MATHRUBHUMI - 03-10-2025

കൊച്ചി തീരത്ത് വള്ളത്തിൽ കപ്പലിടിച്ചു

■ തൊഴിലാളികൾ കടലിൽച്ചാടി രക്ഷപ്പെട്ടു

കൊച്ചി തിരത്തോടുചേർന്ന് ചരക്കുകപ്പൽ, മീൻപിടിത്ത വള്ളത്തിൽ ഇടിച്ചപ്പോൾ

തോപ്പുംപടി ▸ കൊച്ചിതീരത്ത് ചരക്കുകപ്പൽ, മീൻപിടിത്ത വള്ളത്തിൽ ഇടിച്ചു. എസ്എസ്സി കമ്പനിയുടെ സിൽവർ-2 എന്ന കപ്പലാണ് അപകടമുണ്ടാക്കിയത്. വള്ളത്തിനോട് സ്വദേശി സ്റ്റാലിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള 'പ്രത്യാശ' എന്ന വള്ളത്തിലാണ് കപ്പൽ ഇടിച്ചത്. വള്ളത്തിന്റെ മുൻഭാഗം തകർന്നു.

ബുധനാഴ്ച അഞ്ചോടെ കപ്പൽ കൊച്ചി തുറമുഖത്തേക്ക് വരുമ്പോൾ കണ്ണമാലിയിൽനിന്ന് ഏതാണ്ട് എട്ട് നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ദൂരത്തായിരുന്നു അപകടം.

മുന്നറിയിപ്പൊന്നുമില്ലാതെ കപ്പൽ നേരേ വരുന്നതുകണ്ട് തൊഴിലാളികൾ ചെവെച്ചു. വലവിടിച്ചിരുന്നതിനാൽ വള്ളത്തിന് പെട്ടെന്ന് നീങ്ങാനാകുമായിരുന്നില്ല. വള്ളത്തിലുണ്ടായിരുന്ന 45 തൊഴിലാളികൾ കടലിൽച്ചാടി രക്ഷപ്പെട്ടു.

വലയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന മത്സ്യം നഷ്ടമായി. ഏതാണ്ട് പത്തുലക്ഷം രൂപയുടെ നഷ്ടം ഈ ഇനത്തിലുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. തൊട്ടടുത്തുണ്ടായിരുന്ന 'നന്ദ' എന്ന വള്ളത്തിലെ തൊഴിലാളികൾ ബഹളമുണ്ടാക്കിയപ്പോഴാണ് കപ്പൽ നിർത്തിയത്. പിന്നീട് കപ്പൽ വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിൽ അടുപ്പിച്ചു. ഫോർട്ടുകൊച്ചി തീരദേശ പോലീസ് കേസെടുത്തു.

കപ്പൽ അപകടങ്ങൾ തുടരുന്നു

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഭീതിയിൽ

വി.പി. ശ്രീലൻ
തോപ്പുംപടി

▸ കേരളത്തിന്റെ തീരക്കടലിൽ മീൻപിടിത്ത യാനങ്ങളിൽ കപ്പൽ ഇടിച്ചുള്ള അപകടങ്ങൾ തുടർക്കഥയാകുകയാണ്. ഈ രീതിയിലുള്ള അപകടം ആദ്യമുണ്ടായത് 2012-ലാണ്. എൻടിക്ക ലെക്സി എന്ന കപ്പലാണ് അന്ന് ബോട്ടിൽ ഇടിച്ചത്. അതിനുശേഷം, ഇതുവരെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തത് എട്ട് അപകടങ്ങളാണ്. ഈ അപകടങ്ങളിലായി ഇതുവരെ 15 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മരണപ്പെട്ടു. പല ഘട്ടങ്ങളിലും ഇടിച്ച കപ്പൽ നിർത്താതെ പോയി. കേരള അതിർത്തി വഴി കടന്നുപോകുന്ന കപ്പലുകൾ, തീരത്തേക്ക് കൂടുതൽ ചേർന്ന് യാത്ര ചെയ്യുന്നതായി പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ പറയുന്നു. സമുദ്രത്തിലെ കപ്പൽപാതയും കടന്ന് തീരത്തേക്ക് കപ്പൽ വരുന്നതാണ് പ്രധാനമെന്ന് അവർ പരാതിപ്പെടുന്നു.

തീരത്തുനിന്ന് അൻപത് കിലോമീറ്റർ അകലെയാണ് നിലവിലുള്ള കപ്പൽപാത. 2020-ൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഓഫ് ഷിപ്പിങ് നിശ്ചയിച്ചതാണിത്. ഇത് കുറേക്കൂടി ദൂരത്തേക്ക് മാറ്റണമെന്ന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നെങ്കിലും പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. 50 നോട്ടിക്കൽ മൈലായി അത് മാറ്റണമെന്നാണ് അവരുടെ ആവശ്യം.

കേരളത്തിൽനിന്നുള്ള മീൻപിടിത്ത യാനങ്ങൾ കിഴക്ക് - പടിഞ്ഞാറാണ് സഞ്ചരിക്കുന്നത്. കപ്പലുകളുടെ പാത വടക്ക്-തെക്ക് ദിശയിലാണ്. ഈ പാത മുറിച്ചു കടന്നാണ് മീൻപിടിത്ത വള്ളങ്ങൾക്ക് പോകേണ്ടത്. സ്വാഭാവികമായും ഇവിടെ അപകടം പതിയിരിക്കുന്നുണ്ട്. കപ്പലുകൾ അന്താരാഷ്ട്ര മാരിടൈം ഓർഗനൈസേഷന്റെ ചെറുമാറ്റച്ചട്ടങ്ങൾ പാലിക്കുമെന്നതിനാൽ, മുൻപെല്ലാം അപകടങ്ങൾ ഒഴിഞ്ഞുപോകുകയായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ, കപ്പലുകൾ നിയമലംഘനം നടത്തുന്നതും പ്രധാനമാകുന്നതായി തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു.

സാധാരണ നിലയിൽ കപ്പലുകളുടെ മുൻഭാഗത്ത് 'സുഖാന്ത്' എന്നറിയപ്പെടുന്ന ജീവനക്കാരനുണ്ടാകും. കപ്പലിന്റെ മുന്നിൽ പത്ത് കിലോമീറ്റർ ദൂരം വരെയുള്ള കാഴ്ച രാത്രിയിലും കാണാൻ ഇവർക്ക് കഴിയും. ഇതിനുള്ള ദൂരദേശിനി കപ്പലിലുണ്ട്. പത്ത് കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ വള്ളങ്ങളോ, മറ്റോ സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നറിയാനും അതനുസരിച്ച് കപ്പലിന്റെ വേഗം നിയന്ത്രിക്കാനും കഴിയും. ഇനി കപ്പലിന്റെ മുന്നിൽ ചെറിയ വള്ളങ്ങളോ മറ്റോ കണ്ടാൽ, കപ്പലിൽനിന്ന് വലിയ ശബ്ദത്തിൽ ഹോൺ മുഴക്കാൻ സംവിധാനമുണ്ട്. എന്നിട്ടും വള്ളം മാറിയില്ലെങ്കിൽ കപ്പലിൽനിന്ന് വെള്ളം ചീറ്റിക്കണമെന്നാണ് ചട്ടം.

കേരളത്തിൽ അപകടമുണ്ടാകുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ കപ്പലിൽനിന്ന് ഇത്തരം മുന്നറിയിപ്പുകളൊന്നുമുണ്ടാകുന്നില്ല. വള്ളങ്ങളിലും അടയാളവിളക്കുകൾ വേണമെന്ന് നിർദേശമുണ്ട്. ചില സമയത്ത് അതും അപകടകാരണമാകുന്നുണ്ട്. ബുധനാഴ്ച അപകടമുണ്ടായപ്പോൾ, കപ്പലിൽനിന്ന് മുന്നറിയിപ്പുണ്ടായില്ലെന്ന് തൊഴിലാളികൾ പറയുന്നു. തൊഴിലാളികൾ ബഹളമുണ്ടാക്കിയിട്ടും കപ്പൽ നിർത്താതെ ഓടിച്ചുവന്നു എന്നാണവരുടെ പരാതി.