

Fourteenth Loksabha**Session : 5****Date : 16-08-2005****Participants : [Aiyar Shri Mani Shankar](#),[Rawale Shri Mohan](#),[Aiyar Shri Mani Shankar](#),[Rawale Shri Mohan](#)**

>

Title : Regarding devastating fire in Bombay High on Platform of ONGC.

12.11 hrs**CALLING ATTENTION TO MATTERS OF URGENT****PUBLIC IMPORTANCE**

- (i) Situation arising out of the devastating fire that broke out in Bombay High Oil Platform of ONGC on 27 July, 2005 resulting in loss of lives and property worth crores of rupees and steps taken by the Government in regard thereto.

श्री मोहन रावले (मुंबई दक्षिण-मध्य) : अध्यक्ष महोदय, आपकी अनुमति से मैं ध्यानार्काण प्रस्ताव रखना चाहता हूँ। महोदय, 27 जुलाई, 2005 को मुंबई हाई के ओएनजीसी के ऑयल प्लेटफार्म में लगी विनाशकारी आग के फलस्वरूप जीवन तथा करोड़ों रुपए की सम्पत्ति का नुकसान हुआ। इससे उत्पन्न स्थिति के संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों की ओर मैं माननीय पेट्रोलियम मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ और इसकी ज्यूडिशल इन्क्वायरी के लिए मांग करता हूँ।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर) : अध्यक्ष महोदय, दिनांक 27 जुलाई, 2005 को सायं 4.05 बजे मुंबई हाई उत्तर (एमएचएन) प्लेटफार्म में एक बड़ी आग दुर्घटना हुई। मैंने लोकसभा में 28 जुलाई, 2005 को प्रश्न काल के तुरन्त बाद एक वक्तव्य दिया था। तत्पश्चात् ध्यानार्काण प्रस्ताव के इस संबंध में मैंने 3.8.2005 को राज्य सभा में एक वक्तव्य दिया। अब मैं 27 जुलाई, 2005 को एमएचएन पर हुई दुर्घटना पर सम्मानीय सदन को अद्यतन स्थिति से अवगत कराने का अवसर चाहता हूँ।

प्रारंभिक सूचना द्वारा सुझाव दिया गया कि बहु-उद्देश्य सहायता पोत (एमएसवी) "समुद्र सुरक्षा" जो कि ओएनजीसी को स्वामित्व में है और जिसका प्रचालन व रखरखाव सर्विस संविदा आधार पर भारतीय शिपिंग कार्पोरेशन (एससीआई) द्वारा किया जाता है, ने दिनांक 27 जुलाई, 2005 को मैडिकल इवैक्युएशन के लिए एमएचएन प्लेटफार्म से संपर्क किया था। मैडिकल इवैक्युएशन के प्रचालन के दौरान, एमएसवी एकदम नियंत्रण से बाहर हो गया और प्लेटफार्म से टकरा गया। ...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Please maintain silence in the House. This is an important matter which is being discussed.

श्री मणि शंकर अय्यर अध्यक्ष महोदय, इसके दौरान कुछ स्थानीय राज्यों (प्लेटफार्म तक हाइड्रोकार्बन पहुंचने वाली पाइपलाइन) में टूट-फूट हुई जिसके परिणामस्वरूप हाइड्रोकार्बन दबाव में आ गया और उसमें आग लग गई।

*Also placed in Library, See No. LT 2628/05

ओएनजीसी ने सूचित किया है कि कुल 383 कार्मिकों को जलते हुए प्लेटफार्म, एक बहु-उद्देशीय सहायता जहाज (एमएसवी), समुद्र सुरक्षा और वेधन रिग एनसी येस्टर को छोड़ना पड़ा।...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Please go out of the House if you want to discuss anything. I will not permit this. This habit has to be given up. यह ठीक नहीं है। इतनी महत्वपूर्ण बहस चल रही है और आप सुनने के लिए तैयार नहीं हैं। आप बोलिए।

श्री मणि शंकर अय्यर : अध्यक्ष महोदय, ओएनजीसी ने सूचित किया है कि कुल 383 कार्मिकों को जलते हुए प्लेटफार्म, एक बहु-उद्देशीय सहायता जहाज (एमएसवी), समुद्र सुरक्षा और वेधन रिग एनसी येस्टर को छोड़ना पड़ा। सदन को यह जानकर संतो होना होगा कि 383 कार्मिकों में से 361 कार्मिकों को बचा लिया गया था जिनमें 6 गोताखोर शामिल हैं जो दुर्घटना के समय विसम्पीडन में थे और प्रभावित जहाज को तुरन्त छोड़ नहीं सके।

दुखद रूप से अब तक 11 कर्मियों के मरने की पुष्टि हो चुकी है जिनमें से 8 ओएनजीसी के हैं, 2 एनसी येस्टर के हैं और एक भारतीय जहाजरानी निगम का [cè\[p18\]](#)। इसमें 11 व्यक्तियों के लापता होने की सूचना है। लापता व्यक्तियों में 7 ओएनजीसी के हैं, 2 पवन हंस के हैं और 2 कर्मचारी उन संविदाकारों के हैं, जो ओएनजीसी के लिये कार्य कर रहे हैं। व्यापक खोज और बचाव कार्य शुरू किये गये थे जिसमें ओएनजीसी, भारतीय नौसेना, तटरक्षक पोतों, पवन हंस हेलीकाप्टरों तथा भारतीय वायु सेना शामिल है। बीजी और कैर्न एनर्जी जैसी निजी तेल और गैस कम्पनियों ने भी मदद के लिये हाथ बढ़ाया है। दिनांक 28 जुलाई, 2005 को प्रमुख बचाव कार्य पूरा कर लिया गया था, तथापि, लापता व्यक्तियों के लिये संयुक्त खोज कार्य 01 अगस्त, 2005 की शाम तक तथा 03 अगस्त, 2005 तक तटरक्षक द्वारा जारी थे। किसी भी जीवित कर्मियों की तलाश के लिये जहाज ट्रांसमिटिंग क्षेत्र के लिए अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा नेट में तटरक्षक भी सक्रिय था। लापता व्यक्तियों को कानूनी तौर पर मृत घोषित करने की प्रक्रिया अभी लम्बित होते हुये भी ओएनजीसी के मंडल ने सभी लापता व्यक्तियों के परिवारों को 11 मृतकों के परिवारों के समान ही पूर्ण सहायता राशि प्रदान करने का निर्णय लिया है। मैंने राष्ट्र की ओर से शोकग्रस्त परिवारों को अपनी हार्दिक सहानुभूति प्रकट की है और प्राण गंवाने वाले और लापता प्रत्येक व्यक्ति की पत्नी को व्यक्तिगत तौर पर पत्र भेजे हैं जिसमें उनको यह आशवासन दिया है कि उनका पुनर्वास करना हमारा परम कर्तव्य होगा। मैं सदन को आश्वासन देना चाहता हूँ कि आज से 6 दिन बाद 22 अगस्त को समस्त पीड़ित परिवारों को मुआवजा दिया जायेगा और ओएनजीसी के हर पीड़ित परिवार के एक सदस्य को रोजगार दिया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय, तलाश करने और बचाव के कार्यों की तीव्रता और प्रभाविकता की मीडिया में बहुत प्रशंसा हुई है। मैं आशा करता हूँ कि सदन मेरे साथ ओएनजीसी के अध्यक्ष और प्रबंध निदेशक, उनके निदेशक (वित्त) जिन्होंने मुम्बई से जहां वह असहाय थे, तत्काल आपात उपायों की निगरानी की और ओएनजीसी के अन्य सभी अधिकारियों और कर्मचारीगण को उनकी तत्परता और सुव्यवस्थित प्रतिक्रिया के लिये बधाई देना चाहेंगे जिससे सैंकड़ों मूल्यवान जिन्दगियों को बचाया जा सका। मुम्बई शहर में बाढ़ और वार्ड द्वारा पैदा हुई गम्भीर अस्तव्यस्तता के कारण उनकी उपलब्धि और भी अधिक उल्लेखनीय है। विद्युत विफलता के कारण बांद्रा (पूर्व) में नियंत्रण कक्ष ने काम करना बंद कर दिया था। सभी संचार सम्पर्क कट गये थे। बाढ़ की स्थिति के कारण जुहू हैलीबैस पर चार्टर्ड हैलीकाप्टरों का बेड़ा पूर्णतः जमीन पर खड़ा करना पड़ गया था। फिर भी प्रतिक्रिया का कारगर ढंग से प्रबंधन करने के लिये एक आपात नियंत्रण केन्द्र तत्काल स्थापित किया गया।

दुर्घटना के बाद हवाई अड्डे पर उतरने वाली पहली उड़ान से ओएनजीसी के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक और दिल्ली स्थित उनके वरिष्ठ अधिकारी मुम्बई पहुंच गये थे। दुर्घटना स्थल का हवाई सर्वेक्षण करने के बाद मैं प्रधान मंत्री जी की विशेष उड़ान से 28 जुलाई की दोपहर बाद मुम्बई पहुंच गया। वहां पहुंचते ही मैं इन्दिरा डॉक गया जहां अनेक जीवित बचे लोगों से मिलने और उन्हें सांत्वना देने के लिये मैं मौजूद रहा।

उनसे मुझे उदाहरणीय अनुशासन का प्रत्यक्ष रूप से देखने का मौका मिला जिससे दुर्घटना स्थल से निकलने की कवायद पूरी हुई और दुर्घटना में फंसे लोगों द्वारा प्रदर्शित महान साहस दिखाया गया।[\[RB19\]](#)।

ओ.एन.जी.सी. के उन अग्नि बचाव कर्मचारियों के एक ग्रुप की कहानी विशेष रूप से दिल दहलाने वाली थी, जिन्होंने इंजिन कक्ष में फंसे कुछ व्यक्तियों को बचाने में सफलता हासिल की परन्तु जब वे दूसरों को बचाने के लिए वापस गये तो स्वयं मारे गये। मुझे विश्वास है कि यह सदन उनकी शहादत को श्रद्धांजलि देने में मेरा साथ देगा।

ओ.एन.जी.सी. के सहायता और आपूर्ति जहाजों को खोज और बचाव कार्य के लिए तुरंत जुटाया गया और जीवन रक्षक नावों, जीवन रक्षक नौकाओं और तरंगित समुद्र से अनेक जीवित लोगों को बचाया गया। परन्तु सबसे पहले मैं राटर की ओर से नौसेना तथा तटरक्षक बल को कृतज्ञतापूर्वक धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने खोज और बचाव कार्यों को बहुत सफलतापूर्वक करने में उल्लेखनीय कार्य किया।

जब हमारा अधिकांश पवन हंस बेड़ा मुंबई में जमीन पर खड़ा था तो अपतट कार्य में लगाए गए हेलीकाप्टरों ने आसपास के इलाके में 20 मानव रहित ढांचों में से प्रत्येक तक ओ.एन.जी.सी. कार्मिकों के साथ उड़ान सार्टीज का उल्लेखनीय कार्य किया, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि कट आफ वाल्व्स को पहले से ही रोकने का प्रबंध करने के लिए बंद किया जा सके, जो अन्यथा भारी पर्यावरणीय संकट बन सकते थे।

दुर्घटना के परिणामस्वरूप तेल के किसी बहाव की संभावना के प्रभाव को कम करने हेतु विक्षेपी पदार्थों से प्रभावित क्षेत्र में तुरन्त छिड़काव करने के लिए तटरक्षकों को भी मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। सौभाग्यवश तेल का बिखराव सतह पर एक पतली परत है, इसकी प्रकृति अवशित है और यह आपदा के उसी क्षेत्र तक सीमित रहता है और इसलिए यह बिना किसी गंभीर प्रतिकूल पर्यावरणीय परिणामों के बिना बिखरा हुआ था।

यद्यपि, एमएचएन प्लेटफार्म इस पर मौजूद एक पवन हंस हेलीकाप्टर के साथ दो घंटे से कम समय में क्षतिग्रस्त हो गया था, इस कारण से ओ.एन.जी.सी. को कोई भारी वित्तीय हानि नहीं होगी, क्योंकि प्लेटफार्म 195 मिलियन अमरीकी डालर के लिए बीमाकृत था। एमएसवी समुद्र सुरक्षा, जो दुर्घटनाग्रस्त हुआ, 02 अगस्त, 2005 को बहुत सुबह जब उसे पत्तन की ओर खींचा जा रहा था, तट से करीब 28 नाटिकल मील की दूरी पर डूब गया। ओएनजीसी. की अपतट पैकेज बीमा नीति के तहत प्लेटफार्म के साथ-साथ एमएसवी 60 मिलियन अमरीकी डालर के लिए बीमाकृत था। डूबे एमएसवी का पानी के नीचे गिर गए सर्वेक्षण और इस संबंध में किसी आगामी कार्रवाई पर केवल मानसून के पश्चात ही निर्णय लिया जा सकता है। ओ.एन.जी.सी. दुर्घटना से उत्पन्न हुए घाटों को पता लगाने के लिए सर्वेक्षण करवाने की प्रक्रिया में है। तथापि, ओ.एन.जी.सी. ने प्लेटफार्म के लिए लगभग 195 मिलियन अमरीकी डालर तथा एमएसवी समुद्र सुरक्षा के लिए 60 मिलियन अमरीकी डालर के मूल्य का बीमा कराया था।

जहां तक उत्पादन की हानि का संबंध है, प्लेटफार्म के क्षतिग्रस्त होने के साथ ही तत्काल 1,23,000 बैरल प्रतिदिन कच्चे तेल का उत्पादन प्रभावित हुआ है, जो देश के घरेलू उत्पादन का 15% से अधिक बनता है। सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि दुर्घटना के कुछ घंटों के अंदर ही एक आपातकालीन योजना को अमल में लाने के परिणामस्वरूप, ओ.एन.जी.सी. सितम्बर, 2005 के प्रथम सप्ताह तक उत्पादन हानि का 70% पुनः प्राप्त करने में सक्षम हो जायेगी।[\[R20\]](#)।

हमें आशा है कि इसके बाद कुछ सप्ताह के अंदर शो उत्पादन को काफी हद तक प्राप्त कर लिया जाएगा। मैं सदन को आश्वासन देना चाहूंगा कि इस दुर्घटना से किसी भी रूप में देश की ऊर्जा सुरक्षा से कोई समझौता नहीं किया गया है। मुंबई हाई में हो सकने वाली उत्पादन हानि को पूरा करने के लिए कच्चे तेल की किसी सीमांत अतिरिक्त प्रमात्रा की खरीद के लिए हमारे पास वित्तीय संसाधन हैं।

दुर्घटना के कारणों की जांच के लिए ओएनजीसी द्वारा एक आंतरिक जांच के आदेश दिये गये हैं। इसके अध्यक्ष ओएनजीसी के पूर्व अध्यक्ष, श्री एस.के.मांगलिक होंगे और इसमें ओएनजीसी के पूर्व निदेशक, श्री ईश्वरी दत्त तथा गेल के पूर्व अध्यक्ष, श्री एच.एस.चीमा शामिल

होंगे। शैल ने जांच में मदद का प्रस्ताव किया है और शैल के एक विमानन विशेषज्ञ को भी सलाहकार के तौर पर लिया गया है। समिति को अपनी रिपोर्ट ओएनजीसी को प्रस्तुत करने के लिए अक्टूबर, 2005 तक का समय दिया गया है।

इसके अलावा, मैं दुर्घटना होने की परिस्थितियों और अन्य संबंधित मामलों की जांच करने के लिए एक उच्चस्तरीय स्वतंत्र जांच समिति का गठन करने की प्रक्रिया में हूँ। संबंधित एजेंसियां जैसे फ्लैग अफसर, रक्षा सलाहकार समूह तथा सलाहकार अपतटीय सुरक्षा एवं रक्षा, भारत सरकार (एफओडीएजी), महानिदेशक, जहाजरानी और बीमा कंपनी का प्रतिनिधि तथा डीजी, डीजीएच को समिति की सहायता करने और अपनी विशेषज्ञता उपलब्ध कराने के लिए प्रस्तावित हैं। इस बीच, यह ध्यानार्कण प्रस्ताव आया है। इस प्रस्ताव पर चर्चा के समापन के बाद एक उच्चस्तरीय स्वतंत्र जांच समिति के गठन को अंतिम रूप देने का प्रस्ताव करता हूँ ताकि इस संबंध में मेरे कोई अंतिम निर्णय लेने से पहले इस सदन का मतैक्य मुझे उपलब्ध हो जाए।

श्री मोहन रावले : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले जो लोग इस हादसे में मारे गए, मैं उनके प्रति अपनी संवेदना प्रकट करता हूँ।

MR. SPEAKER: We join you. We have already expressed our concern.

श्री मोहन रावले : मैं भगवान से प्रार्थना करता हूँ कि जो 11 लोग अभी भी मिसिंग हैं, वे बच जाएं, हालांकि यह चमत्कार ही हो सकता है। ओएनजीसी के कर्मचारियों को बचाने के लिए जिन लोगों ने भी मदद की, चाहे वे कोस्ट गार्ड के हों या दूसरे लोग हों, उनके प्रति मैं सदन की तरफ से आभार व्यक्त करता हूँ।

अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी ने अर्द्धसत्य बताया है। मैं कोई पोलिटिकली मोटिवेटेड बात नहीं करूंगा, लेकिन मैं मांग करता हूँ देश को जो करोड़ों रुपयों का नुकसान हुआ है उसकी ज्यूडीशियल इनक्वायरी होनी चाहिए। मंत्री जी ने अपने स्टेटमेंट में इनक्वायरी कमेटी की स्थापना की बात की है। इस इनक्वायरी कमेटी में कौन लोग हैं - एक्स चेयरमैन ओएनजीसी। ओएनजीसी का ऐसा रिवाज है कि कोई भी डायरेक्टर पांच वा ओएनजीसी में काम करता है तो उसके रिटायर होने के बाद भी उसे घर दिया जाता है, सारी फैंसिलिटीज़ दी जाती हैं, लैपटॉप दिया जाता है, क्लब मैम्बरशिप भी दी जाती है। लेकिन यदि कोई कर्मचारी 30-40 साल काम करके एकाध महीने भी ज्यादा मकान में रहता है तो उस पर पैनल्टी लगा दी जाती है, जबकि इनके यहां रॉयल्टी दी जाती है। ऐसी जगह से कैसे न्याय मिल सकता है? इस लिए मैं सुप्रीम कोर्ट के तहत इसकी ज्यूडीशियल इनक्वायरी की मांग करता हूँ।

मंत्री जी ने कहा कि ओएनजीसी प्लेटफार्म के लिए लगभग 195 मिलियन अमरीकी डालर, यानी 505 करोड़ रुपये मूल्य का बीमा कराया गया था। नया प्लेटफार्म लगाए जाने पर करीब 400 करोड़ रुपये लगेगे। यानी 105 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है। परसों मैंने सवाल पूछा था कि इसमें जो 8500 करोड़ रुपये इनवैस्ट किये गए, चार-पांच सालों में, वे कहां गए? 15000 करोड़ रुपये बॉम्बे हाई नॉर्थ और बॉम्बे हाई साउथ में इनवैस्ट हुए, उसका नुकसान कौन भरेगा? 15000 करोड़ रुपये इनवैस्टमेंट का नुकसान हो गया। इन्होंने सुरक्षा बोट का खर्च 60 मिलियन डालर बताया [\[h21\]](#)। 60 मिलियन डालर का मतलब 240 करोड़ रूपया होता है। अगर आप नई बोट खरीदने जाएंगे तो उसका दाम क्या होगा, यह आप सोच लीजिए। उससे हमें घाटा हुआ है। उसका दाम सौ मिलियन डालर से ज्यादा होगा। हमें 107 करोड़ रुपये का नुकसान हो रहा है। यदि डालर को चालीस रूपये माना जाए, तो भी इतना ही घाटा होता है। इन्होंने कहा है कि 1 लाख 23 हजार प्रति दिन का उत्पादन है। मैंने हिसाब लगाया था और आपने स्टेटमेंट दिया था कि एक महीने में हम लोग सब ठीक कर देंगे, लेकिन तीस प्रतिशत घाटा एक दिन में लें, पहले मैंने एक महीने का घाटा लिया था, यानी चालीस रूपए प्रति बैरल। हम साठ डालर एक बैरल की कीमत लेते हैं, आजकल तो 67 डालर एक बैरल का रेट है। साउदी अरब और ईरान उत्पादन करते हैं, हमारे यहां उत्पादन बंद हो गया है। इस तरह से 70 से 90 डालर तक प्रति बैरल कीमत हो सकती है। 11 महीनों में 2445 करोड़ रुपयों का घाटा हो रहा है और एक महीने में 720 करोड़ रुपये का घाटा हो रहा है - इस नुकसान की भरपाई कौन करेगा? मुझे पहले से पता है और मुंबई के बहुत से लोग वहां काम करते हैं, इसलिए मुझे इस बारे में जानकारी है कि बीएचएनएल में जो काम करते हैं, वे जोखिम लेकर काम करते हैं। उनका और दुनिया का आपस में कोई संपर्क नहीं रहता है। बीएचएनएल में एनएच 7 पर काम हो रहा था। जो घायल आदमी लाया गया, वह कहां है? वह जिंदा है या मर गया, मंत्री महोदय ने इस बारे में

कुछ नहीं बताया है। वह घायल आदमी एनएच 7 में था। मेरे पास एससीए की रिपोर्ट है। इसे मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। उन्होंने बताया कि एनएच-7 में जो सुरक्षा बोट है, उसका सिर्फ कठिन परिस्थितियों में ही इस्तेमाल किया जाता है। उसमें फायर फाइटिंग के सभी इक्वीपमेंट्स हैं। जो घायल था, वह किचन में काम करने वाला लड़का था, उसे लाने के लिए बीएचएनएल के कर्मचारी भी प्लेटफार्म पर गए थे। जब क्रेन का कंट्रोल छूटा, तब उसका बास्केट नीचे गिर गया। उसका कंट्रोल कैसे छूटा? वा 1982 में यह जहाज खरीदा गया था, वह जहाज वहां ले कर जाने की क्या जरूरत थी? अगर उस आदमी को लाने की उस जहाज की कैपेसिटी नहीं थी, तो उस जहाज को क्यों भेजा गया? मेरे पास फोटो भी हैं, शायद मंत्री जी के पास न हों। जिस तरह से वह जहाज घूम कर आया उसकी वजह से वह टकरा गया। अगर उसकी कैपेसिटी नहीं थी तो उस आदमी को लाने के लिए किस ने आदेश दिया? क्या ओएनजीसी के किसी अधिकारी ने आदेश दिया था कि घायल आदमी को सुरक्षा बोट से लाया जाए? वहां एक हेलीकाप्टर था। मेरी जानकारी के मुताबिक उस दिन शाम को हेलीकाप्टर उड़ने वाला था। घायल आदमी को हेलीकाप्टर से भी लाया जा सकता था, लेकिन मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि जिस इंजन में ताकत नहीं थी, उस जहाज को जाने क्यों दिया गया? किसी भी जख्मी व्यक्ति को लाने का काम सिर्फ सप्लाई बोट का होता है। उस दिन सप्लाई बोट को क्यों नहीं भेजा गया? मैंने पढ़ा कि सप्लाई बोट एक घंटे में वहां पर पहुंच गई यानी पांच नॉटिकल माइल्स के अंदर वह सप्लाई बोट थी।

वहां उस बोट का इस्तेमाल नहीं किया। आपने क्यों इतनी जानें गवाई ? उन्हें निकालने का आदेश किसने दिया ? सरकार कहती है कि हमने 11 लोगों को पैसा दिया। इस प्रकार सरकार सदन को गुमराह करना चाहती है। सरकार ने पैसा दिया, लेकिन क्या आप उनकी जान भी वापस ला सकते हैं ? जिनकी जान गई, उनके परिवारों को पैसा देने या उनके आश्रितों को नौकरी देने से उनकी जान वापस नहीं आ सकती। उन की जान की कीमत करोड़ों रुपए देकर भी नहीं चुकाई जा सकती। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जिन लोगों की जानें गई, उसके लिए कौन जिम्मेदार है ?

महोदय, समुद्र में स्टॉर्म था, लेकिन सप्लाई बोट वहां आ सकती थी। सप्लाई बोट का काम इन्ज्योर्ड पर्सन्स को लाना होता है। वह इन्ज्योर्ड पर्सन्स को लेकर जा सकती थी। वहां से एन.एच.-7 दूर था, लेकिन एन.एच.-7 भेजा जा सकता था, ओ.एन.जी.सी. के ऑफीसर को भेजा जा सकता था। स्टॉर्म था, लेकिन वैदर रफ नहीं था। यदि वैदर रफ था, तो दूसरी बोट कैसे चली गई। मुझे वहां के बारे में मालूम है, मैं वहां गया हूँ, वहां बर्सात बहुत कम होती है। ऑफशोर बर्सात कम होती है। दूसरी बोट रफ सी में कैसे चली गई ? ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: I take it that these are the matters to be inquired into.

श्री मोहन रावले : अध्यक्ष महोदय, इसकी जुडीशियल इन्क्वायरी होनी चाहिए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपने यह बात बोली है।

श्री मोहन रावले : मेरे पास बहुत सारी रिपोर्ट्स हैं। सदन को इस बारे में जानकारी नहीं है। इसलिए मैं सदन को बताना चाहता हूँ और मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि स्पट और सत्य उत्तर दें।

मैंने परसों भी एक प्रश्न किया था, उसका भी इन्होंने सत्य उत्तर नहीं दिया था। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि दो-तीन दिन पहले मैंने एक सवाल पूछा था कि ओ.एन.जी.सी. ने 8,500 करोड़ रुपए खर्च किए थे, उससे कितने तेल का उत्पादन हुआ, वह बढ़ा या नहीं, लेकिन मंत्री जी ने उसका भी सही जवाब नहीं दिया। ... (व्यवधान) मैं इनके ऊपर प्रिवलेज मोशन ला सकता हूँ। ... (व्यवधान)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: This is a very damaging thing.

MR. SPEAKER: Mr. Mohan Rawale, it is a very serious incident that has taken place. You have rightly raised this matter. You have yourself appreciated the efforts that have been made to rescue the people. There is an inquiry going on. Please put your question, which may be answered, before making comments on others. Please put your question. Certainly, I am sure the hon. Minister will look into it, and the committee can also decide on this.

श्री मोहन रावले : सर, इससे पहले कृणा-गोदावरी बेसिन में आग लगी थी। उसकी जांच भी इनकी इंटरनल कमेटी ने की थी। गुजरात पाइपलाइन से तेल चोरी हुआ था। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ये दूसरी बातें हैं।

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : सर मैं बता रहा हूं। करोड़ों रुपए की हानि हुई है। इन सबकी जांच के लिए इनकी इंटरनल कमेटी है।...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: You have made your point.

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : इनकी इंटरनल कमेटी है। उससे कैसे न्याय मिल सकता है। जिस ओ.एन.जी.सी. के डायरेक्टर को * वह कैसे न्याय दे सकता है। ...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Personal allegation should not go on record.

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : सर, इसकी इन्क्वायरी सुप्रीम कोर्ट के रिटायर्ड जज से होनी चाहिए।...(व्यवधान)

* Not Recorded

MR. SPEAKER: You have made your point on that. I appreciate that. आपने सुप्रीमकोर्ट के रिटायर्ड जज से इन्क्वायरी करने की मांग की है।

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : मैं आपको बताना चाहता हूं कि मेरे पास फोटो हैं। इनमें हैलीकॉप्टर उड़ता हुआ दिखाया गया है। वह बी.एच.एस. का हैलीकॉप्टर था। वहां मुम्बई हाई साउथ का भी हैलीकॉप्टर था। वहां से हैलीकॉप्टर क्यों इनजर्ड आदमियों को बचाने के लिए नहीं बुलाया और उन्हें क्यों नहीं बचाया गया। वहां से हैलीकॉप्टर लाया जा सकता था और उन्हें बचाया जा सकता था। ओ.एन.जी.सी. की गलती की वजह से वे लोग मारे गए। इन्होंने अपनी पॉवर का मिसयूज किया। राँग डिजीजन लिया। रफ सी में भी ये लोग हैलीकॉप्टर को लेकर जा सकते थे। वहां सामान्य बोट भी जा सकती थी। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात ठीक प्रकार से रख चुके हैं।

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : फिर ओ.एन.जी.सी. ने ये मैजर क्यों नहीं लिए ? उस जगह विमान उड़ सकता था। मेरे पास जो फोटोग्राफ हैं, उन्हें देखने से लगता है कि वहां हेलीकॉप्टर भी उड़ सकता था। इनका हेलीकॉप्टर है। जब हेलीकॉप्टर उड़ सकता था, तो जहां आग लगी थी, वहां हेलीकॉप्टर का इस्तेमाल क्यों नहीं हुआ ? ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Now, it is enough.

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : सर, मेरा इल्जाम है कि ऐवीडेंस को छुपाने के लिए बोट डुबाई गई। जहां एक्सीडेंट हुआ, वहां 72 मीटर डीप में बोट थी। जब बोट डूबी, उसके बाद चार दिन मिले थे। वह बोट 31 जुलाई को निकाली गई। वहां से जहाज निकाला गया। ओ.एन.जी.सी. के अफसर ने क्या किया [rpm22]? जब वहां 22 मीटर डैप्थ थी तो वहां बोट कैसे डूब गई, इसकी सारी इन्क्वायरी होनी चाहिए? अभी तक जितने एक्सीडेंट्स हुए हैं, इनमें हमारा कितना नुकसान हुआ है, उसकी भी सारी इन्क्वायरी होनी चाहिए? ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: I know, you have raised a very important matter. Please conclude.

... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : मुझे बहुत बोलना था। मैं ओ.एन.जी.सी. के बारे में जानता हूं, मेरे पास बहुत मैटीरियल है, लेकिन क्या सदन संतुष्ट है, कोई संतुष्ट नहीं है। इसकी सुप्रीम कोर्ट के जरिये इन्क्वायरी होनी चाहिए और जो सच है, वह बाहर आना चाहिए। लास्ट टाइम इंग्लैंड में जैसा एक्सीडेंट हुआ था, उसकी पब्लिक इन्क्वायरी हुई थी और उसकी गाइडलाइंस हैं कि इसकी पब्लिक इन्क्वायरी होनी चाहिए।... (व्यवधान) इस कमीशन को बन्द किया गया था, इसलिए मैं इसकी मांग करना चाहता हूं। ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Thank you very much. You have raised a very important issue.

... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : मुझे तो बहुत बोलना था। मैं लास्ट में बोल रहा हूं कि मैं जो बोला हूं सब सच बोल रहा हूं। जो ए.पी.एम. का... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हर मैम्बर सच बोलता है।

श्री मोहन रावले : उन्होंने गलत बताया, इसलिए मैं बता रहा हूं, उन्होंने जो गलत जवाब दिया है।... (व्यवधान)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: Once again I would say that for me, giving a wrong answer in this sacred House is, in fact, a charge of privilege. ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: There are methods of raising it.

... (Interruptions)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: I would like him to bring a Privilege Motion against me instead of making unfounded allegations.... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : मैं लाऊंगा। ... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Okay, you reply on it.

... (Interruptions)

श्री मोहन रावले : देवेगौड़ा जी के समय में इन्होंने ए.पी.एम. का फैसला लिया था। इन्होंने अभी बताया कि हमारी सरकार को बदनाम करने की इन्होंने कोशिश की है।... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Nothing more will be recorded. Now, the hon. Minister.

(Interruptions)*

*Not Recorded

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: Sir, I have stated in my original statement that it is only after getting the view of this House that I will make my final determination about the nature of the high level inquiry that I propose to order. I have the privilege of getting the advice of Shri Mohan Rawale. I have not really had the privilege of getting the advice of the other sections of this House. But perhaps informally, I could sound them out on this. There are precedents of both types of action – either to get the matter inquired into by experts or to establish a judicial inquiry. It seems to me that in this matter, the important thing really is to get the facts as quickly as possible. By definition, an inquiry committee will submit its report far more quickly than a judicial inquiry. We need immediate action. So, I will be receiving the Report of the Manglik Inquiry by the month of October, and I will initiate action immediately on those findings. In the meanwhile, having sounded different sections of this House, I will make my determination as to whether we should have a judicial inquiry or not.

Shri Mohan Rawale has raised a number of questions. I do not wish to bring the same charge against him as he is bringing against me. That is an attempt to mislead. I presume that Shri Rawale is not attempting to mislead this House but has himself been misled by his informers. A large number of points that he has made here are really without a true foundation. Let me take them one by one.

It is entirely possible – although I am not in a position to certify until we have issued tenders in this regard – that a new platform at the site would be more expensive than what we are able to realise as a result of the insurance of the destroyed platform. The point is this. Is a new platform really required there? Because the genius of our ONGC, engineers has shown that by looping the pipelines on to the N.Q. platform, we will be able to restore 70 per cent of the production, and bring it onshore? Maybe with a few more modifications there, it

might be possible for us not to have to replace the destroyed platform. But I do not think that it is a very great revelation to this House as Shri Rawale seems to believe that a new platform that is bought in the year 2005 will quite clearly cost more than a platform that has been destroyed bought sometime previously, which is why you have an insurance policy which will at least cover your losses even if it does not entirely cover the replacement cost[t23].

But even there I must enter a caveat. I do not know what the replacement cost would be; I do not know whether we would need a replacement. So, we would see at that time.

Secondly, attached to this question of buying a new platform, Mr. Rawale came back once again with the charges that he repeatedly makes whenever he gets the opportunity of doing it, as to what happened to the ONGC's investment?. He says, "I do not see oil anywhere." So, I replied to him that you cannot buy crude oil in Bhindi Bazaar. ... (*Interruptions*)

श्री मोहन रावले : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी कैसे बोल रहे हैं। क्या ये किसी भिंडी बाजार में बोल रहे हैं। ये हमारा अपमान करने की कोशिश कर रहे हैं।...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I would look into it.

... (*Interruptions*)

श्री मोहन रावले : आप ये क्या भिंडी बाजार बोल रहे हैं? आप किसी भिंडी बाजार में नहीं बैठे हैं। आप हाउस में बैठे हैं। आप एक मंत्री हैं और आपको एक मंत्री की तरह जवाब देना चाहिए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

SHRI MOHAN RAWALE : You are talking in the House. यह आपको ध्यान में रखना चाहिए। ...(व्यवधान)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: Sir, I have not yielded. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: He has not yielded. Please take your seat.

... (*Interruptions*)

श्री मोहन रावले : आप किसी भिंडी बाजार में नहीं बोल रहे हैं। आप किसी भंगर वाले से बात नहीं कर रहे हैं।...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Hon. Minister, do not refer to Bhindi Bazaar. He has objection to Bhindi Bazaar.

... (*Interruptions*)

श्री मोहन रावले : अध्यक्ष महोदय, इन्होंने लास्ट टाइम भी ऐसे ही बोला था।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इन्होंने मज़ाक में बोला होगा।

...(व्यवधान)

श्री मोहन रावले : महोदय, ये इस समाचार के ऊपर क्यों गुस्सा कर रहे हैं। ये अपने आप ही गुस्सा हो रहे हैं। ये ऐसे ही गुस्सा करते हैं, ऐसा मैं नहीं बोल रहा हूँ, हाउस में बैठे सभी लोग यही बोलते हैं।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मोहन जी, आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : अध्यक्ष महोदय, इसे हाउस की प्रोसिडिंग से निकलवाया जाए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, मैं देख लूंगा। आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I have intervened on your behalf also. Please sit down.

... *(Interruptions)*

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: You cannot buy oil in a *bazaar*. You have to have a refinery to be able to buy it.

I have repeatedly given to Shri Rawale the figures which show that whereas in the normal course there would have been a decline in ONGC's production, as was indeed taking place in the period of the late 1990s, through the improved oil recovery and the enhanced oil recovery techniques, we have been able to restore production that was in a process of decline. That is why the ONGC is responsible for approximately 30 million of the 33 million tonnes of oil that are being produced in this country. In this situation, to needlessly denigrate ONGC's performance is not acceptable. ... *(Interruptions)*

MR. SPEAKER: Please allow him to finish. You may not agree with him but you have to give him a hearing.

... *(Interruptions)*

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: When it comes to the quantitative loss caused by the total destruction of the platform, I would plead with the hon. Member that he applies the correct mathematics to his calculations. If the loss of 1,23,000 barrels a day were sustained over an entire year, he would get the dramatic figure that he has obtained. Thanks to the genius of our ONGC engineers - it has nothing to do with my abilities and I know nothing about oil technology - 70 per cent of this output is going to be restored within about one month. Therefore, of the 15 per cent production that would have been lost annually, we are only going to get one-twelfth of that loss in the first month; one-twelfth of 15 per cent comes to a little over one per cent. A little over one per cent of the entire production from that area is totally lost to us.

Over the next couple of months, we are likely to suffer some further loss. It would be in the region of about 0.4 per cent or so, per month. So, altogether, I would imagine that we are going to lose about two per cent of the production that was going on, of the crude that was being processed on that platform. This, as I said in my

original statement, is a small enough quantity for us to compensate by purchasing from abroad and thus ensuring that there is no diminution in our energy security.

I was asked by the hon. Member, Mr. Rawale, why an MSV was used in order to undertake this medical evacuation. An MSV is distinct from an OSV. An offshore Supply Vessel is distinct from a Multipurpose Support Vessel by the fact that all the tasks that could be done and are being done by an OSV could also be done by an MSV but the MSV, however has the special characteristic that its thrusters, which are located at the four ends of the boat are controlled by a computer and could. Therefore, ensure far better than an OSV could that the vessel remains stationary[e24].

This remaining stationary is an extremely important function of the MSV for its divers have to go into the deep sea after plunging from the vessel. In order to ensure that the vessel remains at exactly the point where the plungers dive so that when they come up there is the vessel available for them to be taken to the decompression chamber. These thrusters are highly sophisticated mechanisms which hold the MSV in its position and that is precisely why in circumstances where the sea was extremely rough and the weather was extremely bad it was decided that for this medical evacuation -- which involved somebody in the kitchen having cut his fingers by putting it into a mixie - he should be taken to the nearest available medical facility by an MSV and not by an OSV. I think, if we had taken him in an OSV, the officers concerned could have been faulted but by taking him in an MSV we were attempting to ensure that the security of all concerned would be enhanced and not diminished.

Now, the hon. Member has repeated a completely misleading statement that has been repeatedly made in the Media. ... (*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदय : रावले जी, यह सही नहीं है।

... (व्यवधान)

श्री मोहन रावले : मैं जानकारी के लिए पूछ रहा हूँ।... (व्यवधान)

MR. SPEAKER: Mr. Rawale, please follow the rules. I do not know how many hon. Members are experts in this subject. It is a matter to be investigated.

... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Mr. Rawale, you are entitled to ask only one question but I have allowed you to speak for 13-14 minutes.

... (*Interruptions*)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: He stated that the MSV went to the wrong side of the platform. I have seen this statement in the Press. The fact of the matter is that the MSV routinely could go to either side of the platform. There are special arrangements made for any MSV to go alongside either on the northern or the southern side of the platform.

As he was showing photographs to me, I would be delighted to hand over to him and indeed to make available to the House if you so desire, the designs of the platform which show that it is routinely possible for the MSV to come on either side. In this particular case, which was on the southern side of the platform, there were two rubber poles on either side of the rubber protection that there is on the platform, alongside which this particular vessel came. Now, the Inquiry Committee is going to tell us exactly what happened. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Let us wait for the Report of the Inquiry Committee.

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: May I just explain, if you do not mind? I think, it is very necessary for us to clear these misconceptions. We do not know whether it was the thrusters that failed. It is highly unlikely that all of the four thrusters would have failed simultaneously but it is something to be looked into.

What appears to have happened is that there was a sudden rise and unexpected swell, which threw this vessel totally unexpectedly and totally unprecedentedly. It went over the railings and it was the lower part of the MSV which seems to have smashed against the platform, thereby hitting the risers. This is not normally planned for because the railings that there are, which are around the platform, are sufficiently high to prevent any such thing from happening in the normal course.

Something major is being made of the fact that the basket was being lowered from the platform in order to take this injured patient. It is the normal standard procedure and I just do not see what is wrong in doing that. He was saying that there was a helicopter stationed on the platform. Of course, there was and it is precisely because these risers got hit and all hydrocarbons are extremely combustible that it went on fire[e25].

Now, when it went on fire, we know that the *Pawan Hans* helicopter was destroyed. But was it destroyed because the flame directly lit the helicopter or because it hit the Aviation Turbine Fuel barrel, which was stored near the helicopter is something that will be examined. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Then, you should have asked for a discussion under Rule 193 instead of a Calling Attention.

... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: There cannot be a running commentary. I have appreciated the importance of the subject. I have allowed you nearly 15 minutes when you are entitled to ask only one question.

... (*Interruptions*)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: It is also extremely misleading to say that the MSV lacked engine power. It had more engine power than was required for undertaking this particular operation. I believe that it is necessary to use the floor of this House to nail some of the untruths, not said in this House because no one can say untruth in this House. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Incorrect information!

... (*Interruptions*)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: But some of the untruths that we have seen in some of the media. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: I have corrected it. That will be recorded.

... (*Interruptions*)

SHRI NITISH KUMAR (NALANDA): It is unparliamentary. ... (*Interruptions*)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: It is unparliamentary if you say in the House. It is not unparliamentary if you say that outside the House. ... (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Hon. Minister, do not be hit; do not respond to Shri Nitish Kumar's intervention.

... (*Interruptions*)

SHRI MANI SHANKAR AIYAR: In these circumstances, I am extremely sorry that the tone of this discussion has fallen far short of what it was in the Rajya Sabha. I think, on a serious matter like this, we should be addressing this seriously. The Enquiry Committee is doing it. I am willing to take the suggestion made by the hon. Member, Shri Mohan Rawale. But we will act on it only if by consensus of all sections, this House would prefer a judicial enquiry to the high-level independent inquiry that I had earlier in mind.
