പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ

അഞ്ചാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നമ്പർ : **145** — 02-05-2017 ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

ബോട്ട് ദുരന്തങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ പരിശോധന

ചോദ്യം	മറുപടി
ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ് : ശ്രീ. എം. സ്വരാജ് : ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി : ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ് :	ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി (തുറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പ മന്ത്രി)
(എ) 2015 ൽ ഉണ്ടായ ഫോർട്ട് കൊച്ചി ബോട്ട് ദുരന്തത്തെത്തുടർന്ന് നടത്തിയ അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിൽ ബോട്ട് ദുരന്തങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നു ;	(എ) 2015-ൽ ഉണ്ടായ ഫോർട്ട് കൊച്ചി ബോട്ട് ദുരന്തത്തെ തുടർന്ന് അഡിഷണൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ, ദക്ഷിണ മേഖല. തിരുവനന്തപുരം അന്വേഷണം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബോട്ട് ദുരന്തങ്ങൾ ആവർത്തിക്കാതിരിക്കാൻ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങളുടെ പകർപ്പ് അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു.
(ബി) ഇൻലാന്റ് വെസ്സൽ നിയമപ്രകാരം യാത്രാ ബോട്ടുകൾക്ക് ലൈസൻസ് നൽകുമ്പോൾ നടത്തുന്ന പരിശോധനയല്ലാതെ, ഇത്തരം യാനങ്ങൾ ജലയാത്രയ്ക്ക് സുരക്ഷിത മാണോയെന്നും ചട്ടങ്ങളിൽ അനുശാസിക്കുന്ന പ്രകാരം സുരക്ഷാ സജ്ജീകരണങ്ങൾ ഒരുക്കിയിട്ടുണ്ടോയെന്നും കാലാകാലങ്ങളിൽ പരിശോധന നടത്താറുണ്ടോ ;	(ബി) പരിശോധന നടത്താറുണ്ട്
(സി) നിലവിൽ യാനങ്ങളുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി എത്ര ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉണ്ടെന്ന് അറിയിക്കാമോ ; ഇത് പര്യാപ്തമാണോ ; പര്യാപ്തമല്ലെങ്കിൽ യാത്രക്കാരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കാനായി ആവശ്യത്തിന് ജീവനക്കാരെ നിയമിച്ച് പരിശോധന ശക്തിപ്പെടുത്തുമോ ?	(സി) നിലവിൽ ജലവാഹനങ്ങളുടെ പരിശോധനയ്ക്കായി മൂന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥരാണുള്ളത്. നിലവിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ പരിശോധന നടത്തുന്നുണ്ട്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

VIII. അന്വേഷണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ലഭിച്ച വിവരങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ താഴെ പറയുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിഗണനയ്ക്കായി സമർപ്പിക്കുന്നു.

(A) ബോട്ട് ജെട്ടികൾ

1) ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ബോട്ട് ജെട്ടികൾ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ, സാങ്കേതിക വിദഗ്ധരുടെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം നവീകരിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായി നിർമ്മിക്കേണ്ടതാണ്. അപ്രകാരം നിർമ്മിക്കുന്ന പക്ഷം വേലിയേറ്റവും, വേലിയിറക്കവും ഉണ്ടാകുന്ന സമയങ്ങളിൽ ബോട്ടിൽ നിന്നും യാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷിതമായും, സുഗമമായും കയറിയിറങ്ങുന്നതിന് സഹായകരകമാകും. അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാകുകയും ചെയ്യും.

2) ടൂറിസ്റ്റ് ജെട്ടികളിൽ പോലീസ് എയ്ഡ് പോസ്റ്റ് സ്ഥാപിക്കുകയും, ലൈഫ് ഗാർഡുകളെ നിയമിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ടിക്കറ്റ് നിരക്കുകളും, സമയക്രമവും ടൂറിസ്റ്റ് ജെട്ടികളിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്. ടൂറിസ്റ്റ് ജെട്ടികളെ പൂർണ്ണമായും ഇടനിലക്കാരിൽ നിന്നും രക്ഷിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്.

3) ടൂറിസ്റ്റ് ജെട്ടികളിൽ ടിക്കറ്റ് കൗണ്ടറുകൾ സ്ഥാപിച്ച് ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് ഏകീകൃതനിരക്കുകളും, ടേൺ സമ്പ്രദായവും ഏർപ്പെടുത്തണം. ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് ഏകീകൃതനിരക്കുകൾ തീരുമാനിക്കുന്നതിനായി DTPC, കേരള പോർട്ട്, കേരളാ പോലീസ്, ടൂറിസം ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ്, ബോട്ട് ഓണേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ, തൊഴിലാളി യൂണിയൻ എന്നിവരുടെ പ്രതിനിധികളെ

ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു കമ്മിറ്റി രൂപവത്കരിക്കാവുന്നതാണ്. DTPC യുടെ സെക്രട്ടറി ഈ കമ്മറ്റിയുടെ കൺവീനർ ആയിരിക്കുന്നതാണ് അഭികാമ്യം. ഈ കമ്മിറ്റി കാലാ കാലങ്ങളിൽ കൂടി യാത്രാ നിരക്കുകൾ പരിഷ്കരിക്കാവുന്നതാണ്. ഒരു ബോട്ടിന് മൊത്തമായും വ്യക്തികൾക്ക് പ്രത്യേകമായും ടിക്കറ്റ് നിരക്കുകൾ നിശ്ചയിക്കേണ്ടതാണ്.

4) യാത്രാ ബോട്ട് ജെട്ടികളിൽ ബോട്ടിൻെറ സമയക്രമവും ടിക്കറ്റ് നിരക്കും പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

5) ടിക്കറ്റ് കൊടുത്ത് കഴിഞ്ഞാൽ ബോട്ട് ജെട്ടിയുടെ ഗേറ്റ് ലോക്ക് ചെയ്യേണ്ടതും തുടർന്ന് അത് വഴി യാത്രക്കാർ ബോട്ടിൽ പ്രവേശിക്കുവാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്.

6) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ട് ജെട്ടികളിൽ പാർക്കിംഗ് സൗകര്യവും, കംഫർട്ട് സ്റ്റേഷനുകളും ഏർപ്പെടുത്തണം.

7) ബോട്ട് ജെട്ടികളിൽ സി.സി.ടിവി ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

<u>(B) പാസഞ്ചർ ബോട്ട്</u>

1) ഫോർട്ട്കൊച്ചി-വൈപ്പിൻ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബോട്ടുകൾ ഇരട്ട എൻജിൻ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതാകണം. ഫോർട്ട് കൊച്ചി അഴിമുഖത്ത് ഉണ്ടാകുന്ന വേലിയേറ്റവും വേലിയിറക്കവും മൂലമുള്ള ശക്തമായ ഒഴുക്കിനെ തരണം ചെയ്ത് മുന്നോട്ട്

പോകണമെങ്കിൽ ഇരട്ട എൻജിൻ ബോട്ടുകൾ അനിവാര്യമാണ്. മാത്രമല്ല ഒററ എൻജിൻ ഘടിപ്പിച്ച ബോട്ടിൻെറ എൻജിൻ കേടായാൽ ശക്തമായ ഒഴുക്കിൽപ്പെട്ട് ബോട്ട് വളരെ പെട്ടെന്ന് കടലിലേക്ക് ഒഴുകി പോകുകയും അപകടത്തിന് കാരണമാകുകയും ചെയ്യും. ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ബോട്ടുകളിൽ ഒറ്റ എൻജിൻ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്.

2) പാസഞ്ചർ ബോട്ടിൽ കയറ്റാവുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം, ഫിറ്റ്നസ് കാലാവധി, ഇൻഷ്വറൻസ് വിവരങ്ങൾ, സുരക്ഷ ഉപകരണങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ട വിധം എന്നിവ ബോട്ടിൽ എഴുതി പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

3) കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 43 പ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള മാസ്റ്റർ, സ്രാങ്ക്, ഡ്രൈവർ, ലസ്കർ എന്നീ ജീവനക്കാർ നിർബന്ധമായും യാത്രാ ബോട്ടുകളിൽ ഉണ്ടായിരിക്കണം.

4) യാത്രാ ബോട്ടിലെ ജീവനക്കാർക്ക് ഓറഞ്ച് നിറത്തിലുള്ള ഷർട്ടോടു കൂടിയ യൂണിഫോം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. അതിൽ പേരും, ഉദ്യോഗപ്പേരും എഴുതുവാൻ നിർദ്ദേശിക്കേണ്ടതുമാണ്. ഓറഞ്ച് നിറം വളരെ ദൂരത്ത് നിന്ന് കാണുവാൻ സാധിക്കും.

5) ഫോർട്ട്കൊച്ചി-വൈപ്പിൻ ഫെറി സർവ്വീസിന് റോ-റോയോ, കറ്റമരൻ മാതൃകയിലുള്ള ബോട്ടോ ആണ് അഭികാമ്യം. കാരണം അഴിമുഖത്ത് ശക്തമായ വേലിയേറ്റവും വേലിയിറക്കവും ഉള്ളതും, ശക്തിയായ കാറ്റ് വീശുന്നതുമാണ്. ആയതിനെ പ്രതിരോധിക്കുവാൻ മേൽ പറഞ്ഞ ജലയാനങ്ങൾക്ക് സാധിക്കും.

6) ബോട്ടിൻെറ സീറ്റുകൾക്ക് നമ്പറിടുകയും, സീറ്റ് നമ്പറുകൾ രേഖപ്പെടുത്തിയ ടിക്കറ്റ് യാത്രക്കാർക്ക് നൽകേണ്ടതുമാണ്.

(C) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾ

1) കൊച്ചി കായലിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റിയുടെ മൂന്നിലൊരു ഭാഗം ആളുകളെ മാത്രമെ അപ്പർഡാക്കിൽ കയറ്റുവാൻ അനുമതി നൽകാവൂ. കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ അപ്പർഡാക്കിൽ കയറിയാൽ ബോട്ടിൻെറ Stability നഷ്ടപ്പെടുകയും, ചെറിയ കാറ്റ് വീശിയാൽ പോലും ബോട്ട് മറിഞ്ഞ് അപകടം ഉണ്ടാകുവാൻ സാധ്യതയുള്ളതുമാണ്. മാത്രമല്ല യാത്രക്കാർ ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ ഒരു വശത്തേക്ക് മാറുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ ബോട്ട് മറിഞ്ഞ് അപകടം ഉണ്ടാകുവാനുള്ള സാധ്യത കൂടുതലാണ്.

2) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടിൽ യാത്രക്കാരെ കയറ്റിക്കഴിഞ്ഞാൽ ബോട്ട് പുറപ്പെടുന്നതിന് മുമ്പായി ബോട്ടിലുള്ള ജീവൻരക്ഷാ ഉപകരണങ്ങളെക്കുറിച്ചും, അവ ഉപയോഗിക്കേണ്ട രീതിയെക്കുറിച്ചും റെക്കാർഡ് ചെയ്ത് വെച്ച് ഒരു ശബ്ദരേഖയുടെ സഹായത്തോടെ വിവരണം നൽകേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ബോട്ടുകളിൽ കയറ്റാവുന്ന യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം, ലൈസൻസിൻെറ കാലാവധി, ഇൻഷ്വറൻസിൻെറ വിവരങ്ങൾ എന്നിവ ബോട്ടിനുള്ളിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

3 കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 43 പ്രകാരം ലൈസൻസുള്ള മാസ്റ്റർ/സ്രാങ്ക്, എൻജിൻ ഡ്രൈവർ, 2 ലസ്കർ എന്നീ ജീവനക്കാർ ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടിൽ ഉണ്ടെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതാണ്. സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന സമയം ഒരു ലസ്കർ ബോട്ടിൻെറ പിന്നിലായി നിൽക്കേണ്ടതാണ്.

ബോട്ടിൽ നിന്നും ഏതെങ്കിലും യാത്രക്കാർ വെള്ളത്തിൽ വീഴുകയോ മറ്റോ ചെയ്താൽ അവരെ രക്ഷിക്കുന്നതിന് അത് കൊണ്ട് സാധിക്കും.

4) കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 56 (I) പ്രകാരം എല്ലാ ജലയാനങ്ങളിലും സഞ്ചാര സമയത്ത് മുന്നിലേക്കുള്ള പാത വ്യക്തമായി കാണുന്നതിനായി ഒരു ജീവനക്കാരനെ 'Look Out' ഡ്യൂട്ടിക്ക് മാത്രമായി നിയോഗിക്കേണ്ടതാണ്.

5) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ട് ജീവനക്കാർക്ക് ടൂറിസം ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിൻെറ നേതൃത്വത്തിൽ ടൂറിസ്റ്റുകളോട് എങ്ങനെ പെരുമാറണമെന്നും, ടൂറിസം പ്രാധാന്യമുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട സ്ഥലങ്ങളെയും സ്ഥാപനങ്ങളെയും കുറിച്ചും കാലാ കാലങ്ങളിൽ പരിശീലനം നൽകാവുന്നതാണ്.

6) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടിലെ ജീവനക്കാർക്ക് പ്രത്യേക യൂണിഫോം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. കറുത്ത പാൻറും, ഓറഞ്ച് ഷർട്ടും ഉപയോഗിക്കാവുന്നതാണ്. അതിൽ പേരും, ഉദ്യോഗപ്പേരും എഴുതിയ ബോർഡും പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

7) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് GPS ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാർത്താവിനിമയസംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതും. മേൽ പറഞ്ഞ സംവിധാനം വഴി കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനം, വലിയ ഷിപ്പുകളുടെ യാത്ര, അപകട വിവരങ്ങൾ എന്നിവ അറിയിക്കാൻ ഉപകരിക്കുന്നതാണ്.

8) ഒറ്റ എഞ്ചിൻ ഘടിപ്പിച്ച ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ കഴിഞ്ഞ് പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തേക്ക് സർവ്വീസ് നടത്തുവാൻ അനുമതി നിഷേധിക്കേണ്ടതാണ്. കാരണം എഞ്ചിന് ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ തകരാറ് സംഭവിച്ചാൽ അഴിമുഖത്തു നിന്നും ബോട്ട് കടലിലേക്ക് ഒഴുകിപ്പോയി അപകടം ഉണ്ടാകുവാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. 03/10/2015 തീയതി ഫോർട്ടുകൊച്ചി -വൈപ്പിൻ സർവ്വീസ് നടത്തിവരുന്ന ജങ്കാർ കടലിലേക്ക് ഒഴുകിപ്പോയത് ഇത്തരുണത്തിൽ ശ്രദ്ധേയമായ കാര്യമാണ്.

9) സൂര്യാസ്തമയത്തിന് ശേഷവും സൂര്യോദയത്തിന് മുൻപും ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾക്ക് യാത്രാനുമതി നൽകുവാൻ പാടില്ല. കാരണം ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ അപകടമുണ്ടായാൽ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിന് തടസ്സം നേരിടും.

10) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകളിൽ പ്രഥമശുശ്രൂഷാ സംവിധാനവും അത്യാവശ്യ ജീവൻ രക്ഷാ മരുന്നുകളും നിർബന്ധമായും ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്.

(D) ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകൾ

1) കൊച്ചി കായലിൽ കൂടി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത 1914 ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകളും കൂടാതെ ഫിഷറീസിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാത്ത അനവധി ബോട്ടുകളും കടന്ന് പോകുന്നുണ്ട്. ഇവയുടെ എണ്ണം ക്രമീകരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി മത്സ്യ തൊഴിലാളി സംഘടനകൾ, ഈ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന മറ്റ് സംഘടനകൾ, രാഷ്ട്രീയ സംഘടനാ പ്രതിനിധികൾ എന്നിവരുടെ യോഗം വിളിച്ച് ചേർത്ത് ഒരു സമവായം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്.

2) ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകൾക്കായി പ്രത്യേക ചാനൽ BUOY ഇട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി നൽകാവുന്നതാണ്.

3) ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകളുടെ രൂപകല്പനയിൽ വിദഗ്ധരുടെ അഭിപ്രായം സ്വീകരിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായ മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇപ്പോൾ താങ്ങ് വള്ളങ്ങളുടെ അണിയം (മുൻ ഭാഗം) വളരെ ഉയരത്തിൽ നിർമ്മിക്കുന്നത് കൊണ്ട് സ്രാങ്കിന് മുന്നോട്ടുള്ള കാഴ്ച ലഭിക്കുന്നില്ല.

4) മർച്ചൻറ് ഷിപ്പിംഗ് (ഇന്ത്യൻ ഫിഷറീസ് ബോട്ട് ഇൻസ്പെക്ഷൻ) റൂൾസ് 1988 ലെ റൂൾ 6 (a to l) ൽ മത്സ്യബന്ധനയാനങ്ങൾ ഇൻസ്പെക്ഷൻ നടത്തുമ്പോൾ അവയ്ക്ക് ആവശ്യം ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട സംവിധാനങ്ങളെപ്പറ്റി പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ട്. ബോട്ടുകളുടെ ഇൻസ്പെക്ഷൻ നടത്തുന്ന സമയം പ്രസ്തുത നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

5) കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 56 (1) പ്രകാരം എല്ലാ ജലയാനങ്ങളിലും സഞ്ചാര സമയത്ത് മുന്നിലേക്കുള്ള പാത വ്യക്തമായി കാണുന്നതിനായി ഒരു ജീവനക്കാരനെ 'Look Out' ഡ്യൂട്ടിക്ക് മാത്രമായി നിയോഗിക്കേണ്ടതാണ്.

(E) ജലയാനങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ

1) കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 103 ൽ പരാമർശിക്കുന്ന പ്രകാരം ബോട്ടിൽ പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റിക്ക് അനുസരണമായി

ജീവൻ രക്ഷാ ഉപകരണങ്ങളായ ലൈഫ് ജാക്കറ്റ്, LIFE BUOY, ബോയൻറ അപ്പാരറ്റസ് തുടങ്ങിയവ ഉണ്ടായിരിക്കണമെന്ന് നിഷ്കർഷിക്കണം.

2) ലൈഫ് ജാക്കററ് യാത്രക്കാരുടെ സീറ്റിന് മുന്നിലായി എളുപ്പത്തില എടുക്കുവാൻ പററുന്ന വിധത്തിൽ തൂക്കിയിടേണ്ടതാണ്. ബോട്ട അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മുങ്ങുകയാണെങ്കിൽ ലൈഫ് ജാക്കറ്റ് യാത്രക്കാർക്ക പെട്ടെന്ന് എടുത്ത് ധരിക്കുവാൻ അതിനാൽ സാധിക്കും.

3) LIFE BUOY എളുപ്പത്തിൽ എടുക്കുവാൻ പററുന്ന വിധത്തിലും അതിന നീളത്തിലുള്ള കനം കുറഞ്ഞ റോപ്പ് ബന്ധിപ്പിച്ചും സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്. ബോട്ടിന നിന്നും ലൈഫ് ജാക്കറ്റ് ധരിക്കാത്ത യാത്രക്കാർ ആരെങ്കിലും യാത്രാ മദ്ധ്യേ വെള്ളത്തിൽ വീഴുകയാണെങ്കിൽ റോപ്പിൻെറ അറ്റം ബോട്ടിൽ ബന്ധിച്ച ശേഷ വെള്ളത്തിൽ വീണയാളുടെ അടുത്തേക്ക് LIFE BUOY എറിഞ്ഞ് കൊടുത്ത രക്ഷിക്കുവാൻ സാധിക്കും.

4) ബോയൻറ് അപ്പാരറ്റസ് എളുപ്പത്തിൽ എടുക്കുവാൻ പററുന്ന വിധത്തില ബോട്ടിൽ സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്. ബോട്ട് വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങി പോയാൽ ബോയൻറ അപ്പാരറ്റസിൻെറ ചുറ്റുമുള്ള റോപ്പുകളിൽ പിടിച്ച് ആളുകൾക്ക് രക്ഷപ്പെടുവാന സാധിക്കും.

5) ഫയർ ഫയറ്റിംഗ് ഉപകരണങ്ങളായ ഫയർ എസ്റ്റിംഗ്വൂഷറുകളും ഫയ ബക്കറ്റുകളും മണൽ ബോക്സുകളും ബോട്ടിനകത്ത് സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

6) എല്ലാ ബോട്ടുകളിലും GPS സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തണം. സർക്കാർ സബ്സിഡിയോടു കൂടി എല്ലാ ബോട്ടിലും GPS സംവിധാനം സ്ഥാപിക്കാവുന്നതാണ്.

7) എല്ലാ ബോട്ടുകളിലും ഓട്ടോമാറ്റിക്ക് ഐഡൻറിഫിക്കേഷൻ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തണം.

(F) ബോട്ടുകളുടെ നിർമ്മാണം.

1) ഓരോ വിഭാഗത്തിൽപ്പെട്ട ബോട്ടുകളുടെയും നിർമ്മാണം 'STANDARD PATTERN' ൽ ആയിരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആയതിന് സാങ്കേതിക വിദഗ്ധരുടെ ഒരു കമ്മറ്റി രൂപീകരിച്ച് അഭിപ്രായങ്ങളുടെയും നിർദ്ദേശങ്ങളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രസ്തുത 'STANDARD PATTERN' നിശ്ചയിക്കാവുന്നതാണ്.

2) താങ്ങ് വള്ളം മാതൃകയിലുള്ള (അപകടത്തിൽപ്പെട്ട ഫിഷിംഗ് ബോട്ട്) ബോട്ട് നിർമ്മാണം ഒഴിവാക്കേണ്ടതാണ്. താങ്ങ് വള്ളം മാതൃകയിലുള്ള ഫിഷിംഗ് ബോട്ടിൻെറ അണിയം (മുൻ ഭാഗം) വളരെ ഉയർന്ന് നിൽക്കുന്നതിനാൽ സ്രാങ്കിൻെറ കാഴ്ച മറയ്ക്കുന്നു. മർച്ചൻറ് ഷിപ്പിംഗ് (ഇന്ത്യൻ ഫിഷറീസ് ബോട്ട് ഇൻസ്പെക്ഷൻ) റൂൾസ് 1988 ലെ റൂൾ 6 ൽ മത്സ്യബന്ധനയാനങ്ങൾ ഇൻസ്പെക്ഷൻ നടത്തുമ്പോൾ അവയ്ക്ക് ആവശ്യം ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ട, ഓടിക്കുന്നയാളുടെ Visibility ഉൾപ്പെടെയുള്ള സംവിധാനങ്ങളെപ്പറ്റി പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ട്. ബോട്ടുകളുടെ ഇൻസ്പെക്ഷൻ നടത്തുന്ന സമയം പ്രസ്തുത നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

3) യാത്രാ ബോട്ടിന് ചുറ്റും റബ്ബർ കോളർ (എയർ ബംബർ) നിർമ്മിക്കണം. മറ്റൊരു ജലവാഹനം വന്ന് ഇടിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഇടിയുടെ ആഘാതം കുറയ്ക്കുന്നതിനും അപകടം ഉണ്ടായാൽ ബോട്ട് മുങ്ങി പോകാതിരിക്കുന്നതിനും ബോട്ട്, ജെട്ടികളിൽ അടുപ്പിക്കുമ്പോൾ ബോട്ടിന്റെ സുരക്ഷയ്ക്കും ആയത് ഉപകരിക്കുന്നതാണ്.

4) മരം കൊണ്ട് നിർമ്മിച്ച് അതിന് പുറത്ത് ഫൈബർ പൊതിഞ്ഞാൽ ബോട്ടുകളുടെ മരത്തിന് എന്തെങ്കിലും കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചാൽ അത് പുറമെ നിന്ന് അറിയുവാൻ സാധിക്കുകയില്ല. ആയതിനാൽ കൃത്യമായ പരിശോധന ഇല്ലാതെ അപ്രകാരമുള്ള ബോട്ടുകൾക്ക് ഫിറ്റ്നസ് (Certificate of Survey) അനുവദിക്കുവാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്.

5) ബോട്ടിന്റെ ഡക്ക് അറകളായി തിരിച്ച് വായു കടക്കാത്ത വിധം നിർമ്മിക്കണം. മറ്റൊരു ജലവാഹനം വന്ന് ഇടിച്ച് ബോട്ടിന് കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ച് അതിലൂടെ വെള്ളം അകത്ത് കടന്നാലും കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ച അറയിൽ മാത്രമേ വെള്ളം കയറുകയുള്ളൂ. തന്മൂലം ബോട്ട് വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങി പോവുകയില്ല.

6) ബോട്ടുകളിൽ നിർബന്ധമായും നങ്കൂരം ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. ബോട്ട് ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ എൻജിൻ നിലച്ച് പോകുകയാണെങ്കിൽ ബോട്ട് നിയന്ത്രണം വിട്ട് ഒഴുകി പോകാതിരിക്കുവാനും കൂടാതെ അത്യാവശ്യ ഘട്ടങ്ങളിൽ ബോട്ട് നിർത്തിയിടുന്നതിനും എല്ലാ ബോട്ടുകളിലും നങ്കൂരം ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. 03/10/2015 തീയ്യതി ഫോർട്ട്കൊച്ചി – വൈപ്പിൻ സർവ്വീസ് നടത്തിയിരുന്ന ജങ്കാർ എൻജിൻ നിലച്ച് ഒഴുകി പോയത് ഇതിന് ഉദാഹരണമാണ്.

7) ബോട്ടിനകത്തേക്ക് കയറുന്ന വെള്ളം പുറത്തേക്ക് പമ്പ് ചെയ്ത് കളയുന്നതിന് ബോട്ടിൽ ഓട്ടോമാറ്റിക്ക് ബിൾജ് പമ്പ് ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്.

(G) സർക്കാർ വകുപ്പുകൾ

1) ഫിഷിംഗ് ബോട്ടും, താങ്ങ് വള്ളങ്ങളും ഓടിക്കുന്നവർക്ക് ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിൻെറയും കേരള പോർട്ടിൻെറയും നേതൃത്വത്തിൽ ട്രയിനിംഗ് കൊടുത്ത ശേഷം മാത്രമേ സ്രാങ്ക് ലൈസൻസ് നൽകാവൂ.

2) ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിന് കീഴിലുള്ള മറൈൻ എൻഫോഴ്സ്മെൻറിൻെറ നിലവിലുള്ള അംഗസംഖ്യ അപര്യാപ്തമാണ്. ഈ അംഗസംഖ്യ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതും അവർക്ക് സ്വന്തമായി ബോട്ട് അനുവദിക്കേണ്ടതുമാണ്.

3) ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിൽ നിശ്ചിത യോഗ്യതയുള്ള സർവ്വെയർമാരെ നിയമിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അവരുടെ അംഗസംഖ്യ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്.

4) എല്ലാ തീരദേശ ജില്ലകളിലും ജല വാഹനങ്ങൾ കരയിൽ കയറ്റി വച്ച് പരിശോധിക്കുന്നതിനായി കേരള പോർട്ടിൻെറ കീഴിൽ ഒരു DOCK YARD സ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്. എല്ലാ വർഷവും സർവ്വേ സമയത്ത് ബോട്ടുകൾ കരയിൽ കയറ്റി വച്ച് പരിശോധന നടത്തണമെന്ന് (DRY DOCK) കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 ലെ റൂൾ 8 പ്രകാരം നിഷ്കർഷിക്കുന്നുണ്ട്. കേരളാ ഇപ്പോൾ സ്വകാര്യ യാർഡുകളിലാണ് DRY DOCK നടത്തുന്നത്.

സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിൽ DOCK YARD സ്ഥാപിക്കുകയാണെങ്കിൽ പരിശോധന കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമായും സമയ ബന്ധിതമായും നടത്തുവാൻ കഴിയുന്നതാണ്.

5) എല്ലാ തീരദേശ ജില്ലകളിലും മറൈൻ എൻഫോഴ്സ്മെൻറിന്റെ മാതൃകയിൽ കേരള പോർട്ടിന്റെ കീഴിൽ ബോട്ടുകൾ പരിശോധിച്ച് നിയമ ലംഘനങ്ങൾ കണ്ടെത്തി നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനായി ഒരു യൂണിറ്റ് രൂപീകരിച്ചാൽ ആയത് അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ സഹായകരമായിരിക്കും.

6) കേരള പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിൽ നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരുടെ അംഗസംഖ്യ കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

7) കേരള പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിന്റെ എല്ലാ ഓഫീസുകളിലേക്കും സ്വന്തമായി ബോട്ടുകൾ അനുവദിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

8) കേരള പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിന്റെ എല്ലാ ഓഫീസുകളിലും കേരളാ ഇൻലാൻറ് വെസൽസ് റൂൾസ് 2010 റൂൾ 31 പ്രകാരം യോഗ്യതയുള്ള സർവ്വേയർമാരെ നിയമിച്ച് ബോട്ട് പരിശോധന കർശനമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

9) കേരളാ പോർട്ട് ബോട്ടുകൾ പരിശോധിക്കുന്ന സമയം ബോട്ടിൽ എന്തെങ്കിലും അപാകത കണ്ടെത്തിയാൽ ആ ബോട്ട് പിടിച്ച് കെട്ടുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം കേരളാ പോർട്ടിന് കേരളത്തിൽ എവിടെയും ഇല്ല. ആയതിനുള്ള സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്.

(H) പൊതുവായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ

1) ഫോർട്ട് കൊച്ചിയിൽ വാച്ച് ടവറോടുകൂടിയ ഒരു 'ജോയിൻറ് വാട്ടർ വേ കൺട്രോൾ റൂം' സ്ഥാപിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണ്. ഈ കൺട്രോൾറൂമിൽ പരിശീലനം സിദ്ധിച്ച നേവി, കോസ്റ്റ്ഗാർഡ്, ഫിഷറീസ്, കോസ്റ്റൽ പോലീസ് എന്നീ ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും ലൈഫ് ഗാർഡിനേയും നിയമിക്കേണ്ടതാണ്. ഇവിടെ ഏകീകൃതവാർത്താവിനിമയ സംവിധാനവും, രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിനാവശ്യമായ മതിയായ സ്പീഡ് ബോട്ടുകളും, ആംബുലൻസ് ബോട്ടുകളും, ടഗ്ഗുകളും, ജീവൻ രക്ഷാ ഉപകരണങ്ങളും, ഫസ്റ്റ് എയ്ഡ് ഉപകരണങ്ങളും, ടെലസ്കോപ്പും ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്. കടലിലേക്ക് പോകുന്നതും, വരുന്നതുമായ ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകൾ കൺട്രോൾ റൂമിൽ വിവരം നൽകേണ്ടതാണ്.

2) എല്ലാ ജലയാനങ്ങൾക്കുമായി നിശ്ചിത അധികാരങ്ങളോടു കൂടിയ കേരളാ മാരിടൈം ബോർഡ് സ്ഥാപിക്കുന്നത് പരിഗണിക്കാവുന്നതാണ്.

3) ഒരു കോസ്റ്റൽ എഫ്.എം റേഡിയോ നിലയം സ്ഥാപിക്കുന്നത് സഹായകരമാണ്. കടലിലും കായലിലും ഓടുന്ന എല്ലാ ജലയാനങ്ങളിലെയും തൊഴിലാളികളെ, മാറി മാറി വരുന്ന കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് സമയാസമയം അറിയിക്കുന്നതിനും അപകടം ഉണ്ടായാൽ വേണ്ട നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകി രക്ഷാ പ്രവർത്തനം ദ്രുതഗതിയിൽ ആക്കുന്നതിനും കോസ്റ്റൽ എഫ്.എം റേഡിയോ നിലയം സഹായകരമാണ്.

4) ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകളുടെ എണ്ണത്തെക്കുറിച്ച് ഒരു പഠനം നടത്തി ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടുകൾ ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിക്കുന്നത് തടയേണ്ടതുണ്ട്.

5) മർക്കന്റൈൻ മറൈൻ ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിൻെറ സ്രാങ്ക് ആൻറ് ഡ്രൈവർ പരീക്ഷ 2010 മുതൽ നടത്തുന്നില്ല. ആയത് പുനസ്ഥാപിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

6) കൊച്ചി കായലിലെ ആഴം കുറഞ്ഞ ഭാഗങ്ങളിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തി ബോട്ടുകളുടെ പാത സഞ്ചാര യോഗ്യമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

7) വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിന് സമീപം ഒരു മണൽതിട്ട രൂപം കൊണ്ടിട്ടുള്ളതാണ്. പ്രസ്തുത മണൽതിട്ട അപകടങ്ങൾക്ക് വഴിയൊരുക്കുവാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. ആയതിനാൽ അവിടെ അപായസൂചന നൽകുന്ന ഒരു ബോർഡ് സ്ഥാപിക്കണ്ടതുണ്ട്.

<u>ഉപസംഹാരം</u>

ഈ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ബഹു. കേരള സർക്കാരിൻെറ സത്വര പരിഗണനയ്ക്കായി ഇതിനാൽ സമർപ്പിച്ച് കൊള്ളുന്നു.

7/7/16

കെ. പത്മകുമാർ ഐ.പി.എസ്.,
അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഓഫ് പോലീസ്,
ദക്ഷിണ മേഖല, കേരളം.