പതിനഞ്ചാം കേരള നിയമസഭ

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും അനുബന്ധ തൊഴിലാളികളുടെയും ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച സമിതി (2023-2026)

പതിനൊന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

(2026 ഫെബ്രുവരി 5-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

(മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന സുരക്ഷ സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ചും അവ കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ചുമുള്ള പ്രത്യേക റിപ്പോർട്ട്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2026

പതിനഞ്ചാം കേരള നിയമസഭ

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും അനുബന്ധ തൊഴിലാളികളുടെയും ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച സമിതി (2023-2026)

പതിനൊന്നാമത് റിപ്പോർട്ട്

(2026 ഫെബ്രുവരി 5-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

(മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ചും അവ കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ചുമുള്ള പ്രത്യേക റിപ്പോർട്ട്)

ഉള്ളടക്കം

		പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന	-	v
ആമുഖം	-	vii
റിപ്പോർട്ട്	-	1.

സമിതിയുടെ ഘടന

ചെയർപേഴ്സൺ :

ശ്രീ. പി.പി. ചിത്തരഞ്ജൻ

അംഗങ്ങൾ :

ശ്രീ. എൻ.കെ. അക്ബർ,

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്

ശ്രീമതി കാനത്തിൽ ജമീല*

ശ്രീ. കെ.ജെ. മാക്സി,

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്

ശ്രീ. എം. നൗഷാദ്

ശ്രീ. വി. ശശി

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്

നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് :

ഡോ.എൻ. കൃഷ്ണ കുമാർ, സെക്രട്ടറി

ശ്രീ. കെ.ജി. ത്രിദീപ്, അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി പ്രീത കെ., ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി

ശ്രീ.ഷിഹാബുദീൻ എം., അണ്ടർ സെക്രട്ടറി

---

*2025 നവംബർ മാസം 29-ാം തീയതി അന്തരിച്ചു.

ആമുഖം

പതിനഞ്ചാം കേരള നിയമസഭയിലെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും അനുബന്ധ തൊഴിലാളികളുടെയും ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച സമിതി(2023-2026)യുടെ ചെയർപേഴ്സൺ ആയ ഞാൻ സമിതി അധികാരപ്പെടുത്തിയതനുസരിച്ച്, സമിതിയുടെ പതിനൊന്നാമത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നു.

നൂതനമായ കാലാവസ്ഥാ നിരീക്ഷണ സംവിധാനങ്ങളും ദുരന്ത മുന്നറിയിപ്പ് സംവിധാനങ്ങളും സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുണ്ടെങ്കിലും മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം അനുദിനം വർദ്ധിച്ച് വരികയാണ്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന സംവിധാനങ്ങൾ പലപ്പോഴും അപകട ഘട്ടങ്ങളിൽ അവർക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുന്നില്ലെന്നുള്ള യാഥാർത്ഥ്യം മുൻനിർത്തിയാണ് മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ നിലവിലുള്ള സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഒരു പഠനം നടത്താൻ സമിതി തീരുമാനിച്ചത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി മത്സ്യബന്ധന മേഖലയിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ചും അവ കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത സംബന്ധിച്ചും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായി സമിതി 09.09.2024-ന് ചർച്ച നടത്തിയിരുന്നു. പ്രസ്തുത ചർച്ചയിൽ ഉരുത്തിരിഞ്ഞ സമിതിയുടെ നിരീക്ഷണങ്ങളും, ശിപാർശകളും, നിർദ്ദേശങ്ങളും ഉൾപ്പെടുത്തി തയ്യാറാക്കിയതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ട്.

2026 ഫെബ്രുവരി 3-ാം തീയതി ചേർന്ന യോഗത്തിൽ സമിതി ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

പി.പി. ചിത്തരഞ്ജൻ,
ചെയർപേഴ്സൺ,
മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും
അനുബന്ധ തൊഴിലാളികളുടെയും
ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച സമിതി.

തിരുവനന്തപുരം,
2026 ഫെബ്രുവരി 05

റിപ്പോർട്ട്

ലോകത്തിലെ തന്നെ ഏറ്റവും പഴക്കമേറിയതും അത്യന്തം അപകടകരവുമായ തൊഴിലുകളിലൊന്നാണ് മത്സ്യബന്ധനം.സംസ്ഥാനത്ത് മത്സ്യബന്ധനത്തിനിടെ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് ഓരോ വർഷവും നിരവധി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മരണപ്പെടുകയോ,കാണാതാവുകയോ ഗുരുതരമായി പരിക്കേൽക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം സംജാതമാകുന്നുണ്ട്.മൺസൂൺ കാലത്ത് പ്രത്യേകിച്ച് രാത്രിയിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ശക്തമായ കാറ്റും ജല പ്രവാഹങ്ങളും,ഉയരത്തിലുള്ള തിരമാലകളും, കാലാവസ്ഥ കാരണമുള്ള മൂടിയ കാഴ്ചയും മത്സ്യബന്ധനത്തെ അങ്ങേയറ്റം അപകടകരമാക്കുന്നു.കടലിൽ വഴിതെറ്റുക,ശക്തമായ ഒഴുക്ക് ദൂരെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകുക,ബോട്ടുകൾ മറിഞ്ഞുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ, പ്രതികൂല കാലാവസ്ഥയിൽ ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുക, കപ്പലുകളുമായുള്ള കൂട്ടിയിടി, മീൻപിടിത്ത വലകളിൽപ്പെടുക, വൻതോതിൽ ഇന്ധനം ഉപയോഗിച്ചതിന് ശേഷം മോശം കാലാവസ്ഥയിൽ യാത്ര മുടങ്ങുക എന്നിവയടക്കമുള്ള അപകട സാധ്യതകൾ നേരിടേണ്ടി വരുന്നവരാണ് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ.മത്സ്യബന്ധനത്തിനിടെ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ രക്ഷിക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ തലത്തിൽ നിരവധി സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അവയൊന്നും തന്നെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുന്നില്ലയെന്നത് ദുഃഖകരമായ അവസ്ഥയാണ്.

2. കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം രൂക്ഷമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ ദുരന്തങ്ങളെ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിനായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന സംവിധാനങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമത വിലയിരുത്തേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്.കാലാവസ്ഥാ നിരീക്ഷണ സംവിധാനങ്ങളും ദുരന്ത മുന്നറിയിപ്പ് സംവിധാനങ്ങളും സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുണ്ടെങ്കിലും യഥാസമയം പ്രവർത്തിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഇവയ്ക്ക് പ്രസക്തിയില്ല. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് ദുരന്ത മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നതിനായും അപകടഘട്ടങ്ങളിൽ സഹായം അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നതിനായും നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ അവർക്ക് ഉപകാരപ്രദമാകുംവിധം പുനരാലോചിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേയ്ക്കാണ് അനുദിനം സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ വിരൽചൂണ്ടുന്നത്.

3. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കായി മത്സ്യബന്ധനമേഖലയിൽ ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ സംബന്ധിച്ചും അവയുടെ പോരായ്മകൾ സംബന്ധിച്ചും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പുദ്യോഗസ്ഥരുമായി സമിതി ചർച്ച നടത്തി,അതിൽ നിന്നും ഉരുത്തിരിഞ്ഞ സമിതിയുടെ നിരീക്ഷണങ്ങളും,ശിപാർശകളും/നിർദ്ദേശങ്ങളുമാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്.

4. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി കോടിക്കണക്കിന് രൂപ ചെലവഴിച്ച്

വിവിധ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അപകട സമയങ്ങളിൽ ഇവ പ്രവർത്തനക്ഷമമല്ലെന്ന പരാതി നിലനിൽക്കുകയാണെന്നും, ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് രക്ഷാബോട്ടുകൾ വാടകയ്ക്കെടുത്താണ് പലപ്പോഴും രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതെന്നും എന്നാൽ ടി ബോട്ടുകളിൽ പലതും അപകടസമയത്ത് ഉപകാരപ്പെടാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.രക്ഷാപ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും ദുരന്തമുഖത്തു വെച്ച് തന്നെ പ്രാഥമിക ചികിത്സ നല്കുന്നതിനുമുതകുന്ന രീതിയിൽ 18.24 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് സർക്കാർ സജ്ജമാക്കിയ മറൈൻ ആംബുലൻസുകളുടെ സഹായത്തോടെ ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്ത് വിജയകരമായി രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തിയെന്ന് അവകാശപ്പെടാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്നും അതിനാൽ രക്ഷാദൗത്യം കുറ്റമറ്റ രീതിയിൽ മുന്നോട്ടു കൊണ്ടുപോകുന്നതിനും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളിലുള്ള പോരായ്മകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതാണെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.

5. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി വിതരണം ചെയ്ത ലൈഫ് ജാക്കറ്റ്, ലൈഫ് ബോയെ മുതലായവ ഉപയോഗിക്കുന്ന കാര്യത്തിലും ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം കൃത്യമായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യത്തിലും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ജാഗ്രതക്കുറവും വീഴ്ചകളും സംഭവിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.സമീപകാലത്ത് ആഴക്കടൽ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോയ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ബോട്ടിൽ നിന്നും കാലു തെന്നി കടലിൽ വീണ സംഭവത്തിൽ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിന്റെ ഭാഗമായി കോസ്റ്റൽ ഗാർഡ് ടീമും രക്ഷാബോട്ടുകളും യാനങ്ങളും ദുരന്തമുഖത്ത് എത്തിയെങ്കിലും അഞ്ച് മണിക്കൂറിനു ശേഷം മൃതശരീരമാണ് ലഭിച്ചതെന്നും അതിനാൽ പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ അവരുടെതന്നെ യാനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് രക്ഷാപ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന നിലവിലുള്ള ദുഖഃകരമായ സ്ഥിതിക്ക് മാറ്റം വരേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.

6. ഇന്ത്യൻ മഹാസമുദ്രത്തിൽ പ്രധാനമായും പ്രീ-മൺസൂൺ കാലമായ മാർച്ച്, ഏപ്രിൽ,മെയ് മാസങ്ങളിലും പോസ്റ്റ്-മൺസൂൺ കാലമായ ഒക്ടോബർ,നവംബർ, ഡിസംബർ മാസങ്ങളിലും ആണ് ചുഴലിക്കാറ്റുകൾ രൂപം കൊണ്ട് വന്നിരുന്നതെങ്കിലും കാലാവസ്ഥാവ്യതിയാനം,ഉരുകുന്ന ഹിമാനികൾ,ഉയരുന്ന സമുദ്രനിരപ്പ്, സമുദ്രജലത്തിന്റെ ചൂട് എന്നിങ്ങനെ വൈവിധ്യമായ കാരണങ്ങളാൽ കഴിഞ്ഞ 30-40 വർഷങ്ങളിൽ ഇന്ത്യൻ മഹാസമുദ്രമുൾപ്പെടെ ലോകമെമ്പാടുമുള്ള ചുഴലിക്കാറ്റുകളുടെ ആവൃത്തിയും കാഠിന്യവും വർദ്ധിച്ചുവെന്നത് ആശങ്കാജനകമാണ്.ഏതാണ്ട് 2010 വരെ ബംഗാൾ ഉൾക്കടലാണ് ചുഴലികളുടെയും വൻന്യൂനമർദ്ദങ്ങളുടെയും പ്രഭവകേന്ദ്രമായി ശാസ്ത്രജ്ഞർ കരുതിയിരുന്നത്. അറബിക്കടലിനെ അപേക്ഷിച്ച് ബംഗാൾ ഉൾക്കടലിൽ ഏറ്റവും രൂക്ഷമായ ചുഴലിക്കാറ്റുകൾ ഉത്ഭവിക്കാനുള്ള സാധ്യത നാലിരട്ടി കൂടുതലാണെന്ന് കണക്കുകളിൽ നിന്ന് മനസ്സിലാക്കാവുന്നതാണ്.ബംഗാൾ ഉൾക്കടലിൽ

രൂപംകൊള്ളുന്ന ഉഷ്ണമേഖലാ ചുഴലിക്കാറ്റുകൾ പടിഞ്ഞാറോട്ട് നീങ്ങവെ ശക്തി പ്രാപിക്കുകയും ഭാരതത്തിന്റെ കിഴക്കൻ തീരത്തെ സംസ്ഥാനങ്ങളെ ഗുരുതരമായി ബാധിക്കുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്. ചുഴലിക്കാറ്റ് ഭീഷണി ഏറ്റവും കൂടുതൽ നേരിടുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളായ വെസ്റ്റ് ബംഗാൾ, ഒഡീഷ, തമിഴ്നാട് എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഇവ പ്രതിരോധിക്കുന്നതിന് ശക്തമായ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ കഴിഞ്ഞ കുറച്ച് വർഷങ്ങളായി അറബിക്കടലിൽ ചുഴലിക്കാറ്റുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ വർധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 2017-ലെ ഓഖിക്കു ശേഷം 2018 മുതൽ 2020 വരെയുള്ള 3 വർഷ കാലയളവിൽ ചെറുതും വലുതുമായ പത്തോളം ചുഴലിക്കാറ്റുകൾ (ഗജ,നിസർഗ്ഗ,ഗതി മുതലായവ) അറബിക്കടലിൽ രൂപം കൊണ്ടിട്ടുണ്ടെന്നുള്ള വസ്തുത അതീവഗൗരവമായി കാണേണ്ടതാണ്.ഈ സവിശേഷ സാഹചര്യം കൂടുതൽ കൃത്യതയാർന്ന കാലാവസ്ഥാ പ്രവചനങ്ങളുടെയും ദുരന്ത മുന്നറിയിപ്പ് സംവിധാനങ്ങളുടെയും പ്രാധാന്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു.

7. രക്ഷാദൗത്യം കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിന് 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന കൺട്രോൾ റൂമുകളിൽ ആവശ്യമായ കോ-ഓർഡിനേഷൻ സംവിധാനം ഉണ്ടാകേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്നും എല്ലാ വർഷവും ട്രോളിംഗ് നിരോധനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുമ്പ് ഒരു യോഗം ചേരാറുണ്ടെങ്കിലും അവിടെ തീരദേശ മേഖലയിലെ യഥാർത്ഥ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉന്നയിക്കപ്പെടുകയോ പരിഹരിക്കപ്പെടുകയോ ചെയ്യുന്നില്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനം സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ മുന്നറിയിപ്പുകൾ മാത്രമല്ലാതെ സ്ഥിതിഗതികൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനായി കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ യോഗം ചേരേണ്ടതും ഇതിനായി സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തു നിന്നും ഇടപെടലുണ്ടാകേണ്ടതും അനിവാര്യമാണെന്നും സമിതി കരുതുന്നു.

8. തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് ജില്ലകളിലെ ഫിഷറീസ് സ്റ്റേഷനുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുന്ന മറൈൻ ആംബുലൻസുകൾക്കു പുറമേ 9 തീരദേശ ജില്ലകളിലും രക്ഷാ ബോട്ടുകൾ ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് വാടകയ്ക്കെടുത്ത രക്ഷാബോട്ടുകൾ കടൽ രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിനും കടൽ പട്രോളിംഗിനുമായി 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.എന്നാൽ, സമീപകാലത്ത് തീരപ്രദേശമായ കാസർഗോഡ് നിന്നും മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോയവരുടെ ബോട്ടിന്റെ എഞ്ചിൻ പ്രവർത്തനരഹിതമായതിനാൽ ആഴക്കടലിൽ കുടുങ്ങിക്കിടക്കുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടായി. കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ ആവശ്യത്തിന് രക്ഷാബോട്ടുകളില്ലാത്തതിനാൽ രക്ഷാദൗത്യം ദുഷ്കരമാണെന്നും ജില്ലയ്ക്കായി ഒരു ബോട്ട് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ആയത് യഥാസമയം രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിന് ഉപകരിക്കുന്നില്ലെന്നതുമാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. അതിനാൽ,**തീരദേശ ജില്ലയായ കാസർഗോഡിന് കൂടുതൽ രക്ഷാബോട്ടുകൾ അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

9. കൂടാതെ**, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ഫിഷറീസ് സ്റ്റേഷൻ നിലവിൽ ജീർണ്ണാവസ്ഥയിലായതിനാൽ ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ**

<u>ചെയ്യുന്നു .</u>

10. രക്ഷാ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കുന്നതിനും ദുരന്തമുഖത്തു വച്ച് തന്നെ പ്രാഥമിക ചികിത്സ ലഭ്യമാക്കി അതിവേഗം കരയിലെത്തിച്ച് ജീവൻ രക്ഷിക്കുന്നതിനുതകുന്ന മൂന്ന് മറൈൻ ആംബുലൻസുകൾ യഥാക്രമം തിരുവനന്തപുരം, എറണാകുളം, കോഴിക്കോട് എന്നീ ജില്ലകളിലെ ഫിഷറീസ് സ്റ്റേഷനുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനായി സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.പ്രാഥമിക ചികിത്സ ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുന്ന മെഡിക്കൽ ഉപകരണങ്ങളും മരുന്നുകളും ഒരുക്കിയിട്ടുള്ള ടി ആംബുലൻസിൽ 24 മണിക്കൂറും പാരാമെഡിക്കൽ സ്റ്റാഫിന്റെ സേവനമടക്കം ഉണ്ടെങ്കിലും,കടലിൽ വെച്ച് അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ രക്ഷിക്കുന്നതിനായി ഇവ പലപ്പോഴും പ്രയോജനപ്പെടുന്നില്ലെന്നും മറൈൻ ആംബുലൻസുകൾക്ക് ഉയരം കൂടുതലായതിനാൽ കടലിൽപ്പെട്ടു പോകുന്ന ആളെ കയർ ഉപയോഗിച്ചു മാത്രമേ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ കഴിയൂയെന്നും ചെറിയ തോതിൽ കടൽക്ഷോഭം ഉണ്ടാകുമ്പോൾപ്പോലും രക്ഷാദൗത്യത്തിന് ഇതുപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ**<u>, തദ്ദേശീയരായ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി രക്ഷാപ്രവർത്തനം കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്നും ദുരന്തമുഖത്ത് വച്ചു തന്നെ പ്രാഥമിക ചികിത്സ ലഭ്യമാക്കി അതിവേഗം കരയിലെത്തിച്ച് ജീവൻ രക്ഷിക്കുന്നതിനായി മറൈൻ ആംബുലൻസിനോടൊപ്പം വേഗത്തിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഫൈബർ ബോട്ടുകൾ കൂടി സജ്ജമാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>**

11. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ നിലവിൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് മാത്രമാണ് മറൈൻ ആംബുലൻസ് സേവനം ലഭ്യമാകുന്നതെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആയതിനാൽ **<u>വേളി, മുതലപ്പൊഴി തുടങ്ങിയ അപകടസാധ്യത കൂടിയ മേഖലകളിൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ ഫൈബർ ബോട്ടുപയോഗിച്ച് രക്ഷപ്പെടുത്തി മറൈൻ ആംബുലൻസിൽ എത്തിച്ച് ജീവൻ രക്ഷപ്പെടുത്തുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>**കൂടാതെ**<u>, മറൈൻ ആംബുലൻസുകൾ ഉപയോഗിച്ച് നാളിതുവരെ നടത്തിയ രക്ഷാദൗത്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ അടിയന്തരമായി സമർപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.</u>**

12. കേന്ദ്ര കാലാവസ്ഥാ നിലയത്തിന്റെ മുന്നറിയിപ്പുകൾ അതിവേഗം മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ മൊബൈൽ ഫോണുകളിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് INCOIS(Indian National Centre for Ocean Information Services)-നെ ചുമതലപ്പെടുത്തുകയും കടലിൽ പോകുകയും തിരികെ വരുകയും ചെയ്യുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ വിവരം രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനായി മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ് നാഷണൽ ഇൻഫോർമാറ്റിക് സെന്ററുമായി ചേർന്ന് "സാഗര" എന്ന ഒരു മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷന് രൂപം കൊടുത്ത് മത്സ്യമേഖലയിൽ

പ്രാവർത്തികമാക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ആൻഡ്രോയ്ഡ് ഫോണിൽ മാത്രമേ ടി ആപ്ലിക്കേഷൻ ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും എന്നാൽ ഇത്തരം ഫോണുകൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കടലിൽ പോകുമ്പോൾ കൊണ്ടുപോകാറില്ലെന്നും കൂടാതെ തിരികെ വരുമ്പോൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മത്സ്യം വിൽക്കാനുള്ള തിരക്കിലായതിനാൽ പഞ്ചിംഗിന് മുതിരാറില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു.**<u>17000 പേർ ടി 'സാഗര' ആപ്ലിക്കേഷനിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഒരു സമയം എത്ര യാനങ്ങളും എത്ര മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും കടലിലുണ്ടെന്ന് അറിയാൻ സാധിക്കാത്ത സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കുന്നതിനായി പ്രസ്തുത ആപ്ലിക്കേഷൻ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്റെ പ്രാധാന്യത്തെക്കുറിച്ച് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ ബോധവാൻമാരാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.</u>**

13. കൂടാതെ, **<u>INCOIS മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കായി നിലവിൽ ഇംഗ്ലീഷ് ,ഹിന്ദി ഭാഷകളിൽ നൽകി വരുന്ന കാലാവസ്ഥാ മുന്നറിയിപ്പുകൾ മലയാള ഭാഷയിൽ കൂടി നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>**

14. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി ഒരുക്കിയ ഡിജിറ്റൽ സംവിധാനങ്ങൾ പലതും ഫലപ്രദമായില്ലെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആഴക്കടൽ മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് വാർത്താ വിനിമയം സാധ്യമാക്കുന്നതിന് ഗ്ലോബൽ സാറ്റലൈറ്റ് ഫോൺ വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഹാൻഡ് സെറ്റ് സ്പെക്ട്രം ചാർജ്ജ്, ആദ്യവർഷത്തെ ലൈസൻസ് ഫീസ്, രജിസ്ട്രേഷൻ ചാർജ്ജ്, സിം ആക്ടിവേഷൻ ചാർജ്ജ്, പ്രീ പെയ്ഡ് പ്ലാൻ എന്നിവ അടക്കം ഒരു യൂണിറ്റിന് ഒരു ലക്ഷം രൂപയോളം ചിലവുണ്ടെന്നും കൂടാതെ കോൾ നിരക്കും കൂടുതലാണെന്നും ഇതുപയോഗിച്ച് ഒരു തവണ കാൾ ചെയ്യുന്നതിന് 30 രൂപയാണ് ചാർജായി ഈടാക്കുന്നതെന്നും ഫോൺ വിതരണം ചെയ്ത ഘട്ടത്തിൽ സർക്കാർ തന്നെ ചാർജ് ചെയ്ത് നൽകിയിരുന്നുവെങ്കിലും, ഫോൺ റീചാർജിംഗിനായി പ്രതിവർഷം ഏകദേശം 45000/- രൂപയോളം വേണ്ടിവരുമെന്നതിനാലും ഇത് ആവർത്തന ചെലവ് ആയതിനാലും വലിയ തോതിലുള്ള നികുതി ഈടാക്കുന്നതിനാലും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലവിലുള്ളതെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു.ആയതിനാൽ **<u>ഗ്ലോബൽ സാറ്റലൈറ്റ് ഫോണിന്റെ ആവർത്തന ചെലവും കർശന നിബന്ധനകൾക്ക് വിധേയമായി സർക്കാർ വഹിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.</u>**

15. കടലിൽ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി ഓഖി പദ്ധതിയിലുൾപ്പെടുത്തി 40,000-ത്തോളം ലൈഫ് ജാക്കറ്റുകൾ സൗജന്യമായി വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത് വീർപ്പിക്കുന്നതിനായി ഗ്യാസ് നിറയ്ക്കുമ്പോൾ കഴുത്ത് മുറുകുന്നതിനാൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഇത് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലെന്നും, സാധാരണ ലൈഫ് ജാക്കറ്റ് വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഇതിന് വലിപ്പക്കൂടുതലുള്ളതിനാൽ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ അവയും ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു.ആയതിനാൽ

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ ലൈഫ് ജാക്കറ്റുകൾ ഡിസൈൻ ചെയ്യുന്നതിനും അവ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

16. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് നിരവധി സുരക്ഷാ ഉപകരണങ്ങൾ സൗജന്യമായി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കേവലം പതിനായിരത്തിൽത്താഴെ വരുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് മാത്രമാണ് ഇത്തരം സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ ലഭ്യമായിട്ടുള്ളതെന്നും അവയെല്ലാം തന്നെ യഥാവിധി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിലുള്ള ന്യൂനതകളുള്ളവയായതിനാൽ അപകടഘട്ടങ്ങളിൽ ഉപയോഗ ശൂന്യവുമാണെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു.മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ഇപ്പോഴും തികഞ്ഞ അരക്ഷിതാവസ്ഥയിലാണ് ജീവിക്കുന്നതെന്നും അതിനാൽ **സർക്കാർ ഏർപ്പെടുത്തിയ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ യഥാവിധി ഉപയോഗിച്ചാണോ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്നതെന്നും അങ്ങനെയല്ലെങ്കിൽ അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ പരിശോധിക്കണമെന്നും സുരക്ഷാ ഉപകരണങ്ങൾ നിർബന്ധമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും കൂടാതെ ഓരോ ഉപകരണങ്ങൾ വാങ്ങുമ്പോഴും അതിന്റെ പ്രായോഗികത കൂടി പരിശോധിച്ച് അവയുടെ ഉപയോഗക്ഷമത സംബന്ധിച്ച് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ അഭിപ്രായം കൂടി ആരാഞ്ഞതിനു ശേഷം വാങ്ങണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

17. അപകട മുന്നറിയിപ്പ് ലഭിക്കുന്ന ഘട്ടങ്ങളിൽ, മത്സ്യബന്ധന വകുപ്പിന്റെയോ മറൈൻ എൻഫോഴ്സ്മെന്റിന്റെയോ അധീനതയിലുള്ള റെസ്ക്യൂ ബോട്ടുകൾ യഥാസമയം ലഭ്യമാകുന്നില്ലെന്നുള്ള നിരവധി പരാതികൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.പട്രോളിംഗിനും ഇതേ ബോട്ടുകൾ തന്നെ ഉപയോഗപ്പെടുത്തുന്നതിനാലും ബോട്ട് സ്റ്റേഷനും,അപകടസ്ഥലവും തമ്മിലുള്ള ദൂരക്കൂടുതലിനാലും അപകടഘട്ടങ്ങളിൽ യഥാസമയം ഇവ ലഭ്യമാകാത്ത സാഹചര്യമുണ്ട്.ആയതിനാൽ,**സദാസമയവും സജ്ജമാക്കി നിർത്തേണ്ട രക്ഷാബോട്ടുകളിൽ ആവശ്യമായ ജീവനക്കാരുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തണമെന്നും റെസ്ക്യൂ ബോട്ടുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, യന്ത്രത്തകരാർ എന്നിവ യഥാസമയം പരിഹരിക്കണമെന്നും കൃത്യമായ മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവർത്തനക്ഷമമായ രക്ഷാബോട്ടുകൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

18. ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് എല്ലാ ഹാർബറുകളിലും ലാൻഡിംഗ് സെന്ററുകളിലും തീരദേശ പോലീസുമായി ചേർന്ന് സുരക്ഷാ മുൻകരുതലുകൾ സംബന്ധിച്ച് കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ പരിശോധന നടത്തണമെന്നും **ബോട്ട് കളർ കോഡിംഗ്, ലൈഫ് ജാക്കറ്റുകൾ,ലൈഫ് ബോയകൾ,ഡിസ്ട്രസ് അലർട്ട് ട്രാൻസ്മിഷൻ സിസ്റ്റം, നാവിഗേഷൻ ലൈറ്റുകൾ,ബോട്ട് രജിസ്ട്രേഷൻ പേപ്പറുകൾ,മത്സ്യബന്ധന പെർമിറ്റ്, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ അംഗീകൃത ലിസ്റ്റ്,ബയോ മെട്രിക് ഐഡന്റിറ്റി**

കാർഡുകൾ എന്നിവ പരിശോധിക്കണമെന്നും സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളില്ലാത്ത ബോട്ടുകൾക്ക് ഫിറ്റ്നസ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അനുവദിക്കരുതെന്നും കടലിൽ ഇറങ്ങുന്നത് തടയുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

19. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കാലാവസ്ഥാ മുന്നറിയിപ്പുകൾക്കു വേണ്ടി ടി.വി, റേഡിയോ,ഇന്റർനെറ്റ്,മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷൻസ് എന്നിങ്ങനെ വിവിധ മാധ്യമങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുന്നവരാണ്. നിലവിലുള്ള കാലാവസ്ഥാ പ്രവചനങ്ങൾ വിശാലമായ സമുദ്ര പ്രദേശത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളവയാണ്.പരമ്പരാഗത മത്സ്യബന്ധനം തീരത്തു നിന്നും ശരാശരി 35-50 കി.മീ. ദൂരത്താണ് നടക്കുന്നതെന്നതിനാൽ,ഇത്തരം പ്രവചനങ്ങൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കാൻ സഹായകരമല്ലെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കൂടുതൽ കൃത്യതയാർന്ന, താരതമ്യേന ചെറിയ വിസ്തൃതിയിലെ കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കുന്നതാണ് പ്രായോഗികമായി അവർക്കാവശ്യം. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള കാലാവസ്ഥാ പ്രവചന സാങ്കേതിക വിദ്യ അപര്യാപ്തമാണെന്നും, അതിനാൽ **മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷിതമായ ഉപജീവനത്തിനും വരുമാനത്തിനും സഹായകരമാകുന്ന രീതിയിൽ കൂടുതൽ കൃത്യതയോടു കൂടിയ, ദിവസേനയുള്ള പ്രാദേശിക കാലാവസ്ഥാ അറിയിപ്പുകൾ പ്രാദേശികവും ലളിതവുമായ ഭാഷയിൽ നൽകണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

20. കമ്മ്യൂണിറ്റി റേഡിയോയുടെ ദൂരപരിധി കരയിൽ 10-12 കിലോമീറ്ററോളം പരിമിതമാണെങ്കിലും കടലിൽ സിഗ്നലുകൾ 70 കിലോമീറ്ററിലധികം സഞ്ചരിക്കുകയും വിശാലമായ പ്രദേശത്തെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കുകയും ചെയ്യുമെന്നതിനാൽ **പ്രാദേശിക കാലാവസ്ഥാ അറിയിപ്പുകൾ കമ്മ്യൂണിറ്റി റേഡിയോ നിലയങ്ങളിലൂടെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നല്കണമെന്നും മൊബൈൽ ആപ്ലിക്കേഷനിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായി എളുപ്പം മനസ്സിലാക്കാനാവുന്ന തരത്തിലുള്ള കാലാവസ്ഥാ ചിത്രീകരണങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കണമെന്നും തീരദേശത്തെ പൊതുസ്ഥലങ്ങളിലുള്ള ഇലക്ട്രോണിക് ഡിസ്പ്ലേകളിൽ ഇവ പ്രദർശിപ്പിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

21. തീരദേശങ്ങളിൽ പലയിടത്തും കൃത്യമായ ഡിസൈനുകൾ ഇല്ലാതെ അശാസ്ത്രീയമായി ബോട്ടുകൾ നിർമ്മിച്ചു വരുന്നുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ബാക്ക്യാർഡ് നിർമ്മാണ ശാലകളിൽ ഗുണമേന്മയില്ലാത്ത സാമഗ്രികൾ ഉപയോഗിച്ചും സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിക്കാതെയും നിർമ്മിക്കുന്ന ഇത്തരത്തിലുള്ള യാനങ്ങൾ പലപ്പോഴും വിവിധ അപകടങ്ങൾക്ക് വഴിവെക്കും. നേവൽ ആർക്കിടെക്ടിന്റെ സർട്ടിഫിക്കേഷൻ, അഗ്നി സുരക്ഷാ സംവിധാനം, പ്രഥമ ശുശ്രൂഷാ സംവിധാനം, യാന നിർമ്മാണ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഉടമ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇൻഷുറൻസ് ഏർപ്പെടുത്തണം എന്നിങ്ങനെയുള്ള വിവിധ വ്യവസ്ഥകൾ നിലനിൽക്കെ,**പ്രസ്തുത നിബന്ധനകൾ പാലിക്കാതെ പ്രവർത്തിച്ച് വരുന്ന അനധികൃത മത്സ്യബന്ധന ബോട്ട് നിർമ്മാണ യൂണിറ്റുകൾക്കെതിരെ കർശന നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഇത്തരം കേന്ദ്രങ്ങളിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന**

യാനങ്ങൾക്ക് പെർമിറ്റ് അനുവദിക്കരുതെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

22. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളിൽ ഭൂരിഭാഗം പേരും ആശയവിനിമയത്തിനായി ഉപയോഗിക്കുന്ന വയർലെസ് സെറ്റിന് 20 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ വരെയാണ് റെയ്ഞ്ച് ലഭിക്കുകയെന്നും 100 നോട്ടിക്കൽ അപ്പുറത്ത് പുറം കടലിലായിരിക്കും മിക്ക മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുമെന്നതിനാൽ ഇവ കാര്യക്ഷമമല്ലാത്ത സാഹചര്യമാണുള്ളതെന്നും അതിനാൽ **പ്രതികൂല കാലാവസ്ഥയെ തരണം ചെയ്യാവുന്ന കൂടുതൽ നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ഉപയോഗിക്കാനാകുന്ന വയർലെസ് സെറ്റ് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യത പരിശോധിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

23. കടൽ സുരക്ഷാ നടപടികൾ ശക്തമാക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സംസ്ഥാനത്തെ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറുകളിൽ നിന്ന് കടലിലേക്ക് ദിനംപ്രതി പോകുന്നതും തിരികെ വരുന്നതുമായ യാനങ്ങളുടെയും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും വിവരങ്ങൾ ലഭ്യമായിരിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന പാഠമാണ് ഓഖി പകർന്നു നൽകിയത്. ഡിജിറ്റൽ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുള്ള പഞ്ചിംഗ് സിസ്റ്റം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനായി തയ്യാറാക്കിയ മോഡൽ പ്രകാരം എത്ര യാനങ്ങൾ കടലിൽ പോയി എന്നറിയാനായി ഹാർബറിൽനിന്ന് ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലും തിരികെ വരുമ്പോഴുള്ള ഒരു കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലും ജിയോഫെൻസിംഗ് ചെയ്യുകയും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ വിവരങ്ങൾ FIMS(Fisheries Information Management System) ഡേറ്റാബേസുമായും യാനങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ ReALCraft-മായും (Registration and Licensing of Fishing Craft) സംയോജിപ്പിക്കുന്നത് വഴി, മത്സ്യബന്ധന യാനം ഹാർബറിൽ നിന്ന് പുറപ്പെട്ട് ഒരു കിലോമീറ്റർ കഴിഞ്ഞുള്ള ജിയോഫെൻസ് ക്രോസ് ചെയ്താൽ അറിയാൻ സാധിക്കുമെന്നും കൂടാതെ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കൈയിൽ ധരിക്കുന്ന ബ്ലൂടൂത്ത് ലോ എനർജി റിസ്റ്റ് ബാൻഡ് വഴി എത്രപേർ കടലിൽ പോയെന്ന് കൃത്യമായി അറിയാൻ സാധിക്കുമെന്നും പ്രസ്തുത സംവിധാനം പരീക്ഷണഘട്ടത്തിലാണെന്നും സമിതി മനസിലാക്കുന്നു.**പ്രസ്തുത സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ പ്രായോഗികത സംബന്ധിച്ച പഠനങ്ങൾ അടിയന്തരമായി പൂർത്തിയാക്കി ആയത് നടപ്പിലാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

24. ISRO-യുടെയും കെൽട്രോണിന്റെയും സഹായത്തോടെ നിർമ്മിച്ച കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ ഡിവൈസായ NavIC(Navigation with Indian Constellation) വഴി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് കാലാവസ്ഥാ മുന്നറിയിപ്പ് സന്ദേശങ്ങൾ നൽകാൻ കഴിയുമെങ്കിലും അപകടം സംഭവിക്കുകയാണെങ്കിൽ അക്കാര്യം അതത് സെന്ററുകളിൽ അറിയിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും ഒരു വൺവേ കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ സിസ്റ്റമാണെന്ന പോരായ്മ ഇതിനുണ്ടെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു.കരയിൽ നിന്നും കടലിലേക്കും തിരിച്ചും ആശയവിനിമയം സാധ്യമാകുന്ന രീതിയിൽ പ്രധാൻമന്ത്രി മത്സ്യ സമ്പദ് യോജന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി ട്രാൻസ്പോണ്ടർ എന്ന സാങ്കേതികവിദ്യ സജ്ജമായിട്ടുണ്ടെന്നും ആയതിന്റെ കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന

വിഹിതം 60:40 ആണെന്നും നിലവിൽ ഗുണഭോക്തൃ വിഹിതമില്ലെന്നും കേരളത്തിലേക്ക് 6000 ട്രാൻസ്പോണ്ടറുകൾ നൽകാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും വൈപ്പിനിൽ പൈലറ്റ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ പത്ത് ട്രാൻസ്പോണ്ടറുകൾ ഇൻസ്റ്റാൾ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും ശേഷിക്കുന്നവയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുരോഗമിക്കുന്നുണ്ടെന്നും നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയാകുന്ന മുറയ്ക്ക് ഇവ കേരളത്തിന് ലഭ്യമാകുമെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.പ്രസ്തുത പ്രവർത്തനങ്ങൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തുന്നതിലൂടെ ഇരുദിശയിലേക്കുമുള്ള ആശയവിനിമയം സുഗമമാകുമെന്നും തീരദേശ സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായി സാറ്റലൈറ്റ് സംവിധാനം ഉപയോഗിക്കുന്ന രീതി ഫലപ്രദമായിരിക്കുമെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു.

25. കാലാവസ്ഥ വ്യതിയാനവും പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളും സംബന്ധിച്ച മുന്നറിയിപ്പിന്റെ ഭാഗമായി വിഴിഞ്ഞത്ത് ഇലക്ട്രോണിക് സൈറൺ സ്ഥാപിക്കുന്ന പ്രവൃത്തികൾ അന്തിമ ഘട്ടത്തിലാണെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.**ഏകദേശം 2.5 കിലോമീറ്റർ ദൂരം വരെ ഇതുപയോഗിച്ച് ശബ്ദസന്ദേശം നൽകാമെന്നിരിക്കെ പ്രസ്തുത മാതൃകയിലുള്ള സൈറണുകൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മറ്റ് തീരപ്രദേശങ്ങളിലും സ്ഥാപിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

26. കടലിൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ ഏറ്റവും ചുരുങ്ങിയ സമയത്തിനുള്ളിൽ രക്ഷിക്കുന്നതിനായി നൂതനമായ സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു.അപകടത്തിൽപ്പെട്ട 4 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ നാട്ടികയിൽ ഡ്രോൺ ക്യാമറ ഉപയോഗപ്പെടുത്തി അപകടസ്ഥലം കണ്ടെത്തി രക്ഷിച്ച മാതൃക ഇതിനുത്തമമായ ഉദാഹരണമാണ്. ആയതിനാൽ **വിദൂരമായി നിയന്ത്രിക്കാവുന്ന ഉപകരണങ്ങളായ ഡ്രോണുകൾ മുതലായവ റെസ്ക്യൂ ബോട്ടുകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നും ഇത് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പരിശീലനം രക്ഷാപ്രവർത്തകർക്ക് നൽകണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

27. സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് സമഗ്രമായ ബോധവൽക്കരണം നൽകേണ്ടത് അനിവാര്യമാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളിൽ കുറച്ചുപേർ സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളോട് യാതൊരു വിധത്തിലും യോജിച്ച് പോകാത്ത സാഹചര്യം നിലവിലുള്ളതിനാൽ **സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങളുടെ പ്രാധാന്യം സംബന്ധിച്ച് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കിടയിൽ അവബോധം വളർത്തുന്നതിനായി തീരദേശമേഖലയിൽ ബോധവൽക്കരണ ക്യാമ്പുകൾ സംഘടിപ്പിക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.**

28. അന്നന്നത്തെ അന്നം തേടി കടലിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷ സമൂഹത്തിന്റെയും ഭരണകൂടത്തിന്റെയും കൂട്ടുത്തരവാദിത്തമാണ്. മത്സ്യബന്ധനത്തിനിടെ അപ്രതീക്ഷിതമായി സംഭവിക്കുന്ന ദുരന്തങ്ങളെയും അപകടങ്ങളെയും നേരിടുന്നതിന് ദുരന്ത മുന്നറിയിപ്പ് സംവിധാനങ്ങളും സുരക്ഷാ

സംവിധാനങ്ങളും ഇനിയും ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ടെന്നും അതിനായി വിവിധ വകുപ്പുകൾ ഒത്തൊരുമിച്ച് പ്രവർത്തിക്കുമെന്നും സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

തിരുവനന്തപുരം
2026 ഫെബ്രുവരി **3**

പി.പി.ചിത്തരഞ്ജൻ,
ചെയർപേഴ്സൺ,
മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെയും അനുബന്ധ
തൊഴിലാളികളുടെയും ക്ഷേമം സംബന്ധിച്ച
സമിതി