

## अध्याय 7: सुरक्षा, अभिरक्षा, पर्यावरणीय तथा अन्य मुद्दे

7.1 पोत परिचालकों द्वारा समुद्री परिचालन मैनुअल में निर्धारित प्रक्रियाओं के अनुपालन के परिणामस्वरूप समुद्री लौजिस्टिक्स प्रचालन में सुरक्षा से संबंधी समझौता ।

एक प्रतिष्ठापन के सुरक्षा क्षेत्र को प्रतिष्ठापन /रिग से पांच सौ मीटर तक विस्तारित किया गया और प्रचालक (इस मामले में, कंपनी) क्षेत्र के अन्तर्गत सुरक्षा हेतु उत्तरदायी था। अपतट प्रचालन (पीएनजी (एसओओ)) नियमावली, 2008 में पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस सुरक्षा में अपेक्षित है कि क्षेत्र के अन्तर्गत दुर्घटनाओं/घटनाओं के विषय में सक्षम प्राधिकारी नामतः तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी) को समय-समय पर सूचित किया जाए। कंपनी ने घातक, बड़ी, छोटी और निकटवर्ती चूक की घटना<sup>42</sup> की रिपोर्टिंग और जांच के उद्देश्य से घटनाओं/दुर्घटनाओं को वर्गीकृत किया। पीएनजी (एसओओ) नियमावली के संबंध में ओआईएसडी द्वारा जारी किये गए (2012) दिशानिर्देश के अनुसार, उच्च संभावित चूकों/दुर्घटनाओं की जांच की जानी चाहिए और निकटवर्ती चूके जो उच्च संभावना की नहीं थी, का अध्ययन किया जाना चाहिए, जिससे प्रवृत्तियों और सामान्य महत्वपूर्ण कारकों (इन निकटवर्ती चूको में सहायक) की पहचान की जा सके। कंपनी की समुद्री परिचालन नियमावली अनुबंधित करती है कि जब एक प्रतिष्ठापन क्षेत्र के 500 मीटर के अन्तर्गत घटित होने पर पोत के अपतट प्रतिष्ठान प्रबंधक ओआईएम/नियंत्रण कक्ष को तत्काल मौखिक सूचना प्रदान करेगा।

<sup>42</sup> निकटवर्ती चूक की घटना को एक ऐसी घटना के रूप में परिभाषित किया जाता है जिसके कारण कोई क्षति एवं हानि नहीं होती, परन्तु जिसके परिणाम में क्षति और/अथवा संपत्ति की हानि संभावित है। इसका अर्थ यह भी हो सकता है कि यदि समय पर नियंत्रित नहीं किया जाता है तो एक बड़ी/छोटी घटना घटित हो सकती है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2012-13 से 2016-17 के दौरान एसएपी प्रणाली में परिसंपत्तियों/ड्रिलिंग सेवाओं के द्वारा प्रतिवेदित, पोतों से जुड़ी 22 निकटवर्ती चूक की घटनाओं में से, पोतों के द्वारा न्हावा सप्लाई बेस (एनएसबी) को केवल तीन मामलों की सूचना दी गई। पोत के द्वारा, पोत के टकराव और स्रोत से बहाव के ग्यारह मामले एनएसबी को सूचित नहीं किए गए थे और परिणामस्वरूप एनएसबी

पोतों को लगातार बेस को छुए बिना अपतट पर देखा गया था, जहां उनका सर्वेक्षण किया जाएगा। एक घटना देखी गई जिसमें 57 दिनों (मई, जून 2017) के लिए एक एएचटीएस को अपतटीय संपर्क में रखा गया और पोत के दोनों इंजनों की विफलता की सूचना के बाद इसे वापस लिया गया था।

ने उनको एसएपीईआरपी प्रणाली में दर्ज नहीं किया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएसबी परिसंपत्तियों /सेवाओं के द्वारा एसएपी में सूचित की गई घटनाओं को देखने के लिए अधिकृत नहीं था, फिर भी पोतों को उनके उपकरणों के परिशोधन अथवा घटनाओं पर की गई पूछताछ के बिना परिनियोजित किया जाना जारी रहा, जिससे अपतट प्रतिष्ठानों और पोतों पर लोगों की सुरक्षा से समझौता किया गया।

एक पोत के लिए गतिक स्थिति प्रणाली<sup>43</sup> (डीपी प्रणाली) की आवश्यकता थी जो विशेष रूप से परिचालन करते समय अपनी स्थिति को संभालने के लिए, जैसे बल्क कार्गो का लदान, जो अब लंबी अवधि के हैं और परिचालन के दौरान पोत की स्थिरता के लिए आवश्यक हैं। कंपनी ने पोत परिचालकों के साथ हुई बैठक में देखा था कि पोत अधिकारियों की ओर से किए गए अनुपयुक्त प्रबंधन अथवा डीपी प्रणाली एवं मुख्य इंजनों में खराबी के कारण अधिकतर घटनाएं घटित हुई थीं। डीपी प्रणाली/इंजनों/प्रक्षेपकों में खराबी, महत्वपूर्ण उपकरण होने के कारण, पोत के डाउनटाईम की माप करने के लिए अनुकूल थे और इसी कारण से क्षति की मरम्मत होने तक पोत करार से किराए पर

<sup>43</sup> गतिक स्थिति प्रणाली (डीपी) एक कम्प्यूटर नियमित क्रियाशील प्रणाली है जो अपने स्वयं के प्रोपेलन और प्रक्षेपकों का उपयोग करके स्वचालित रूप से एक पोत की स्थिति और शीर्ष को अनुरक्षित करने के लिए है। डीपी-1 प्रणाली में एक एकल नियंत्रण कम्प्यूटर और एक परिचालक होगा। डीपी-1 प्रणाली में, एकल खराबी के कारण स्थिति निर्धारण का दोष हो सकता है। डीपी 2 प्रणाली में, तीन कम्प्यूटर नियंत्रण और दो परिचालन केन्द्रों के माध्यम से अधिक अतिरिक्त प्रदान करने वाले अधिक मॉड्यूल हैं।

लिए गए दिन की दरें देय नहीं थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दूरवर्ती स्थान से पोत की सुरक्षित स्थिति की दूरस्थ रूप से निगरानी करने के लिए किसी भी सॉफ्टवेयर की अनुपस्थिति में, कंपनी पोत परिचालक की रिपोर्ट पर भरोसा करने के लिए बाध्य थी। इसलिए, घटनाओं के होने का जोखिम जैसे डीपी प्रणाली/इंजनों/प्रक्षेपकों की खराबी की रिपोर्ट नहीं की जा रही थी। इस खराबी के परिणाम में पोत के डाउनटाइम की गणना नहीं हुई और परिणामस्वरूप क्षति के परिशोधन तक पोत करार द्वारा किराए पर लेने वाले दिन की दर की वसूली नहीं हुई।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि कंपनी के द्वारा निम्नलिखित अनिवार्य सुरक्षा आवश्यकताओं का अनुपालन नहीं किया जा रहा था:

- यद्यपि समुद्री परिचालन नियमावली में अनुबंधित किया गया है कि डीपी 2 प्रणाली डीपी-1 की तुलना में अधिक विनिर्देशित थी, 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान पोतों को किराये पर लेने हेतु बोली मूल्यांकन मानदंड (बीईसी) को केवल डीपी-1 में आवश्यकताओं के रूप में बताया गया था।
- परिचालन नियमावली को संशोधित करके (2016) निर्धारित किया गया कि पोतों को डीपी 2 प्रणाली, को पूर्व आवश्यकता (2008) के अनुसार डीपी-1 प्रणाली का अनुपालन करना आवश्यक था।
- यद्यपि समुद्री परिचालन नियमावली विनिर्दिष्ट करती है कि 20-25 नॉट<sup>44</sup> विंड तक तथा तीन से चार मीटर की उच्च तरंग तक पोतों का परिचालन जारी रखना अपेक्षित था, कंपनी द्वारा दी गई निविदा में पोतों को किराए पर लेने हेतु शर्तें दस नॉट विंड और एक मीटर तरंग (अर्थात् समुद्र की तीन अवस्था) से कम आवश्यकता को निर्धारित किया गया है।

केवल जनवरी 2017 के दौरान तीन बड़ी घटनाएं (टीएजी-8, एससीआई-कुंदन और टैग-15) हुई थी इन दुर्घटनाओं के मुख्य कारण उपस्करों में खराबी (डीपी प्रणाली /इंजनों) और खराब प्रबंधन थे।

<sup>44</sup> केनॉट जो एक नॉटिकल प्रति घंटा या 1.852 किलोमीटर प्रति घंटे के बराबर गति की एक इकाई है।

यह पश्चिमी अपतट क्षेत्र में विपरीत प्रभाव डाल सकता है जहां मानसून का मौसम चार महीने तक रहता है।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि समुद्री परिचालनों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए कंपनी की परिचालन नियमावली में निर्धारित प्रक्रियाओं का अनुपालन निम्न दृष्टान्तों में नहीं किया गया:

- ओएसवी मानेक-1, बाहर खींचते समय, रिग की ओर बढ़ गया और रिग सागर लक्ष्मी के संपर्क में आ गया (24 अप्रैल 2013)। यद्यपि एनएसबी घटना से अवगत था, पोत को वापस नहीं लिया गया अपितु इनको परिनियोजित किया जाता रहा। आगामी तीन दिनों के अन्तर्गत, हांलाकि पोत (27 अप्रैल 2013) आपूर्तियां प्रदान करते समय वह अपने आप को संभाल नहीं सका और प्लेटफार्म से टकरा गया।
- प्लेटफार्म से टकराव की घटना में शामिल पोत (टीएजी-9) (5 जुलाई 2016) को जांच के लिए वापस नहीं लिया गया परन्तु नीलम प्रोसेस कोम्प्लेक्स के लिए स्टैण्डबाई के रूप में इनका परिचालन जारी रखा। पोत को उच्च जोखिम संभावित बीएलक्यू-1 के साथ गैस प्रसंस्करण परिसर (बीएलक्यू) पर परिनियोजित किया गया था यद्यपि समुद्री सुरक्षा प्रमुख ने एनएसबी के रेडियो कक्ष को प्रथम अवसर में से पोत को एनएसबी में वापस लेने का सुझाव दिया था।
- ओएसवी गारवेयर-111 ने आपूर्ति कार्य के दौरान नियंत्रण खो दिया और रिग सागर शक्ति से टकरा गया (मई 2012)। इसके

गैस प्लेटफार्म बीएलक्यू 2 पर कार्य करते समय (अगस्त 2017), पोत हालुल 27 डीपी प्रणाली के खराब होने के कारण नियंत्रण खो दिया और बाहर निकालने से पहले इसका प्लेटफार्म से संपर्क हो गया। घटना की पूछताछ चल रही है।

लिए ओएसवी में डीपी प्रणाली की अनुपलब्धता को जिम्मेदार माना गया, हालांकि कंपनी ने 2005 की बीएचएन घटना<sup>45</sup> के बाद (जब 22 लोगों ने अपना जीवन खो दिया) तब पोत की आपूर्ति/किराए पर रखने के लिए अपनी निविदाओं में अनिवार्य पात्रता मानदंड के रूप में डीपी प्रणाली की उपलब्धता निर्धारित की थी।

- रिग/प्लेटफार्म से टकराने/संपर्क में आने वाली घटनाओं को शामिल करते हुए, जिसको बड़ी दुर्घटना के रूप में सूचित किया जाना चाहिए था, उनको एसएपी में निकटवर्ती चूक के रूप में सूचित किया गया था।

प्रबंधन ने बताया (मई 2017/सितम्बर 2017) जो निम्न प्रकार है:

- निकटवर्ती चूक/घटनाओं की सूचना नहीं देने और मशीनरी /उपकरणों की विलम्ब से सूचना देने के कारण पोत मालिक काली सूची में डाले गए थे और इससे पोतों की रिपोर्टिंग में सुधार हुआ था। एनएसबी और परिसंपत्तियों द्वारा घटनाओं की रिपोर्टिंग में अन्तराल को निकट भविष्य में दूर किया जाएगा।
- नौ पीएसवी को प्रतिस्थापित करने हेतु अगली निविदा में डीपी 2 मानदंड के समावेश का निर्णय लिया गया था। समुद्री परिचालन नियमावली का पालन करने के लिए सभी परिचालकों को उपयुक्त विनिर्देश जारी किये गए थे।
- कंपनी ने पोत कर्मचारियों के कौशल स्तर में सुधार के लिए अपतट विशिष्ट प्रशिक्षण प्रारंभ करने के लिए नौ-परिवहन महानिदेशक से निवेदन किया था।
- भविष्य में संपर्क की घटनाओं को उचित वर्गीकरण के साथ बड़ी घटना के रूप में रिपोर्टिंग सुनिश्चित की जाएगी।

लेखापरीखा ने अनुशंसा की कि आपूर्ति पोतों की स्थिरता सुनिश्चित करने के लिए तकनीकी शर्तों को पूरा करने के लिए संविदात्मक शर्तों को संशोधित किया जा सकता है।

<sup>45</sup> 2005 में, एक पोत बीएचएन प्लेटफार्म से टकरा गया जिसके कारण एक बड़ी दुर्घटना हुई जहां सम्पूर्ण प्लेटफार्म जल गया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और कार्यान्वयन हेतु सिफारिशों पर विचार करने के लिए सहमत था। एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2017) के दौरान प्रबंधन ने यह भी बताया कि सुरक्षा पहलुओं को ध्यान में रखते हुए पोतों की आपूर्ति के लिए बोली दस्तावेजों में किए जाने वाले परिवर्तनों के अध्ययन और सुझाव हेतु एक समिति गठित की गई थी। मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया और कंपनी को प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और अभिरक्षा को शामिल करते हुए नियमों और अधिनियमों के सभी सांविधिक अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए निदेशित किया गया था (दिसम्बर 2017)।

## 7.2 समुद्री पोत परिचालनों में चयनात्मक दिशानिर्देशों को अपनाने के कारण सुरक्षा से समझौता

कंपनी ने, जुलाई 2005 में बोम्बे हाई नार्थ क्षेत्रीय (बीएचएन) घटनाओं के बाद अपतट प्लेटफार्मों/प्रतिष्ठानों के निकट पोतों के परिचालनों की सुरक्षा पर यूनाइटेड किंगडम अपतट परिचालक संघ (यूकेओओए) द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों<sup>46</sup> को अपनाया था। दिशानिर्देश आपातकालीन प्रतिक्रिया पर और बचाव पोत (ईआरआरवी) परिचालकों और अपतट प्रतिष्ठानों पर स्टैंडबाई कार्य पर पोतों की उपयुक्तता का निर्धारण करने के लिए करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों को मार्गदर्शन प्रदान करते हैं। पीएनजी (एसओओ) नियमावली के संबंध में ओआईएसडी द्वारा जारी की गई मार्गदर्शन टिप्पणी के अनुसार, आपातकालीन प्रतिक्रिया तैयारियों हेतु अतिरिक्त पोतों की क्षमता को बचाने के उपाय, निकास और बचाव विश्लेषण के आधार पर निर्णय लिया जाना चाहिए और निर्णय लेते समय, तेल एवं गैस यूनाइटेड किंगडम की आपातकालीन प्रतिक्रिया और बचाव पोत प्रबंधन और सर्वेक्षण दिशानिर्देशों का पालन किया जाना चाहिए था।

<sup>46</sup>यूकेओओए दिशानिर्देश ऑयल और गैस यूके और आपातकालीन प्रतिक्रिया और बचाव पोत संघ (ईआरआरए) के द्वारा संयुक्त रूप से जारी किए जाते हैं।

दिशानिर्देशों ने ईआरआरवी को विभिन्न समूहों में प्रतिष्ठापन के आधार पर परिसीमित किया, जैसा कि तालिका 7.1 में दर्शाया गया है।

**तालिका 7.1 : यूकेओओए आवश्यकताएं**

प्रतिष्ठापन के प्रकार		आवश्यकता की प्रकृति
<b>समुह क</b>	श्रमबल की बड़ी संख्या द्वारा स्थापित प्रतिष्ठापन (300 से अधिक)	बची हुई सीटों की संख्या, सुविधाओं की क्षमता, पानी के लिए टैंक क्षमता, पुर्नप्राप्ति क्षेत्र का आकार, स्वच्छता क्षेत्र, भोजन और पानी प्रावधान के संबंध में मात्रात्मक अनुबंधों से संबंधित अतिरिक्त आवश्यकताओं को पूरा किया जाना चाहिए।
<b>समुह ख</b>	मानक ईआरआरवी	सभी आवश्यकताओं को पूरा किया जाए। अधिकांश ईआरआरवी।
<b>समुह ग</b>	श्रमबल की छोटी संख्या द्वारा स्थापित प्रतिष्ठापन (20 तक)	विशेष रूप से उल्लिखित उन अपवादों के अलावा समुह ख के लिए सभी आवश्यकताओं को पूरा किया जाए।

कंपनी द्वारा पोतों को किराए पर लेने के लिए संविदा के तकनीकी विनिर्देश निर्धारित करते हैं कि अपतट प्रतिष्ठानों (समुह ग) के स्टैण्डबाई कार्य हेतु यूकेओओए दिशानिर्देशों की अनिवार्यता का अनुपालन करना चाहिए। लेखापरीक्षा में देखा गया कि कंपनी के प्रतिष्ठापन (प्लेटफार्म, स्वामित्व वाले और किराए पर लिये रिगों) किसी भी दिए गए समय पर 20 से अधिक व्यक्तियों द्वारा संचालित किए गए थे। अतः यह अपेक्षित था कि प्रतिष्ठानों के निकट स्टैण्डबाई कार्य करने वाले पोत को समुह ख की अनिवार्यताओं को पूरा करना आवश्यक था। हालांकि, कंपनी ने अपने स्वामित्व वाले नए ओएसवी और करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों के लिए समुह ग अनिवार्यताएं निर्धारित की जो केवल 20 व्यक्तियों को कवर कर सकता था।

इसके अतिरिक्त, संविदा की प्रमुख शर्तों का खण्ड 25 में (खोज और बचाव) पर निर्धारित किया गया कि "स्टैण्डबाई कार्य" अपतट प्रतिष्ठानों (समुह ग) हेतु यूकेओओए दिशानिर्देशों और पोत कार्गो जहाजों के लिए 2001 के समुद्री संधिपत्र समुद्र में जीवन की सुरक्षा (एसओएलएस) की अनिवार्यताओं का अनुपालन किया जाना चाहिए। ओआईएसडी दिशानिर्देशों/पीएनजी नियमावली के उल्लंघन में, जिनका उपरोक्त सुरक्षा

अनिवार्यताओं को पूर्णरूप से अनुपालन अनिवार्य था। कंपनी ने करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों से केवल चयनित अनुपालन<sup>47</sup> की मांग की थी।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि यूकेओओए दिशानिर्देशों के अनुसार एक ईआरआरवी को मूलभूत आवश्यकताएं पूर्ण करनी चाहिए, वह यह कि पोत पानी से बचाने या व्यक्तियों को वापस लाने और उनको चिकित्सा सहायता प्रदान करने में सक्षम होना चाहिए, सुरक्षित स्थान पर कार्य करना और प्रासंगिक प्रतिष्ठानों में आपातकालीन प्रतिक्रिया योजना के अनुसार घटनास्थल समन्वय प्रदान करना। पर्याप्त आपातकाल उर्जा, बची हुए लोगों को सहायता और दो तेजी से बचाव करने वाले विमान नौका उपस्कर आदि हेतु यूकेओओए दिशानिर्देश प्रदान किए गए हैं। हालांकि इस प्रकार की आवश्यकताएं कंपनी से किए गए पोत चार्टर समझौतों में अनिवार्य नहीं थे।

यूकेओओए अनुपालन स्वतंत्र प्रमाणीकरण सुरक्षा आवश्यकताओं के अनुपालन को सुनिश्चित करने की एक पद्धति थी। कंपनी ने अपने स्वामित्व वाले नए ओएसवी के विनिर्माण हेतु तकनीकी विनिर्देशों में कंपनी द्वारा निर्धारित किया था (अक्टूबर 2009) कि स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए तीन विनिर्दिष्ट अपवादों के अलावा यूकेओओए की आवश्यकताओं के अनुसार पोत समर्थ होने चाहिए, ओएसवी द्वारा यूकेओओए ईआरआरवी सर्वेक्षण दिशानिर्देशों के अनुपालन में स्वतंत्र सर्वेक्षक के द्वारा जांच की गई थी और उस आशय का एक प्रमाणपत्र प्राप्त किया गया था। हालांकि, करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों के मामले में, स्वयं के नए पोतों के मामले में एक स्वतन्त्र एजेंसी के द्वारा सर्वेक्षण किए गए और प्रमाणित किए गए स्टैण्डबाई पोत की प्रयोजन स्थिति के लिए योग्यता प्राप्त करने के बजाय कंपनी ने निविदा दस्तावेज में ठेकेदार की स्वयं घोषणा को स्वीकार किया था।

<sup>47</sup> आपात स्थिति के दौरान चालक दल की पहचान के लिए हाथ की पट्टियां, वेस्टकोट आदि, जैसे प्रावधान समुद्र की ओर से जहाज में चढ़ने के लिए प्रावधान, बचे लोगों के लिए अस्थाई शरण, जीवन रक्षक पेटी, अलार्म और सिग्नलिंग लैंप/सर्च लाइट, चिकित्सक वस्तुसूची आदि तथा तीव्र बचाव बार्ज का प्रावधान।



प्रबंधन का जवाब (जून 2017) निम्न प्रकार है:

- यूकेओओए दिशानिर्देश, व्यापक दिशानिर्देश थे और कंपनी सुरक्षा से समझौता किए बिना अपनी परिस्थितियों के अनुसार यूकेओओए दिशानिर्देशों का पालन कर रही थी। इसके अतिरिक्त, ईआरआरवी के रूप में पोत विशेष रूप से किराए पर नहीं लिये गए थे परन्तु रक्षित आपातकालीन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अतिरिक्त विशिष्टताओं जैसे फाई-फाई, एसओएलएस/यूकेओओएके अनुपालन के साथ आपूर्ति कर रहे थे। अति आपात स्थिति के मामले में उनसे निपटने के लिए कंपनी के द्वारा एमएसवी परिनियोजित किये गए थे।
- लेखापरीक्षा टिप्पणियों के अनुसार, प्रतिष्ठानों के निकट स्टैण्डबाई कार्य करने के लिए पोतों के पास प्रतिष्ठानों की क्षमता के बराबर या उससे अधिक क्षमता होनी चाहिए, जो 300 या इससे अधिक संख्या में स्थानान्तरित करते हो। ऐसी संख्या के लिए, केवल यात्री पोत किराए पर रखने आवश्यक थे, जो वास्तविक मामले में नहीं किया गया था। आपात स्थिति के मामले में एक से अधिक पोत परिनियोजित किये गये हैं तथा इसलिए समूह ग की आवश्यकताएं इस प्रयोजन को पूर्ण करती हुई दिखाई दे रही थी।
- तीसरे पक्ष के निरीक्षण के माध्यम से अनुपालन को सुनिश्चित करने के बाद करार द्वारा किराए पर लिए गए पोत स्वीकार किये गए थे।

निम्न परिपेक्ष्य में प्रबंधन के उत्तर को देखना आवश्यक है:

अतिरिक्त पोतों के लिए ऐसी शर्तों से हटने पर विशिष्ट अनुमोदन की अनुपस्थिति में, निर्धारित शर्तों के चयनात्मक अनुपालन से कंपनी को पीएनजी (एसओओ) नियमावली का अनुपालन नहीं होने के जोखिम से अवगत कराया गया था। तथ्य यह है कि अपने स्वामित्व वाले पोतों की तुलना में करार द्वारा किराए पर लिए गए पोतों को अनुपालन की निर्धारित शर्तों में छूट दी गई थी।

निकास सम्मेलन के दौरान (अक्टूबर 2017), प्रबंधन ने सुनिश्चित किया था कि किराए पर लिए गए पोतों को अपने स्वामित्व वाले पोतों हेतु कंपनी को समान मानदंडों का अनुपालन करना आवश्यक होगा और आंतरिक समिति की सिफारिशों के आधार पर सुरक्षा पहलुओं को देखते हुए, उपयुक्त प्रावधानों को बोली दस्तावेजों में शामिल किया जाएगा।

लेखापरीक्षा अनुशंसा करता है कि कंपनी यूकेओओए नियमावली के द्वारा बनाए गए बचाव और आपातकालीन प्रतिक्रिया मानकों का पूर्ण अनुपालन सुनिश्चित कर सकती है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा की अनुशंसा को स्वीकार किया और प्रतिष्ठानों की सुरक्षा और अभिरक्षा को शामिल करते हुए नियमों और अधिनियमों के सांविधिक अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए (दिसम्बर 2017) कंपनी को निदेशित किया।

### 7.3 एनएसबी में सुरक्षा और अभिरक्षा की पर्याप्तता

एनएसबी तीन ओर से समुन्द्र से और दक्षिणी ओर से न्हावा गांव से घिरा हुआ है इसे श्रेणी 'ए' सुरक्षा संवेदनशील स्थल<sup>48</sup> के रूप में वर्गीकृत किया गया और आधिकारिक गोपनीयता अधिनियम, 1923 के तहत निषिद्ध क्षेत्र घोषित किया गया है। हालांकि लेखापरीक्षा ने (जून 2017) एनएसबी में निम्नलिखित सुरक्षा खामियों को देखा।

#### अग्नि शमन के उपाय:

- उपलब्ध चार अग्नि जल पंपों में से, दो पंप मई 2011 से उपयोग से बाहर किए जाने की प्रक्रिया में थे और ये प्रतिस्थापित किये जाने शेष थे।
- सुरक्षा दिशानिर्देशों और ओआईएसडी विनियमों के तहत आवश्यक एनएसबी में अग्निशमन परिचालन हेतु सक्षम जल आपूर्ति नेटवर्क नहीं था। सक्षम जल

<sup>48</sup> आधिकारिक गोपनीय अधिनियम, 1923 के अनुसार (वर्गीकरण के लिए सुझाया गया मॉडल) मापदंडों/मानदंडों में 60 से अधिक अंक वाले प्रतिष्ठानों को ए के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। यह महत्वपूर्ण प्रतिष्ठानों को प्रभावी सुरक्षा और अभिरक्षा प्रदान करने के लिए एक बोली में औद्योगिक सुरक्षा योजनाकारों के लिए एक मार्गदर्शन के रूप में उपयोग किया जाता है।

आपूर्ति नेटवर्क को संस्थापित करने का प्रस्ताव (दिसंबर 2015) प्रारंभिक अवस्था में था (जुलाई 2017)।

- जलबंध में पानी के नलों की अपर्याप्त संख्या थी और पानी के नल में पानी का दबाव ओआईएसडी मानक के अनुसार नहीं था।

#### सुरक्षा के मुद्दे:

- एनएसबी की चारदीवारी अनेक स्थानों पर क्षतिग्रस्त स्थिति में थी और जलबंध के दूरतम पूर्वोत्तर भाग में कोई दीवार मौजूद नहीं थी जो अनाधिकृत प्रवेश करने वालों से होने वाले सुरक्षा खतरों के आधार को उजागर करता है।
- गश्त पटरियां निर्माणाधीन हैं। एनएसबी के शुरूआती आठ वॉच टावरों में से केवल चार का पुननिर्माण किया गया था।
- एनएसबी जेट्टी के समुद्री वाटर फ्रंट पर दो नाइट कैमरे संस्थापित किए गए थे। जबकि महाराष्ट्र पुलिस द्वारा पाँच नाइट कैमरे की सिफारिश की गई थी (मई 2017)।
- एनएसबी में सुरक्षा, केंद्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सीआईएसएफ) द्वारा प्रबंधित थी। 166 संस्वीकृत श्रमबल हेतु, केवल 138 सीआईएसएफ जवान परिनियोजित किए गए थे। (मई 2017)।

प्रबंधन/मंत्रालय ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया था (सितंबर/दिसंबर 2017) और बताया कि एनएसबी की अभिरक्षा और सुरक्षा में सुधार के लिए आवश्यक कार्रवाई प्रारंभ की जाएगी।

#### 7.4 श्रमबल के मुद्दे

कंपनी (मैसर्स आई मॉरीटाईम) ने ओ एंड एम ठेकों के तहत स्वामित्व वाले पोतों के साथ साथ करार द्वारा किराए पर लिए पोतों के सापेक्ष लाभों का अध्ययन करने के लिए सलाहकार नियुक्त किए जिसने ओएनजीसी में पोतों से संबंधित कार्यनिर्वाह क्षमता को विकसित करने के लिए समुद्री पेशेवरों की एक कोर टीम बनाने की अनुशंसा की थी।

जो ओ एंड एम ठेकेदारों द्वारा प्रदान की गई सेवा की गुणवत्ता की बेहतर निगरानी सुनिश्चित करेगा और किराए पर लिए गए पोतों के लिए ओएनजीसी द्वारा परिभाषित मानकों का पालन सुनिश्चित करेगा। लेखापरीक्षा में देखा गया कि जुलाई 2017 तक, मुंबई में केवल तीन कार्यकारी समुद्री संवर्ग थे। इसमें से दो समुद्री सुरक्षा में और एक कार्यकारी को मरम्मत और रखरखाव अनुभाग में तैनात किया गया था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया (सितंबर 2017) और इस बात पर सहमत हुआ कि इस संबंध में उसका हस्तक्षेप आवश्यक था।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कंपनी ओ एंड एम ठेकेदारों द्वारा प्रदत्त सेवा की गुणवत्ता का प्रभावी पर्यवेक्षण और किराए पर लिए गए पोतों हेतु लागू संविदात्मक प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए पोत संबंधित कार्यनिर्वाह-क्षमता वाले समुद्री व्यवसायिकों का एक संवर्ग बना सकती है।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा सिफारिश को स्वीकार किया और कंपनी को ओ एंड एम ठेकेदारों के द्वारा प्रदान की गई सेवा की गुणवत्ता की निगरानी हेतु समुद्री पेशेवरों को शामिल करते हुए पर्याप्त श्रमबल तैनाती करके अपतट परिचालनों को मजबूत करने के लिए निर्देशित किया (दिसंबर 2017)।

## 7.5 समुद्री लौजिस्टिक्स परिचालनों में पर्यावरण के मुद्दे

कंपनी की कॉर्पोरेट पर्यावरण नीति में उल्लेख किया गया है कि अपने परिचालनों में खतरनाक पदार्थों को उपयोग से हटाने के लिए ठोस कदम उठाए जाएंगे और कचरे के उत्सर्जन को कम से कम करने, कमी जारी रखने और लागू नियमों का पालन करते हुए पर्यावरणीय रूप से सुरक्षित तरीके से कचरे का निपटान करने के लिए कंपनी अत्यंत सावधानी बरतेगी।

### 7.5.1 समुद्री किनारे पर पर्यावरण प्रबंधन

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एनएसबी ने 2012 से भंडार सुविधाओं के लिए और 2010 से कीचड़ संयंत्र परिचालनों के लिए महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एमपीसीबी) से

'प्रचालन करने की सहमति' से संबंधित अनुमति प्राप्त नहीं की गई थी। सांविधिक विनियमों के अनुपालन के अनुसार एनएसबी द्वारा कचरा निपटान की उचित प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया था। एमपीसीबी ने एनएसबी द्वारा लागू कीचड़ संयंत्र के विस्तार के लिए सहमति को अस्वीकार करते हुए एक कारण बताओ नोटिस जारी किया (अप्रैल 2016)। कंपनी की ओर से इस संबंध में कोई सुधारात्मक कार्रवाई प्रारंभ नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, गुणवत्ता आश्वासन मानक और आईएसओ/ओएचएसएस प्रमाणपत्र<sup>49</sup> केवल अप्रैल/सितंबर 2014 तक वैध थे।

प्रबंधन ने अपने जवाब में बताया (अक्टूबर 2017) कि एमपीसीबी, एनएसबी के भीतर तीन इकाईयों को दिए गए पृथक लाइसेंस का समामेलित करना चाहती थी और सभी लाइसेंसों के लिए 2016 में फीस के भुगतान किए गए थे। आईएसओ प्रमाणपत्र नवीकृत भी किये गए थे।

लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की कि कंपनी यह सुनिश्चित कर सकती है कि सांविधिक प्रावधानों और प्रासंगिक पर्यावरणीय नियमावली के अनुसार परिचालन हेतु आवश्यक पर्यावरणीय अनुमोदन प्राप्त किए जाएं।

मंत्रालय ने कंपनी को पर्यावरण को नियंत्रित करने वाले कानूनों, नियमों और विनियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए निदेशित किया (दिसंबर 2017)।

#### 7.5.2. अपतट सुविधाओं के कारण कचरे/अपशिष्ट का बैकलॉड

कचरे के निपटान के लिए एनएसबी को भेजने से पहले कचरे को खतरनाक, गैर-खतरनाक, बायोडिग्रेडेबल और नॉन-डिग्रेडेबल श्रेणियों में रिगों/प्लेटफार्म द्वारा स्रोत पर अलग नहीं किया गया था। इससे समुद्र तट पर कचरे को पृथक करना अव्यवहारिक हो गया। लेखापरीक्षा को स्पष्ट संकेत नहीं दिया कि पूर्वी अपतट पर परिनियोजित रिगों के द्वारा उपरोक्त श्रेणियों में निपटान के लिए एनएसबी को भेजने से पहले कचरा अलग किया गया था।

<sup>49</sup> गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली, पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली (ओएसओ) और व्यावसायिक स्वास्थ्य तथा सुरक्षा प्रबंधन प्रणाली (ओएचएसएस)।

कंपनी ने अपशिष्ट प्रबंधन पर व्यापक दिशानिर्देश जारी किए थे (2009)। आंतरिक समिति ने यह भी सिफारिश की थी कि औद्योगिक कचरे के निपटान के लिए एसओपी को विकसित किया जाना था। हालांकि, लेखापरीक्षा अनुपालन की पुष्टि नहीं कर सका, क्योंकि दिशानिर्देश पता लगाने योग्य नहीं थे और एसओपी तैयारी के तहत था। कंपनी अपतट कचरे के निपटान से संबंधित खतरनाक अपशिष्ट (प्रबंधन, निपटान और परिसीमा पर आवागमन) नियमवाली 2008 के अनुपालन पर आश्वासन देने के लिए कोई सहायक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं कर सकी।

प्रबंधन ने अपने जवाब में (अक्टूबर 2017) बताया कि एसओपी की तैयारी चल रही थी। लेखापरीक्षा में अनुशंसा की गई कि कंपनी यह सुनिश्चित कर सकती है कि कचरे को अपतट के स्रोत पर पृथक किया जाए और खतरनाक सामग्री से निपटान के लिए एक एसओपी भी विकसित किया जाए।

मंत्रालय ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया।

## 7.6 अपतट लॉजिस्टिक्स समुह (समुद्री) के मुख्य कार्यकारियों के लिए लक्ष्य (एसएएल) निर्धारण माध्यम से प्रबंधन नियंत्रण

सेवा स्तर करार (एसएएल) एक दस्तावेज है जो न्यूनतम निष्पादन मानदंड निर्धारित करता है जो एक सेवा प्रदाता उपयोगकर्ता को उपलब्ध कराने के लिए प्रतिबद्ध है। एसएएल में संबंधित उपयोगकर्ता (ऐसेट/बेसिन के प्रबंधक) और सेवा प्रदाताओं (सेवाओं के प्रमुख) की गतिविधियां और जवाबदेही को शामिल किया गया और इसे निष्पादन ठेके (पीसी) का हिस्सा बनाया गया।

### 7.6.1 ऐसेट/बेसिन/प्लाट और अपतट लॉजिस्टिक्स के बीच एसएएल का कार्यान्वयन

अपतट लॉजिस्टिक्स समुह के मामले में, निष्पादन ठेके से तीन माह पूर्व कार्यकारी निदेशक (मुख्य अपतट लॉजिस्टिक्स) के साथ ऐसेट/बेसिन/प्लाट प्रबंधकों के मध्य एसएएल को प्रारंभ किया गया। दोनों उपयोगकर्ता और सेवा प्रदाताओं को प्रतिबद्ध गतिविधियों की निष्पत्ति की संयुक्त रूप से समीक्षा करने और प्रत्येक तिमाही के लिए

संयुक्त समीक्षा रिपोर्ट निष्पादन प्रबंधन बेंच मार्किंग समुह (पीएमबीजी) को प्रस्तुत करने और ईसी को प्रस्तुत करना आवश्यक था।

2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान की लेखापरीक्षा में निष्पादन मूल्यांकन प्रणाली की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

#### 7.6.1.1 पश्चिमी अपतट

- पोत की उपलब्धता हेतु वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लिए 84 प्रतिशत का लक्ष्य सितंबर 2011 माने गए 92 प्रतिशत के वास्तविक स्तर से कम स्तर पर परामर्शदाताओं द्वारा नियत किया गया था। इन लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक आंकड़े सर्वदा अधिक थे।
- रिगों के प्रतीक्षा समय के लिए लक्ष्य जो अधिकतम महत्व (13-15 प्रतिशत) रखते थे, वो पिछले वर्ष की वास्तविक उपलब्धियों से प्राप्त नहीं हुए। ऐसेट/बेसिनों ने पोतों की समय पर अननुपलब्धता के कारण रिगों की निष्क्रियता पर बार-बार चिंता व्यक्त की गई थी। इस प्रकार लक्ष्य की प्राप्ति और परिचालन हेतु अधिक, पोतों को इस प्रमुख निष्पादन संकेतक (केपीआई) के तहत 'उत्कृष्ट' रेटिंग देना लक्ष्य निर्धारण में कमी का संकेत था।
- बल्क कार्गो को छोड़कर सुर्पद किया गया कार्गो केवल डेक उपयोगिता के लिए माना गया था जो कुल कार्गो का 90 प्रतिशत से अधिक बनाता था डेक स्पेस का उपयोग भी ठेका संबंधी शर्तों के अनुरूप नहीं था और पिछले वर्ष की प्राप्ति से कम था।
- परिवहन की लागत पर केपीआई को नियत करने में, स्टैण्डबाई कार्य, डाउनटाइम और रिग गतिविधि को छोड़कर (जो पोतों के कुल घंटों का 70 प्रतिशत माना गया था) केवल आपूर्ति कार्य पर वहन की गई लागत को माना गया था।
- आवर्तन से बाहर<sup>50</sup> के लिए केपीआई का पिछले वर्ष के आंकड़ों से कोई लिंक नहीं था। इस केपीआई के तहत समुद्री लॉजिस्टिक्स सेवाओं को 'सर्वश्रेष्ठ' रेटिंग प्राप्त हुई, हालांकि, किराए पर लिए गए पोतों की तुलना में स्वामित्व वाले पोत पर्याप्त डाउनटाइम पर थे।

<sup>50</sup> पूंजीगत मरम्मत नवीनीकरण, आपातकालीन स्थल जहाजघाट निरीक्षण आदि के कारण स्वामित्व वाले पोतों हेतु समय उपलब्ध नहीं था।

प्रबंधन ने बताया (जून/सितंबर 2017) कि प्रत्येक केपीआई के तहत अवरोधों/परिसीमाओं को ध्यान में रखते हुए लक्ष्य आशावादी स्तरों पर रख गये थे। पुराने समुद्रीका श्रृंखला पोतों के परिचालन को ध्यान में रखते हुए पोतों की उपलब्धता लक्ष्य 84 प्रतिशत पर रखी गई थी, जिनकी उपलब्धता कम थी। 2017-18 में, निष्पादन ठेके (पीसी) में पोतों की उपलब्धता हेतु लक्ष्य में 95 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। पोतों की अनुपलब्धता के कारण रिग प्रतिकक्षा के लिए केपीआई के लक्ष्य अधिक चुनौतीपूर्ण होने चाहिए। पोतों की स्थिरता जैसे तकनीकी कारणों और अपतट प्रतिष्ठानों पर बल्क कार्गो की मांग के कारण सभी पोतों में 100 प्रतिशत बल्क कार्गो ले जाना विवेकपूर्ण नहीं था। प्रबंधन ने बताया कि कोई इष्टतम लागत जांच नहीं की गई थी। परिवहन की लागत में केपीआई को शामिल करने के लिए रक्षित और रिग परिचालन लागत का प्रस्ताव किया जाएगा। 'आवर्तन से बाहर' केपीआई पर, प्रबंधन ने उत्तर दिया कि वार्षिक सर्वेक्षणों, निवारक अनुरक्षण, सांविधिक अनिवार्यताओं आदि के आधार पर लक्ष्य नियत किये गए थे। यह भी आश्वासन दिया गया था कि लेखापरीक्षा सुझावों को दर्शाने के लिए ड्राई-डॉक स्थल और निष्पादन अनुरक्षण में सुधार किया जाएगा।

#### 7.6.1.2 पूर्वी अपतट

अपतट लॉजिस्टिक्स समुह, मुम्बई के पीसी ने पूर्वीय अपतट (ईओए) पर समुद्री लॉजिस्टिक परिचालनों (पोतों की उपलब्धता के अलावा) के निष्पादन का मूल्यांकन नहीं किया था। इसे ईओए के पीसी में भी शामिल नहीं किया गया था। इस प्रकार, पूर्वीय अपतट पर समुद्री परिचालन की निगरानी पीसी तंत्र के माध्यम से नहीं की जा रही थी।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई और सितंबर) कि ईओए अपने स्वामित्व पर चल रहा था और अपने स्वयं के संसाधनों का प्रबंधन करने की क्षमता नहीं थी और पश्चिमी अपतट की स्थापित परिसंपत्तियों हेतु एक समान सेवा स्तर करार (एसएलए) की अपेक्षा करना औचित्यपूर्ण नहीं था; केएसबी को रिगों और पोतों दोनों के क्षेत्रीय परिचालनों को आहार प्रबंधन का कार्य दिया गया था जबकि ड्रिलिंग सेवाएं, मुम्बई और अपतट लॉजिस्टिक्स



समूह (ओएलजी) रिग को परिनियोजित और पोत आवंटन को परिकल्पित और नियोजित कर रहा था।

उत्तर को अपतट गतिविधियों में अभिवृद्धि और ईएओ में परिचालनों के पैमाने और सेवा स्तर करार के लिए परिणामी अपेक्षाओं के दृष्टिकोण से देखा जाए।

#### **7.6.2. निष्पादन ठेके (पीसी) और मुख्य कार्यकारी के विशिष्ट लक्ष्यों के बीच संबद्धता का अभाव**

निष्पादन से संबद्ध प्रोत्साहन का कंपनी की एचआर नियमावली के अनुसार लक्ष्य पूर्ति से सीधा संबंध होना चाहिए। पीएमबीजी ने कार्यकारी समिति (ईसी) को प्रस्ताव दिया था (नवंबर 2008) कि नियत समय में प्रोत्साहन तय करने के लिए निष्पादन ठेके के कार्यसम्पादन पर विचार किया जाना चाहिए। यह ईसी द्वारा विधिवत रूप से अनुमोदित था। अप्रैल 2009 में, ईसी आशा करती है कि केपीआई को 2009-10 के लिए पीसी के संबंध में समग्र समझौता ज्ञापन के लक्ष्यों से जुड़ा होना चाहिए और पीआरपी संरचना के तैयार होने के बाद अंततः प्रदर्शन से संबंधित भुगतान (पीआरपी) होना चाहिए।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि, पीआरपी की संगणना के लिए व्यक्तियों द्वारा प्रस्तावित स्वीकार्य केपीआई निष्पादन ठेके (PC) और समग्र समझौता ज्ञापन (MOU) लक्ष्यों को संरेखित करने वालों के बजाय तत्कालीन नियंत्रण अधिकारी द्वारा अनुमोदित थे।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई/सितंबर 2017) कि मुख्य अधिकारियों (जीएम और ओएलजी में उपरोक्त) के पीआरपी के लिए केपीआई वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए ओएलजी के पीसी के साथ संरेखित किए गए थे।