

भारतीय तटरक्षक
की
भूमिका एवं प्रकार्य

मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए
भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

लोक सभा में प्रस्तुत किया गया :
राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया :

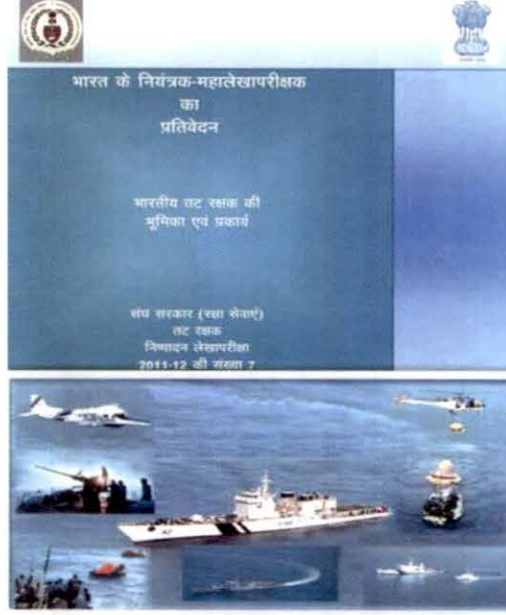
5 AUG 2011

5 AUG 2011

संघ सरकार (रक्षा सेवाएं)
तटरक्षक
निष्पादन लेखापरीक्षा
2011-12 की संख्या 7



भारतीय तटरक्षक की भूमिका एवं प्रकार्य की निष्पादन लेखा परीक्षा



विषय-सूची

क्रम संख्या पैरा संख्या	विषय	पृष्ठ
1	प्रस्तावना	iii
2	कार्यकारी सारांश	iv
3	अध्याय 1: भारतीय तटरक्षक - एक विहंगावलोकन	1
1.1	प्रस्तावना	1
1.2	संगठनात्मक ढाँचा	1
1.3	भारतीय तटरक्षक का उद्भव	4
1.4	कर्तव्य एवं प्रकार्य	5
4	अध्याय 2: लेखा परीक्षा उपगमन तथा लेखा परीक्षा जाँच-परिणामों का व्यवस्थापन	9
2.1	लेखा परीक्षा उपगमन	9
2.2	लेखा परीक्षा के जाँच-परिणामों का व्यवस्थापन	12
5	अध्याय 3: योजना एवं वित्तीय प्रबंधन	13
3.1	संदर्भ योजनाएं	13

3.2	तटरक्षक विकास योजनाएं	13
3.3	वार्षिक बजट और व्यय	19
6	अध्याय 4: अवसंरचना, परिसंपत्तियां और संभारतंत्र	21
4.1	अवसंरचना एवं परिसंपत्तियां	21
4.2	संभारतंत्र और मानवशक्ति	38
7	अध्याय 5: गश्त और सुरक्षा संबंधी मामले	47
5.1	प्रस्तावना	47
5.2	महाराष्ट्र और गुजरात तट से गश्त; 26/11 की अवधि तक	49
5.3	पोतारूढ़ कार्रवाईयां	56
5.4	रात्रिकालीन उड़ान	59
5.5	ताशा अभियान	61
5.6	भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक के बीच समन्वय	62
5.7	स्टैटिक सेंसरों का अनधिष्ठापन	65
5.8	तटीय सुरक्षा: नवंबर 2008 के पश्चात् सुरक्षा तंत्र	66
5.9	भारतीय तटरक्षक के विधिक व्यवरोध तथा अधिकारों में कमी	67
5.10	पोतों का अभिनिर्धारण और उनको खोज निकालना	69
5.11	मछली पकड़नेवाले यानों का पंजीकरण	71
5.12	भारतीय मछुआरों द्वारा अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा का पारगमन	71
8	अध्याय 6: अन्य संक्रियात्मक कार्य	73
6.1	खोज एवं बचाव - खराब प्रबंधन सूचना प्रणाली	73
6.2	पर्यावरण सुरक्षा	76
6.3	प्रदूषण नियंत्रण	77
9	अध्याय 7: निष्कर्ष	79
7.1	निष्कर्ष	79
10	अनुलग्नक 1	81
11	अनुलग्नक 2	84
12	अनुलग्नक 3	85

प्रस्तावना

2010 को समाप्त वर्ष से संबंधित भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के इस प्रतिवेदन में निष्पादन लेखा परीक्षा के परिणाम समाविष्ट हैं और यह प्रतिवेदन भारत के संविधान का अनुच्छेद 151 के तहत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

यह निष्पादन लेखा परीक्षा रक्षा मंत्रालय, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय तथा क्षेत्रीय मुख्यालय, जिला मुख्यालय, स्टेशन, वायु स्टेशन और वायु एन्क्लेवों के अभिलेखों की जाँच-परीक्षा के द्वारा मार्च 2009 और सितंबर 2009 के बीच और बाद में दिसंबर 2010 से फरवरी 2011 तक की गई। इस लेखा परीक्षा में 2004-05 से 2009-10 तक की अवधि सम्मिलित थी।



कार्यकारी सारांश

पृष्ठभूमि

भारत एक बड़ा समुद्रवर्ती देश है, जिसके निर्णायक आर्थिक एवं सुरक्षा संबंधी हित समुद्र के साथ जुड़े हैं। अगस्त 1978 में एक नयी सेवा के रूप में भारतीय तटरक्षक की स्थापना राष्ट्रीय क्षेत्राधिकार के अंदर आनेवाले समुद्री क्षेत्र में राष्ट्रीय कानूनों के प्रवर्तन की आवश्यकता तथा समुद्र में जान और माल की सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु भारत सरकार की जागरूकता का परिणाम थी। यह भी वांछित माना गया कि कानून प्रवर्तन संबंधी ये दायित्व एक ऐसी सेवा द्वारा निभाए जाएं, जो संयुक्त राज्य अमेरिका, यूनाइटेड किंगडम आदि जैसे उन्नत देशों के तटरक्षकों के अनुरूप सज्जित और ढाली गयी हो, जिससे भारतीय नौसेना के बेड़े का प्रयोग उसकी युद्धकालीन भूमिका के लिए छोड़ सके।

तटरक्षक अधिनियम भारतीय तटरक्षक को भारत के समुद्री क्षेत्र में भारत के समुद्री तथा अन्य राष्ट्रीय हितों की सुरक्षा का प्रमुख दायित्व देता है। अन्य दायित्वों में समुद्र में जान और माल की सुरक्षा को सुनिश्चित करना, तस्करी, समुद्री डकैती आदि जैसे समुद्री नियम प्रवर्तन संबंधी मसले भी शामिल हैं। पश्चिमी तट पर 26/11 के आंतकवादी आक्रमणों के बाद लेखा परीक्षा ने इस बात का मूल्यांकन किया कि क्या तटरक्षक समर्थक विधि निर्माण, बल स्तर, मानवशक्ति एवं अवसंरचना के विषय में अपनी भूमिका को प्रभावकारी और दक्षतापूर्ण ढंग से निभाने के लिए सज्जित है, साथ ही, तटीय सुरक्षा के विषय में भारतीय तटरक्षक की संक्रियाओं पर विशेष बल दिया गया। लेखा परीक्षा ने यह भी जाँच की कि 26/11 आंतकवादी हमलों के बाद क्या तटीय सुरक्षा संबंधी चिंताओं का इस क्षेत्र में संक्रिया कर रहे विभिन्न अभिकरणों के बीच समन्वय द्वारा उचित समाधान किया गया है।

लेखा परीक्षा उपगमन

इस निष्पादन लेखा परीक्षा के अंतर्गत 2004-05 से 2009-10 तक की अवधि सम्मिलित है। रक्षा मंत्रालय और तटरक्षक मुख्यालय के उच्चाधिकारियों के साथ लेखा परीक्षा का कार्यक्षेत्र, लेखा परीक्षा के उद्देश्य और मापदंडों की चर्चा के द्वारा निष्पादन लेखा परीक्षा का प्रारंभ किया गया। तटरक्षक मुख्यालय, तीन क्षेत्रीय मुख्यालय, सात जिला मुख्यालय, छः स्टेशन और आठ विमानन इकाईयों में की गई लेखा परीक्षा के आधार पर लेखा परीक्षा अपने निष्कर्षों पर पहुँची और संस्तुतियों की रूपरेखा तैयार की। इस प्रतिवेदन के सात अध्याय हैं। अध्याय 1 और 2 प्रस्तावनात्मक प्रकृति के हैं। अध्याय 3 से 6 तक में लेखा परीक्षा के जाँच-परिणाम समाविष्ट हैं। अध्याय 7 के अंतर्गत निष्कर्षों का सारांश दिया गया है।

मंत्रालय/भारतीय तटरक्षक की प्रतिक्रिया

यह पुनरावलोकन सितंबर 2010 में रक्षा मंत्रालय को जारी किया गया। इस पर मंत्रालय का उत्तर मई 2011 तक प्रतीक्षित था। लेखा परीक्षा के जाँच-परिणामों को दिसंबर 2010 तक अद्यतन किया गया तथा भारतीय तटरक्षक मुख्यालय से प्राप्त अंतरिम उत्तर के आधार पर आशोधित किया गया।

प्रमुख जाँच परिणाम

1. योजना

भारतीय तटरक्षक अभी भी 1985-2000 के लिए 1987 में तैयार की गई 15 वर्षीय संदर्श योजना के साथ संक्रिया कर रहा है, क्योंकि परवर्ती संदर्श योजनाएं अर्थात् 2002-17 और 2007-22 सरकार द्वारा संस्वीकृत नहीं की गई हैं तथा 2012-2017 की अवधि के लिए एक संदर्श योजना निरूपणाधीन है (दिसंबर 2010 के अनुसार)। पंचवर्षीय तटरक्षक विकास योजनाओं को अंतिम रूप देने में अत्यधिक समय लिया गया साथ ही जिस समय योजनाओं का प्रारंभ अपेक्षित था, उसके काफी समय के पश्चात् उन्हें संस्वीकृत किया गया तथा नौवीं और दसवीं योजनाओं को उनके अनुमानित प्रारंभ के 19 और 33 महीनों के बाद संस्वीकृत किया गया। सामान्यतः भारतीय तटरक्षक द्वारा प्रस्तावित पंचवर्षीय योजनाएं अयथार्थपरक और अप्राप्य रही हैं। इस तथ्य के बावजूद कि वित्त मंत्रालय/रक्षा मंत्रालय ने इन योजनाओं के वित्तीय परिव्यय में कटौती की थी, संस्वीकृत राशि को खर्च करने में भारतीय तटरक्षक असमर्थ रहा। संक्रियात्मक पक्ष में, पूंजी आबंटनों को खर्च करने में विफलता के परिणामस्वरूप पोत और वायुयानों के संबंध में अधिप्राप्ति योजनाओं की प्राप्ति नहीं की जा सकी। भारतीय तटरक्षक नौवीं योजना (1997-2002) में परिलक्षित अधिग्रहणों का लगभग 50 प्रतिशत ही प्राप्त कर सका और दसवीं योजना (2002-07) में योजनाबद्ध अधिग्रहणों के केवल 43 प्रतिशत को अंतिम रूप दिया जा सका। महत्वपूर्ण है कि दसवीं योजना में नियोजित लक्ष्यों के प्रति एक भी अधिग्रहण का फलन नहीं हुआ।

(पैराग्राफ 3.1, 3.2 और 3.2.2)

2. अवसंरचना एवं परिसंपत्तियां

भारतीय तटरक्षक अपनी संदर्श योजना और विकास योजनाओं के अनुसार तटीय स्टेशन एवं विमानन इकाइयों की स्थापना कर रहा है। इसके अतिरिक्त, जनवरी 2005 में गृह मंत्रालय ने तटीय सुरक्षा को मजबूत बनाने हेतु तीन तटरक्षक स्टेशनों के लिए मंजूरी दी। तथापि, संस्वीकृत 42 स्टेशनों में से केवल 30 स्टेशनों को अब तक सक्रियकृत किया गया है। 26/11 की घटना के बाद सरकार ने 14 नए स्टेशनों के लिए मंजूरी दी है, जिनमें से पांच को दिसंबर 2010 तक सक्रियकृत किया गया। तथापि, संस्वीकृत/सक्रियकृत स्टेशन अभी भी अवसंरचनात्मक/बेड़ें संबंधी कमियों के साथ कार्य कर रहे हैं। अपरोधक नौकाएं (आई बी) / यानों (आई सी) की उपलब्धता के संदर्भ में छः स्टेशनों में की गई जाँच परीक्षा से पता चला कि दिसंबर 2010 तक तीन स्टेशनों के पास प्रर्याप्त संख्या में यान उपलब्ध नहीं थे। कम से कम 16 तटरक्षक स्टेशनों में पोतों को लंगर डालने, ईंधन भरने जैसी मूलभूत सुविधाएं नहीं थीं। अन्य मामलों में भारतीय तटरक्षक स्टेशनों के पास उनकी अपनी परिसंपत्तियां नहीं हैं तथा वे किराए के पोतों का उपयोग कर रहे हैं। कुछ भारतीय तटरक्षक स्टेशनों को अस्थाई संरचनाओं से संक्रिया करने के लिए भी मजबूर होना पड़ा, क्योंकि भूमि पर उनका स्वामित्व नहीं था।

इसके अतिरिक्त, भारतीय तटरक्षक ऐसे पोतों के साथ कार्य कर रहा है, जो अपने निर्धारित जीवनकाल से अधिक जीवन बिता चुके हैं तथा जिनको सेवा से हटाया जाना था, परंतु प्रतिस्थापन प्राप्त न होने के कारण उनका प्रचालन बंद नहीं किया गया है। उन्नत अपतट गश्त यानों (ए ओ पी वी) का लगभग आधा तथा द्रुत गश्त यानों का 72 प्रतिशत या तो अपने विस्तारित जीवनकाल में है या पहले ही सेवामुक्ति हेतु नियत है। इसके अलावा, उन्नत अपतट गश्त यान जैसे नए अधिष्ठापित पोत व्यवरोधों के साथ या सुपर रेपिड गन माउंट, सी आर एन 91 गन, हीलो ट्रावर्सिंग गीयर, मित्र-शत्रु पोत अभिनिर्धारण गइरो स्टेबिलाइस्ड होरिज़ॉन्टल रोल बार आदि जैसे आवश्यक कार्य उपकरणों के बिना संक्रिया कर रहे हैं।

दोषपूर्ण योजना और योजनाओं के अभावपूर्ण कार्यान्वयन के फलस्वरूप भारतीय तटरक्षक को वास्तव में अपने अपेक्षित संख्याबल के आधे संख्याबल के साथ संक्रिया करनी पड़ी। 1985-2000 की अवधि के लिए संदर्श योजना में परिकल्पित बल स्तरों की तुलना में भारतीय तटरक्षक के पास आज तक (दिसंबर 2010) पोत एवं यानों के अपेक्षित बल स्तर का केवल 65 प्रतिशत ही उपलब्ध है। विमानन दस्ते के संबंध में, यह आंकड़ा 48 प्रतिशत है।

भारतीय तटरक्षक के अधिग्रहणों पर समय व लागत अधिक्रमणों का प्रभाव पड़ा है। जहाँ अधिग्रहणों की कमी ने प्रत्येक तटरक्षक स्टेशन की संक्रियात्मक क्षमताओं में तदनुसूय कमी उत्पन्न की वहीं नए पोतों के चालूकरण में असाधारण विलंब के कारण भारतीय तटरक्षक के अप्रवर्तन कार्यक्रम पर गंभीर असर पड़ा।

(पैराग्राफ 3.2.2, 4.1, 4.1.1, 4.1.2.2, 4.1.2.3 और 4.1.2.4)

3. तटीय/एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त

1978 में भारतीय तटरक्षक के प्रारंभ से, भारतीय तटों पर विभिन्न प्रकार के नए खतरे उभरकर आये हैं, जिसने खोज एवं बचाव, प्रदूषण नियंत्रण आदि जैसे भारतीय तटरक्षक की अधिदेशित भूमिका के अतिरिक्त तटीय सुरक्षा को एक महत्वपूर्ण उत्तरदायित्व बनाया है। समूचे एकांतिक आर्थिक क्षेत्र के समुद्र में (200 नॉटिकल मील तक) कर्तव्यों के प्रभावकारी निर्वहन के लिए भारतीय तटरक्षक की क्षमताएं सीमित हैं क्योंकि उनके पास परिसंपत्ति और अवसंरचना की कमी तथा मानवशक्ति का अभाव है। कार्य उपकरणों की कमी के कारण उनकी संक्रियात्मक प्रभावकारिता भी सीमित हो जाती है उदाहरणार्थ, दस वर्षों के पश्चात् अधिक संवेदनशील एवं उच्च यातायात सघनता वाले क्षेत्रों में लक्ष्यों का सतत, निरंतर, स्वचालित खोज व पता लगाने हेतु तटवर्ती रेडार स्टेशनों के रूप में स्टैटिक सेंसरों की स्थापना नहीं की गई है। इसके अतिरिक्त, तटवर्ती मामलों के संबंध में भिन्न दायित्व वाले अनेक अभिकरण भारतीय तटरक्षक की सुरक्षा संबंधी संक्रियाओं की दक्षता को कम करते हैं।

भारतीय तटरक्षक तटीय सुरक्षा की अपनी ज़िम्मेदारी को मुख्य रूप से तटवर्ती गश्त पोतों की जाँच तथा हवाई निरीक्षण के द्वारा पूरा करता है। स्वान¹ (एस डब्ल्यू ए एन) अभियान, जो भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक की एक संयुक्त कार्रवाई है, और पोतों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा/एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त आर्थिक क्षेत्र की गश्त तटीय सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु दो महत्वपूर्ण क्रियाकलाप हैं। लेखा परीक्षा में पाया

¹ अस्त्र-शस्त्र/गोला-बारूद तथा अन्य विनिश्चिद माल की तस्करी रोकने और दूर समुद्र में गहन निगरानी करने, प्रादेशिक समुद्र में निगरानी बनाए रखने तथा महाराष्ट्र और गुजरात के तटवर्ती छिछले समुद्र में गश्त लगाने के लिए अभिलक्षित।

गया कि भारतीय तटरक्षक की स्वान अभियान कार्रवाईयों को अपर्याप्त/अभावपूर्ण परिसंपत्तियां और निर्णायक संचार उपकरणों के अभाव से जूझना पड़ा। इसके अतिरिक्त समर्पित और नौचालन उपकरणों की अनुपलब्धता के परिदृश्य में रात्रिकालीन गश्त की क्षमताएं सीमित थीं। केवल 26/11 के आतंकवादी हमलों के बाद अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा/एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त में उल्लेखनीय वृद्धि हुई (73 प्रतिशत)। गश्त कार्य में लगे भारतीय तटरक्षक पोतों ने मछली पकड़ने वाली नौकाएं/पोतों का अभिनिर्धारण एवं जाँच-पड़ताल करने हेतु प्रत्येक तिमाही में निर्धारित पोतारूढ़ कार्रवाई नहीं की। जनवरी 2004 से दिसंबर 2010 तक की अवधि के दौरान, कुछ यानों के संबंध में यह कमी 9 से 100 प्रतिशत तक थी। 26/11 की घटना तक की अवधि के लिए महाराष्ट्र और गुजरात के संबंध में, 96 मामलों में एक भी पोतारूढ़ कार्रवाई नहीं की गई, अर्थात् जाँच किये गये कार्रवाई पत्रों का 64 प्रतिशत। खराब आंतरिक नियंत्रण भी लेखा परीक्षा को इस निष्कर्ष पर ले जाते हैं कि इन पोतों द्वारा की गई वास्तविक पोतारूढ़ कार्रवाईयों की संख्या भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदान किए गए आंकड़ों से कम थी। अंत में, यह अवलोकन किया गया कि पिछले छः वर्षों के दौरान किसी² भी विमान स्क्वाड्रन द्वारा रात्रिकालीन उड़ान कार्य कभी प्राप्त नहीं किया गया। इस तथ्य के बावजूद कि रात्रिकालीन उड़ान कार्यों को कम किया गया, औसत कमी 32 प्रतिशत थी।

भारतीय तटरक्षक तथा अन्य अभिकरणों के बीच आधारभूत समन्वय की बहुत कमी थी उदाहरणार्थ, भारतीय तटरक्षक ने समुद्री प्रक्षेत्र ज्ञान (एम डी ए) सॉफ्टवेयर हेतु, जो समुद्री परिस्थिति का व्यापक चित्र प्रस्तुत करने हेतु सभी उपलब्ध स्रोतों से सूचनाओं का मिलान करने के लिए निर्दिष्ट है भारतीय नौसेना के साथ ऑन लाइन आंकड़ा नहीं बांटा है। भारतीय तटरक्षक ने उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम उपयोग को सामर्थ बनाने हेतु पोतों की तैनाती संबंधी अपनी वार्षिक योजना भी भारतीय नौसेना के साथ नहीं बांटी।

(पैराग्राफ 5.1, 5.2.1, 5.2.2, 5.3, 5.4, 5.6 और 5.7)

4. 26/11 के उपरांत सुरक्षा तंत्र

यद्यपि तटवर्ती समुद्री सुरक्षा एक बड़ी चिंता है, सरकार कुछ समय पहले तक तटीय सुरक्षा के लिए स्पष्ट निर्देश जारी करने या नीति का प्रतिपादन करने में विफल रही। 26/11 के बाद प्रारंभ में, नौसेना के समर्थन से तट रेखा की रक्षा हेतु अभिकरण के रूप में भारतीय तटरक्षक को नामित किया गया और तत्पश्चात् भारतीय तटरक्षक के समर्थन से तटीय सुरक्षा सहित समुद्री सुरक्षा हेतु उत्तरदायी समग्र प्राधिकारी के रूप में नौसेना को नामित किया गया।

(पैराग्राफ 5.8)

5. तटरक्षक को सशक्त बनाना

भारत के समुद्री क्षेत्र एकांतिक आर्थिक क्षेत्र (ई ई जेड) के क्षेत्र अधिनियम, अन्य समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1976 (1976 का 80) तथा भारतीय समुद्री क्षेत्र (विदेशी मछली पकड़ने वाले पोतों द्वारा मछली पकड़ने के लिए विनियम) अधिनियम 1981 के अधीन शासित हैं। तथापि, भारतीय तटरक्षक के क्रियाकलापों में विधिक एवं

² 2005-06 को छोड़कर उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर के विषय में वार्षिक उड़ान कार्यों का अभी तक प्रख्यापन नहीं किया गया है।

संक्रियात्मक व्यवरोध हैं। उदाहरणार्थ अपराधियों पर अभियोजन, केवल भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम, 1976 के तहत विदेश मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् ही किया जा सकता है। साथ ही, भारतीय तटरक्षक को दूरस्थ समुद्र में मछली पकड़ने वाले पोत, पर्यावरणिक संरक्षण, प्रदूषण नियंत्रण, मछली पकड़ने वाले पोतों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा पार करना तथा अवैध सुरक्षा अनुमतियों के साथ ज़ब्त किए गए पोतों की परिवीक्षा करने की अपनी भूमिका को प्रभावकारी ढंग से निभाने हेतु भारतीय तटरक्षक को समर्थक प्रावधान मुहैया कराने के संबंध में अभी भी बहुत कुछ किया जाना शेष है।

(पैराग्राफ 5.9.1, 5.9.2, 5.11 और 5.12)

6. संक्रियायें

लेखा परीक्षा में देखा गया कि भारतीय तटरक्षक अपनी संक्रियाओं के संबंध में पूर्ण और व्यापक डाटाबेस का रखरखाव नहीं करता है। खोज एवं बचाव, प्रदूषण नियंत्रण, अतिक्रमण-रोधी आदि सभी संक्रियाओं में भारतीय तटरक्षक ऐसे मामलों की संख्या के संबंध में कोई सूचना नहीं दे सका, जहाँ मिशन असफल रहे या संसाधनों की अपर्याप्तता अथवा अन्य व्यवरोधों के कारण मिशन नहीं किए जा सके। इसके अतिरिक्त, अपने कर्तव्यों के चार्टर के विषय में भारतीय तटरक्षक के निष्पादन का मूल्यांकन करने हेतु भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने किसी प्राचल या निष्पादन संसूचकों का नियतन नहीं किया है।

(पैराग्राफ 6.1)

7. मरम्मत एवं अनुरक्षण

नियत रीफिट संख्या के प्रति विभिन्न श्रेणियों के पोतों के लघु रीफिट, साधारण रीफिट और मध्यम रीफिट किए जाने में 62 प्रतिशत तक की कमी थी। रीफिटों के समापन में भी अनुचित विलंब था। उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यानों के लिए 2003 और 2010 के बीच किए गए कुल 31 रीफिटों में लिया गया समय संविदा में निर्दिष्ट समय से 27 प्रतिशत अधिक था। द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौका के मामले में, कुल 74 रीफिटों के लिए लिया गया वास्तविक समय 51 प्रतिशत अधिक था।

(पैराग्राफ 4.2.2 और 4.2.3)

8. मानवशक्ति

अधिकारी और नांमाकन कार्मिकों के संवर्ग में तटरक्षक संदर्श योजना 1985-2000 में परिकल्पित मानवशक्ति के प्रति क्रमशः 57 तथा 43 प्रतिशत तक मानवशक्ति की कमी थी। विमानन स्कंध में, संस्वीकृत संख्याबल के प्रति पायलटों और प्रेक्षकों के संवर्ग में क्रमशः 50 और 58 प्रतिशत की कमी थी। अधिकारी/नामांकित कर्मिकों को प्रशिक्षण देने हेतु भारतीय तटरक्षक अभी भी नौसेना पर निर्भर है।

(पैराग्राफ 4.2.5 और 4.2.6)

9. निष्कर्ष

यद्यपि, भारतीय तटरक्षक तीन दशकों से भी अधिक समय से अस्तित्व में है, परंतु यह अभी भी बल स्तरों की कमी से जूझ रहा है। अत्याधिक तटवर्ती सुरक्षा चिंताओं से युक्त इस युग में अपने प्रकार्य में प्रभावकारी होने के लिए भारतीय तटरक्षक को इन कमियों को दूर करना होगा। यद्यपि, समुद्री सुरक्षा को सशक्त बनाने के लिए सरकार द्वारा अनेक उपाय किए गए हैं, फिर भी इस संबंध में की गई पहलों को बनाए रखने, भारतीय तटरक्षक, भारतीय नौसेना तथा अन्य स्टेक धारकों के बीच अधिक समन्वय सुनिश्चित करने की आवश्यकतायें हैं। भारतीय तटरक्षक द्वारा अपने कर्तव्यों के प्रभावकारी निर्वहन में आने वाले व्यवरोधों को दूर करने की आवश्यकता है।

संस्तुतियां

- भारतीय तटरक्षक द्वारा तैयार की गई 15 वर्षीय संदर्श योजनाओं को सरकार द्वारा समय पर अनुमोदन तथा सूत्रपात करने की आवश्यकता है, जिससे कि वांछित बल स्तरों को प्राप्त करने की ओर स्पष्ट निर्देश दिया जा सके।
- भारतीय तटरक्षक को अपनी वार्षिक और पंच वर्षीय योजनाओं में यथार्थपरक और प्राप्य प्रक्षिप्तियां प्रस्तुत करनी चाहिए। समयबद्ध अधिग्रहण सुनिश्चित करने हेतु रक्षा मंत्रालय और भारतीय तटरक्षक द्वारा संयुक्त रूप से योजनाओं की प्राप्ति में हुई प्रगति की आवधिक समीक्षा की जानी चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक स्टेशन और विमानन इकाईयों की योजना, मंजूरी तथा स्थापना को परियोजना प्रकार के आधार पर व्यावसायिक रीति से देखा जाना चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सभी स्टेशन परिकल्पित मानवशक्ति, भूमि और अन्य अवसंरचना के संपूर्ण पूरकों के साथ एक ही समय में सक्रियकृत किये जायें, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सक्रियकृत स्टेशनों को परिसीमाओं का सामना न करना पड़े।
- पुराने यानों के लिए प्रतिस्थापन अधिप्राप्तियां समय पर की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि भारतीय तटरक्षक के पास एक विश्वसनीय बेड़ा उपलब्ध है।
- सरकार द्वारा संस्वीकृत तटीय सुरक्षा संक्रियायें, जैसे योजनाबद्ध तटीय सुरक्षा उपायों को कम करने कि अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। तटीय सुरक्षा उपायों की फलोत्पादकता तथा निरंतरता के आवधिक पुनरीक्षण हेतु रक्षा मंत्रालय के अंदर एक संस्थानीकृत प्रणाली की स्थापना की जानी चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक को उपलब्ध संसाधनों के आधार पर समुद्री/तटवर्ती क्षेत्रों की गश्त हेतु प्रतिमान विकसित करने की तत्काल आवश्यकता है। इस प्रकार विकसित प्रतिमानों का कड़ाई से अनुपालन किया जाना चाहिए। प्रतिमानों के प्रति वार्षिक/आवधिक उपलब्धियों के संबंध में रक्षा मंत्रालय को रिपोर्ट किया जाना चाहिए। इस प्रकार के प्रतिमानों की आवधिक समीक्षा की जानी चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक द्वारा सामना किए जाने वाले विधिक व्यवरोधों को दूर करने की आवश्यकता, भारतीय तटरक्षक को अपेक्षित अधिकार संपन्न बनाने, सुरक्षा की आगमन पूर्व अधिसूचना और स्वचालित पहचान प्रणाली के अनुपालन के लिए दंड के प्रावधान, भारतीय मछुआरों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा के पारगमन जैसी तटीय सुरक्षा को प्रभावित करने वाली चिंताएं सरकार को समयबद्ध तरीके से दूर करनी चाहिए।



अध्याय 1

भारतीय तटरक्षक - एक विहंगावलोकन

1.1 प्रस्तावना

भारतीय तटरक्षक (आई सी जी) रक्षा मंत्रालय के अधीन संक्रिया करनेवाला एक समुद्री सशस्त्र बल है। तटरक्षक अधिनियम 1978 के अंतर्गत अगस्त 1978 में औपचारिक रूप से गठित भारतीय तटरक्षक अपतट एवं अन्य संरचनाओं की सुरक्षा, मछुआरों की सुरक्षा तथा तस्कर विरोधी संक्रियाओं में सहायता प्रदान करके भारतीय समुद्री क्षेत्रों में भारत के समुद्री तथा अन्य राष्ट्रीय हितों की रक्षा करने के लिए अधिदेशित है। भारतीय तटरक्षक अन्य संघीय अभिकरणों, संस्थाओं और प्राधिकरणों के साथ समन्वय में काम करते हुए भारत के समुद्री हितों और सुरक्षा की रक्षा करता है, संकटग्रस्त पोतों और मछुआरों की सहायता करता है तथा समुद्री पर्यावरण का संरक्षण करता है।

1.2 संगठनात्मक ढाँचा

भारतीय तटरक्षक के शीर्ष पर एक महानिदेशक है, जो भारतीय नौसेना के वाइस एडमिरल रैंक का अधिकारी है। महानिदेशक की सहायता करने के लिए दूसरे अधिकारी होते हैं, जो विभिन्न कर्तव्यों और दायित्वों के लिए उत्तरदायी हैं।

महानिदेशक, तटरक्षक (डी जी सी जी) तटरक्षक मुख्यालय, नई दिल्ली से कमांडर तटरक्षक क्षेत्र (सी ओ एम सी जी) पश्चिम, पूर्व, उत्तर पश्चिम तथा अंडमान और निकोबार के माध्यम से अपनी कमान का प्रयोग करता है। क्षेत्रीय कमांडर अपनी कमान का प्रयोग जिला कमांडर (सी ओ एम डी आई एस) तटरक्षक स्टेशन एवं तटरक्षक वायु स्टेशनों के माध्यम से करते हैं। अधिकांश पोतों का नियंत्रण कमांडर, तटरक्षक क्षेत्र के अधीन है, जबकि कुछ पोतों पर वायु एन्क्लेव/जिला कमांडर तथा भारतीय तटरक्षक स्टेशन का नियंत्रण भी है। भारतीय तटरक्षक का संगठनात्मक ढाँचा नीचे दिया गया है:

1 भारतीय तटरक्षक का संगठनात्मक ढाँचा



भौगोलिक रूप में भारतीय तटरक्षक मुम्बई, गांधीनगर¹, चेन्नई और पोर्ट ब्लेयर स्थित चार क्षेत्रीय मुख्यालयों (आर एच क्यू) के माध्यम से कार्य करता है। इन क्षेत्रीय मुख्यालयों के अधीन 12 ज़िला

¹ चतुर्थ उत्तर पश्चिम क्षेत्रीय मुख्यालय की स्थापना अगस्त 2009 में गांधीनगर में की गई।

मुख्यालय² हैं। अन्य प्रमुख प्रचालन इकाइयों में स्वतंत्र तटरक्षक स्टेशन विमानन इकाइयां तथा भंडार डिपो, रीफिट एवं उत्पादन दलों आदि जैसी 26 विविध इकाइयां शामिल है। इनको नीचे मानचित्र में दिखाया गया है:

2 तटरक्षक इकाइयाँ



स्रोत: भारतीय तटरक्षक

² पोरबंदर, मुंबई, नया मेंगलूर, कोच्चि, चेन्नै, विशाखापट्टनम, पारद्वीप, हल्दिया, डिग्लिपूर, कैंपबेल बे, कवरति और गोवा।

1.3 भारतीय तटरक्षक का उद्भव

एक नयी सेवा के रूप में भारतीय तटरक्षक की स्थापना, राष्ट्रीय क्षेत्राधिकार के अंतर्गत आनेवाले समुद्र में राष्ट्रीय कानूनों का प्रवर्तन करने तथा समुद्र में जान और माल की सुरक्षा को सुनिश्चित करने की आवश्यकता को लेकर भारत सरकार में कुछ समय से विकसित हो रही जागरूकता का परिणाम थी। यह भी वांछनीय माना गया कि इन कानूनों के प्रवर्तन का दायित्व एक ऐसी सेवा द्वारा निभाए जाएं, जो संयुक्त राज्य अमेरिका, यूनाइटेड किंगडम आदि जैसे उन्नत देशों के तटरक्षकों के अनुरूप सज्जित और ढाली गयी हो, तथा भारतीय नौसेना को अपने बेड़े का प्रयोग केवल युद्धकालीन भूमिका के लिए छोड़ दे।

इसलिए समुद्री तस्करी की समस्या तथा तटरक्षक जैसे एक संगठन की स्थापना के प्रश्न पर अध्ययन करने हेतु सितंबर 1974 में श्री के. एफ. रूस्तमजी की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई। उस समय, समुद्री कानून संबंधी संयुक्त राष्ट्र परिषदी ने भी गति प्राप्त कर ली थी, जिसमें समुद्री संसाधनों के आर्थिक संदोहन हेतु 200 नॉटिकल मील की दूरी तक, अर्थात् एकांतिक आर्थिक क्षेत्र में, तटीय देशों को क्षेत्राधिकार में वृद्धि की। भारतीय समुद्री क्षेत्र अधिनियम को अगस्त 25, 1976 को पारित किया गया। इस अधिनियम के तहत, भारत ने 2.01 मिलियन वर्ग किलोमीटर तक के समुद्री क्षेत्र का दावा किया, जिसमें उसे समुद्र के सजीव और निर्जीव दोनों प्रकार के संसाधनों की खोज व संदोहन के लिए संपूर्ण अधिकार प्राप्त होंगे।



भारतीय तटरक्षक अपरोधक नौका

तटरक्षक अधिनियम 1978 के अधिनियमन के साथ संघ सरकार की एक स्वतंत्र सशस्त्र बल के रूप में भारतीय तटरक्षक को वर्तमान स्वरूप में अगस्त 18, 1978 को औपचारिक रूप से उद्घाटित किया गया।

अपने गठन के समय, भारतीय तटरक्षक के पास दो नौसेना फ्रिगेट तथा पांच गश्त नौकाओं का बलस्तर था। इस संख्याबल में इन वर्षों में वृद्धि हुई है और आज (दिसम्बर 2010 के अनुसार) तटरक्षक के पास 82 पोत और 46 वायुयानों का बलस्तर है।

भारतीय तटरक्षक के पास (दिसम्बर 2010 के अनुसार) 1037 अधिकारी और 6387 नामांकित कार्मिक हैं।

1.4 कर्तव्य एवं प्रकार्य

भारतीय तटरक्षक अपने स्थापक अधिनियम द्वारा भारत के समुद्री क्षेत्र में भारत के समुद्री तथा अन्य राष्ट्रीय हितों की रक्षा करने के लिए अधिदेशित है। ये कर्तव्य और प्रकार्य निम्नलिखित हैं:-

- (क) किसी भी समुद्री क्षेत्र में कृत्रिम द्वीपों, अपतट टर्मिनलों, प्रतिष्ठापनों और अन्य संरचनाओं तथा युक्तियों की सुरक्षा एवं संरक्षण को सुनिश्चित करना।
- (ख) समुद्र में संकटग्रस्त मछुआरों की सहायता करना तथा उनको संरक्षण प्रदान करना।
- (ग) समुद्री पर्यावरण के संरक्षण एवं सुरक्षा हेतु और समुद्री प्रदूषण को रोकने और नियंत्रित करने के लिए यथा आवश्यक उपाय करना।
- (घ) तस्कर विरोधी कार्यवाहियों में सीमाशुल्क तथा अन्य प्रधिकारियों की सहायता करना।
- (ङ) ऐसे अधिनियमों के प्रावधानों का प्रवर्तन करना, जो वर्तमान में समुद्री क्षेत्रों में लागू हैं; और
- (च) समुद्र में जान और माल की सुरक्षा तथा वैज्ञानिक आंकड़ों का संग्रहण समेत ऐसे अन्य मामले जो नियत किए गये हैं।

भारतीय तटरक्षक में पद संरचना

- महा निदेशक
- महा निरीक्षक
- उप महा निरीक्षक (वरिष्ठ)
- उप महा निरीक्षक (कनिष्ठ)
- कमांडेन्ट
- कमांडेन्ट (कनिष्ठ श्रेणी)
- उप कमांडेन्ट
- सहायक कमांडेन्ट
- सहायक कमांडेन्ट (प्रशिक्षु)

भारतीय तटरक्षक में अधिकारियों को सामान्य ड्यूटी अधिकारी, पायलट अधिकारी या तकनीकी अधिकारी नामक तीन शाखाओं में से किसी एक शाखा में नियुक्त किया जाता है। इन तीनों शाखाओं में अधिकारियों के रूप में स्त्रियों की भी नियुक्ति होती है, किंतु वे केवल तटीय संस्थापनों में सेवा करती हैं। उन्हें भारतीय तटरक्षक पोतों पर तैनात नहीं किया जाता है।

सामान्य ड्यूटी अधिकारी

भारतीय तटरक्षक के सामान्य ड्यूटी अधिकारियों को शस्त्र प्रणालियों का समावेश, नौचालन प्रणालियां, कर्मीदल और यानों सहित संक्रियात्मक कार्य दिए जाते हैं। समुद्र में पोतों को समावेश देने का कार्य सामान्य ड्यूटी अधिकारियों द्वारा किया जाता है। समुद्र में तटरक्षक संक्रियाओं के लिए समावेश देना तथा पोत एवं कर्मीदलों की सुरक्षा इन अधिकारियों के मुख्य दायित्व हैं।

पायलट अधिकारी

पायलट अधिकारियों को भारतीय तटरक्षक के विमान स्कंध में नियुक्त किया जाता है। वे या तो तट पर भारतीय तटरक्षक वायु स्टेशन अथवा वायु एन्क्लेव में सेवा करते हैं या फिर भारतीय तटरक्षक पोतों से रोटरी पंखयुक्त विमान चलाते हैं।

तकनीकी अधिकारी

तकनीकी अधिकारी भारतीय तटरक्षक यानों पर आरूढ़ उन्नत प्रौद्योगिकी और सेंसर प्रणालियां तथा वायुयान और अभितट संस्थापनों की संक्रिया के लिए उत्तरदायी हैं। साथ ही वे इस बल के अनुरक्षण स्कंध का भी समावेश करते हैं। तकनीकी अधिकारियों का सामान्यतया अभियांत्रिकी पृष्ठभूमि से होना आवश्यक है।

नामांकित कर्मिक

भारतीय तटरक्षक में नामांकित कर्मिक एक यांत्रिक या नाविक के रूप में कार्य करते हैं। भारतीय तटरक्षक यान और वायुयानों के यांत्रिक, विद्युत अथवा वैमानिकीय उमस्कर एवं प्रणालियों के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए यांत्रिक उत्तरदायी हैं। नाविक सामान्य ड्यूटी या आंतरिक शाखाओं में सेवा करते हैं। नाविक, शस्त्र प्रणाली प्रचालक, संचार विशेषज्ञ, गोताखोर आदि अथवा विनिर्दिष्ट समुद्री या विमानन समर्थन भूमिकाओं में सामान्य ड्यूटी नाविक का कार्य करते हैं। आंतरिक शाखा के नाविक भारतीय तटरक्षक यानों में भंडारी, रसोइया आदि जैसी भूमिकाओं में कार्य करते हैं।

स्रोत: भारतीय तटरक्षक

Insignia of Indian Coast Guard

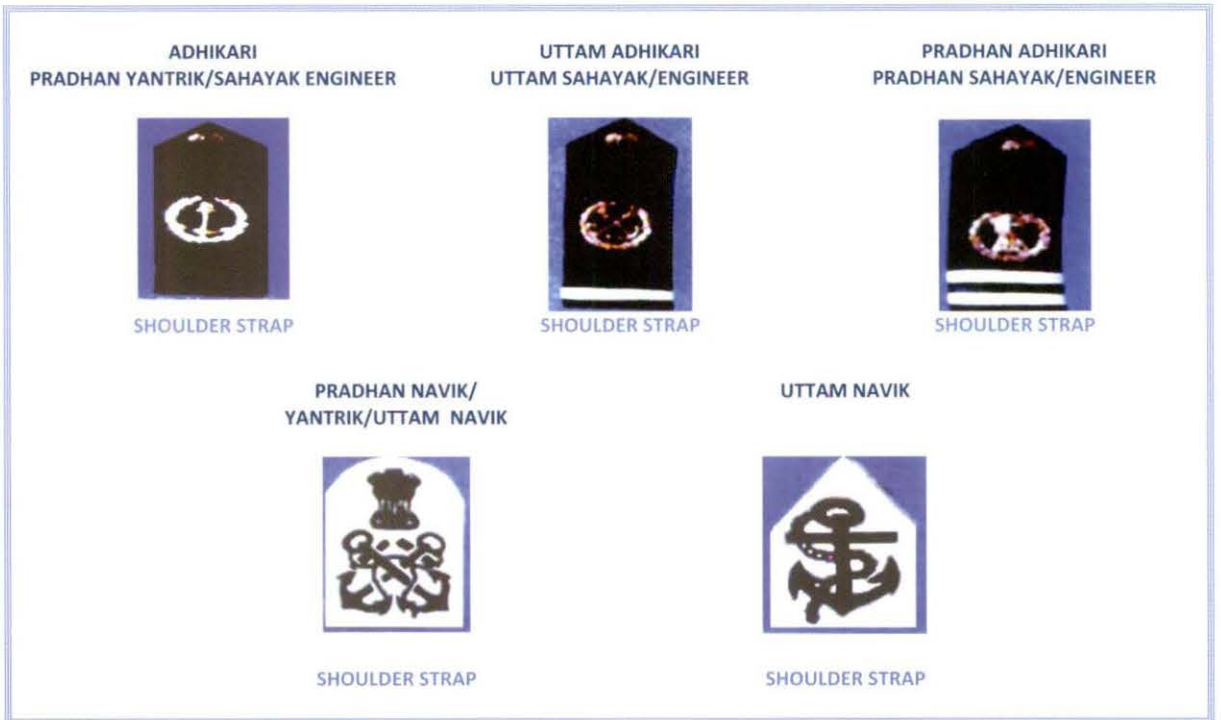


RANK INSIGNIA – COAST GUARD OFFICERS

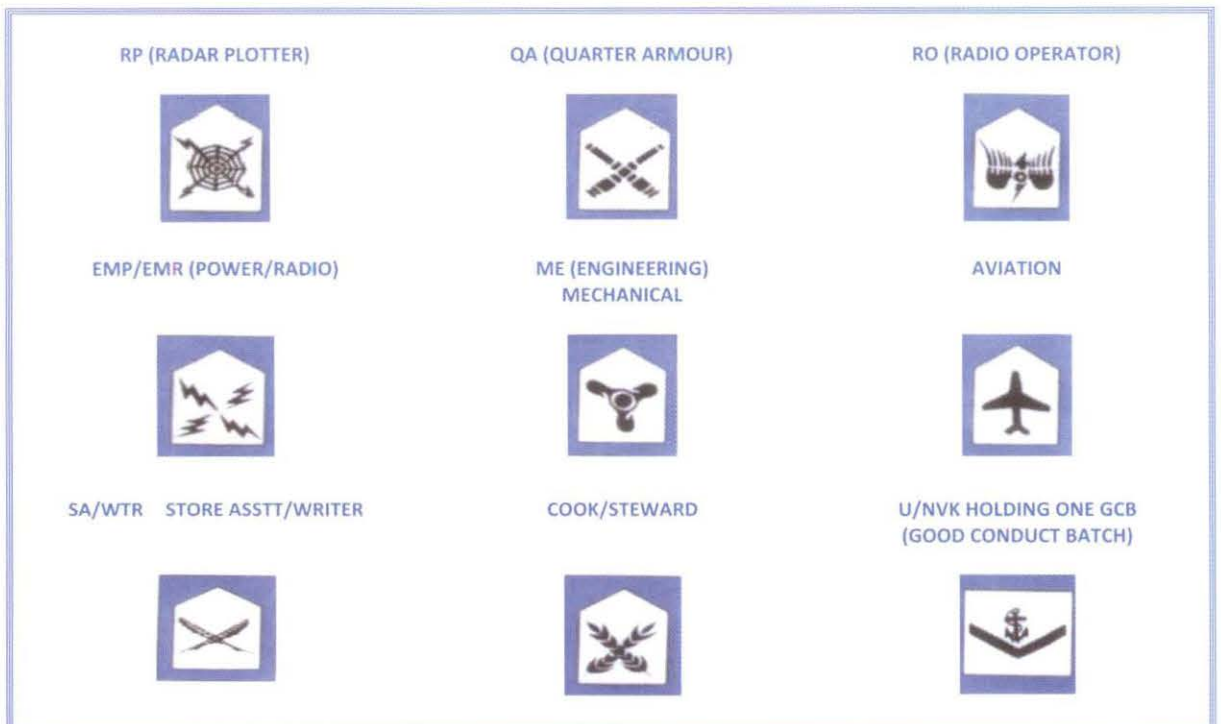
DIRECTOR GENERAL		INSPECTOR GENERAL		DEPUTY INSPECTOR GENERAL (SENIOR)	
SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE
DEPUTY INSPECTOR GENERAL (JUNIOR)		COMMANDANT		COMMANDANT (JG)	
SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE
DEPUTY COMMANDANT		ASSISTANT COMMANDANT		ASSISTANT COMMANDANT (TRAINEE)	
SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE	SHOULDER	SLEEVE

Source: Indian Coast Guard

RANK INSIGNIA – ENROLLED PERSONNEL



SPECIAL QUALIFICATION ARM BADGE



Source: Indian Coast Guard



अध्याय 2

लेखा परीक्षा उपगमन एवं लेखा परीक्षा के जाँच परिणामों का व्यवस्थापन

2.1 लेखा परीक्षा उपगमन

2.1.1 लेखा परीक्षा के उद्देश्य

भारतीय तटरक्षक की लेखा परीक्षा, उसको दिए गए कार्य के निष्पादन में दक्षता एवं प्रभावकारिता, बलस्तर का रखरखाव, अधिग्रहण, रीफिट और मरम्मत एवं मानवशक्ति की प्रर्याप्तता का मूल्यांकन करने के लिए की गई। विशेषतः, लेखा परीक्षा का उद्देश्य यह आश्वासन मांगना था कि:

- ✓ क्या भारतीय तटरक्षक संगठन अपनी भूमिका के प्रभावकारी और दक्षतापूर्ण निष्पादन में समर्थ रहा है।
- ✓ क्या संगठन ने पोतों और वायुयानों के अपेक्षित बलस्तर का रखरखाव करने की अपनी निर्धारित भूमिका को प्रभावकारी, दक्षतापूर्ण और मितव्ययता रूप से निभाया।
- ✓ क्या पोतों और वायुयानों का रीफिट/मरम्मत और रखरखाव दक्षतापूर्ण, मितव्ययता तथा प्रभावकारी रूप में किया गया।
- ✓ अपने नियत कार्यों को पूरा करने हेतु क्या भारतीय तटरक्षक के पास प्रर्याप्त अवसंरचना है।
- ✓ भारतीय तटरक्षक के पास अपनी संक्रियात्मक आवश्यकता पूरी करने हेतु क्या प्रर्याप्त और प्रशिक्षित मानवशक्ति उपलब्ध है; और
- ✓ क्या भारतीय तटरक्षक पोत उनके द्वारा की गई गश्त में दक्ष थे?

2.1.2 लेखा परीक्षा का कार्यक्षेत्र

निष्पादन लेखा परीक्षा में 2004-05 से 2009-10 तक की अवधि सम्मिलित है तथा उसमें यह जांच-परीक्षा की गई कि क्या वर्तमान प्रबंध और विद्यमान बल स्तरों से अपनी अधिदेशित भूमिका के निष्पादन में तटरक्षक समर्थ हुआ है। तटरक्षक मुख्यालय, तीन क्षेत्रीय मुख्यालयों, सात जिला मुख्यालयों, छः स्टेशनों और सात विमानन इकाइयों¹ में की गई लेखापरीक्षा के आधार पर लेखा परीक्षा अपने निष्कर्षों पर पहुंची तथा अपनी संस्तुतियों की रूपरेखा तैयार की। कोच्चि के प्रशिक्षण केंद्र और पांच अधिदर्शक टीमों के अभिलेखों की भी जांच की गई।

2.1.3 लेखा परीक्षा के मापदंड

निष्पादन मूल्यांकन के लिए लेखापरीक्षा मापदंड निम्नलिखित में से निकाले गए:

- (क) तटरक्षक अधिनियम, 1978
- (ख) बल स्तर, अवसंरचना और मानवशक्ति हेतु तटरक्षक संदर्श योजना
- (ग) सरकार के नीति विषयक कागजात
- (घ) विद्यमान मार्गनिर्देश/रक्षा अधिप्राप्ति कार्यविधि
- (ङ) पोतों एवं वायुयानों के लिए नियत उड़ान कार्य के लिए निर्धारित समुद्री दिनों के लिए भारतीय तटरक्षक के आदेश
- (च) सभी प्रकार के पोतों एवं वायुयानों के लिए रीफिट/मरम्मत निर्धारित करने वाले सरकार/तटरक्षक मुख्यालय द्वारा जारी आदेश/अनुदेश; और
- (छ) भारतीय तटरक्षक की मानवशक्ति के संबंध में सरकारी आदेश/संस्वीकृतियां तथा तटरक्षक मुख्यालय की नीतियां

¹ क्षेत्र. मु. (पश्चिम) मुम्बई, क्षेत्र. मु. (पूर्व) चेन्नई, क्षेत्र. मु. (अं. एवं नि.), पोर्ट ब्लेयर, जि.मु.नं.1, पोरबंदर, न.2 मुम्बई, नं.4 कोच्चि, नं.5 चेन्नई, नं. 6 विशाखापट्टनम, नं.8 हल्दिया एवं नं.9 डिग्लिपूर, भा.त.र.स्टे., मंडपम, टूटिकोरिन, विषिमम और पोर्ट ब्लेयर त. र. वायु स्टेशन दमन एवं चेन्नई, पोरबंदर, कोलकत्ता, कोच्चि, पोर्ट ब्लेयर और विशाखापट्टनम के तटरक्षक वायु एन्क्लेव। तटरक्षक प्रशिक्षण केंद्र कोच्चि, सी जी आर पी टी सूरत, कोलकत्ता, विशाखापट्टनम, मुम्बई एवं कोच्चि।



समुद्र में भारतीय तटरक्षक का अपरोधक यान

2.1.4 लेखा परीक्षा की क्रियाविधि

जनवरी 2009 में किए गए पायलट अध्ययन के आधार पर निष्पादन लेखा परीक्षा प्रारंभ की गई। इसके बाद, 5 मई, 2009 को रक्षा मंत्रालय और तटरक्षक के अधिकारियों के साथ एक एन्ट्री कॉन्फ्रेंस का आयोजन किया गया, जिसमें लेखा परीक्षा के कार्यक्षेत्र और उद्देश्य तथा नियोजित कार्य-क्षेत्र की विस्तृत परिधि पर चर्चा की गई। तदनंतर, मार्च से सितंबर 2009 तक तथा दिसंबर 2010 से फरवरी 2011 तक अभिलेखों की जांच और प्रश्नावली जारी करके तथा भारतीय तटरक्षक के विभिन्न स्तरों के संबंधित अधिकारियों के साथ विचार-विमर्श के द्वारा क्षेत्र लेखापरीक्षा की गई। निष्पादन लेखा परीक्षा के जांच-परिणाम सितंबर 2010 में रक्षा मंत्रालय को जारी किए गए। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय से प्राप्त अंतरिम उत्तरों के आधार पर लेखा परीक्षा के जांच-परिणामों को दिसंबर 2010 तक अद्यतन और आशोधित किया गया। एक संशोधित निष्पादन लेखा परीक्षा प्रतिवेदन का मसौदा फरवरी 2011 में दुबारा मंत्रालय को भेजा गया। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में समाविष्ट लेखा परीक्षा के जांच-परिणामों और संस्तुतियों के संबंध में चर्चा करने हेतु रक्षा मंत्रालय और भारतीय तटरक्षक के अधिकारियों के साथ 24 मार्च 2011 में एक एग्जिट कॉन्फ्रेंस का आयोजन किया गया। एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान लेखा परीक्षा के जांच-परिणामों एवं संस्तुतियों पर एक विस्तृत प्रस्तुति की गई। एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान अथवा अन्य किसी अवसर पर रक्षा मंत्रालय/भारतीय तटरक्षक द्वारा इस प्रतिवेदन में किसी वर्गीकृत सूचना का खुलासा होने पर कोई भी सुझाव नहीं दिया गया। मंत्रालय का उत्तर मई 2011 तक प्राप्त नहीं हुआ है।



कार्य करता हुआ एक वायु उपधान यान

इस निष्पादन लेखा परीक्षा प्रतिवेदन में दिए गए मानचित्र, चार्ट और चित्र या तो भारतीय तटरक्षक के औपचारिक वेबसाइट से लिए गए हैं या फिर भारतीय तटरक्षक मुख्यालय से प्राप्त किए गए हैं।

2.2 लेखा परीक्षा के जाँच-परिणामों का व्यवस्थापन

निष्पादन लेखा परीक्षा के जाँच-परिणामों को चार अध्यायों में रखा गया है।

- **अध्याय 3** - योजना एवं वित्तीय प्रबंधन- इस अध्याय में 15 वर्षीय संदर्श योजना, पाँच वर्षीय तटरक्षक विकास योजना, तथा इन योजनाओं की कमियां तथा योजनाओं के कार्यान्वयन की दक्षता के संबंध में लेखा परीक्षा के निष्कर्ष सम्मिलित हैं।
- **अध्याय 4** - अवसंरचना, परिसंपत्तियां और सैन्यतंत्र - इसमें अवसंरचना एवं परिसंपत्तियों की उन अपर्याप्तताओं के संबंध में लेखा परीक्षा के जाँच-परिणाम समाविष्ट हैं, जिन्होंने अधिदेशित भूमिका के निष्पादन में इस सशस्त्र बल की कार्यक्षमता को प्रभावित किया।
- **अध्याय 5** - गश्त और सुरक्षा के मामले - इस अध्याय में समुद्री हितों की सुरक्षा तथा सुरक्षा से संबंधित मामलों जहाँ भारतीय तटरक्षक संलिप्त है, पर चर्चा की गई है।
- **अध्याय 6** - अन्य संक्रियात्मक भूमिका - इस अध्याय में खोज व बचाव, पर्यावरणिक सुरक्षा तथा प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में लेखा परीक्षा के निष्कर्ष सम्मिलित हैं।



अध्याय 3

योजना एवं वित्तीय प्रबंधन

3.1 संदर्श योजनाएं

1978 में अपनी स्थापना के समय, तटरक्षक सलाहकार बोर्ड द्वारा भारतीय तटरक्षक विकास योजना 1978-1990 तैयार की गई, जिसमें भारतीय तटरक्षक के कर्तव्यों के चार्टर के आधार पर उसकी दीर्घकालीन आवश्यकताओं को निर्दिष्ट किया गया। 1987 में इस दीर्घकालीन, तटरक्षक योजना 1978-90 का पुनरावलोकन किया गया और अगली शताब्दी तक भारतीय तटरक्षक के संतुलित विकास के लिए एक 15 वर्षीय संदर्श योजना (1985-2000) तैयार की गई।

लेखा परीक्षा में देखा गया कि यद्यपि 1985-2000 के लिए 15 वर्षीय संदर्श योजना 1987 में तैयार की गई, परंतु अनुवर्ती संदर्श योजनाएं, अर्थात् 2002-2017 और 2007-22, रक्षा अधिग्रहण परिषद (डी ए सी) द्वारा औपचारिक रूप से संस्वीकृत नहीं की गईं। दीर्घकालीन संदर्श योजनाओं के संबंध में 2010-11 के भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन सं.7 में भारतीय नौसेना के विमानन स्कंध के प्रकार्य के पैरा 2.2.1.1 में उल्लेख किया गया था कि यद्यपि दीर्घकालीन योजनाएं बनायीं गयीं, परंतु सरकार द्वारा औपचारिक अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ था। रक्षा मामलों की संसदीय समिति (2006-07 और 2009-10) ने सेनाओं के लिए दीर्घकालीन योजनाएं बनाने और उन्हें अंतिम रूप देने में हो रहे विलंब पर चिंता व्यक्त की, क्योंकि इससे उनकी संक्रियात्मक तत्परता पर प्रभाव पड़ता था।

2012-2027 अवधि के लिए संदर्श योजना भारतीय तटरक्षक द्वारा बनायीं जा रही है (दिसंबर 2010 तक)।

3.2 तटरक्षक विकास योजनाएं

15 वर्षीय संदर्श योजना का कार्यान्वयन पृथक पांच वर्षीय तटरक्षक विकास योजनाओं के माध्यम से किया जाता है। लेखा परीक्षा में देखा गया कि पांच वर्षीय तटरक्षक विकास योजनाओं को अंतिम रूप देने में अत्याधिक समय लिया गया तथा उनको संबंधित योजना अवधि के प्रारंभ के बहुत समय बाद संस्वीकृत किया गया। दसवीं योजना (2002-07) को विशेषकर, केवल 2005 में संस्वीकृत किया गया, जब योजना अवधि का आधा समय बीत चुका था। रक्षा अधिग्रहण परिषद द्वारा योजनाओं के अनुमोदन में हुए विलंब का चित्रण नीचे तालिका में किया गया है।

3 योजनाओं के अनुमोदन में विलंब

योजना	योजना अवधि	मंत्रालय में प्रस्तुत करने वाली तिथियां	अनुमोदन की तिथियां	उनके प्रारंभ से योजनाओं के अनुमोदन में विलंब (महीनों में)
नौवीं	1997-02	सितंबर 1996	नवंबर 1998	19
दसवीं	2002-07	अप्रैल 2001	जनवरी 2005	33
ग्यारहवीं	2007-12 (मूल) 2007-12 (संशोधित)	अगस्त 2006 सितंबर 2009	जून 2007 ¹ मई 2010	02

ग्यारहवीं योजना जिसे 2007-12 अवधि हेतु जून 2007 में 7000 करोड़ रूपए के लिए अनुमोदन किया गया, उसे 26 नवंबर 2008 (26/11) के आतंकवादी हमलों के बाद मई 2010 में 7,930.22 करोड़ रूपए में संशोधित किया गया।

पंचवर्षीय योजना अवधियों के लिए वित्तीय और भौतिक लक्ष्यों के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चलता है:

3.2.1 योजनाओं में कटौती

प्रस्तावित परिव्यय, अनुमोदित प्रावधान तथा वास्तविक व्यय के विषय में प्रत्येक पंचवर्षीय योजनाओं की स्थिति निम्नवत् है:

4 वित्तीय विवरण

योजना	प्रस्तावित परिव्यय	अनुमोदित प्रावधान	वास्तविक व्यय	बचत	अनुमोदित राशि की प्रतिशतता के रूप में बचत
नौवीं योजना (1997-2002)	3,277	1,850	1,733	117	6.32
दसवीं योजना (2002-2007)	7,745	4,317	2,952	1,365	31.61
ग्यारहवीं योजना (2007-2012)	12,124	7,000/ 7,930 (मई 2010 में संशोधित)	3229 (मार्च 2010 तक)	-	-

¹ संशोधित योजना सितंबर 2009 में 26/11 के बाद रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत की गई।

पंचवर्षीय योजनाओं के लिए अनुमोदित योजना आकार नौवीं, दसवीं और ग्यारहवीं योजनाओं के लिए भारतीय तटरक्षक द्वारा प्रस्तावित योजना आकार से क्रमशः 44, 44 और 43 प्रतिशत कम था। और विशेषकर भारतीय तटरक्षक द्वारा परिकल्पित नौवीं, दसवीं तथा ग्यारहवीं भारतीय तटरक्षक विकास योजना के सभी पूंजी परिव्ययों में रक्षा मंत्रालय द्वारा इस आधार पर कटौती की गई कि योजनाएं अयथार्थ और अप्राप्य हैं। योजनाओं को प्राप्य बनाने हेतु उपलब्ध धनराशि में उनको समाहित करने के लिए व्यय की मदों को वरीयता क्रम में रखने की आवश्यकता थी। तथापि, ऐसा नहीं किया गया।

प्रत्येक योजना में अनेक स्थगित योजनाएं थीं, जो आबंटित बजट को खर्च करने की कम क्षमता को स्पष्टतः इंगित करता है। यह भी देखा गया कि मानवशक्ति और अवसंरचना से संबंधित अनेक प्रस्ताव संपूर्ण स्पष्टीकरण के बिना तैयार किए गए। इन कमियों के कारण भी वित्त मंत्रालय द्वारा योजनाओं के अनुमोदन में विलंब के साथ-साथ अनुमोदित योजना के आकार में कटौती की गई।

विशेषकर समीक्षाधीन अवधि दसवीं और ग्यारहवीं योजनाओं के लिए, लेखा परीक्षा में देखा गया कि:

- यद्यपि दसवीं योजना के लिए 7,744.91 करोड़ रूपए के परिव्यय का प्रस्ताव अप्रैल 2001 में मंत्रालय को प्रस्तुत किया गया, परंतु मंत्रालय ने तटरक्षक मुख्यालय से योजना को यथार्थपरक ढंग से पुनः तैयार करने तथा केवल ऐसी आवश्यकताओं की प्रक्षिप्ति करने के लिए कहा, जिन्हे उच्च प्राथमिकता की आवश्यकता थी। भारतीय तटरक्षक से अन्य बातों के साथ चालू प्रोजेक्टों की प्रगति को सूचित करने, नयी योजनाओं के तहत प्रस्तावों के प्रक्रमण के विभिन्न चरण प्रस्तुत करने तथा तटरक्षक विकास योजना 2002-2007 के अंत तक गश्त एवं निगरानी के अंतर्गत प्रस्तावित बल स्तर को सूचित करने को कहा गया। प्रदूषण नियंत्रण यान, समुद्री टोह तथा निगरानी वायुयान, उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर तथा अन्य उपस्कर जैसे पोतों। वायुयानों के लंबित अधिग्रहण के कारण तटरक्षक विकास योजना 1997-2002 में से कम से कम, 1290 करोड़ रूपए का अधिप्लाव था। इस प्रकार, तटरक्षक मुख्यालय ने 922 करोड़ रूपए लागत वाले अधिग्रहण की नयी योजनाओं और 1045 करोड़ रूपए लागत वाली प्रतिस्थापन योजनाओं में कटौती की। इसके अतिरिक्त, राजस्व व्यय हिस्से में पुराने बेड़े के लिए अनुरक्षण तथा प्रतिस्थापन योजना की मांगें पूरी करने हेतु वृद्धि की गई। इसके अलावा, कार्मिकों के प्रस्तावित प्रवर्तन में भी 73 करोड़ रूपए तक की अनुमानित लागत की कमी की गई। परिणामस्वरूप, इस योजना को, योजना प्रारंभ होने के दो वर्ष और नौ महीनों के बाद अंततः 4,317.01 करोड़ रूपए के संशोधित परिव्यय के साथ संस्वीकृत किया गया। लेखा परीक्षा में यह देखा गया कि बल स्तरों में वृद्धि करने हेतु नयी योजनाओं के लिए आबंटित राशि का मात्र 29 प्रतिशत उपलब्ध था, जबकि कुल योजनाबद्ध व्यय का 71 प्रतिशत चालू एवं प्रतिस्थापन योजनाओं के लिए था।



भारतीय तटरक्षक का उन्नत अपतट गश्त यान

- ग्यारहवीं योजना के संबंध में, अपनी महत्वाकांक्षी प्रक्षिप्तियों के कारण अभिलक्षित अधिष्ठापनों को कार्यान्वित करने में भारतीय तटरक्षक की असमर्थता के कारण रक्षा मंत्रालय और वित्त मंत्रालय दोनों ने योजना में कटौती की। तथापि, 26/11 आतंकवादी हमले के बाद, सरकार ने भारतीय तटरक्षक के लिए अतिरिक्त पोतों, नौकाओं और वायुयानों की त्वरित अधिप्राप्ति की आवश्यकता महसूस की। तटरक्षक मुख्यालय द्वारा सितंबर 2009 में एक संशोधित योजना प्रस्तुत की गई, जिसमें नई परियोजनाओं/योजनाओं के लिए जिन्हें ग्यारहवीं योजना अवधि में प्रारंभ किया जाना था, 7,614.80 करोड़ रुपए की अतिरिक्त निधि की आवश्यकता प्रक्षिप्त की गई। इस अतिरिक्त निधि में, पूंजी शीर्ष के अधीन 623.97 करोड़ रुपए का वर्धित आबंटन भी सम्मिलित था। तथापि, वित्त मंत्रालय ने मई 2010 में किसी अतिरिक्त पूंजीगत परिव्यय को बिना संशोधित किए योजना को संस्वीकृत किया और 930.22 करोड़ रुपए का अतिरिक्त परिव्यय केवल राजस्व शीर्ष के अंतर्गत अनुमोदित किया। ग्यारहवीं योजना के लिए अंततः अनुमोदित प्रावधान अब 7,930.22 करोड़ रुपए है।

3.2.2 अभिलक्षित अधिग्रहणों को प्राप्त करने में असमर्थता

संक्रियात्मक पक्ष में, पूंजी आबंटन का उपयोग करने में विफलता के परिणामस्वरूप तीन योजना अवधियों के दौरान (1997-02, 2002-07 और 2007-12) पोतों एवं वायुयानों के वास्तविक अधिग्रहणों के विषय में योजनाओं की प्राप्ति नहीं की गई, यथा निम्न तालिका में देखा सकता है:

5 योजनाओं के कार्यान्वयन की क्षमता

योजना	अधिप्राप्ति प्रक्रिया जिन्हें अंतिम रूप दिया जाना है।	अधिप्राप्ति प्रक्रिया जिन्हें वास्तव में अंतिम रूप दिया गया।	जिनका परिदान किया जाना है।	जिनका वास्तव में परिदान किया गया।
	पोत + वायुयान	पोत + वायुयान	पोत + वायुयान	पोत + वायुयान
1997-02 (नौवीं योजना)	21+13	10+7	10+4	10+6 ²
2002-07 (दसवीं योजना)	61+1	26+शून्य	शून्य + शून्य	शून्य + शून्य
2007-12* (ग्यारहवीं योजना)	175+52	136+19	29+15	2+1

* दिसंबर 2010 तक प्रतिफलित स्थिति

यह तालिका उन परिसंपत्तियों की स्थिति प्रतिफलित करती है, जिन्हें अनुवर्ती योजनाओं में अग्रनीत नहीं किया गया है।

नौवीं योजना (1997-2002) - भारतीय तटरक्षक नौवीं योजना में अभिलक्षित अधिग्रहणों का केवल 50 प्रतिशत ही प्राप्त कर सका।

दसवीं योजना (2002-07) - अधिग्रहण के लिए नियोजित 61 पोतों/यानों में से योजना अवधि के दौरान केवल 26 पोतों/यानों, अर्थात् मात्र 43 प्रतिशत के लिए अधिप्राप्ति प्रक्रिया को अंतिम रूप दिया जा सका। अत्यंत महत्वपूर्ण है कि निर्धारित लक्ष्यों के प्रति योजना अवधि में एक भी अधिग्रहण फलदायक सिद्ध नहीं हुआ। संविदागत 26 यानों के प्रति भारतीय तटरक्षक ने योजना अवधि के बहुत समय बाद केवल दिसंबर 2010 में 12 यानों की अधिप्राप्ति की। शेष 35 यानों की अधिप्राप्ति प्रक्रिया ग्यारहवीं योजना अवधि (2007-12) के लिए स्थगित की गई। इन 35 यानों में से, दिसंबर 2010 तक केवल 27 यानों के लिए संविदा की गई तथा आठ यानों के लिए अभी तक संविदा नहीं की गई है।

² एच ए एल ने नियत परिदान तिथि से पूर्व दो चेतक हेलिकॉप्टरों का परिदान किया।



समुद्र में द्रुत गश्त यान

लेखा परीक्षा में देखा गया कि प्रक्षिप्ति आवश्यकता में मंत्रालय द्वारा कटौती किए जाने के बावजूद, पूंजी परिव्यय की प्रतिशतता के रूप में वास्तविक पूंजी व्यय नौवीं योजना में 82 प्रतिशत और दसवीं योजना में 53 प्रतिशत के बीच में था। इसका कारण था कि:

- अधिप्राप्ति प्रक्रिया को अंतिम रूप देने तथा संविदा करने में विलंब।
- पोतों के निर्माण में पोतप्रांगणों की ओर से असाधारण रूप से धीमी प्रगति; और
- राजस्व बजट के माध्यम से पुर्जों की आवश्यकता का तटस्थीकरण³, प्रोजेक्ट का निरसन, अधिप्राप्ति प्रक्रिया की संस्वीकृति की वैधता की समाप्ति, पुर्जों की विलंबित, आपूर्ति और अपूर्ण परीक्षण आदि।

लेखा परीक्षा में यह भी देखा गया कि बजट के अनुपयोग के लिए सभी स्तरों, अर्थात् तटस्थक मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय और वित्त मंत्रालय, के कार्यविधिक विलंब उत्तरदायी रहे हैं। उदाहरणार्थ,

- 213 करोड़ रूपए मूल्य की अपरोधक नौकाओं के लिए मार्च 2006 को विलंबित संविदा करना, जबकि दिसंबर 2001 में ही अधिप्राप्ति के लिए प्रस्ताव किया गया (संपूर्ण विवरण इस प्रतिवेदन के अनुलग्नक 1 में विषय अध्ययन के रूप में दिया गया है)।
- रक्षा मंत्रालय द्वारा नयी योजनाओं को मंजूरी न दिया जाना। इस प्रकार, चार डॉर्नियर वायुयान, डॉर्नियर हेतु पांच फारवर्ड लुकिंग इन्फ्रा रेडार (एफ एल आई आर) तथा एल्टा रेडारों का एकीकरण वर्ष 2007-08 में नहीं किया जा सका और इस कारण से 70.47 करोड़ रूपए वापस करने पड़े;

³ पूंजी शीर्ष के बजाय राजस्व शीर्ष से पुर्जों की प्रारंभिक आवश्यकता की पूर्ति की गई।

- पोतप्रांगणों द्वारा पोतों के निर्माण में धीमी प्रगति। अतः वर्ष 2008-09 में 120 करोड़ रूपए वापस किए गए।

3.3 वार्षिक बजट और व्यय

अब तटरक्षक 32 वर्षों से अधिक समय से संक्रिया करता आ रहा है। जहाँ तटरक्षक का बजट रक्षा मंत्रालय के अनुदान से बनता है, वहाँ राजस्व एवं पूंजी हेतु प्रदान की गई राशि क्रमशः मुख्य शीर्ष 2037- "सीमाशुल्क (निरोधक और अन्य कार्य- तट रक्षक संगठन)" और 4047- " वित्तीय सेवाओं का पूंजी परिव्यय, सीमाशुल्क (तट रक्षक संगठन)" के अधीन रही है।

बजट संबंधी आबंटन तथा उसके प्रति भारतीय तटरक्षक द्वारा पिछले पांच वर्षों के दौरान किया गया व्यय नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

6 वार्षिक व्यय

वित्तीय वर्ष	मुख्य शीर्ष 2037 : राजस्व 4047 : पूंजी परिव्यय	बजट प्रावधान	व्यय	(₹ करोड़ में)
				बजट प्रावधानों के प्रति बचतों (-)/अधिकता (+) की प्रतिशतता
2005-06	2037	325.03	351.95	(+) 8.28
	4047	500.01	422.59	(-) 15.48
2006-07	2037	430.00	366.32	(-) 14.81
	4047	645.00	338.35	(-)47.54
2007-08	2037	418.02	413.21	(-)1.15
	4047	735.61	255.38	(-)65.28
2008-09	2037	520.17	520.71	(+) 0.10
	4047	949.63	506.43	(-)46.67
2009-10	2037	604.37	621.10	(+) 2.76
	4047	1300.42	908.05	(-)30.17

उपरोक्त तालिका से पूंजी शीर्ष के अधीन पिछले पांच वर्षों में 15.48 से 65.28 प्रतिशत तक की उल्लेखनीय बचतें प्रकट होती हैं, जो उपलब्ध प्रावधानों को व्यय करने की असमर्थता को इंगित करता है।

संस्तुतियां

- भारतीय तटरक्षक द्वारा तैयार की गई 15 वर्षीय संदर्श योजनाओं को सरकार द्वारा समय पर अनुमोदन तथा सूत्रपात करने की आवश्यकता है, जिससे कि वांछित बल स्तरों को प्राप्त करने की ओर स्पष्ट निर्देश दिया जा सकें।
 - भारतीय तटरक्षक को अपनी वार्षिक एवं पंचवर्षीय योजनाओं में यथार्थपरक और प्राप्य प्रक्षिप्तियां ही प्रस्तुत करनी चाहिए। समयबद्ध अधिग्रहणों को सुनिश्चित करने हेतु रक्षा मंत्रालय तथा भारतीय तटरक्षक द्वारा योजनाओं की प्राप्ति में हुई प्रगति की समीक्षा संयुक्त रूप में की जानी चाहिए।
 - रक्षा मंत्रालय के अधीन भारतीय तटरक्षक के व्यय हेतु मुख्य शीर्ष खुलवाने के लिए रक्षा मंत्रालय यह मामला वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग के साथ उठाएं।
-



अध्याय 4

अवसंरचना, परिसंपत्तियां और संभारतंत्र

4.1 अवसंरचना एवं परिसंपत्तियां

भारतीय तटरक्षक की अवसंरचना में तटीय स्टेशन, वायु स्टेशन और वायु एन्क्लेव समाविष्ट हैं, जबकि भारतीय तटरक्षक की परिसंपत्तियों में पोत, वायुयान एवं संबद्ध उपस्करों की विशाल श्रेणी है। भारतीय तटरक्षक को अपने अधिदेशित भूमिका का प्रभावकारी रूप से निर्वहन करने हेतु उसके पास अवसंरचना और परिसंपत्तियों की पर्याप्तता होना अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारतीय तटरक्षक की अवसंरचना और परिसंपत्तियों के संबंध में लेखापरीक्षा के जाँच-परिणामों की नीचे चर्चा की गयी है।

4.1.1 अवसंरचना

भारतीय तटरक्षक स्टेशन: भारतीय तटरक्षक अपनी संदर्श योजना 1985-2000 के अनुसार तटीय स्टेशन, वायु स्टेशन और वायु एन्क्लेवों की स्थापना कर रहा है। किसी संस्वीकृत संदर्श योजना के अभाव के बाद भी, तटीय सुरक्षा संबंधी अपने दायित्वों को प्रभावकारी रूप से निभाने के लिए भारतीय तटरक्षक की क्षमता को बढ़ाने हेतु दसवीं ओर ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजनाओं में अतिरिक्त स्टेशन और एन्क्लेवों को योजनाबद्ध और संस्वीकृत किया गया।

इन इकाइयों के सक्रियण की स्थिति तालिका में दर्शायी गई है:

7 भारतीय तटरक्षक स्टेशनों के सक्रियण की स्थिति

योजना	भारतीय तटरक्षक स्टेशन			
	योजनाबद्ध /प्रस्तावित	संस्वीकृत	सक्रियकृत	
			योजना अवधि के अंदर	योजना अवधिके बाद
संदर्भ योजना (1985-2000)	19 [#]	19 [#]	17 [#]	1
दसवीं योजना (2002-07)	6 3*	6 3*	5 शून्य	नहीं 2*
ग्यारहवीं योजना(2007-12) ^{\$}	14 [@]	14 [@]	5	नहीं
कुल	42	42	27	3

संदर्भ योजना (1985-2000) से पूर्व संस्वीकृत/सक्रियकृत 6 भारतीय तटरक्षक स्टेशन भी सम्मिलित हैं।

* गृह मंत्रालय से निधि प्राप्त स्टेशन।

\$ दिसंबर 2010 की स्थिति को इंगित करता है।

@ तटीय सुरक्षा योजना के तहत सुरक्षा की मंत्रिमंडल समिति द्वारा संस्वीकृत 7 तटरक्षक स्टेशन शामिल हैं।

दसवीं योजना अवधि (2002-07) के अंत तक, यद्यपि भारतीय तटरक्षक ने 23 तटरक्षक स्टेशनों को सक्रियकृत किया था, परंतु इनमें से बड़ी संख्या में स्टेशन अवसंरचनात्मक / बेड़ा की कमियों के साथ कार्य करते रहे। अधिकांश स्टेशनों में दिसंबर 2010 तक इन कमियों को ठीक नहीं किया गया। 26/11¹ की घटना के बाद, सरकार ने 18 महीनों की अवधि में (जून 2009 से नवंबर 2010 के बीच) 14 नए स्टेशनों को मंजूरी दी। तथापि, दिसंबर 2010 तक केवल पांच² स्टेशनों को सक्रियकृत किया गया है।

सक्रियकृत किए गए ये स्टेशन भी विभिन्न समस्याओं का सामना कर रहे हैं। 26/11 के पूर्व और बाद में सक्रियकृत किए गए स्टेशनों की कमियों के विषय में नीचे चर्चा की गयी है:

¹ 26 नवंबर, 2008 को मुम्बई में आतंकवादियों द्वारा दस से अधिक समन्वित गोलीबारी तथा बमबारी हमले किए गए। यह आरोप लगाया गया कि भारतीय क्षेत्र में प्रवेश करने के लिए आतंकवादियों ने समुद्र मार्ग का उपयोग किया था।

² भारतीय तटरक्षक स्टेशन कारबर, गांधी नगर, हट बे, मिनीकॉय और रत्नागिरि

- 1987 में अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के डिग्लिपुर में सक्रियकृत किया गया भारतीय तटरक्षक जिला मुख्यालय एक अग्रिम संक्रियात्मक बेस है और प्रारम्भ से ही उत्तर अंडमान का एकमात्र रक्षा संस्थापन है। अपने सामरिक महत्व के बावजूद, जुलाई 2006 तक यह इकाई कर्मिंदल युक्त किसी नौका के बिना कार्य कर रही थी। 19 वर्षों तक, इकाई किराए की डिगियों का प्रयोग करके अपना कार्य कर रही थी। इसकी प्रथम संक्रियात्मक परिसंपत्ति, अर्थात् एक रिजिड इन्फ्लेटबल नौका (रिब) और मोटर चालित नौका को क्रमशः जुलाई 2006 और अक्टूबर 2007 में स्थापित किया गया।
- अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के कैंपबेल बे में स्थित जिला मुख्यालय को, जो मई 1985 से संक्रियात्मक है, एक रिजिड इन्फ्लेटबल नौका तथा एक मोटर चालित नौका 20 वर्षों के अंतराल के बाद, क्रमशः जुलाई 2006 और अक्टूबर 2007 में प्रदान की गई।
- नई मेंगलूर, कैंपबेल बे, डिग्लिपुर, कोच्चि, मुम्बई, रत्नागिरि, मुरुद जंजीरा, कारवार, विषिजम, कवारत्ति, गोवा, मिनीकॉय, ओखा, पुदुच्चेरि, हट बे और बेपुर जैसे कुछ तटरक्षक स्टेशनों में पोतों को लंगर डालने हेतु पोतघाट, ईंधन भरने की सुविधाएं आदि जैसी मूलभूत सुविधाओं का अभाव है। भारतीय तटरक्षक सुविधाओं का उपयोग करने हेतु दूसरे अभिकरणों पर निर्भर है।
- भारतीय तटरक्षक को छः वायु उपधान यानों³ (ए सी वी) का एक बेड़ा है, जो हल्दिया, मंडपय और ओखा में स्थित है। तथापि, लंगर डालने की सुविधा, हैंगर, मरम्मत/अनुरक्षण सुविधा जैसी आवश्यक अवसंरचना उपलब्ध नहीं है।
- अंडमान और निकोबार द्वीपसमूहों में स्थित भारतीय तटरक्षक स्टेशन कमोर्ता, यद्यपि 1985-2000 संदर्श योजना में योजनाबद्ध किया गया, परंतु केवल नवंबर 2010 में संस्वीकृत किया गया। स्थानीय प्रशासन द्वारा 1985 में आबंटित भूमि का अभी तक अभिनिर्धारण नहीं किया गया है। सरकार ने भी 1993 में नौसेना भूमि का हस्तांतरण किया, जो 2004 से आदिवासियों के साथ विवाद में पड़ी है। एक अस्थायी उपाय के रूप में ए एल एच डब्ल्यू⁴ भूमि पर पोर्ट केबिनो का उपयोग करके स्टेशन को सक्रिय करने की भारतीय तटरक्षक की योजना है। जबकि भारतीय तटरक्षक स्टेशन के लिए 14 वर्ष पूर्व 1996 में मानव शक्ति मंजूर की गई थी।
- भारतीय तटरक्षक स्टेशन पिपावव गुजरात के लिए मानव शक्ति जनवरी 2006 में संस्वीकृत की गई, जबकि स्टेशन को संस्वीकृति केवल नवंबर 2010 में मिली। स्टेशन को दिसंबर 2010 तक सक्रियकृत नहीं किया गया था, क्योंकि भारतीय तटरक्षक स्टेशन के लिए भूमि अधिग्रहण करने की प्रक्रिया में है।

³ ये सभी मौसम में सक्रिया में समर्थ तेज प्रतिक्रिया एवं उच्च गति (45 समुद्री मील) वाले यान हैं। ये यान समुद्र संकरो खाड़ी, नवमुख और दलदली पट्टियों में सक्रिया कर सकते हैं, जो प्रायः नौचालन खतरों से भरे होते हैं।

⁴ अंडमान और लक्षद्वीप पोताश्रय निर्माण कार्य।

विमानन इकाईयां: विमानन इकाईयों के सक्रियण में भारती तटरक्षक का निष्पादन नीचे दर्शाया गया है:

8 विमानन इकाईयों के सक्रियण की स्थिति

योजना	भारतीय तटरक्षक वायु स्टेशन/एन्क्लेव			
	योजनाबद्ध	संस्वीकृत	सक्रियकृत	
			योजना अवधि के अंदर	योजना अवधि के बाद
संदर्श योजना (1985-2000)	11 [#]	9	5	3
दसवीं योजना (2002-07)	1	1	शून्य	शून्य
ग्यारहवीं योजना (2007-12) @	5	4	शून्य	शून्य
कुल	15	14	5	3

दो विमानन इकाईयों को बाद में छोड़ दिया गया।

@ दिसंबर 2010 के अनुसार स्थिति।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि:

- योजनाबद्ध 15 विमानन इकाईयों में से केवल आठ को सक्रियकृत किया गया।
- भारतीय तटरक्षक की पांच विमानन इकाईयों⁵ सरकार द्वारा अनुमोदित किसी इकाई स्थापना (यू ई) के बिना काम कर रही हैं। तटरक्षक महानिदेशक द्वारा अपनी प्रत्यायोजित शक्तियों के अधीन इनका सर्जन किया गया है। सरकार द्वारा अनुमोदित इकाई स्थापना के अभाव में, ये विमानन इकाईयां दूसरी विमानन इकाईयों से पुनर्विनियोजित परिसंपत्तियों का उपयोग करके अपनी निर्धारित भूमिका निभा रही हैं, जिससे उन विमानन इकाईयों की संक्रियात्मक आवश्यकताएँ प्रभावित हुई , जिनकी परिसंपत्तियों का पुनर्विनियोजन किया गया था। इस प्रकार ये पांच विमानन इकाईयां न्यूनतम परिसंपत्तियों के साथ कार्य कर रही हैं।
- पोर्ट ब्लेयर में स्थित भारतीय तटरक्षक वायु एन्क्लेव में हैंगर नहीं हैं परिणामस्वरूप वायुयानों को खुले में पार्क किया जाता है, जिससे उनपर प्रतिकूल मौसम का प्रभाव पड़ता है तथा उनमें तकनीकी बाधाएं उत्पन्न होती हैं।

⁵ नं. 747 स्क्वाड्रन, वज्र, कोच्चि और पोरबंदर डॉर्नियर वायुयान तथा पोरबंदर चेतक हेलिकॉप्टर।

इसप्रकार, या तो समयबद्ध तरीके से अवसंरचना की स्थापना नहीं की गयी, या फिर आवश्यक मानव शक्ति/उपस्कर के बिना कार्य कर रही है। इसके अतिरिक्त, अपेक्षित प्रकार्यता प्रदान करनेवाली समर्थक प्रणालियां विफल हो गई थीं और इसप्रकार भारतीय तटरक्षक की संक्रियात्मक क्षमताएं प्रभावित हुईं।

4.1.2 परिसंपत्तियां

4.1.2.1 प्रस्तावना

भारतीय तटरक्षक की संक्रियात्मक क्षमताएं विशाल श्रेणी के पोतों, वायुयान तथा संबद्ध उपस्करों में प्रतिफलित हैं, जो तटरक्षक को अपने कार्य के निष्पादन तथा अप्रत्याशित एवं आपात परिस्थितियों का सफलतापूर्वक सामना करने हेतु अपेक्षित हैं। संख्या तथा प्रौद्योगिकी दोनों दृष्टियों से बल स्तर महत्वपूर्ण है, क्योंकि तटरक्षक 2.01 मिलियन वर्ग किलो मीटर के समुद्री क्षेत्र के लिए उत्तरदायी है, जिसपर भारत सजीव तथा निर्जीव दोनों प्रकार के संसाधनों की खोज व संदोहन हेतु संपूर्ण अधिकार का दावा करता है।



समुद्र में अभितट गश्त यान

भारतीय तटरक्षक को अपने समुद्री क्रियाकलापों के लिए विभिन्न प्रकार के गश्त यान, अपरोधक नौकाएं एवं यान, प्रदूषण नियंत्रण यान तथा होवरक्राफ्टों की आवश्यकता है। टोह, निगरानी, सैन्यतंत्र खोज एवं बचाव कार्य आदि हेतु उसके विमानन स्कंध को स्थाई पंखयुक्त वायुयान एवं रोटरी पंखयुक्त हेलिकॉप्टर आवश्यक हैं। उपस्करों में तोपखाना उपस्कर, रेडार, अन्य संचार उपकरण और प्रदूषण नियंत्रण उपकरण सम्मिलित हैं, जो पोत और वायुयानों के संक्रियात्मक कार्यों के निष्पादन के लिए अनिवार्य हैं।



समुद्र में एक अपतट गश्त यान

4.1.2.2 परिसंपत्तियों में कमी

लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि योजनाबद्ध अधिग्रहणों की अनुपलब्धि के कारण तटरक्षक अपने अपेक्षित संख्याबल की तुलना में पोत और वायुयानों के अपेक्षाकृत कम संख्याबल के साथ संक्रिया कर रहा है। 1985-2000 अवधि के लिए संदर्श योजना में परिकल्पित 122 पोतों के बलस्तरों की तुलना में, अब (दिसंबर 2010) भारतीय तटरक्षक के पास पोत और यानों के अपेक्षित बलस्तर का केवल 65 प्रतिशत ही उपलब्ध है। विमानन स्कंध के संबंध में, यह आंकड़ा 48 प्रतिशत है। दिसंबर 2010 तक, भारतीय तटरक्षक ने दूरस्थ समुद्री गश्त यान, मध्यम गश्त यान और वायुस्थापियों के अधिग्रहण हेतु मामलों का प्रक्रमण नहीं किया है, यद्यपि संदर्श योजना (1985-2000) में उनकी परिकल्पना की गई।

यद्यपि ग्यारहवीं योजना के दौरान नए प्रोजेक्टों को मंजूरी दी गई और इस अवधि के दौरान पिछली योजनाओं से संबंधित प्रोजेक्ट पूरे किए जाएंगे, परंतु पोतों की योजनाबद्ध सेवामुक्ति को देखते हुए भारतीय तटरक्षक के लिए संदर्श योजना (1985-2000) में निर्धारित बल स्तरों को 2012 तक, अर्थात् ग्यारहवीं योजना के अंत तक, प्राप्त करना कठिन होगा। यानों एवं वायुयानों के संबंध में यह कमी क्रमशः 17 प्रतिशत और 45 प्रतिशत होगी, यथा तालिका में चित्रित है।

9 वास्तविक तथा प्रत्याशित बल स्तर एवं कमियां

यान/ वायुयान का प्रकार	भारतीय तटरक्षक संदर्श योजना 1985-2000 के अनुसार बल स्तर	वर्तमान बल स्तर (दिसंबर 2010)	1985-2000 योजना की अपेक्षा वर्तमान (दिसंबर 2010) में प्रतिशत कमी	प्रत्याशित प्राप्ति और पोतों की योजनाबद्ध सेवा-मुक्ति के पश्चात मार्च 2012 के अनुसार बल स्तर	1985-2000 योजना की अपेक्षा मार्च 2012 में प्रतिशतता कमी
पोत					
दुरस्थ समुद्र गश्त यान / मध्यय गश्त यान	12	-	100%	-	100%
उन्नत अपतट गश्त यान / अपतट गश्त यान	24	15*	38%	15	38%
द्रुत गश्त यान / अभितट गश्त यान	36	28	22%	34	6%
वायु उपधान यान	6	6	--	6	-
प्रदूषण नियंत्रण यान	6	1	83%	3	50%
अपरोधक नौका	30	19**	37%	25 + 7#	17%
अपरोधक यान	8	10	--	18	-
कुल	122	79	35%	101	17%
वायुयान					
चेतक	36	18	50%	20	44%
डार्नियर	36	24	33%	28	22%
उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर	12	4	67%	4	67%
समुद्री टोह एवं निगरानी वायुयान	9	-	100%	-	100%
वायुस्थायी	2	-	100%	-	100%
कुल	95	46	52%	52	45%

* श्रीलंका की नौसेना को पट्टे पर दिए 2 अपतट गश्त यानों को छोड़कर।

** मॉरिशस की नौसेना को पट्टे पर दिए 1 अपरोधक नौका को छोड़कर।

7 गृह मंत्रालय की निधि से प्राप्त।

इन कमियों के कारण प्रत्येक तटरक्षक स्टेशन की संक्रियात्मक क्षमताओं पर तदनुसृत अंतर उत्पन्न हुआ। छः स्टेशनों में अपरोधक नौकाओं/यानों की उपलब्धता के संबंध में की गई जांच-परीक्षा से पता चला कि तीन स्टेशनों में दिसंबर 2010 के अनुसार पर्याप्त संख्या में यान नहीं थे।

10 परिसंपत्तियों की आवश्यकता में कमियां

स्टेशन	अपरोधक नौका /यान की आवश्यकता	उपलब्धता
मंडपम	5 अपरोधक यान	1 अपरोधक यान
काकिनाड़ा	1 या 2 अपरोधक नौका 2 अपरोधक यान	1 अपरोधक नौका और 1 अभितट गश्त यान शून्य
विषिजम	2 अपरोधक नौका	1 अपरोधक यान

मंडपम के मामले में, यानों की उपलब्धता, आवश्यकता की मात्र 20 प्रतिशत थी। जब उपलब्ध यानों का रीफिट या मरम्मत की जाती थी तो यह परिस्थिति गंभीरतर हो जाती थी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि पोत एवं वायुयानों के लिए प्रक्षिप्त आवश्यकता के विषय में उल्लेखनीय कमियां थीं, जबकि तटरक्षक की अधिप्राप्तियाँ समय अधिक्रमणों से बाधित हुई हैं।

4.1.2.3 यानों का प्रतिस्थापन

किसी भी सशस्त्र बल के लिए पुराने और कालप्रभावित यानों का सामयिक प्रतिस्थापन अनिवार्य है, जिससे कि यान एवं प्लेटफार्म निर्दिष्ट कार्यों की पूर्ति हेतु इष्टतम संदोहन के लिए उपलब्ध हो। यानों का प्रतिस्थापन सामग्री, उपस्कर और सेंसर सहित प्लेटफार्म के विभिन्ना पहलुओं की दशा की जांच करने के पश्चात् उसके निर्धारित जीवनकाल पर निर्भर होता है। भारतीय तटरक्षक ऐसे पोतों के साथ कार्य कर रहा है, जो अपने निर्धारित जीवनकाल से अधिक कार्य कर चुके हैं तथा सेवामुक्त हो जाने चाहिए थे, परंतु प्रतिस्थापनों के प्राप्त न होने के कारण इनका प्रचलन बंद नहीं किया गया है। बेडे की आयु का विवरण नीचे दिया गया है:

11 बेड़े की आयु

(दिसंबर 2010 के अनुसार स्थिति)
(सभी आंकड़े अंकों में तथा प्रतिशतता कोष्ठक में दी गई हैं)

पोत श्रेणी	यानों की संख्या	विस्तारित जीवनकाल में	विस्तारित जीवनकाल समाप्त
उन्नत अपतट गश्त यान /अपतट गश्त यान	15	6 (40)	1 (7)
द्रुत गश्त यान /अभितट गश्त यान	28	10 (36)	10 (36)
अपरोधक नौका	19	6 (32)	1 (5)

जैसे उ्मर स्पष्ट किया गया है, द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यानों का 72 प्रतिशत, उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यानों का 47 प्रतिशत तथा अपरोधक नौकाओं का 37 प्रतिशत या तो विस्तारित जीवनकाल में है, या उनका विस्तारित जीवनकाल भी समाप्त हो चुका है।

सेवामुक्ति के लिए नियत पोत तथा उनका संविदागत प्रतिस्थापन की स्थिति निम्नवत् है:

12 सेवामुक्ति हेतु नियत पोतों के प्रतिस्थापन में विलंब

पोत	सेवामुक्ति के लिए नियत यानों की संख्या	मूल सेवामुक्ति अवधि	सेवामुक्ति की संशोधित अवधि	प्रतिस्थापन हेतु संविदा	परिदान की प्रत्याशित /वास्तविक तिथि
उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान	3	2003 से 2006 तक	2010 से 2012 तक	फरवरी 2006	फरवरी 2010 से नवंबर 2011 तक
द्रुत गश्त यान/ अभितट गश्त यान	13#	1999 से 2005 तक	2008 से 2013 तक	मार्च 2009@ में केवल 2008 के लिए	सितंबर 2011 से जून 2013 तक
	4	2006 से 2008 तक	2012	अक्टूबर 2010	जून 2012 से मार्च 2013 तक
अपरोधक नौका	1	1997	2008^	मार्च 2006	मार्च 2012
	7	2008 से 2011 तक	2012 से 2015 तक	मार्च 2010	सितंबर 2011 से मार्च 2013 तक

यद्यपि चार यान 2006 से 2008 तक की अवधि के दौरान सेवामुक्ति हेतु नियत थे, उनका सेवाकाल 2012 तक बढ़ा दिया गया है।

@ शेष पांच के लिए संविदा का प्रस्ताव जनवरी 2011 में किया गया।

^ अभी तक सेवामुक्ति नहीं किया गया है।

उपरोक्त तालिका संकेत करती है कि:

- वर्ष 2003, 2005 और 2006 में सेवामुक्ति हेतु नियत तीन अपतट गश्त यान⁶ अभी तक सेवा में हैं, क्योंकि उनके प्रतिस्थापन हेतु केवल फरवरी 2006 में संविदा की गयी तथा इनका प्रतिस्थापन केवल फरवरी 2010 और नवंबर 2011 के बीच प्रत्याशित है, जो इन यानों को सेवामुक्त करने के लिए नियत समय के 5-6 वर्षों के पश्चात् है।
- 13 अभितट गश्त यानों को 1998 और 2006 के बीच सेवामुक्त किया जाना था। तथापि, आवश्यकता की स्वीकृति हेतु रक्षा अधिग्रहण परिषद् का अनुमोदन केवल अगस्त 2006 में प्राप्त किया गया। मार्च 2009 में संविदा की गयी तथा प्रथम पोत का परिदान केवल अगस्त 2011 तक प्रत्याशित है, जो प्रथम यान को सेवामुक्त किए जाने हेतु नियत समय के 12 वर्षों के पश्चात् है। इसप्रकार, भारतीय तटरक्षक कालप्रभावित बेड़े पर निर्भर रहेगा।
- द्रुत गश्त यान एवं अपरोधक नौकाओं हेतु प्रतिस्थापन संविदाएं भी नियत सेवामुक्ति काल के काफी समय बाद की गयी।

4.1.2.4 यानों की उपलब्धता और तैनाती

उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान तथा द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौका श्रेणी के यानों के लिए 1993 में प्रवर्तित संक्रियात्मक-सह-रीफिट कालचक्र यह इंगित करता है कि पोतों को निश्चित दिनों के लिए संक्रियात्मक रूप से उपलब्ध होना चाहिए, जिनमें से लगभग 50 प्रतिशत समय के लिए पोतों को समुद्र में तैनात किया जाना चाहिए। शेष अवधि में आवश्यकतानुसार तैनात किए जाने हेतु पोतों को संक्रियात्मक रूप में बंदरगाह में उपलब्ध होना चाहिए। 1993 के प्रतिमानों के अनुसार, उन्नत अपतट गश्त यानों को प्रति वर्ष 160-170 दिनों के लिए संक्रियात्मक रूप से उपलब्ध होना चाहिए, जिसमें प्रति वर्ष अपेक्षित समुद्री दिन 80-85 है। 2004 में भारतीय तटरक्षक ने सभी श्रेणियों के पोतों के लिए समुद्र में अपेक्षित दिनों की संख्या प्रति वर्ष 120-144 तक बढ़ाने के निदेश जारी किए।

⁶ भारतीय तट रक्षक स्टेशन विक्रम, विजया एवं वीरा



भारतीय तटरक्षक स्टेशन का उन्नत अपतट गश्त यान

लेखापरीक्षा ने 1993 और 2004 के प्रतिमानों के आधार पर 2003 से 2010 की अवधि के दौरान सक्रियात्मक उपलब्धता तथा समुद्री तैनाती स्तरों का विश्लेषण किया और निम्नलिखित का अवलोकन किया:

1993 प्रतिमान के आधार पर, यह देखा गया कि द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौका के मामलों को छोड़कर, जहाँ समुद्र में अपेक्षित दिनों में 2003 और 2010 के बीच लगभग 42 प्रतिशत तक की कमी थी, लगभग सभी श्रेणियों के पोतों के लिए तटरक्षक सामान्यतः यथानिर्धारित सक्रियात्मक उपलब्धता तथा समुद्री तैनाती स्तरों का अनुक्षण कर रहा है। इन तथ्यों को मानते हुए, भारतीय तटरक्षक ने इस कमी को उन पोतों के कालप्रभावन पर आरोपित किया, जो अपने सक्रियात्मक जीवनकाल से अधिक जीवित रह चुके हैं।

2004 के संशोधित प्रतिमानों के आधार पर, 2003 से 2010 तक की अवधि के लिए तैनाती और कमियां निम्न प्रकार से हैं:

13 यानों की उपलब्धता में कमी

क्रम सं.	श्रेणी	अतिधारित औसत संख्या	समुद्र में अपेक्षित दिनों की संख्या	समुद्र में प्राप्त दिनों की संख्या	समुद्र में अपेक्षित दिनों की संख्या में प्रतिशतता कमी(2003-2010 अवधि के लिए परास)
1	उन्नत अपतट गश्त यान/ अपतट गश्त यान	13	13,662	10,579	11 - 29
2	द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान /अपतट रक्षा नौका	28	28,952	16,879	24 - 38
3	अपरोधक नौका	14	14,916	7,494	26 - 64
4	वायु उपधान यान	6	23,250	13,303	18 - 64 ¹

¹ सितंबर/अक्टूबर 2010 के अनुसार स्थिति प्रतिफलित।

भारतीय तटरक्षक ने नवंबर 2009 में उत्तर दिया कि उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान के लिए समुद्र में प्रतिवर्ष 80-85 दिन तथा अभितट गश्त यान/द्रुत गश्त यान/ अपतट रक्षा नौका के लिए समुद्र में प्रतिवर्ष 100-105 दिनों की आवश्यकता यह सुनिश्चित करने हेतु निर्धारित की गई कि पोतों का अति संदोहन नहीं किया जाये और वे योजना के अनुसार संक्रिया के लिए उपलब्ध रहें। लेकिन कमी के लिए कोई कारण नहीं बताया गया। जनवरी 2010 के प्रारंभ में तटरक्षक मुख्यालय ने बताया कि समुद्र में अपेक्षित दिनों की संख्या के संबंध में जनवरी 2004 की नीति प्रचलन में है। तथापि, भारतीय तटरक्षक ने नवंबर 2010 में अपना मत बदला और कहा कि 1993 में प्रवर्तित पोतों की तैनाती संबंधी नीति में कोई परिवर्तन नहीं है। तटरक्षक मुख्यालय के उत्तर विरोधात्मक हैं, क्योंकि 2004 के निदेश प्रवर्तन में है और इस संबंध में लेखापरीक्षा को कोई प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया कि इन निदेशों को निरस्त किया गया है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि नये पोतों को चालू करने में भी असाधारण विलंब हुआ, जिसने भारतीय तटरक्षक के पोतों को सेवामुक्त किए जानेवाले कार्यक्रम को बुरी तरह प्रभावित किया। भारतीय तटरक्षक मार्च 2012 में ग्यारहवीं योजना के अंत में भी संदर्श योजना (1985-2000) में परिकल्पित बल स्तर प्राप्त नहीं कर सकेगा। इसके साथ इस तथ्य के चलते कि भारतीय तटरक्षक के अधिकांश महत्वपूर्ण यान, अर्थात् अपतट गश्त यान, द्रुत गश्त यान/ अभितट गश्त यान और अपरोधक नौकाएं या तो विस्तारित जीवनकाल में कार्य कर रहे हैं या उनका जीवनकाल पहले ही समाप्त हो चुका है और सेवामुक्ति हेतु नियत हैं, भारतीय तटरक्षक यानों की संक्रियात्मक तैनाती के वांछित स्तरों को प्राप्त करने की स्थिति में नहीं है।

4.1.2.5 विमानन दस्ते की उपयोज्यता

भारतीय तटरक्षक को डार्नियर व चेतक प्रत्येक के चार स्क्वाड्रन और उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर के एक स्क्वाड्रन के प्रचालन के लिए सरकार की संस्वीकृति प्राप्त है। यहाँ तक कि भारतीय तटरक्षक के 82 प्रतिशत चेतक और 54 प्रतिशत डार्नियर 15 वर्ष से अधिक पुराने हैं। आयु संबंधी यह पार्श्वदृश्य चेतक हेलिकॉप्टरों के लिए 15 वर्षों के और डार्नियर वायुयानों के लिए 20-25 वर्षों के निर्धारित जीवनकाल की तुलना में प्रतिकूल है। डार्नियर के दो स्क्वाड्रन तथा चेतक के सभी चार स्क्वाड्रन संस्वीकृत इकाई स्थापना (अनुलग्नक 2) की तुलना में कम संख्या में प्रचालन कर रहे हैं, क्योंकि भारतीय तटरक्षक परिसंपत्तियों के पुनर्विनियोजन के साथ पांच विमानन इकाइयों का प्रचालन कर रहा है। लेखापरीक्षा अवधि के दौरान चेतक और डार्नियर वायुयानों की औसत संक्रियात्मक उपलब्धता क्रमशः 84 और 78 प्रतिशत थी।



भारतीय तटरक्षक का डार्लियर वायुयान

मुख्य रूप से खोज एवं बचाव कार्य तथा समुद्री संक्रिया संबंधी अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु तटरक्षक विकास योजना 1992-97 में, दोहरे इंजन से युक्त दो हेलिकॉप्टरों के अधिग्रहण के लिए प्रावधान था, जिसके लिए भारतीय तटरक्षक ने उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर का अभिनिर्धारण किया। तथापि, प्रथम उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर का परिदान मार्च 2002 में किया गया तथा द्वितीय उन्नत हल्का हेलिकॉप्टर मार्च 2003 में प्राप्त हुआ।



भारतीय तटरक्षक का उन्नत हल्का हेलिकॉप्टर

लेखापरीक्षा में देखा गया कि भारतीय तटरक्षक ने दो उन्नत हल्के हेलिकॉप्टरों हेतु हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) के साथ मार्च 2003 में संविदा की। इसके बाद, तृतीय एवं चतुर्थ उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर सरकार की संस्वीकृति और संविदा के बिना क्रमशः मार्च 2004 और मार्च 2005 में प्राप्त हुए। औपचारिक संविदा के बिना इन वायुयानों को स्वीकार करना विहित नियमों से विचलन था और सुरक्षा की मंत्रिमंडल समिति ने भी रक्षा मंत्रालय द्वारा उसके अनुमोदन के बिना भुगतान करने सहित अधिप्राप्ति प्रक्रिया की कमियों पर अप्रसन्नता व्यक्त की थी।

उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर की उपलब्धता अपर्याप्त थी, क्योंकि अधिष्ठापन (2002-2005) से मई 2009 तक वे मूल्यांकन के अधीन रहे। मूल्यांकन के दौरान भी, उनकी उपयोग्यता 21 से 40 प्रतिशत तक थी तथा नवंबर 2005 में समूचे उन्नत हल्के हेलिकॉप्टरों की उड़ानें रद्द की गईं तथा जनवरी 2007 में उड़ानों का पुनरारंभ किया गया।

4.1.2.6 पोतारूढ़ उपस्कर और शस्त्र

पोतारूढ़ उपस्कर एवं शस्त्रों की गुणवत्ता से भारतीय तटरक्षक की संक्रियाओं की प्रभावकारिता निश्चित की जाती है। कुछ पोतों पर लगाए गये ऐसे उपस्करों की स्थिति की लेखापरीक्षा द्वारा जांच-परीक्षा से कतिपय चिंताजनक क्षेत्रों का पता चला। विमानन उपस्कर, आयुध, अस्त्र-शस्त्र और गोला-बारूद तथा संचार एवं इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों में कमियों की चर्चा नीचे की जाती है:

14

विमानन उपस्कर में कमियां

उपस्कर	भूमिका	अभ्यक्तियां (परिसीमाओं सहित/असंक्रियात्मक/परीक्षणधाधीन/अनधिष्ठापित)
उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर	आसमानी निगरानी, खोज एवं बचाव कार्य, प्रदूषण प्रतिक्रिया, केसवाक (सी ए एस ई वी ए सी), सेना परिवहन, सशस्त्र परिवर्त और समुद्री संक्रियायें	<p>(क) प्रथम हेलिकॉप्टर के अधिष्ठापन के सात वर्ष और 162.03 करोड़ रुपए खर्च करने के बाद भी उन्नत हल्का हेलिकॉप्टर में संक्रियात्मक आवश्यकताएं पूरी नहीं की। उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर का उपयोग केवल आधारभूत उड़न के लिए किया जा रहा है, क्योंकि उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर की वर्तमान स्थिति किसी मिशनोन्मुख उड़न की प्राप्ति का असंभव बना देती है।</p> <p>(ख) भारतीय तटरक्षक के उन्नत हल्के हेलिकॉप्टरों में मौसम की जानकारी देने वाले रेडार फिट नहीं किए गए जो एक बड़ी कमी है। संक्रियात्मक कार्य उपस्करों के फिटमेंट को प्रास्थगित किया गया है।</p> <p>(ग) बचाव उन्नयन परीक्षण व प्रमाणन, खोज एवं बचाव कार्य हेतु ढाँचागत प्रावधान, रेडार फलिकरिंग एवं डॉप्लर विफलता, ऑटो होवर हेतु एव एफ सी एस सॉफ्टवेयर अपडेट करने सहित अनेक समस्याओं का समाधान होने तक भारतीय तटरक्षक द्वारा उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर का उपयोग न तो खोज एवं बचाव कार्य हेतु किया जा सकता है, ओर न ही समुद्री संक्रियाओं के लिए।</p> <p>(घ) उपयोग्यता खराब रही। औसतन, भारतीय तटरक्षक के वायुयानों ने उनके अधिष्ठापन के उपरांत अधिक समय स्क्वाड्रन के पास न होकर एच ए एल के साथ व्यतीत किया है। सितंबर 2007 में एक</p>

		<p>उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर हेतु हेलिकॉप्टर द्वारा भरे गए 100 घंटों के उड़ान में से केवल 30 घंटे और 40 मिनट की सेवाएं उड़ान के लिए थीं और शेष अनुरक्षण परीक्षण उड़ान के लिए। समयपूर्व संघटक विफलताएं तथा सफाई व मरम्मत के अनुदेशों का अनुपालन एवं आशोधनों के लिए उड़ानों का निरंतर रोका जाना आदि से यह वायुयान समस्याग्रस्त था।</p> <p>(ड) ब्लेड मुड़ाई में समस्याओं के कारण पोतो पर उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर की तैनाती प्राप्त नहीं की गई भले ही नए अधिष्ठापित दो उन्नत अपतट गश्त यानों को, उन पर उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर का समंजन करने हेतु विशेष रूप से डिज़ाइन किया गया है।</p> <p>(च) भारतीय तटरक्षक को दोहरे इंजन से युक्त 12 हेलिकॉप्टर की आवश्यकता है, जिसके प्रति उनके पास, चार उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर हैं। उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर की विफलता के कारण उत्पन्न कमी पूरी करने के लिए भारतीय तटरक्षक आयात के द्वारा दोहरे इंजन से युक्त आठ हेलिकॉप्टरों की अधिप्राप्ति का विचार कर रहा है।</p>
<p>हीलो ट्रावर्सिंग गिअर</p>	<p>हेलिकॉप्टर सुरक्षण एवं सरकू प्रणाली रेलों के सहारे हेलिकॉप्टर को उतराई क्षेत्र से हैंगर तक और डेक की ओर सुरक्षित रूप से संप्रवाहित करके और प्रतिक्रमान पार कराती है। यह प्रणाली पोत के क्वार्टर डेक पर अधिष्ठापित की गई है।</p>	<p>नए अधिष्ठापित दो उन्नत अपतट गश्त यानों को उन पर उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर आरूढ़ करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। तथापि, हीलो ट्रावर्सिंग गिअर में बाधाओं के कारण इन पोतों के डेकों का उपयोग हेलिकॉप्टर संक्रियाओं के लिए नहीं किया जा सका। इस प्रकार, संक्रियायें केवल चेतक हेलिकॉप्टर का प्रयोग करके आपाती, निर्णायक तथा जीवनरक्षक कार्रवाई तक सीमित हो जाती है।</p>

उन्नत हल्के हेलिकॉप्टरों में कमियों तथा उनका अप्रभावकारी उपयोग भारतीय तटरक्षक की संक्रियाओं में एक बहुत बड़ा व्यवरोध है।

15 हथियार, अस्त्र-शस्त्र और गोला-बारूद में कमियां

उपस्कर	भूमिका	अभ्यक्तियां (परिसीमाओं सहित/असंक्रियात्मक/परीक्षणाधीन/अनधिष्ठापित)
<p>सुपर रापिड गन माउंट (एस आर जी एम)</p>	<p>विमानभेदी/मिसाइल पाइंट शस्त्र प्रणाली</p>	<p>(क) यह उन्नत अपतट गश्त यान का एक महत्वपूर्ण हथियार है। गन असम्बिलियों, अर्थात् ई ओ एफ सी एस/बी आई एफ यू/वी आर यू के चालूकरण में समस्याओं के कारण 2006 से समर और संग्राम नामक दो पोतों पर यह गन उपलब्ध नहीं है।</p> <p>(ख) सागर और सांरग नामक दो उन्नत अपतट गश्त यानों के संबंध में प्रारंभिक परीक्षण फायरिंग, निर्माणी</p>

		<p>स्वीकृति परीक्षण, पोताश्रय स्वीकृति परीक्षण तथा समुद्र स्वीकृति परीक्षण जैसे मुख्य कार्य लंबित हैं।</p> <p>तटरक्षक ने कहा (सितंबर 2009) कि सुपर रापिड गन माउंट को एक अपरोध के रूप में माना जाता है तथा केवल युद्ध जैसी स्थिति में ही इसका प्रयोग करने की आवश्यकता है। समुद्र में भारतीय तटरक्षक के कार्यों के उपयुक्त बनाने हेतु उन्नत अपतट गश्त यानों को एल एम जी, एच एम जी और गुस्तव रॉकेट लांचर जैसे अन्य शस्त्रास्त्रों से सज्जित किया गया है। भारतीय तटरक्षक का यह दावा तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि किसी भी समय पर अप्रकार्यात्मक गनों का होना इष्टतम संक्रियात्मक तत्परता के रूप में नहीं माना जा सकता है। इसके अतिरिक्त उन्नत अपतट गश्त यानों पर आरूढ़ अन्य शस्त्रास्त्रों की उपलब्धता संक्रियात्मक सुपर रापिड गन माउंट के अभाव से उत्पन्न शून्यता नहीं मिटाती, क्योंकि शत्रु विमान के विरुद्ध ये शस्त्रास्त्र प्रायः संरक्षण प्रदान नहीं करते।</p>
<p>सी आर एन 91 गन</p>	<p>उन्नत अपतट गश्त यान, अपतट गश्त यान और द्रुत गश्त यानों पर यह गन फिट किया जाता है। यह गन 2 ए 42 मेडाक गन का समुद्री रूपांतर है और इन पोतों का मुख्य शस्त्र है। इसके अतिरिक्त, यह विमान भेदी रक्षा अस्त्र के रूप में काम करता है, सवार लोगों को गोलाबारी से बचाता है तथा शत्रुओं के खतरनाक सतही लक्ष्यों को निष्प्रभावित करता है।</p>	<p>(i) स्टेबिलाइस्ड ऑप्ट्रॉनिक पेडस्टल (एस ओ पी) के अभाव के कारण लक्ष्य को खोज निकालने में कम परिशुद्धता के साथ संक्रिया कर रहा है।</p> <p>(ii) रात्रि दृष्टि सुविधा के अभाव में सीमित रात्रिकालीन संक्रियायें।</p> <p>(iii) पांचवें तथा छठे उन्नत अपतट गश्त यान के लिए एस ओ पी का फिटमेंट न किए जाने के कारण बंदरगाह स्वीकृति परीक्षण (एच ए टी) कार्यक्रमों को स्थगित किया गया।</p> <p>(iv) स्टेबिलाइस्ड ऑप्ट्रॉनिक पेडस्टलों को असंयोजित करके नए द्रुत गश्त यानों पर गनों का अधिष्ठापन किया गया है।</p> <p>यद्यपि सभी 20 स्टेबिलाइस्ड ऑप्ट्रॉनिक पेडस्टलों का परिदान किया गया है केवल आठ को तटरक्षक पोतों पर फिट किया गया है, पांच को द्रुत गश्त यानों पर फिटमेंट किया जा रहा है और शेष 7 को नए पोतों पर फिटमेंट हेतु विभिन्न निर्माण प्रांगणों में रखा गया है।</p>

दोषपूर्ण पोतारूढ़ हथियार, अस्त्र-शस्त्र और गोला-बारूद अपने निर्दिष्ट कार्य के लिए पोत का संदोहन करने में एक गंभीर अड़चन है क्योंकि यह शत्रुपक्षीय लक्ष्यों पर प्रहार करने के लिए पोत को कम प्रभावकारी बना देता है। इसके अतिरिक्त, पोतों की सुरक्षा से भी समझौता करना पड़ता है।

16 संचार और इलैक्ट्रॉनिक उपकरणों में कमी

उपस्कर	भूमिका	अभ्युक्तियां (परिसीमाओं सहित/असंक्रियात्मक/परीक्षणाधीन/अनधिष्ठापित)
रेडार	उन्नत अपतट गश्त यान और अपतट गश्त यानों पर खोज एवं बचाव कार्य हेतु 'एक्स' और 'एस' बैंड राकल डेक्का रेडारों का उपयोग किया जाता है।	<p>(i) 10 वर्षों का सेवाकाल पूरा कर लिया है।</p> <p>(ii) 2001, से निरंतर खराबियों तथापि प्रतिस्थापनों को केवल नवंबर 2009 और फरवरी 2010 के बीच चालू किया गया।</p> <p>(iii) प्रतिस्थापन होने तक 'एक्स' बैंड रेडार की आधारिक मोड में 30 नॉटिकल मील तक की परास परिसीमा के साथ संक्रियात्मक किया जा सका। 15 नॉटिकल मील तक के सीमित परास के साथ 'एस' बैंड रेडार की भी समान स्थिति थी।</p> <p>तटरक्षक ने अपने उत्तर में कहा कि परास संबंधी परिसीमाओं के बावजूद, पोतों ने संक्रियात्मक वचनबद्धता का पालन किया। तथापि, तथ्य तो यह है कि परास संबंधी परिसीमा प्रयोक्ता को एक ह्रासित सीमा के पार किसी पोत या भू-पिंड की उपस्थिति की जानकारी होने नहीं देती। जलवायु तथा समुद्री स्थितियों पर निर्भरता से प्राप्त परास में भी अंतर होगा।</p>
आई एफ एफ/विसर्पण पथ संसूचक/एक्स बी टी	आई एफ एफ- पोत के मित्र/ शत्रु के अभिनिर्धारण हेतु प्रयुक्त तथा परिप्रश्नक के साथ फिट किया हुआ। डेक पर उतरते समय हीलो के सही उपगमन-पथ पहुँचने हेतु सहायक के रूप में विसर्पण पथ संसूचक का प्रयोग किया जाता है। एक्स बी टी - समुद्री जल का तापमान मापने हेतु प्रयुक्त विस्तार्थ बाथ तापमापी।	<p>विसर्पण पथ संसूचक तथा विस्तार्थ बाथ तापमापी भारतीय तटरक्षक जहाज, संकल्प में मई 2008 में चालू किए गए उन्नत अपतट गश्त यान पर फिट किए गए, किंतु दो वर्ष बीतने के पश्चात् भी पोताश्रय स्वीकृति परीक्षणों (एच ए टी)/समुद्र स्वीकृति परीक्षणों (एस ए टी) के न होने के कारण उनका प्रमाणन नहीं हो पाया है।</p> <p>भारतीय तटरक्षक जहाज, अरुणा आसिफ अली तथा एस. के चौहान में आई एफ एफ के समुद्र स्वीकृति परीक्षण 2006 से लंबित हैं।</p>
वी एच एफ संचार उपस्कर	अपरोधक नौका, अपरोधक यान आदि के कर्मियों द्वारा गश्त लगाते समय परस्पर/तटीय स्थापना के साथ विचार-विनिमय करने हेतु इस उपस्कर का प्रयोग किया जाता है।	<p>यह उपकरण 15 नॉटिकल मील परास का है। तथापि, यह 75 नॉटिकल मील सहष्णुता वाले अपरोधक यानों पर फिट किया गया है। तटरक्षक ने बताया (जून 2009) कि अपरोधक यानों को 15 नॉटिकल मील से अधिक दूर तैनात नहीं किया जाता है, चूँकि वे क्षुब्ध सागर को झेल नहीं सकते हैं। यह उत्तर विरोधाभासी है, क्योंकि अप्रैल 2008 में तटरक्षक ने बताया था कि अपरोधक नौकाओं को निगरानी और गश्त हेतु बेस से 35 नॉटिकल मील से अधिक दूरी तक तैनात किया जाता है।</p>

पोतारूढ़ संचार एवं इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों में कमियों के कारण उस मिशन के निष्पादन पर सीधा प्रभाव पड़ता है; जिसके लिए पोत को प्रतिनियुक्त किया जाता है।

संस्तुतियां

- भारतीय तटरक्षक स्टेशन और विमानन इकाईयों की योजना, संस्वीकृति तथा स्थापना को प्रोजेक्ट पद्धति के आधार पर व्यावसायिक रीति से देखा जाना चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि स्टेशनों को एक ही समय में, परिकल्पित मानवशक्ति, भूमि तथा अन्य अवसंरचना की परिपूर्ण पूरक के साथ सक्रिय किया गया है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सक्रियकृत किए गए स्टेशन परिसीमाओं से पीड़ित नहीं हैं।
- यह सुनिश्चित करने के लिए कि भारतीय तटरक्षक के पास एक विश्वसनीय बेड़ा उपलब्ध है, पुराने पोतों के प्रतिस्थापन हेतु अधिप्राप्तियां समय पर की जानी चाहिए।
- नियोजित स्तरों की तुलना में पोत एवं वायुयानों की संख्या में अत्यधिक कमियां हैं। इन कमियों को दूर करने हेतु सकारात्मक अधिप्राप्ति का सहारा लिया जाना चाहिए।
- पोतारूढ़ उपस्करों के निष्पादन में होनेवाली कमियां भारतीय तटरक्षक की प्रभावकारिता को अवरूद्ध करती है। अधिप्राप्ति या विद्यमान उपस्करों/प्लेटफार्मों के पुनर्संज्जीकरण के द्वारा गुणसंपन्न पोतारूढ़ उपस्कर/प्लेटफार्मों के प्रावधान का समन्वित प्रयास किया जाना चाहिए।

4.2 संभारतंत्र और मानवशक्ति

4.2.1 संभारतंत्र - एक प्रस्तावना

भारतीय तटरक्षक के पोतों पर विशाल विभिन्नता एवं श्रेणी के यांत्रिकीय, वैद्युत, इलेक्ट्रॉनिक उपकरण तथा शस्त्र प्रणालियां प्रतिष्ठापित की जाती है। यह सुनिश्चित करने हेतु कि ये पोत अपने संपूर्ण जीवनकाल में संक्रियात्मक तारण योग्यता की उच्च अवस्था में उपयोग योग्य हैं, उनके पोतखोल और ढाँचा तथा इन पर फिट किए गए सभी उपस्कर/प्रणालियों का चरणबद्ध तरीके से अनुसंधान और पुनर्कल्पन (जीर्णोद्धार) किये जाने की आवश्यकता है।

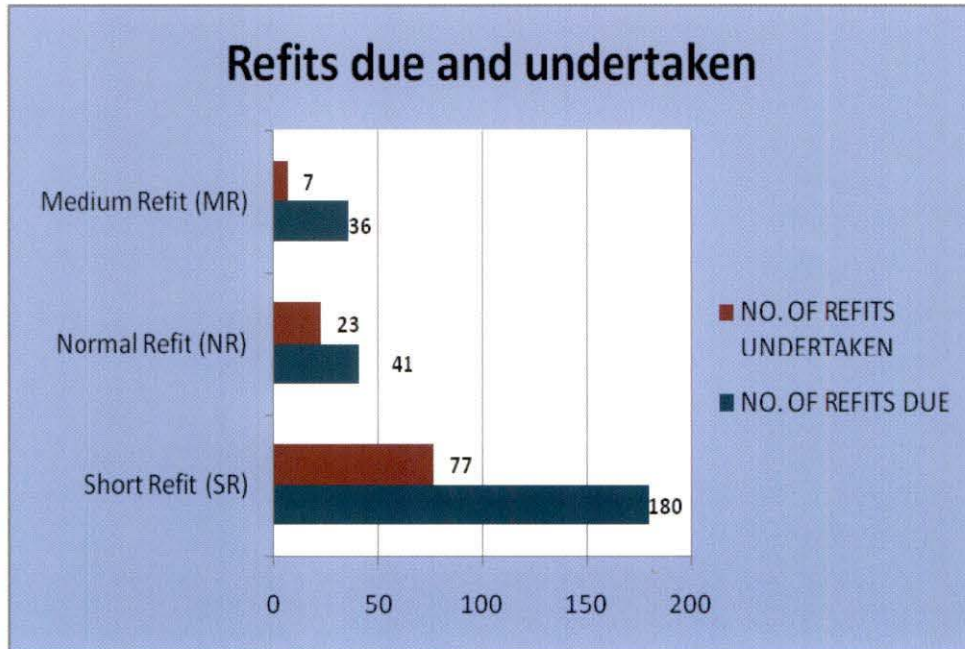
प्रत्येक पोत का एक संक्रियात्मक चरण होता है, जो पोत श्रेणी के आधार पर 9 महीने से 15 महीने तक भिन्न होता है। इस अवधि के दौरान, सभी नियत कार्य/ वचनवद्धता की पूर्ति हेतु पोत उपलब्ध होता है। संक्रियात्मक चरण का अंत होने पर प्रत्येक पोत को रीफिट के लिए गोदी-बाड़े में ले जाया जाता है। मूलतः पोतों के लिए तीन प्रकार के रीफिट होते हैं- लघु रीफिट (एस आर), साधारण रीफिट (एन आर) तथा मध्यम रीफिट (एम आर)। प्रत्येक प्रकार के रीफिट का कार्यक्षेत्र अनुलग्नक 3 में दिया गया है।

पोत के कार्यरत रहनेवाले वर्षों की संख्या तथा किए जाने हेतु अपेक्षित विभिन्न प्रकार के नियमित अनुसंधानों की आवधिकता के आधार पर इन रीफिटों की कालावधि तथा आवधिकता निश्चित की जाती है।

तटरक्षक द्वारा (आई सी जी ओ 5/93) अंतिम रूप दिए गए एक रीफिट कार्यक्रम के आधार पर पोतों को अनुरक्षण के लिए ले जाया जाता है। अनुरक्षण अवधि में एक सप्ताह की स्वानुरक्षण अवधि, दो सप्ताह की सहायता प्राप्त अनुरक्षण अवधि, लघु, साधारण और दीर्घ रीफिट तथा आधुनिकीकरण और विन्टेज उपस्करों का प्रतिस्थान सम्मिलित होते हैं। भारतीय नौसेना की तरह भारतीय तटरक्षक के पास अपना कोई मरम्मत प्रांगण नहीं है और उसे मझगांव डॉक लिमिटेड, मुम्बई, गोवा शिपयार्ड, गोवा, हिन्दुस्तान शिपयार्ड, विशाखापट्टनम, कोच्चिन शिपयार्ड, कोच्चि, गार्डन रीच शिप बिल्डर्स एवं इंजीनियर्स, कोलकत्ता आदि जैसे रक्षा लोक क्षेत्र के पोतप्रांगण तथा क्रासने मुम्बई, होमा इंजीनियरिंग वर्क्स, मुम्बई, वार्टसिला मुम्बई जैसे कुछ निजी पोतप्रांगणों पर निर्भर होना पड़ता है।

4.2.2 यथासमय रीफिट नहीं किए गए

तटरक्षक के द्वारा 2003-10 के दौरान पूरे किए गए रीफिटों की लेखा परीक्षा संवीक्षा से ज्ञात हुआ कि समयसूची (आई सी जी ओ 5/93) के अनुसार विभिन्न प्रकार के रीफिट करने हेतु निर्धारित प्रतिमानों का पालन नहीं किया गया। बल स्तर एवं बेड़े की आवश्यकता को ध्यान में रखकर रीफिटों को पूरा करने हेतु समयसूची का निर्धारण किए जाने के बावजूद, समयसूची का पालन नहीं किया गया। लेखा परीक्षा ने अवलोकन किया कि भारतीय तटरक्षक ने ऐसे अनेक रीफिटों को नहीं किया है, जो नियत हो चुका है, यथा तालिका में दर्शाया गया है।



- मार्च 2003 और दिसंबर 2010 के बीच उन्नत अपतट गश्त यान/ अपतट गश्त यान तथा द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यानों के लिए नियत कुल 257 रीफिटों में से, केवल 107 रीफिट ही किए जा सके जो 58 प्रतिशत की कमी दर्शाता है।

पोत श्रेणी के हिसाब से यह देखा गया कि रीफिट करने में प्रतिशतता कमी 48 से 88 प्रतिशत तक थी, जैसे नीचे ब्यौरा दिया गया है।

17 नियत रीफिटों की तुलना में पोतों के रीफिटों में कमी

पोत का प्रकार	किए गए रीफिटों में प्रतिशतता कमी		
	लघु रीफिट	साधारण रीफिट	मध्यम रीफिट
अपतट गश्त यान/उन्नत अपतट गश्त यान	63	50	60
द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान	54	48	88
कुल	57	49	81

- इसके अतिरिक्त यह देखा गया कि कतिपय मामलों में किए गए रीफिट उनकी नियत रीफिट तिथि से असाधारण विलंब के बाद थे। उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यानों के संबंध में दो अनुसूचित साधारण रीफिट करने में जो विलंब हुआ, वह आठ वर्षों का था और तीन मध्यम रीफिटों के लिए चार से सात वर्षों का था।

भारतीय तटरक्षक ने लेखा परीक्षा के जाँच-परिणामों को स्वीकार करते हुए (अक्टूबर 2009) इस विलंब को निजी क्षेत्र में पर्याप्त क्षमता वाले प्रांगणों की अनुपलब्धता, रक्षा लोक क्षेत्र उपक्रम/लोक क्षेत्र उपक्रमों के पोत प्रांगणों द्वारा असहभागिता या सीमित चयनात्मक सहभागिता, उच्च एल-1 मूल्य दर (क्वोट) के कारण पुनर्निविदाकरण प्रमुख नेमी किटों की अधिप्राप्ति/कार्यान्वयन में विलंब, पूछताछ/स्पष्टीकरण के परिणामस्वरूप कार्याविधिक विलंब तथा संक्रियात्मक कारणों के कारण बताया।

4.2.3 रीफिट प्रबंधन

कुशल मरम्मत एवं अनुरक्षण क्रियाकलाप, कल-पुर्जों का प्रावधान तथा मानवशक्ति का उचित स्थिति निर्धारण उपयुक्त रीफिट प्रबंधन को सुनिश्चित करने हेतु एक पूर्वापेक्षा है। आई सी जी ओ 5/93 प्रत्येक रीफिट की अवधि विनिर्दिष्ट करता है, अर्थात् सभी अनुसूचित अनुरक्षण क्रियाकलाप पूरे करने के पश्चात् कितने समय में प्रत्येक रीफिट को पूरा किया जाना है।

लेखा परीक्षा में देखा गया कि रीफिट प्रबंधन अधिक कुशल नहीं था, जैसे इस तथ्य से प्रकट है कि रीफिटों के लिए निर्धारित दिनों की संख्या की तुलना में अधिक लंबा समय लिया गया। वस्तुतः जिन विक्रेताओं ने रीफिट का कार्य लिया है, भारतीय तटरक्षक ने उन्हें रीफिट हेतु लंबी अवधियों की छूट दी जो निर्धारित अवधि की अपेक्षा 25 प्रतिशत से 329 प्रतिशत तक अधिक थी। इसके बावजूद, रीफिटों के समापन में अतिरिक्त विलंब हुआ जिनका विवरण निम्नवत् है।

18 पोतों के रीफिटों के लिए समय सीमायें

पोत का प्रकार	रीफिट की अवधि दिनों में		
	लघु रीफिट	साधारण रीफिट	मध्यम रीफिट
उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान			
आई सी जी ओ 5/93 के अनुसार लिए जाने वाले दिन	84	120	210
संविदा के अनुसार अनुमत दिन	120-270	120-270	300-365
वास्तव में लिए गए दिन औसत में	156	255	476
अभितट गश्त यान/द्रुत गश्त यान			
आई सी जी ओ 5/93 के अनुसार लिए जानेवाले दिन	35	60	120
संविदा के अनुसार अनुमत दिन	90-150	120	150
वास्तव में लिए गए दिन औसत में	145	165	183

लेखा परीक्षा में देखा गया कि 2003-2010 के दौरान उन्नत अपतट गश्त यान/ अपतट गश्त यानों के लघु रीफिट, साधारण रीफिट और मध्यम रीफिट के लिए लिया गया वास्तविक समय मई 1993 में भारतीय तटरक्षक द्वारा निर्धारित मानक समय सीमाओं से क्रमशः 86 प्रतिशत, 113 प्रतिशत और 127 प्रतिशत अधिक था। इसी प्रकार, 2003-2010 के दौरान अभितट गश्त यान/द्रुत गश्त यानों के लघु रीफिट, साधारण रीफिट और मध्यम रीफिट के लिए लिया गया वास्तविक समय इस श्रेणी के पोतों के लिए निर्धारित मानक समय सीमा से क्रमशः 314 प्रतिशत, 175 प्रतिशत तथा 53 प्रतिशत अधिक था। उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान के मध्यम रीफिट तथा अभितट गश्त यान/ द्रुत गश्त यान के मध्यम रीफिट में लिया गया वास्तविक समय संविदाओं में निर्दिष्ट उदार समयसूची से भी अधिक है। लेखा परीक्षा में देखा गया कि 2003 और 2010 के बीच उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान के लिए किए गए 31 रीफिटों के मामले में जो समय लिया गया, वह संविदा में निर्दिष्ट समय से 27 प्रतिशत अधिक था, जबकि द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौका हेतु किए गए 74 रीफिटों के मामले में तदनुसृत आंकड़ा 51 प्रतिशत अधिक था।



भारतीय तटरक्षक की अपरोधक नौका

भारतीय तटरक्षक ने विलंब को अपर्याप्त मानवशक्ति संसाधन एवं काम की प्रगति की धीमी गति, अधिप्राप्ति में विलंब/पुर्जों की अनुपलब्धता, योजना, समन्वय, परिवीक्षा में कमी तथा प्रांगणों द्वारा अपर्याप्त प्रयासों के कारण बताया। भारतीय तटरक्षक ने यह भी कहा कि रीफिटों के समापन में विलंब के लिए रीफिटों के दौरान जो अप्रत्याशित त्रुटियां हुईं वे भी कारण थे। ये विलंब, पोतों पर पूर्व में किए गए रीफिटों की दक्षता के साथ साथ रीफिट प्रबंधन की अपर्याप्त योजना पर भी प्रश्न उठाते हैं।

रीफिटों की विलंबित अवधि ने पोतों की संक्रियात्मक उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है। भारतीय तटरक्षक ने अक्टूबर 2009 में कहा कि रीफिट कालचक्रों हेतु संशोधित आदेश शीघ्र ही जारी किए जाएंगे। लेखा परीक्षा में देखा गया कि संशोधन प्रक्रिया 2001 में प्रारंभ की गई और आठ वर्षों के बाद भी रीफिट आदेश का प्रख्यान करने में भारतीय तटरक्षक असमर्थ रहा है। यह भारतीय तटरक्षक पोतों के रीफिट प्रबंधन से संबंधित समस्याओं का समाधान करने में उनके उदासीन रवैये का संकेतक है।

4.2.4 वायुयानों का निरीक्षण

भारतीय तटरक्षक वायुयानों की मरम्मत/अनुक्षण एक निश्चित समयसूची के अनुसार किया जाता है, अर्थात् एक निश्चित अवधि/उड़न घंटों की समाप्ति के पश्चात्। इन निरीक्षणों की समयावधि भी निर्दिष्ट है।



उड़ान भरता हुआ भारतीय तटरक्षक का चेतक हेलिकॉप्टर

- डॉर्नियर वायुयानों पर किए गए निरीक्षणों की स्थिति दर्शाती है कि लगभग 66 प्रतिशत निरीक्षणों में 5 से 620 दिनों तक की अवधि का विलंब था।
- चेतक हेलिकॉप्टर के विषय में, यह देखा गया कि 54 प्रतिशत निरीक्षणों में 2 से 289 दिनों तक की अवधि का विलंब था।
- उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर के विषय में, तटरक्षक ने बताया कि चूँकि यह हेलिकॉप्टर अभी भी मूल्यांकन अवस्था में है, ओ ई एम⁷ हिन्दुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड (एच ए एल) द्वारा उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर पर सफाई व मरम्मत किए जाने के लिए समयावधि अभी तक निर्दिष्ट नहीं की गई है।

लेखा परीक्षा में देखा गया कि एच ए एल पर पूरी तरह निर्भर होना अधिकांश विलंब का कारण था, क्योंकि भारतीय तटरक्षक वायुयानों के लिए (चेतक, डॉर्नियर और उन्नत हल्के हेलिकॉप्टर) वही एकमात्र सेवा प्रदाता है।

4.2.5 मानवशक्ति

सेवा के विकास एवं संपोषण के लिए मानवशक्ति आधारभूत है। स्टाफ आवश्यकताओं को पोत और वायुयानों के अधिग्रहण की समगति पर चलने की आवश्यकता है।

⁷ मूल उपरकर निर्माता



मार्च करते हुए तटरक्षक के कार्मिक

भारतीय तटरक्षक की मानवशक्ति की स्थिति को निम्न तालिका में दिखाया गया है:

19 कार्यरत कार्मिक

	अधिकारी	नामांकित कार्मिक
भारतीय तटरक्षक की संदर्श योजना (1985-2000)	1925	10,959
कार्यरत कार्मिक 31/3/2008	731	5244
कार्यरत कार्मिक 31/12/2010	1037	6387

31 मार्च 2008 के अनुसार संदर्श योजना 1985-2000 में 1925 अधिकारी और 10,959 नामांकित कार्मिकों के परिकल्पित बल स्तर के क्रमशः 62 एवं 52 प्रतिशत अधिकारी और कर्मचारियों की कमी में 31, दिसंबर 2010 के अनुसार सुधार आया। किंतु, अभी भी संदर्श योजना में परिकल्पित बल स्तरों की तुलना में अधिकारी और नामांकित कार्मिकों की क्रमशः 46 और 42 प्रतिशत कमी थी।

भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने मई 2009 में अपने उत्तर में कहा कि इकाईयों की तैनाती योजना की संकल्पना के आधार पर सभी इकाईयों को मानवशक्ति प्रदान की गई है जिसे सरकारी संस्वीकृति की तुलना में कुल वाहित संख्याबल के आधार पर कमियों के समायोजन हेतु लिया गया है। यह भी बताया गया कि भारतीय तटरक्षक महानिदेशक को अगस्त 2001 के सरकारी आदेशों के आधार पर रोल और चार्टर तथा इकाईयों द्वारा प्रतीत/प्रक्षिप्त आवश्यकता के अनुसार संस्वीकृत संख्याबल के अंदर मानवशक्ति को उपयोग में लाने/तैनात करने के लिए अधिकार प्राप्त है।

भारतीय तटरक्षक का यह उत्तर संदर्श योजना में परिकल्पित स्तरों की तुलना में उपलब्ध मानवशक्ति के विद्यमान स्तरों में बड़ी कमियों की समस्या का संबोधन नहीं करता है।

4.2.6 प्रशिक्षण

अधिकारियों और नांमाकित कार्मिकों को प्रारंभिक प्रशिक्षण क्रमशः नौसेना अकादमी, एड्जिमला⁸ और आई एन एस चिलका में दिया जाता है, जो भारतीय नौसेना की प्रशिक्षण संस्थाएं हैं। भारतीय तटरक्षक हर साल नौसेना को मांग के आधार पर प्रशिक्षण संबंधी आवश्यकताएं प्रक्षिप्त करता है। नौसेना विभिन्न प्रशिक्षण कार्यक्रमों के लिए तटरक्षक को स्लॉट्स आंबटित करती है। ये प्रशिक्षण कार्यक्रम नौसेना कार्मिकों के लिए विभिन्न नौसेना प्रशिक्षण संस्थानों में आयोजित किए जाते हैं। भारतीय तटरक्षक ने अपने कर्तव्य और प्रकार्यों के प्रभावकारी निर्वहन हेतु तटरक्षक कार्मिकों को विनिर्दिष्ट प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए तीन अधिकारी तथा 15 कार्मिकों के संख्याबल के साथ अपना ही एक प्रशिक्षण केंद्र स्थापित करने के लिए फरवरी 2002 में एक प्रस्ताव की पहल की है। यद्यपि 2002 में अंतरिम तटरक्षक प्रशिक्षण केंद्र कोच्चि में सक्रियकृत किया गया, परंतु दो अधिकारी तथा चार कार्मिकों के साथ अंतरिम प्रशिक्षण केंद्र के सर्जन हेतु केवल अप्रैल 2008 में रक्षा मंत्रालय द्वारा मंजूरी दी गई। सरकार ने अक्टूबर 2010 में भारतीय तटरक्षक अकादमी स्थापित करने के लिए सिद्धांत रूप में अनुमोदन प्रदान किया।

संस्तुतियां

- भारतीय तटरक्षक मुख्यालय को अपने पोतों के रीफिट के लिए निरंतर लिए जा रहे लंबे समय की दृष्टि में अपने रीफिट आदेशों का पुनरावलोकन करना चाहिए। रीफिटों का प्रारंभ एवं समापन तथा विमान निरीक्षणों में होनेवाले विलंब को कम करने हेतु भारतीय तटरक्षक मुख्यालय को कारगर कदम उठाने चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक पोतों के सामयिक रीफिट में सहायता देने के लिए दीर्घकालिक, संस्थागत प्रबंध हेतु लोक/निजी क्षेत्र के विक्रेताओं का अभिनिर्धारण एवं विकास के लिए प्रयास किए जाने चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक के सुगम प्रकार्य हेतु संक्रियाओं के लिए मानवशक्ति की उपलब्धता में वृद्धि की जाए।

⁸ यह अकादमी पहले आई एन एस, मांडवी में स्थित थी।

गश्त करने के लिए भारतीय तटरक्षक द्वारा प्रयोग किए जा रहे विभिन्न प्रकार के पोत





अध्याय 5

गश्त और सुरक्षा संबंधी मामले

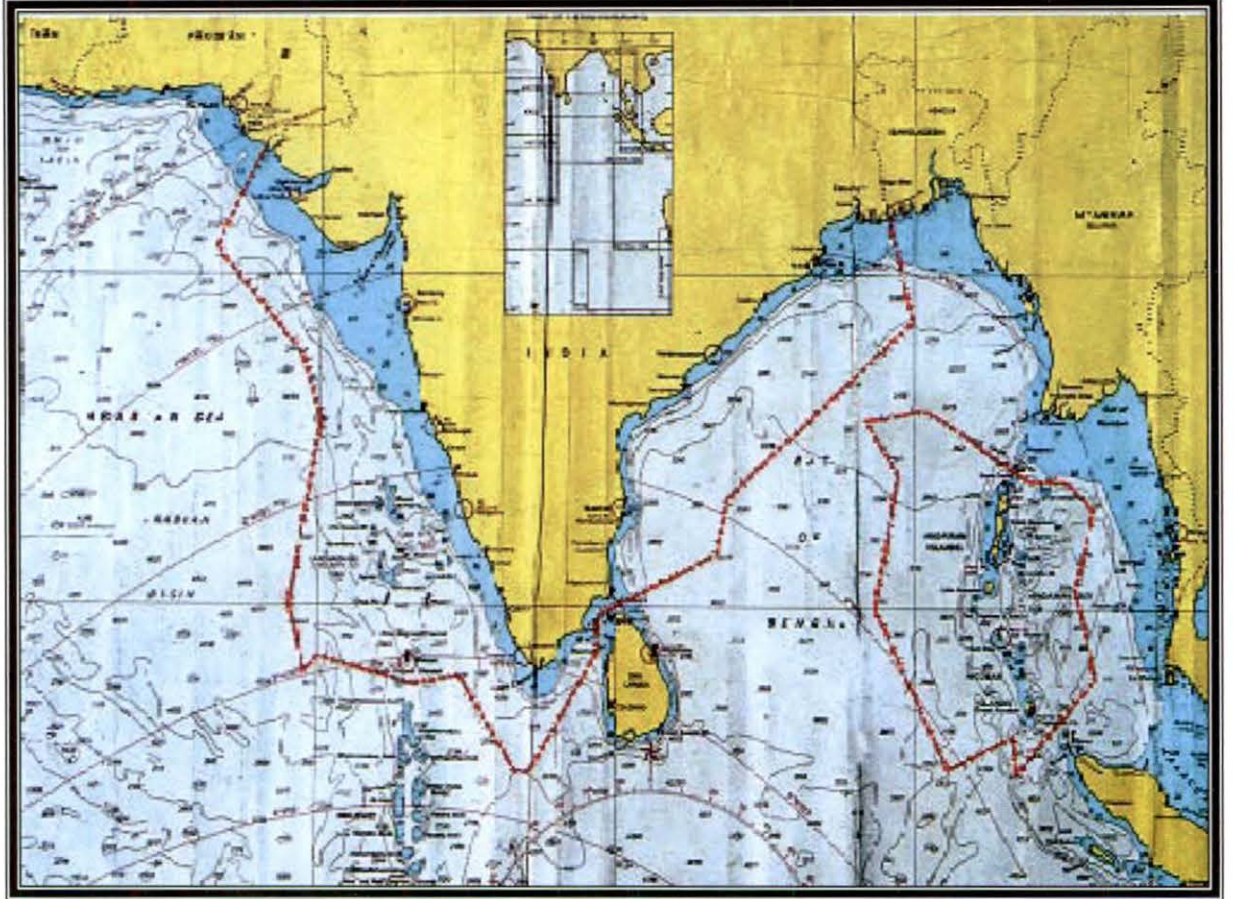
5.1 प्रस्तावना

भारतीय तटरक्षक के उत्तरदायित्व 1978 में उसकी स्थापना के समय प्रासंगिक समझी गई समस्याओं के अनुसार तय किए थे। उसका प्रमुख कार्य भारत के समुद्री क्षेत्र में, अर्थात् 200 नॉटिकल मील¹ तक भारत के राष्ट्रीय हितों की रक्षा करना था। तब से विगत चार दशकों में, समुद्री आतंकवाद, अवैध शस्त्र व्यापार समेत अनेक चिंतायें कुकुरमुते की तरह उत्पन्न हो गई हैं। भारतीय तट बांग्लादेश और श्रीलंका से प्रवासियों और शरणार्थियों के अवैध प्रवाह के लिए सुभेद्य हैं। साथ ही, अनेक मछली पकड़ने वाली नौकाएं भी, विशेषकर जो गुजरात तट के साथ हर दिन समुद्र में आती हैं, सुरक्षा के लिए खतरा उत्पन्न करती हैं, क्योंकि ऐसी अनेक नौका भारतीय हितों के विरोधी तत्वों द्वारा पकड़ी जा सकती है तथा हथियार तस्करी और घुसपैठियों के लिए उनका उपयोग किया जा सकता है। ऐसी मछली पकड़ने वाली नौकाएं स्थानीय मछली पकड़ने वाली नौकाओं के साथ आसानी से मिल-जुल सकेंगी।

समूचे एकांतिक आर्थिक क्षेत्र के समुद्र में (200 नॉटिकल मील तक) अपने कर्तव्यों के प्रभावकारी निर्वहन के लिए भारतीय तटरक्षक की क्षमताएं सीमित हैं। भारतीय तटरक्षक की परिसंपत्ति और अवसंरचना में कमियां, मानवशक्ति में न्यूनता तथा रोल उपकरण में कमियों के कारण सीमित सक्रियात्मक प्रभावकारिता आदि के संबंध में यह प्रतिवेदन विस्तृत चर्चा कर चुका है। जो बल स्तर वर्ष 2000 तक अस्तित्व में होने चाहिए थे, वह 2010 तक भी प्राप्त नहीं हुए हैं, जिस समय तक सुरक्षा के लिए खतरे कई गुना बढ़ चुके हैं।

¹ 1 नॉटिकल मील= 1,852 मीटर

भारत का एकांतिक आर्थिक क्षेत्र



स्रोत: भारतीय तटरक्षक

कुल क्षेत्रीय समुद्र: 1,55,889 वर्ग कि.मी.

कुल तट रेखा: 7,516.60 कि.मी.

तट रेखा- मुख्य भाग: 5,422.60 कि.मी.

तट रेखा- लक्षद्वीप द्वीपसमूह: 132 कि.मी.

तट रेखा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह: 1,962 कि.मी.

कुल एकांतिक आर्थिक क्षेत्र कि.मी.: 20,13,410 वर्ग कि.मी.

एकांतिक आर्थिक क्षेत्र- मुख्य भूभाग तथा लक्षद्वीप समूह: 14,18,193 वर्ग कि.मी.

एकांतिक आर्थिक क्षेत्र- अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह: 5,95,217 वर्ग कि.मी.

भारत की लगभग 7,600 कि.मी. लंबी तटरेखा और 2 मिलियन वर्ग कि.मी. से अधिक एकांतिक आर्थिक क्षेत्र में विभिन्न मंत्रालयों और विभागों द्वारा एक साथ घटित होने वाले क्रियाकलाप तथा क्षेत्राधिकार सम्मिलित हैं। वर्तमान में, जहाजरानी, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय, कृषि मंत्रालय के अधीन आनेवाला मत्स्यपालन विभाग, पत्तन प्राधिकारी जैसे विभिन्न अभिकरण समुद्र-आधारित क्रियाकलापों की देखभाल करते हैं, जबकि रक्षा मंत्रालय के अधीन आनेवाली नौसेना तथा तटरक्षक के द्वारा रक्षा एवं सुरक्षा की देखभाल की जाती है। विभिन्न समुद्री नियमों का प्रवर्तन, नीति निर्माण तथा कार्यान्वयन के मामलों में समन्वित प्रतिक्रिया हेतु संयुक्त प्रयासों में भारतीय तटरक्षक एक हिस्सा है, जिसमें केंद्र सरकार के 12 मंत्रालय एवं 8 विभाग, 9 तटवर्ती राज्य तथा 4 संघ शासित प्रदेश शामिल हैं।



तटीय निगरानी

अगले अनुच्छेदों में समुद्री गश्त की प्रभावकारिता की चर्चा की गई है। इसमें गुजरात और महाराष्ट्र तट से लगाई जानेवाली गश्त, पोतारूढ़ कार्रवाईयां, रात्रिकालीन उड़ान, भारतीय नौसेना एवं भारतीय तटरक्षक के बीच समन्वय संबंधी मामले, स्थैतिक सेंसरो का संस्थापन, विधिक व्यवरोध पोतों की पहचान और उनको खोज निकालना आदि की समीक्षा सम्मिलित है।

5.2 महाराष्ट्र और गुजरात तट से गश्त: 26/11 की अवधि तक

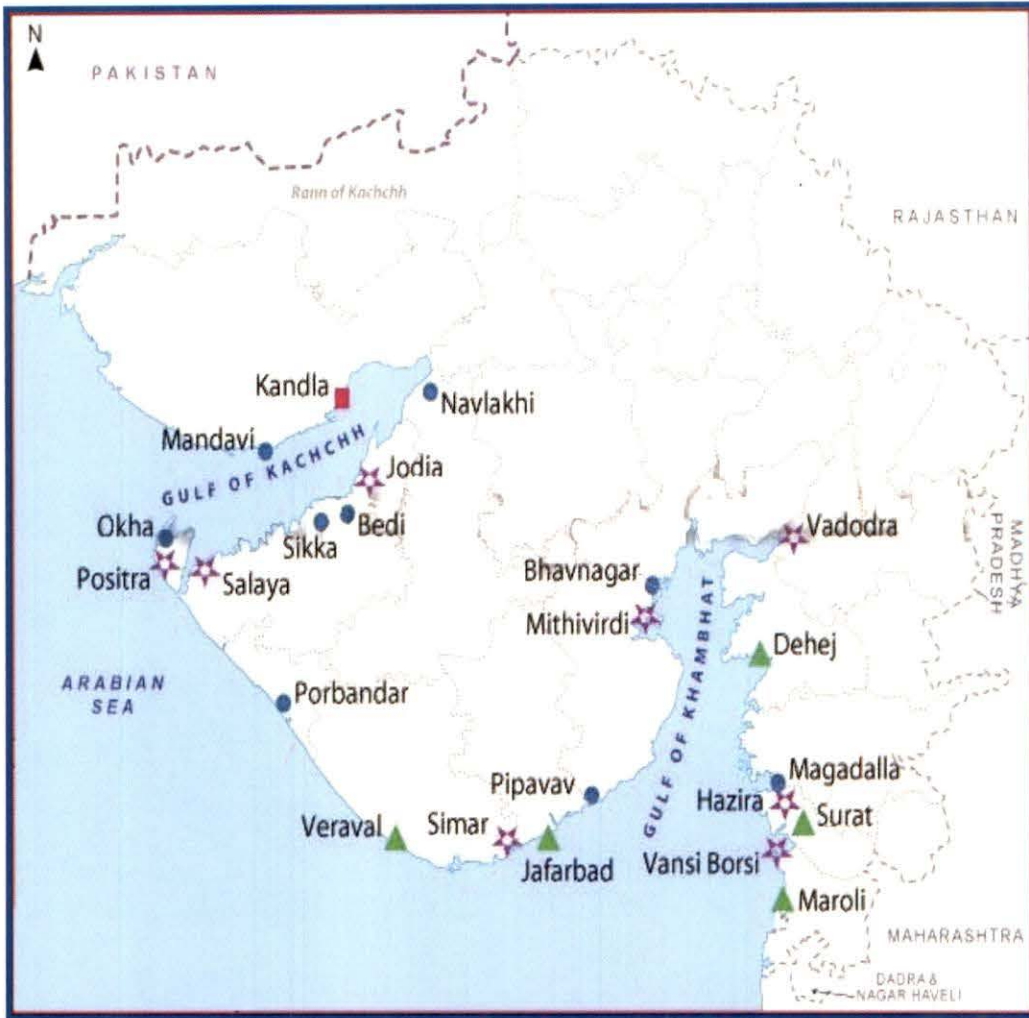
5.2.1 स्वान अभियान

मुम्बई में मार्च 1993 के बम विस्फोटों के बाद, समुद्री मार्ग तथा अतिसंवेदनशील तटीय सुरक्षा परिवेश को देश के सुरक्षा छत्र में संभावित न्यूनताओं के रूप में पहचाना गया, क्योंकि प्रयुक्त विस्फोटक सामग्रियों की महाराष्ट्र के रायगढ़ तट से तस्करी की गई थी। इसकी प्रतिक्रिया में सरकार ने अप्रैल 1993 में स्वान अभियान प्रारंभ किया, जो अस्त्र-शस्त्र /गोला-बारूद तथा अन्य विनिषिद्ध मालों की तस्करी रोकने और ज्वार युक्त समुद्र पर गहन निगरानी करने, क्षेत्रीय समुद्र में निगरानी बनाए रखने तथा महाराष्ट्र एवं गुजरात के तटवर्ती छिछले समुद्र में गश्त लगाने के उद्देश्य से भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक की एक संयुक्त कार्रवाई थी। यह कार्रवाई तीन परतों में की जानी थी; भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक की सतही इकाईयां और डार्नियर के प्रयोग से की जानेवाली निगरानी की बाह्य परत (50 नॉटिकल मील और उससे अधिक), भारतीय नौसेना एवं भारतीय तटरक्षक के पोत तथा किराए के जलपोतों के प्रयोग से की जानेवाली मध्यवर्ती परत की निगरानी (25 से 50 नॉटिकल मील के बीच) तथा किराए के जलपोतों का प्रयोग करके सीमाशुल्क एवं पुलिस कार्मिकों के सहयोग से भारतीय नौसेना द्वारा संयुक्त तटीय गश्त के माध्यम से आंतरिक परत की निगरानी (12 नॉटिकल मील तक)। गुजरात के मामलें में, भारतीय तटरक्षक को फरवरी 2006 से आंतरिक परत की कार्रवाई भी दी गई।

गुजरात और महाराष्ट्र इन दो राज्यों के संबंध में 26/11 के पूर्व गश्त एवं सुरक्षा मामलों के संदर्भ में स्थिति की चर्चा नीचे की गई है। लेखा परीक्षा में देखा गया:

- मानवशक्ति और संसाधन में व्यवरोधों के कारण दिसंबर 2010 तक भारतीय तटरक्षक महाराष्ट्र में आंतरिक परत की कार्रवाईयों में संलिप्त नहीं रहा है। भारतीय नौसेना द्वारा महाराष्ट्र में की जा रही संयुक्त गश्त (जे सी पी) को भी तटीय सुरक्षा प्रदान करने और अस्त्र-शस्त्र एवं गोला-बारूद की तस्करी रोकने हेतु तटीय पुलिस स्टेशनों की स्थापना के गृह मंत्रालय के निर्णय के आधार पर सितंबर 2005 को बंद किया गया। तत्पश्चात् तटीय गश्त का दायित्व राज्य पुलिस और सीमाशुल्क को दिया गया, जिनके पास संक्रिया की देखभाल करने के लिए अपर्याप्त संक्रियात्मक परिसंपत्तियां थीं। इसके अलावा, सभी नौसेना टुकड़ियों को त्वरित प्रतिक्रिया दलों द्वारा प्रतिस्थापित किया गया, जिन्हें किसी आकस्मिकता की स्थिति में अवलंब (स्टैंड बाई) के रूप में रखा गया। इससे संपूर्ण तटीय गश्त लगाने में शून्यता उत्पन्न हुई।
- लेखा परीक्षा में देखा गया कि मार्च 2008 तक नौ तटवर्ती राज्य तथा चार संघ शासित प्रदेशों में 73 तटीय पुलिस स्टेशनों में से केवल 47 पुलिस स्टेशन (गुजरात में 10 और महाराष्ट्र में 12) ही स्थापित किए गए। मार्च 2009 तक, यह आंकड़ा केवल 55 तटीय पुलिस स्टेशनों तक ही बढ़ा। इन तटीय पुलिस स्टेशनों के लिए 204 पोतों के अभिष्ट बेड़ों का प्रवर्तन अप्रैल 2009 से प्रारम्भ होना था। तथापि, अक्टूबर 2010 तक योजनाबद्ध 73 तटीय स्टेशनों में से केवल 71 को संक्रियात्मक बनाया गया था।
- यद्यपि 15 अपरोधक नौकाओं को 2010 तक अधिष्ठापित किया जाना था, जिससे कि भारतीय तटरक्षक तटीय सुरक्षा संबंधी अपने व्यापक कर्तव्यों का पालन कर सके, अर्थात् स्वान अभियान के तहत छिछले समुद्र की निगरानी, इसके लिए सरकारी संस्वीकृति अप्रैल 2005 में प्राप्त होने पर भी संविदा केवल मार्च 2009 में किया गया। इसके परिणामस्वरूप अब मार्च 2014 तक इन अपरोधक नौकाओं के अधिष्ठापित होने की आशा है।
- इसके अतिरिक्त, स्वान अभियान का अतिरिक्त उत्तरदायित्व ग्रहण करने हेतु तीन तटरक्षक स्टेशनों की आवश्यकता थी। इसके लिए रक्षा मंत्रालय/भारतीय तटरक्षक ने अक्टूबर 2002 में गृह मंत्रालय से निधि की मांग की। यद्यपि जनवरी 2005 में इस प्रस्ताव को संस्वीकृति मिली, लेखा परीक्षा में अवलोकन किया गया कि 26/11 के पूर्व किसी भी स्टेशन को सक्रिय नहीं किया जा सका। इनमें से एक स्टेशन को सितंबर 2010 में सक्रिय किया गया, दूसरे स्टेशन को अक्टूबर 2010 में कमीशंड किया गया तथा तीसरा अभी तक (दिसंबर 2010 तक) सक्रिय नहीं किया गया है, क्योंकि भूमि का अभिनिर्धारण और बातचीत अभी भी जारी है।

लेखा परीक्षा ने गुजरात में संक्रियाओं हेतु तटरक्षक के पास उपलब्ध आवश्यक साधनों की समीक्षा की। यद्यपि भारतीय तटरक्षक ने फरवरी 2006 में गुजरात में स्वान अभियान प्रारंभ किया, परंतु इन कार्रवाईयों में प्रभावकारिता की कमी थी, क्योंकि इन कार्रवाईयों के कारगर संचालन हेतु मानवशक्ति, प्रचालनात्मक परिसंपत्तियां और आधारभूत अवसंरचना में काफी अपर्याप्तता थी।



इन परिसीमाओं के संबंध में तटरक्षक मुख्यालय (प) द्वारा मार्च 2008 में तटरक्षक मुख्यालय को बताया भी गया था। इसका विवरण निम्नवत् है:

(क) कम/अपर्याप्त परिसंपत्तियां

गुजरात राज्य की संपूर्ण तट रेखा को सुरक्षा प्रदान करने के लिए परिसंपत्तियां एवं तटरक्षक स्टेशनों की संख्या अपर्याप्त थी। वास्तव में, संयुक्त तटवर्ती गश्त स्टाफ के लिए तटरक्षक स्टेशनों में कार्यालय भवन, कंप्यूटर, दूरभाष लाइनें, एम्बुलेन्स, ले एपार्ट भंडार आदि समर्पित परिसंपत्तियां उपलब्ध नहीं थीं। अन्य उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

20 स्वान अभियान में प्रयुक्त परिसंपत्तियां/अवसंरचना में समस्यायें

स्थान	परिसंपत्ति/अवसंरचना	अभ्युक्तियां
सभी स्थान	साधारण मौसम में अपरोधक यानों की सहिष्णुता चार से छः घंटे हैं और इन नौकाओं को केवल 3 नॉटीकल मील तक की तटीय संक्रिया के लिए सीमित किया गया।	ये नौकाएं खराब मौसम में संक्रिया के लिए अनुपयुक्त थीं और इनका समुद्रीय दशा एक ² से अधिक आगे उपयोग नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप, मानसून/खराब मौसम में संयुक्त तटवर्ती गश्त को पूर्ण रूप से स्थगित करना पड़ा।
सभी स्थान	किराए की मछली पकड़ने वाली नौका	किराए की मछली पकड़ने वाली नौकाओं के उपयोग ने संक्रियाओं के संचालन में आकस्मिकता के तत्व को उल्लेखनीय रूप से कम किया।
धोलाई पत्तन	निम्न जलस्तर वाले समय में उपलब्ध गहराई एक मीटर से भी कम थी और पत्तन में अपर्याप्त रक्षाभित्ति के साथ केवल एक स्थूण पोतघात ही उपलब्ध था।	यदि संक्रियायें इस स्थान से नियोजित होतीं तो उच्च जल स्तर वाले समय तक सीमित होती तथा आकस्मिकता के तत्व और संक्रियाओं की निरंतरता को चुनौती होगी।
उमाग्राम	1.5 से 2.0 मीटर तक की गहराई से युक्त काष्ठ का, जीर्ण-शीर्ण और T आकार का पोतघाट उपलब्ध था जो प्रचंड समुद्री प्रक्षालयों के लिए आरक्षित था।	---
दियू और वलसाद के बीच दक्षिण गुजरात तट	दियू और वलसाद के बीच अवसंरचना की अनुपलब्धता	इसप्रकार, इस क्षेत्र में किसी समर्पित यान द्वारा गश्त नहीं लगायी जा रही है।
खंबत की खाड़ी	संभारतत्र के समर्थन हेतु कोई अवसंरचना उपलब्ध नहीं है।	---

- (ख) रात्रिकालीन गश्त: समर्पित और नौचालन उपकरणों की अनुपलब्धता की दृष्टि में अपरोधक यानों की रात्रिकालीन गश्त क्षमताएं सीमित थीं। यानों पर रात्रि दृष्टि बायनोकुलर चश्मों की अनुपलब्धता ने भी अंधेरे में गश्त के लिए उनकी फलोत्पादकता को प्रभावित किया।
- (ग) नौचालन एवं संचार उपकरण: भारतीय तटरक्षक के पास हस्तगृहीत वैश्विक स्थिति निर्धारण प्रणाली (जी पी एस³), रात्रि दृष्टि बायनोकुलर खोज एवं बचाव ट्रान्स्पोंडर (एस ए आर टी⁴), आपात स्थिति सूचक रेडियो बीकन (ई पी आई आर बी⁵) आदि जैसे निर्णायक उपकरणों का अभाव था।

² समुद्रीय दशा एक- जब सागर शांत (छोटी लहरे) है और लहरों की उचाई 0.0 से 0.1 मीटर के बीच में है।

³ जी पी एस- यह उपग्रह पर आधारित एक नौचालन प्रणाली है, जो सभी प्रकार के मौसम में स्थान और समय के संबंध में विश्वसनीय सूचना प्रदान करती है।

⁴ एस ए आर टी- यह स्वतः पूर्ण जल सह रेडार ट्रान्स्पोंडर समुद्र में आपातकालीन उपयोग हेतु नियोजित है।

⁵ ई पी आई आर बी- अंतर्राष्ट्रीय खोज एवं बचाव उपग्रहों को विपत्ति संकेत के संप्रेषण द्वारा प्राण रक्षा हेतु इसका प्रयोग किया जाता है।

- (घ) आसूचना आदानों का अभाव: लगभग 35,000 नौकाएं गुजरात तट से हर दिन समुद्र में जाती थी। विश्वसनीय आसूचना के अभाव में अपराधियों को खोज निकालना कठिन था। इसके अतिरिक्त, गुजरात तट से सामान्यतया 5,000 से अधिक धाऊस⁶ प्रचालन करते हैं हर वर्ष नए यानों को निर्मित/वृद्धित किया जाता है। ये यान खाड़ी तथा अफ्रीकी देशों के साथ परंपरागत व्यापार करते हैं। यद्यपि, पत्तन अधिकारियों ने धाऊस के संचालन संबंधी सूचनाएं देना शुरू किया था, परंतु नियमित आधार पर इस सूचना की आवश्यकता थी, जिससे इन धाऊस की परिवीक्षा की जा सकती।



तट रक्षा करते हुए

साथ ही, पुलिस और सीमाशुल्क कार्मिकों को अनुपयुक्त शस्त्र दिए जाने के साथ उनकी तैनाती में निरंतर परिवर्तनों के कारण कार्रवाईयों के संचालन में गोपनीयता और आकस्मिकता के तत्व का जो अभाव था, उसने भी कार्रवाईयों के प्रभाव को सीमित किया।

कम/अपर्याप्त परिसंपत्तियों के साथ-साथ भारतीय तटरक्षक के पास उपलब्ध अपरोधक यानों की परिसीमाएं तथा महत्वपूर्ण नौचालन और संचार उपकरणों की कमी के कारण गुजरात में तटरक्षक की संक्रियाओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

5.2.2 अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा/एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त- महाराष्ट्र और गुजरात

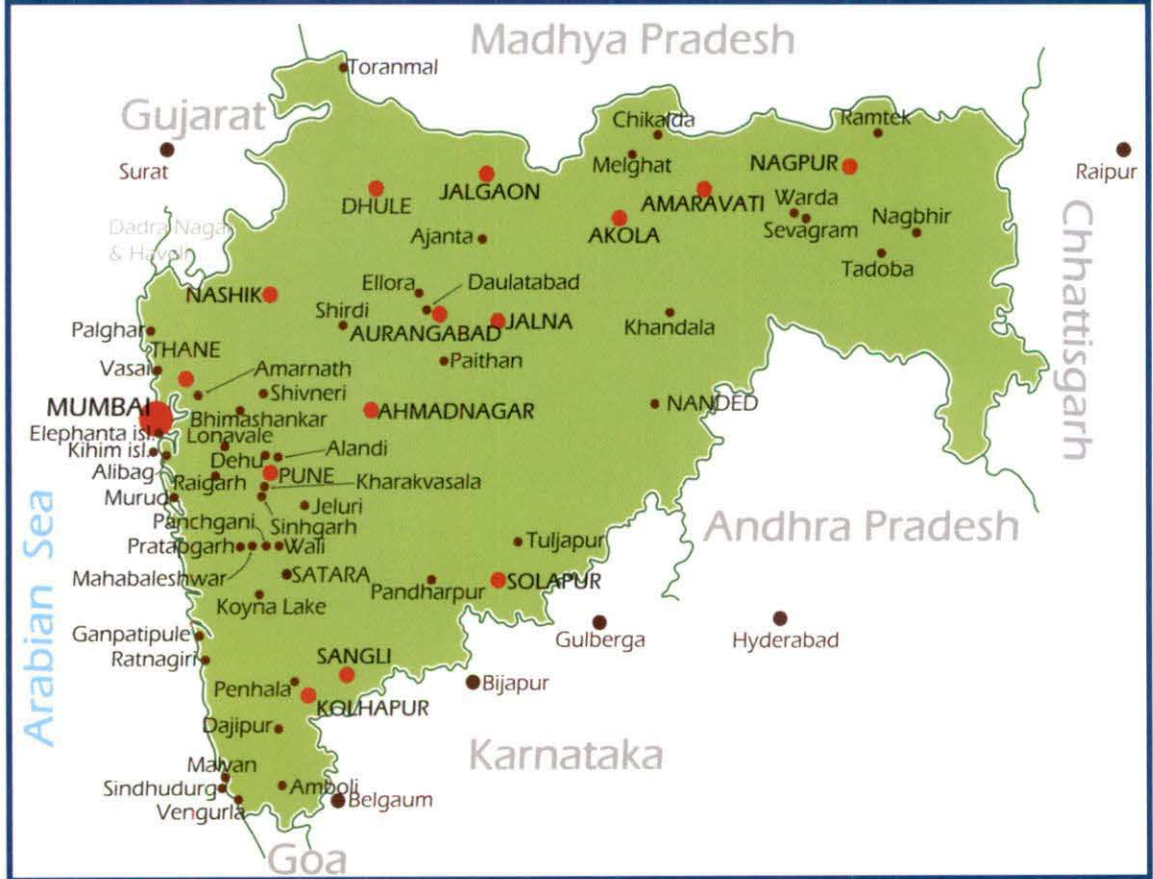
भारतीय तटरक्षक के विश्लेषण (2002-07 योजना) के अनुसार, उसे एकांतिक आर्थिक क्षेत्र, तटवर्ती तथा छिछले समुद्र की प्रभावकारी गश्त हेतु 175 पोत और 221 वायुयानों की आवश्यकता है। इस आवश्यकता के प्रति, भारतीय तटरक्षक के पास जनवरी 2008 के अनुसार 68 पोत/यान और 45 वायुयान थे। समूचे पश्चिमी तट की गश्त के लिए भारतीय तटरक्षक के पास उपलब्ध 28 पोत/यानों में से, सभी प्रकार के 16⁷ पोत महाराष्ट्र एवं गुजरात क्षेत्र में संक्रिया कर रहे थे। 2007 में दस पोत तथा

⁶ एक लातीन- एक या दो मस्तूलों से युक्त सज्जित पोत।

⁷ इनमें छिछले समुद्र की तटीय गश्त हेतु ओरखा में तैनात दो वायु उपघान यान शामिल हैं। इनके गश्त से संबंधित विवरण को अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा/एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त हेतु नहीं लिया गया है।

2008 और 2009 में 14 पोत/यान महाराष्ट्र और गुजरात क्षेत्र में तैनात किए गए, जो एकांतिक आर्थिक क्षेत्र/ अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा की गश्त के लिए उत्तरदायी थे।

लेखा परीक्षा ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 की गश्त कार्रवाईयों पर ध्यान केंद्रित किया और पाया कि भारतीय तटरक्षक ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 में गुजरात/ महाराष्ट्र के तट से क्रमशः 11,108, 19,185 और 23,005 घंटों की गश्त लगाई है।



2008 में लगाई गई गश्त 2007 की अपेक्षा 73 प्रतिशत अधिक थी, जबकि 2009 में लगाई गई गश्त 2007 में लगाई गई गश्त की तुलना में 107 प्रतिशत अधिक थी। गुजरात और महाराष्ट्र तट से गश्त के लिए तैनात पोतों ने वर्ष 2007, 2008 तथा 2009 में औसतन क्रमशः 309 घंटे, 358 घंटे और 411 घंटे की गश्त प्रतिदिमाही प्रति पोत के हिसाब से लगाई।

2007 की तुलना में 2008 और 2009 में की गई गश्त में उल्लेखनीय वृद्धि केवल इन दो में से एक निष्कर्षों की ओर हमें ले जा सकती हैं।

- (i) यद्यपि भारतीय तटरक्षक अधिक घंटों की गश्त लगाने हेतु समर्थ था, फिर भी उसने कम घंटों की गश्त का नियोजन तथा कार्यान्वयन किया; अथवा
- (ii) बाद के वर्षों में गश्त लगाने में हुई उल्लेखनीय वृद्धि अनिवार्य थी, जिसके कारण कार्मिक और पोतों का अधि उपयोग किया गया।

लेखा परीक्षा ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए अक्टूबर-दिसंबर की तिमाही के लिए गुजरात और महाराष्ट्र के तट से लगाई गई गश्त का एक तिमाहीवार विश्लेषण भी किया। यह देखा गया कि 2007 में दस पोतों ने 3,729 घंटों की गश्त लगाई। 2008 दिसंबर को समाप्त तिमाही के लिए 14 पोतों ने गुजरात और महाराष्ट्र की तटरेखा से 6,437 घंटों की गश्त लगाई। तथापि, यह देखा गया कि अक्टूबर-दिसंबर 2008 में लगभग 40 प्रतिशत गश्त 26/11 के पश्चात लगाई गई। 2009 में, यद्यपि लगाई गई कुल गश्त के घंटे 6,387 तक गिरे, फिर भी वह गश्त अधिकतम: एक समान विस्तारित थी।

स्वान अभियान हेतु सक्रियात्मक सिद्धांतों के अनुसार एक भारतीय तटरक्षक पोत को सदैव अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा के निकट निरंतर गश्त लगाते रहना था। यह मानते हुए कि इस सिद्धांत के अनुसार अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की गश्त लगाई गई, तब शेष उपलब्ध गश्त घंटे महाराष्ट्र और गुजरात की तटरेखा की गश्त लगाने हेतु अपर्याप्त होंगे। तब प्रत्येक पोत द्वारा लगाई जानेवाली औसत गश्त 2007 और 2009 के बीच 43 मिनट से 3 घंटे के बीच प्रतिदिन होगी। निम्न तालिका में स्थिति का चित्रण किया गया है:-

21 एकांतिक आर्थिक क्षेत्र अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की गश्त

(घंटों में)

वर्ष	पोतों की संख्या	कुल गश्त घंटे (वास्तव में किया गया)	कम से कम एक पोत द्वारा 24 घंटे अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की गश्त हेतु अपेक्षित घंटे ⁸	अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की गश्त को छोड़कर उपलब्ध गश्त के घंटे	अन्य पोतों के द्वारा औसत गश्त	
					कुल घंटे ⁹	प्रतिदिन घंटे ¹⁰
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6)	(7)
2007	10	11,108	8,760	2,348	261	43 मिनट
2008	14	19,185	8,784	10,401	800	2 घंटे 19 मिनट
2009	14	23,005	8,760	14,245	1,096	3 घंटे

लेखा परीक्षा में यह भी देखा गया कि प्रत्येक प्रकार के पोत द्वारा अपेक्षित गश्त अवधि निर्धारित करने के लिए किन्हीं स्पष्ट प्रतिमानों के अभाव में गश्त लगाई गई थी। कुछ प्रमुख उदाहरण नीचे दिए गए हैं:

⁸ एक वर्ष विरोध के दिनों की संख्या को (2007 के लिए 365, 2008 के लिए 366 और 2009 के लिए 365) एक दिन के घंटों की संख्या (24 घंटे) से तथा पोतों की संख्या (एक पोत) से गुणन करके संगणना की जाती है।

⁹ पोतों की संख्या से स्तंभ 5 में निदिष्ट गश्त के घंटों का विभाजन करके इसकी संगणना की गई है। (स्तंभ 2 में उल्लिखित पोतों की संख्या से अंतरराष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की 24*7 गश्त हेतु लगाए गए एक पोत को घटाना)

¹⁰ एक पोत द्वारा प्रति दिन मिनटों में कितनी गश्त लगाई गई, उसकी दैनिक औसत तक पहुँचने के लिए स्तंभ 6 में निकाले गए कुल घंटों को एक वर्ष के दिनों की संख्या से (2007 के लिए 365, 2008 के लिए 366 और 2009 के लिए 365) विभाजित किया गया। इसके अतिरिक्त, की गई गश्त की घंटों में परिवर्तित करने के लिए 2008 और 2009 के लिए इस प्रकार निकाले गए मिनटों को 60 से विभाजित किया जाता है।

- एक उन्नत अपतट गश्त यान होने के नाते आई सी जी एस समर का उपयोग अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा की गश्त लगाने हेतु निश्चित रूप से किया जाना था। तथापि, लेखा परीक्षा में देखा गया कि उसे फरवरी 2006 और दिसंबर 2008 के बीच अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा की गश्त के लिए तैनात नहीं किया गया और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा की गश्त हेतु केवल दिसंबर 2008 के बाद, अर्थात् 26/11 के मुम्बई हमलों के बाद उसे तैनात किया गया। तटरक्षक ने अक्टूबर 2009 में कहा कि अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा की गश्त हेतु आई सी जी एस समर को नियमित रूप से तैनात किया गया लेकिन यह उसके अभिलेखों (एल ओपी)¹¹ से स्पष्ट नहीं था, क्योंकि क्षेत्र कूट संकेतों¹² में परिवर्तन किए गए। उनका यह उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि दूसरे सभी पोतों ने स्पष्टतया अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा /एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की गश्त के संबंध में सूचित किया है। वस्तुतः आई सी जी एस समर ने भी ऐसी गश्त का स्पष्ट अभिलेखन जनवरी 2009 में प्रारंभ किया।
- जैसा लेखा परीक्षा को प्रदान किए गए कार्यवाही पत्रों से देखा गया, दिसंबर 2008 को समाप्त तिमाही के दौरान 25 दिनों के लिए अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा पर भारतीय तटरक्षक का एक भी पोत उपस्थित नहीं था, जो स्वान अभियान के संक्रिया सिद्धांत से विचलन था कि अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा पर कम से कम एक भारतीय तटरक्षक पोत सदैव उपस्थित रहेगा।

उपरोक्त इस तथ्य की ओर स्पष्ट संकेत करना है कि गुजरात और महाराष्ट्र के तट से 26/11 के पूर्व की गई गश्त की व्याप्ति सीमित थी, विशेषकर अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमारेखा के मामले में।

तथापि, लेखा परीक्षा में देखा गया कि 26/11 के पश्चात् एकांतिक आर्थिक क्षेत्र की सामान्य गश्त के अलावा तटीय सुरक्षा हेतु भारतीय तटरक्षक पोत एवं वायुयानों की तैनाती में वृद्धि की गई है। औसतन, 15-16 भारतीय तटरक्षक पोत तटीय गश्त लगाते हुए समुद्र में हैं। 26/11 के पश्चात् भारतीय तटरक्षक, राज्यों की मरीन पुलिस आदि ने निगरानी बढ़ा दी तथा नवंबर 2010 तक कुल 28 तटीय सुरक्षा युद्धाभ्यास और 26 तटीय सुरक्षा संक्रियायें की गईं।

5.3 पोतारूढ़ कार्रवाईयां

समुद्र में मित्र अथवा शत्रु पोतों का अभिनिर्धारण करना एक महत्वपूर्ण कार्य है। समुद्र में स्थित यान/कर्मियों दलों की पहचान करने की एक आदर्श प्रणाली में सभी यानों पर मानक पहचान वाली संचार प्रणाली का फिट किया जाना, जिससे भारतीय तटरक्षक पोतों के साथ विचार-विनिमय किया जा सके, मछली पकड़ने वाली नौकाओं का एक डाटाबेस और सभी यानों के लिए एकसमान रंग की योजना शामिल हैं।

¹¹ कार्यवाही पत्र (एल ओ पी) पोत या तटीय स्थापना के कमान अधिकारी द्वारा भारतीय तटरक्षक मुख्यालय सहित उच्चतर फार्मेशनों को जारी औपचारिक संसूचनाएं हैं, जिसमें उसके द्वारा एक तिमाही में किए गए क्रियाकलापों का चित्रण होता है।

¹² समुद्र में समुद्री/तटीय क्षेत्रों को विभिन्न भागों में बांटा जाता है और उन्हें एक कूट नाम दिया जाता है। इन कूट संकेतों को आवधिक रूप में परिवर्तित किया जाता है।

तथापि, ऐसी एक प्रणाली अभी तक भारत में विकसित नहीं हुई है। इसके फलस्वरूप, समुद्र में एक पोत पर सवार किसी की पूर्ण पहचान करन के लिए भारतीय तटरक्षक का एकमात्र मार्ग उसपर चढ़कर जाँच करना है। विनियमों की तटरक्षक पुस्तक (पोत संक्रिया मानक) के अनुसार, गश्त कार्य पर लगे प्रत्येक तटरक्षक यान को हर तिमाही में चार पोतारूढ़ कार्रवाईयां करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त, जब भी आवश्यक प्रतीत हो और विशिष्ट आसूचना के आधार पर भी मछली पकड़ने वाली नौकाओं/पोतों की जांच के लिए यथार्थ समय पोतारूढ़ संक्रियायें की जानी हैं।



पोतारूढ़ कार्रवाई

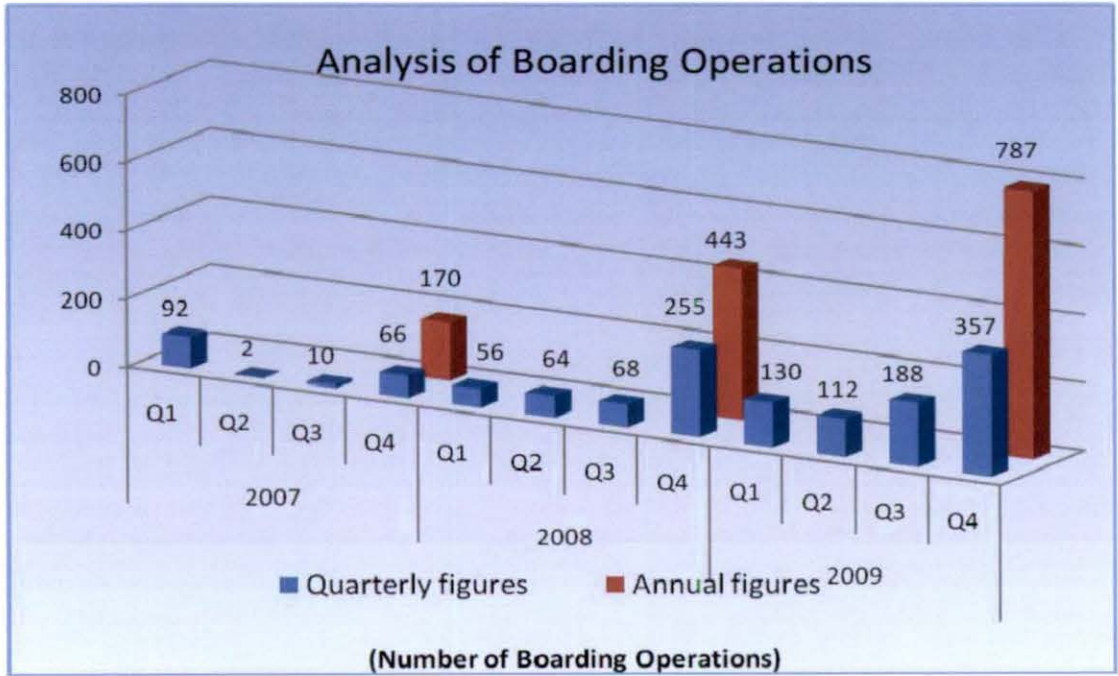
भारतीय तटरक्षक ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 में गुजरात/महाराष्ट्र तट से क्रमशः 170, 443 और 787 पोतारूढ़ कार्रवाईयां कीं। वर्ष 2008 में की गई पोतारूढ़ कार्रवाईयां 2007 में की गई पोतारूढ़ कार्रवाईयों की तुलना में 161 प्रतिशत अधिक थीं, जबकि वर्ष 2009 में की गई कार्रवाईयां 2007 में की गई कार्रवाईयों की अपेक्षा 363 प्रतिशत अधिक थीं। यथा निम्न तालिका में देख जा सकता है कि प्रति तिमाही प्रति पोत के लिए पोतारूढ़ कार्रवाईयों की औसत संख्या चार के भारतीय तटरक्षक मानक से अधिक है।

22 पोतारूढ़ कार्रवाईयां

वर्ष	प्रति तिमाही प्रति पोत के लिए की गई कार्रवाईयों की औसत संख्या
2007	4.7
2008	8.3
2009	14.1

लेखा परीक्षा ने 147 कार्यवाही पत्रों की संवीक्षा की और यह देखा गया कि 96 मामलों में, अर्थात् 64 प्रतिशत कार्यवाही पत्रों में एक भी पोतारूढ़ कार्रवाई का संकेत नहीं था। नौ कार्यवाही पत्रों में प्रति पोत प्रति तिमाही के लिए चार पोतारूढ़ कार्रवाइयों की निर्धारित सीमा के प्रति एक पोतारूढ़ कार्रवाई दिखाई गई है।

लेखा परीक्षा ने महाराष्ट्र और गुजरात क्षेत्र में 2007, 2008 और 2009 वर्षों के दौरान तिमाहीवार की गई पोतारूढ़ कार्रवाइयों का विश्लेषण भी किया। इसके परिणाम निम्न ग्राफ में चित्रित है:



लेखापरीक्षक विश्लेषण ने दिखाया कि:

- वर्ष 2008 के लिए भारतीय तटरक्षक ने 2008 की पहली तीन तिमाहियों में मात्र 188 पोतारूढ़ कार्रवाइयां कीं। इस आंकड़े ने 2008 की अंतिम तिमाही में एक प्रमात्रा उछाल दिखाई, जब अक्टूबर और दिसंबर के बीच 255 पोतारूढ़ कार्रवाइयां की गईं। इन 255 पोतारूढ़ कार्रवाइयों में 116 (45.49 प्रतिशत) पोतारूढ़ कार्रवाइयां 2008 के दिसंबर माह में, अर्थात् 26/11 के आतंकवादी हमलों के पश्चात् की गईं।
- दिसंबर 2009 को समाप्त तिमाही में, भारतीय तटरक्षक ने गुजरात/महाराष्ट्र तट से 357 पोतारूढ़ कार्रवाइयां कीं, जो दिसंबर 2008 को समाप्त तिमाही में की गई पोतारूढ़ कार्रवाइयों की अपेक्षा 40 प्रतिशत अधिक है।
- भारतीय तटरक्षक द्वारा 2009 में गुजरात/महाराष्ट्र तट से की गई पोतारूढ़ कार्रवाइयों की संख्या सूचित करती है कि और अधिक पोतारूढ़ कार्रवाइयां करने में भारतीय तटरक्षक समर्थ था। जब तक यानों की पहचान करने में विद्यमान व्यवरोधों का समाधान नहीं किया जाता, तब तक पोतारूढ़ कार्रवाइयों की तीव्रता ही तटीय सुरक्षा हेतु एकमात्र निवारण था। तथापि, ऐसी तीव्रता केवल 26/11 की घटना के बाद ही देखने को मिली थी।

तटरक्षक मुख्यालय ने लेखा परीक्षा को इस संबंध में भिन्न-भिन्न उत्तर दिए। प्रारंभ में अगस्त 2009 में, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने बताया कि जनवरी 2004 से जून 2009 तक की अवधि की दौरान 58 पोत/नौकाओं में से 28 पोत/नौकाओं ने प्रतिमानों के अनुसार पोतारूढ़ कार्रवाईयां नहीं कीं। यह कमी 9 से 100 प्रतिशत तक थी। तथापि, सात पोतों हेतु कार्यवाही पत्रों के संदर्भ में इन आंकड़ों की जांच-परीक्षा से ज्ञात हुआ कि इन पोतों द्वारा की गई पोतारूढ़ कार्रवाईयों की वास्तविक संख्या भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदान किए गए आंकड़ों से काफी कम थी। इस प्रकार पोतारूढ़ कार्रवाईयों के संबंध में भारतीय तटरक्षक द्वारा प्रदान किया गया आंकड़ा न तो विश्वसनीय था और न ही एकरूप। साथ ही, भारतीय तटरक्षक ने बताया कि लेखा परीक्षा द्वारा जांच किए गए कार्यवाही पत्रों में, की गई पोतारूढ़ कार्रवाईयों का विवरण होना आवश्यक नहीं था।

नवंबर 2010 में, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने कहा कि प्रति पोत प्रतिदिन के लिए चार पोतारूढ़ कार्रवाईयों का प्रतिमान केवल अभ्यास /युद्धाभ्यास के लिए लागू था, जो यथा अपेक्षित पोतारूढ़ कार्रवाईयां करने के अतिरिक्त हैं और यह पोतारूढ़ कार्रवाईयां पूर्णतः सक्रियात्मक आवश्यकता के आधार पर की जानी है।

विनिमयों की तटरक्षक पुस्तक (पोत सक्रिया मानक), तथापि, इस अंतर को विनिर्दिष्ट नहीं करती है और तटरक्षक मुख्यालय अपने दावे के लिए प्रलेखी प्रमाण प्रस्तुत करने में असमर्थ था। इसके अलावा, सात पोतों में से दो ने लेखा परीक्षा द्वारा संकलित आंकड़ों की पुष्टि की और एक पोत ने बतलाया (सितंबर 2009) कि पोतारूढ़ कार्रवाईयों की संख्या बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे थे तथा नवंबर 2008 के बाद इसमें वृद्धि हुई थी।

5.4 रात्रिकालीन उड़ान

प्रचलित सुरक्षा परिदृश्य में निगरानी और रात्रिकालीन¹³ गश्त एक महत्वपूर्ण कार्य है। तदनुसार, डार्नियर और हेलिकॉप्टरों के वार्षिक उड़ान कार्य (ए एफ टी¹⁴) पृथक रूप से रात्रिकालीन उड़ान पर खर्च किए जानेवाले समय के बारे में सूचित करता है। 2004-10 अवधि के लिए वार्षिक उड़ान कार्यों ने रात्रिकालीन उड़ान के लिए उड़ान घंटों का औसतन 25 प्रतिशत आबंटित किया। इस कार्य की निर्णायक प्रकृति को देखते हुए, भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने जोर दिया है कि रात्रिकालीन उड़ान घंटों का विपथन दिन की उड़ानों के लिए न किया जाए, यद्यपि दिन का उड़ान कार्य रात्रि में भी किया जा सकता है।

¹³ यह कालावधि लगभग शाम को 5.00 बजे और सुबह 5.00 बजे के बीच में है।

¹⁴ वार्षिक उड़ान कार्य वे निदेश हैं, जो भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रत्येक स्क्वाड्रन को जारी किए जाते हैं और जिनमें प्रत्येक वर्ष किए जाने हेतु अपेक्षित उड़ान घंटों की संख्या का निर्धारण किया जाता है।



संक्रिया करता हुआ चेतक हेलिकॉप्टर

तथापि, लेखा परीक्षा ने अवलोकन किया कि यद्यपि वार्षिक आबंटन प्रतिमानों का पालन किया गया, परंतु पिछले छः वर्षों (2005-2010) के दौरान किसी¹⁵ भी स्क्वाड्रन द्वारा रात्रिकालीन उड़न कार्य कभी प्राप्त नहीं किया गया। वर्ष 2006-07 में रात्रिकालीन उड़न प्रतिशतता हेलिकॉप्टरों के मामले में वार्षिक उड़न कार्य का 20 प्रतिशत तक तथा डार्नियरों के मामले में 25 प्रतिशत तक कम की गई, इस तथ्य के बावजूद औसत कमी 32 प्रतिशत थी।

भारतीय तटरक्षक ने मई 2010 में अपने उत्तर में कहा कि विमानन कर्मी एवं अन्य संक्रियात्मक आवश्यकताओं की कमी, पोर्ट ब्लेयर का अनुपयुक्त मौसम, पोरबंदर में रात्रिकालीन उड़न सुविधा की अनुपलब्धता, रात्रिकालीन उड़न हेतु चेतक हेलिकॉप्टर में उपकरणों का अभाव, एल्टा जैसे सेंसरों का खराब निष्पादन और अनुपलब्धता आदि रात्रिकालीन वार्षिक उड़न कार्य की अनुपलब्धि के लिए मुख्य कारण थे। यह स्थिति विमानचालकों की कमी को ध्यान में रखते हुए पहले ही 2006-07 में वार्षिक उड़न कार्य को कम किए जाने के पश्चात् है। वार्षिक उड़न कार्यों की उपलब्धि में आनेवाले व्यवरोधों को दूर करने के लिए सकारात्मक पहल करने में भारतीय तटरक्षक विफल हुआ।

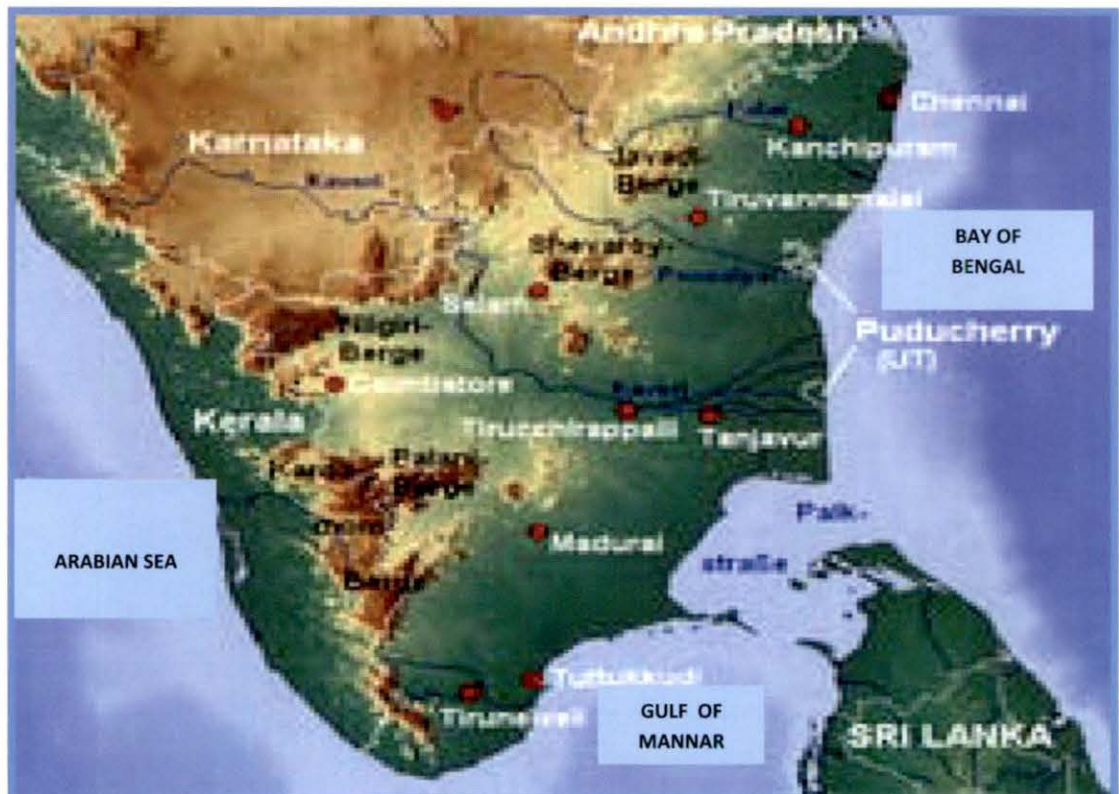
¹⁵ 2005-06 को छोड़कर उन्नत हल्के हेलिकॉप्टरों के संबंध में वार्षिक उड़न कार्यों का अभी तक प्रख्यापन नहीं किया गया है।

5.5 ताशा अभियान

पश्चिमी तट पर देखी गयी समस्याओं के अलावा, लेखा परीक्षा में पाया गया कि पूर्वी तट की संक्रियाओं को भी समान प्रकार की समस्याओं का सामना करना पड़ा।

मई 1990 में प्रारंभ किया गया ताशा अभियान भारत और श्रीलंका के बीच अंतर्राष्ट्रीय सीमारेखा से अस्त्र-शस्त्र, गोला-बारूद और विनिषिद्ध मदों की तस्करी को नियंत्रित करने तथा अंतर्राष्ट्रीय सीमारेखा से पारगमन और अवैध अप्रवास को रोकने के लिए भारतीय नौसेना और तटरक्षक की एक संयुक्त अभियान है। हालाँकि, ताशा अभियान को अनेक सफलताएं प्राप्त हुई हैं, पर लेखा परीक्षा जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- पाक खाड़ी में हेलिकॉप्टर-वाहित पोत को ब्यूहबद्ध न किए जाने के कारण जून 2008 से सितंबर 2009 की अवधि के दौरान ताशा अभियान में तटरक्षक द्वारा हेलिकॉप्टरों की तैनाती नहीं की गई। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने यह बताते हुए इस स्थिति का समर्थन किया कि हेलिकॉप्टरों की तैनाती भारतीय नौसेना के कार्यक्षेत्र के अधीन थी और तटरक्षक के तट केंद्रित हेलिकॉप्टर ऐसी निगरानी नहीं कर सके, क्योंकि उनका वायुस्टेशन चेन्नई में स्थित था। तथापि, लेखा परीक्षा में देखा गया कि जून 2008 के पूर्व पोत-वाहित हेलिकॉप्टरों का उपयोग इस कार्य के लिए किया गया था। ऐसी तैनाती के अभाव में तथा इस संबद्धी तथ्य कि ऐसे भी दिन थे, जब नौसेना ने भी अपने हेलिकॉप्टरों की तैनाती नहीं की, ऐसे दिनों में कोई हेलिकॉप्टर उड़ान नहीं भरी गई। ऐसा उन आदेशों के बावजूद किया गया, जिनके अनुसार निर्दिष्ट क्षेत्र में हर दिन सशस्त्र चेतक हेलिकॉप्टर की एक/दो उड़ानें परिकल्पित थीं।



- समन्वय संबंधी समस्याएँ चिंता का विषय थीं। अनेक अवसरों पर तटरक्षक इकाइयाँ संक्रिया में प्रयुक्त किए जाने वाले नौसैनिक पोतों की तैनाती के विषय में अवगत थीं। इसप्रकार, ऐसे अनेक अवसर थे, जब भारतीय तटरक्षक और नौसैनिक पोतों को एक ही समय अधिक निकटता में तैनात किया गया, जिसके परिणामस्वरूप प्रयासों का द्विगुणन हुआ।
- पर्याप्त परास से युक्त संचार उपकरणों के अभाव के कारण नौसेना के किराए पर लिए जलपोत और उसकी सहायता करनेवाले भारतीय तटरक्षक पोतों के बीच प्रभावकारी विचार-विनिमय विद्यमान नहीं था।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि तैनाती तथा समन्वय की समस्याएँ विद्यमान हैं, जिनका भारत-श्रीलंका अंतर्राष्ट्रीय सीमारेखा पर गश्त लगाने के विषय में भारतीय तटरक्षक और नौसेना दोनों के द्वारा संबोधन करने की आवश्यकता है।

5.6 भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक के बीच समन्वय

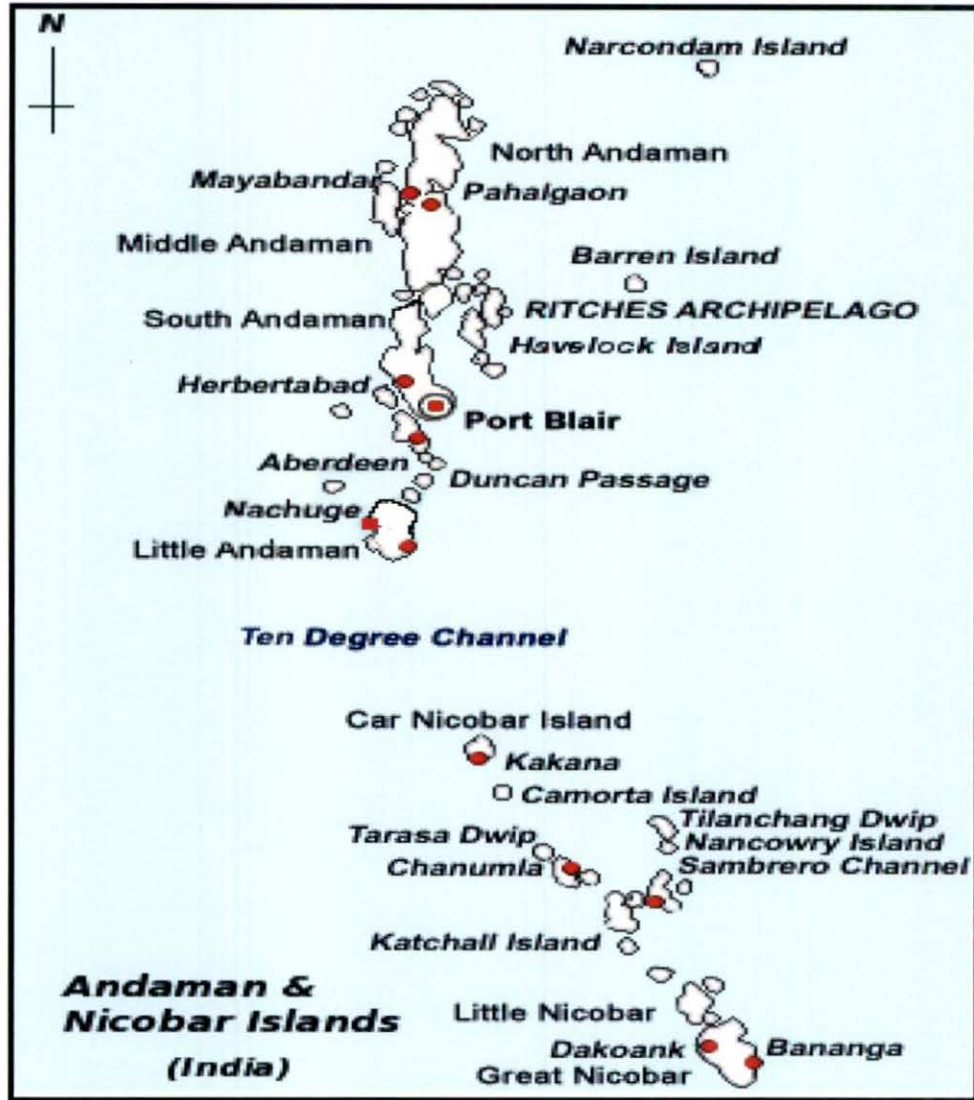
तटवर्ती क्षेत्रों में सुरक्षा को मजबूत करने के लिए अभिकरणों के बीच समन्वय/सहक्रिया और आपसी समझ की आवश्यकता अपेक्षित है। इस प्रसंग में भारतीय तटरक्षक और भारतीय नौसेना के बीच समन्वय अनिवार्य है। कुछ मामलों में नौसेना और तटरक्षक के बीच सहमति के अभाव के उदाहरण भी थे। इनकी चर्चा निम्न अनुच्छेदों में की गई है:

- भारतीय नौसेना ने समुद्री परिस्थिति का व्यापक चित्र प्रस्तुत करने हेतु सभी उपलब्ध स्रोतों से सूचनाओं का मिलान करने के लिए समुद्री प्रक्षेत्र ज्ञान (एम डी ए) सॉफ्टवेयर का विकास किया है। समुद्री प्रक्षेत्र आंकड़े को अधिक समग्र बनाने हेतु भारतीय नौसेना ने 2006 में भारतीय तटरक्षक द्वारा अनुरक्षित भारतीय (समुद्री) खोज एवं बचाव (इंडसार, आई एन डी एस ए आर) आंकड़े बांटने के लिए कहा। यह इंडसार आंकड़ा भारतीय खोज एवं बचाव क्षेत्र (एस ए आर) में विदेशी ध्वजारोही वणिक् पोतों के संचलन संबंधी सूचना प्रग्रहण करता है। तथापि, भारतीय तटरक्षक ने नौसेना को इंडसार आलेख का ऑन लाइन अभिगम करने से इस आधार पर मना किया कि इंडसार आंकड़ा वणिक् पोतों की स्वेच्छाशील रिपोर्ट थी तथा नाजुक सुरक्षा परिदृश्य को देखते हुए इंडसार का ऑन लाइन अभिगम विवेकपूर्ण नहीं होता।
- सितंबर 2006 में नौसेना ने अनुभव किया कि इन दो सेनाओं की संक्रियाओं में समन्वय स्थापित किया जा सके, जिससे कि प्रयास का द्विरावर्ती दूर किया जा सके और इन दो समुद्री सेनाओं के प्रकार्य में अधिक दक्षता एवं प्रभावकारिता सुनिश्चित की जा सके। इसलिए नौसेना ने प्रस्ताव किया कि उपलब्ध संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने हेतु भारतीय तटरक्षक मुख्यालय और एकीकृत मुख्यालय, रक्षा मंत्रालय (नौसेना) के स्तर पर भारतीय तटरक्षक एवं भारतीय नौसेना की वार्षिक दिर्घ योजना¹⁶ को समन्वित किया जाए। बाद में, भारतीय नौसेना तथा भारतीय तटरक्षक इकाइयों के मासिक कार्यक्रमों का समन्वय कमान स्तर पर किया जा सकेगा। भारतीय तटरक्षक ने सितंबर 2006 में उत्तर दिया कि भारतीय तटरक्षक की संक्रियाएँ अपनी प्रकृति से गश्त पर

¹⁶ पोतों की तैनाती के लिए वार्षिक योजना।

आधारित और मिशन विशेष से संबंधित थीं। अतः भारतीय तटरक्षक पोतों के लिए वार्षिक दीर्घ योजना बनाना संभव नहीं था। भारतीय तटरक्षक भी इस कारण से मासिक कार्यक्रम परस्पर बांटने के लिए सुवश्य नहीं था कि भिन्ना प्रकृति की अनेक उभरती हुई आकस्मिकताएं, अर्थात् सुरक्षा संबंधी, लोकोपकारी सहायता या प्रदूषण नियंत्रण आदि के कारण ये कार्यक्रम अल्प सूचना में निरंतर परिवर्तित किए गए। विडम्बनात्मक रूप में भारतीय तटरक्षक ने बताया कि इन दो सेवाओं के बीच सहक्रिया की प्रचूरता विद्यमान है, हालांकि उन्होंने इस ससंबंध में लेखा परीक्षा को कोई ब्योरा प्रदान नहीं किया।

- सितंबर 2006 में भारतीय तटरक्षक ने स्पष्ट किया कि जब भारतीय तटरक्षक पोतों को जारी किए गए सभी चालन आदेश और भारतीय तटरक्षक वायुयानों को जारी वायविक कृत्यकों के संबंध में नौसेना को सदैव सूचित किया गया, तब ऐसे क्षेत्र में, जहाँ भारतीय तटरक्षक की इकाइयां तेनात थीं, नौसेनिक पोत एवं वायुयानों के संचलन के संबंध में भारतीय तटरक्षक को सूचना नहीं दी गई। इसके परिणामस्वरूप, प्रयासों की द्विरावर्ती हुई, क्योंकि नौसेना और तटरक्षक दोनों ने एक की समय में एक ही क्षेत्र की गश्त लगाई।



- अंडमान और निकोबार द्वीपसूहों की तटवर्ती गश्त के विषय में कमान और नियंत्रण संबंधी समस्याएँ थीं, क्योंकि अंडमान और निकोबार कमान मुख्यालय, तीनों सेवाओं के एकीकृत कमान ने भारतीय तटरक्षक को कतिपय खोज एवं बचाव कार्य न करने के अनुदेश जारी किए, जो भारतीय तटरक्षक का एक सांविधिक प्रकार्य है। इसके अतिरिक्त, भारतीय तटरक्षक पोतों को चालन आदेश जारी करने के लिए अंडमान और निकोबार कमान के साथ संपर्क स्थापित करने में समय का अपव्यय भारतीय तटरक्षक के वायुयानों को ईंधन भरने का प्रावधान न होना, परिणामस्वरूप उड़ानों का रद्द किया जाना, भारतीय तटरक्षक की संक्रियाओं के लिए अंडमान और निकोबार कमान के वायुक्षेत्र की अनुपलब्धता, भारतीय तटरक्षक वायुयानों की उड़ानों को अनुमति नहीं मिलना तथा सरकार द्वारा भारतीय तटरक्षक को प्रदान की गई मुख्य भूमिका की अवहेलना करते हुए अंडमान और निकोबार कमान मुख्यालय द्वारा आसूचना बैठकों का आयोजन किया जाना आदि था।

अंडमान और निकोबार कमान मुख्यालय ने अप्रैल 2010 में अस्वीकार किया कि ऐसा कोई अवसर था, जहाँ अंडमान और निकोबार कमान मुख्यालय द्वारा कमान एवं नियंत्रण के उल्लंघन के कारण भारतीय तटरक्षक अपने अधिदेशित कार्य करने में असमर्थ रहा था। अंडमान और निकोबार कमान मुख्यालय द्वारा लेखा परीक्षा के जांच-परिणामों को अस्वीकार करना मान्य नहीं है, क्योंकि यह दिखाने हेतु पर्याप्त साक्ष्य था कि भारतीय तटरक्षक एवं अंडमान और निकोबार क्षेत्रों की भारतीय नौसेना इकाई में समन्वय की समस्याएँ थीं।

समुद्री प्रक्षेत्र ज्ञान (एम डी ए) के बारे में पूछे जाने पर, तटरक्षक ने बताया (मई 2010) कि क्षेत्रीय समुद्र और भारत के समुद्री क्षेत्रों के संरक्षण एवं सुरक्षा के संबंध में भारतीय नौसेना एवं भारतीय तटरक्षक के बीच सभी स्तरों पर सूचना का नियमित आदान-प्रदान होता था। दोनों सेनाओं की वार्षिक दीर्घ योजनाओं के समन्वय के संबंध में अप्रैल 2010 में भारतीय तटरक्षक ने बताया कि तटरक्षक एवं भारतीय नौसेना की वार्षिक दीर्घ योजनाओं का सहक्रियात्मक, इष्टतम उपयोग हेतु भारतीय तटरक्षक मुख्यालय तथा एकीकृत मुख्यालय रक्षा मंत्रालय (नौसेना) स्तर पर समन्वय किया जा रहा था।

तथापि, दोनों सेनाओं द्वारा अब अनुभव की जा रही परिवर्धित सहक्रिया, जैसा कि भारतीय तटरक्षक द्वारा दावा किया जा रहा है, 26/11 के मुम्बई आक्रमणों के पश्चात् सरकार द्वारा किए गए उपायों के परिणामस्वरूप है।

चौदहवीं लोकसभा की रक्षा मामलों की संसदीय स्थायी समिति (2008-09) द्वारा भी भारतीय तटरक्षक और भारतीय नौसेना के बीच और अधिक समन्वय की आवश्यकता की संस्तुति की गई है, जिसने फरवरी 2009 में संसद में प्रस्तुत किए अपने 36 वें प्रतिवेदन में पाया कि “हाल में हुई घटनाओं ने नौसेना और तटरक्षक के बीच समन्वय के अभाव को मुख्य रूप से दिखाया है, जो राष्ट्रीय विपत्ति का कारण बना। इस समिति का दृढ़ विश्वास है कि सरकार कम से कम अब इस समस्या की समीक्षा उसकी संपूर्णता में करें तथा राष्ट्रीय सुरक्षा के सर्वोपरि हित में नौसेना और तटरक्षक के बीच बेहतर समन्वय एवं तालमेल स्थापित करने हेतु एक प्रभावकारी क्रियाविधि बनाने के लिए उपयुक्त कदम उठाए”।

5.7 स्टैटिक सेंसरों का अनधिष्ठापन

राष्ट्रीय सुरक्षा प्रणाली के लिए गठित मंत्रिसमूह ने फरवरी 2001 में एक विश्वसनीय सामरिक स्थिति प्रदर्शन प्रदान करने के द्वारा लक्ष्यों का निरंतर, दोषरहित, स्वचालित अभिज्ञापन एवं खोज का प्रावधान करने हेतु उच्च संवेदनशील और अधिक आवागमन घनत्व वाले क्षेत्रों में तटीय रेडार स्टेशनों के रूप में स्टैटिक सेंसरों की श्रृंखला स्थापित करने की संस्तुति की। यह श्रृंखला विनिषिद्ध माल, अस्त्र-शस्त्र और गोला-बारूद की तस्करी, अवैध मत्स्यग्रहण आदि के विरुद्ध एक प्रभावकारी उपकरण होगी।

लेखा परीक्षा में यह देखा गया कि यद्यपि रक्षा मंत्रालय ने इस योजना के लिए 2002 में एक कार्यकारी समूह का गठन किया, परंतु कौन-सा अभिकरण इस परियोजना का कार्यान्वयन करेगा, यह निर्णय लेने के लिए भारत सरकार ने 2004 तक का समय लिया। जनवरी 2005 में, यह परियोजना कार्यान्वयन हेतु तटरक्षक को सौंपी गई जिसने इस योजना के लिए तुरंत ही मामले का विवरण (एस ओ सी) प्रारंभ किया। फिर भी, इसके कार्यान्वयन में आगे विलंब हुआ, क्योंकि अंतर-मंत्रालय समस्याओं और वित्तीय विवक्षाओं के होते हुए प्रकाश-गृह तथा प्रकाश पोत महानिदेशक (डी जी एल एल), जहाजरानी सड़क यातायात एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ दिसंबर 2008 में समझौता ज्ञापन¹⁷ पर हस्ताक्षर करने के लिए चार वर्षों (2004-2008) का समय लिया गया। इसके अलावा, लेखा परीक्षा संवीक्षा से यह भी पता चला कि रक्षा मंत्रालय के दृष्टांत पर मामले के विवरण में किए गए अनेक परिशोधनों (जुलाई 2007 तक छः) के कारण भी विलंब हुए। अंततः फरवरी 2009 में सुरक्षा की मंत्रिमंडल समिति ने लगभग 350 करोड़ की लागत पर 46 रेडारों हेतु चरण-I के अंतर्गत तट रेखा पर संचार उपकरणों के साथ स्टैटिक सेंसरों तथा स्वचालित पहचान प्रणाली (ए आई एस)¹⁸ श्रृंखला के संस्थापना को अनुमोदित किया। लेखा परीक्षा में देखा गया कि 46 स्थलों पर स्टैटिक सेंसरों की स्थापना के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर एफ पी) अगस्त 2009 में मेसर्ज बी ई एल, बेंगलूर को जारी किया गया। उपस्कर का फिल्ड मूल्यांकन परीक्षण दिसंबर 2009 में शुरू हुआ, किंतु थर्मल इमेजर, लो लाइट टी वी तथा चार्ज-कपल्ड डिवाइज (सी सी डी) कैमरा के असंतोषजनक निष्पादन के कारण इन परीक्षणों को फरवरी 2010 में स्थगित कर दिया गया।

इसके बाद, चार विक्रेताओं के इलेक्ट्रो ऑप्टिक (ई ओ) सेंसरों के फिल्ड परीक्षण जून और अगस्त 2010 में चेन्नई में किए गए। मेसर्ज कॉनट्रॉप, इस्राइल के थर्मल इमेजर और मेसर्ज अंबजर्व, कनाडा के लो लाइट टी वी से युक्त सी सी डी कैमरा ने प्रस्ताव हेतु अनुरोध के मापदंडों का पालन किया और परीक्षणों में उपयुक्त पाये गये। इलेक्ट्रो ऑप्टिक सेंसरों के अभिनिर्धारण के पश्चात् फिल्ड मूल्यांकन पूरा हुआ और भारतीय तटरक्षक द्वारा स्टाफ मूल्यांकन किया गया। रक्षा मंत्रालय द्वारा दिसंबर 2010 में

¹⁷ समझौता ज्ञापन के मसौदे के अनुसार दोनों पक्ष (रक्षा मंत्रालय और प्रकाश गृह तथा प्रकाश-पोत महानिदेशक) स्टैटिक सेंसर/रेडार की स्थापना, उसकी सुरक्षा, निरापद अभिरक्षा, स्टेशन स्विचिंग ऑन/ऑफ संक्रियायें, कमान व नियंत्रण प्रशिक्षण कार्मिकों के लिए प्रतिपूरक समयोपरि भत्ते का भुगतान सहित वित्तीय विवक्षाएं आदि हेतु प्रकारात्मकता का पालन करने हेतु सहमत हुए।

¹⁸ स्वचालित पहचान प्रणाली ट्रांसपोंडर (ए आई एस) एक लघु परास खोज प्रणाली है, जो पोतों की पहचान एवं स्थान निर्धारण हेतु पोतों पर और यातायात सेवाओं द्वारा प्रयुक्त की जाती है। पोतों की पहचान एवं स्थान निर्धारण अन्य निकटस्थ पोत तथा पोत यातायात सेवा (वी टी एस) स्टेशनों के साथ आंकड़ों के इलेक्ट्रॉनिकीय विनिमय के द्वारा किया जाता है।

स्टाफ मूल्यांकन रिपोर्ट अनुमोदित की गई। यह मामला अभी संविदा वार्तालाप समिति (सी एन सी) चरण में है।

इस प्रकार, दस वर्ष व्यतीत होने के बाद भी, स्टैटिक् सेंसरों को अधिष्ठापित नहीं किया गया है, जिसके कारण लक्ष्यों का पता लगाने और खोज निकालने में कमियां हुईं, जिसके सुरक्षा पर परिणामी प्रभाव पड़े।

5.8 तटीय सुरक्षा: नवंबर 2008 के पश्चात् सुरक्षा तंत्र

बड़ी संख्या में अभिकरण, जिनको तटीय सुरक्षा के संबंध में अपने प्रयासों को समन्वित करने की आवश्यकता है तथा वर्धमान समुद्री खतरों को देखते हुए तटीय सुरक्षा संबंधी चिंताओं का विभिन्न समितियों के द्वारा संबोधन किया गया है। 1999 में तटीय सुरक्षा सहित राष्ट्रीय सुरक्षा प्रणाली में सुधारों का सुझाव करन हेतु एक मंत्रिसमूह (जी ओ एम- 1999) की स्थापना की गई। मंत्रिसमूह-1999 ने फरवरी 2001 में संरचनाएं, अवसंरचना तथा अभिकरणों के बीच समन्वय आदि के संबंध में विभिन्न संस्तुतियां प्रस्तुत कीं।

कमान संरचना: मंत्रिसमूह-1999 ने नौसेना, तटरक्षक तथा केंद्र सरकार एवं राज्य सरकारों के संबद्ध मंत्रालयों के बीच संस्थागत अनुबंधनों के लिए समुद्री मामलों के प्रबंध हेतु एक शीर्षस्थ निकाय के सर्जन का भी सुझाव दिया। अनेक विचार-विमर्श के बावजूद इन संस्तुतियों पर जनवरी 2007 तक कोई कार्रवाई नहीं की गई। जनवरी 2007 में सचिवों की समिति ने इस शीर्षस्थ समिति की संरचना के संबंध में चर्चा की और एक समुद्री सुरक्षा सलाहकार (एम एस ए) तथा समुद्री सुरक्षा सलाहकार बोर्ड (एम एस ए बी) के गठन की संस्तुति की। यह अनिश्चित स्थिति नवंबर 2008 तक जारी रही, जब मुम्बई¹⁹ के आतंकवादी आक्रमणों के एकदम बाद, प्रधानमंत्री की अध्यक्षता में आयोजित बैठक में (29 नवंबर 2008) यह निर्णय लिया गया कि तट रेखा की रक्षा का कार्य भारतीय तटरक्षक को तत्काल प्रभाव से सौंपा जाएगा। भारतीय नौसेना इस उद्देश्य हेतु भारतीय तटरक्षक को आवश्यक समर्थन प्रदान करेगी। जहाजरानी एवं सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय भारतीय तटरक्षक और भारतीय नौसेना द्वारा अपेक्षित सभी प्रकार की संभारतंत्र संबंधी सहायता प्रदान करेगा। इसी बीच, जनवरी 2009 में गृह मंत्रालय ने या तो समुद्री सुरक्षा सलाहकार बोर्ड की स्थापना या फिर समुद्री सुरक्षा सलाहकार की नियुक्ति के लिए प्रस्ताव का समर्थन नहीं किया और इस प्रस्ताव पर और कार्रवाई न करने का निर्णय लिया। बाद में, सरकार ने एक समन्वित कमान संरचना की स्थापना हेतु फरवरी 2009 में संशोधित आदेश जारी किया और समग्र समुद्री सुरक्षा, जिसमें तटीय सुरक्षा एवं अपतटीय सुरक्षा शामिल है के लिए उत्तरदायी प्राधिकारी के रूप में भारतीय नौसेना को नामित किया। तटरक्षक, राज्य मरीन पुलिस तथा केंद्र और राज्य सरकार के अन्य अभिकरणों द्वारा भारतीय नौसेना की सहायता की जाएगी। इसके अतिरिक्त, फरवरी 2009 में तटवर्ती पुलिस द्वारा गश्त लगाए जानेवाले क्षेत्रों सहित क्षेत्रीय समुद्र में तटीय सुरक्षा के लिए उत्तरदायी प्राधिकारी के रूप में भारतीय तटरक्षक को नामित किया गया तथा भारतीय तटरक्षक महानिदेशक को तटीय कमान के कमांडर के रूप में नामित किया और उसे सुरक्षा संबंधी सभी मामलों पर केंद्र और राज्य सरकार के अभिकरणों के बीच समग्र समन्वय स्थापित करने हेतु उत्तरदायी बनाया गया।

¹⁹ 2008 नवंबर 26 से 28 तक

इस नवीन संरचना में नौसेना कमान के कार्यभार के अधीन मुम्बई, विशाखापट्टनम, कोच्चि और पोर्टब्लेयर में संयुक्त संक्रिया केंद्रों (जे ओ सी) की स्थापना की परिकल्पना भी थी। संयुक्त संक्रिया केंद्रों को केंद्र और राज्य सरकार के संबन्ध अभिकरणों से प्राप्त आदानों की सहायता से भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक द्वारा संयुक्त रूप से प्रबंधित और संचालित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, फिल्ड और शीर्ष दोनो स्तरों पर नौसेना एवं तटरक्षक के यथार्थ समय समुद्री प्रक्षेत्र ज्ञान अनुबंधन संक्रिया कक्षाओं के लिए राष्ट्रीय कमान, नियंत्रण, संसूचना और आसूचना नेटवर्क की स्थापना की परिकल्पना भी की गई। संयुक्त संक्रिया केंद्रों की स्थापना 2009-2010 के दौरान से की जा चुकी है।

तटीय सुरक्षा के मार्ग निर्देश: तटीय सुरक्षा संक्रियाओं के लिए एक उल्लेखनीय समय में लिए अनिवार्यतः कोई स्पष्टनिर्देश और मार्गनिर्देश नहीं थे। मंत्रिसमूह की संस्तुति पर गृह मंत्रालय के अंदर 2002 में स्थापित सीमा प्रबंधन ग्रुप ने एकरूप और समन्वित उपगमन हेतु तटीय सुरक्षा पर एक संपूर्ण नियमपुस्तक तैयार करने के लिए अगस्त 2002 में भारतीय तटरक्षक से अनुरोध किया था। यद्यपि भारतीय तटरक्षक द्वारा जनवरी 2003 में नियमपुस्तक का मसौदा गृह मंत्रालय के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किया गया, परंतु मई 2010 तक भारतीय तटरक्षक और गृह मंत्रालय के बीच इस विषय पर कोई और संवाद नहीं हुआ है। इसी बीच, 26/11 के पश्चात् जारी निदेश के तहत भारतीय तटरक्षक को गृह मंत्रालय और राज्य सरकारों के साथ परामर्श करके मानक संक्रिया कार्यविधि (एस ओ पी) तैयार करने तथा उसे अनुमोदनार्थ रक्षा मंत्रालय को प्रस्तुत करने का निर्देश दिया गया। सभी तटवर्ती राज्यों के संबंध में अंतिम संक्रिया कार्यविधियों का प्रवर्तन जून 2010 और सितंबर 2010 के बीच किया गया है।

5.9 भारतीय तटरक्षक के विधिक व्यवरोध तथा अधिकारों में कमी

5.9.1 विधिक व्यवरोध

एकांतिक आर्थिक क्षेत्र (ई ई जेड), अन्य समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1976 (1976 का 80) तथा भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1981 (विदेशी यानों द्वारा मत्स्यग्रहण का विनियम) के छत्र अधिनियम के अधीन भारत के समुद्री क्षेत्र शासित है। ये अधिनियम क्षेत्राधिकार संबंधी मामले भी निर्दिष्ट करते हैं। यद्यपि भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1981 में किए गए एक संशोधन (1984 में जारी) ने उसके प्रावधानों के प्रवर्तन के लिए भारतीय तटरक्षक को अधिकार प्रदान किया, परंतु भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम, 1976 के लिए विदेश मंत्रालय नोडल मंत्रालय बना रहता है। इस अधिनियम में अप्राधिकृत सर्वेक्षण, आंकड़ा संग्रहण आदि करते हुए पाए जानेवाले पोतों के विरुद्ध कार्रवाई करने के लिए प्रावधान है। विदेश मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद ही अपराधियों का अभियोजन प्रारंभ किया जा सकता है। जुलाई 2005 में सत्रवर्षी नावगार्ड²⁰ बैठक के दौरान, यह निर्णय लिया गया कि राष्ट्रीय हित के लिए हानिकारक अप्राधिकृत सर्वेक्षण, आंकड़ा संग्रहण जैसे क्रियाकलापों में संलिप्त अथवा करने में समर्थ पोतों को बंद करने हेतु भारतीय तटरक्षक और भारतीय नौसेना इकाइयों को अधिकार प्रदान करने के लिए उपयुक्त विधियों के अधिनियमन के लिए भारतीय तटरक्षक सरकार के पास यह मामला उठाएगा। भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने सितंबर 2008 में भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1976 की धारा 14 के संशोधन के लिए एक मामले का विवरण तथा राजपत्र अधिसूचना का प्रख्यापन रक्षा मंत्रालय को अग्रेषित किया। भारतीय तटरक्षक ने जनवरी 2010 में यह मामला पुनः रक्षा मंत्रालय को अग्रेषित किया,

²⁰ 'नावगार्ड' भारतीय तटरक्षक और भारतीय नौसेना के बीच संपर्क स्थापना का उच्चतम स्तर है। नावगार्ड की बैठकें वर्ष में एक बार आयोजित की जाती हैं, जिनकी अध्यक्षता तटरक्षक महानिदेशक और नौसेना उपाध्यक्ष द्वारा संयुक्त रूप से की जाती है।

जिसे मामले के विवरण में सीमाशुल्क अधिनियम 1962 के लिए एक संशोधन को सम्मिलित करने का निर्देश देते हुए भारतीय तटरक्षक को लौटाया गया।

उपरोक्त बातें भारतीय तटरक्षक द्वारा अपने अधिदेशों के निष्पादन में राष्ट्रीय हित के लिए हानिकारक अप्राधिकृत सर्वेक्षण आंकड़ा संग्रहण जैसे क्रियाकलापों में संलिप्त पोतों को जब्त करने के लिए कार्रवाई करने में समर्थ होने के संबंध में सामना की जा रही परिसीमाओं की ओर संकेत करती हैं।

5.9.2 अधिकार की कमी

क्षेत्रिय समुद्र में, अर्थात् 12 नॉटिकल मील तक, मछली पकड़ने वाले भारतीय यानों को तटवर्ती राज्य सरकारें और संघ शासित प्रदेशों द्वारा नियंत्रित किया जाता है। इस सीमा के अंदर संक्रिया करनेवाले विदेशी यान भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1981 के कार्यक्षेत्र के अंतर्गत आते हैं। तथापि, भारतीय नागरिकों द्वारा प्रचालित दूरस्थ मछली पकड़ने वाले यानों को 12 नॉटिकल मील के भी पार ले जाया जाता है और इस प्रकार ये यान राज्य सरकार के अधिनियमों²¹ या भारत के समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1981 के द्वारा नियंत्रित नहीं हैं। भारत सरकार द्वारा 2004 में बनाए गए दूरस्थ समुद्र मत्स्यपालन नीति मार्गनिर्देशों के अनुसार दूरस्थ समुद्र मत्स्यग्रहण यानों को अनुमति प्रदान की जाती है। इन नीति संबंधी मार्गनिर्देशों के आधार पर, कृषि मंत्रालय भारतीय उद्यमियों द्वारा पाँच वर्षों की अवधि के लिए 75 प्रतिशत विदेशी कर्मीदल और 25 प्रतिशत भारतीय कर्मीदल समेत विदेशी यानों को पट्टे पर लेने हेतु अनुमति पत्र देता है। किसी दोष के मामलों में, कृषि मंत्रालय के मार्गनिर्देश इन यानों पर जुर्माना लगाने के विषय में कुछ भी नहीं बताते।



समुद्र में मछली पकड़ने वाला जलपोत

भारतीय तटरक्षक अनुमति पत्र के मार्गनिर्देशों के मुख्य प्रावधानों का कार्यान्वयन करता है तथा इन मार्गनिर्देशों के किसी भी उल्लंघन को पशुपालन, दुग्ध व्यवसाय तथा मत्स्यपालन विभाग, कृषि मंत्रालय के ध्यान में लाता है।

²¹ राज्य समुद्री मत्स्यपालन नियामक अधिनियम

तथापि, क्षेत्रीय समुद्र के पार भारतीय एकांतिक आर्थिक क्षेत्र में भारतीय दूरस्थ समुद्र मछली पकड़ने वाले यानों का विनियमन करने के लिए अब तक कोई नियम नहीं है। आवश्यक नियमों के अभाव में भारतीय तटरक्षक दूरस्थ समुद्र मछली पकड़ने वाले यानों के क्रियाकलापों की निगरानी करने की स्थिति में नहीं है। समुद्री मत्स्यपालन (विनियमन और प्रबंध) अधिनियम के अंतर्गत भारतीय तटरक्षक द्वारा 2009 में सभी यानों द्वारा किए जानेवाले मत्स्यग्रहण का विनियमन करने के लिए एक विधेयक के मसौदे का भी प्रस्ताव किया गया है।



कानूनी अनुपालन

समुद्री मत्स्यपालन (विनियमन और प्रबंध) अधिनियम 2009 का यह मसौदा जून 2009 में कृषि मंत्रालय द्वारा तटरक्षक मुख्यालय को अग्रेषित किया गया। तथापि, अधिनियम के इस मसौदे में कतिपय कमियां थीं, जसके बारे में तटरक्षक मुख्यालय ने जुलाई 2009 में रक्षा मंत्रालय को सूचित किया। फरवरी 2010 में कृषि मंत्रालय ने इस मसौदे के संबंध में सभी संबद्ध मुख्य सचिवों के साथ एक बैठक का आयोजन किया। तब से यह मामला पशुपालन, दुग्ध व्यवसाय तथा मत्स्यपालन विभाग, कृषि मंत्रालय के साथ लंबित है।

5.10 पोतों का अभिनिर्धारण और उनको खोज निकालना

5.10.1 पोतों का अभिनिर्धारण

अंतर्राष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत (आई एस पी एस)²² अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर 1, जुलाई 2004 से लागू हुआ। अंतर्राष्ट्रीय स्तर में, उदाहरणार्थ संयुक्त राज्य, युनाइटेड किंगडम और जापान में अंतर्राष्ट्रीय

²² अंतर्राष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुविधा सुरक्षा (आई एस पी एस) कूट संकेत पोत, और सरकारी अभिकरणों के लिए न्यूनतम सुरक्षा व्यवस्थाओं के संबंध में समुद्र में प्राणरक्षा (सोलस, एस ओ एल ए एस) परिपाटी (1974-1988) के लिए एक संशोधन है। 2004 से प्रवर्तित यह कूट संकेत सुरक्षा खतरों का पता लगाने तथा अंतर्राष्ट्रीय वाणिज्य में प्रयुक्त पोत या पत्तन सुविधाओं को प्रभावित करनेवाली संरक्षा घटनाओं के विरुद्ध उपचारात्मक उपाय करने हेतु सरकारें, पोत परिवहन कंपनियां, जहाज-पोत कार्मिक तथा पत्तन/सुविधा कार्मिकों के उत्तरदायित्वों को निर्धारित करता है।

पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत के नियंत्रण और अनुपालन के उपाय उनके तटरक्षकों के अधीन हैं। तथापि, भारत में अंतर्राष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत के प्रावधानों के अनुसार नयी आवश्यकताओं के कार्यान्वयन के लिए जहाजरानी मंत्रालय ने जहाजरानी महानिदेशक को नामांकित किया। तदनुसार, जहाजरानी महानिदेशक ने नवंबर 2005 में सभी पोतों की पोत के आगमन के कम से कम चौबीस घंटे पूर्व संबंधित पत्तन प्राधिकारियों को 'सुरक्षा की आगमन-पूर्व अधिसूचना' प्रदान करने हेतु सलाह देते हुए एक परिपत्र जारी किया।

यद्यपि, समुद्री सुरक्षा तटरक्षक के लिए एक गंभीर चिंता है तथा वह इस मामले से निबटने के लिए सबसे अधिक उपयुक्त है, परंतु फरवरी 2009 तक उसे अंतर्राष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा अनुपालन की परिधि से बाहर रखा गया, क्योंकि जहाजरानी महानिदेशक ने एक हद तक देर से फरवरी 2009 में 26/11 के मुम्बई आक्रमणों के पश्चात्) भारतीय तटरक्षक को सुरक्षा की आगमन-पूर्व अधिसूचना प्रस्तुत करने के लिए पोत कप्तान, पोतास्वामी, प्रबंधन तथा प्रचालकों को अनुदेश दिए। लेखा परीक्षा में यह भी देखा गया कि मार्च 2010 तक, अनेक पत्तन अभी भी अंतर्राष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा अनुपालक नहीं हैं। जहां तक भारतीय क्षेत्राधिकार के समुद्र में आनेवाले पोतों द्वारा भारतीय तटरक्षक को सुरक्षा की आगमन-पूर्व अधिसूचना की प्रस्तुति का संबंध है, यह देखा गया कि भारतीय पत्तनों में प्रवेश करनेवाले सभी पोत अभी तक (मई 2010 तक) भारतीय तटरक्षक को रिपोर्ट नहीं दे रहे हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय तटरक्षक ने बताया कि पोतों की किसी चूक को निश्चित किया जा सकता है। लेखा परीक्षा में यह भी देखा गया कि पोतों द्वारा अनुपालन ना करने पर दंड के लिए भी कोई प्रावधान नहीं है। जहाजरानी महानिदेशक ने मार्च 2010 में सूचित किया कि भारतीय तटरक्षक को सुरक्षा की आगमन-पूर्व अधिसूचना की अनिवार्य रिपोर्ट देने के लिए अनुदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की प्रक्रिया में थे। तथापि, मई 2011 के राजपत्र में दंड के प्रावधान की अधिसूचना नहीं की गई है।

5.10.2 पोतों को खोज निकालना

स्वचालित पहचान प्रणाली (ए आई एस) अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार संघ (आई टी यू) द्वारा मानकीकृत तथा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री संगठन (आई एम ओ) द्वारा अपनायी गयी एक समुद्री नौचालन सुरक्षा संसूचना प्रणाली है, जो पोतों की पहचान, प्रकार, स्थिति, जलमार्ग, गति, नौचालन संबंधी स्थिति और अन्य सुरक्षा संबंधी सूचनाएं सहित पोत सूचनाएं उपयुक्त रूप से सज्जित तटीय स्टेशन, अन्य पोत, एवं वायुयानों को अपने आप प्रदान करती है। जहाजरानी महानिदेशक द्वारा 2009 में परिपत्र जारी किए, जाने के उपरांत, जिनमें कहा गया कि भारत के तटवर्ती समुद्र की परिधि के अंदर संक्रिया करनेवाले 100 और 300 के बीच सकल टनभार से युक्त पोत तथा भारतीय एकांतिक आर्थिक क्षेत्र में संक्रिया करनेवाले और 20 मीटर से अधिक लंबाई वाले सभी मछली पकड़ने वाले पोतों पर एक संस्वीकृत स्वचालित पहचान प्रणाली फिट की जाए तथा अनुमति पत्र योजना के अंतर्गत संक्रिया करनेवाले दूरस्थ समुद्र मछली पकड़ने वाले पोतों के मामले में इस आवश्यकता के अनुपालन का कार्य भारतीय तटरक्षक को सौंपा गया। दूसरे मछली पकड़ने वाले यानों के विषय में, जो 20 मीटर के अधिक लंबे हैं,

विनिमयात्मक कार्य का प्रवर्तन राज्य मत्स्यपालन विभाग तथा अन्य संबद्ध प्राधिकारियों के द्वारा किया जाना था। परिपत्र जारी होने की तिथि से तीन महीनों की अवधि के अंदर इन आवश्यकताओं का अनुपालन किया जाना था तथा अनुपालन न करने की स्थिति में ऐसे पोतों को पूछताछ के लिए रोक लिया जाना था।

लेखा परीक्षा में यह देखा गया कि अनुमति पत्रों वाले 53 यान भारतीय एकांतिक आर्थिक क्षेत्र में संक्रिया कर रहे हैं, और इन सभी यानों पर स्वचालित पहचान प्रणाली फिट की गई है जबकि महानिदेशक (जहाजरानी) द्वारा बार-बार परिपत्रों के जारी किए जाने के बावजूद मार्च 2011 तक 20 मीटर या उससे अधिक लंबाई से युक्त केवल 86 प्रतिशत मछली पकड़ने वाले यानों पर स्वचालित पहचान प्रणाली फिट की गई है। इसके अतिरिक्त, महानिदेशक (जहाजरानी) ने अनुपालन न करने की स्थिति में दंडात्मक प्रावधानों (मई 2011) के संबंध में अधिसूचित नहीं किया है।

5.11 मछली पकड़ने वाले यानों का पंजीकरण

असंगठित मत्स्यग्रहण क्षेत्र कुल लगभग तीन लाख यानों की तैनाती करता है। वणिक् पोत परिवहन अधिनियम 1958 तथा राज्य/संघ शासित प्रदेशों के विभिन्न विद्यमान समुद्री मत्स्यपालन अधिनियमों के अंतर्गत छोटी मछली पकड़ने वाले नौकाएं और धाऊआ आदि सहित विभिन्न प्रकार की नौकाओं के लिए पंजीकरण अनिवार्य है और भारतीय तटरक्षक मछली पकड़ने वाले नौकाओं, अवतरण केंद्रों आदि की पहचान करने हेतु तंत्र के संबंध में राज्य सरकारों को केवल सलाह देता है।

जबकि समुद्र की विशालता एवं गश्त के लिए तैनात भारतीय तटरक्षक पोत/वायुयानों पर फिट किए गए सेंसरों की सीमित क्षमताओं के कारण विशेष रूप से रात के अंधेरे, अशांत सागर और खराब मौसम में मछली पकड़ने वाले प्रत्येक यान की जाँच करना संभव नहीं है। लेखा परीक्षा ने अवलोकन किया कि पंजीकरण तथा नियंत्रण के लिए कोई एकरूप व्यवस्था भी नहीं है। इसके अतिरिक्त, इन पोतों के पास उनकी संचलन की देखरेख करने हेतु कोई नियामक/खोज प्रणाली उपलब्ध नहीं है। तटरक्षक ने अपने उत्तर में बताया (नवंबर 2010) कि वह किसी भी नियत क्षेत्र के लिए अनुज्ञप्ति प्राप्त मछुआरे, पंजीकृत भारतीय मछली पकड़ने वाली नौकाएं, रंग संकेत और अनुज्ञप्ति के डाटाबेस का विकास/सर्जन करने के लिए सॉफ्टवेयर विकसित करने की प्रक्रिया में था।

5.12 भारतीय मछुआरों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा का पारगमन

प्रायः भारतीय मछुआरे बेहतर मत्स्यग्रहण के प्रलोभन में विदेशी क्षेत्राधिकार के समुद्र में अतिक्रमण करते हैं तथा पड़ोसी देशों के प्राधिकारियों द्वारा पकड़े जाने से उन्हें बचाने हेतु भारतीय तटरक्षक के द्वारा अनुरक्षा करके उनको वापस ले आया जाता है। इस संबंध में, भारतीय तटरक्षक पोतों ने गश्त लगाते हुए अनेक अवसरों पर रिपोर्ट किया है कि भारतीय मछली पकड़ने वाली नौकाएं गुजरात तट पर भारत-पाक अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा के पार प्रचालन कर रही हैं। ये मछली पकड़ने वाली नौकाएं भारतीय समुद्री क्षेत्र में विध्वंसकारी और आतंकवादी क्रियाकलापों के लिए विदेशी तत्वों द्वारा अपहरण किए जाने के लिए सरल शिकार हो जाती हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय तटरक्षक पोतों ने देखा था कि ऐसे पोतों

ने अनेक अवसरों पर मत्स्यग्रहण अधिनियम में निर्दिष्ट से निश्चित स्थान पर स्पष्ट रूप से अपनी मछली पकड़ने वाली नौकाओं की पंजीकरण संख्यायें नाम और अन्य विवरण प्रदर्शित नहीं किए। तथापि, भारतीय तटरक्षक को ऐसे पोतों के विरुद्ध दंडनात्मक कार्रवाई करने के लिए अधिकार नहीं है तथा रक्षा मंत्रालय ने अप्रैल 2008 में अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा पार करने से भारतीय मछुआरों को रोकने हेतु उपयुक्त अपरोधक कार्रवाई लेने के लिए यह मामला गुजरात सरकार तथा अन्य तटवर्ती राज्य सरकारों के साथ उठाने के लिए कृषि मंत्रालय को लिखा था।

संस्तुतियां

- गश्त में भारतीय तटरक्षक की प्रभावकारिता को सीमित करनेवाली अवसंरचना, उसके पोत एवं उपस्कर के संबंध में व्यवरोधों को तत्काल दूर करने की आवश्यकता है।
- सरकार द्वारा अनुमोदित तटीय सुरक्षा संक्रियायें जैसे योजनाबद्ध तटवर्ती सुरक्षा उपायों को हल्का करने नहीं दिया जाना चाहिए। तटीय सुरक्षा उपायों की आवधिकी फलोत्पादकता तथा निरंतरता के पुनरीक्षण हेतु रक्षा मंत्रालय के अंदर एक संस्थागत प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता है।
- भारतीय तटरक्षक को उपलब्ध संसाधनों के आधार पर समुद्री /तटीय क्षेत्रों में गश्त लगाने हेतु प्रतिमान विकसित करने की तत्काल आवश्यकता है। इस प्रकार विकसित किए गए प्रतिमानों का अनुपालन कड़ाई से किया जाना चाहिए। प्रतिमानों के प्रति वार्षिक /आवधिक उपलब्धियां रक्षा मंत्रालय को रिपोर्ट की जानी चाहिए। ऐसे प्रतिमानों का आवधिक पुनरावलोकन किया जाना चाहिए।
- भारतीय तटरक्षक द्वारा सामना किए जा रहे विधिक व्यवरोधों को दूर करने की आवश्यकता, भारतीय तटरक्षक को अधिकार संपन्न बनाने की आवश्यकता, सुरक्षा की आगमन-पूर्व अधिसूचना और स्वचालित पहचान प्रणाली का अनुपालन न करने के लिए दंड के प्रावधान, भारतीय मछुआरों द्वारा अंतर्राष्ट्रीय समुद्री सीमा रेखा का पारगमन जैसी तटीय सुरक्षा को प्रभावित करनेवाली चिंताएं सरकार को समयबद्ध तरीके से दूर करनी चाहिए।



अध्याय 6

अन्य संक्रियात्मक कार्य

भारतीय तटरक्षक अन्य बातों के साथ-साथ समुद्री खोज एवं बचाव, निस्तारण में सहायता, समुद्री प्रदूषण नियंत्रण, एकांतिक आर्थिक क्षेत्र और महाद्वीपीय उपतट में सजीव और निर्जीव संसाधनों की सुरक्षा/संरक्षण के लिए भी उत्तरदायी है।

लेखा परीक्षा में देखा गया कि तटरक्षक अपनी संक्रियाओं के संबंध में पूर्ण एवं व्यापक डाटाबेस का रखरखाव नहीं करता है। खोज एवं बचाव, प्रदूषण नियंत्रण, अतिक्रमण-रोधी आदि सभी संक्रियाओं में भारतीय तटरक्षक ऐसे मामलों की संख्या के संबंध में कोई सूचना नहीं दे सका, जहाँ मिशन असफल रहे या संसाधनों की अपर्याप्तता अथवा अन्य व्यवरोधों के कारण मिशन नहीं किए जा सके। लेखा परीक्षा में देखा गया कि उपरोक्त संक्रियाओं के संबंध में क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़े अनेक मामलों में मेल नहीं खा रहे थे। यह भी पाया गया कि पोतों के द्वारा प्रस्तुत कार्रवाई पत्र संपूर्ण नहीं थे तथा क्षेत्रीय मुख्यालय/भारतीय तटरक्षक मुख्यालय से इस कमी के संबंध में पोतों को संसूचना भी नहीं हैं।

6.1 खोज एवं बचाव - खराब प्रबंधन सूचना प्रणाली

2003 से 2008 तक खोज एवं बचाव कार्यों के संबंध में भारतीय तटरक्षक मुख्यालय द्वारा प्रदान की गई तटरक्षक की उपलब्धियों की तुलना क्षेत्रीय मुख्यालयों द्वारा प्रदत्त समान आंकड़ों के साथ की गई। यह पाया गया कि तटरक्षक मुख्यालय ने जैसा तालिका में दिखाया गया है, स्फीत आंकड़ें प्रदान किए हैं।

23 खोज एवं बचाव मिशनों के आंकड़ों में विसंगतियां

उपलब्धियां	भारतीय तट रक्षक मुख्यालय के आंकड़े	3 क्षेत्रीय मुख्यालयों के संयुक्त आंकड़े
तस्कर-विरोधी कार्रवाई के दौरान पकड़ी गई नौकाओं/कर्मियों की संख्या	19 पोत, 86 कर्मी (2005 और 2007 के दौरान शून्य)	-
पकड़े गए विदेशी मछली पकड़ने वाले पोतों/कर्मियों की संख्या	204 पोत, 1489 कर्मी	110 पोत, 778 कर्मी
भारत/विदेश में प्रदूषण प्रतिक्रिया कार्रवाई	15	27
खोज एवं बचाव मिशनों/उड़ानों की संख्या चिकित्सा निष्क्रमण सहित जीवन रक्षा के मामलों की संख्या	433 1135 2926 + 67	844 - 2187 + 69

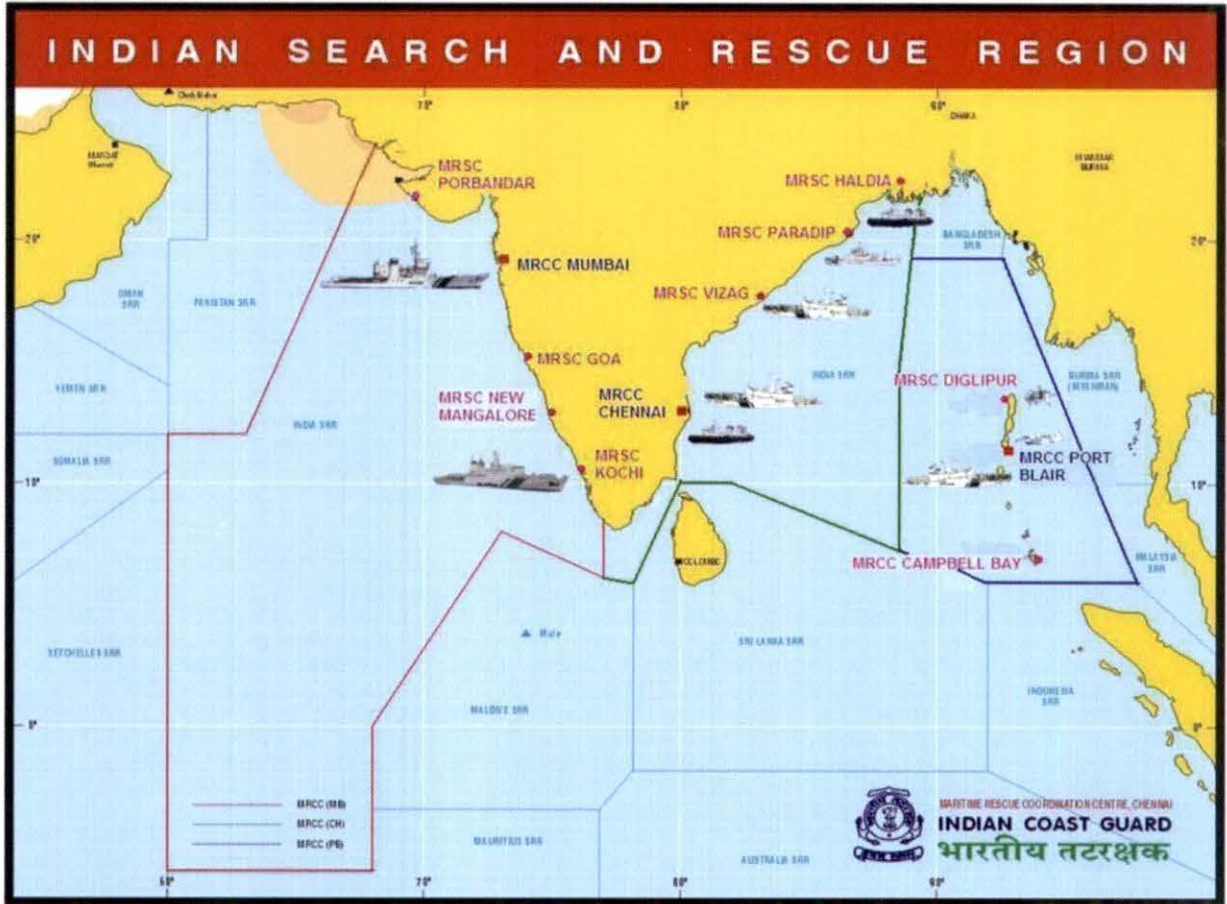


समुद्र में बचाव

तटरक्षक मुख्यालय ने जुलाई 2009 में अपने उत्तर में कहा कि उनके द्वारा प्रदत्त आंकड़ों को सही माना जाए। तथापि, आंकड़ों में विसंगति के कारण नहीं बतायें गए। चूँकि मुख्यालय के आंकड़े क्षेत्रीय मुख्यालयों द्वारा दिए गए आंकड़ों पर आधारित होने चाहिए, इसलिए इसे गलत नहीं माना जा सकता है।



बचाव कार्य करता हुआ भारतीय तटरक्षक का चेतक हेलिकॉप्टर



स्रोत: भारतीय तटरक्षक

इसके अतिरिक्त भारतीय तटरक्षक मुख्यालय ने कर्तव्य चार्टर के विषय में भारतीय तटरक्षक के निष्पादन का मूल्यांकन करने के लिए कोई प्राचल नियत नहीं किए हैं। भारतीय तटरक्षक ने बताया कि वह संघ

का एक सशस्त्र बल है, अतः यह न तो लाभोन्मुख और न ही उपलब्धि-केंद्रीत सेवा है। इसलिए, ऐसे प्रकार्य या कर्तव्य चार्टर हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं।

लेखा परीक्षा के मत में, कुल संक्रियाओं की एक निश्चित प्रतिशतता के रूप में सफल संक्रियाओं के लिए यदि लक्ष्य नियत किए जाएं, तो यह संगठन की प्रभावकारिता एवं दक्षता के मूल्यांकन में सहायक होगा। अंतर्राष्ट्रीय रूप में, अमेरिकी तटरक्षक ने खोज एवं बचाव कार्यों में वार्षिक लक्ष्य के रूप में 85 प्रतिशत की सफलता दर रखी है। इस सूचना के अभाव में, लेखा परीक्षा में संक्रियाओं की प्रभावकारिता एवं दक्षता को सिद्ध नहीं किया जा सका।

6.2 पर्यावरण सुरक्षा

तटरक्षक अधिनियम 1978 के अनुसार समुद्री पर्यावरण का संरक्षण एवं सुरक्षा करने तथा समुद्री प्रदूषण को रोकने व नियंत्रित करने के लिए आवश्यक उपाय करना भारतीय तटरक्षक का कर्तव्य है। अनेक पोतों को अलांग, गुजरात, मुम्बई और कोलकाता में पोत-विभंजन के लिए भेजा जाता है। अलांग में, जो प्रधान गंतव्य है, हर वर्ष लगभग 300-350 पोतों का आयात किया जाता है, जिसमें स्कैप की कुल मात्रा लगभग 3 से 3.5 मिलियन टन होती है। विषैले पदार्थों का वहन तथा आगमन के पूर्व भारतीय समुद्र में उनको फेंके जाने के कारण ऐसे पोतों के साथ उल्लेखनीय जोखिम जुड़ा होता है। पोत-विभंजन प्रांगणों की ओर अग्रसर होने वाले ये पोत भारत सरकार के अधीनस्थ पोत परिवहन महानिदेशक को अधिसूचित करते हैं तथा पोत परिवहन महानिदेशक एवं अन्य संबंधित प्राधिकारियों द्वारा उनका निर्बाधन किया जाता है।



अलांग में पोत-विभंजन

तथापि, लेखा परीक्षा में देखा गया कि पत्तनों अथवा पोतों द्वारा पोत-विभंजन के लिए अग्रसर होनेवाले पोतों के संबंध में भारतीय तटरक्षक को अनिवार्य रूप से रिपोर्ट करने हेतु कोई विधान नहीं है, जिससे कि पर्यावरणिक प्रदूषण को रोकने के लिए भारतीय तटरक्षक आवश्यक निवारक उपाय कर सके।

भारतीय तटरक्षक ने बताया कि सभी पोतों के आगमन विवरणों को जानना अत्यावश्यक है, ताकि भारतीय तटरक्षक ऐसे पोतों की जाँच कर सके। पोत परिवहन महानिदेशक ने अपने पक्ष में कहा कि भारतीय तटरक्षक को आगमन-पूर्व सूचना देना अंतराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत¹ अनुपालक पत्तन सुविधा में आनेवाले सभी पोतों के लिए आवश्यक है। तथापि, अलांग अंतराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत अनुपालक पत्तन नहीं है, हालांकि पोत परिवहन महानिदेशक अलांग में अंतराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत के प्रावधानों के कार्यान्वयन की प्रक्रिया पहले ही प्रारंभ कर चुका है। एक बार अलांग के अंतराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत अनुपालक पत्तन बन जाने पर, आगमन-पूर्व सूचना देना आवश्यक हो जाएगा।

इस प्रकार, विभंजन प्रांगणों में पोतों के आगमन के बारे में विशिष्ट सूचना के अभाव में भारतीय तटरक्षक वर्तमान में विषैले पदार्थों के संभावित जमाल को अवरुद्ध करके समुद्री प्रदूषण को रोकने में असमर्थ है।

6.3 प्रदूषण नियंत्रण

समुद्री पर्यावरण की सुरक्षा भारतीय तटरक्षक का सांविधिक कर्तव्य है। भारतीय तटरक्षक ने तेल अधिप्लाव, रासायनिक तथा अन्य खतरनाक पदार्थों से होनेवाले प्रदूषण का सामना करने हेतु समर्पित प्रदूषण प्रतिक्रिया क्रियाकलापों के लिए मुम्बई, चेन्नई और पोर्ट ब्लेयर में तीन तथा पर्यावरणिक रूप से संवेदनशील स्थान वाडिनर में प्रदूषण प्रतिक्रिया केंद्रों की स्थापना की। ये केंद्र भारतीय तटरक्षक कर्मियों को प्रदूषण प्रतिक्रिया में प्रशिक्षण देते हैं। ये केंद्र प्रदूषण प्रतिक्रिया उपकरणों से सज्जित और प्रशिक्षित कर्मियों से युक्त हैं।



प्रदूषण प्रतिक्रिया तत्परता

¹ अंतराष्ट्रीय पोत एवं पत्तन सुरक्षा कूट संकेत (आई एस पी एस) अंतराष्ट्रीय समुद्री संगठन द्वारा विकसित व्यापक मानकों का एक समुच्चय है, जिसका प्रयोग पोत की सुरक्षा तथा पत्तन सुविधाओं को बढ़ाने हेतु किया जाता है। संयुक्त राज्य अमेरिका में 9/11 के आक्रमणों की दृष्टि में पोतों एवं पत्तन सुविधाओं को होनेवाले संभावित खतरों की प्रतिक्रिया में इसका विकास किया गया।

तटरक्षक के प्रदूषण नियंत्रण क्रियाकलाप इस उद्देश्य के लिए समर्पित नौकाओं के अभाव से अवरूद्ध हुए हैं। भारतीय तटरक्षक ने 1997 से तीन प्रदूषण नियंत्रण यानों के लिए अधिप्राप्ति प्रक्रिया प्रारंभ की है। यद्यपि रक्षा अधिग्रहण परिषद ने जून 2000 में अनुमोदन प्रदान किया, अधिग्रहण प्रक्रिया में विनियमात्मक उल्लंघनों और रक्षा मंत्रालय की अन्य कमियों (तकनीकी आवश्यकताओं को प्रस्ताव हेतु अनुरोध में दर्शाने के बजाय बोलियों के तकनीकी मूल्यांकन के दौरान उनका संविश्चन करना, प्रारंभ में पसंद किए इंजन के स्थान पर एक अन्य इंजन की स्वीकृति, बोलियों में विदेशी मुद्रा घटक के मूल्यांकन हेतु एक भिन्न मापदंड को अपनाना, विक्रेता के विगत निष्पादन को ध्यान में नहीं लिया जाना) के कारण संविदा को अंतिम रूप देने में विलंब हुआ, जिस पर मार्च 2004 में हस्ताक्षर किए गए। विक्रेता² का खराब चयन तथा अन्य समस्याओं के कारण पोतों के परिदान में विलंब हुआ और प्रथम पोत भी, जो यद्यपि सितंबर 2006 में चालूकरण के लिए अनुसूचित था, को केवल अक्टूबर 2010 में परिदान किया गया। शेष दो समर्पित प्रदूषण नियंत्रण यानों का परिदान दिसंबर 2010 तक नहीं किया गया था।

संस्तुतियां

- बेहतर आंतरिक नियंत्रण और भारतीय तटरक्षक आंकड़ों की विश्वसनीयता बढ़ाने हेतु भारतीय तटरक्षक को एक विश्वसनीय प्रबंधन सूचना प्रणाली लागू करनी चाहिए, जिसमें खोज एवं बचाव कार्य सहित भारतीय तटरक्षक की संक्रियाओं का एक पूर्ण डाटाबेस हो। इस डाटाबेस में यह आंकड़ा भी सम्मिलित होना चाहिए, जहाँ संक्रियायें सफल नहीं थीं या नहीं की गईं।
- समुद्री प्रदूषण को रोकना भारतीय तटरक्षक का एक महत्वपूर्ण प्रकार्य है। भारतीय तटरक्षक का उसके सांविधिक कर्तव्यों का निर्वहन करने हेतु आवश्यक यानों से सज्जित करने की आवश्यकता है।

² मार्च 2007 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के लेखा परीक्षा प्रतिवेदन के पैरा 5.1 में इस मामले पर टिप्पणी की गई है।



अध्याय 7

निष्कर्ष

7.1 निष्कर्ष

देश के चतुर्थ सशस्त्र बल के रूप में भारतीय तटरक्षक अब तीन से अधिक दशकों से अस्तित्व में है। तथापि, उनके कार्य और उत्तरदायित्व थल सेना, नौसेना या वायुसेना से थोड़ा भिन्न है, क्योंकि भारतीय तटरक्षक को सकारात्मक (तटीय सुरक्षा हेतु) तथा सक्रिय भूमिका (खोज एवं बचाव मिशन और प्रदूषण नियंत्रण आदि हेतु) निभानी है। यह निष्पादन लेखापरीक्षा उन निर्णायक समस्याओं को सामने लायी है, जो अनेक दशकों से अवस्थित रही हैं तथा यदि भारतीय तटरक्षक को अधिक दक्ष और संक्रियात्मक रूप से तैयार बल बनाना है तो इनका तुरंत समाधान करने की आवश्यकता है।

इस तथ्य के बावजूद कि भारतीय तटरक्षक दीर्घकालिक (15 वर्ष) और मध्यम-कालिक (पाँच वर्ष) योजनाएं तैयार कर रहा है, लेखापरीक्षा में देखा गया कि दीर्घकालिक योजनाओं को रक्षा मंत्रालय का अनुमोदन नहीं मिला। पंचवर्षीय भारतीय तटरक्षक विकास योजनाएं व्यवहारिकता और निधि की सुलभता की परवाह किए बिना दोषपूर्ण ढंग से बनायीं गयीं और उनका खराब कार्यान्वयन किया गया। इसके परिणामस्वरूप, योजना के लक्ष्य तथा उपलब्धियां अभीष्ट से कम रही हैं। उदाहरण के लिए, समीक्षाधीन अवधि के दौरान (नौवीं और दसवीं योजना) निधियां उपलब्ध होने के बावजूद भारतीय तटरक्षक अपने लक्ष्यों का 50 प्रतिशत भी प्राप्त नहीं कर सका।

भारतीय तटरक्षक भारत की तटरेखा पर स्थापित स्टेशनों और विमानन इकाइयों के नेटवर्क के माध्यम से संक्रिया करता है। 2010 तक, भारतीय तटरक्षक योजनाबद्ध 42 स्टेशनों में से केवल 30 को संक्रिय करने में सफल हुआ है। इनमें से कई स्टेशनों बेड़े और अधिकारियों की कमी से जूझ रहे हैं। भारतीय तटरक्षक द्वारा पोतों, वायुयानों और उपस्करों के अधिग्रहण में विलंबों के कारण यह स्थिति और बिगड़ गई है। इसके परिणामस्वरूप, भारतीय तटरक्षक के अधिकांश पोतों का या तो जीवन काल समाप्त हो चुका है या फिर विस्तारित जीवनकाल में हैं। पोतों की कम उपलब्धता और खराब उपयोज्यता, विलंबित रीफिटों और असुरक्षण नेमियों के कारण और गंभीर हो गई है। कुल मिलाकर, यह नहीं कहा जा सकता है कि ये स्टेशन और पोत तत्परता की इष्टतम स्थिति में हैं। विमानन इकाइयां भी समान समस्याओं का सामना कर रही हैं।

इसप्रकार, एक ऐसे युग में, जब तटीय सुरक्षा संबंधी चिंताएं बढ़ी हैं, भारतीय तटरक्षक अपनी संबंधित भूमिका निभाने तथा आज की चुनौतियों का सामना करने के लिए अपर्याप्त सज्जित है। इसके अतिरिक्त, सांविधिक अधिनियमों का प्रवर्तन तथा पोतों के लिए पहचान एवं खोज प्रणालियों का अभाव जैसी संक्रियात्मक पाबंदियों के विषय में भारतीय तटरक्षक जिन कानूनी सीमिताओं में कार्य करता है, उनको देखते हुए तटीय सुरक्षा के लिए भारतीय तटरक्षक के क्रियाकलाप अधिकांश रूप में प्रतिक्रियात्मक रहते हैं। 26/11 के पश्चात् भारतीय तटरक्षक और सरकार की प्रतिक्रिया तदर्थ रही है, जैसे वर्धित गश्त, वर्धित पोतारूढ़ कार्रवाईयां (भारतीय तटरक्षक) वर्धित निधियों का आबंटन और अतिव्रुत अधिप्राप्तियों (सरकार) में देखा गया। हड़बड़ाहट में अनेक तटीय सुरक्षा उपाय भी किए गए। सुरक्षा के हित में सभी संबंधित धारकों को सम्मिलित करके तटीय सुरक्षा के लिए बलस्तर, सांविधिक शक्तियों और विश्वसनीय ढांचे के विषय में भारतीय तटरक्षक को शक्ति प्रदान करने हेतु इन पहलुओं को सुव्यवस्थित, परिणामोन्मुख ढांचे में बनाए रखने की आवश्यकता है। भारतीय नौसेना और भारतीय तटरक्षक के बीच और अधिक समन्वय और सामंजस्य की अत्यंत आवश्यकता है। सरकार द्वारा इसका संस्थानीकरण किया जाना है। इसके अतिरिक्त, सरकार को विभिन्न मंत्रालयों, विभागों, राज्यों जिनका भारत के समुद्री क्षेत्रों में भारत के राष्ट्रीय हितों की सुरक्षा में और समुद्री आतंकवाद, अवैध शस्त्र व्यापार तथा पड़ोसी देशों से प्रवासी और शरणार्थी दोनों के अवैध अंतर्प्रवाह के खतरे से भारतीय तटों की सुरक्षा से संबंध और भूमिका के बीच समन्वय हेतु एक प्रभावी तंत्र लाने की अतिआवश्यकता है।

गौतम गुहा

नई दिल्ली
दिनांक 5 जुलाई 2011

(गौतम गुहा)
महानिदेशक लेखापरीक्षा
रक्षा सेवाएं

प्रतिहस्ताक्षरित

विनोद

नई दिल्ली
दिनांक 5 जुलाई 2011

(विनोद राय)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक ▶▶▶





अपरोधक नौकाओं के लिए संविदा करने में विलंब

अपरोधक नौका (आई बी) छोटे आकार का एक यान है जिसका प्रयोग आतंकवाद-विरोधी/तस्कर-विरोधी/हल्की प्रबलता के युद्ध की संक्रियाओं के परिदृश्य में उच्च गति अपरोध सहित दिन-रात तटीय गश्त तथा निगरानी करने के लिए किया जाता है। 1985-2000 की संदर्श योजना में 30 अपरोधक नौकाओं की प्रक्षिप्त आवश्यकता के प्रति तटरक्षक के पास दिसंबर 2010 तक 19 अपरोधक नौकाएं ही हैं। ये कमियां पूरी करने हेतु भारतीय तटरक्षक ने दिसंबर 2001 में सात अपरोधक नौकाओं के अधिग्रहण के लिए एक प्रस्ताव की पहल की। इसके छः महीने के बाद (जुलाई 2002) दो और अपरोधक नौकाओं के अधिग्रहण के लिए एक दूसरा प्रस्ताव किया गया। अति दीर्घ विचार-विमर्श के कारण सक्षम प्राधिकारी (रक्षा मंत्री) ने आवश्यकता के दृष्टिकोण से एक वर्ष से भी अधिक के बाद फरवरी 2003 में केवल सात अपरोधक नौकाओं के लिए संस्वीकृति दी। दो अपरोधक नौकाओं के लिए द्वितीय प्रस्ताव को मई 2003 में सक्षम प्राधिकारी (रक्षा सचिव) द्वारा आवश्यकता की स्वीकृति प्रदान की गई। इस अवस्था में, इन दोनों प्रस्तावों को मिलाने का भी निर्णय लिया गया।

उपरोक्त अधिग्रहण क्या एकल निविदा के आधार पर किया जाना चाहिए अथवा अधिक विस्तृत खुली निविदा के आधार पर, इसके संबंध में उल्लेखनीय दुविधा थी। प्रारंभ में, एकल विक्रेता को चुनने तथा लोक क्षेत्र के एक पोतप्रांगण अर्थात् गोवा शिपयार्ड लिमिटेड (जी एस एल) को आदेश देने का निर्णय लिया गया, क्योंकि उससे अपेक्षित अनुभव प्राप्त होने की आशा की गई, परंतु बाद में यह पाया गया कि जी एस एल ने कभी भी इस तरह की नौकाओं का निर्माण नहीं किया था। प्रसंगवश, यह मंत्रालय को ज्ञात था, चूंकि 1999 में आदेशित पिछली दो अपरोधक नौकाओं का निर्माण मैसर्ज ए बी जी, शिपयार्ड, सूरत द्वारा किया गया था। अतः एक अधिक प्रतिस्पर्धात्मक प्रक्रिया अपनाई गई। छः महीनों के बाद दिसंबर 2003 में नौ अपरोधक नौकाओं के लिए 13 पोतप्रांगणों को प्रस्ताव हेतु अनुरोध जारी करने के साथ ही अधिप्राप्ति प्रक्रिया और आगे बढ़ी। इसके बाद, जिन आठ पोतप्रांगणों ने प्रतिक्रिया की, उनके तकनीकी-वाणिज्यिक प्रस्तावों का पुनरीक्षण तथा बोलियों का तकनीकी मूल्यांकन किया गया।

तथापि, नवंबर 2004 में जब नौ अपरोधक नौकाओं के अधिग्रहण हेतु तकनीकी मूल्यांकन समिति की रिपोर्ट के साथ मूल्य वार्तालाप समिति की संविदा के लिए अपर सचिव (अधिग्रहण) द्वारा अनुमोदन किया जा रहा था, तब रक्षा सचिव द्वारा अक्टूबर 2004 में और दो अपरोधक नौकाओं के लिए आवश्यकता की स्वीकृति की गई। जनवरी 2005 में, रक्षा मंत्री ने नौ अपरोधक नौकाओं हेतु पिछले प्रस्ताव के साथ इन दो अपरोधक नौकाओं के अधिग्रहण को मिलाने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया। तत्पश्चात् उन पोतप्रांगणों से संशोधित वाणिज्यिक प्रस्ताव आमंत्रित करने पड़े, जो नौ अपरोधक नौकाओं के लिए जारी प्रस्ताव हेतु अनुरोध की प्रतिक्रिया तकनीकी रूप से उपयुक्त पाए गए। तदनुसार, पोतप्रांगणों से फरवरी 2005 में संशोधित वाणिज्यिक निविदाएं प्राप्त हुईं। इस प्रकार, अपरोधक नौकाओं की यथार्थ आवश्यकता के संबंध में अनिर्णय के कारण अलग-अलग तीन प्रस्तावों को खंडों में प्रस्तुत किया गया। तटरक्षक मुख्यालय में प्रस्ताव के प्रारंभ से लेकर मंत्रालय में उसको अंतिम रूप दिए जाने तक प्रत्येक प्रस्ताव ने अपना अलग समय लिया।

अंततः माज़ागोन डॉक लिमिटेड, हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड और ए बी जी, जो वाणिज्यिक वार्तालाप के लिए तकनीकी रूप से योग्य थे, इन तीन पोतप्रांगणों में से मैसर्ज ए बी जी सबसे कम बोली लगाने वाले के रूप में उभर कर आया। तथापि, इस अवसर पर ए बी जी ने अंतिम वार्तालाप के समय प्रस्तावित इंजन में परिवर्तन के संबंध में भारतीय तटरक्षक को सूचित किया। इस स्थिति परिवर्तन के कारण भी एक वर्ष का और विलंब हुआ,

क्योंकि अन्य दो विक्रेताओं को भी परिवर्तित इंजन के साथ प्रस्ताव लाने हेतु अवसर दिया जाना था। अंततः मार्च 2006 में सरकार ने 212.96 करोड़ रुपए (ओ बी एस तथा बी एवं डी पुर्जों की लागत सहित) की कुल लागत पर 11 अपरोधक नौकाओं को मैसर्ज ए बी जी शिपयार्ड से अधिग्रहण करने के लिए मंजूरी दी। इसके लिए 30 मार्च 2006 में संविदा कि गयी, जिसके अनुसार परिदान सितंबर 2007 और मार्च 2010 के बीच नियत था।

यद्यपि इस अधिप्राप्ति के समय रक्षा अधिप्राप्ति कार्यविधि 2006 प्रवर्तन में नहीं थी, फिर भी अधिग्रहण के प्रत्येक चरण में लिए जाने वाले समय के संबंध में इस प्रलेख में विस्तृत रूपरेखा दी गई है। इन समय-सीमाओं के साथ इस मामले में लिए गए समय की कच्ची तुलना से इस अधिग्रहण की समस्यायें सामने आएंगी।

अधिप्राप्ति क्रियाकलापों (डी पी पी 2006) हेतु विस्तृत समय सीमा के साथ अपरोधक नौकाओं के अधिग्रहण में लिए गए समय की तुलना।

क्रम संख्या	क्रियाकलाप	लिया जानेवाला समय		वास्तव में लिया गया समय	
		समय (महीने)	संचित समय (महीने)	समय (महीने)	संचित समय (महीने)
1.	आवश्यकता की स्वीकृति (ए ओ एन)	1	1	15	15
2.	प्रस्तावों हेतु अनुरोध (आर एफ पी) (क) अधिग्रहण प्रबंधक, वित्त प्रबंधक और तकनीकी प्रबंधक द्वारा समकालिक पुनरीक्षण।	1/2	1 1/2		
	(ख) महानिदेशक (अधिग्रहण) द्वारा प्रस्ताव हेतु अनुरोध का अनुमोदन।	1/2	2	15	30
	(ग) प्रतिक्रियाओं की प्राप्ति	3	5		
3.	तकनीकी मूल्यांकन समिति (टी ई सी) (क) प्रस्तावों का मूल्यांकन और तकनीकी मूल्यांकन समिति की रिपोर्ट तैयार करना।	3	8	6	36
	(ख) तकनीकी प्रबंधक द्वारा रिपोर्ट का पुनरीक्षण और महानिदेशक (अधिग्रहण) द्वारा उसकी स्वीकृति।	1	9		
4.	वाणिज्यिक वार्तालाप समिति (सी एन सी) (क) बोलियों का खोलना तथा एल 1 का निर्धारण	1	10		
	(ख) वाणिज्यिक वार्तालाप समिति द्वारा वार्तालाप	-	10		

(ग) वाणिज्यिक वार्तालाप समिति की रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जाना।	1/2	10 1/2	16	52
(घ) सक्षम वित्तीय प्राधिकारी-रक्षा मंत्रालय/वित्त मंत्रालय/ सुरक्षा की मंत्रीमंडल समिति का अनुमोदन।	1-4	14 1/2		
(ङ) संविदा पर हस्ताक्षर करना	1/2	15		
कुल समय		15 महीने ¹		52

¹ क्षेत्र परीक्षण, स्टाफ मूल्यांकन और टी ओ सी, जो इस मामले में आवश्यक नहीं है, को छोड़कर।

सरकार द्वारा अनुमोदित इकाई स्थापना से भिन्न वायुयान सहित स्क्वाड्रनों/उड़ानों को दर्शानेवाला विवरण

इकाई	वायुयान का प्रकार	सरकार द्वारा अनुमोदित इकाई स्थापना	वर्षवार भारतीय तटरक्षक महानिदेशक द्वारा अनुमोदित इकाई स्थापना				
			05-06	06-07	07-08	08-09	09-10
744 स्क्वाड्रन	डॉर्नियर	6	4	4	4	4	3
745 स्क्वाड्रन	डॉर्नियर	3	2	2	2	2	2
747 स्क्वाड्रन	डॉर्नियर	शून्य	2	2	2	2	2
750 स्क्वाड्रन	डॉर्नियर	3	6	5	5	5	3
800 स्क्वाड्रन	चेतक	3	2	2	2	2	2
841 स्क्वाड्रन	चेतक	3	2	2	2	2	2
842 स्क्वाड्रन	चेतक	3	2	2	2	2	2
848 स्क्वाड्रन	चेतक	3	3	2	2	2	2
पी बी सी टी के फ्लाइट	चेतक	शून्य	1	1	1	1	1
वीरा/कोच्चि फ्लाइट	चेतक	शून्य	1	1	1	1	1
आई सी जी ई एफ यू/850 स्क्वाड्रन	उन्नत हल्का हेलिकॉप्टर	2	2	2	2	शून्य	2
वज्र फ्लाइट	चेतक	शून्य	1	1	1	1	शून्य
पी बी आर डॉर्नियर	डॉर्नियर	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	1

अनुलग्नक 3

उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान और द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौकाओं का रीफिट चक्र।

उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान और द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौकाओं का रीफिट चक्र नीचे दिखाया गया है:

(i) उन्नत अपतट गश्त यान/अपतट गश्त यान:	3 (लघु रीफिट) 62 x 3= 186 हफ्ते	1 (साधारण रीफिट) 4-1/2 वर्ष 235+17=252	3 (लघु रीफिट) 62 x 3 = 186 हफ्ते	1 (मध्यम रीफिट) 9 वर्ष 468 + 32 = 500 हफ्ते
(ii) द्रुत गश्त यान/अभितट गश्त यान/अपतट रक्षा नौका:	2 (लघु रीफिट) 55 x 2 = 110 हफ्ते	1 (साधारण रीफिट) 40 महीने + 2 महीने 174 + 9 = 183 हफ्ते	2 (लघु रीफिट) 55 x 2 = 110 हफ्ते	1 (मध्यम रीफिट) 9 वर्ष = 355 + 18 = 373 हफ्ते

(क) लघु रीफिट (एस आर)

अंतर्जल खोल पट्टिकाओं का देखकर निरीक्षण किया जाता है। पिछली रीफिट के दौरान निर्णायक समझे गए अंतर्जल ढाँचों का अल्ट्रासोनीकली रूप में जाँच की जाती है तथा यथा आवश्यक उनकी मरम्मत/नवीकरण किया जाता है। पोत खोल पट्टन पर पाई जाने वाली किसी विशिष्ट त्रुटि को भी दूर किया जाता है। स्वपॉलिश रंग परतों एवं कैथोडीय सुरक्षा प्रणाली की भी जाँच की जाती है और यथा आवश्यक पुनर्लेप/नवीकृत किया जाता है।

(ख) साधारण रीफिट (एन आर)

50 प्रतिशत अंतर्जल पोत खोल अल्ट्रासोनिक सर्वेक्षण किया जाता है। शेष 50 प्रतिशत अंतर्जल पोत खोल का प्रत्यक्ष निरीक्षण किया जाता है। यदि सुविधा या उपकरण के अभाव के कारण अल्ट्रासोनिक सर्वेक्षण नहीं किया जाता है, तो तट रक्षक मुख्यालय का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद ड्रिल नमूना सर्वेक्षण किया जाता है। विशिष्ट त्रुटियों को तब दूर किया जाता है। स्वपॉलिश रंग परत की सघनता की जाँच की जाती है तथा आवश्यकतानुसार पुनर्लेप किया जाता है। ऊपरी डेकों पर खरोंच करके पुनर्लेप किया जाता है। कैथोडीय सुरक्षा प्रणाली की जाँच की जाती है और आवश्यकतानुसार नवीकृत किया जाता है।

(ग) (मध्यम रीफिट) (एम आर)

संपूर्ण अंतर्जल पोत खोल का अल्ट्रासोनिक सर्वेक्षण किया जाता है। इस सर्वेक्षण रिपोर्ट को नौसेना के योग्य निर्माता अधिकारी या एक वर्गीकरण समाज सर्वेक्षक द्वारा सत्यापित किया जाता है। शेष ढाँचागत घटकों का देखकर सर्वेक्षण भी किया जाता है। ऐसे ढाँचे, जिनके लिए स्केन्टलिंग में प्रतिशतता कमी निम्न मूल्यों से अधिक हो जाती है, उनको नवीकृत किया जाता है:

- (i) छोटे खंड, ऊपरी ढाँचे तथा मध्यवर्ती डेकों (नॉन-स्ट्रेंगथ डेक) के लिए 40 प्रतिशत और उससे अधिक।
- (ii) पोत खोल पट्टन, बल डेक पट्टन, प्रधान थोक शीर्ष, यंत्रावली तथा मुख्य इंजन धारक और टैंक शीर्षों के लिए 25 प्रतिशत और उससे अधिक।
- (iii) फ्रेम, अनुलंब, बीम फ्रेम एवं गिर्डर जैसी आंतरिक संरचनाओं के लिए 30 प्रतिशत और उससे अधिक।

ऊपरी डेकों एवं अंतर्जल पोत खोल को खुरच कर नया रंग किया जाता है। कैथोडीय सुरक्षा प्रणाली की जाँच की जाती है और आवश्यकता के अनुसार मरम्मत नवीकृत किया जाता है। सत्यता की परख हेतु धुरों को निकाल दिया जाता है तथा चालूकरण पाठ्यांकों के अनुस्यू अथवा बी बार 3000 में विहित सीमा के अनुसार सभी व्यवहार निर्बाधनों को पुनः प्राप्त करने के बाद वापस फिट किया जाता है। संपूर्ण धुरे का पुनः संरेखण किया जाता है।