



अनिल कुमार विश्वकर्मा

26/11 के पश्चात् भारतीय तटीय सुरक्षा प्रबन्धन: भारतीय तटरक्षक

शोध अध्येता- रक्षा एवं सत्रातजिक अध्ययन विभाग, दीनदयाल उपाध्याय गोरखपुर विश्वविद्यालय, गोरखपुर (उ०प्र०) भारत

Received-19.01.2024, Revised-25.01.2024, Accepted-30.03.2024 E-mail: aaryavart2013@gmail.Com

साक्षरंशः 26/11 की घटना जो भारतीय राष्ट्रीय सुरक्षा की दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण थी। जिसने देशहित की सामुद्रिक सुरक्षा प्रबन्धन पर एक बड़ा प्रश्नचिह्न लगा दिया। इस घटना के बाद भारतीय नीति निर्धारकों एवं सुरक्षा विशेषज्ञों ने सामुद्रिक सुरक्षा की सुदृढ़ व्यवस्था बनाने पर विशेष जोर (बल) दिया। फलस्वरूप सुन्नमण्यम समिति का गठन किया गया। ताकि सुरक्षा सम्बन्धी कमियों को धिन्हित किया जा सके और इसके उपरान्त एक समग्र तटीय सुरक्षा प्रबन्धन तंत्र का विकास किया जा सके, जिससे कि भारत की मुख्य भूमि की सुरक्षा आगे के वर्षों में सुनिश्चित किया जा सके।

कुंजीभूत शब्द- भारतीय नौसेना, तटीय सुरक्षा, प्रबन्धन, तटरक्षक, सामुद्रिक सुरक्षा, आसूचना तंत्र, कमेटी।

भारतीय तटरक्षक- सितम्बर 1974 में श्री के०एफ० रूस्तमजी की अध्यक्षता में समुद्र में तस्करी की समस्याओं से निपटने और तटरक्षक जैसे संगठन की स्थापना करने के लिए एक समिति का गठन किया गया। समुद्री क्षेत्र अधिनियम 1976 में भारत के प्रादेशिक जल, महाद्वीपीय शेल्फ, अन्यन्य आर्थिक क्षेत्र अधिनियम किया। 19 अगस्त 1978 को एक स्वतंत्र सशस्त्र बल के रूप में संसद द्वारा तटरक्षक अधिनियम 1978 के अन्तर्गत भारतीय तटरक्षक की स्थापना की गयी। इसका मुख्यालय नई दिल्ली में स्थित है। क्षेत्रीय कार्यालय गांधीनगर (गुजरात), मुम्बई, चेन्नई, कोलकाता और पोर्ट ब्लेयर में स्थित पाँच क्षेत्रीय मुख्यालयों द्वारा निष्पादित किये जाते हैं। इसके अलावा रणनीतिक स्थानों पर 42 आईसीजी स्टेशन हैं।

26/11 के पश्चात् तटीय सुरक्षा प्रबन्ध- तटीय सुरक्षा विषय पर राष्ट्रीय प्रयासों की चर्चा करे तो वास्तविक रूप से सन् 1993 और 2008 के मुम्बई आतंकवादी हमलों के पश्चात् तटीय सुरक्षा, बन्दरगाहों की सुरक्षा तथा सामुद्रिक हितों की सुरक्षा हेतु अनेकों आवश्यक कदम उठाये गये। जिनमें त्रिस्तरीय निगरानी प्रणाली, तटीय पुलिस बल, और विशेष तटीय सुरक्षा बलों का गठन किया गया। साथ ही सुरक्षा हेतु अत्याधुनिक नवीन तकनीकी जागरूकता अभियान चलाये गये। आज कई स्तरों पर तटीय सुरक्षा के सुदृढ़ीकरण की दिशा में केन्द्र व राज्य सरकार द्वारा संयुक्त रूप से राष्ट्रीय प्रयास किये जा रहे हैं। 26/11 की घटना के कुछ ही समय में तटरक्षक ने अपनी क्षमता लगभग दोगुनी कर ली। भारतीय तटरक्षक अब दुनिया के सबसे बड़े तटरक्षकों में से एक है।¹ लगभग 200 जहाजोंध्रकापटों और 100 विमानों के बेड़े के साथ अपने विजन-2025 को भी सक्रिय रूप से आगे बढ़ा रहा है।²

भारत के पास लम्बी तटरेखा होने के कारण जिसकी निगरानी व सुरक्षा करना एक चुनौतिपूर्ण कार्य है। लम्बी तटरेखा, तटीय राज्यों, द्वीप समूहों और बन्दरगाहों की सुरक्षा के लिए भारत सरकार व राज्य सरकार द्वारा राज्य व केन्द्र स्तर पर सुरक्षा एजेंसियों व बलों का गठन किया गया है। जिसमें भारतीय नौसेना, सागर प्रहरी बल, मरीन पुलिस फोर्स, मार्कोस कमांडों, बी०एस०एफ० वाटर विंग और केन्द्रीय समुद्री पुलिस बल देश के तटीय सुरक्षा में प्रमुख हितधारक हैं।

तटीय सुरक्षा और अन्य एजेंसियों- समुद्री सुरक्षा बढ़ाने का सबसे प्रभावी तरीका सभी हितधारकों के बीच सुरक्षा की संस्कृति को विकसित करना। इसे बेहतर और नियमित प्रशिक्षण, व्याख्यानों, कार्यशालाओं और सेमिनारों के माध्यम से सुरक्षा मुद्दों के बारे में जागरूकता बढ़ाने, सुरक्षा मामलों पर बन्दरगाह प्रशासन और शिपिंग कम्पनियों के बीच अधिक बातचीत और सहयोग से हासिल किया जा सकता है।

नेटवर्क-केन्द्रित संचालन (एन०सी०ओ०)- एन०सी०ओ० सेंसर निर्णय निर्माताओं और निशानेबाजों के बीच परिचालन जानकारी के वास्तविक समय या लगभग वास्तविक समय के सुरक्षित आदान-प्रदान के साथ सभी इकाईयों की नेटवर्किंग को शामिल करता है। ताकि व्यापक क्षेत्र और सभी आयामों में तेजी से सटीक कार्यवाही को सक्षम बनाया जा सके। भारत के सन् 2013 में जीसैट-7 उपग्रह के प्रक्षेपण और परिचालन ने पूरे आईओआर में समुद्री कमान, नियंत्रण, संचार और एनसीओ क्षमताओं को बढ़ाया है। मल्टी प्लेटफार्म, मल्टी सेंसर डेटा पयूजन के लिए तकनीकों का अनुसरण किया जा रहा है। सूचना प्रबन्धन और विश्लेषण केन्द्र की स्थापना इस सम्बन्ध में एक बड़ा कदम रहा है।³

डेटाबेस का एकीकरण- समुद्र में जहाजों के बारे में जानकारी मुख्य रूप से राडार, आटोमेटिक आईडेंटिफिकेशन सिस्टम (एआईएस) और लॉन्ग रेंज आईडेंटिफिकेशन एण्ड ट्रैकिंग (एलआरआईटी) जैसे तकनीकी माध्यमों से प्राप्त की जाती है। अन्य स्रोतों से प्राप्त जानकारी किसी न किसी रूप में वर्तमान में कई समुद्री हितधारकों के पारस्परिक रूप से विशिष्ट डेटाबेस मौजूद है। सभी एजेंसियों को केन्द्रीय रूप से समन्वित सूचना साझाकरण नेटवर्क के माध्यम से अपने डेटाबेस को एकीकृत करने की जरूरत है। इससे अन्ततः समुद्री सुरक्षा को मजबूत करने के लिए आवश्यक समुद्री डोमेन जागरूकता का वांछित स्तर प्राप्त होगा।⁴

एण्टी-पाइरेसी बिल पारित करना- भारत समुद्री डकैती पर कई अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलनों में हस्ताक्षरकर्ता है। लेकिन इसके पास समुद्री डकैती के खिलाफ कोई विशिष्ट कानून नहीं है और समुद्री लुटेरों के खिलाफ मुकदमा चलाने के लिए आईपीसी के तहत भी कोई प्रावधान नहीं है। समुद्री डाकुओं को भारतीय नौसेनाध्तरक्षक द्वारा पकड़ा तो जा सकता है, लेकिन भारतीय अदालतों में मुकदमा चलाना मुश्किल हो जाता था। गृह मंत्रालय ने इस मुद्दे को उठाया रक्षामंत्रालय द्वारा एण्टी पाइरेसी बिल-2012 पेश किया गया। समिति ने सुझाव



दिया कि भारतीय आपराधिक कानून के साथ किसी भी टकराव से बचने के लिए कानून और न्याय मंत्रालय से परामर्श किया जाना चाहिए।¹

तटीय सुरक्षा को मजबूत करने के लिए राष्ट्रीय कमेटी- देश की तटीय सुरक्षा के सम्बन्ध में भारत सरकार द्वारा लिए गये विभिन्न निर्णयों के समय पर कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने और विभिन्न केन्द्रीय मंत्रालयों और एजेंसियों व तटीय राज्य सरकारों केन्द्रशासित प्रदेशों के बीच प्रभावी समन्वय सुनिश्चित करने के उद्देश्य से समुद्री खतरों को देखते हुए National Committee for Strengthening Maritime and Coastal Security Against Threats from Sea (NCSMPS) की स्थापना की गयी। कैबिनेट सचिवालय द्वारा अगस्त 2009 में कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में गठित किया गया। गृह मंत्रालय में तटीय सुरक्षा की समीक्षा के लिए सचिव (सीमा प्रबन्धन) की अध्यक्षता में तटीय राज्योन्केन्द्रशासित प्रदेशों के साथ एक अन्तर मंत्रालयी संचालन कमेटी का गठन किया गया है।²

नयी भारतीय तटीय सुरक्षा प्रबन्धन व्यवस्था- छ: स्वदेशी निर्मित अपतटीय गश्ती जहाजों (ओपीवी) की श्रृंखला के तहत पहला आईसीजीएस 'समर्थ' 10 नवम्बर 2015 को गोवा में चालू किया गया। सबसे उन्नत अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी नेविगेशन और संचार उपकरण, सेंसर और मशीनरी से सुसज्जित गोवा शिपयार्ड लिमिटेड द्वारा डिजाइन और निर्मित किया गया।³ भारत में समुद्री हितों की सुरक्षा के लिए पश्चिमी समुद्र तट पर ईईजेड निगरानी और अन्य कार्यों के लिए वर्ष 2015 के दौरान आठ फास्ट बेसेल्स (एफपीवी), 12 इण्टरसेप्टर नौकाएँ और एक प्रदूषण नियंत्रण बेसल (पीसीवी) को भी तटरक्षक में शामिल किया गया। मछुआरों के लिए एजेंसियों को जानकारी देने के लिए तटीय सुरक्षा हेल्पलाइन नं० 1554 (आईसीजी) और 1093 (समुद्री पुलिस) संचार व्यवस्था स्थापित की गयी।⁴

आईसीजी के पास एक तटीय रडार श्रृंखला है। इसमें इलेक्ट्रो-ऑप्टिकल डिवाइस डे-नाइट कैमरे के साथ-साथ संचार सेट भी है।⁵ 46 रडार स्टेशनों की इस श्रृंखला में 36 को तटीय मुख्य भूमि पर और 10 को द्वीप क्षेत्रों पर लगाया गया जिसमें से 6 लक्षद्वीप समूह में और 4 अप्ठमान द्वीपसमूह में स्थित किया गया है। इससे हमें यह सुनिश्चित करने की अच्छी क्षमता मिली है कि निकट तट की गतिविधियों पर पैनी नजर रखी जा सके। इस कार्यक्रम के चरण द्वितीय में 38 और रडार स्टेशन शामिल है। इसके अलावा हम खम्भात की खाड़ी और कच्छ की खाड़ी को पोत यातायात प्रबन्धन योजना को भी एकीकृत कर रहे हैं।⁶ हमारे अधिकारियों और नाविकों का प्रशिक्षण नौसेना पर निर्भर है। भारतीय नौसेना के साथ नाविकों को चिल्का में प्रशिक्षित किया गया जाता है और अधिकारियों को उत्तरी केरल इंडिमाला में प्रशिक्षित किया जाता है।⁷ तटीय सुरक्षा प्रबन्धन हेतु केन्द्र व राज्य सरकार तथा सुरक्षा एजेंसियों द्वारा अन्य महत्वपूर्ण कदम भी उठाये गये हैं, जैसे- जागरूकता अभियान, नौकाओं का पंजीकरण, मछुआरा पहचान पत्र, संयुक्त प्रचालन केन्द्र और बन्दरगाहों की सुरक्षा। फलस्वरूप आईसीजी की क्षमता दोगुनी हो गयी है।

निष्कर्ष- भारत के नौ तटीय राज्य और चार केन्द्रशासित प्रदेश हैं। स्थलसीमा की कुल लम्बाई 15200 किमी० की तरह ही तटीय सीमा की लम्बाई 7516.6 किमी० है जो सुरक्षा सम्बन्धी अनेक चुनौतियाँ पेश करती है। 26६११ की मुम्बई आतंकी घटना ने देश में समुद्री और तटीय सुरक्षा प्रबन्धन में एक बड़ा परिवर्तन किया। हालांकि देश में उसके बाद कोई आतंकी हमला नहीं हुआ। लेकिन आपराधिक तत्वों और आतंकवादियों के बीच सम्पर्क को देखते हुए समुद्री अपराध के सभी रूपों के प्रति सतर्क रहने की जरूरत है। शासन के सभी स्तरों पर तटीय सुरक्षा को मजबूत करने के लिए कई एजेंसियों द्वारा लगातार प्रयास किये जा रहे हैं, कई मुद्दे अभी भी प्रगति पर बने हुए हैं। जबकि विभिन्न क्षेत्रों और शासन स्तरों पर पहलों को और मजबूत करना अनिवार्य है, नेशनल मैरीटाइम अथॉरिटी (एन०एम०ए०) और नेशनल मैरीटाइम डोमेन अवेयरनेस (एन०एम०डी०ए०) जैसे लंबित सुधारों पर भी नये सिरे से ध्यान देने की आवश्यकता है।

संदर्भ ग्रन्थ सूची

1. Das Himadri, Coastal Dimensions of Maritime Security, National Maritime Foundation, New Delhi, 2022, p.33.
2. <https://pib.nic.in/Pressrelased/PRID=1604509>.
3. हरीशरण, सिन्हा हर्ष कुमार, हिन्द महासागर चुनौतियाँ एवं विकल्प, प्रत्यूष पब्लिकेशन्स, दिल्ली, 2018, पृ० 217
4. Mahajan Hemant (Brig), India's Coastal Security, Challenges, Concerns & Way Ahead, Madhvi Prakashan, Pune, 2017, p. 302-303.
5. http://m.timesofindia.com/india/mea-should-make-sincers-efforts-to-enhance-global-cooperation-on-maritime-priacy-parl-panel/amp_articles/80867248.cms.
6. Mahajan Hemant (Brig), India's Coastal Security, Challenges, Concerns & Way Ahead, Madhvi Prakashan, Pune, 2017, p. 117.
7. http://indiancoastguard.gov.in/Tendor_jobs_Annouce-Details.aspx?ID=52&ModuleID=28.
8. Mahajan Hemant (Brig), India's Coastal Security, Challenges, Concerns & Way Ahead, Madhvi Prakashan, Pune, 2017, p. 170.
9. हरीशरण, सिन्हा हर्ष कुमार, हिन्द महासागर चुनौतियाँ एवं विकल्प, प्रत्यूष पब्लिकेशन्स, दिल्ली, 2018, पृ०
10. <https://maritimendia.org/coastal-security-in-india-twelve-years-after-26-11/>
11. <https://indiancoastguard.gov.in>
