआवजा आयोग (डब्ल्यूसीसी) के माध्यम से और एफकॉन्स द्वारा अनुग्रह राशि (कुल पात्र - 34)।

- मैसर्स एफकॉन्स द्वारा कर्मचारी मुआवजे के तहत 29 व्यक्तियों के लिए 4,21,99,625/- रुपये की कुल राशि न्यायालय में जमा की गई है, जिसमें से डब्ल्यूसीसी आयोग द्वारा 4 बीएनवी को 0.55 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया है।
- शेष 5 बीएनवी के शव नहीं मिल रहे हैं। मृत्यु प्रमाण पत्र की अनुपलब्धता के कारण मैसर्स सिनाई के 5 लापता व्यक्तियों के लिए डब्ल्यूसीसी और अनुग्रह मुआवजा अब तक नहीं दिया गया है।
- मैसर्स एफकॉन्स (डब्ल्यूसीसी मामले) द्वारा अतिरिक्त भुगतान (टॉप अप) : 9 बीएनवी परिवारों को 2.29 करोड़ रुपये की अनुग्रह राशि का भुगतान।
- अन्य बीएनवी के लिए डब्ल्यूसीसी और अनुग्रह राशि दोनों के मुआवजे के दस्तावेज़ीकरण (अर्थात कानूनी उत्तराधिकार प्रमाण पत्र, पारिवारिक विवाद, वैवाहिक विवाद आदि) की प्रक्रिया चल रही है।

ख. बीमा पॉलिसियों और मैसर्स एफकॉन्स द्वारा अनुग्रह राशि के माध्यम से (5 -एफकॉन्स, 1 - बस्टेड, 1 - फुग्रो)

- मैसर्स एफकॉन्स के 05 बीएनवी के लिए, टर्म लाइफ इंश्योरेंस के माध्यम से लगभग 0.92 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान किया गया है।
- मैसर्स एफकॉन्स के 02 बीएनवी के लिए, 0.22 करोड़ रुपये के जीपीए (ग्रुप पर्सनल एक्सीडेंट) का भी भुगतान किया गया है।
- मैसर्स एफकॉन्स के 2 बीएनवी परिवारों को 0.88 करोड़ रुपये की अनुग्रह राशि का भुगतान।
- मैसर्स एफकॉन्स के शेष बीएनवी परिवारों के लिए अनुग्रह राशि और जीपीए राशि का भुगतान जारी करने के लिए, दस्तावेजों की प्रतीक्षा है/परिवार ने अस्वीकार कर दिया है।
- फुग्रो द्वारा मुआवजे के समझौते को स्वीकार न करने के कारण फुग्रो के 1 बीएनवी परिवार के लिए तथा बहू और ससुर के बीच पारिवारिक विवाद के कारण बूस्टेड के 1 बीएनवी परिवार के लिए अनुग्रह राशि लंबित है।

ग. मैसर्स एफकॉन्स द्वारा ईएसआईसी भुगतान और अनुग्रह राशि के माध्यम से (कुल पात्र - 25)

- कुल 25 पात्र लोगों में से ईएसआईसी द्वारा 12 लोगों को अनुमोदित किया गया है और 11 बीएनवी के लिए 3348/- से 23188/- रुपये तक का मासिक भुगतान शुरू हो गया है। 13 बीएनवी के लिए ईएसआईसी के अनुमोदन हेतु ईएसआईसी, मुख्यालय, दिल्ली को अनुरोध भेज दिया गया है।
- मैसर्स एफकॉन्स द्वारा 9 बीएनवी परिवारों को 1.49 करोड़ की अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया है।

- अन्य बीएनवी के लिए अनुग्रह राशि जारी करने हेतु दस्तावेजीकरण (अर्थात् कानूनी उत्तराधिकार प्रमाण-पत्र, पारिवारिक विवाद, वैवाहिक विवाद आदि) की प्रक्रिया चल रही है।

#### घ. एफकॉन्स द्वारा बीएनवी के बच्चों के लिए शैक्षिक सहायता:

- प्रथम शैक्षणिक वर्ष के लिए पूरा भुगतान किया गया। लंबे समय के लिए (आगामी वर्षों के लिए) निर्बाध और सुनिश्चित भुगतान हेतु एक तंत्र बनाने की प्रक्रिया पर विचार किया जा रहा है, और जल्द ही मैसर्स एफकॉन्स द्वारा इसे अंतिम रूप दिया जाएगा।
- बीएनवी के 77 बच्चों को स्नातक (3 और 4 वर्षीय पाठ्यक्रम) तक शिक्षा के लिए वित्तीय सहायता योजना लागू की गई। शैक्षणिक वर्ष 2021-2022 के लिए पात्र लाभार्थियों को 9.67 लाख रुपये की कुल राशि जारी की गयी है।

#### 4. पापा - 305 का समुद्री दल (कुल 5 बीएनवी):

- फीनिक्स लीगल के माध्यम से पी एंड आई क्लब (शिप ओनर्स म्यूचुअल) द्वारा सभी पांच परिवारों को मुआवजे का भुगतान।
- तीन परिवारों में से प्रत्येक को 1,08,64,236/- रु. दिए गए, एक परिवार को 77,60,084/-रुपये और एक परिवार को 93,12,160/- रुपये (कुल 4.967 करोड़ रुपये का भुगतान) मिले।

#### 5. संबंधित नियोक्ता द्वारा ईआईएल (1), आईआरएस (1) और सीईआईएल (2) को कर्मचारी मुआवजा

- ईआईएल (सलाहकार) (स्वर्गीय श्री अनंत कारपेंटर): जीपीएआई (समूह व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा) के तहत मुआवजा – जमा किया गया (लगभग 1.03 करोड़ रुपये)। उपदान, वेतन और छुट्टी निपटान, ईडीएलआई, कल्याण समिति के तहत मुआवजा और पीएफ जमा कर दिया गया है। परिभाषित अंशदान सेवानिवृत्ति पेंशन योजना के तहत पेंशन- प्रक्रियाधीन।

- आईआरएस (तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी) (स्वर्गीय श्री सचिंद्र प्रसाद): आईआरएस द्वारा 10 लाख रुपये की मुआवजा राशि उपलब्ध कराई गई है।

- सीईआईएल : मुआवजा (प्रमाणन एजेंसी)

स्वर्गीय श्री अर्जुन एम. टी.: बीमा दावा सहित दिया गया मुआवजा 25,53,050/-रुपये। ईपीएफओ कार्यालय द्वारा भविष्य निधि और यथा लागू ईडीएलआई (कर्मचारी जमा लिंक्ड बीमा) योजना राशि सीधे आश्रित को भुगतान किया जाना है।

श्री सौरव जैन: वह अब भी लापता है। वर्तमान में, सीईआईएल उनके परिवार को 50,000/- प्रति माह तदर्थ राशि का भुगतान कर रहा है।

## 6. वरप्रदा के समुद्री दल (कुल 11 बीएनवी):

➤ इंडियन शिप ऑनर्स और ट्रेड यूनियनों के बीच हुए समझौते के अनुसार, जहाज के मालिक 110 माह के वेतन के बराबर की राशि मुआवजे के रूप में देने के दायी हैं, जिसकी राशि मृत्यु के मामले में गैर-अधिकारियों के लिए न्यूनतम 22 लाख रुपये और अधिकारियों के लिए यह राशि न्यूनतम 34 लाख रुपये होगी।

➤ 11 बीएनवी में से

- पांच बीएनवी परिवारों को जलयान के मालिक द्वारा और पी एंड आई मुआवजा दोनों का पूरा भुगतान (22 लाख रुपये प्रत्येक को) कर दिया गया है।

- छह बीएनवी परिवारों को आंशिक रूप से भुगतान किया गया है:

- ✓ दो परिवारों में से प्रत्येक को 19,31,375/- रुपये की राशि मिली – शेष राशि हेतु समझौते पर हस्ताक्षर करने की प्रक्रिया चल रही है।

- ✓ दो परिवारों में से प्रत्येक को 9,31,375/- रुपये की राशि मिली – शेष राशि हेतु समझौते पर हस्ताक्षर करने की प्रक्रिया चल रही है।

- ✓ एक परिवार को 8 लाख रुपये की राशि मिली – शेष भुगतान के लिए कानूनी उत्तराधिकार प्रमाण-पत्र की प्रतीक्षा की जा रही है।

- ✓ एक परिवार को अब तक भुगतान नहीं किया गया है (मामला न्यायाधीन है)।

1.145 समिति ने यह जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी के पास बार्ज पी 305 के भाग के रूप में ब्रेव नेचर विक्रिम ब्रेव नेचर विक्रिम के कल्याण के संबंध में कोई योजना है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“बार्ज पी 305 और टगबोट वरप्रदा पर प्रभावित व्यक्तियों के परिवारों को तत्काल राहत के रूप में, ओएनजीसी ने प्रत्येक बीएनवी (86) के परिजनों को 2 लाख रुपये और सभी जीवित बचे लोगों (188) को 1 लाख रुपये के भुगतान की स्वीकृति दी थी। 17.07.2021 की स्थिति के अनुसार, परिवार के सदस्यों द्वारा स्वीकार नहीं किए गए एक चेक को छोड़कर सभी चेक वितरित कर दिए गए हैं।

बीएनवी के बच्चों की शिक्षा सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी उनके संबंधित नियोक्ता द्वारा तय किया जाने वाला एक मुद्दा है।

प्रत्येक बीएनवी (ब्रेव नेचर विक्रिम) के परिवारों के लिए ओएनजीसी से एक नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था, जो उनके रसद, बोर्डिंग, आवास, परामर्श, पुलिस अधिकारियों के साथ बातचीत, संबंधित गृह स्टेशन तक नश्वर अवशेषों के परिवहन और किसी भी आवश्यक स्थानीय सहायता के लिए जिम्मेदार था।

बीएनवी के परिवार को नीचे उल्लिखित सभी आवश्यक सहायता तुरंत उपलब्ध कराई गई थी:-

- बीएनवी के परिवार के सदस्यों के लिए आने-जाने के लिए परिवहन की व्यवस्था। (106 हवाई टिकटों की व्यवस्था, ट्रेन टिकट/अन्य मामलों में सड़क मार्ग का किराया दिया गया)
- अनुरोध प्राप्त होने पर परिवार के सदस्यों के लिए होटल में ठहरने की सुविधा उपलब्ध कराई गई थी।
- शव की पहचान के उद्देश्य से मुंबई के भीतर आवाजाही के लिए परिवार के सदस्यों को वाहन उपलब्ध कराया गया था/ टैक्सी किराए की प्रतिदायगी की गई थी।
- ओएनजीसी ने शवों को मूल स्थानों तक ले जाने के लिए एंड-टू-एंड एम्बुलेंस की व्यवस्था के साथ 54 शवों को सौंपने की सुविधा उपलब्ध कराई।
- परिवार के सदस्यों के सुगम यात्रा की सुविधा के लिए ओएनजीसी द्वारा आरटीपीसीआर जांच की व्यवस्था की गई थी।
- बीएनवी के परिवारों को त्वरित सहायता उपलब्ध कराने के लिए ओएनजीसी द्वारा जे.जे. अस्पताल में एक हेल्पडेस्क की स्थापना की गई थी।”

1.146 समिति यह जानना चाहती थी कि क्या सभी ब्रेव नेचर विक्टिम के शव बरामद कर लिए गए हैं और परिवार के सदस्यों के साथ डीएनए मिलान करके शेष आठ लोगों के शवों की पहचान की गई है, यह भी कि शवों की पहचान को कब तक पूरा किए जाने की उम्मीद है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“कुल 86 बहादुर प्रकृति पीड़ित (बीएनवी) थे।

अब तक 76 शवों की पहचान कर उन्हें संबंधित परिवारों को सौंप दिया गया है।

शेष 10 अज्ञात बीएनवी के लिए, बीएनवी के केवल 9 परिवारों ने जांच के लिए नमूने दिए हैं।

परिवार के सदस्यों से दो बार डीएनए नमूने एकत्र किए गए हैं, अब तक शवों के साथ डीएनए नमूनों का मिलान अनिर्णायक रहा है।

हाल ही में मुंबई पुलिस ने उनके घरों पर जाकर नए सिरे से परिवार के सदस्यों से डीएनए सैंपल एकत्र किया है। इन सैंपलिंग के नतीजे अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।”

1.147 स्थापित तंत्र के बारे में पूछे जाने पर, ताकि ब्रेव नेचर विक्टिम के को जल्द-से-जल्द मुआवजा दिया जा सके, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“ओएनजीसी ने 21.05.2021 को प्रेस विज्ञप्ति जारी की और जीवित बचे लोगों को 1 लाख रुपये और ब्रेव नेचर विक्टिम (बीएनवी) और लापता व्यक्तियों के परिवारों को 2 लाख रुपये की तत्काल राहत देने के अपने निर्णय से अवगत कराया। इसे देखते हुए, ओएनजीसी ने 85 ब्रेव नेचर विक्टिम / मृतकों में से प्रत्येक के परिजनों को 2 लाख रुपये की अनुग्रह राशि और 188 जीवित बचे बचे लोगों में से प्रत्येक

को 1 लाख रुपये की अनुग्रह राशि संवितरित की। तथापि, मैसर्स सीईआईएल के निकटतम परिजन/नामित व्यक्ति द्वारा 2 लाख रुपये का एक चेक स्वीकार नहीं किया गया था।

ओएनजीसी ब्रेव नेचर विक्रिटम को जल्द-से-जल्द मुआवजे देने के लिए मैसर्स एफकॉन्स / बार्ज मालिक के साथ लगातार संपर्क में है। मैसर्स एफकॉन्स और अन्य नियोक्ताओं के साथ बीएनवी को मुआवजे के शीघ्र संवितरण के संबंध में संचार स्थापित करने और अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए ओएनजीसी और अन्य नियोक्ताओं ने दो नोडल अधिकारियों को चिह्नित कर लिया गया है।”

1.148 समिति ने पीड़ितों को मुआवजे का भुगतान सुनिश्चित करने में ओएनजीसी द्वारा सामना की जा रही समस्याओं के बारे में जानना चाहा और यह भी जानना चाहा कि क्या ओएनजीसी किसी भी दुर्घटना की स्थिति में सार्वजनिक देयता बीमा योजना की तर्ज पर समूह बीमा योजनाओं के तहत अपने सभी कर्मचारियों को कवर करने की योजना बना रही है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:-

“ओएनजीसी मुआवजे का शीघ्र संवितरण सुनिश्चित करने के लिए नियमित रूप से मैसर्स एफकॉन्स के साथ संपर्क में है। ओएनजीसी ने बीएनवी के आश्रितों को मुआवजे का शीघ्र निपटान सुकर करने के लिए मुंबई में मैसर्स एफकॉन्स को अपने अधिकारियों की सेवाएं दी हैं। जल्द भुगतान करने में उनके सामने आने वाली बाधाओं और सीमाओं को समझने के लिए मैसर्स एफकॉन्स के साथ बैठकें आयोजित की गई हैं। मैसर्स एफकॉन्स ने निम्नलिखित सीमाएँ बताई हैं:-

- 1) 13 ईएसआईसी मामलों को श्रम और कल्याण मंत्रालय के अनुमोदन के लिए भेजा गया है, अनुमोदन की प्रतीक्षा है।
- 2) कामगार मुआवजे के 21 मामले मुंबई और ठाणे कोर्ट में भेजे गए और मामला विचाराधीन है।
- 3) बीएमसी द्वारा अभी भी 12 मृत्यु प्रमाण पत्र जारी किए जाने शेष हैं, जिसके लिए संबंधित नियोक्ता बीएमसी से संपर्क बनाए हुए हैं।

ओएनजीसी ने मैसर्स एफकॉन्स से संदर्भ संख्या और मंत्रालय से अनुमोदन की प्रतीक्षा वाले मामलों, अनुवर्ती कार्रवाई के लिए न्यायालयों के आदेशों की प्रतीक्षा वाले मामलों के विवरणों को अग्रेषित करने का अनुरोध किया है। ओएनजीसी, मैसर्स एफकॉन्स के अनुरोध के अनुसार 12 मामलों के लिए मृत्यु प्रमाण पत्र प्राप्त करने का प्रयास कर रहा है। उम्मीद है कि जल्द ही ये मृत्यु प्रमाण पत्र जारी कर दिए जाएंगे।

मैसर्स एफकॉन्स द्वारा प्रत्येक बीएनवी के आश्रितों को भुगतान किए जाने वाले मुआवजे के बारे में जानकारी अब तक उपलब्ध नहीं कराई गई है।”

1.149 तत्काल राहत और बहादुर प्रकृति के पीड़ितों के लिए एक व्यापक राहत देने हेतु विकसित किए गए तौर-तरीकों और तंत्रों तथा ऐसी दुर्घटनाओं के मामले में एफकॉन्स जैसे निजी ठेकेदारों के सांविधिक दायित्व के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:-



“संविदा खंड संख्या 7.3.2 के अनुसार, ठेकेदार सभी जोखिमों को कवर करने के लिए पर्याप्त बीमा लेगा और उसे जारी रखेगा। (क) संविदा के तहत काम करने के लिए प्रतिनियुक्त उनके कर्मियों के संबंध में। (ख) अपने स्वयं के और किराए के उपस्कर (उनके बीमा हित की सीमा तक), उपकरण, सामग्री, सामुद्रिक स्प्रेड, जलयानों, बार्ज, शिल्प, पोतों और संविदा के संबंध में उनके कार्य की पूरी अवधि के दौरान उपयोग की जाने वाली प्रचालनात्मक सुविधाओं से लेकर ऐसे निर्माण संयंत्र, उपकरण और अन्य चीजों के बीमा योग्य मूल्य के संबंध में। इस संबंध में कंपनी की किसी प्रकार की कोई देयता नहीं होगी। एफकॉन्स ने बीएनवी के बच्चों के लिए स्नातक (3 और 4 साल के पाठ्यक्रम) की शिक्षा पूरी करने तक वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने का आश्वासन दिया है। कुल 78 बच्चों को चिह्नित किया गया है। आगे की रूप-रेखा को अंतिम रूप दिया जा रहा है।”

### देश में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग के सुरक्षा पहलू

1.150 पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के तहत एक तकनीकी निदेशालय होने के नाते, 1986 में भारत में पूरे तेल और गैस उद्योग में सुरक्षा की देखरेख करने के लिए भारत सरकार द्वारा एक प्रस्ताव के माध्यम से तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) की स्थापना की गई थी। इस क्षेत्र की सुरक्षा से संबंधित दायित्व इस निदेशालय के अधिकार क्षेत्र में नहीं हैं और इसकी निगरानी गृह मंत्रालय द्वारा की जाती है। गृह मंत्रालय/आईबी ऐसी संस्थापनों की आवधिक सुरक्षा ऑडिट करता है और उसी की सिफारिशें संबंधित इकाई द्वारा कार्यान्वित की जाती हैं।

### पाइपलाइन प्रतिष्ठानों सहित तटीय (ऑनशोर) तेल और गैस प्रतिष्ठानों की सुरक्षा

1.151 तटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा स्वामी तेल कंपनियों द्वारा अपने स्वयं के सुरक्षा कर्मचारियों की मदद से और केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) कर्मियों द्वारा प्रदान की जाती है जो प्रतिष्ठानों की सुरक्षा करते हैं और अपेक्षित गश्त करते हैं। संवेदनशील प्रतिष्ठानों की सुरक्षा की निगरानी के लिए रिमोट कंट्रोल सिस्टम का उपयोग भी किया जाता है।

देश के सभी पेट्रोलियम उद्योग प्रतिष्ठान गृह मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुपालन में शीर्ष पर कंसर्टिना कोइल के 0.6 मीटर सहित कम से कम 3 मीटर ऊंचाई की एक उद्योग प्रकार की सीमा दीवार द्वारा संरक्षित हैं।

हाइड्रोकार्बन पाइपलाइनों (तरल और गैस पाइपलाइनों) के अधिकृत मार्गों (आरओडब्ल्यू) के साथ ग्राउंड / एरियल गश्त प्रासंगिक ओआईएसडी मानकों के अनुसार अनिवार्य है। इसके अलावा, वर्ष में कम से कम एक बार कंपनी के अधिकारियों को ओआईएसडी मानकों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार लाइन वॉक करने की भी आवश्यकता होती है।

### अपतटीय तेल और गैस प्रतिष्ठानों की सुरक्षा

1.152 अपतटीय परिचालन में सुरक्षा से संबंधित पहलुओं के लिए, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय परिचालन सुरक्षा) नियम, 2008 को जून, 2008 से लागू किया गया है।

अपतटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा के लिए, नेवी / तटरक्षक बल द्वारा नियमित वायु और समुद्री निगरानी के अलावा, किसी भी अनधिकृत जहाज के पास आने / संचालन होने की निगरानी के लिए वेसल और एयर ट्रैफिक मैनेजमेंट सिस्टम (वीएटीएमएस) का उपयोग निरंतर किया जा रहा है। मुख्य रूप से टकराव से बचने के लिए संस्थापना के चारों ओर जहाजों की आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए अपतटीय प्रतिष्ठानों के चारों ओर 500 मीटर ज़ोन को सुरक्षा ज़ोन के रूप में नामित किया गया है।

तेल और गैस प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और महत्व सर्वोपरि है; और उद्योग और मंत्रालय द्वारा ऐसी राष्ट्रीय संपत्तियों की सुरक्षा के लिए ठोस प्रयास किए जा रहे हैं। इस विशाल देश के हर नुक्कड़ और कोनों में सस्ती कीमतों पर चौबीस घंटे ऊर्जा की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए, इन प्रतिष्ठानों के सुरक्षा पहलुओं के संबंध में सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

ओआईएसडी और पेट्रोलियम मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध हैं कि राष्ट्र को ऊर्जा सुरक्षा प्रदान करने वाले महत्वपूर्ण तेल प्रतिष्ठानों और इसकी सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाए और इस पर यथायोग्य ध्यान दिया जाए।

### ओएनजीसी के तेल प्रतिष्ठानों की सुरक्षा

1.153 ओएनजीसी, एक अपस्ट्रीम तेल कंपनी है जो तटीय और अपतटीय दोनों क्षेत्रों में काम करती है। ओएनजीसी के प्रतिष्ठान महत्वपूर्ण प्रतिष्ठान हैं और इन्हें अन्वेषण ब्यूरो (आईबी) / गृह मंत्रालय (एमएचए) द्वारा क, ख, ग और घ के रूप में वर्गीकृत किया गया है। ओएनजीसी के इन सभी प्रतिष्ठानों का निर्धारित मानदंडों के अनुसार समय-समय पर आईबी / एमएचए द्वारा सुरक्षा संपरीक्षा की जाती है। इसके अलावा, प्रत्येक दो वर्ष पर, इन प्रतिष्ठानों की आंतरिक संपरीक्षा ओएनजीसी केवरिष्ठ सुरक्षा अधिकारियों की एक टीम द्वारा की जाती है। इसके अलावा, ओएनजीसी सुरक्षा अधिकारी परिचालन और गैर-परिचालन श्रेणियों में सर्वश्रेष्ठ सुरक्षा इकाई अधिनिर्णीत करने के लिए सभी प्रतिष्ठानों की वार्षिक संपरीक्षा करते हैं। ऐसी सभी संपरीक्षाओं में की गई सिफारिशों को समयबद्ध तरीके से संकलित किया जाता है, विचार किया जाता है और उनका अनुपालन किया जाता है। सुरक्षा प्रमुख, ओएनजीसी द्वारा नियमित रूप से ओएनजीसी प्रतिष्ठानों की मौजूदा सुरक्षा व्यवस्था की कॉर्पोरेट स्तर पर समीक्षा की जाती है।

## 1. सुरक्षा व्यवस्था- तटीयक्षेत्र:

क) तटीय क्षेत्रों में अवस्थित ओएनजीसी प्रतिष्ठानों की सुरक्षा, प्रतिष्ठानों / कार्य केंद्रों की संवेदनशीलता के आधार पर संविदा पर रखे गए सुरक्षा गाड़ों के अलावा सुरक्षा / पुलिस दल अर्थात् सीआईएसएफ, राज्य सशस्त्र पुलिस, होम गाड़ों, विभागीय सुरक्षा बल द्वारा सुनिश्चित की जाती है। चार राज्यों अर्थात् असम, आंध्र प्रदेश, त्रिपुरा और गुजरात में, ओएनजीसी ने ओएनजीसी के प्रतिष्ठानों, कार्मिकों, और परिसंपत्तियों की सुरक्षा हेतु संबंधित राज्यों के राज्य सशस्त्र पुलिस, नामतः असम सशस्त्र पुलिस बटालियन (असम में एएपी बटालियन), आंध्र प्रदेश विशेष सुरक्षा बल (आंध्र प्रदेश में एपीएसपीएफ), त्रिपुरा स्टेट राइफल्स (त्रिपुरा में टीएसआर) और राज्य आरक्षित पुलिस बल (गुजरात में एसआरपीएफ) के राज्य सशस्त्र पुलिस की तैनाती हेतु राज्य सरकारों के साथ एमओयू पर हस्ताक्षर किए हैं। इसके अलावा, मुंबई क्षेत्र के कार्य केंद्रों में महाराष्ट्र सुरक्षा बल / एमएसएफ (महाराष्ट्र राज्य सुरक्षा निगम / एमएसएससी) का एक दल तैनात है। इन सुरक्षा बलों की निगरानी ओएनजीसी के विभागीय सुरक्षा कार्मिकों द्वारा की जाती है।

ख) एमएचए / आईबी ओएनजीसी प्रतिष्ठानों की आवधिक सुरक्षा संपरीक्षा आयोजित करता है और इनके द्वारा की गयी सिफारिशों को ओएनजीसी द्वारा क्रियान्वित किया जाता है। इसके अलावा, ओएनजीसी के वरिष्ठ सुरक्षा अधिकारियों को समय-समय पर महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों में मौजूदा सुरक्षा व्यवस्था की आंतरिक समीक्षा हेतु भेजा जाता है और उनकी सुरक्षा सिफारिशों को भी क्रियान्वित किया जाता है। इसके अलावा, ओएनजीसी प्रतिष्ठानों की मौजूदा सुरक्षा व्यवस्था की मुख्य सुरक्षा, ओएनजीसी द्वारा भी नियमित रूप से समीक्षा की जाती है। एमएचए के सुझाव पर एमओपीएनजी द्वारा संबंधित राज्य के पुलिस महानिदेशक की अध्यक्षता में गठित संबंधित तटीय सुरक्षा समन्वयन समिति (ओएससीसी) में तटीय संस्थानों के सुरक्षा मुद्दों पर द्वि-वार्षिक रूप से चर्चा की जाती है। ओएससीसी सुरक्षा के मुद्दों पर विचार-विमर्श करती है और राज्य वार खतरों और स्थानिक संवेदनशीलता से संबंधित आदानों को ध्यान में रखते हुए तटीय प्रतिष्ठानों / कार्य केंद्रों के लिए उपशमन योजनाएं तैयार करती है। आज की तिथि में, देश के सभी राज्यों में ओएससीसी मौजूद हैं और ओएनजीसी 14 राज्यों (आंध्र प्रदेश, असम, दिल्ली, गुजरात, गोवा, झारखंड, कर्नाटक, महाराष्ट्र, नागालैंड, राजस्थान, तमिलनाडु, त्रिपुरा, उत्तराखंड और पश्चिम

बंगाल) की ओएससीसी का संयोजक है। अंचल / क्षेत्र महानिरीक्षक / उप-महानिरीक्षक, जिला प्रशासन / पुलिस अधीक्षक, एमएचए / आईबी और ओएनजीसी सहित तेल कंपनियों के प्रतिनिधि के अलावा, वरिष्ठ पुलिस अधिकारी जो एलएंडओ, अपराध, आसूचना के प्रमुख हैं, इन ओएससीसी के सदस्य हैं।

- ग) इसके अलावा, तटीय क्षेत्रों में जिला स्तरीय समन्वय समितियां मौजूद हैं, जिसमें, अंचल / रेंज महानिरीक्षक / उप महानिरीक्षक के साथ त्रैमासिक बैठकें आयोजित की जाती हैं। इसी तरह, तेल चोरी के मामलों की नियमित रूप से समीक्षा की जाती है और उस पर अंकुश लगाने के लिए सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं। चोरी और उठाईगिरी के मामलों में पुलिस कार्रवाई के अलावा, समन्वय और सहयोग में सुधार के लिए अक्सर जिला राजस्व और पुलिस अधिकारियों के साथ बैठकें आयोजित की जाती हैं।
- घ) कमियों की पहचान करने और तैयारियों के स्तर का जायजा लेने के लिए, विभिन्न परिदृश्यों में सुरक्षा बलों और पुलिस (सीआईएसएफ, राज्य / स्थानीय पुलिस) को शामिल करते हुए ओएनजीसी के अलग-अलग कार्य केंद्रों / प्रतिष्ठानों में आवधिक माँक ड्रिल आयोजित की जाती हैं। इससे आकस्मिक योजना को अद्यतित करने में भी मदद मिलती है। इसके अलावा, 26/11 के बाद, एनएसजी ने भी आतंकवादियों से संबंधित और तत्संबंधी बंधक स्थिति शमन रणनीतियों, आदि के लिए ओएनजीसी के अतिसंवेदनशील प्रतिष्ठानों में अपनी माँक ड्रिल भी आयोजित की है।
- ङ) तकनीकी प्रगति को भुनाने और वास्तविक सुरक्षा जरूरतों को पूरा करने के लिए ओएनजीसी के प्रतिष्ठान में मानक सुरक्षा उपकरण रखने के लिए, लगभग 28 सुरक्षा उपकरणों को मानकीकृत किया गया है और सभी प्रतिष्ठानों में इन्हें लगाया गया है। यह पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा सुझाए गए तेल क्षेत्र अवसंरचना सुरक्षा योजना (ओएसआईपीपी) के भी अनुरूप है और यह ओएनजीसी के तटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा व्यवस्था, सुरक्षा उपकरणों और सुरक्षा प्रक्रियाओं को संवर्धन करता है। यह उल्लेख किया जा सकता है कि तेल क्षेत्र अवसंरचना सुरक्षा योजना (ओएसआईपीपी) ने विभिन्न खतरों और ओएनजीसी प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और संरक्षा आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए सर्वश्रेष्ठ संव्यवहार शामिल करने के लिए न्यूनतम भौतिक सुरक्षा मानकों, तकनीकी और आईटी सुरक्षा मानकों, सुरक्षा उपकरणों और अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी के मानकीकरण को बेंचमार्क किया है, जो अभी क्रियान्वयनाधीन है। ओएसआईपीपी के अनुसरण में और प्रचलित सुरक्षा प्रणाली को मजबूत करने के लिए, ओएनजीसी अपने 331 तटीय प्रतिष्ठानों में उपक्रम व्यापक प्रवेश नियंत्रण प्रणाली (ईएसीएस) को लागू करने की प्रक्रिया

में है। 400 करोड़ रुपये से अधिक राशि की अनुमानित लागत पर मैसर्स बीईएल के माध्यम से कार्यान्वयन अधीन ईएसीएस सुरक्षा के सभी पहलुओं को कवर करेगा जिसमें ओएनजीसी कर्मचारियों और गैर-कर्मचारियों / संविदा कर्मियों की ओएनजीसी प्रतिष्ठानों में अधिकृत / प्रमाणित पहुँच/प्रवेश सहित भौतिक सुरक्षा, पहुँच/प्रवेश नियंत्रण और तोड़फोड़ रोधी उपायों के साथ-साथ किसी भी आकस्मिक घटना का प्रत्युत्तर देने के लिए एक विश्वसनीय उत्तरदायी तंत्र शामिल होगा।

- च) सभी कार्य केंद्रों ने ट्रंक पाइपलाइन का एक विस्तृत सर्वेक्षण किया था और पिछली घटनाओं / डेटा / घटनाओं की संख्या और छिद्रण की पद्धति के आधार पर संवेदनशील क्षेत्रों की पहचान की गयी थी। इसके अलावा, असुरक्षित क्षेत्रों को कवर करने और किसी भी छेड़छाड़ / असामान्य गतिविधियों का पता लगाने और रिपोर्ट करने के लिए पाइपलाइन गश्त की लाइन-वाकर प्रणाली स्थापित की गई थी। इसके अलावा, मौजूदा ट्रंक पाइपलाइन (टीपीएल) पैट्रोलिंग प्रणाली को परिसंपत्ति स्तर पर और मजबूत किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप मामलों की संसूचना में वृद्धि हुई है।
- छ) सभी कार्य केंद्रों में एक कारगर आसूचना नेटवर्क तैयार किया गया है और इस प्रयोजन के लिए समर्पित आसूचना प्रकोष्ठों का भी गठन किया गया था।
- ज) विभागीय सुरक्षा अधिकारियों द्वारा तेल क्षेत्रों की मोबाइल गश्त और राज्य पुलिस कर्मियों के साथ संयुक्त गश्त की जा रही है ताकि रणनीतिक / असुरक्षित क्षेत्रों के तेल क्षेत्र / प्रतिष्ठानों में अतिरिक्त सतर्कता बरती जा सके। इसके अलावा, कच्चे तेल टैंकों के किसी भी अनधिकृत गतिविधियों की जांच करने के लिए स्थानीय पुलिस और ओएनजीसी के सुरक्षाकर्मियों की संयुक्त टीम द्वारा मोबाइल नाकाबंदी करने के लिए क्षेत्राधिकार वाले पुलिस अधिकारियों के परामर्श से संवेदनशील क्षेत्रों और सड़कों की पहचान की गई है। इसी तरह, नागरिक प्रशासन की मदद से, उग्रवादी और विद्रोह प्रवण / प्रभावित जिलों में आने वाले तेल फील्ड के क्षेत्रों में सुबह से शाम तक टैंकों की आवाजाही को विनियमित किया जाता है।
- झ) कच्चे तेल की चोरी और उठाईगिरी में शामिल गंभीर पर्यावरण, सुरक्षा और अग्नि के खतरों के बारे में स्थानीय आबादी को संवेदीकृत करने के लिए, स्थानीय आबादी के हितलाभ के लिए आस-पास के गांवों में आवधिक संवेदीकरण कार्यक्रम आयोजित किए जाते हैं।
- ञ) चोरी को रोकने के लिए चोरी / चोरी के प्रयास / उठाईगिरी के प्रयास और कच्चे तेल के अवैध परिवहन की रोकथाम और संसूचन सुनिश्चित करने के लिए नकद पुरस्कार के साथ सर्वश्रेष्ठ इकाई,

इस क्षेत्र में उत्कृष्ट योगदान देने वाले पुलिस अधिकारियों के लिए प्रशंसा प्रमाण पत्र और पुरस्कार संस्वीकृत किए गए हैं।

- ट) पाइपलाइनों के रास्ते और प्रतिष्ठानों पर सुरक्षा कर्मियों की तैनाती और कामकाज, नवीनतम खुफिया जानकारी और विभिन्न निवारक उपायों की समय - समय पर नियमित रूप से समीक्षा की जाती है और जहां कहीं भी आवश्यक होता है, सुरक्षा तंत्र को उन्नत किया जाता है।
- ठ) पुलिस की मदद से, गुजरात में तेल क्षेत्रों के आसपास रहने वाले ग्रामीणों के लिए भी विशेष संवेदीकरण कार्यक्रम आयोजित किए जाते हैं, साथ ही स्कैप-डीलर / ईट भट्टों का काम करने वाले, जिनसे संभवतः राष्ट्र-विरोधी, आपराधिक तत्व तेल कुओं / प्रतिष्ठानों से कच्चे तेल / धातु के पुर्जों की चोरी / उठाईगिरी में सहायता ले सकते हैं, को भी संवेदीकृत किया जा रहा है।
- ड) एमएचए / आसूचना ब्यूरो की मदद से और एमओपी एंड एनजी के निदेश पर, समय -समय पर ओएनजीसी के वरिष्ठ / मध्य स्तर के अधिकारियों के लिए विशेष संवेदीकरण कार्यक्रम आयोजित किए जाते हैं। इसके अलावा, सुरक्षा जागरूकता सप्ताह के दौरान कार्य केंद्रों पर ओएनजीसी कर्मियों के लाभ के लिए प्रख्यात विषय विशेषज्ञों द्वारा संवेदीकरण कार्यक्रम और सुरक्षा जागरूकता कार्यशालाएं आयोजित की जाती हैं। मौजूदा महामारी की स्थिति के कारण, संवेदीकरण कार्यक्रम ऑनलाइन / वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग मोड के माध्यम से संचालित किए जा रहे हैं।
- ढ) चोरी और उठाईगिरी के सभी मामलों की जांच की जा रही है। पुलिस की मदद से, इस तरह के अपराधों के पीछे के मास्टरमाइंडों को बेनकाब करने का और साथ ही अंतिम प्रयोक्ताओं और ऐसे चोरी के कच्चे तेल के प्राप्तकर्ताओं पर मुकदमा चलाने का भी प्रयास किया जा रहा है।
- ण) असम, अहमदाबाद, अंकलेश्वर, मेहसाणा परिसंपत्ति, हजीरा संयंत्र और राजमुंदरी में तेल के टैंकर ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) से लैस हैं। इसके अलावा, पारगमन में उच्च मूल्य के रसायनों की चोरी और उठाईगिरी को रोकने के लिए, असम परिसंपत्ति ने विशेष रूप से डिज़ाइन किए गए रासायनिक कंटेनर का उपयोग करना शुरू किया है, जो डिजिटल लॉक और वीटीएस समर्थित जीपीएस से लैस हैं, जिसके परिणामस्वरूप रासायनिक परिवहन में व्यापक सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित होती है। सभी कार्य केंद्रों में, तेल टैंकरों में डिजिटल टैंकर लॉकिंग प्रणाली लागू करने की प्रक्रिया शुरू की जा रही है। अहमदाबाद और मेहसाणा परिसंपत्तियों ने अपने ट्रंक पाइपलाइनों पर लाइन वॉकरों की आवाजाही की निगरानी करने के लिए पहले से ही जीपीएस सिस्टम का उपयोग करना शुरू कर दिया है।

- त) पाइपलाइनों पर किसी भी तीसरे पक्ष के हस्तक्षेप का पता लगाने के लिए तकनीकी समाधान के माध्यम से कारगर पाइपलाइन निगरानी प्रणाली को और उन्नत करने के प्रयास किए जा रहे हैं।
- थ) सभी सुरक्षा प्रमुखों / प्रभारियों के साथ वार्षिक सुरक्षा सम्मेलन और वार्षिक सुरक्षा समीक्षा बैठकें आयोजित की जाती हैं, जिसमें चोरी, उठाईगिरी और सुरक्षा खामियों की घटनाओं की समीक्षा की जाती है और ऐसी घटनाओं को रोकथाम करने के लिए और अधिक प्रभावी साधनों को तैयार किया जाता है और उन्हें अमल में लाया जाता है। उपर्युक्त प्रयासों में ओएनजीसी के सभी कार्य केंद्रों में ओएनजीसी सुरक्षा के अधिकारियों और कर्मचारियों की भागीदारी से चोरी के मामलों की संसूचना का स्तर बढ़ा है। चोरी / चोरी के प्रयास / उठाईगिरी के प्रयासों के सभी मामलों के संबंध में क्षेत्राधिकार वाले पुलिस को तत्काल सूचना दी जाती है। ओएनजीसी सुरक्षा संबंधित पुलिस स्टेशनों और अदालतों के साथ नियमित संपर्क के माध्यम से ऐसे मामलों की जांच की निगरानी कर रही है।
- द) कौशल-समुच्चय उन्नयन और ज्ञान वृद्धि के लिए, इन-हाउस संकायों और बाहर की विशेष एजेंसियों जैसे आईबी, आदि द्वारा सुरक्षा प्रबंधन पर आवधिक प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए जा रहे हैं।
- ध) तेज संचार और त्वरित कार्रवाई के लिए, वॉकी-टॉकी सेट, लैंडलाइन फोन आदि उपलब्ध कराई गयीं हैं। एक अखिल भारतीय टोल फ्री 24x7 हेल्पलाइन नंबर स्थापित किया गया है।
- न) कोविड -19 के प्रसार को रोकने के लिए, ओएनजीसी सुरक्षा टीम, भारत सरकार और ओएनजीसी के शीर्ष-प्रबंधन द्वारा समय - समय पर जारी दिशानिर्देशों / प्रोटोकॉल का सख्ती से और अक्षरशः अनुपालन कर रही है। निरंतर संपर्क और समन्वय के माध्यम से सुरक्षित और निर्बाध संचालन सुनिश्चित किया जा रहा है। ओएनजीसी परिसर के सभी प्रवेश द्वारों पर थर्मल स्कैनर, सैनिटाइज़र और मास्क पहनने वाले कर्मचारियों को प्रवेश की अनुमति सुनिश्चित की जा रही है।

## 2. सुरक्षा व्यवस्था – अपतटीय क्षेत्र :

- क. एमएचए के सुझाव पर पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा महानिदेशक, भारतीय तटरक्षक की अध्यक्षता में गठित अपतटीय सुरक्षा समन्वय समिति (ओएससीसी) में अपतटीय क्षेत्रों की सुरक्षा मुद्दों पर द्वि-वार्षिक रूप से विचार – विमर्श किया जाता है और राज्य वार खतरे और स्थानिक अरक्षितता के संबंध में प्राप्त आदानों को ध्यान में रखते हुए अपतटीय प्रतिष्ठान / कार्य केंद्रों के लिए शमन योजना तैयार की जाती है।

ख. इसके अलावा, अपतटीय क्षेत्रों में सुरक्षा व्यवस्था पर नौसेना के कर्मचारियों और ओएनजीसीको योजना बनाने और सलाह देने के लिए 31 दिसंबर, 1983 को मुख्यालय, अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह (एचक्यूओडीएजी) का गठन किया गया था। यह भारत के समुद्री क्षेत्रों के भीतर अपतटीय प्रतिष्ठानों की रक्षा से संबंधित मामलों में ओएनजीसी और अन्य तेल अन्वेषण और उत्पादन (ई एंड पी) कंपनियों के साथ सभी अंतःक्रिया के लिए नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करता है। इस संगठन का नेतृत्व फ्लैग अधिकारी रक्षा सलाहकार समूह (एफओडीएजी) करता है, जिसे बाद में 25 जून 02 को "एफओडीएजी और भारत सरकार के सलाहकार अपतटीय सुरक्षा और प्रतिरक्षा"के रूप में पदनामित किया गया था।

#### एफओडीएजी के प्रकार्य / भूमिका :

एफओडीएजी के प्राथमिक प्रकार्यों में निम्नलिखित शामिल हैं :-

- अपतटीय सुरक्षा और रक्षा जिसमें राजक्षेत्र जल, महाद्विपीय मग्न तटभूमि, अनन्य आर्थिक प्रक्षेत्र और एमजेडआई अधिनियम, 1981 में यथा परिभाषित अन्य समुद्री प्रक्षेत्र शामिल हैं, की सभी आयोजना और नीतिगत पहलुओं पर नौसेना अध्यक्ष के माध्यम से रक्षा मंत्रालय, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय और पोत परिवहन मंत्रालय और नागरिक विमानन मंत्रालय सहित भारत सरकार को सलाह देना। इनमें निम्नलिखित पहलू शामिल हैं :--
  - अपतटीय सुरक्षा व्यवस्था के कामकाज का समन्वय।
  - अपतटीय प्रतिष्ठानों और टर्मिनलों पर विभिन्न खतरों की पहचान।
  - सैन्य खतरे जो युद्ध न हों, की पहचान और परिभाषित करना।
  - अपतटीय अन्वेषण में शामिल सभी निकायों के लिए उपयुक्त सुरक्षा उपायों अपतटीय प्रतिष्ठानों और टर्मिनलों की सुरक्षा के लिए आवश्यक अन्य उपायों की जांच और पेशकश।
- संबंधित कमांडर प्रमुख द्वारा यथा निर्देशित अपतटीय प्रतिष्ठानों की रक्षा में मोबाइल बलों और स्थैतिक प्रतिरक्षा पर आदेश देना और नियंत्रण रखना।
- संबंधित नागरिक प्राधिकारियों के साथ समन्वय में, अपतटीय क्षेत्रों के आसपास के क्षेत्रों में अनुशंसित मार्गों / फेयरवे के माध्यम से पारगमन यातायात की निगरानी करना।



- सक्षम प्राधिकारी द्वारा दी गई सुरक्षा मंजूरी के अनुपालन का पता लगाने के उद्देश्य से, अपतटीय कार्यों में लगे पोतों की उनकी तैनाती से पहले निरीक्षण करना।
- एफओडीएजी अपतटीय सुरक्षा समन्वय समिति (ओएससीसी) के भी सदस्य हैं, जो अपतटीय सुरक्षा का प्रबंधन करती है। वह संयुक्त उद्यम अपतटीय संरक्षण सलाहकार समिति (जेवीओपीएसी) के भी अध्यक्ष हैं जो ओएससीसी की एक उप समिति है और ओएससीसी और अपतटीय जेवी / निजी कंपनियों के बीच सुरक्षा और अपतटीय मुद्दों का विनिमय सुगम करती है, क्योंकि संयुक्त उद्यम / निजी कंपनियों का ओएससीसी में कोई प्रतिनिधित्व नहीं है।

**ओएनजीसी के अपतटीय प्रतिष्ठानों के सुरक्षा तंत्र का संक्षिप्त विवरण :**

क. सुरक्षा अनापत्ति या निश्चेष्ट उपाय : ओडीए क्षेत्र में प्रचालन करने वाले सभी जहाजों / पोतों को भारतीय नौसेना द्वारा मंजूरी दी जाती है, और सभी प्रवासी चालक दल के सदस्यों को एमएचए द्वारा मंजूरी दी जाती है, इसके अलावा, भारतीय चालक दल के लिए पुलिस सत्यापन प्राप्त किया जाता है। वे पोत यातायात की सतत निगरानी करते हैं।

ख. निर्दिष्ट क्षेत्र की घोषणा : विदेश मंत्रालय (एमईए) ने सभी प्लेटफार्मों / संरचनाओं के आसपास के 500 मीटर के क्षेत्र को निर्दिष्ट क्षेत्र घोषित करने संबंधी अधिसूचना जारी की थी और ओएनजीसी, भारतीय नौसेना और भारतीय तट रक्षक के जहाजों या उन पोतों को जिन्हें भारतीय नौसेना / रक्षा मंत्रालय द्वारा प्रचालन प्रयोजनों के लिए समुद्री सुरक्षा मंजूरी (एनएससी) दी गयी है, को छोड़कर सभी जहाजों / पोतों के इन क्षेत्रों में प्रवेश पर प्रतिबंध लगा दिया था।

ग. जिम्मेदारी: भारतीय नौसेना सभी अपतटीय सुविधाओं की सुरक्षा और प्रतिरक्षा के लिए जिम्मेदार है। एमएओ, भारतीय वायु सेना अपतट की हवाई रक्षा के लिए जिम्मेदार है। तथापि, भारतीय नौसेना का एक समर्पित समूह है अर्थात् अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह (ओडीएजी) जिसका नेतृत्व एफओडीएजी करता है जो अपतटीय परिसंपत्तियों की अपतटीय सुरक्षा पर ओएनजीसी और अन्य प्रचालकों को सलाह देता है। इसका गठन 31 दिसंबर, 1983 को किया गया था। कारगिल युद्ध के बाद, एफओडीएजी को अपतटीय सुरक्षा पर भारत सरकार का सलाहकार के रूप में अतिरिक्त पदभार दिया गया था।

- घ. प्रवेश / पहुँच नियंत्रण : आरोहण बिन्दुओं के माध्यम से अपतटीय क्षेत्रों में प्रवेश करने के लिए कर्मचारियों और अन्य कार्मिकों के लिए स्मार्ट कार्ड आधारित पहचान पत्र का उपयोग किया जा रहा है। द्वितीयक / संविदात्मक कार्मिकों को पहचान पत्र, भारतीय होने की स्थिति में सम्यक पुलिस सत्यापन के पश्चात जारी किया जाता है और विदेशी नागरिकों के मामलों में एमएचए द्वारा मंजूरी दी जाती है।
- ङ. ऑन-बोर्ड सुरक्षा : भूतपूर्व – नौसैनिकों को समुद्री सुरक्षा पर्यवेक्षकों (एमएसएस) के रूप में शामिल किया गया है और सुरक्षा मुद्दों पर ओआईएम की सहायता करने के लिए प्रत्येक प्रक्रिया परिसर में तैनात किया गया है। लोगों और सामग्रियों की आवाजाही की निगरानी करने के लिए प्रक्रिया परिसरों में सीसीटीवी और दूरबीन उपलब्ध करवाए गए हैं।
- च. अपतटीय चौकसी : अपतटीय क्षेत्रों की चौकसी ओडीएजी, मुख्यालय की निगरानी में वीएटीएमएस द्वारा सुनिश्चित की जाती है। भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक द्वारा हवाई गश्ती के स्वरूप में हवाई चौकसी भी नियमित आधार पर की जाती है।
- छ. नौसेना / तटरक्षक जहाजों द्वारा गश्त : भारतीय नौसेना और तटरक्षक बल के जहाजों द्वारा तेल-क्षेत्र विकास क्षेत्र (ओडीए) की नियमित रूप से गश्त की जाती है। इसके अलावा, ओएनजीसी द्वारा प्रदान की गई गश्ती नौकाओं से अपतटीय प्लेटफार्मों के निकट आसपास के क्षेत्रों में मुख्यालय-पीओडीजी के कर्मियों द्वारा सशस्त्र गश्त की जाती है। नियमित रूप से मॉक ड्रिल अभ्यास भी किया जाता है, जिसमें अपतटीय क्षेत्र के लिए वास्तविक खतरों का रूप सृजन किया जाता है और रक्षा तंत्र का पुनः अभ्यास किया जाता है।
- ज. हवाई गश्ती : अपतटीय क्षेत्र की निरंतर चौकसी करने के लिए व्यापक हवाई गश्त भी की जाती है। इसके अलावा, एयर डिफेंस एक्सरसाइज का भी कार्यक्रम बनाया जाता है, जिसमें विभिन्न मानवयुक्त / मानव रहित प्लेटफार्मों पर वास्तविक परिसंपत्तियां तैनात की जाती है।
- झ. कमांडो अभ्यास: समुद्री कमांडो को विभिन्न रिगों / प्लेटफॉर्म की लेआउट और अवस्थितियों से परिचित कराने के लिए प्रक्रिया परिसर में नियमित कमांडो अभ्यास आयोजित किए जाते हैं।
- ञ. संरक्षा नाव्य जलपथ (फेयरवे) : नौवहन महानिदेशक ने ओडीए में सुरक्षित नौवहन और प्लेटफार्मों की सुरक्षा के लिए संरक्षा फेयरवे व्याख्यापित किया है। टकराव के विरुद्ध अपतटीय सुविधाओं की संरक्षा

- सूचना सुरक्षा डोमेन में वैश्विक सर्वोत्तम संव्यवहारों को बनाए रखने के लिए, ओएनजीसी ने अपने प्रमुख डेटा केंद्रों पर सूचना सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (आईएसएमएस) क्रियान्वित की है और इसे बनाए रखने के लिए, आवधिक आंतरिक और बाह्य आईएसओ 27001 संपरीक्षा की जाती है।
- संगठन के व्यापक सूचना सुरक्षा चेतावनी की निगरानी के लिए ओएनजीसी ने सूचना सुरक्षा संचालन केंद्र (आईएसओसी) स्थापित किया है।
- ओएनजीसी को भारतीय कंप्यूटर इमरजेंसी रिस्पॉंस टीम (सीईआरटी-इन), इंटेलिजेंस ब्यूरो (आईबी), नेशनल क्रिटिकल इंफॉर्मेशन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोटेक्शन सेंटर (एनसीआईआईपीसी) आदि जैसी सरकारी एजेंसियों से रीयल टाइम श्रेट इंटेलिजेंस/अलर्ट प्राप्त होते हैं। इसके अलावा सीईआरटी-इन से खतरा फीड होता है। विश्वसनीय स्वचालित एक्सचेंज ऑफ इंटेलिजेंस इंफॉर्मेशन (टीएक्सआईआई) मानक का उपयोग करके फ्रीड को स्वचालित करके आईएसओसी में एकीकृत किया गया है, जिससे खतरे की प्रतिक्रिया समय में सुधार हुआ है।
- ओएनजीसी ने अपने इंटरनेट गेटवे ट्रैफिक, सुरक्षा उपकरणों की लॉग निगरानी को राष्ट्रीय साइबर समन्वय केंद्र (एनसीसीसी) के साथ एकीकृत किया है और बॉटनेट निगरानी हेतु ओएनजीसी के नेटवर्क को सीईआरटी-इन के साइबर स्वच्छता केंद्र (सीएसके) के साथ एकीकृत किया है। प्राप्त टिप्पणियों के अनुपालन को नियमित रूप से संबंधित एजेंसियों को भेजा जाता है। अंतराल विश्लेषण और सुरक्षा मुद्रा में सुधार के लिए सीईआरटी-इन के साथ मासिक बैठक आयोजित की जाती है।
- सूचना सुरक्षा के क्षेत्र में कर्मचारियों की जागरूकता के लिए, ओएनजीसी पूरे वर्ष के दौरान विभिन्न गतिविधियों का आयोजन करता है, जैसे, बाह्य डोमेन विशेषज्ञों द्वारा सूचना सुरक्षा जागरूकता वार्ता का आयोजन, फिशिंग हमले पर मॉक ड्रिल का आयोजन, सूचना सुरक्षा पर सलाह जारी करना, ई-न्यूज़लेटर प्रकाशित करना आदि।

1.155 यह पूछे जाने पर कि क्या पिछले दो वर्षों के दौरान ओएनजीसी के किसी प्रतिष्ठान में साइबर हमले की कोई घटना हुई है, मंत्रालय ने अपने उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी के किसी भी उत्पादन/डिलिंग प्रतिष्ठान से किसी साइबर सुरक्षा घटना की सूचना नहीं मिली है। लेकिन कार्यालयों सहित, ओएनजीसी को समग्र रूप से देखते हुए, गृह मंत्रालय द्वारा कुछ साइबर सुरक्षा घटनाओं की रिपोर्ट दी गयी थी। हालांकि, उनमें से ज्यादातर को परिधि सुरक्षा स्तर पर

100  
अवरोद्ध कर दिया गया था और केवल कुछ ही इसके इंटरप्राइज नेटवर्क में ओएनजीसी प्रणालियों में सफल कनेक्शन बना सके। ऐसा ही एक मामला चीनी खतरा कारक 'शेडोपैड'के दो बार (मई और दिसंबर 2020) ओएनजीसी नेटवर्क से कनेक्शन स्थापित करने का है। दोनों ही मामलों में, कनेक्शन बनाने वाले बाहरी आईपी को तुरंत ब्लॉक कर दिया गया था। बाद में प्रोटोकॉल के अनुसार उपचारात्मक कार्रवाई भी की गई और सिस्टम को विश्लेषण के लिए रखा गया। विशेष रूप से, सूचना का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था। गौरतलब है कि इसके बाद ऐसी कोई घटना सामने नहीं आई है।”

आगे यह भी बताया गया कि:

“जहां तक साइबर सेक्योरिटी की बात की गई है तो मैं अपनी कंपनी के बारे में कह सकता हूँ कि हमारे यहां चीफ इंफार्मेशन सेक्योरिटी ऑफिसर हैं, जो एजीक्यूटिव डायरेक्टर लेबल के अधिकारी होते हैं, उसकी रिपोर्टिंग डायरेक्टर को होती है। ये इंडिपेंडेंट होते हैं। हम राउंड द क्लॉक, जो भी साइबर अटैक्स होते हैं, हमारे यहां नॉक सेंटर होते हैं, जहां पर हम मॉनिटर करते रहते हैं कि कौन-से आई.पी एड्रेस से किसने, कब और कितनी बार साइबर अटैक किए हैं। इसकी जानकारी लगातार रिकार्ड होती है। उसकी रिपोर्ट बनती है और हमें प्रदान की जाती है। हमारे जितने आई.टी नेटवर्क हैं, सारे का इंस्पेक्शन एक थर्ड पार्टी से नियमित अंतराल पर और जहां भी जैसी आवश्यकता होती है, जैसे कोई सेक्योरिटी पैच, कोई सॉफ्टवेयर या कोई इक्विपेंट अपग्रेडेशन की बात होती है, वह हम करते रहते हैं। इसके अलावा, मिनिस्ट्री ऑफ होम अफेयर्स से इसका निरीक्षण होता है और जब-जब उनके सलाह आते हैं या जब भी ऐसा कोई अटैक होता है, उसकी इन्फॉर्मेशन उनके माध्यम से हमारे पास पहुंचता है। हम इसका पूरा ध्यान रखते हैं”।

1.156 यह पूछे जाने पर कि ओएनजीसी कैसे यह सुनिश्चित करता है कि उसके प्रतिष्ठान ऐसे साइबर हमलों से संरक्षित/सुरक्षित हैं, मंत्रालय ने अपने उत्तर में निम्नवत बताया:

“ओएनजीसी तेल और गैस / परिचालन प्रौद्योगिकी नेटवर्क उद्यम नेटवर्क से अलग है और यह इंटरनेट से जुड़ा नहीं है।”

1.157 यह पूछे जाने पर किओएनजीसी प्रतिष्ठानों की संरक्षा/सुरक्षा के लिए किस प्रकार के प्रशासनिक और निगरानी उपाय किए गए हैं, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“साइबर सुरक्षा क्षेत्र में निगरानी के लिए, ओएनजीसी ने नौ (9) विभिन्न सुरक्षा उपकरणों वाले आईएसओसी क्रियान्वित किया है, नामतः :-

- एपीटीएम (एडवांस परसिस्टेंट थ्रेट मैनेजमेंट)
- अंत बिंदु सुरक्षा
- डीएलपी (डेटा लॉस/लीक रोकथाम)
- टीवीएम (थ्रेट एंड वलनरेबिलिटी मैनेजमेंट)
- पीआईएम (प्रिविलेज्ड आईडेंटिटी मैनेजमेंट)
- एसआईसी (सिस्टम इंटीग्रिटी कंट्रोल)
- डीएएम (डेटाबेस एक्टिविटी मोनिटरिंग)
- आईटी-जीआरसी (गवर्नेंस, रिस्क एंड कंप्लायंस)
- एसओएआर (सिम्बोरिटी ऑर्केस्ट्रेशन ऑटोमेशन एंड रिस्पांस)

उपरोक्त सुरक्षा उपकरण सुरक्षा सूचना और घटना प्रबंधन (एसआईईएम) के साथ एकीकृत हैं, जो कि एक सॉफ्टवेयर समाधान है जो ओएनजीसी के संपूर्ण आईटी बुनियादी ढांचे में कई अलग-अलग संसाधनों से गतिविधि को एकत्रित करता है और उनका विश्लेषण करता है।

जहां तक तटीय प्रतिष्ठानों में भौतिक सुरक्षा के संबंध में प्रशासनिक और निगरानी उपायों का संबंध है, ओएनजीसी की 324 साइटों पर एक एंटरप्राइज वाइड एक्सेस कंट्रोल और निगरानी प्रणाली संस्थापित की गई है।

अपतटीय क्षेत्र की निगरानी पोत और वायु यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीएटीएमएस) द्वारा सुनिश्चित की जाती है, जिसकी निगरानी ओडीएजी (अपतटीय रक्षा सलाहकार समूह), मुख्यालय द्वारा की जाती है। भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक बल द्वारा हवाई गश्त के रूप में हवाई निगरानी भी नियमित आधार पर की जाती है।

1.158 जब समिति ने किसी अन्य सूचना के बारे में जानना चाहा जो मंत्रालय/ओएनजीसी समिति के समक्ष प्रस्तुत करना चाहे, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत जानकारी दी:

“ ओएनजीसी में साइबर हमले के आंकड़ों को इकट्ठा करने और उनका विश्लेषण करने तथा विजुअलाइज़ेशन और डैशबोर्ड के रूप में साइबर खतरे की खुफिया जानकारी के प्रभावी प्रसार के साथ-साथ विशेष साइबर सुरक्षा समाधानों के साथ एकीकरण के लिए सीईआरटी-इन के तहत हनी नेट परियोजना की तैनाती प्रक्रियाधीन है।”

-----



भाग - दो  
टिप्पणियां/सिफारिशें

सिफारिश संख्या 1

पेट्रोलियम क्षेत्र में सुरक्षा उपायों की आवधिक समीक्षा की आवश्यकता

समिति नोट करती है कि अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में तटवर्ती और अपतटीय क्षेत्र सहित भारतीय पेट्रोलियम क्षेत्र की उपस्थिति अपस्ट्रीम, मिडस्ट्रीम और डाउनस्ट्रीम क्षेत्र में है, लगभग तेईस रिफाइनरियां, कई गैस प्रसंस्करण संयंत्र, तरल प्राकृतिक गैस (एलएनजी) टर्मिनल, खुदरा आउटलेट, एलपीजी एजेंसियां और गोदाम और 45,000 किलोमीटर से अधिक की कच्चे तेल की पाइपलाइन, पेट्रोलियम उत्पादों और गैस को देश के कोने-कोने में पहुंचा रही है। समिति यह भी नोट करती है कि कई अधिनियम और नियम तेल और गैस मुद्रास्फीति की सुरक्षा को नियंत्रित करते हैं, और इसी तरह केंद्र सरकार के विभिन्न मंत्रालयों और राज्य स्तर के प्राधिकरणों के तहत कई प्राधिकरण जैसे अग्निशमन विभाग, लिफ्ट और लिफ्ट निरीक्षक आदि भी अपने दायरे में आने वाले कानूनों को लागू करते हैं।

समिति नोट करती है कि तेल और प्राकृतिक गैस उद्योग अत्यधिक ज्वलनशील हाइड्रोकार्बन का उपयोग करता है और उन्हें उच्च तापमान और दबाव में प्रसंस्कृत करता है। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस उद्योग में किसी भी दुर्घटना के गंभीर परिणाम हो सकते हैं जैसे कि जीवन की क्षति, कार्यकलापों में व्यवधान और आर्थिक मूल्य का भारी विनाश और स्थानीय पर्यावरण को भी नुकसान पहुंचा सकते हैं। इसलिए, समिति पाती है कि पेट्रोलियम क्षेत्र में सुरक्षा अत्यंत महत्वपूर्ण है।

समिति नोट करती है कि मई, 2021 में चक्रवात ताउते सहित पिछले कई वर्षों में तेल और गैस क्षेत्र में कई दुर्घटनाएँ हुईं, जहाँ बार्ज पी-305 टूटा और डूब गया, जिसमें 86 लोगों की जान चली गई, वर्ष 2020 में बाघजन, असम में आयल इंडिया लिमिटेड का तेल का एक कुआँ फट गया, और वर्ष 2014 में आंध्र प्रदेश में गेल पाइपलाइन विस्फोट और वर्ष 2009 में आईओसीएल की जयपुर की घटना आदि देश में पेट्रोलियम उद्योग की कुछ गंभीर घटनाएँ हैं।

समिति ने ओएनजीसी द्वारा चक्रवात ताउते के आने और उसका सामना करने तथा उसके बाद की घटनाओं की जांच की थी, जिसमें 86 लोगों की जान चली गई थी। समिति ने चिंता के साथ यह नोट किया था कि कानून में कई खामियां, मौजूदा नियमों को लागू करने में कमी और विभिन्न प्राधिकरणों के बीच जवाबदेही की कमी भी रही हैं। यह देखते हुए कि पीएनजी मंत्रालय पेट्रोलियम क्षेत्र में निजी निवेश को प्रोत्साहित कर रहा है और कई निजी कंपनियों ने अन्वेषण और उत्पादन क्षेत्र में और सिटी गैस डिस्ट्रीब्यूशन (सीजीडी) नेटवर्क, एलएनजी टर्मिनलों आदि में प्रवेश किया है, समिति का मत है कि मंत्रालय और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों और सुरक्षा विनियामक एजेंसियों को सक्रिय होना चाहिए और समय-समय पर सुरक्षा उपायों की समीक्षा करनी चाहिए और कमियों को चिह्नित करना चाहिए और सुरक्षा उपायों की समीक्षा के लिए किसी आपदा के घटित होने की प्रतीक्षा नहीं करनी चाहिए।

समिति चाहती है कि मंत्रालय पूरे तेल और गैस उद्योग के लिए सुरक्षा आवश्यकताओं और संबंधित कंपनियों द्वारा किसी भी स्थिति में आवश्यक प्रतिक्रियाओं की व्यापक समीक्षा करे। समिति आशा करती है कि मंत्रालय नवीनतम प्रौद्योगिकी विकास को ध्यान में रखे और सर्वेक्षण तथा प्रतिक्रिया प्रबंधन के लिए इसे सम्मिलित करे और कानूनों में कमियों और विभिन्न संगठनों की जवाबदेही पर भी ध्यान दे। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय को सुरक्षा ढांचे के सभी पहलुओं को देखने और देश में पेट्रोलियम क्षेत्र के लिए आवश्यक परिवर्तनों का सुझाव देने के लिए उद्योग जगत के पेशेवरों, कानूनी विशेषज्ञों, शिखाविदों आदि को मिलाकर एक कार्य समूह का गठन करना चाहिए।

## सिफारिश संख्या 2

### ओएनजीसी में जवाबदेही तय करना

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी को चक्रवात ताउते के बारे में अपनी पूर्वानुमान एजेंसी मैसर्स स्काईमेट से 12 और 14 मई 2021 को प्रथम मौसम संबंधी सलाह और बुलेटिन प्राप्त हुए थे। ओएनजीसी के अधिकारियों ने रेडियो संचार पर अपतटीय क्षेत्र में अपने ठेकेदारों को इन सलाहों से अवगत कराया था और उन्हें चक्रवात के मद्देनजर सुरक्षित स्थानों पर जाने की सलाह दी थी। समिति को बताया गया था कि ओएनजीसी ने सासुद्रिक बचाव समन्वय केंद्र (एमआरसीसी) से सभी अपतटीय ठेकेदारों और रिगों को मौसम संबंधी सलाह ई-मेल किया था, और 13 मई को एक नियंत्रण



कक्ष शुरू हुआ था। सभी रिग मालिकों को 15 मई, 2021 को साइक्लोन सर्वाइवल मोड पर जाने के लिए कहा गया था।

समिति नोट करती है कि कार्यकारी समिति (ईसी) जोकि ओएनजीसी में सर्वोच्च निकाय है, ने बचाव कार्यों के लिए 16 मई को अपनी विशेष बैठक में कॉर्पोरेट आपदा प्रबंधन योजना को सक्रिय किया। समिति को यह भी बताया गया था कि ओएनजीसी ने क्षेत्रीय आकस्मिक योजना के अनुसार सामुद्रिक बचाव समन्वय केंद्र (एमआरसीसी) और ऑफशोर डिफेंस एडवाइजरी ग्रुप (ओडीएजी) के प्रमुख को सूचित किया था और तत्काल फील्ड में उपस्थित अपने सभी मल्टी सपोर्ट वेसल्स (एमएसवी / ओएसवी) को बार्ज की ओर विपथित कर दिया और भारतीय नौसेना को सूचित किया, जिसने 15:30 बजे पी - 305 स्थान पर पहुंचने वाले आईएनएस कोच्चि को निदेश दिया, लेकिन खराब मौसम के कारण तत्काल कोई बचाव उपाय नहीं कर सका। बार्ज पी-305, जो एक नॉन प्रोपेल्ड बार्ज का प्रकार है, जो विशेष रूप से कमजोर था और जिसे सुरक्षित स्थान पर ले जाने के लिए टग हैंडलिंग बोट की आवश्यकता थी। 17 मई, 2021 की सुबह, बार्ज पी -305 ने बताया कि इसके सभी एंकर खो गए थे और यह वेलहेड प्लेटफॉर्म एचसी से टकरा गया था।

समिति, ओएनजीसी के उत्तर और प्रबंधन में उसकी विफलता और चक्रवात ताउते और उसके बाद की स्थिति से निपटने की तैयारी से सहमत नहीं है। समिति नोट करती है कि ओएनजीसी को चक्रवात के बारे में 12 मई को ही सूचना मिल गई थी और वास्तविक चक्रवात 16वीं की रात/17वीं की सुबह आया था। समिति का मत है कि पिछले कई दशकों से पश्चिमी अपतट में मौजूद होने के कारण ओएनजीसी के पास अतीत में कई चक्रवातों को झेलने का अनुभव था और यह तर्क कि चक्रवात ने अपनी दिशा बदल दी है, में अधिक आधार नहीं दिखता है क्योंकि ओएनजीसी को चक्रवात की दिशा परिवर्तन का पता लगाना चाहिए था, और इससे निपटने के लिए आकस्मिक योजना तैयार करनी चाहिए थी। यह स्पष्ट रूप से ओएनजीसी की प्रणालियों, प्रक्रियाओं और प्रतिक्रिया प्रबंधन प्रणाली की गंभीर कमी को उजागर करता है।

समिति यह भी नोट करती है कि कॉर्पोरेट स्तर पर ओएनजीसी के किसी भी वरिष्ठ अधिकारी ने पश्चिमी अपतट पर टीमों का मार्गदर्शन करने के लिए स्थिति को संभालने की जिम्मेदारी नहीं ली थी। समिति इसे गंभीरता से लेती है क्योंकि जवाबदेही प्राधिकारी के साथ चलती है और मंत्रालय से यह सिफारिश करना चाहती है कि वह इस घटना में विभिन्न स्तरों पर ओएनजीसी के अधिकारियों की जिम्मेदारी के संबंध में

गहन जांच करे और उन सभी के खिलाफ सख्त कार्रवाई करे जो कर्तव्य के प्रति लापरवाह पाए जाते हैं।

### सिफारिश संख्या 3

#### मौसम पूर्वानुमान सेवाएं

समिति नोट करती है कि पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के अधीन भारतीय मौसम विज्ञान विभाग (आईएमडी) मौसम विज्ञान और संबद्ध विषयों से संबंधित सभी मामलों में देश की सरकारी एजेंसी है, और देश के लिए बंगाल की खाड़ी (बीओबी) और अरब सागर (एएस) क्षेत्र में मौसम पूर्वानुमान और चक्रवात की चेतावनी प्रदान करने वाली नोडल एजेंसी और वैश्विक सामुद्रिक संकट सुरक्षा प्रणालियों के तहत सलाह देने के लिए क्षेत्रीय केंद्र भी है। समिति ने यह भी नोट किया है कि वर्ष 2010 तक आईएमडी ने मुंबई, गोदावरी/कृष्णा, कावेरी घाटियों और अन्य ओएनजीसी क्षेत्रों के लिए दिन में तीन बार मौसम पूर्वानुमान और चेतावनियां तथा चौबीसों घंटे कम दबाव का क्षेत्र बनने/चक्रवात आने के समय विशेष मौसम पूर्वानुमान जारी करता था। तथापि, वर्ष 2010 से ओएनजीसी को प्रत्यक्ष रूप से आईएमडी की सेवाएं नहीं दी जाती हैं क्योंकि अपतटीय मौसम पूर्वानुमान सेवाएं देने के लिए मैसर्स स्काईमेट प्राइवेट लिमिटेड को ठेका दिया गया था।

तथापि, समिति नोट करती है कि मैसर्स स्काईमेट मौसम पूर्वानुमान मॉडल के लिए भारतीय मौसम विज्ञान विभाग के उपग्रह चित्रों को इनपुट के रूप में लेता है और यह नेशनल सेंटर फॉर एजुकेशन टेक्नोलॉजी, यूएसए से सहयोग भी लेता है। ओएनजीसी ने समिति को यह भी बताया है कि मैसर्स स्काईमेट ने ओएनजीसी द्वारा नियुक्त किए जाने के समय से भारत में पूर्वी और पश्चिमी दोनों तटों के लिए परामर्श जारी किया था और अब तक उनकी भविष्यवाणियों के संबंध में कोई विपथन नहीं देखा गया है।

तथापि, समिति, स्काईमेट की सेवाएं लेने के लिए दिए गए तर्कों से सहमत नहीं है और वैश्विक निविदा प्रक्रिया अपनाने के ओएनजीसी के निर्णय के पीछे के कारण स्पष्ट नहीं हैं, जिसने एक सरकारी एजेंसी होने के नाते आईएमडी को सहभागिता करने से रोक दिया। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि यद्यपि आईएमडी ने दावा किया है कि चक्रवात ताउते के बारे में उसका पूर्वानुमान बहुत हद तक चक्रवात के मार्ग के अनुसार था, जबकि ओएनजीसी ने दावा किया था कि मैसर्स स्काईमेट से प्राप्त अंतिम दिशा और हवा की गति / लहर की ऊंचाई संबंधी सलाह भविष्यवाणी के अनुसार नहीं थी। समिति

पाती है कि चक्रवात ताउते का प्रभाव ओएनजीसी के प्रतिष्ठानों से होकर गुजरा, जबकि शुरुआती पूर्वानुमान के अनुसार इसे बहुत दूर से होकर गुजरना था। एक प्रमुख संगठन होने के नाते, ओएनजीसी को नियमित रूप से मौसम के पूर्वानुमानों के संबंध में वैश्विक इनपुट एकत्र करना चाहिए ताकि उसके पास अपने प्रचालन क्षेत्र में चक्रवात या तूफान जैसी घटनाओं की पूर्व चेतावनी मिल सके और उससे निपटने की योजना बनाने के लिए समय मिल सके। समिति का निष्कर्ष है कि वर्ष 2010 से मौसम पूर्वानुमान सेवाएं देने के लिए एक निजी कंपनी को नियुक्त करने का ओएनजीसी का निर्णय एक खराब निर्णय था, और यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय को अपनी मौसम पूर्वानुमान सेवाओं के लिए मैसर्स स्काईमेट के चयन के पीछे के कारणों की जांच करे।

#### सिफारिश संख्या 4

#### ओएनजीसी में वरिष्ठ स्तर पर रिक्तियां

समिति नोट करती है कि चेयरमैन और प्रबंध निदेशक (सीएमडी) के बोर्ड स्तर के पद 01.04.2021 से और निदेशक (अपतटीय) 01.05.2021 से रिक्त हो गए थे। लोक उद्यम चयन बोर्ड (पीईएसबी) ने 04.06.2021 को सीएमडी, ओएनजीसी के पद के लिए चयन बैठक आयोजित की तथा कंपनी और उसके भविष्य के लिए रणनीतिक महत्व और विजन को ध्यान में रखते हुए किसी भी उम्मीदवार की सिफारिश नहीं की।

समिति नोट करती है कि निदेशक के लिए साक्षात्कार आयोजित किया गया है और नामों की सिफारिश की गई है क्योंकि इसका चयन पीईएसबी द्वारा किया जाता है। जब कोई पद रिक्त होने लगता है, तो वे उससे बहुत पहले प्रक्रिया शुरू कर देते हैं, लेकिन पीईएसबी इसे आगे बढ़ाता है। निदेशक (अपतटीय) के पद के लिए, पीईएसबी द्वारा पदधारी की सिफारिश की गई है और कैबिनेट की नियुक्ति समिति (एसीसी) के अनुमोदन के पश्चात नियुक्ति की जाएगी। इसके लिए सिफारिश की गई है और अब सतर्कता मंजूरी आदि के बाद उनकी नियुक्ति की जाएगी। इसी तरह, समिति को बताया गया कि ओएनजीसी के सीएमडी के लिए भी साक्षात्कार आयोजित किया गया था। लेकिन, पीईएसबी ने फैसला किया है कि उसकी खोज व्यापक होनी चाहिए और सर्च कमेटी बनाने की व्यवस्था है जिसके कारण इसमें थोड़ा अधिक समय लग रहा है।

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी देश की सबसे बड़ी और महत्वपूर्ण घरेलू कच्चा तेल उत्पादन कंपनी होने के नाते अच्छी तरह से प्रबंधित की जानी चाहिए क्योंकि

दीर्घकालिक नीतियां और कार्यक्रम कंपनी की सफलता और परिणाम और उसके प्रदर्शन को निर्धारित करते हैं। ओएनजीसी के पास बड़े बजट हैं और तेल और गैस क्षेत्र में कई महत्वपूर्ण परियोजनाओं को चलाते हैं। यद्यपि समिति सीएम्डी, ओएनजीसी के पद के लिए व्यापक खोज करने की आवश्यकता की सराहना करती है, लेकिन किसी व्यक्ति का चयन करने की प्रक्रिया में विलंब संगठन के निर्णय लेने में परिहार्य अनिर्णय का कारण बनती है। समिति नोट करती है कि सीएम्डी के पद पर अस्थायी नियुक्ति करने से वरिष्ठ अधिकारियों के पदों पर रहने से कार्यों को पूर्ण उत्साह और उमंग के साथ करने के लिए पर्याप्त अधिकार नहीं मिलेगा। समिति महसूस करती है कि ओएनजीसी में नियमित सीएम्डी की अनुपस्थिति भी चक्रवात ताउते की घटना को गंभीर तरीके से नहीं लेने का एक कारक हो सकता है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय को सामान्य रूप से तेल क्षेत्र के सार्वजनिक उपक्रमों और विशेष रूप से ओएनजीसी में रिक्तियों को भरने को अत्यंत गंभीरता से लेना चाहिए, इस मामले में पदधारी द्वारा कार्यकाल पूरा करने से पहले प्रक्रिया को पूरा करने के लिए अग्रिम कार्रवाई करनी चाहिए।

#### सिफारिश संख्या 5

##### अपतटीय जलयानों के लिए विधान की आवश्यकता

समिति नोट करती है कि पोत परिवहन एक अंतरराष्ट्रीय उद्योग और विश्व के सबसे विविध उद्योगों में से एक है और विश्व के अधिकांश व्यापार में मालवाहन और परिवहन के लिए पोत परिवहन उद्योग की जिम्मेदारी के कारण निर्बाध व्यापार के लिए सभी अधिकार क्षेत्रों में सुसंगत विनियम होने चाहिए। अंतरराष्ट्रीय समुद्री संगठन (आईएमओ) के तत्वावधान में, अंतरराष्ट्रीय सम्मेलनों पर सहमति हुई है, जो एक देश में पंजीकृत जहाज को दूसरे देश के जलक्षेत्र और बंदरगाहों में स्वीकृति सुकर करने के लिए एक समान आवश्यकताओं को निर्धारित करता है और समुद्र में संरक्षा और पर्यावरण की सुरक्षा को आगे ले जाती है।

समिति यह भी नोट करती है कि सभी जलयानों, जिनमें भारत के तट या इंडियन ऑयल फील्ड्स पर प्रचालन करने वाले जलयान सम्मिलित हैं, के पास संबंधित सम्मलेन की आवश्यकताओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए वैध अनुप्रयोज्य प्रमाण पत्र होना चाहिए। जलयान या उसके मान्यता प्राप्त संगठन (आरओ) का देश, लागू सम्मलेन आवश्यकताओं के अनुपालन के सत्यापित होने के पश्चात प्रमाण-पत्र जारी करता है। तत्पश्चात, यह सुनिश्चित करना मालिक, मास्टर और चालक दल की जिम्मेदारी है

कि जिन स्थितियों में प्रमाण पत्र नहीं बदले गए हैं और जलयान समुद्र में चलने योग्य स्थिति में रहता है।

समिति नोट करती है कि नॉन-प्रोपेल्ड जलयानों (उदाहरण के लिए बार्ज) के मामले में, वे ब्रिटिश काल के दौरान बनाए गए एक बहुत पुराने कानून यानी कोस्टिंग वेसल्स एक्ट, 1838 के तहत पंजीकृत हैं। यह नोट किया जाए कि इस अधिनियम में केवल पंजीकरण के लिए प्रावधान है और समुद्री प्रशासन को उसमें संरक्षा, सुरक्षा और प्रदूषण निवारण पहलुओं के लिए नियम और विनियम बनाने का अधिकार नहीं देता है। समिति इस बात से आश्चर्यचकित थी कि बार्ज पी-305 जिसमें 300 लोग रहते हैं, को केवल पंजीकरण की आवश्यकता है, और भारतीय सामुद्रिक प्राधिकरणों के पास इसके सुरक्षा पहलुओं को सुनिश्चित करने के लिए कोई नियम और विनियम नहीं हैं। समिति अचंभित और बहुत निराश है कि विधान में इतनी कमियां तथा नियम और विनियम बनाने का अधिकार चार दशकों से अधिक समय से जारी है, जबकि ओएनजीसी ईएंडपी कार्यकलापों के लिए ठेकेदारों को नियुक्त कर रहा है।

यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि बार्ज पी-305 से जुड़ी इस तरह की घटना ने विधानों में इस तरह की कमियों को उजागर किया है और इतने लंबे समय तक इन क्षेत्रों को संचालित करने वाली खामियों को उजागर किया है। समिति को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा आश्वासन दिया गया है कि तटीय जलयान अधिनियम, 1838 को निरस्त कर दिया जाएगा और गैर-स्वचालित जलयानों से संबंधित पंजीकरण, संरक्षा, सुरक्षा और समुद्री प्रदूषण के मुद्दों को संशोधन करके वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम के तहत लाया जाएगा। पी एंड एनजी मंत्रालय अपस्ट्रीम क्षेत्रों के अन्य पहलुओं की समीक्षा करे और ऐसी किसी भी कमी को चिह्नित करे जिसे कानून द्वारा दूर करने की आवश्यकता हो सकती है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को समन्वय करना चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक इनपुट देना चाहिए कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा कानूनों और नियमों और विनियमों को लाया जा सके।

#### सिफारिश संख्या 6

मौसम पूर्वानुमान में आईएमडी और ओएनजीसी के बीच सहयोग की आवश्यकता

समिति नोट करती है कि देश के प्रमुख तेल प्रतिष्ठान पूर्व मध्य और आसपास के पूर्वोत्तर अरब सागर (एएस) के साथ-साथ महाराष्ट्र और गुजरात तट के साथ और कृष्णा-गोदावरी बेसिन में और आंध्र प्रदेश तट से दूर बंगाल की खाड़ी (बीओबी) को

कवर करते हुए बंबई उच्च क्षेत्र में स्थित हैं। सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों के तेल प्रतिष्ठानों की संरक्षा और सुरक्षा कई कारकों पर निर्भर करती है, जिनमें इस क्षेत्र में वायुमंडलीय और समुद्री स्थितियां सम्मिलित हैं। भारत और उत्तर हिंद महासागर (एनआईओ) उष्णकटिबंधीय चक्रवात (टीसी), कम दबाव के क्षेत्र, कम दबाव प्रणाली, भारी बारिश, तेज हवाएं, अशांत समुद्र, मजबूत शेल्फ स्लोप करंट, उच्च लहरें, तटीय और अपतटीय प्रचालन को प्रभावित करने वाले खगोलीय ज्वार और स्वेल सहित विभिन्न प्रकार के खराब मौसम का अनुभव करते हैं।

समिति नोट करती है कि आईएमडी देश के साथ-साथ बीओबी और एएस क्षेत्र के लिए मौसम की भविष्यवाणी और चक्रवात संबंधी चेतावनी देने के लिए प्रमुख सरकारी नोडल एजेंसी है। आईएमडी समुद्र तट से 75 किमी से अधिक के दूर समुद्री क्षेत्रों में चलने वाले जहाजों के लिए समुद्री क्षेत्र बुलेटिन, समुद्र तट से 75 किमी के अंदर आने वाले समुद्री क्षेत्र के लिए तटीय मौसम बुलेटिन, भारत के तट के लिए बंदरगाह चेतावनी और भारतीय नौसेना के लिए बेड़े पूर्वानुमान भी करता है।

आईएमडी ने समिति को बताया है कि उसके द्वारा जारी किए गए पूर्वानुमान और चेतावनियां तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) के प्रचालन के लिए बहुत आवश्यक हैं, इसने मुंबई हाई, गोदावरी / कृष्णा / कावेरी बेसिन और अन्य क्षेत्रों के लिए नियमित रूप से प्रति दिन 3 बार मौसम पूर्वानुमान, चौबीसों घंटे समुद्र में कम दबाव का क्षेत्र/चक्रवात बनने के समय विशेष मौसम पूर्वानुमान, आपात स्थिति में ओएनजीसी के जलयानों/रिगों को सुरक्षित मार्ग देने के लिए मानसून अवधि के दौरान विशेष मौसम पूर्वानुमान, हर महीने मौसम पूर्वानुमान की मासिक समेकित रिपोर्ट और वर्ष 2010 तक ओएनजीसी के प्रचालन की योजना बनाने के लिए आवश्यक सांख्यिकीय जानकारी देता है। समिति यह भी नोट करती है कि वर्ष 2010 में, ओएनजीसी ने सेवा प्रदाता का चयन करने के लिए वैश्विक निविदा प्रक्रिया अपनाने का निर्णय लिया। आईएमडी एक सरकारी एजेंसी होने के कारण निविदा प्रक्रिया में भाग नहीं ले सका और मैसर्स स्काईमेट का चयन किया गया और तत्पश्चात, ओएनजीसी को आईएमडी की सेवाएं नहीं दी गई।

इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि ओएनजीसी को तुरंत मौसम बुलेटिन और सलाह लेने की अपनी पुरानी प्रथा को बहाल करना चाहिए और आईएमडी से इसकी संस्थापना के लिए स्थान विशिष्ट पूर्वानुमान भी लेना चाहिए। समिति यह भी चाहती है कि ओएनजीसी को अपनी संस्थापनाओं और प्लेटफार्मों में मौसम निगरानी उपकरणों पर

भी निवेश करे और भारतीय अपतटीय उद्योग के लिए कार्रवाई योग्य आपदा प्रबंधन अनुदेश देने के लिए भविष्यवाणियों की सटीकता में सुधार करने और निर्णय समर्थन प्रणाली विकसित करने के लिए आईएमडी और आईएनसीओआईएस के साथ एकीकृत करे। ओएनजीसी को उनके द्वारा एकत्र किए गए पिछले डेटा को साझा करने के लिए आईएमडी के साथ सहयोग करना चाहिए ताकि तटवर्ती / अपतटीय प्रचालन के लिए प्रभाव आधारित पूर्वानुमान विकसित करने के साथ-साथ जोखिम विश्लेषण भी किया जा सके।

### सिफारिश संख्या 7

#### पेट्रोलियम क्षेत्र के लिए एकल सुरक्षा एजेंसी की आवश्यकता

समिति नोट करती है कि ओआईएसडी को पूरे तेल और गैस क्षेत्र में सुरक्षा की निगरानी के लिए एजेंसी के रूप में नामित किया गया है और मुख्य रूप से इसका कार्य देश में पूरे तेल और गैस क्षेत्र में सुरक्षा पर ध्यान केंद्रित करना है। ओआईएसडी तेल और गैस उद्योग से लिए गए डिजाइन, संचालन, रखरखाव, निरीक्षण, सुरक्षा, पर्यावरण आदि के क्षेत्र में तकनीकी विशेषज्ञों के एक समूह द्वारा संचालित है। समिति नोट करती है कि ओआईएसडी को पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय संचालन में सुरक्षा) नियम 2008 में यथानिर्धारित शक्तियों और कार्यों का प्रयोग करने के लिए सक्षम प्राधिकारी के रूप में अधिसूचित किया गया है। उक्त नियम 2008 पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के अन्वेषण व उसके दोहन और उससे संबंधित मामले की अपतटीय सुविधाओं में सुरक्षा के विनियमन के प्रयोजनार्थ है। एक अपतटीय सुरक्षा नियामक के रूप में, ओआईएसडी उद्योग विशिष्ट मानकों और दिशानिर्देशों के विकास के अलावा नियमों के अनुपालन और दुर्घटना की जांच के लिए विभिन्न ईएंडपी प्रतिष्ठानों की लेखा परीक्षा करता रहा है।

समिति नोट करती है कि पर इन सुविधाओं में, जैसा कि उक्त नियम 2008 में परिभाषित किया गया है, आपूर्ति और उन सहायक जलयानों या जहाजों को शामिल नहीं किया गया है जिनसे पेट्रोलियम की थोक में दुलाई होती है और इसलिए पोत नौका और जलयान अपतटीय सुविधाओं की श्रेणी के अंतर्गत नहीं आते हैं और इस प्रकार, ये पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (अपतटीय संचालन में सुरक्षा) नियम 2008 के तहत ओआईएसडी के दायरे में नहीं आते हैं। यह कार्य पोत परिवहन महानिदेशालय के अंतर्गत आता है जो मर्चेंट शिपिंग एक्ट 1958 और अन्य प्रासंगिक अधिनियमों के तहत वैधानिक प्राधिकरण है।

समिति आगे यह भी नोट करती है कि पेट्रोलियम क्षेत्र में विभिन्न गतिविधियों के लिए तेल और गैस क्षेत्र को कई एजेंसियों जैसे डीजीएमएस, पीईएसओ, ओआईएसडी, पीएनजीआरबी, डीजीएस, अग्निशमन विभाग और राज्य सरकारों के लिफ्ट विभाग आदि द्वारा विनियमित किया जा रहा है। चूंकि कई एजेंसियां अपने अधिदेशाधीन कानून के तहत नियमों व विनियमों को लागू करने में केंद्रित और सीमित भूमिका निभा रही हैं, इसलिए इस क्षेत्र के लिए एक समग्र दृष्टिकोण का अभाव है।

समिति ने तेल प्रतिष्ठानों की सुरक्षा पर अपनी रिपोर्ट संख्या 12 (15वीं लोकसभा) में अपनी सिफारिश संख्या 3 और सुरक्षा, सुरक्षा और पर्यावरण पहलुओं पर अपनी रिपोर्ट संख्या 24 (16वीं लोकसभा) में सिफारिश संख्या 10 के माध्यम से पेट्रोलियम क्षेत्र में सुरक्षा संबंधी नियमों और विनियमों को लागू करने के लिए एकल एजेंसी के गठन की सिफारिश की थी। हालांकि, मंत्रालय ने इस सिफारिश को लागू करने में बहुत अनिच्छा दिखाई है, जो इस क्षेत्र के लिए खतरा है। समिति पाती है कि ताउते चक्रवात के बाद उन घटनाक्रमों की जांच हेतु जिनसे जलयानों के फंसने की घटना और दुर्घटना हुई, भारत सरकार द्वारा गठित उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) भी इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि सरकार सभी तटवर्ती और अपतटीय तेल क्षेत्रों के सुरक्षा पहलुओं पर प्रभावी निरीक्षण करने के लिए एक एकल वैधानिक अधिकार-प्राप्त और सुसज्जित विनियामक स्थापित करने पर विचार कर रही है। इसलिए, समिति देश में पेट्रोलियम क्षेत्र के लिए सुरक्षा संबंधी नियमों और विनियमों को लागू करने के लिए एक वैधानिक निकाय बनाने के लिए पी एंड एनजी मंत्रालय को सिफारिश करती है।

### सिफारिश संख्या 8

#### राहत उपाय और मुआवजा पैकेज

समिति का मानना है कि पीड़ितों और उत्तरजीवियों के लिए राहत और मुआवजा बहुत महत्वपूर्ण है और आवश्यक कार्रवाई करने में कोई हिचक नहीं होनी चाहिए। समिति चाहती है कि राहत और मुआवजा भरपुर होना चाहिए जैसाकि यदि चक्रवात की चेतावनी के मद्देनजर नौका को सुरक्षित स्थान पर ले जाया गया होता तो दुर्घटना को टाला जा सकता था और जान बचाई जा सकती थी।

समिति नोट करती है कि मेसर्स एफकॉन्स (एएफसीओएनएस) ने अपने कामगारों के आवास के उद्देश्य से बार्ज पी-305 को नियुक्त किया था। बार्ज पी-305 और टग बोट वरप्रदा पर कुल 274 लोग सवार थे। इस घटना में 86 लोगों की जान चली गई है और शेष लोग किसी तरह बच पाए हैं।



समिति नोट करती है कि ओएनजीसी को मुंबई में उनके परिवारों के लिए होटल में बोर्डिंग और लॉजिंग की सुविधा प्रदान करते हुए लॉजिस्टिक्स सपोर्ट (हवाई टिकट सहित) किया गया था। ओएनजीसी के अधिकारियों की एक विशेष टीम को उस अस्पताल में तैनात किया गया था, जहां प्रभावित परिवारों के बीच सुचारू समन्वय के लिए पोस्टमार्टम किया गया था। प्रत्येक बीएनवी (बहादुर प्रकृति के पीड़ित) के परिवारों के लिए ओएनजीसी से एक नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था, जो रसद, बोर्डिंग और लॉजिंग, परामर्श, पुलिस अधिकारियों के साथ बातचीत, नश्वर अवशेषों को संबंधित होम स्टेशन तक पहुंचाने और किसी भी अन्य स्थानीय सहायता के लिए उत्तरदायी था।

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी ने मानवीय आधार पर, प्रत्येक दिवंगत आत्मा और लापता व्यक्ति के नामजद व्यक्ति/निकट संबंधी को दो लाख रुपये और 188 बचे हुए लोगों में प्रत्येक को एक लाख रूपए की राहत और पुनर्वास राशि का वितरण किया है। इसी तरह, सभी 188 बचे लोगों में प्रत्येक को मेसर्स एफकॉन्स द्वारा एक लाख रूपए की मुआवजा राशि का भुगतान किया गया है। मैसर्स एफकॉन्स द्वारा 66 बीएनवी परिवारों में से प्रत्येक को 5 लाख रुपये की तत्काल राहत का भुगतान किया गया है।

समिति नोट करती है कि प्रथम शैक्षणिक वर्ष का पूरा भुगतान हो गया है। लंबे समय तक (आगामी वर्षों के लिए) निर्बाध और सुनिश्चित भुगतान के लिए तंत्र की खोज की जा रही है और इसे जल्द ही मेसर्स एफकॉन्स द्वारा अंतिम रूप दे दिया जाएगा। समिति आगे नोट करती है कि बीएनवी के 77 बच्चों की स्नातक (3 और 4 वर्षीय पाठ्यक्रम) तक की शिक्षा के लिए वित्तीय सहायता योजना लागू की गई है। शैक्षणिक वर्ष 2021-2022 के लिए पात्र लाभार्थियों को 9.67 लाख की कुल राशि जारी की गई है।

समिति नोट करती है कि भारतीय जहाज मालिकों और ट्रेड यूनियनों के बीच हुए समझौते के अनुसार, जहाज के मालिक, परिवारों को मृत्यु के मामले में वरप्रदा के दल में गैर-अधिकारियों को 22 लाख रूपए की न्यूनतम राशि के साथ 110 महीने की मजदूरी और अधिकारियों को 34 लाख रूपए का मुआवजा देंगे। इसी तरह, पी-305 पर मौजूद 66 बीएनवी के लिए मैसर्स एफकॉन्स द्वारा अलग-अलग मुआवजा दिया जाएगा। समिति यह सिफारिश करती है कि बीएनवी के लिए मुआवजे के पैकेज को जल्द से जल्द अंतिम रूप दिया जाना चाहिए और मंत्रालय को एक संस्थागत तंत्र स्थापित करना चाहिए जिसमें पी एंड एनजी मंत्रालय, ओएनजीसी और ठेकेदारों के प्रतिनिधि

शामिल हों ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सभी पीड़ितों और उत्तरजीवियों को मुआवजा मिल सके।

### सिफारिश संख्या 9

#### पोतों की सुरक्षा और निरीक्षण

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी के पास यह सुनिश्चित करने के लिए सुस्थापित प्रणालियां और प्रक्रिया हैं कि तैनात पोत समुद्री योग्यता के लिए निर्धारित सभी मानदंडों को पूरा करता है। ओएनजीसी परियोजनाओं में तैनात सभी जहाज इंटरनेशनल कन्वेंशन फॉर द सेफ्टी ऑफ लाइफ एट सी (सोलास), (1974) विनियमों के अनुसार जीवन रक्षक उपकरणों/अग्निशमन उपकरणों संबंधी (एलएसए/एफएफए) प्रावधानों का अनुपालन करते हैं।

समिति नोट करती है कि अपतटीय निर्माण परियोजनाओं को ईपीसी (इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण) के आधार पर एलएसटीके (एकमुश्त टर्न की) ठेकेदार नियुक्त करके निष्पादित किया जाता है। परियोजना को क्रियान्वित करने के लिए नौकाएं किराए पर लेना (चार्टरिंग) और पोत पर तकनीकी विशेषज्ञों/समुद्री इंजीनियरों को तैनात करने का कार्य एलएसटीके ठेकेदार द्वारा किया जाता है। अनुबंध की शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए ओएनजीसी तृतीय पक्ष प्रमाणन एजेंसी (टीपीसीए) और तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) नियुक्त करती है, जिन्हें परियोजना की आवश्यकता के अनुसार नौकाओं/पोतों पर तैनात किया जाता है। अपतटीय परियोजनाओं के लिए नौकाओं/पोतों को साफ मौसम के दौरान तैनात किया जाता है। अपतटीय परियोजनाओं के लिए तैनात नौकाएं/पोत (i) वर्गीकरण एजेंसियों द्वारा श्रेणी प्रमाण-पत्र (ii) आईएसपीएस कोड (इंटरनेशनल शिप एंड पोर्ट फैसिलिटीज सिक्योरिटी) (iii) मारपोल, (v) सोलास (iv) जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस (जीटीएल) / निर्दिष्ट अवधि लाइसेंस (एसपीएल) (v) ध्वज की आवश्यकता का पूर्णतः अनुपालन करते हैं।

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी क्षेत्र विशेषज्ञों अर्थात् मास्टर मैरिनर के साथ-साथ डेक अधिकारी पर निर्भर करता है जो समुद्री क्षेत्र के निरीक्षण/ तैनात नौकाओं/पोतों की निगरानी करने के लिए तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) के माध्यम से नियुक्त किए जाते हैं। अपतटीय स्थानों पर तैनात सभी पोतों के लिए, टीम द्वारा एक संयुक्त सुरक्षा लेखा परीक्षा आयोजित की जाती है जिसमें ओएनजीसी के प्रतिनिधि, ओएनजीसी की प्रमाणन एजेंसी के सुरक्षा अधिकारी, ओएनजीसी की तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी के मास्टर मैरिनर और ठेकेदार के प्रतिनिधि शामिल होते हैं।

ओएनजीसी ने पोतों के सुरक्षा निरीक्षण के लिए एक तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी (टीपीआई) - मेसर्स एबीएसआईवी (अमेरिकन ब्यूरो ऑफ शिपिंग इंडस्ट्रियल बेरिफिकेशन) को तैनात किया है। सभी वैधानिक आवश्यकताओं के साथ-साथ तकनीकी विशिष्टताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए किराए पर लेते समय सभी पोतों का निरीक्षण किया जाता है। एक पोत को संचालन के लिए तभी मंजूरी दी जाती है जब वह समुद्र में जाने योग्य पाया जाता है और उसकी सभी मशीनरी/उपकरण परिचालन की स्थिति में होते हैं। किसी भी कमी के मामले में, पोत को दोषों के सुधार तक प्रचालनरत नहीं रखा जाता है।

समिति नोट करती है कि पोतों के निरीक्षण के लिए तीसरे पक्ष की निरीक्षण एजेंसियों को नियुक्त किया जाता है और प्रमाणन एजेंसियों से सुरक्षा अधिकारियों को तैनात किया जाता है। हालांकि यह इन गतिविधियों को नियंत्रित करने वाले नियमों और दिशानिर्देशों की प्रक्रियागत आवश्यकताओं को पूरा कर सकता है, तथापि यह ओएनजीसी के नियमित अधिकारियों से अपेक्षित जवाबदेही और जिम्मेदारी को कम कर देता है। निरीक्षण और प्रमाणन गतिविधियों के लिए तीसरे पक्ष की एजेंसियों को शामिल करके, ओएनजीसी ने ऐसे मामलों में किसी भी प्रकार की कमियों और चूक के लिए खुद को सीधे जिम्मेदारी लेने से बचाने की कोशिश की है।

समिति नोट करती है कि ये नौकाएं और पोत ओएनजीसी की खोज और उत्पादन गतिविधियों में बहुत महत्वपूर्ण हैं और यह इन पोतों और नौकाओं पर अपने अधिकारियों की टीम तैनात करना चाहती है क्योंकि इसके पास अपतटीय अन्वेषण और उत्पादन गतिविधियों में चार दशकों से अधिक की विशेषज्ञता है। समिति उम्मीद करती है कि मंत्रालय और ओएनजीसी को निरीक्षण और प्रमाणन प्रक्रियाओं को अधिक गंभीरता से लेना चाहिए और तैनाती से पहले इन पोतों का प्रमाणन करने के लिए अपने तंत्र को मजबूत करना चाहिए और इस प्रयोजन हेतु तैनात तीसरे पक्ष की एजेंसियों पर जिम्मेदारी को स्थानांतरित करने की बजाय अपने स्वयं के अधिकारियों की जिम्मेदारी और जवाबदेही सुनिश्चित करनी चाहिए। इसलिए, समिति यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय/ओएनजीसी को अपनी मानक संचालन नियमावली और आंतरिक नियंत्रण तंत्र की समीक्षा करनी चाहिए और निरीक्षण और प्रमाणन प्रक्रिया में अपने अधिकारियों की जिम्मेदारी भी सुनिश्चित करनी चाहिए।

### सिफारिश संख्या 10

#### अपतटीय संस्थापनों में पुरानी क्रेनों को बदलना

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी अन्वेषण और उत्पादन गतिविधियों के लिए अपने संस्थानों में क्रेन, पंप, घूर्णन उपकरण इत्यादि जैसे विभिन्न उपकरणों का उपयोग करता है। सुरक्षा और निर्बाध कार्य सुनिश्चित करने के लिए इन उपकरणों को काम करने की स्थिति में बनाए रखना आवश्यक है। समिति यह नोट करती है कि ओएनजीसी के पश्चिमी अपतटीय प्रोसेस और वेलहेड प्लेटफॉर्मों पर 314 क्रेन स्थापित हैं। इनमें से 224 क्रेन 10 साल से अधिक पुरानी हैं और केवल 36 क्रेनें 5 साल से कम पुरानी हैं। समिति आगे नोट करती है कि मौजूदा उपकरण प्रतिस्थापन नीति के अनुसार, क्रेन प्रतिस्थापन अवधि 20 वर्ष और उससे अधिक निर्धारित की गई है और क्रेन का जीवन-काल 25 वर्ष है। समिति यह देखकर हैरान है कि पिछले 5 वर्षों में पश्चिमी अपतटीय क्षेत्र में 10 वर्ष से अधिक पुरानी (विटेज) क्रेनों के पुर्जों, सेवाओं और सुधार पर 207.61 करोड़ रुपये खर्च किए गए। समिति ने आगे नोट किया कि ओएनजीसी ने पिछले तीन वर्षों के दौरान अपतटीय ड्रिलिंग कार्यों के लिए 20 स्वामित्व अधीन क्रेनों के रखरखाव पर सालाना 7.609 करोड़ रूपए (लगभग) खर्च किए।

इसलिए, समिति चाहती है कि उन सभी उपकरणों विशेष रूप से क्रेन जो अपतटीय और संस्थानों में उपयोग में हैं, के लिए मौजूदा दिशानिर्देशों की समीक्षा की जानी चाहिए और रखरखाव लागत को कम करने का प्रयास किया जाना चाहिए जिससे कि नई क्रेनों को नियोजित किया जा सके जो अधिक प्रभावी हैं और जिन्हें कम सर्विंसिंग और मरम्मत की आवश्यकता होती है। समिति आगे सिफारिश करती है कि किसी भी सुरक्षा संबंधी समस्या से बचने के लिए उन सभी मौजूदा क्रेनों को तुरंत हटा दिया जाना चाहिए जिनका जीवन काल समाप्त हो चुका है।

### सिफारिश संख्या 11

#### सुरक्षा परिषद

समिति ने नोट किया कि भारत सरकार ने हाइड्रोकार्बन क्षेत्र के संबंध में सुरक्षा मामलों और प्रक्रियाओं के लिए एक विशेष स्व-नियामक उद्योग एजेंसी के रूप में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत जनवरी, 1986 में सबसे ऊपर एक "सुरक्षा परिषद" की स्थापना की है। सुरक्षा परिषद के अध्यक्ष के रूप में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के सचिव होते हैं और इसमें अतिरिक्त सचिव,

संयुक्त सचिव, सभी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के मुख्य कार्यकारी अधिकारी, निजी / संयुक्त उद्यम कंपनियों के कम-से-कम दो मुख्य कार्यकारी अधिकारी चक्रानुक्रम आधार पर, सांविधिक निकायों के अधिकारी जैसे चीफ कंट्रोलर ऑफ एक्सप्लोसिब्स, खान सुरक्षा महानिदेशक, सलाहकार (अग्नि), सचिव, केंद्रीय विद्युत बोर्ड और महानिदेशक फैक्टरी एडवाइस सर्विस और श्रम इत्यादि शामिल होते हैं। सुरक्षा परिषद को कार्यकारी निदेशक, ओआईएसडी द्वारा सहायता प्रदान की जाती है जो सुरक्षा परिषद के सदस्य सचिव के रूप में भी कार्य करते हैं। सुरक्षा परिषद में केवल सरकार और सार्वजनिक उपक्रमों के प्रतिनिधि शामिल होते हैं और इसमें उद्योग विशेषज्ञों या स्वतंत्र सुरक्षा पेशवरों का कोई प्रतिनिधित्व नहीं है।

समिति यह नोट करती है कि उद्योग के सुरक्षा संबंधी निष्पादन की समीक्षा करने के लिए सुरक्षा परिषद की साल में कम से कम एक बार बैठक होती है और ओएनजीसी की पश्चिमी अपतटीय दुर्घटना "प्रमुख घटना" शीर्षक के तहत 38वीं सुरक्षा परिषद की बैठक के लिए प्रस्तुतीकरण का एक हिस्सा थी। समिति को सूचित किया गया है कि चूंकि मंत्रालय द्वारा "ताउते चक्रवात" में ओएनजीसी के पोतों के फंसे होने की घटनाओं की जांच करने के लिए एक उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) का गठन किया गया था और एचएलसी की प्रारंभिक कार्यवाही जारी थी, इसलिए घटना पर केवल संक्षेप में चर्चा की गई थी और इसे बैठक के कार्यवृत्त में दर्ज नहीं किया गया।

समिति इस बात से अप्रसन्न है कि सुरक्षा परिषद ने इस तरह के कार्यक्रम में चक्रवात ताउते के दौरान पी-305 नौका की घटना के संबंध में व्यापक विचार-विमर्श नहीं किया और सभी संबंधित एजेंसियों के साथ मिलकर आवश्यक कार्रवाई नहीं की। समिति इसे एक अस्वीकार्य दृष्टिकोण के रूप में देखती है और सिफारिश करती है कि सुरक्षा परिषद को और अधिक बाहरी उद्योग विशेषज्ञों, शिक्षाविदों आदि को शामिल करके संशोधित रूप दिया जा सकता है और व्यापक बनाया जा सकता है और पेट्रोलियम क्षेत्र की सुरक्षा तैयारियों के स्तर में सुधार लाने के लिए कदम उठाए जा सकते हैं।

### सिफारिश संख्या 12

#### उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) की रिपोर्ट का कार्यान्वयन

समिति नोट करती है कि पोत परिवहन महानिदेशालय, मार्चेंट शिपिंग एक्ट 1958 और अन्य संगत अधिनियमों के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है। जहां तक ताउते चक्रवात के दौरान पी-305 नौका से जुड़ी घटना की सांविधिक जांच का संबंध है, यह

पोत परिवहन महानिदेशालय द्वारा मर्चेट शिपिंग एक्ट 1958 की धारा 359 के प्रावधानों के अनुसार की जा रही है।

समिति को आगे सूचित किया गया है कि ओएनजीसी द्वारा इसके लिए संचालित सभी पोतों की समुद्री सुरक्षा की जिम्मेदारी के साथ मास्टर मेरिनर की अध्यक्षता में मुंबई में एक समुद्री प्रकोष्ठ के निर्माण जैसे उपाय किए गए हैं; ओएनजीसी में सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली का आकलन करने के लिए एक प्रसिद्ध अंतरराष्ट्रीय सुरक्षा सलाहकार को तैनात किया गया है। अपतटीय क्षेत्र में पोत सूचना और प्रबंधन (वीआईएम) के लिए एकल प्राधिकरण की सुविधा के लिए ओएनजीसी द्वारा सभी प्रकार की नौकाओं/पोतों की आवश्यक तकनीकी विशेषताओं की समीक्षा करने के लिए एक कार्य बल का गठन किया गया है; प्रतिकूल मौसम की स्थिति के दौरान जोखिम आधारित सलाह जारी करने के लिए एक समान दिशानिर्देश प्रख्यापित किए गए हैं। इस तरह की गंभीर चक्रवात की स्थिति से निपटने के लिए अपतटीय रिगों और प्रतिष्ठानों के लिए आपातकालीन प्रतिक्रिया योजनाओं को संशोधित किया गया है। इसके अलावा, समिति को ओएनजीसी द्वारा सूचित किया गया है कि क्षेत्रीय आकस्मिकता योजना को भारतीय नौसेना, वायु सेना और तटरक्षक बल की क्षेत्रीय समन्वय समिति के परामर्श से संशोधित किया गया है।

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी ने ताउते चक्रवात के दौरान हुई घटना में चूकों की पहचान करने के लिए एक आंतरिक जांच समिति नियुक्त की है और इसने अपनी सिफारिशों की हैं और उनमें से कई को लागू किया गया है। समिति नोट करती है कि कुछ सिफारिशों में ओएनजीसी द्वारा अपनी विभिन्न गतिविधियों में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया, प्रणालियों, नियमावली और दिशानिर्देशों आदि की समीक्षा शामिल है, जिन्हें लागू करने में कुछ समय लग सकता है।

समिति आगे नोट करती है कि इसके साथ-साथ, एमओपी एंड एनजी ने सदस्यों के रूप में डीजी-डीजीएच और जेएस एमओडी के साथ पोत परिवहन महानिदेशक के नेतृत्व में ताउते चक्रवात में ओएनजीसी के पोतों के फंसने हेतु जिम्मेदार घटनाओं की जांच करने के लिए एक तीन सदस्यीय उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) का गठन किया था। पोत परिवहन महानिदेशक के अनुरोध पर एचएलसी के साथ ईडी-ओआईएसडी को संबद्ध किया है।

समिति को सूचित किया गया है कि उच्च स्तरीय समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट की मंत्रालय द्वारा आवश्यक कार्रवाई हेतु समीक्षा की जा रही है और इस पर विचार किया

जा रहा है क्योंकि इसमें की गई सिफारिशों कई मंत्रालयों से संबंधित हैं। समिति सिफारिश करती है कि पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को अधिकारियों के एक अंतर-मंत्रालयी समूह का गठन करना चाहिए और एचएलसी द्वारा की गई सिफारिशों के समयबद्ध तरीके से कार्यान्वयन की प्रगति की नियमित निगरानी करनी चाहिए। इस संबंध में की गई कार्रवाई से तीन महीने में समिति को अवगत कराया जाए।

### सिफारिश संख्या 13

#### तृतीय पक्ष एजेंसियों के विरुद्ध कार्रवाई

समिति नोट करती है कि ताउते चक्रवात के लिए जिम्मेदार घटनाओं की जांच करने के लिए भारत सरकार द्वारा गठित उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) की सिफारिशों के अवलोकन पर यह सामने आया है कि या तो लाइफराफ्ट की विनिर्माण गुणवत्ता के कारण या जीवन काल के कारण या लाइफराफ्ट की सर्विसिंग या दोनों पहलुओं के कारण जैसाकि सोलास और एलएसए कोड के तहत अपेक्षित है, पी-305 पर उपलब्ध कराए गए 36 लाइफ राफ्ट में से किसी का भी उपयोग नहीं किया जा सका। एचएलसी ने आगे नोट किया है कि पी-305 नौका पर कोई इमर्शन सूट भी नहीं दिए गए थे।

समिति आगे नोट करती है कि पी-305 के पास फ्लैग स्टेट झूट थी जिसमें लाइफ बोट और इमर्शन सूट रखना आवश्यक नहीं जो अगर उपलब्ध होते तो कीमती जानें बचाई जा सकती थीं।

इसलिए समिति इस बात पर जोर देती है कि एक तंत्र विकसित किया जाए जिसमें भारतीय अधिकारियों द्वारा इन झूटों की समीक्षा की जा सकती है और कंपनियां उन्हें शामिल करें जो ऐसी अप्रत्याशित घटनाओं का मुकाबला करने में महत्वपूर्ण हैं।

समिति नोट करती है कि जीवन रक्षक सुरक्षा उपकरण चक्रवात ताउते में इतनी बड़ी संख्या में बीएनवी को टाल सकते थे। हालांकि, इस तरह के अनुपालन को सुनिश्चित करने की बड़ी जिम्मेदारी एलएसटीके ठेकेदार की है, ओएनजीसी जिसने ऐसी गतिविधियों को करने के लिए तृतीय पक्ष निरीक्षण एजेंसी को लगाया था, वह पूरी तरह से दोषमुक्त नहीं हो सकती है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय/ओएनजीसी को तृतीय पक्ष निरीक्षण और प्रमाणन एजेंसियों के खिलाफ कार्रवाई करनी चाहिए, जिन्होंने पी-305 के लाइफ-राफ्ट को प्रमाणित किया था। समिति यह

भी चाहती है कि जीवन रक्षक उपकरणों की नियमित सर्विसिंग को सीसीटीवी में रिकॉर्ड किया जाए और उसका रिकॉर्ड विधिवत रखा जाए।

#### सिफारिश संख्या 14

##### दस्तावेजों के सख्त सत्यापन की आवश्यकता

समिति ने एचएलसी के निष्कर्षों का अवलोकन करके नोट किया है कि 261 व्यक्तियों के जीवन रक्षा प्रशिक्षण प्रमाणपत्रों में से केवल 192 को डीजीएस, डीजीएस द्वारा अनुमोदित एमटीआई और अन्य संस्थानों की ई-गवर्नेंस प्रणाली से सत्यापित किया जा सका है। इसके अलावा, व्यक्ति के प्रमाण पत्रों की विस्तृत जांच के बाद यह देखा गया है कि 112 व्यक्तियों के प्रमाण पत्र वास्तविक पाए गए और 80 व्यक्तियों के प्रमाण पत्र प्रामाणिक नहीं पाए गए। इस प्रकार, यह देखा गया है कि 58.33 प्रतिशत व्यक्तियों के प्रमाण पत्र वास्तविक पाए गए हैं और 41.66% प्रमाण पत्र प्रामाणिक नहीं हैं। समिति महसूस करती है कि ये गंभीर टिप्पणियां हैं और अच्छी तरह से प्रशिक्षित कर्मी चक्रवात ताउते के दौरान बीएनवी की संख्या कम कर सकते थे। इसके अलावा, प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं को पूरा करने से हटकर यह सुनिश्चित करने पर जोर दिया जाना चाहिए कि नियमों का अक्षरशः पालन किया जाए ताकि भविष्य में ऐसी किसी भी घटना में मौतों की संख्या को न्यूनतम किया जा सके।

समिति यह भी चाहती है कि भारतीय अपतटीय सुविधाओं में संचालित सभी जहाजों और नौकाओं द्वारा अभ्यास करने के लिए एक प्रक्रिया और नियमित कार्यक्रम विकसित किया जाए। समिति का मानना है कि यदि पी-305 पर सभी लोगों के पास वास्तविक प्रमाण पत्र होते, तो प्रतिक्रिया अधिक त्वरित होती और लोग जीवन रक्षक उपकरणों को प्रभावी ढंग से संचालित कर पाते। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि ओएनजीसी को यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रस्तुत किए गए प्रमाणपत्रों की उनके द्वारा ठीक से जांच की गई है, अपने आंतरिक अनुमोदन तंत्र में सुधार करने की आवश्यकता है।

#### सिफारिश संख्या 15

##### ओएनजीसी में तेल प्रतिष्ठानों की सुरक्षा

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी एक अपस्ट्रीम ऑयल कंपनी है, जो ऑनशोर और ऑफशोर दोनों क्षेत्रों में काम करती है। समिति यह भी नोट करती है कि ओएनजीसी के इन सभी प्रतिष्ठानों की निर्धारित मानदंडों के अनुसार आईबी/एमएचए



द्वारा समय-समय पर सुरक्षा लेखापरीक्षा की जाती है। इसके अलावा, हर दो साल में, ओएनजीसी के वरिष्ठ सुरक्षा अधिकारियों की एक टीम द्वारा इन प्रतिष्ठानों का आंतरिक ऑडिट किया जाता है।

समिति नोट करती है कि सुरक्षा जागरूकता सप्ताह के दौरान कार्य केंद्रों पर ओएनजीसी के अधिकारियों के लाभ के लिए प्रख्यात डोमेन विशेषज्ञों द्वारा प्रतिवर्ष जागरूकता कार्यक्रम और सुरक्षा जागरूकता कार्यशालाएं आयोजित की जाती हैं। अपतटीय सुरक्षा समन्वय समिति (ओएससीसी) की बैठकों में सुरक्षा संबंधी मुद्दों पर विचार-विमर्श किया जाता है और राज्यवार खतरे और स्थानीय भेद्यता के संबंध में जानकारी को ध्यान में रखते हुए अपतटीय प्रतिष्ठानों/कार्य केंद्रों के लिए शमन योजनाएं तैयार की जाती हैं।

समिति नोट करती है कि तटवर्ती प्रतिष्ठानों के लिए केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) के कर्मियों द्वारा सुरक्षा प्रदान की जाती है जो प्रतिष्ठानों की रक्षा करते हैं और आवश्यक गश्त करते हैं। संवेदनशील प्रतिष्ठानों की सुरक्षा की निगरानी के लिए रिमोट सर्विलांस सिस्टम का भी उपयोग किया जाता है। सभी प्रतिष्ठानों की गृह मंत्रालय के दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए चारदीवारी द्वारा सुरक्षा की जाती है। हाइड्रोकार्बन पाइपलाइनों के साथ ग्राउंड / एरियल पेट्रोलिंग की जाती है और वर्ष में एक बार कंपनी के अधिकारी ओआईएसडी मानकों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार लाइन वॉक करते हैं।

अपतटीय प्रतिष्ठानों की सुरक्षा के लिए, पोट और वायु यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीएटीएमएस) का उपयोग नौसेना/तटरक्षक द्वारा नियमित हवाई और समुद्री निगरानी के अलावा, अपतट में आने वाले/परिचालन करने वाले किसी भी अनधिकृत पोट की निरंतर निगरानी के लिए किया जा रहा है। अपतटीय प्रतिष्ठानों के आसपास 500 मीटर क्षेत्र को, मुख्य रूप से टकराव से बचने के लिए प्रतिष्ठान के आसपास पोटों की आवाजाही को नियंत्रित करने के लिए सुरक्षा क्षेत्र के रूप में नामित किया गया है।

समिति नोट करती है कि तटवर्ती और अपतटीय दोनों तरह के तेल प्रतिष्ठानों की सुरक्षा बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि ये राष्ट्रीय संपत्ति हैं और सुरक्षा प्रोटोकॉल के किसी भी उल्लंघन को गंभीरता से लिया जाना चाहिए। ओएनजीसी, नवीनतम प्रौद्योगिकियों जैसे ड्रोन, रोबोट, रिमोट सेंसिंग आदि के साथ तालमेल बनाए और अपनी संपत्तियों की उचित निगरानी और मानिट्रिंग सुनिश्चित करने के लिए अपनी सुरक्षा प्रणालियों में उनका उपयोग करने का प्रयास करे। समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय/ओएनजीसी

को सुरक्षा पहलुओं को अत्यधिक महत्व देना चाहिए और राज्य और केंद्र दोनों में संबंधित अधिकारियों के साथ समन्वय रखना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसके प्रतिष्ठानों में उच्च स्तर पर सुरक्षा बनी रहे।

### सिफारिश संख्या 16

#### प्रतिष्ठानों की साइबर सुरक्षा

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी ने एक सूचना सुरक्षा नीति अपनाई है जो भारत सरकार की साइबर सुरक्षा नीति के अनुरूप है। इसके अलावा, यह अंतर्राष्ट्रीय सूचना सुरक्षा मानकों अर्थात् आईएसओ 27001 का भी अनुपालन करता है। सूचना सुरक्षा डोमेन में वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं को बनाए रखने के लिए, ओएनजीसी ने अपने प्रमुख डेटा केंद्रों पर सूचना सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (आईएसएमएस) लागू की है और इसके रखरखाव के लिए, समय-समय पर आंतरिक और बाहरी आईएसओ 27001 ऑडिट किए जाते हैं। संगठन-वार सूचना सुरक्षा अलर्ट की निगरानी के लिए ओएनजीसी ने सूचना सुरक्षा संचालन केंद्र (आईएसओसी) लागू किया है।

समिति नोट करती है कि ओएनजीसी को सरकारी एजेंसियों जैसे इंडियन कंप्यूटर इमरजेंसी रिस्पॉंस टीम (सीईआरटी-इन), इंटेलिजेंस ब्यूरो (आईबी), नेशनल क्रिटिकल इंफॉर्मेशन इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोटेक्शन सेंटर (एनसीआईआईपीसी) आदि से रियल टाइम थ्रेट इंटेलिजेंस/अलर्ट प्राप्त होता है। सीईआरटी-इन की खतरे की जानकारी को ट्रस्टेड ऑटोमेटेड एक्सचेंज ऑफ इंटेलिजेंस इन्फॉर्मेशन (टीएक्सआईआई) मानक का उपयोग करके जानकारी को स्वचालित करके आईएसओसी के साथ एकीकृत किया गया है, जिससे खतरे की प्रतिक्रिया समय में सुधार हुआ है।

समिति नोट करती है कि सूचना सुरक्षा के क्षेत्र में कर्मचारियों की जागरूकता के लिए, ओएनजीसी वर्ष भर में विभिन्न गतिविधियों का आयोजन करती है, जैसे बाहरी डोमेन विशेषज्ञों द्वारा सूचना सुरक्षा जागरूकता वार्ता का आयोजन, फ्रिशिंग हमले पर मॉक ड्रिल का आयोजन, सूचना सुरक्षा के बारे में सलाह जारी करना, ई-न्यूज़लेटर प्रकाशित करना आदि। समिति नोट करती है कि हाल के दिनों में साइबर हमले बढ़े हैं और यह किसी देश की आर्थिक गतिविधियों को बाधित करने का तरीका बन गया है।

समिति संतोष के साथ यह भी नोट करती है कि ओएनजीसी में अब तक किसी बड़े साइबर उल्लंघन की सूचना नहीं मिली है, लेकिन समिति चाहती है कि ओएनजीसी

इस मुद्दे पर अपनी निगरानी रखे और पिछले रिकॉर्ड पर आत्मसंतुष्ट न हो। चूंकि, ओएनजीसी की संपत्ति राष्ट्रीय संपत्ति होने के साथ-साथ रणनीतिक भी है, इसलिए समिति की इच्छा है कि यह सूचना प्रौद्योगिकी संसाधनों को प्रायोजित / विकसित करके साइबर सुरक्षा उपायों को विकसित करने में अग्रणी भूमिका निभाए, जिसमें हमारे देश में अच्छी प्रतिभा और मानव कौशल है। समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय/ओएनजीसी को साइबर सुरक्षा पर संबंधित एजेंसियों के साथ नियमित रूप से समन्वय करना चाहिए और अपने प्रतिष्ठानों में किसी भी साइबर हमले को रोकने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाने चाहिए ।

नई दिल्ली

04 अप्रैल, 2022

14 चैत्र, 1944 (शक)

रमेश बिधूडी

सभापति

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस

संबंधी स्थायी समिति

