

## सागरी सुरक्षेच्या इतिहासाचा नियमितपणे अभ्यास जरूरी

26 नोव्हेंबर २०२० ला मुंबईवरील दहशतवादी हल्ल्याला १२ वर्षे पूर्ण झाली. त्या निमित्त्याने सागरी सुरक्षेची सध्याची अवस्था आणि क्षमता याचे अवलोकन करणे गरजेचे आहे.

उदासिन शासक, स्वतःची साम्राज्ये उभी करणारी शक्तिशाली नोकरशाही, सामान्य गुप्तवार्ता विभाग, भ्रष्ट सीमाशुल्क आणि अबकारी खाती, असमर्थ सागरी पोलिस, स्पष्ट-उद्दिष्ट-विहीन भारतीय तटरक्षक दल, अयोग्य/कालबाह्य नावा बाळगणारे भारतीय नौदल, सागरी पाण्यांवरील देखरेख उणीवा; ह्या कारणांनी भारतीय सागरी सुरक्षेचे चित्र निराशाजनक होते.

समुद्रातून होणाऱ्या तस्करीचे आव्हान हे, सुरुवातीच्या किनारपट्टी सुरक्षेच्या आव्हानांपैकी एक होते. स्वातंत्र्य मिळाल्यापासूनच, मूल्यवान धातू आणि चैनीच्या वस्तुंची तस्करी पश्चिम आणि दक्षिण किनारपट्टीतून भारतात भरपूर प्रमाणात होते. तस्करी थांबवण्याकरता व्यूहरचना अनेक वर्षे केलीच नाहीत. १९६० च्या सुरुवातीस किनारपट्टीतील पाण्यात गस्त घालण्याची आणि तस्करी विरोधी ऑपरेशन करण्याची, भारतीय नौदल व, सीमाशुल्क विभागाची पहिली योजना होती. मात्र ही योजना पुर्णपणे अयशस्वी ठरली. परिणामी समुद्री तस्करी अविरत सुरूच राहिली आणि १९६० अखेरीसपर्यंत, धोकादायक पातळीपर्यंत पोहोचली, ज्यामुळे समांतर अर्थव्यवस्थेचा उदय झाला.

### तटरक्षकदल निर्माण झाले

तटरक्षकदल निर्माण करण्याची संभावना चाचपण्याकरता, के.एफ.रुस्तमजी ह्यांच्या अध्यक्षतेखाली एक समिती निर्माण करण्यात आली. समितीने म्हटले की, किनारपट्टीवरील पाण्यात आणि नजीकच्या समुद्रात प्रभावी देखरेखचा अभाव, यामुळे तस्करी कारवाया कळसास पोहोचल्या आहेत. महासागरी क्षेत्रात भारताचे स्वारस्य वाढते आहे. ह्यात; तेल आणि वायू अन्वेषण व निष्कर्षणाकरता समुद्र क्षेत्रांच्या विकासाचा; महासागरी वाहतुकीचे, विशेषतः सागरी पाण्यातील तेल वाहनांचे (टॅंक्स), कार्यक्षमतेने व्यवस्थापन करण्याचा; प्रदूषण नियंत्रणाचा; शोध आणि सुटका कार्यवाहीचा; विशेषतः परदेशी लोकांनी आपल्या प्रदेशात केलेल्या

शिकारी (पोचिंग) रोखण्याचा; आणि परदेशी जहाजांना भारतीय पाण्यात शास्त्रीय अभ्यास करण्यास रोखण्याचा; समावेश आहे.

समितीने शिफारस केली की, तटरक्षकदल निर्माण केले जावे जे प्रादेशिक आणि लगतच्या पाण्यात गस्त घालण्यापासून, तर ह्या पाण्यात गुन्हेगारी कायद्यांच्या अंमलबजावणीपर्यंत, निरनिराळी कर्तव्ये बजावू शकेल.

### **सागरी सुरक्षा उपाय, १९९० ते २०००.**

इंडियन पीस किपिंग फोर्सच्या श्रीलंकेतील ऑपरेशन दरम्यान श्रीलंकेचा किनारा सील करण्याचे प्रयास झाले होते. आपण लिबरेशन टायगर्स ऑफ तमिळ इलमची शस्त्रास्त्रे व दारूगोळ्यासहितची घूसखोरी रोखू शकली नाही.

भारत सरकारने, देशाच्या दक्षिण आणि पश्चिम किनारपट्टीवर संयुक्त ऑपरेशन हाती घेतली. त्यात तटरक्षकदल, नौदल, सीमाशुल्क विभाग, पोलिस आणि संबंधित संस्था सहभागी होत्या. अशा दोन ऑपरेशन १९९० च्या सुरुवातीस सुरु करण्यात आल्या. 'ऑपरेशन ताशा' आणि 'ऑपरेशन स्वान'.

सागरी पाण्याची आणि आंतरराष्ट्रीय महासागरी सीमेची विस्तृत गस्त आणि देखरेख करूनही, 'ऑपरेशन ताशा', श्रीलंकेतून होणारी अवैध देशांतरे आणि तामिळनाडूच्या किनाऱ्यावरील तस्करी रोखण्यात, पुर्णपणे अपयशी ठरले.

### **१९९३ मध्ये सुरु करण्यात आलेली 'ऑपरेशन स्वान'**

स्वातंत्र्य मिळाल्यापासूनच सोने, इलेक्ट्रॉनिक, विद्युत उपकरणे आणि मादक पदार्थ, महाराष्ट्र आणि गुजरातच्या किनार्यावरून, नियमितपणे बाहेरून देशात तस्करीने आणले-नेले जात आहेत. १९९३ मधील स्फोट मालिकांत वापरलेली स्फोटके ह्याच सागरी मार्गावरून आलेली होती हे समजल्यावर, किनारपट्टीच्या सुरक्षेकरता एकात्मिक प्रयास केले गेले.

एप्रिल १९९३ मध्ये 'ऑपरेशन स्वान' हाती घेण्यात आली. दोन दशके कार्यरत असूनही 'ऑपरेशन स्वान', एकही जप्ती (सिझर) करू शकली नाही.

संसदेच्या पब्लिक अकाउंट्स कमिटीने म्हटले की, मुंबईतील २६-११-२००८ चा दहशतवादी हल्ला टाळता आला असता. देशाच्या सागरी सुरक्षेच्या सुनिश्चितीस जबाबदार असलेल्या सर्वोच्च व्यक्तींच्या 'निरुत्साही आणि बेजबाबदार' वर्तनामुळे ते

होऊ शकले नाही. गृहमंत्रालयातील, 'ऑपरेशन स्वान' च्या अपयशास जबाबदार असलेले सगळ्या संस्थातिल सर्वोच्च नेतेच ह्यास जबाबदार आहेत.

### **सागरी सुरक्षेच्या ईतिहासाचे विश्लेषण**

भारतीय धोरणकर्ते आणि सुरक्षादले ह्यांनी, देशाच्या सागरी सुरक्षेस दीर्घकाळ उपेक्षित ठेवले, निरनिराळ्या अवैध सागरी कारवाया विचारात घेतलेल्या नाहीत. या अवैध कारवायांनी धोक्याची पातळी गाढल्यानंतर, केवळ त्याकडे दुर्लक्ष करतां येत नसल्याने त्यांना तोंड देण्याची तयारी घाई घाईने करण्यात आली. सर्वात महत्त्वाचे हे आहे की, अनेक धोरणे अनुकूल पार्श्वभूमी तयार न करताच, बनविली गेली.प्रतिक्रियावादी सागरी सुरक्षेमुळे,सागरी सुरक्षा ढिसाळ राहिली.

### **सागरी सुरक्षा उपाय, २६-११-२००८ पश्चातचे**

सागरी सुरक्षा मनोभूमिका, २६-११-२००८ च्या मुंबईवरील दहशतवादी हल्ल्यानंतर बदलली. पाकिस्तानातून दहा दहशतवादी; नौदल, तटरक्षकदल ह्यांना समुद्रावर चकवून; आणि पोलिसांना किनाऱ्यालगत चकवून मुंबईच्या किनाऱ्यावर येऊ शकले व शहरावर समन्वयित हल्ले करू शकले, ह्या वस्तुस्थितीने सरकारला हादरवून सोडले. त्याने वर्तमान सागरी सुरक्षा प्रणालीत असलेल्या उणिवा दूर करण्याकरिता अनेक उपाय घोषित केले गेले.

२६-११-२००८ च्या मुंबईवरील हल्ल्यानंतर, अस्तित्वात असलेल्या बहुस्तरीय व्यवस्था आणखीही सशक्त करण्यात आल्या. नौदलास, सागरी सुरक्षा संरचनेच्या मध्यभागी आणण्यात आले. नौदलास; तटरक्षकदल, सागरी पोलिस आणि इतर केंद्रीय व राज्यस्तरीय संस्था ह्यांच्या मदतीने; राष्ट्राच्या सागरी सुरक्षेस जबाबदार करण्यात आले. तटरक्षकदलास प्रादेशिक पाण्यातील सागरी सुरक्षेची अतिरिक्त जबाबदारी देण्यात आली, नौदल आणि तटरक्षकदल ह्यांच्या वाढीव साधने आणि मनुष्यबळ नियुक्तीच्या योजनाही मंजूर करण्यात आल्या.

### **सागरी सुरक्षेत २०१४ पासून घडून आलेला मोठा सुधार**

गेल्या काही वर्षांपासून, सरकारने; सागरी सुरक्षेची पुनर्रचना करण्याचे आणि संरक्षण कक्षा किनाऱ्यापासून दूर समुद्रात वाढविण्याचे, तसेच प्रो-एॅक्टिव्ह ऑपरेशन हाती घेतले आहेत. त्याकरता, राष्ट्रीय महासागरी परिक्षेत्र जागरूकता (नॅशनल मेरिटाईम डोमेन अवेअरनेस) जाळ्याच्या उभारणीवर लक्ष केंद्रित करण्याचा उद्देश होता. अनेक संघटनात्मक, संचालनात्मक आणि तांत्रिक बदलांद्वारा हे साधण्यात येत आहे. सरकारने नॅशनल कमांड, कंट्रोल, कॉम्युनिकेशन, इंटेलिजन्स नेटवर्क स्थापित केले आहे, ज्यावर इन्फॉर्मेशन मॅनेजमेंट अँड अनालिसिस सेंटर(आय.एम.ए.सी. ) चालवले जाते.हे केंद्र, किनाऱ्यावर आणि द्विप प्रदेशांवर स्थित ५१ रडार स्थानके (२० नौदल आणि ३१ तटरक्षकदल) परस्परांशी जोडते; आणि गुप्तवार्ता व 'समुद्रावरील असाधारण किंवा संशयास्पद हालचालींबाबत' माहितीची तुलना करणे, ती एकत्रित करण्यास मदत करते.

आय.एम.ए.सी. केंद्र ऑपरेशन बाबतची महत्त्वाची ऍटोमॅटिक आयडेंटिफिकेशन सिस्टिम(ए.आय.एस.-), लॉग रेंज आयडेंटिफिकेशन अँड ट्रॅकिंग,जहाजांचे स्थान कळवण्यासाठीची अनेकविध स्त्रोतांपासून प्राप्त करते. ह्या माहितीत, किनाऱ्यावर इलेक्ट्रो-ऑप्टिकल प्रणाली आणि हाय डेफिनिशन रडारच्या माहितीची भर घातली जाते. माहिती, उपग्रहाकडूनही प्राप्त होत असतेच.

भारतीय किनारपट्टीवर ७४ ऍटोमॅटिक आयडेंटिफिकेशन सिस्टिम आहेत आणि भारतीय महासागरातून पार होत असलेल्या ३०,००० ते ४०,००० व्यापारी जहाजांचा माग काढण्यास त्या समर्थ आहेत. ३०० टन डी.डब्ल्यू.टी. वरील सर्वच व्यापारी जहाजांना ऍटोमॅटिक आयडेंटिफिकेशन सिस्टिम बंधनकारक आहे आणि ती देखरेख करणाऱ्या संस्थाना जहाजांचा माग काढण्यात आणि संशयास्पद जहाजे शोधून काढण्यात मदत करते.

### **अजुन काय करावे**

अशी आशा आहे की, सरकार तटरक्षकदलास आणि पोलिसदलास अतिरिक्त साधने, मनुष्यबळ निश्चित कालमन्यादेत उपलब्ध करून देईल. पोलिसदलास नियोजित अर्थपुरवठ्यापैकी खूप छोटासा हिस्सा दरसाल उपयोगात येत असतो.तो पुर्णपणे वापरला पाहिजे.आशा करुया की, भारतीय सुरक्षेत असलेली सर्वात मोठी फट -

अकार्यक्षम प्रशासन- आता तरी बुजवली जाईल. वर्तमान योजनांची अंमलबजावणी, निकडीने हाती घेतली जाईल. ज्यामुळे सागरी सुरक्षा सशक्त होईल.

सागरी सुरक्षेचा इतिहास हे अगदी स्पष्टपणे दाखवतो की, आपण केवळ संकटकाळात जागे होतो. सगळ्यांनीच इतिहासाचा नियमितपणे अभ्यास करावा ज्यामुळे दुर्दैवी इतिहासाची पुनरावृत्ती होणार नाही.

वृत्तपत्रे आणि दूरदर्शन वाहिन्या अनेकदा; सुरक्षा संस्थांचा भ्रष्टाचार(जसा की कस्टम खात्याचा), निष्काळजीपणा(पोलिसांचा) बाबत बातम्या प्रकाशित करतात. शोध पत्रकारितेच्या अशा सर्व अहवालांची छाननी केली गेली पाहिजे. कुणी अपराधी आढळल्यास दुरुस्तीची ऑपरेशन केली गेली पाहिजे.

भारतीय समाजातील निरनिराळ्या उणीवांचा गैरफायदा घेण्यांसाठी चीन ,पाक लष्कर सक्रिय आहे. काळाची गरज ही आहे की, नौदल, तटरक्षकदल, पोलिस, गुप्तवार्ता संस्था, आणि सरकारी मंत्रालये यामधे विलक्षण समन्वय असणे. पेला अर्ध्याहून अधिक भरलेला आहे. पण निर्दोष सुरक्षा निर्माण करण्याकरता आपल्याला अजूनही पुष्कळ चालायचे आहे.