ഗ്രീൻപീസ് ഇന്ത്യ
സിറ്റിസൺ റെസ്പോൺസ് ടീമിന്റെ സഹകരണത്തോടെ തയ്യാറാക്കിയ
വിഷയസാരാംശം
GREENPEACE
ग्रीनपीस

എംഎസ്സി എൽസ 3 കപ്പലപകടം

ജൈവിക വിഷങ്ങൾ കടലിലേക്ക്: 640 കണ്ടെയ്നറുകളോടൊപ്പം എംഎസ്സി എൽസ 3 കീഴ്മേൽ മറിഞ്ഞു മുങ്ങിത്താഴുന്നു.

2025 മേയ് 25-ന്, ലൈബീരിയൻ പതാക വഹിക്കുന്ന ചരക്കു കപ്പൽ എംഎസ്സി എൽസ 3 ഇന്ത്യയിലെ കേരള തീരത്തോട് ചേർന്ന് മുങ്ങി.

വിഴിഞ്ഞത്തു നിന്നും കൊച്ചിയിലേക്കുള്ള കപ്പലിന്റെ യാത്രക്കിടയിലാണ് ഇതിന് ഒരു കംപാർട്മെന്റിൽ വെള്ളം കയറിയത് മൂലം കപ്പലിന് 26 ഡിഗ്രി വലതുഭാഗത്തേക്ക് ഭാരംകൂടിയ നില (സ്റ്റാർബോർഡ് ലിസ്റ്റ്) ഉണ്ടായി. രക്ഷാപ്രവർത്തന ശ്രമങ്ങൾ നടന്നെങ്കിലും, കപ്പൽ ഏകദേശം 38 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അകലെ തലകീഴായി മറിഞ്ഞു, പിന്നീട് കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് 14.6 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ തെക്ക്-പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തായി മുങ്ങിത്താഴുകയായിരുന്നു.

എംഎസ്സി: അപായചരിത്രമുള്ള ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ കപ്പൽ വ്യാപാര ഭീമൻ

മെഡിറ്ററേനിയൻ ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനി എസ്. എ. (എംഎസ്സി) ഒരു സ്വകാര്യ/കുടുംബഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ആഗോളകപ്പൽവ്യാപാര, ലോജിസ്റ്റിക്സ് കമ്പനിയാണ്. ക്യാപ്റ്റൻ ജിയാൻലൂയിജി അപ്പോണ്ടെ 1970-ൽ ഇറ്റലിയിലെ നേപ്പിൾസിലാണ് ഇത് സ്ഥാപിച്ചത്. 1978 മുതൽ കമ്പനിയുടെ ആസ്ഥാനം സ്വിറ്റ്സർലാൻഡിലെ ജെനീവയിലാണ്. കമ്പനി ഇപ്പോഴും അപ്പോണ്ടെ കുടുംബത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലാണുള്ളത്, ഡിയേഗോ അപ്പോണ്ടെ ഇപ്പോൾ പ്രസിഡന്റും സിഇഒയുമാണ്. ചരക്കു കപ്പൽ വ്യാപാരം (MSC, MEDLOG, TiL, AGL), എയർ ഫ്രൈറ്റ് (എംഎസ്സി എയർ കാർഗോ), കാറുകളുടെ ഗതാഗതം (ഗ്രാം കാർ കാരിയേഴ്സ്) തുടങ്ങിയ പല മേഖലയിലായി എംഎസ്സി ഗ്രൂപ്പ് പ്രവർത്തിക്കുന്നു. യാത്രാ മേഖലയിലായി, എംഎസ്സി ക്രൂയ്സെസ്, എക്സ്പ്ലോറ ജേർണീസ്, ഫെറി സർവീസുകൾ (GNV, SNAV), ഇറ്റലിയുടെ അതിവേഗ റെയിൽ (ഇറ്റാലോ) എന്നിവയും നടത്തുന്നു. ഈ ഗ്രൂപ്പ് തുറമുഖ അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങൾ, ഡിജിറ്റൽ സാങ്കേതികവിദ്യകൾ (എംഎസ്സി ടെക്നോളജി), ആരോഗ്യമേഖല (മെഡിക്ലിനിക് ഗ്രൂപ്പ്) എന്നിവയിലേക്കും നിക്ഷേപം നടത്തുന്നുണ്ട്, കൂടാതെ എംഎസ്സി ഫൗണ്ടേഷൻ മുഖേന സാമൂഹിക സ്വാധീനം ചെലുത്തുന്നതിലും പിന്തുണ നൽകുന്നു.

ഗ്ലോബൽ കണ്ടെയ്നർ ശേഷിയുടെ 20% നിയന്ത്രിച്ചുകൊണ്ടും, 6.6 മില്ല്യൺ ടിഇയു സംയുക്ത ശേഷിയുള്ള ഏകദേശം 923 കപ്പലുകളുള്ള ഒരു കപ്പൽനിര പ്രവർത്തിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും എംഎസ്സി ഇന്ന് ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ചരക്കു കപ്പൽ വ്യാപാര കമ്പനിയായി നിലകൊള്ളുന്നു (2025 ജൂൺ 20-വരെയുള്ള കണക്കുകൾ പ്രകാരം). കണ്ടെയ്നർ ഷിപ്പിംഗിലും ലോജിസ്റ്റിക്സിലും എംഎസ്സി ആഗോള നേതാവാണ്, ആധുനിക കപ്പൽ നിരകൾ ഉപയോഗിച്ച് 300 ദിശകളിലൂടെ 520 തുറമുഖങ്ങളെ സേവിക്കുന്നു, വർഷംതോറും ഏകദേശം 27 മില്ല്യൺ ടിഇയു നീക്കുന്നു, അതിന് പിന്തുണ നൽകുന്ന 7 വിമാനങ്ങളുണ്ട്. ഇവർ 155 രാജ്യങ്ങളിലെ 675 ഓഫീസുകളിലായി 20 ലക്ഷത്തോളം ജീവനക്കാർക്ക് തൊഴിൽനൽകുകയും ചെയ്യുന്നു. കടൽ, കര (റോഡും റെയിലും), വിമാനച്ചരക്കുകൾ, ഗോഡൗണുകൾ, ഡിജിറ്റൽ സേവനങ്ങൾ (ഉദാഹരണത്തിന്: സ്മാർട്ട് കണ്ടെയ്നറുകൾ, ഇലക്ട്രോണിക് ബിൽ ഓഫ് ലാഡിംഗ്) എന്നിവ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമ്പൂർണ്ണ സേവനങ്ങൾ അവർ നൽകുന്നു. അവശ്യ സാധനങ്ങൾ മുതൽ ആഢംബര വസ്തുക്കൾ വരെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം നടത്തുന്നു. ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന് പുറമെ, എംഎസ്സി, ഹോളിംഗ്, ഗോഡൗണുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമ്പൂർണ്ണ ലൊജിസ്റ്റിക് സേവനങ്ങളും, 12 കപ്പലുകളുള്ള എംഎസ്സി ക്രൂയ്സ് ഉൾപ്പടെയുള്ളവയെയും ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. എംഎസ്സി ക്രൂയിസുകൾ ലോകത്തിലെ മൂന്നാമത്തെ വലിയ ക്രൂയിസ് ലൈൻ ആണെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു.

മാരിടൈം ഇഞ്ചുറി സെന്ററിന്റെ ഒരു ലേഖനം എംഎസ്സി കപ്പലുകളിൽ പഴക്കംചെന്ന കപ്പൽ നിരകളും അതിനാൽ സംഭവിക്കുന്ന പ്രവർത്തന പരാജയങ്ങളും മൂലമുള്ള നിരവധി ഗുരുതരമായ സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങളെ എടുത്തുകാട്ടുന്നു. 2024ന്റെ തുടക്കത്തിൽ ഉണ്ടായ എംഎസ്സി സവോ പോളോ (36 വർഷം പഴക്കം) കാനേഡിയൻ കടലിൽ എഞ്ചിൻ തീപിടിത്തം, എംഎസ്സി കാറ്റായനി (28 വർഷം പഴക്കം) സ്പെയിനിന്റെ തീരത്തിനു സമീപം എഞ്ചിൻ തകരാർ എന്നീ സംഭവങ്ങൾ കപ്പലിന്റെ പഴക്കം മൂലം സാങ്കേതികമായ അപകടസാധ്യതകൾ ഉയരുന്നുവെന്ന് കാണിക്കുന്നു. ചരിത്രപരമായ അപകടങ്ങളിൽ 1994-ലെ അക്കില്ലേ ലൗറോ കപ്പലിൽ ഉണ്ടായ എഞ്ചിൻ റൂം സ്ഫോടനവും, 2007-ലെ എംഎസ്സി നാപ്പൊലി, 2008-ലെ എംഎസ്സി സബ്രിന എന്നീ കപ്പലുകൾ കാലാവസ്ഥാ കഠിനതയാലോ അല്ലെങ്കിൽ നാവിക പിശകുകളാലോ കരയിൽ പതിച്ചതുമാണ് ഉൾപ്പെടുന്നത്. എംഎസ്സി ഈ സമയത്ത് കപ്പലിന്റെ ഉടമസ്ഥരായിരുന്നില്ല എങ്കിലും, ഇന്ത്യയിൽ ജെസ്സിക്ക എന്ന കപ്പൽ 2009-ൽ പൊളിച്ചുനീക്കുന്നതിനിടെ ഉണ്ടായ തീപിടിത്തം ആറുപേർ മരിക്കാൻ ഇടയാക്കി; ഇത് ഡികമ്മീഷൻ സമയത്തെ സുരക്ഷാ വീഴ്ചയും അപകടകരമായ മലിനീകരണ സാധ്യതകളും കാണിക്കുന്നു. പരിസ്ഥിതി മലിനീകരണവും ചരക്കുകളുടെ അപകടസാധ്യതയും ഉൾപ്പെടുന്ന മറ്റ് സംഭവങ്ങളിൽ 2010-ൽ എംഎസ്സി ചിത്ര കപ്പൽ കൂട്ടിയിടിച്ച് ഏകദേശം 300 കണ്ടെയ്നറുകൾ കടലിലേക്ക് പതിച്ചതും, 2006-ൽ എംഎസ്സി എലൈന കപ്പലിൽ നിന്നും ബിൽജ് ഓയിൽ കടലിൽ ഒഴുക്കിയതിനുള്ള പിഴയും അടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. മറ്റൊരു കപ്പലായ റീന 2011-ൽ ന്യൂസിലാൻഡിലെ ഒരു അമൂല്യ കടൽപ്പാറ ആവാസവ്യവസ്ഥയെ ഇടിച്ചു തകർത്ത് പരിസ്ഥിതി നാശം വരുത്തി. ചുരുക്കത്തിൽ, ഈ സംഭവങ്ങൾ യാന്ത്രിക പിഴവുകൾ, തീപിടിത്ത അപകടസാധ്യത, നാവിക പിശകുകൾ, പരിസ്ഥിതി നാശം, കപ്പൽ പൊളിക്കൽ സമയത്തെ അശ്രദ്ധ എന്നിവയെക്കുറിച്ചുള്ള ഗൗരവമായ ആശങ്കകൾ ഉയർത്തുന്നു.

കപ്പൽച്ചരക്ക് ദുരന്തം : എംഎസ്സി എൽസ 3 കപ്പലപകടം വലിയ പാരിസ്ഥിതിക പ്രതിസന്ധിക്ക് തിരികൊളുത്തുന്നു

2025-ലെ ലോക സമുദ്ര ദിനത്തിന് ഏതാനും ആഴ്ചകൾക്ക് മുൻപ്, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തുനിന്ന് പുറപ്പെട്ട എംഎസ് സിഎൽസ 3 എന്ന ചരക്കുകപ്പൽ കൊച്ചിക്ക് സമീപം, തീരത്തു നിന്ന് ഏകദേശം 14.6 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ദൂരത്തിൽ മുങ്ങിയതോടെ, വൻ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന കപ്പൽ അപകടങ്ങളിൽ ഒന്നിന് ഇന്ത്യ സാക്ഷിയായി. വിഴിഞ്ഞത്തു നിന്നും കൊച്ചിയിലേക്കുള്ള യാത്രക്കിടയിലാണ് ഈ കപ്പൽ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടത്. കപ്പലിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന 640 കണ്ടെയ്നറുകളിൽ 13 എണ്ണം അപകടകാരികളായി തരംതിരിച്ചവയും 12 എണ്ണം കാൽസ്യം കാർബൈഡ് അടങ്ങിയവയുമാണ്. കപ്പലിൽ 84.44 മെട്രിക്ടൺ ഡീസലും 367.1 മെട്രിക്ടൺ ഫർണസ് ഓയിലുമുണ്ടായിരിക്കെ ഈ സംഭവം ഗുരുതരമായ പരിസ്ഥിതി ആശങ്കകൾ ഉയർത്തുന്നു. എണ്ണയും മറ്റു രാസ പദാർത്ഥങ്ങളും കേരള തമിഴ്നാട് തീര മേഖല മാത്രമല്ല ശ്രീലങ്കൻ അതിർത്തിയിലുള്ള കടൽപരപ്പിലുമെത്തി അവിടുത്തെ ആവാസ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ഗണ്യമായ നശീകരണത്തിന് കാരണമാകുന്നതുൾപ്പെടെ ഒട്ടനേകം പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾക്കാണ് വഴിമരുന്നിടുന്നത്. എംഎസ് സി എൽസ 3 ചരക്കുകപ്പൽ മുങ്ങിയതിനെ തുടർന്ന് ആദ്യമായി തിരുവനന്തപുരം തീരത്ത് വൻതോതിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ചെറുഗുളികകൾ (Pellets) കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞത് ഭീകരമായൊരു പാരിസ്ഥിതിക വിപത്തിലേക്ക് വിരൽചൂണ്ടുന്നു.

ദുർബലമായ സമുദ്രഭരണത്തെയും വ്യാവസായിക കപ്പൽ വ്യാപാരത്തിന്റെ വിപത്തുകളെയും തുറന്നു കാണിക്കുവാനുള്ള ഞങ്ങളുടെ ഓഷൻ ജസ്റ്റിസ് ക്യാമ്പെയിനിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഈ വിഷയം അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത് എംഎസ്സി എൽസ 3 കപ്പലപകടത്തിന്റെ കൃത്യവും വസ്തുനിഷ്ഠവുമായ വിവരങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കാനും, ഇത്തരമൊരു അപകടം സംഭവിക്കാൻ ഇടയാക്കിയ പരിസ്ഥിതി, നിയമ, സംവിധാനപരമായ പരാജയങ്ങളെ വിശദീകരിക്കാനും, അതിന്റെ പ്രഭാവം കുറയ്ക്കുന്നതിനായുള്ള ജനകേന്ദ്രീകൃത പ്രതികരണ പദ്ധതിയെ അവതരിപ്പിക്കാനുമാണ് ഇവിടെ ശ്രമിക്കുന്നത്.

എണ്ണ, മൈക്രോ പ്ലാസ്റ്റിക്കുകൾ, വിഷ വസ്തുക്കൾ: പുറങ്കടലിൽ നിന്ന് തീരങ്ങളിലേക്ക് വ്യാപിക്കുന്ന ആഘാതത്തിന്റെ തിരമാലകൾ

2025 മെയ് 24-ന് കൊച്ചി തീരത്തു നിന്നും 14.6 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അകലെ ലൈബീരിയൻ പതാക വഹിക്കുന്ന എം എസ് സി എൽസ 3 ചരക്കുകപ്പൽ മുങ്ങിയത് ഒരു കൊടിയ പാരിസ്ഥിതിക ആപത്തിന്റെ സൂചന ഉയർത്തുകയും കേരള സർക്കാർ അതിനെ ഒരു സംസ്ഥാന ദുരന്തമായി പ്രഖ്യാപിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു.

പാറക്കെട്ടുകൾ നിരയിട്ടതും ചെങ്കൽ പാളികൾ നിറന്നതുമായ തീരമുള്ള കേരളാ, തമിഴ്നാട് സമുദ്ര ആവാസ വ്യവസ്ഥയും ശ്രീലങ്കയിലെ മന്നാർ ഉൾക്കടലിന്റെ വടക്കു പടിഞ്ഞാറൻ തീരവും തെക്കൻ തീരവും സവിശേഷവും നിർണ്ണായകവുമായ ജൈവ വൈവിധ്യ മേഖലയാണ്. കണ്ടൽക്കാടുകളും പവിഴപ്പുറ്റുകളും അപൂർവ്വ കടൽ സസ്യജാലങ്ങളും അഴിമുഖങ്ങളും അത്യപൂർവ്വ കടലാമകളെയും കടൽപശുവിനെയും സവിശേഷ മത്സ്യ ജീവ സമ്പത്തിനെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതാണ്. കടലിൽ സംഭവിക്കുന്ന ചെറിയ മലിനീകരണം പോലും ഈ ലോലമായ ജീവസമ്പത്തിനെ ഗുരുതരമായി ബാധിക്കുന്നു. എം എസ് സി എൽസാ കപ്പൽ അപകടം സംഭവിച്ചത് മൺസൂൺ കാലത്താണെന്നതും വളരെ നിർണ്ണായകമാണ്. പ്രക്ഷുബ്ധമായ കടലിലെ വൻതിരകൾ മാലിന്യങ്ങളുടെ വ്യാപനം വേഗത്തിലാക്കുകയും മത്സ്യ പ്രജനന കേന്ദ്രങ്ങളെ ഉൾപ്പെടെ മലിനീകരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം ശുചീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറെ ദുഷ്കരവുമാക്കുന്നു. ആരോഗ്യകരമായ സമുദ്ര ആവാസ വ്യവസ്ഥയെ ആശ്രയിക്കുന്ന തീരമേഖലയിലെ ജനസമൂഹത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ, സാമ്പത്തിക ജീവിതത്തിനെ ഗുരുതരമായി ബാധിക്കുന്ന ഒരു വലിയ ജീവൻ പ്രശ്നമായി മാറിയിരിക്കുകയാണ് കടലിന്റെ ഈ പാരിസ്ഥിതിക വിനാശം.

കടലിലെ എണ്ണ ചോർച്ചയെ നേരിടുന്നതിനുള്ള അടിയന്തര പ്രവർത്തന പദ്ധതികൾ ഉണ്ടെങ്കിലും, അപകട സാധ്യതയുള്ളതും വൈവിധ്യമുള്ളതുമായ ചരക്കുകളുടെ വർധിച്ചുവരുന്ന അളവും, മൈക്രോ പ്ലാസ്റ്റിക്കുകളുടെയും സങ്കീർണ്ണ രാസ വസ്തുക്കളുടെയും വേഗത്തിലും ഫലപ്രദമായതുമായ ശുചീകരണം നടത്തുന്നതിലെ പോരായ്മകൾ ദുരന്ത പ്രതികരണ ശേഷിയിലെ കുറവുകൾ വ്യക്തമാകുന്നു. ഈയിടെയായി തുടർച്ചയായി സംഭവിക്കുന്ന അപകടങ്ങൾ കടൽ പരിസ്ഥിതിയിലുണ്ടാക്കുന്ന ദോഷ ഫലത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ആശങ്കകൾ ഉയർത്തുന്നതോടൊപ്പം അത് പാരിസ്ഥിതികാരോഗ്യം വീണ്ടെടുക്കുന്നത് കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ളതുമാക്കുന്നു..

പ്രതീക്ഷിക്കാവുന്നതും അടിയന്തിരവുമായ പരിസ്ഥിതിക ആഘാതങ്ങൾ:

എണ്ണ ചോർച്ചയും ഹൈഡ്രോകാർബൺ മലിനീകരണവും:

നേരിട്ടുള്ള വിഷ ലിപ്തത: ഡീസലിന്റെയും ഫർണസ് ഓയിലിന്റെയും ചോർച്ച, സമുദ്ര ജീവികൾക്ക് സത്വര ഭീഷണിയുണ്ടാക്കുന്നു. ഹൈഡ്രോ കാർബണുകൾ കടൽപക്ഷികളുടെ ചിറകിൽ അടിയുന്നതു മൂലം അവയ്ക്ക് പറക്കാനും ശരീരോഷ്മാവ് നിയന്ത്രിക്കാനുമുള്ള കഴിവ് നഷ്ടപ്പെടുകയും താപഹീനത മൂലം അവ കടലിൽ മുങ്ങുകയും ചെയ്യുന്നു. കടൽ സസ്തനികൾക്ക് ചർമ്മ രോഗങ്ങൾ, ശ്വാസ കോശ രോഗങ്ങൾ എന്നിവ പിടിപെടുകയും ഉള്ളിൽ കടന്നാൽ ആന്തരിക അവയവങ്ങൾ ക്ഷയിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ആവാസ വ്യവസ്ഥ: എണ്ണമറ്റ ജല ജന്തുജാലങ്ങളുടെയും കടൽ പക്ഷികളുടെയും പ്രജനന കേന്ദ്രങ്ങളും ആഹാര സമ്പാദന മേഖലകളുമായ അഴിമുഖങ്ങൾ, കണ്ടൽക്കാടുകൾ, മണൽ പരപ്പുകൾ എന്നിവ എണ്ണപ്പാടകളാൽ മൂടിപ്പോകാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. അതിലോലമായ ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ എണ്ണ പടർന്നിറങ്ങിയാൽ ശുചീകരണം അസാധ്യമാവുകയും ആവാസ വ്യവസ്ഥ എന്നത്തേക്കുമായി നശീകരിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യും. ആഴ്ന്നിറങ്ങുന്ന എണ്ണ പവിഴപ്പുറ്റിനെയും കടൽ പുല്ലിനെയും സാരമായി ബാധിക്കുകയും അതിനെ ആശ്രയിക്കുന്ന ജൈവ സമ്പത്തിനെ തകർക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കേരള തമിഴ്നാട് ശ്രീലങ്കൻ തീരങ്ങളിലെ വംശനാശം നേരിടുന്ന വിവിധ മത്സ്യയിനങ്ങൾക്ക് കനത്ത ഭീഷണിയും തീരത്തെ മത്സ്യബന്ധന മേഖലയെ തളർത്തുന്നതുമാണിത്. ഈ കടൽ മേഖലയിൽ സുലഭമായ മത്തി, അയല എന്നീ മത്സ്യയിനങ്ങൾ എണ്ണ കലർന്ന വസ്തുക്കൾ ഭക്ഷിക്കുന്നത് മൂലം ഭക്ഷ്യ ശൃംഖലയിലുടനീളം വിഷം കലരുന്നതിന് കാരണമാകുന്നു.

പ്ലാസ്റ്റിക്ക് നർഡിലുകളും തകർന്ന കണ്ടെയിനറുകളുടെ അവശിഷ്ടങ്ങളും

ഭൗതിക ക്ഷയവും കൂടികുഴയലും: കപ്പലും അതിന്റെ മുഴുവൻ ചരക്കുകളും കടലിൽ മുങ്ങുന്നതിനു മുൻപായി, ഏകദേശം 100 കണ്ടെയ്നറുകൾ കടലിലേക്ക് പതിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവയിൽ ചിലത് കരയിലേക്ക് അടിഞ്ഞതായും കാണപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. വളരെ വലിയ ഈ അവശിഷ്ടങ്ങൾ പവിഴപ്പുറ്റുകളും കടൽപ്പുല്ലും വളരുന്ന പ്രദേശങ്ങളും ഉൾപ്പടെയുള്ള തീരത്തെ ആവാസ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ഭൗതിക നാശം വരുത്തുകയും സമുദ്ര ജീവികളുമായി കൂടികലർന്നുണ്ടായേക്കാവുന്ന അപകടങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്യാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. തേയില പോലുള്ള അപകടകാരിയല്ലാത്ത ചരക്കുകൾ ഭീമമായ അളവിൽ തീരത്തടിഞ്ഞതും ശുചീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഒരു വെല്ലുവിളിയാകുന്നു.

ആഹാരശൃംഖലകളുടെ ഭംഗം: ചെറുമീനുകൾ പ്ലാങ്ക്ടൺ എന്നിവ ഉള്ളിലെടുക്കുന്നതു വഴി എണ്ണ, സമുദ്ര ആഹാരശൃംഖലയിൽ പ്രവേശിക്കുകയും ജൈവസഞ്ചയം വഴി വലിയ മീനുകൾ, കടൽ സസ്തനികൾ, ഒടുവിൽ ഇവ ഉപഭോഗം ചെയ്യുന്ന മനുഷ്യർ എന്നിവരിൽ എത്തിച്ചേരുകയും ചെയ്യുന്നു.

മൽസ്യബന്ധന ജീവനോപാധിക്കേൽക്കുന്ന ആഘാതം: കേരളത്തിന്റെ വൈവിധ്യപൂർണമായ മീൻപിടുത്ത മേഖലയ്ക്ക് നേരിട്ടുള്ള ഭീഷണിയാണ്. എണ്ണ മലിനീകരണം മത്സ്യ മരണനിരക്ക് ഉയർത്തുകയും, ഉദ്പാദനക്ഷമത കുറയ്ക്കുകയും, പൊതുവെയുള്ള മത്സ്യ ഉപഭോഗത്തിൽ കോട്ടം വരുത്തുകയും ചെയ്യുന്ന പക്ഷം മത്സ്യബന്ധന സമൂഹങ്ങളുടെ ഉപജീവനത്തെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നു. എണ്ണചോർച്ച നടന്നത് മീനുകളുടെ പ്രത്യുത്പാദനം നടക്കുന്ന കാലവർഷകാലത്തായതിനാൽ മത്സ്യസമ്പത്തിനെ മുഴുവനായും തുടച്ചുമാറ്റുമോ എന്ന ഭീതി നിലനിൽക്കുന്നു.

അപായകരമായ രാസവസ്തുക്കളുടെ ചോർച്ചകൾ:

കാൽഷ്യം കാർബൈഡ് (CaC_2): കാൽഷ്യം കാർബൈഡ് അടങ്ങിയ 12 കണ്ടെയ്നറുകളുടെ സാന്നിധ്യം ആശങ്കാജനകമാണ്. കാൽസ്യം കാർബൈഡ് കടൽജലവുമായി പ്രതികരിക്കുമ്പോൾ അസൈറ്റിലിൻ വാതകവും (അത്യന്തം ജ്വലനശേഷിയുള്ളതും പൊട്ടിത്തെറിയുണ്ടാക്കാവുന്നതുമായത്) കാൽസ്യം ഹൈഡ്രോക്സൈഡും ഉത്പന്നമാകുന്നു. രണ്ടാമത്തേതായ കാൽസ്യം ഹൈഡ്രോക്സൈഡ് ജലത്തിന്റെ ക്ഷാരത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു (pH നില ഉയർത്തുന്നു), ഇത് ജലജീവ ജൈവവൈവിധ്യത്തിലേറ്റം തീവ്രമായതായ വ്യതിയാനങ്ങൾ വരുത്താൻ ഇടയാക്കുന്നു. pH നിലയിൽ സംഭവിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങൾ സമുദ്രജീവികളുടെ ആരോഗ്യത്തിനും പ്രത്യുത്പാദനത്തിനും അതിജീവനത്തിനും ഹാനികരമാണ്; ഇത് സമ്മർദം, പേശികളുടെ നാശം എന്നിവയ്ക്കും മരണത്തിനും വരെ ഇത് കാരണമാകാം.

റബ്ബർ സൊല്യൂഷനും മറ്റ് വെളിപ്പെടുത്താത്ത രാസവസ്തുക്കളും: റബ്ബർ സൊല്യൂഷൻ, വെളിപ്പെടുത്താത്ത മറ്റ് 13 അപകടകാരികളായ വസ്തുക്കൾ മുതലായ അപായകരമായ കണ്ടെയ്നറുകളിൽ നിന്നുണ്ടാകുന്ന ചോർച്ച കടൽ പരിസ്ഥിതിയിലേക്ക് ജൈവവിഷങ്ങൾ തുറന്നുവിടുന്നു. ഈ രാസപദാർത്ഥങ്ങൾ സമുദ്ര ജൈവികതയിൽ തീവ്ര വിഷലിപ്തതയും, അവസാദങ്ങളുടെ മലിനീകരണവും,

ദീർഘകാല പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും ഉണ്ടാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകളും കണ്ടെയ്നറുകളുടെ അവശിഷ്ടങ്ങളും: മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക് മലിനീകരണം: വലിയ തോതിലുള്ള മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ <5mm കേരള തീരത്തടിയുകയും (കോവളം, തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ), പരിസ്ഥിതി ലോല പ്രദേശമായ മന്നാർ മറൈൻ ബയോസ്ഫിയർ റിസേർവിലേക്കും 80 മുതൽ 600 കി മി വരെയുള്ള ശ്രീ ലങ്കൻ തീരങ്ങളിലേക്കും വ്യാപിക്കുകകയും ചെയ്തു. മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ പ്രാഥമിക മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക്കുകളാണ്, ഇവ കടൽജലത്തിൽ നിന്നും വിഷകരമായ രാസവസ്തുക്കൾ ആഗിരണം ചെയ്യുകയും, സമുദ്രജീവികൾ (മത്സ്യങ്ങൾ, കടൽപക്ഷികൾ, കടലാമകൾ) ഇവയെഭക്ഷണമായിതെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കാനുംസാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഇതിന്റെ ഫലമായി ആന്തരാവയവങ്ങൾക്ക് ക്ഷതം, വിശപ്പ് മരണം, ആഗിരണം ചെയ്ത വിഷവസ്തുക്കളുടെ ആഘാതം തുടങ്ങിയവ ഉണ്ടാകാം.

ഭൗതിക ക്ഷയവും കെട്ടുപിണയലും: കപ്പലും അതിന്റെ മുഴുവൻ ചരക്കുകളും കടലിൽ മുങ്ങുന്നതിനു മുൻപായി, ഏകദേശം 100 കണ്ടെയ്നറുകൾ കടലിലേക്ക് പതിച്ചിട്ടുണ്ട്, ഇവയിൽ ചിലത് കരയിലേക്ക് അടിഞ്ഞതായും കാണപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. വളരെ വലിയ ഈ അവശിഷ്ടങ്ങൾ പവിഴപ്പുറ്റുകളും കടൽപുല്ല് വളരുന്ന പ്രദേശങ്ങളും ഉൾപ്പെടെയുള്ളവയ്ക്ക് ഭൗതിക നാശം വരുത്തുകയും സമുദ്ര ജീവികൾക്ക് കെട്ടുപിണഞ്ഞുണ്ടായേക്കാവുന്ന അപകടങ്ങൾ വരുത്തുകയും ചെയ്യാൻ സാധ്യതയുണ്ട്. തേയിലപോലുള്ള അപകടകാരിയല്ലാത്ത ചരക്കുകൾ ഭീമമായ അളവിൽ തീരത്തടിഞ്ഞതും ശുചീകരണപ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഒരു വെല്ലുവിളിയാകുന്നു

നിശ്ചിത ആവാസവ്യവസ്ഥകളിലും ജൈവവൈവിധ്യത്തിലും ഉണ്ടാകുന്ന ആഘാതങ്ങൾ:

തീരപ്രദേശങ്ങൾ: ബീച്ചുകൾ അഴിമുഖങ്ങൾ കായലുകൾ എന്നിവയ്ക്ക് തീരത്തടിയുന്ന എണ്ണയ്ക്കും രാസപദാർത്ഥങ്ങൾക്കും ക്ഷതസാധ്യത കൂടുതൽ ആണ്. ഈ പ്രദേശങ്ങൾ തീരദേശ പക്ഷികൾ, അഴികളിലെ മീനുകൾ പുറംതോടുള്ള ജലജീവികൾ എന്നിവയ്ക്ക് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്.

സമുദ്ര ജൈവവൈവിധ്യം: ഈ ചോർച്ച ഫൈറ്റോപ്ലാങ്ക്ടണും സൂപ്ലാങ്ക്ടണുമടക്കം (കടൽ ആഹാരശൃംഖലയിലെ അടിസ്ഥാന ഘടകങ്ങൾ) മത്സ്യക്കുഞ്ഞുകൾ, പ്രായപൂർത്തിയായ മത്സ്യങ്ങൾ, കടൽപക്ഷികൾ, കടലാമകൾ, കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിലുണ്ടാകുന്ന ബെന്റിക് ജലജീവികൾ വരെ ഉൾപ്പെടുന്ന വിവിധതരത്തിലുള്ള സമുദ്രജീവികൾക്ക് ഭീഷണിയായിത്തീരുന്നു. കാലാവർഷത്തിലെ പ്രജനനകാലത്ത് സംഭവിച്ച ഈ വിപത്ത് മത്സ്യസമ്പത്തിന് വലിയൊരു ഹാനിയാണ് വരുത്തിവെച്ചിട്ടുള്ളത്.

ആവാസവ്യവസ്ഥാ സേവനങ്ങൾ: ഈ സംഭവം, ആരോഗ്യമുള്ള സമുദ്രപരിസ്ഥിതികൾ നൽകുന്ന അത്യന്തം പ്രാധാന്യമുള്ള പരിസ്ഥിതി സേവനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നു, ഇതിൽ ഭക്ഷ്യവിതരണം (മത്സ്യബന്ധനം), ജലശുദ്ധീകരണം, തീരസംരക്ഷണം എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു.

ദീർഘകാല പാരിസ്ഥിതിക പ്രത്യാഘാതങ്ങളും പുനരുദ്ധാരണത്തിനുള്ള വെല്ലുവിളികളും:

എംഎസ്സി എൽസ 3 പോലുള്ള കപ്പലപകടങ്ങൾ ദീർഘകാല പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുകയും പുനരുദ്ധാരണ മാർഗങ്ങൾ ദുർഘടമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.:

സ്ഥിരമായ മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക് മലിനീകരണം: പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകളും മറ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് അവശിഷ്ടങ്ങളും അജീർണ വസ്തുക്കളായതിനാൽ അവ നൂറു കണക്കിന് വർഷങ്ങൾ പരിസ്ഥിതിയിൽ നിലകൊള്ളുന്നു. അവ മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക്കുകളും നാനോപ്ലാസ്റ്റിക്കുകളുമായി വിശ്ലേഷിക്കുകയും, മത്സ്യ ഉപഭോഗത്തിലൂടെ ആഹാരശൃംഖലയിൽ എത്തിച്ചേരുകയും മനുഷ്യന്റെ ആരോഗ്യത്തിനെ ബാധിക്കുകയും ചെയ്യാം. ഈ പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ മണലിലും പവിഴപ്പുറ്റിലും മറ്റു ലോലമായ വാസവ്യവസ്ഥകളിലും അടിയുന്നതിനാൽ വൃത്തിയാക്കൽ അതീവ ബുദ്ധിമുട്ടേറിയതാണ്.

ആവാസവ്യവസ്ഥയുടെ വീണ്ടെടുപ്പ്: പവിഴപ്പുറ്റുകൾ, കണ്ടൽക്കാടുകൾ, കടൽപ്പുല്ല് പ്രദേശങ്ങൾ തുടങ്ങിയ കേടുവന്ന ആവാസവ്യവസ്ഥകളുടെ വീണ്ടെടുക്കൽ പറ്റുമെങ്കിൽ തന്നെ അത് വളരെയേറെ നാളുകളെടുക്കും. ഈ വാസസ്ഥലങ്ങളുടെ നാശം സമുദ്ര ആഹാരശൃംഖലയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കി പൊതുവെയുള്ള ജൈവവൈവിധ്യത്തിലും മത്സ്യസമ്പത്തിനും കോട്ടം വരുത്തും.

വിഷവസ്തുക്കളുടെ ജൈവസഞ്ചയം: ഇത്തരത്തിലുള്ള സംഭവങ്ങളിൽ പുറന്തള്ളുന്ന അപകടകരമായ രാസവസ്തുക്കൾ സമുദ്രജീവികളിൽ സഞ്ചയിച്ച്, വന്യജീവികൾക്ക് ദീർഘകാല ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുകയും, മനുഷ്യന്റെ ആഹാരശൃംഖലയിലേക്കുള്ള ജൈവസഞ്ചയത്തിന് വഴിയൊരുക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

സാമ്പത്തിക തകർച്ചയും നഷ്ടപരിഹാരവും : മത്സ്യബന്ധനം വിനോദസഞ്ചാരം തുടങ്ങിയ മേഖലകൾക്കുണ്ടാകുന്ന കടുത്ത ദീർഘകാല ആഘാതം, തീരദേശ സമൂഹങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടിന് ഇടയാക്കും. എക്സ്പ്രസ് പേൾ ദുരന്തം പോലുള്ളവയിൽ കണ്ടതുപോലെ കാലങ്ങൾ എടുക്കുന്നവയും ബുദ്ധിമുട്ടേറിയവയും ആയ, നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് വേണ്ടിയുള്ള നിയമപോരാട്ടങ്ങൾ ബാധിതർക്ക് മതിയായ പരിഹാരം ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ ഇടയാക്കുന്നു.

മലിനീകരണവും അവശിഷ്ടങ്ങളും: മുങ്ങിയ കപ്പലുകളും നഷ്ടമായ കണ്ടെയ്നറുകളും, അവശിഷ്ട എണ്ണച്ചോർച്ചകൾ പോലുള്ള മലിനീകരണ ഭീഷണികളും നാവിക അപകടസാധ്യതകൾ തുടർന്നും ഉണ്ടാക്കുന്നു. ഇവ നീക്കം ചെയ്യുന്നത് വിലയേറിയതും സാങ്കേതികമായി ബുദ്ധിമുട്ടുള്ളതുമായ പ്രക്രിയയാണ്.

നയ, ശേഷി-കുറവുകൾ: ഇത്തരത്തിലുള്ള സംഭവങ്ങൾ ദേശീയവും രാജ്യാന്തരവുമായ ചട്ടങ്ങളിലും അടിയന്തര പ്രതികരണ കീഴ്വഴക്കങ്ങളിലും വലിയതോതിലുള്ള കടൽപരിസ്ഥിതിദുരന്തങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള ശേഷിയിലുമുള്ള കുറവുകൾ വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. കൂടുതൽ കർശനമായ ചട്ടങ്ങൾ, മെച്ചപ്പെട്ട പ്രാബല്യവത്ക്കരണം, മേല്നോട്ടത്തിന്റെ നവീകരണം, അടിയന്തര പ്രതികരണ സംഘങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര സഹകരണമോ പരിശീലനമോ എന്നിവ അത്യന്താപേക്ഷിതങ്ങളാണ്.

വ്യതിചലിക്കുന്ന പ്രവാഹങ്ങൾ: സമുദ്രപ്രവാഹങ്ങൾ, മാലിന്യങ്ങൾ ആദ്യ സംഭവസ്ഥലത്തെ അതിരുകൾക്ക് അപ്പുറം വ്യാപിപ്പിക്കുവാൻ ഇടയാക്കുന്നു. ഈ സംഭവത്തിൽ കേരള തീരത്ത് ചിതറിയ പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ തമിഴ്നാട്ടിലേക്കും ശ്രീലങ്കയുടെ പടിഞ്ഞാറൻ തീരത്തേക്കുമെത്തിയപോലെ ഇത് പ്രാദേശിക ദുരന്തങ്ങളെ പ്രാദേശികമല്ലാത്തതായും അന്താരാഷ്ട്ര പരിസ്ഥിതിപ്രശ്നങ്ങളായും മാറ്റുന്നു.

അവസാനമായി, എംഎസ്സി എൽസ 3 കപ്പലപകടം, കപ്പൽ വ്യവസായ അപകടങ്ങൾ വരുത്തിവച്ചിട്ടുള്ള ആഴത്തിലുള്ള സാമ്പത്തികവും പാരിസ്ഥിതികവുമായ ഹാനികളെ ലഘൂകരിക്കുവാനായ്, ശക്തമായ പ്രതിരോധ നടപടികളും, ഫലപ്രദമായ അടിയന്തര പ്രതികരണ തന്ത്രങ്ങളും, ദീർഘകാല പുനരധിവാസ പദ്ധതികളും ഉടനടി നടപ്പാക്കണമെന്നതിനെ അടിവരയിട്ടു കാണിക്കുന്നു.

രാസപദാർത്ഥങ്ങൾ നിറച്ച ചരക്കുകപ്പലപകടത്തെ തുടർന്ന് ജീവിതോപാധി നഷ്ടപ്പെട്ട മത്സ്യത്തൊഴിലാളികള് നഷ്ടപരിഹാരം തേടുന്നു

എംഎസ്സി എൽസ 3 ചരക്കുകപ്പൽ അപകടം രൂക്ഷമായ എണ്ണചോർച്ചയും പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകളുടെയും കാൽഷ്യം കാർബൈഡിന്റെയും വ്യാപനവും നടത്തി സമുദ്ര ജൈവിക വ്യവസ്ഥയെ താറുമാറാക്കുമ്പോൾ തീരസമൂഹങ്ങളും പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും അതിന്റെ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വിവിധങ്ങളായ മത്സ്യബന്ധന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഏർപ്പെടുന്ന 10.4 ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കേരളത്തിലുണ്ട്. എംഎസ്സി എൽസ 3 ദുരന്തത്തെ തുടർന്ന് കപ്പലിന്റെ കണ്ടെയ്നറുകളിൽ നിന്ന് എണ്ണ ചോർച്ചയും ഹാനികരമായ രാസപദാർത്ഥങ്ങളുടെ പുറന്തള്ളലും ഉണ്ടായതുമൂലം അപകട സ്ഥലത്തുനിന്ന് 20 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ പരിധിക്കുള്ളിൽ മീൻപിടിത്ത പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിരോധിക്കപ്പെട്ടത് മത്സ്യബന്ധന സമൂഹങ്ങളെ സാരമായി ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിരോധനം മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ഉപജീവനമാർഗം തടയാൻ ഇടയാക്കി. ഇതിനുപുറമെ, പ്രിമൺസൂൺ, മൺസൂൺ മഴകൾ തുടങ്ങുന്നത്, കൂടാതെ 2025 ജൂൺ 9 മുതൽ നിലവിൽ വന്ന പുതിയ ട്രോളിംഗ് നിരോധനം തുടങ്ങിയവയും മേയ് ആദ്യവാരം മുതൽ ഇതിനകം 30 തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെട്ട മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് അധിക വെല്ലുവിളികൾ ആയി. കപ്പൽ കണ്ടെയ്നറുകളിൽ നിന്ന് പുറന്തള്ളിയ വിഷ, രാസവസ്തുക്കൾ കാരണം കടൽമത്സ്യങ്ങളിൽ വിശാംഷം ഉണ്ടായിരിക്കാമെന്ന ഭയം കടൽമത്സ്യ ഉപഭോഗം കുറയ്ക്കുകയും മത്സ്യവിപണികൾ ശൂന്യമാക്കുകയും ചെയ്തതോടെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ദിവസവരുമാനവും അവരുടെ ഭക്ഷ്യസുരക്ഷയും ഭീഷണിയിലായി. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, എറണാകുളം ജില്ലകളിലെ ബാധിത മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കുടുംബങ്ങൾക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പ്രതിമാസം ഒരാൾക്ക് 6 കിലോ സൗജന്യ അരിയും 1,000 രൂപയും പ്രഖ്യാപിച്ചെങ്കിലും അത് പര്യാപ്തമല്ലെന്ന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സംഘടനകളും യൂണിയനുകളും വ്യക്തമാക്കി. നഷ്ടപരിഹാരം കൂട്ടുകയും കൂടുതൽ ആളുകളെ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യണമെന്ന് അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടു. അപകടത്തെ തുടർന്ന് വരുമാന നഷ്ടവും തൊഴിൽസംബന്ധമായ ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങളും നേരിടുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കും അനുബന്ധ സമുദായങ്ങൾക്കും ന്യായമായനഷ്ടപരിഹാരംഉറപ്പാക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട്, ദേശീയ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഫോറം കേരള മുഖ്യമന്ത്രി, പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ ഓഫീസ് (PMO), ദേശീയ ദുരന്ത നിവാരണ അതോറിറ്റി (NDMA) എന്നിവർക്കു കത്തയച്ചു. കപ്പലപകടത്തിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റെടുക്കാന് കപ്പൽ കമ്പനിയെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിർബന്ധിക്കണമെന്നും, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കമ്പനിയോട് ആവശ്യപ്പെടണമെന്നും ഫോറം വാദിച്ചു. ജീവിതോപാധിയുടെയും വരുമാനത്തിന്റെയും നഷ്ടം മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സമുദായങ്ങളെ ബാധിച്ചിരിക്കുന്നതിനൊപ്പം, കടൽത്തീരത്തടിയുന്ന വിഷരാസവസ്തുക്കളുടെ പുറന്തള്ളലിനെ തുടർന്നുണ്ടാകുന്ന മറ്റു നേരിട്ടുള്ള ആരോഗ്യപരമായ ആഘാതങ്ങളും തീരദേശ സമൂഹങ്ങൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. നേരിട്ട് രാസവസ്തുക്കൾക്ക് വിധേയരായതും മത്സ്യബന്ധന നിരോധനം മൂലം പരോക്ഷമായി ബാധിതരായതുമായ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും തീരദേശവാസികളും നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾക്കായി, പ്രത്യേകിച്ച് മൺസൂൺ കാലത്ത് നിലവിലുള്ള മറ്റു നിയന്ത്രണങ്ങളുമായി കൂടിയുണ്ടാകുന്ന പ്രത്യാഘാതങ്ങൾക്കിടയിൽ, അവർക്കായുള്ള അടിയന്തിര സഹായ-നഷ്ടപരിഹാര സംവിധാനമൊരുക്കണമെന്ന് ദേശീയ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഫോറം ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

നിയമ പോരാട്ടം കനക്കുന്നു: ക്രിമിനൽ കുറ്റങ്ങളും സിവിൽ വാദങ്ങളും

അധികാരപരിധിയും നിയമാടിസ്ഥാനവും

ഇന്ത്യയുടെ ടെറിട്ടോറിയൽ സമുദ്രത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനരേഖയിൽ നിന്ന് 200 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ വരെ വ്യാപിക്കുന്ന ഇന്ത്യയുടെ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലയിൽ (Exclusive Economic Zone - EEZ) എംഎസ്സി എൽസ 3 ചരക്കുകപ്പൽ കീഴ്മേൽ മറിയുകയാണുണ്ടായത്. സമുദ്രനിയമങ്ങളെ കുറിച്ചുള്ള ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയുടെ കൺവെൻഷന്റെ (UNCLOS) ആർട്ടിക്കിൾ 58(3) പ്രകാരം, ഇന്ത്യയുടെ EEZ-ൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിദേശ കപ്പലുകൾക്ക് അതത് തീരദേശ രാജ്യത്തിന്റെ നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും പാലിക്കാൻ ബാധ്യതയുണ്ട്. ഇത് UNCLOS-നും അന്താരാഷ്ട്ര നിയമങ്ങളുടെ മറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾക്കും വിധേയമായതാണ്. കാൽസ്യം കാർബൈഡ്, സൾഫർ, പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ, 84.44 ടണ്ണ് ഡീസൽ, 367.1 ടണ്ണ് ഫെർണസ് ഓയിൽ എന്നിവ പോലുള്ള അപകടകാരിയായ വസ്തുക്കൾ വ്യാപിപ്പിക്കാനുള്ള സാധ്യത ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഈ സംഭവം സിവിൽ, ക്രിമിനൽ നടപടികൾക്കുള്ളിൽ വരുന്ന ഒന്നാണ്. പ്രത്യേകിച്ച്, ഇന്ത്യൻ നിയമപ്രകാരമുള്ള സ്റ്റാറ്റിയൂട്ടറി പരിഹാരങ്ങളിലായി, 2017ലെ അഡ്മിറല്റ്റി നിയമം (മാരിടൈം വാദങ്ങളുടെ അധികാരപരിധിയും തീർപ്പാക്കലും), 1958ലെ വ്യാപാര കപ്പൽ നിയമം, 1976ലെ മാരിടൈം മേഖല നിയമം എന്നീ നിയമങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്നു.

1976-ലെ മാരിടൈം മേഖല നിയമപ്രകാരം ഇന്ത്യക്ക് അതിന്റെ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലക്ക് (EEZ) മേൽ പരിപൂർണ്ണ നിയമാധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്. 2017-ലെ അഡ്മിറല്റ്റി നിയമപ്രകാരം സെക്ഷൻ 4, 5, 6 എന്നിവയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, കേരള ഹൈക്കോടതി ഉൾപ്പെടെ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതികൾക്ക് സമുദ്രപരിധികളുമായിബന്ധപ്പെട്ടവാദങ്ങൾപരിഗണിക്കാനും, സമുദ്ര മലിനീകരണം, കപ്പലപകടശേഷമുള്ള അവശിഷ്ടങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യൽ, പരിസ്ഥിതി നാശം തുടങ്ങിയവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ദുരവസ്ഥകൾക്ക് സമീപത്തുള്ള കപ്പലുകൾ പിടികൂടാൻ ഉത്തരവിടാനും അധികാരമുണ്ട്. 1958ലെ വ്യാപാര കപ്പൽ നിയമപ്രകാരം, ഇന്ത്യയുടെ സമുദ്രമേഖലകളിൽ എണ്ണമലിനീകരണം സംഭവിക്കുകയാണെങ്കിൽ, അതിനോട് ബന്ധപ്പെട്ട പ്രതിരോധ നടപടികളും പരിഹാര നടപടികളും സ്വീകരിക്കാൻ പൊതു അധികാരികൾക്ക് നിയമപരമായ അവകാശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

പ്രസക്തമായ അന്താരാഷ്ട്ര നിയമസഹായങ്ങൾ:

എണ്ണമാലിന്യം കാരണമായ നഷ്ടം മൂലമുള്ള സിവിൽ ഉത്തരവാദിത്വത്തെ സംബന്ധിച്ച അന്താരാഷ്ട്ര കൺവെൻഷൻ (CLC), 1992. ഇത് പ്രകാരം, മലിനീകരണത്താൽ ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടത്തിന് കപ്പൽ ഉടമയ്ക്ക് കർശനമായ ഉത്തരവാദിത്വം നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നു. കൂടാതെ, ഇൻഷുറൻസും നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

കപ്പലപകട അവശിഷ്ടങ്ങളുടെ നീക്കത്തെ സംബന്ധിച്ച നൈറോബി അന്താരാഷ്ട്ര കൺവെൻഷൻ, 2007. EEZ-ക്കുള്ളിലായുണ്ടാകുന്ന കപ്പൽപിഴവുകൾക്ക് ഇത് ബാധകമാണ്. ഈ കൺവെൻഷൻ പ്രകാരം, കപ്പൽ ഉടമകൾക്ക് അവശിഷ്ടങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യാനുള്ള ചെലവുകൾ വഹിക്കാനുള്ള ബാധ്യത ഉണ്ട്.

1992ലെ എണ്ണമാലിന്യനഷ്ടങ്ങൾക്കായുള്ള നഷ്ടപരിഹാരത്തിന് അന്താരാഷ്ട്ര ഫണ്ട് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനായുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര കൺവെൻഷൻ പ്രകാരം, CLC-യിൽ നൽകിയ പരിഹാരപരിധികളെ കവിഞ്ഞുള്ള പുനർപരിഹാര സംവിധാനം ഇതുറപ്പാക്കുന്നു.

ബാധ്യതയുടെ ഘടന

പ്രാഥമിക ബാധ്യതയുള്ളവർ:

മാരിടൈം നിയമപ്രകാരം കർശനമായ ഉത്തരവാദിത്വം ബാധകമായ **കപ്പലിന്റെ രേഖാമൂലമുള്ള ഉടമസ്ഥൻ**

ജനീവ ആസ്ഥാനമായ എംഎസ്സി മെഡിറ്ററേനിയൻ കപ്പൽ കമ്പനിയുടെ **ചരക്കുകളുടെയും മാർഗ നിയന്ത്രണത്തിന്റെയും ജാഗ്രതാ ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള ചാർട്ടറെർ,** നേരിട്ടുള്ളതോ പങ്കുള്ളതോ ആയ ബാധ്യതയിൽ പങ്കുകാരനാണ്.

അന്താരാഷ്ട്ര പി ഐ നിയമങ്ങൾ പ്രകാരം അവശിഷ്ട നിർമാർജനം, പാരിസ്ഥിതിക കോട്ടം, സാക്ഷി ക്ലെയിമുകൾ എന്നിവയ്ക്ക് ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള **പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആൻഡ് ഇൻഡെമ്നിറ്റി (പി ഐ) ഇൻഷുറൻസ്കാർ.**

UNCLOS ന്റെ ആർട്ടിക്കിൾ 94 പ്രകാരം പതാക വഹിക്കുന്ന കപ്പലുകൾക്ക് മീതെ പര്യാപ്തമായ ന്യായാധികാരവും നിയന്ത്രണവും പുലർത്തുകയും, സംഭവം സംബന്ധിച്ച അന്വേഷണങ്ങളോട് പ്രതികരിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ട **കപ്പൽപതാക രാജ്യമായ ലൈബീരിയ.**

ലൈബീരിയ ഒരു ഫ്ലാഗ് ഓഫ് കൺവീനിയൻസ് (FOC) രാജ്യമായി ആണ് പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നത് എന്നത് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. കപ്പലിന്റെ ഉടമസ്ഥതയും മറ്റു പ്രവർത്തന പരിധികളും സ്വിട്സർലാന്റിലെ അടിസ്ഥാന സ്ഥാപനങ്ങൾ തന്നെ കൈകാര്യം ചെയ്യേ ലൈബീരിയയിലേക്ക് സ്ഥിരമായ ഒരു ബന്ധവും കാണിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഇത് UNCLOS ന്റെ പരിധിയിൽ ആവശ്യമായ യഥാർത്ഥ ബന്ധം കാണിക്കാൻ ഉതകുന്നതല്ലാത്തതിനാൽ ലൈബീരിയയുടെ കാര്യനിർവഹണ ബാധ്യതകളുടെ പ്രാവർത്തികത കുറയ്ക്കുന്നു.

നിലവിലെ നിയമ നടപടികൾ

ക്രിമിനൽ കേസ്

തുടക്കത്തിലേ നിസ്സംഗതയ്ക്കു ശേഷം ഫോർട്ട് കൊച്ചി പോലീസ് ഇന്ത്യൻ പീനൽ കോഡ് (2023) ന്റെ സെക്ഷൻ 282 (കപ്പലിന്റെ പരുക്കനായ നാവികത്വം), 285 (പൊതു നാവികതയിലുള്ള അലസത), 286 (വിഷമയമുള്ള വസ്തുക്കളുടെ അലസമായ കൈകാര്യം), 287 (തീയുടെ അലസമായ കൈകാര്യം), 288 (സ്ഫോടക വസ്തുക്കളുടെ അലസമായ കൈകാര്യം) എന്നിവ പ്രകാരം എംഎസ് സി എൽസ 3ന്റെ കപ്പൽ കമ്പനിക്കും, ക്യാപ്റ്റനും, മറ്റു നാവികർക്കുമെതിരെ എഫ് ഐ ആർ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 1986 ലെ പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണ നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റു നടപടികളും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്.

ക്രിമിനൽ അന്വേഷണങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി ആരംഭിക്കുകയും പൂര്ത്തിയാക്കുകയും ചെയ്യുന്നത്, സംഭവത്തിന് കാരണമായ സാഹചര്യങ്ങൾ വിലയിരുത്താനും, ഉത്തരവാദിത്വം നിശ്ചയിക്കാനും, പരിസ്ഥിതി പ്രതികരണ നടപടികൾക്ക് വഴിയൊരുക്കാനും, അതോടൊപ്പം നടക്കുന്ന സിവിൽ വാദങ്ങളും നഷ്ടപരിഹാര ശ്രമങ്ങളും പിന്തുണയ്ക്കാനുമായി നിർണായകമായിരിക്കും.

പൊതു താല്പര്യ ഹർജി - ടി എൻ പ്രതാപൻ v ഇൻഡ്യാ യൂണിയനും മറ്റുള്ളവരും

മുൻ എംപി ടി.എൻ. പ്രതാപൻ സമർപ്പിച്ച പൊതു താല്പര്യ ഹർജി(PIL)യിന്മേൽ ബഹു. കേരള ഹൈക്കോടതി 2025 ജൂൺ 12-ന് പുറപ്പെടുവിച്ച ഇടക്കാല ഉത്തരവിൽ, സംഭവത്തെ കുറിച്ച് ബഹു ഹൈക്കോടതി പ്രതികരിക്കുകയുണ്ടായി. ഹർജിയിൽ എം വി വാൻ ഹായ് 503 സംഭവവും ഉൾപ്പെടുത്തുക, എംഎസ്സി എൽസ 3 യുടെ ചരക്കുപട്ടിക പ്രസിദ്ധീകരിച്ച വിവരം, വിദഗ്ധ സമിതി രൂപീകരണം, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇടക്കാല ആശ്വാസം എന്നിവയ്ക്കായെല്ലാമുള്ള തിരുത്തൽ അനുമതി കോടതി നൽകി.

കോടതി വിവിധ നിയമപരമായ മാർഗങ്ങൾ അംഗീകരിച്ചു:

(a) സഹോദര കപ്പലുകൾ പിടികൂടാനുള്ള സാധ്യതയടങ്ങിയ 2017ലെ അഡ്മിറല്റ്റി നിയമത്തിന്റെ 4 മുതൽ 6 വരെയുള്ള വകുപ്പ് പ്രകാരമുള്ള മാരിടൈം വാദങ്ങളുടെ പ്രാബല്യപ്പെടുത്തൽ

(b) 1958ലെ വ്യവസായ കപ്പൽ നിയമപ്രകാരമുള്ള ദുരന്താന്വേഷണവും മലിനീകരണപ്രതിരോധ ചുമതലകളും;

(c) 1986ലെ പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണ നിയമം പ്രകാരം ക്രിമിനൽ കുറ്റപത്രവും പ്രോസിക്യൂഷനും.

കേസ് സംബന്ധിച്ച വിധിയിൽ, പരിഹാരത്തിനും ശുചീകരണച്ചെലവിനും വേണ്ടി പണം രാജ്യം വഹിക്കരുത്, അതിനു കപ്പൽ ഉടമകളെ അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഷുറർമാരെ ചുമതലപ്പെടുത്തണമെന്നും കോടതി വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്നു. വിവിധ നിയമങ്ങളും അന്താരാഷ്ട്ര നിയമ ചട്ടങ്ങളും അനുസരിച്ച് കേന്ദ്രവും സംസ്ഥാനവും കൈക്കൊണ്ട നടപടികൾ അടുത്ത 2025 ജൂൺ 19-ലെ വിചാരണയ്ക്കായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണമെന്ന് ഹൈക്കോടതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

തുടർന്നുള്ള വിചാരണകളിൽ, സുതാര്യത, നടപ്പിലാക്കലിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ, നിയമാധികാരത്തിന്റെ ഔചിത്യം എന്നിവ പരിഗണിച്ച് കേരള സംസ്ഥാന സർക്കാറും എംഎസ്സി കപ്പൽ കമ്പനിയും നടത്തുന്ന കോടതിക്കുപുറമുള്ള എല്ലാ ധാരണച്ചർച്ചകൾക്കും കേരള ഹൈക്കോടതി താത്കാലിക വിലക്കേർപ്പെടുത്തി.

ധാരണാ ചർച്ചകൾ നിയമപരമായി 2017ലെ അഡ്മിറൽറ്റി നിയമപ്രകാരമുള്ള ഔദ്യോഗിക അഡ്മിറൽറ്റി ഹർജിയുടെ ഘടനയ്ക്കുള്ളിലായിരിക്കനാമെന്നും വ്യക്തമാക്കുന്നതോടൊപ്പം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ഹർജി ബോധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഉദ്ദേശം രേഖപ്പെടുത്തിയ സത്യവാങ്മൂലവും കോടതി പരിഗണിച്ചു. അടുത്ത ഘട്ടമായി, എംഎസ്സി പോളോ II എന്ന കപ്പലിനെയും എംഎസ്സി മാനസ എഫ് എന്ന സഹോദര കപ്പലിനെയും അഡ്മിറൽറ്റി അധികാരപരിധിയിലായി അറസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവിട്ടു. നഷ്ടപരിഹാരത്തിൻറെ ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കാനും കോടതിയുടെ മേൽനോട്ടം നിലനിർത്താനുമായി ഇതിന്റെ ഭാഗമായുള്ള എംഎസ്സി-യുടെ അനുബന്ധ സ്വത്തുക്കൾ കൈക്കലാക്കാനും ഉത്തരവിറക്കി.

അടുത്ത നടപടിക്രമങ്ങൾ: സിവിൽ ലയബിലിറ്റി ക്ലെയിമുകൾ

എംഎസ്സി എൽസ 3 സംഭവത്തിന് പിന്നാലെയുള്ള നിയമപരമായ പരിഹാരങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി, കേരള സർക്കാറും ബാധിതർ അടങ്ങിയ മറ്റ് പങ്കാളികളും ഉടൻ തന്നെ 2017ലെ അഡ്മിറൽറ്റി നിയമപ്രകാരം, കേരള ഹൈക്കോടതിയിൽ ഔദ്യോഗിക അഡ്മിറൽറ്റി ഹർജി സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ ഹർജിയിൽ എംഎസ്സി എൽസ 3ന്റെ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഉടമയെയും, ചാർട്ടററെയും, പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആൻഡ് ഇൻഡെമിനിറ്റി (P&I) ഇൻഷുററിനെയും പ്രതികളായി ഉള്പ്പെടുത്തണം. ഹൈക്കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ച ഇടക്കാല നിർദ്ദേശങ്ങൾപ്രകാരം,എംഎസ്സിപോളോഈ,എംഎസ്സിമാനസ എന്ന സഹോദര കപ്പലുകളുടെ അറസ്റ്റ് തുടരേണ്ടതുണ്ട്, കപ്പൽ ഉടമയിൽ നിന്നുള്ള സിവിൽ ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾക്കായുള്ള സാമ്പത്തിക നിക്ഷേപം അല്ലെങ്കിൽ അനുയോജ്യമായ ഉറപ്പ് ലഭ്യമാക്കുകയാണ് ഇതിനുപിറകിലുള്ള ലക്ഷ്യം. ഹർജിയിൽ ഈ ആവശ്യവാദങ്ങൾക്ക് PIL ഹർജിയിൽ നിയമിച്ച വിദഗ്ധസമിതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ പിന്തുണയ്ക്കുന്ന പരിസ്ഥിതിനാശതിനുള്ളതും, സാമ്പത്തികമായതുമായ നഷ്ടപരിഹാരങ്ങൾ, പരിഹാര നടപടികൾക്കായി സർക്കാർ വഹിച്ച ചെലവുകൾ തുടങ്ങിയ സംയുക്തമായ പരിഹാരനടപടികൾ ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. അത് കൂടാതെ, P&I ഇൻഷുററിന് ഔദ്യോഗിക നോട്ടീസ് അയച്ച്, ഉത്തരവാദിത്വ കവറേജ് പ്രാപ്തമാക്കുകയും, സർക്കാർ ചെലവഴിച്ച തുകയ്ക്ക് ബദൽ അവകാശം നിലനിർത്തുകയും വേണം. ഇതിനുപുറമെ, എണ്ണമലിനീകരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നഷ്ടപരിഹാര ആവശ്യവാദങ്ങൾ, 1958ലെ വ്യവസായ കപ്പൽ നിയമപ്രകാരം മുന്നോട്ടുവെക്കേണ്ടതുമാണ്.

ശ്രീ പിണറായി വിജയന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള കേരള സർക്കാർ എംഎസ്സി മെഡിറ്ററേനിയൻ കപ്പൽ കമ്പനിക്കെതിരെ അഡ്മിറൽറ്റി ഹർജി സമർപ്പിക്കുവാനുള്ള തീരുമാനം ജൂൺ 20 ന് ഹൈക്കോടതിയെ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

കപ്പൽ അപകടത്തിനെ തുടർന്നുള്ള എം എസ് സി കമ്പനിയുടെ കനത്ത നിശബ്ദത കമ്പനിയുടെ രാഷ്ട്രീയ കൂട്ടുകെട്ട് സംബന്ധിച്ച് അത്ഭുതം ഉളവാക്കുന്നു.

എം എസ് സി കമ്പനി ഇന്ത്യയിൽ അദാനി പോർട്ട് ഗ്രൂപ്പുമായി ആഴത്തിലുള്ള ബന്ധം പുലർത്തുന്നു. കമ്പനിയുടെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെൻറ് വിഭാഗമായ ടെർമിനൽ ഇൻവെസ്റ്റ്മെൻറ് ലിമിറ്റഡ് അദാനിയുടെ എന്നോർ കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ പദ്ധതിയുടെ 49% ഓഹരികൾ വാങ്ങിയിട്ടുള്ളതാണ്. മാത്രമല്ല, മുന്ദ്ര തുറമുഖത്തിന്റെ CT 3 ടെർമിനലിന്റെ നിർമ്മാണ പദ്ധതിയുടെ പങ്കാളിയുമാണ്. 2025 മെയ് മാസം പുതിയ വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖം തുറന്നതിനു ശേഷം അതിന്റെ രക്ഷാകർതൃ സ്ഥാനത്തായാണ് ഈ കമ്പനിയെ കാണുന്നത്. 1997 നിർമ്മിച്ചതും ലൈബീരിയൻ പതാക വഹിക്കുന്നതുമായ എം എസ് സി എൽസ കേരള കൊച്ചിയിലേക്ക് ഷട്ടിൽ സർവീസ് നടത്തിവരുന്നു. സാങ്കേതികമായി, ഈ കപ്പൽ, എൽസ 3 മാരിടൈം കമ്പനിയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതാണെങ്കിലും എം എസ് സി സിയുടെ നേരിട്ടുള്ള നിയന്ത്രണത്തിലാണിത് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്.

നിയമപരവും കാര്യനിർവഹണപരവുമായ ചുമതല:

പൊതുസമൂഹത്തിൽ നിന്നുയർന്നുവന്ന പ്രതിഷേധങ്ങൾക്കു ശേഷം ഇന്ത്യൻ അധികാരികൾ എംഎസ്സിയെ നിയമനടപടിയുടെ മുൻനിര കക്ഷിയായ് വച്ചു. ജൂൺ 11നു ഫോർട്ട് കൊച്ചിയിലെ തീരദേശ പോലീസ് എംഎസ്സി മെഡിറ്ററേനിയൻ കപ്പൽ കമ്പനിയെയും എൽസ 3 ന്റെ ക്യാപ്റ്റനെയും നാവികരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു എഫ്ഐആർ രേഖപ്പെടുത്തി. ഇന്ത്യയുടെ പുതിയ ഭാരതീയ ന്യായ സംഹിത അനുസരിച്ച് രേഖപ്പെടുത്തിയ എഫ്ഐആർ ഇൽ കപ്പലിന്റെ പരുക്കൻ നാവികത്വം ജ്വലന/സ്ഫോടക/വിഷ ശേഷിയുള്ള വസ്തുക്കളുടെ അലസമായ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ എന്നിവ ഉൾപ്പടെയുള്ള കുറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. ഇത് അടിസ്ഥാനപരമായി എംഎസ്സി അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് പ്രായമായതും കേടുപാടുള്ളതുമായ കപ്പലിലെ അപകടകാരികളായ ചരക്കുകൾ അലക്ഷ്യമായി പ്രവർത്തിപ്പിച്ചു എന്ന് ആരോപിക്കുന്നവയാണ്. ഇതിനോടൊപ്പം,അഡ്മിറൽറ്റി അധികാരം ഉപയോഗിച്ച് കേരള ഹൈക്കോടതി ഈടാക്കേണ്ട ശുചീകരണ ചെലവുകളും നഷ്ടപരിഹാരവും പൊതു ഫണ്ടുകളിൽ നിന്ന് അല്ലാതെ കപ്പലുടമയായ എംഎസ്സിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നായിരിക്കണമെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. ജൂൺ മധ്യത്തിൽ, ഏകദേശം 6 കോടി രൂപ (ഏകദേശം 7 ലക്ഷം ഡോളർ) വരുന്ന സുരക്ഷാ തുകയില്ലെങ്കിൽ, എൽസ-3യുടെ സഹോദരകപ്പലായ എംഎസ്സി മാനസ -എഫ് -നെ വിഴിഞ്ഞത്തിൽ തടഞ്ഞ് വയ്ക്കണമെന്നു കോടതി ഉത്തരവിട്ടിരുന്നു. ഇന്ത്യയുടെ നാഷണൽ ഗ്രീൻ ട്രൈബ്യൂണലും (NGT) ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്: 2025 മേയ് 27-ലെ ഉത്തരവിൽ, അപകടകാരിയായ വസ്തുക്കളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട 13 കണ്ടെയ്നറുകളുടെ ഉള്ളടക്കം ഔദ്യോഗികമായി വെളിപ്പെടുത്താൻ എംഎസ്സിയോട് നിർദ്ദേശിച്ചു. കാൽഷ്യം കാർബൈഡ്, എണ്ണ എന്നിവ പോലുള്ള ചരക്കുകൾ തീരദേശ ജൈവ വൈവിധ്യത്തിന് വലിയ കോട്ടം ഉണ്ടാക്കാമെന്ന് ട്രൈബ്യൂണൽ ഓർമ്മിപ്പിച്ചു. ജൂൺ 27 വരെ ചരക്ക് പട്ടിക ഔദ്യോഗികമായി പുറത്തുവന്നിരുന്നില്ല, അതിനാൽ പ്രാദേശിക തല്പരകക്ഷികൾക്ക് അപൂർണ്ണവും അനൌദ്യോഗികവുമായ ഒരു കണ്ടെയ്നർ ലിസ്റ്റ് മാത്രമേ ലഭ്യമായിരുന്നുള്ളൂ.

എഫ്ഐആർ (ജൂൺ 11, 2025): കപ്പലിന്റെ പരുക്കൻ നാവികത്വം ജ്വലന/സ്ഫോടക/വിഷ ശേഷിയുള്ള വസ്തുക്കളുടെ അലസമായ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ എന്നിവ ഉൾപ്പടെയുള്ള കുറ്റങ്ങൾ എംഎസ്സിക്കെതിരെ ചാർത്തുന്നു. (ബിഎൻഎസ് സെക്ഷൻസ് 281-288).

ഹൈക്കോടതി ഉത്തരവുകൾ: നഷ്ടപരിഹാരം പൊതുപണം ഉപയോഗിക്കാതെ എംഎസ്സിയിൽ നിന്ന് തന്നെ വീണ്ടെടുക്കണമെന്ന് കേരള ഹൈക്കോടതി വ്യക്തമാക്കി. ഏകദേശം 6 കോടി രൂപയുടെ ബോണ്ട് അടയ്ക്കുന്നത് വരെ സഹോദരകപ്പലിന്റെ തടങ്കൽ അനുവദിക്കുകയും ചെയ്തു.

എൻജിടിയുടെ നിർദേശം: പരിസ്ഥിതി അപകടസാധ്യത വിലയിരുത്തുന്നതിനായി, കപ്പലിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന അപകടകാരിയായ രാസവസ്തുക്കളെക്കുറിച്ച് (കാൽഷ്യം കാർബൈഡ്, എണ്ണകൾ തുടങ്ങിയവ) വ്യക്തതവരുത്തണമെന്ന് എംഎസ്സിയോടായി നാഷണൽ ഗ്രീൻ ട്രൈബ്യൂണൽ ആവശ്യപ്പെട്ടു.

ശുചീകരണത്തിലും നഷ്ടപരിഹാരത്തിലുമുള്ള പങ്കാളിത്തം:

കേരള സർക്കാർ എംഎസ്സിയോട് നഷ്ടപരിഹാര നടപടികൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള സമ്മർദ്ദം തുടരുന്നതിനായി വിവിധ ഏജൻസികളെ ഉൾപ്പെടുത്തി ഇന്റർ-ഏജൻസി കമ്മിറ്റികളെ വേഗത്തിൽ രൂപീകരിച്ചു. നഷ്ടമൂല്യനിർണ്ണയം, മലിനീകരണ ശുചീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, നഷ്ടപരിഹാരങ്ങൾ എന്നിവയിൽ എംഎസ്സിയോട് ധാരണ വരുത്തുന്നതിനായി 2025 ജൂൺ 2ന്, ധനകാര്യ അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു ഉന്നത തല സമിതിയെ സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചു. പരിസ്ഥിതി ലോല പ്രദേശങ്ങളിൽ പാരിസ്ഥിതിക ക്ലേശങ്ങൾ കുറയ്ക്കുകയും മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഗ്രാമങ്ങളിലെ ഉപജീവന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാണ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ പ്രത്യേകമായി പ്രാധാന്യം നൽകിയത്. ഡിറക്ടറേറ്റ് ജനറൽ ഓഫ് ഷിപ്പിംഗ് (DG Shipping) ന്റെ നിർദേശപ്രകാരം, എംഎസ്സിയുടെ ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനികൾ അമേരിക്കൻ രക്ഷാപ്രവർത്തന കമ്പനിയായ ടി ആൻഡ് ടി സാല്വജ്-ൽ നിന്നുള്ള 108 അംഗ ഡൈവർ സംഘത്തെ എണ്ണയും കണ്ടെയ്നറുകളും അപകടസ്ഥലത്തു നിന്ന് പുനരുദ്ധരിക്കാനായി വിന്യസിച്ചിട്ടുണ്ട്. അധികാരികൾ ഇക്കാര്യത്തിൽ വേഗത്തിൽ പ്രതികരിക്കണമെന്ന് പൊതു മാദ്ധ്യമങ്ങൾ മുഖേന എംഎസ്സിയോട് ആവശ്യമുന്നയിച്ചു – ഉദാഹരണമായി, 2025 ജൂൺ 11ന് ഡി ജി ഷിപ്പിംഗ് ഔദ്യോഗികമായി എംഎസ്സിയ്ക്കെതിരെ 48 മണിക്കൂറിന്റെ താക്കീത് പുറപ്പെടുവിച്ചു: എണ്ണ ശുചീകരണം ഉടൻ ആരംഭിക്കാത്ത പക്ഷം നിയമപരമായും ക്രിമിനൽ കാര്യമായും നടപടികൾ നേരിടേണ്ടി വരുമെന്ന് അറിയിച്ചു. ജൂൺ പകുതിയോടെ തിരിച്ചറിയപ്പെട്ട എണ്ണ ചോരലുകൾക്ക് മുകളിൽ പ്രധാന ക്യാപ്പിംഗുകൾ ഡൈവർമാർ പൂർത്തിയാക്കുകയും നിരവധി കണ്ടെയ്നറുകൾ തീരത്ത് നിന്ന് വീണ്ടെടുക്കുകയും ചെയ്തു. കേരള ഹൈക്കോടതി എംഎസ്സിയുടെ ഇൻഷുറർമാർ മാർഗ്ഗേന ഏകദേശം 700,000 ഡോളർ (ഏകദേശം ₹6 കോടി) തുക ബോണ്ടായി സമർപ്പിച്ചതായി രേഖപ്പെടുത്തി. ഇപ്പോൾ എംഎസ്സിയെ പരിസ്ഥിതി നാശനഷ്ടങ്ങൾക്ക് പ്രധാന ഉത്തരവാദിയായി പരിഗണിക്കുകയാണ്, അതിനാൽ ശുചീകരണത്തിനും നഷ്ടപരിഹാരത്തിനുമായി പല നിയമാനുസൃത ഉത്തരവുകൾക്ക് വിധേയമാണ്.

കോർപ്പറേറ്റ് പശ്ചാത്തലം:

എംഎസ്സി പ്രവർത്തിച്ചത് വെറും ചാർട്ടററായ നിലയിലാണ്; അതിനാൽ "ആത്യന്തികമായ ഉത്തരവാദിത്വം ഇല്ലാത്തതായിരുന്നുവെന്ന്" സ്ഥാപിക്കപ്പെടുകയും വ്യക്തമായ ബാധ്യത ആരോപിക്കാൻ സാധിക്കാതാവുകയും ചെയ്യുന്നു. മാധ്യമ വിശകലനങ്ങൾ കപ്പലിന്റെ "ഫ്ലാഗ് ഹോപ്പിങ്" (കൊടി മാറ്റിക്കെട്ടൽ) ചരിത്രവും ആവർത്തിച്ച സുരക്ഷാ വീഴ്ചകളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിലൂടെ എംഎസ്സിയും മറ്റ് ഉടമകളുമൊക്കെ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ എങ്ങനെ ശ്രമിക്കുന്നു എന്നു വ്യക്തമാവുന്നു. എംഎസ്സിയുടെ അടുത്തകാലത്തെ ചരിത്രം സുരക്ഷയിലും പരിസ്ഥിതിപാലനത്തിലുമുള്ള വക്രിതമായ പ്രകടനമാണ് കാണിക്കുന്നത്. തീവ്രതയുള്ള സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങളും ചില നിയമപരമായ വീഴ്ചകളും അടങ്ങുന്നതാണിത്.

അറിയപ്പെടുന്ന സംഭവങ്ങൾ:

2005-ൽ എംഎസ്സി ഷിപ് മാനേജ്മന്റ് , എംഎസ്സി എലീന എന്ന കപ്പലിൽ നിന്ന് എണ്ണ മാലിന്യം അനധികൃതമായി പുറത്തുവിട്ടതിന് "മാജിക് പൈപ്പ്" എന്ന ഉപകരണം ഉപയോഗിച്ചതായി സമ്മതിച്ചു; ഇതിന് 10 ദശലക്ഷം ഡോളർ ക്രിമിനൽ പിഴയായി വിധിക്കപ്പെട്ടു. 2019 ജനുവരിയിൽ, 19,000 TEU ശേഷിയുള്ള എംഎസ്സി സോയി കപ്പൽ നോർത്ത് സീയിൽ ഒരു കടൽ പ്രക്ഷോഭത്തിൽ പെട്ട്ഏകദേശം 270 കണ്ടെയ്നറുകൾ നഷ്ടപ്പെട്ടു; എംഎസ്സി ഏറ്റവും ഒടുവിലത്തെ കണ്ടെയ്നർ കണ്ടെത്തുന്നതുവരെ മുഴുവൻ ശുചീകരണ പ്രവർത്തനത്തിനും ധനസഹായം നൽകി, കൂടാതെ മലിനീകരണത്തിന്റെ പരിസ്ഥിതിപ്രഭാവം ഗൗരവതരമാണെന്ന് പൊതുജനങ്ങളോട് വ്യക്തമാക്കുകയും ചെയ്തു. 2010-ൽ, എംഎസ്സി ചിത്ര മുംബൈക്കടുത്ത് മറ്റൊരു കപ്പലുമായി കൂട്ടിയിടിച്ചതിന്റെ ഫലമായി ഏകദേശം 800 ടൺ എണ്ണയും രാസവസ്തുക്കളും കടലിലേക്ക് ചോർന്നു; ഇതിന്റെ പരിസ്ഥിതി നാശം പിന്നീട് ₹514 കോടിയായി വിലയിരുത്തപ്പെട്ടു. എംഎസ്സി കരാറിലെ കപ്പലുകൾക്കും ദുരന്തങ്ങൾ നേരിട്ടിട്ടുണ്ട് (ഉദാഹരണത്തിന്, 2012-ലെ എംഎസ്സി ഫ്ളാമിനിയയിലെ ചരക്ക് സ്ഫോടനത്തിൽ/അഗ്നിബാധയിൽ 3 കപ്പൽ ജീവനക്കാർ മരിച്ചു; ഇതിന്റെ ഫലമായി $290 ദശലക്ഷം തീർപ്പാക്കൽ ഉണ്ടായി). 2021 ഒക്ടോബറിൽ എംഎസ്സി-യുടെ ഡാനിറ്റ് കപ്പൽ ദുരിതകാലാവസ്ഥയിൽ നങ്കൂരമിട്ട് കാലിഫോർണിയയിലെ തീരത്തിന്പുറത്തുള്ളഎണ്ണപൈപ്പ്ലൈനിൽതകരാർവരുത്തി; എംഎസ്സി പിന്നീട് $45 ദശലക്ഷത്തിന്റെ നഷ്ടപരിഹാര ഇടപാടിൽ ചേരുകയും ചെയ്തു, എന്നാൽ അതിനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം പൈപ്പ് ലൈനിന്റെ ഉടമയായ ആംപ്ലിഫൈ എനർജി എന്ന കമ്പനിയിലേക്ക് മാറ്റുകയായിരുന്നു. ഈ സംഭവങ്ങൾ എംഎസ്സിയുടെ പഴക്കംചെന്ന കപ്പലുകളിലും ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിലും ആവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സുരക്ഷാ പ്രശ്നങ്ങളെ സൂചിപ്പിക്കുന്നു.

നിയന്ത്രണ പിഴകൾ:

ലോകത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലുള്ള അധികാരികൾ പരിസ്ഥിതി നിയമലംഘനത്തിന് എംഎസ്സിയിലും കൂട്ടാളികളിലും നിന്ന് പിഴ ഈടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. 2018-ൽ, കാലിഫോർണിയ എയർ റിസോഴ്സസ് ബോർഡ് (CARB), 2014-ലെ തുറമുഖ സന്ദർശനങ്ങളിലുണ്ടായ നൂറുകണക്കിന് നിർത്തിയിട്ട കപ്പലുകളിൽ എഞ്ചിൻ നിയമലംഘനങ്ങൾ (സഹായക എഞ്ചിനുകൾ ഓഫ് ചെയ്യാതിരിക്കൽ) കണ്ടെത്തിയതിന് ശേഷം എംഎസ്സി-യ്ക്ക് $630,625 പിഴ വിധിച്ചു. എംഎസ്സി അന്വേഷണവുമായി സഹകരിക്കുകയും പിന്നീട് കാലിഫോർണിയയിലെ അവരുടെ മുഴുവൻ കപ്പലുകളും 100% ഷോർ-പവർ ഓപ്പറേഷനിലേക്ക് മാറ്റുകയും ചെയ്തു. 2022-ൽ, എംഎസ്സി സിൻഡി കാൽഫോർണിയ ജലങ്ങളിൽ അനുസൃത ഇന്ധനം ഉപയോഗിക്കാൻ പരാജയപ്പെട്ടതിനെ തുടർന്ന് കാർബ് എംഎസ്സി-യ്ക്ക് വീണ്ടും $50,000 പിഴചുമത്തി. 2021-ന്റെ അവസാനം, യു.എസ്. പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണ ഏജൻസി (EPA), വെസ്സൽ ജനറൽ പെർമിറ്റ് പ്രകാരമുള്ള നിർബന്ധമായ ബാലാസ്റ്റ്-വാട്ടർ പരിശോധനകളും വാർഷിക റിപ്പോർട്ടിംഗും എംഎസ്സി ഒറോറ കപ്പലിൽ നടത്താൻ പരാജയപ്പെട്ടതിനെ തുടർന്നു $66,474 പിഴ എംഎസ്സി-യ്ക്ക് ചുമത്തി. ഇത്തരത്തിലുള്ള നിയമനടപടികൾ പിന്നീട് കമ്പനി കുറ്റമേറ്റെടുത്തു പരിഹാരം ചെയ്യുമെങ്കിലും എംഎസ്സിയുടെ പാരിസ്ഥിതിക നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുന്നതിലുള്ള അശ്രദ്ധ വെളിപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

സുരക്ഷാ നിർവഹണ നടപടികൾ:

അന്താരാഷ്ട്ര സുരക്ഷാ നിർവഹണ നിലവാരം (ISM) പുലർത്തുന്നവയാണ് തങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെന്ന് എംഎസ്സി ഉറപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷെ ഫലത്തിൽ കമ്പനിയുടെ പ്രതികരണങ്ങൾ വ്യത്യസ്തമാണ്. എംഎസ്സി സോയി കപ്പലപകടത്തിനുശേഷം, കമ്പനി അതിവേഗം ശുചീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ധനസഹായം നൽകി; എന്നാല് ഓറഞ്ച് കൗണ്ടിയിലെ പൈപ്പ്ലൈൻ സംഭവം സംഭവിച്ചതിന് ശേഷം, എംഎസ്സി പൊതു വേദിയിൽ ഉത്തരവാദിത്തം നിഷേധിക്കുകയും അവരുടെ നാവികർ "കരുതലോടെയും വിവേകപരവുമായ രീതിയിൽ" പ്രവർത്തിച്ചതായി ഉറപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. CARB ഓഡിറ്റിന് ശേഷം എംഎസ്സി കപ്പലുകൾ പുനഃസജ്ജമാക്കി മുഴുവൻ നിയമവശങ്ങളും പാലിച്ചുവെന്ന് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തു. എംഎസ്സി എൽസ-3 കേസിൽ, എംഎസ്സി പ്രത്യേക പരിശീലനം ലഭിച്ച രക്ഷാപ്രവർത്തകർ (T&T) നെ വച്ച് വീണ്ടെടുക്കൽ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചെങ്കിലും, പരിസ്ഥിതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അടിയന്തരാവസ്ഥ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ നിയന്ത്രണ അതോറിറ്റികൾ അതിവേഗ നടപടി ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഈ ദുരന്തത്തെക്കുറിച്ച് എംഎസ്സി പൊതു പ്രസ്താവനകളൊന്നും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടില്ലെന്ന് വിമർശകർ നിരീക്ഷിച്ചു. പ്രാദേശിക മത്സ്യത്തൊഴിലാളി നേതാക്കളും ആഴ്ചകൾ കഴിഞ്ഞിട്ടുമില്ല കമ്പനിയുടെ മൗനത്തെ ആക്ഷേപിച്ചു.

എൽസ-3 മുങ്ങിയതിന്റെ സാങ്കേതിക വിവരങ്ങൾ:

എംഎസ്സി എൽസ-3 കപ്പലിന്റെ അപകട റിപ്പോർട്ടുകൾക്കും മറ്റുമായി ലോയിഡ്സ് (Lloyd's) പ്രസിദ്ധീകരിച്ച രേഖകൾ കാണുക.

എംഎസ്സി എൽസ-3 എന്നത് 1997-ൽ നിർമ്മിച്ച, ലൈബീരിയൻ പതാകയിലുള്ള ഒരു കണ്ടെയ്നർ കപ്പലായിരുന്നു (എംഎസ്സി കപ്പൽനിരകളിൽ സാധാരണമായി കാണപ്പെടുന്ന "ഫ്ലാഗ് ഓഫ് കൺവീനിയൻസ്" എന്ന പ്രയോഗത്തിന്റെ ഭാഗമാണ്). കപ്പലിന് ഏകദേശം 28 വയസ്സായിരുന്നതായി രേഖകളിൽ വ്യക്തമാണ്. 2024 നവംബർ 19-ന് മംഗളൂരുവിൽ നടന്ന ഏറ്റവും പുതിയ തുറമുഖ പരിശോധനയിൽ (പോർട്ട് സ്റ്റേറ്റ് ഇൻസ്പെക്ഷൻ) അഞ്ചു സുരക്ഷാ വീഴ്ചകൾ കണ്ടെത്തപ്പെട്ടിരുന്നു. 2025 മെയ് 24-25 ലെ രാത്രി, വിഴിഞ്ഞത്തുനിന്ന് കൊച്ചിയിലേക്കുള്ള യാത്രയുടെ മദ്ധ്യേ, കപ്പലിന് അനുമാനിക്കപ്പെടാത്ത വിധത്തിൽ 26 ഡിഗ്രി സ്റ്റാർബോർഡ് ലിസ്റ്റ് ഉണ്ടായി. അധികൃതർ ഇതിന് കാരണമായി ബാലാസ്റ്റ് വാട്ടർ മാനേജ്മെന്റ് സിസ്റ്റത്തിലെ തകരാർ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. കപ്പൽ ചരിഞ്ഞ സമയത്ത്, എല്ലാ ആന്തരിക വൈദ്യുത ജനറേറ്ററുകളും പ്രവർത്തനരഹിതമായി മാറിയതായി റിപ്പോർട്ടുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. ഇതു കപ്പലിന്റെ പൂർണ വൈദ്യുത സംവിധാനവും നിഷ്ക്രിയമാകാൻ കാരണമായി, ഒടുവിൽ കപ്പൽ 2025 മെയ് 25-ന് പുലർച്ചെ സമുദ്രത്തിൽ മുങ്ങിത്താണു. എന്നാൽ എല്ലാ 24 കപ്പൽ ജീവനക്കാരെയും സുരക്ഷിതമായി ഒഴിപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചു. കപ്പൽ കേരള തീരത്തിൽ നിന്ന് 14.6 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അകലത്തിൽ മുങ്ങിയതായി രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു.

എംഎസ്സി എൽസ-3 കപ്പലിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന 640 കണ്ടെയ്നറുകളിലെ ചരക്കുകളിൽ 13 എണ്ണം അപകടകാരിയായ രാസവസ്തുക്കൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നവയും, 12 കണ്ടെയ്നറുകളിൽ കാൽഷ്യം കാർബൈഡ് പോലുള്ള സ്ഫോടക സാദ്ധ്യതയുള്ള വസ്തുക്കൾ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നവയും ആയതിനാൽ പരിസ്ഥിതിക്കേൽക്കാവുന്ന ആഘാതം പതിന്മടങ്ങാവുന്നു. കപ്പൽ കൂടാതെ 84.4 ടൺ ഡീസലും, 367.1 ടൺ ഫർണസ് ഓയിലും വഹിക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. അപകടശേഷം നടത്തിയ അന്വേഷണത്തിൽ, കപ്പൽ അവശിഷ്ടങ്ങളിലും തീരദേശങ്ങളിലും നിന്നായി വലിയ തോതിൽ പ്ലാസ്റ്റിക് ഗുളികകൾ (നർഡിൽ) കണ്ടെടുത്തു. കപ്പലിൽ കുടുങ്ങിയ മറ്റു ചരക്കുകൾക്കിടയിൽ ശൂന്യമായ കണ്ടെയ്നറുകളും, കത്തി നശിക്കുന്ന കോട്ടൺ, പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ എന്നിവയും ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നു. അപകടത്തിനു ശേഷമുള്ള ആഴ്ചകളിൽ, കോടിക്കണക്കിന് പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ കേരള തീരത്ത് വലിയ തോതിൽ അടിഞ്ഞു; ഇതിന് പുറമെ തമിഴ്നാട്ടിലെ ധനുഷ്കോടി സങ്കേത മേഖലയിലും അതുപോലെ ശ്രീലങ്കയുടെ തീരങ്ങളിലും ഇവ കാണപ്പെട്ടു. പരിസ്ഥിതി വിദഗ്ധർ മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നത്, ഈ രാസവസ്തുക്കളുടെയും മൈക്രോപ്ലാസ്റ്റിക് കണങ്ങളുടെയും സംഘം, സമുദ്രജൈവവൈവിധ്യത്തിനും ജലചുറ്റുപാടുകൾക്കും ദീർഘകാലം താങ്ങാനാകാത്ത രീതിയിലുള്ള ദോഷം ഉണ്ടാക്കുമെന്നതാണ്.

സംഭവശേഷമുള്ള എംഎസ്സിയുടെ പ്രതികരണവും ഉത്തരവാദിത്വവും:

എംഎസ്സിയോ അതിന്റെ ഉടമസ്ഥരോ അപകടം നടന്ന ഉടൻതന്നെ വിശദമായ ഔദ്യോഗിക പ്രതികരണങ്ങളൊന്നും പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടില്ല. കേരളത്തിൽ എംഎസ്സിയുടെ ശ്രദ്ധ പ്രധാനമായും രക്ഷാപ്രവർത്തനത്തിലും ഇൻഷുറൻസ് നടപടികളിലുമായിരുന്നു, പക്ഷേ നിയന്ത്രണ അതോറിറ്റികൾ ശുദ്ധീകരണ നടപടികൾക്കായി ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി. കമ്പനി നിയോഗിച്ച രക്ഷാപ്രവർത്തകർ, T&T സാൽവേജ് സംഘവും അതിലെ 108 ആഴക്കടൽ ഡൈവർമാരും ചോർച്ചയടക്കൽ എണ്ണയുടെ മാറ്റം തുടങ്ങിയ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിരുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, ഇന്ത്യൻ അധികൃതർ ഇനിയും സത്വരമായി ഇടപെടേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകത ആവർത്തിച്ചു ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. ഉദാഹരണത്തിന്, ഡയറക്റ്ററേറ്റ് ജനറൽ ഓഫ് ഷിപ്പിംഗ്, 48 മണിക്കൂറിനുള്ളിൽ എണ്ണമാറ്റം ആരംഭിക്കാത്ത പക്ഷം ക്രിമിനൽ ഉത്തരവാദിത്തവും നിയമനടപടികളും നേരിടേണ്ടി വരുമെന്നതിനുള്ള ശക്തമായ മുന്നറിയിപ്പ് കമ്പനിക്ക് നൽകി. 2025 ജൂൺ പകുതിയോടെ, സാച്ചുറേഷൻ ഡൈവർസിന്റെ സഹായത്തോടെ പ്രധാന ചോർച്ചകൾ അടച്ചത് അധികൃതർ സ്ഥിരീകരിക്കുകയും, തീരത്ത് നിന്ന് ഡസൻ കണക്കിന് കണ്ടെയ്നറുകൾ വീണ്ടെടുത്തതായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. എന്നിരുന്നാലും, അതിനുശേഷം കപ്പലുടമകൾ T&T സാൽവേജുമായുള്ള കരാർ അവസാനിപ്പിച്ചുവെന്ന് വ്യക്തമാകുന്നു. ഇത് മുങ്ങിക്കിടക്കുന്ന കപ്പലിൽ നിന്നും ബാക്കിയുള്ള എണ്ണ പൂർണ്ണമായി വീണ്ടെടുക്കുന്നതിന് മുൻപായി ചോർന്നുപോകാനുള്ള സാധ്യത ഉയർത്തുന്നുണ്ടെന്ന് വിദഗ്ധർ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. അതേസമയം ഫോർട്ട് കൊച്ചിയിലെ തീരദേശ പോലീസ് എംഎസ്സി മെഡിറ്ററേനിയൻ കപ്പൽ കമ്പനിയെയും എൽസ 3-ന്റെ ക്യാപ്റ്റനെയും നാവികരെയും ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു എഫ്ഐആർ രേഖപ്പെടുത്തി. ഇന്ത്യയുടെ പുതിയ ഭാരതീയ ന്യായ സംഹിത അനുസരിച്ച് രേഖപ്പെടുത്തിയ എഫ്ഐആർ ഇൽ കപ്പലിന്റെ പരുക്കൻ നാവികത്വം ജ്വലന/സ്ഫോടക/വിഷ ശേഷിയുള്ള വസ്തുക്കളുടെ അലസമായ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ എന്നിവ ഉൾപ്പടെയുള്ള കുറ്റങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. പ്രത്യേകമായി, ഇത് ഫയൽ ചെയ്യപ്പെട്ടത് ഒഴുകിനടക്കുന്ന അവശിഷ്ടങ്ങൾ ജീവനോപാധിയെ സാരമായി ബാധിക്കുന്നു എന്ന ഷാമ്ജി എന്ന പ്രാദേശിക മത്സ്യത്തൊഴിലാളിയുടെ പരാതിയിന്മേലാണ്. കേരളാ ഹൈക്കോടതിയും ഇതിൽ കാര്യമായി ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്: ജൂൺ 5 ലെ ലോക പരിസ്ഥിതി ദിനത്തിൽ, കപ്പലിലെ ചരക്കുകളും ചോർച്ചയുടെ അനന്തരഫലങ്ങളും സംബന്ധിച്ച എല്ലാ വിവരങ്ങളും പൊതുജനങ്ങളുമായി പങ്കുവെക്കാൻ കോടതി നിർദേശിച്ചു. (അതിന് മുൻപ് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ട പൊതു താൽപ്പര്യ ഹരജികളിൽ (PILs) കോടതി ചരക്കു പട്ടികപുറത്തുവിടാനും, നാശനഷ്ടങ്ങൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനായി വിദഗ്ധ സമിതി അവലോകനം നടത്താനും ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു).

‘പാഴാക്കാൻ നേരമില്ല:'ദുരന്ത ബാധിതർ ഉത്തരം തേടി അലയുമ്പോൾ നീതിക്ക് വേണ്ടി കളത്തിലിറങ്ങുന്ന സിവിൽ സമൂഹങ്ങൾ

എംഎസ്സി എൽസ-3 ന്റെ കേരളതീരത്തെ ദുരന്തത്തിനുശേഷം ആദ്യം ആശങ്കകൾ പ്രകടിപ്പിച്ചവരിൽ മുൻനിരയിലാണ് പരിസ്ഥിതി എൻജിഒകളും ആക്ടിവിസ്റ്റുകളും. എംഎസ്സിയെയും സർക്കാരിനെയും കപ്പലിന്റെ പൂർണമായ ചരക്കുവിവരങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്താൻ തിടുക്കപ്പെടുത്തിയ ഗ്രീൻപീസ് ഇന്ത്യ കപ്പൽദുരന്തത്തെ "ഗൗരവമേറിയ പരിസ്ഥിതി മാനവിക പ്രതിസന്ധി" എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കുകയും ഈ വിഷയത്തിൽ പൂർണ സുതാര്യത ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അവർ പുറത്തിറക്കിയ പത്രക്കുറിപ്പിൽ, “ബാധിതരായ സമൂഹങ്ങൾക്കായി (പ്രധാനമായി മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും തീരദേശവാസികളും) അടിയന്തര സഹായനടപടികൾ കൈക്കൊള്ളണം” എന്നും, മലിനീകരണത്തിന് കാരണമായവരുടെ കടുത്ത ഉത്തരവാദിത്വം ഉറപ്പാക്കണം എന്നും ആഹ്വാനം ചെയ്തിരുന്നു. സമാനമായി ഫ്രണ്ട്സ് ഓഫ് ദി എർത് (ഇന്ത്യ) എന്ന സംഘടനയും ഈ ദുരന്തത്തിന്റെ രാസമാലിന്യ വെല്ലുവിളികളെ എടുത്ത് കാണിച്ചിരുന്നു. ഈ സംഘടയുടെ അംഗമായ ശരത്ത് ചേലൂർ, ജലത്തിൽ ആസറ്റിലീൻ പുറപ്പെടുവിക്കുന്ന, അത്യധികം പ്രതികരണശീലമുള്ള കാൽസ്യം കാർബൈഡ് ഡസൻ ക്കണക്കിന് ടണ്ണിനോടൊപ്പം, 450 ടണ്ണിന് മേൽ ഇന്ധന എണ്ണയും കപ്പലിൽ ഉണ്ടായിരുന്നുവെന്ന് സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തി. മുൻപുണ്ടായ ദുരന്തങ്ങളെയും അന്താരാഷ്ട്രനിയമങ്ങളെയും, പ്രത്യേകിച്ച് 1992ലെ സിവിൽ ലയബിലിറ്റി കൺവൻഷനെയും, ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ട് ശുദ്ധീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും നഷ്ടപരിഹാരങ്ങൾക്കും കപ്പലുടമയെ വലിയ ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ കൊണ്ടുവരണം എന്നും അദ്ദേഹം ആവശ്യപ്പെട്ടു. പരിസ്ഥിതി സംഘടനകളും ശാസ്ത്രജ്ഞരും ദീർഘകാല പ്ലാസ്റ്റിക് മലിനീകരണത്തിന്റെ ഭീഷണിയെ കുറിച്ചു മുന്നറിയിപ്പ് നൽകി. കപ്പൽ മുങ്ങിയതിനു ശേഷം, പോളിമർ റെസിനായ ആയിരക്കണക്കിനുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് ഗുളികകൾ കേരളത്തിലെ തീരപ്രദേശങ്ങളിൽ അടിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. വലിയ തോതിലുള്ളതും ദീർഘകാല അനന്തരഫലങ്ങളുള്ളതുമായ മറ്റൊരു തീരദേശ മലിനീകരണം ആകാം ഇതെന്ന് ഗ്രീൻപീസ് അടിവരയിടുന്നു. മറൈൻ വിദഗ്ധർ വിശദീകരിച്ചത് പ്രകാരം, നർഡിൽ പെല്ലറ്റുകൾ (പ്ലാസ്റ്റിക് കണികകൾ) ഉടനടി വിഷമാലിന്യങ്ങൾ (പിസിബികൾ, ഡിഡിടി മുതലായവ) ആഗിരണം ചെയ്യുകയും, സമുദ്ര ഭക്ഷ്യശൃംഖലയിൽ പ്രവേശിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കേരള സർക്കാർ ഡ്രോൺ സർവേയുടെ സഹായത്തോടെ പോലും സമുദ്രതീരങ്ങളിലുടനീളം നർഡിൽ ശേഖരിക്കാൻ പ്രവർത്തകരെ വിന്യസിച്ചു. ഈ താഴെക്കിടയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഈ ദുരന്തത്തിന്റെ മനുഷ്യപ്രഭാവത്തെ അടയാളപ്പെടുത്തുകയും ആദ്യഘട്ടത്തിൽ ചിലർ വൈകിയെങ്കിലും അതോറിറ്റികളിൽ സമ്മർദ്ദം തുടരാൻ സഹായിച്ചു.

ജൂൺ 8-ലെ ലോക സമുദ്ര ദിനത്തിൽ, ആക്ടിവിസ്റ്റുകൾ “പാഴാക്കാൻ നേരമില്ല” എന്ന മുദ്രാവാക്യത്തിന് കീഴിൽ, ഒരു കപ്പൽ മാസ്കോട്ടിനെയും പ്ലാസ്റ്റിക് നർഡിലുകളുടെ കൂമ്പാരങ്ങളെയും ഉൾപ്പെടുത്തിയ ബീച്ച് ഇൻസ്റ്റലേഷൻ സംഘടിപ്പിച്ചു. പത്രസമ്മേളനങ്ങളിൽ, അവർ എംഎസ്സി കമ്പനി മുഴുവൻ ചരക്ക് ലിസ്റ്റും ഉടൻ വെളിപ്പെടുത്തുകയും, സമഗ്രമായ ശുദ്ധീകരണവും നഷ്ടപരിഹാര പദ്ധതിയും ഉറപ്പാക്കുകയും ചെയ്യണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടു. മുൻ എം.പി. ടി.എൻ. പ്രതാപൻ അധ്യക്ഷനായ കേരള സ്റ്റേറ്റ് ഫിഷർമൻസ് കോർഡിനേഷൻ കമ്മിറ്റി, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് അതിവേഗ സഹായവും കപ്പൽച്ചേതത്തിൽ അടങ്ങിയ അപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള പൂർണ സുതാര്യതയും ആവശ്യപ്പെട്ട് നിവേദനങ്ങൾ സമർപ്പിച്ചു. പരിസ്ഥിതി ആക്ടിവിസ്റ്റുകളായ ഗ്രീൻപീസിന്റെ അമൃത എസ് എൻ പോലുള്ളവർ, നാശനഷ്ടം വിലയിരുത്താനും, നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാനും, പുനർസ്ഥാപന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താനും എംഎസ്സിയെ നിർബന്ധിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ സംഘടനകൾ പത്രക്കുറിപ്പുകൾ, ടിവി അഭിമുഖങ്ങൾ, സാമൂഹ്യമാധ്യമങ്ങൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ച് ഈ ദുരന്തത്തിൽ തുടർച്ചയായ ജനശ്രദ്ധ നിലനിർത്താൻ ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഉദാഹരണത്തിന്, എംഎസ്സി അധികാരികളോട് കൂടുതൽ വിവരങ്ങൾ പുറത്തുവിടാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഗ്രീൻപീസ് നടത്തിയ "നിശബ്ദത ഒരു ഉപായമല്ല" എന്ന ഓൺലൈൻ ക്യാംപെയ്ൻ മറ്റനേകം എൻജിഒകളുടെ ശബ്ദം പ്രതിഫലിപ്പിച്ചു. 2025 ജൂൺ ഒന്നു മുതൽ ഒൻപതു വരെയുള്ള കാലയളവിൽ, മുങ്ങിയ കപ്പലിൽ നിന്നുള്ള ഇന്ധനചോർച്ച തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതായി കാണിക്കുന്ന ഉപഗ്രഹചിത്രങ്ങൾ ഗ്രീൻപീസ് അടുത്തതായി പുറത്തിറക്കുകയും ചെയ്തു. പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സമൂഹങ്ങൾ ഇതേക്കുറിച്ചുള്ള പ്രതികരണങ്ങളിൽ വാചാലരും സംഘടിതരുമായിരുന്നു. കേരള സ്വതന്ത്ര മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഫെഡറേഷൻ പോലുള്ള കൂട്ടായ്മകൾ, ഡസൻ കണക്കിന് പ്രദേശിക സഹകരണസംഘങ്ങളും യൂണിയനുകളും പൊതുയോഗങ്ങളും പത്രസമ്മേളനങ്ങളും സംഘടിപ്പിച്ച് സഹായവും നഷ്ടപരിഹാരവും ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഒഴുകി നടക്കുന്ന വിഷ കണ്ടെയ്നറുകളും അവശിഷ്ടങ്ങളും വള്ളങ്ങളേയും വലകളേയും കേടാക്കുകയും, മീൻ പിടുത്തപ്രദേശങ്ങൾ മലിനമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു എന്ന് അവർ മുന്നറിയിപ്പ് നൽകി. പ്രത്യേകമായി, കേരളാ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി കമ്മീഷന്റെ അംഗമായ സി ഷാജി ആണ് ആദ്യമായി എഫ്ഐആർ കൊടുക്കുന്നത്. "കപ്പൽ അവശിഷ്ടങ്ങൾ ഞങ്ങളുടെ ജീവനോപാധിയെ വല്ലാണ്ട് വലയ്ക്കുന്നു. മീൻ പിടിത്തതിനുള്ള ബോട്ടുകളും വലകളും മുങ്ങിയ കണ്ടെയ്നറുകളാലും അവശിഷ്ടങ്ങളാലും ഭംഗം അനുഭവിക്കുന്നു. ഇത് ഞങ്ങളുടെ കിടപ്പാടമാണ്. ഇതുപോലുള്ള അവഗണനകൾ സംഭവിക്കുമ്പോൾ ഞങ്ങൾക്ക് നിശ്ശബ്ദരായിരിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. ഞങ്ങളുടെ ഒരേയൊരു ആശ്രയം ഇന്ത്യൻ നീതിന്യായവ്യവസ്ഥയാണ്," എന്ന് ഷാജി പത്രപ്രവർത്തകരോട് പറയുകയുണ്ടായി. മറ്റൊരു മത്സ്യത്തൊഴിലാളിയായ വിൽസൺ രാജു, മത്സ്യബന്ധന നിരോധനകാലത്ത് വാഗ്ദാനം ചെയ്ത സഹായം (₹1,000 രൂപയും അരിയും) ലഭിക്കാത്തതിനാൽ, കുടുംബങ്ങൾ പട്ടിണിയിൽ ആയിരുന്നുവെന്ന് അറിയിച്ചു. ഇത്തരത്തിലുള്ള പ്രാഥമിക സമ്മർദ്ദങ്ങൾക്ക് പ്രത്യുത്തരമായി, സംസ്ഥാന അതോറിറ്റികൾ കപ്പൽമറിഞ്ഞ പ്രദേശത്തെ ചുറ്റും 20 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ മേഖലയിലേക്കുള്ള മത്സ്യബന്ധനം നിരോധിച്ചു, കൂടാതെ ബാധിത കുടുംബങ്ങൾക്ക് താത്കാലിക സഹായപാക്കേജുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ചു.

മാധ്യമങ്ങളും രാഷ്ട്രീയ വ്യാഖ്യാനങ്ങളും

മാധ്യമങ്ങളും രാഷ്ട്രീയ സമൂഹവും, ഈ സംഭവം ഒരു ഭരണ കാര്യക്ഷമതയുടെ അളവുകോലായും, കോർപ്പറേറ്റ് ഉത്തരവാദിത്തത്തിന്റെ പരീക്ഷണവുമായി വിശകലനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പത്രങ്ങളും ടെലിവിഷൻ റിപ്പോർട്ടുകളും, “മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സമൂഹങ്ങളുടെയും രാഷ്ട്രീയ സംഘടനകളുടെയും വർധിച്ച സമ്മർദ്ദം” മൂലമേ അതോറിറ്റികൾ എഫ്ഐആർ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തുള്ളു എന്ന് നിരീക്ഷിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രതിപക്ഷ നേതാക്കളും എഡിറ്റോറിയൽ എഴുത്തുകാരും, സംസ്ഥാന സർക്കാർ എംഎസ്സി-യുടെ കോർപ്പറേറ്റ് താൽപര്യങ്ങൾക്ക് അനുകൂലമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്ന് ആരോപിച്ചു.

ഉദാഹരണത്തിന്, 2025 മേയ് 29-ലെ പത്രക്കുറിപ്പുകളിൽ എംഎസ്സി "വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിലെ പ്രധാനികളായ അറിയപ്പെടുന്ന കമ്പനി" ആയതിനാൽ ക്രിമിനൽ ആരോപണങ്ങൾക്ക് പകരം ഇൻഷുറൻസ് ക്ലെയിമുകളിൽ ശ്രദ്ധയൂന്നണമെന്നുള്ള കേരള സർക്കാരിന്റെ കുറിപ്പിനെക്കുറിച്ചു പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ സമീപനം കർശനമായ വിമർശനങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി: ടൈംസ് ഓഫ് ഇന്ത്യ യിലെ ഒരു തലക്കെട്ട് സർക്കാരിനെതിരെ വിരൽചൂണ്ടി: "എംഎസ്സിയെ സംരക്ഷിക്കാൻ സർക്കാർ ദുർബല കുറ്റങ്ങൾ ചമയ്ക്കുന്നു" (അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി ബന്ധമുള്ള കമ്പനി എന്ന നിലയിൽ) എന്നെഴുതി. പല മാധ്യമവീക്ഷകരും മുമ്പത്തെ ദുരന്തങ്ങളുമായുള്ള സാമ്യങ്ങൾ കണ്ടെത്തി. ദി വൈർ-ലെ ഒരു സ്വതന്ത്ര എഡിറ്റോറിയൽ, പ്രായമായ കപ്പലുകൾ, മോശം മേൽനോട്ടം തുടങ്ങിയവ അലട്ടുന്ന കപ്പൽ വ്യവസായത്തിന്റെ ഫലം കണക്കിലെടുത്ത് “ഈ ദുരന്തം സംഭവിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കാവുന്നതായിരുന്നു” എന്ന് തുറന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. സുരക്ഷാനിയമങ്ങളിൽ വിട്ടുവീഴ്ച നടത്തുന്ന പരമ്പരാഗത "ഫ്ലാഗ് ഓഫ് കൺവീനിയന്സ്" ന്യായം ഉപയോഗിച്ച് കമ്പനി ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ നിന്നു ഒഴിവാകാൻ ശ്രമിക്കുന്നു എന്നും ഈ ലേഖനം മുന്നറിയിപ്പ് നൽകി.

നിയമോപദേശവും ന്യായനടപടികളും: കേരളത്തിലെ നിയമസമൂഹം ഈ സംഭവത്തോടനുബന്ധിച്ചു പ്രധാന പങ്കു വഹിച്ചിട്ടുണ്ട്. മുതിർന്ന അഭിഭാഷകരും മാരിടൈം നിയമ വിദഗ്ധരും പ്രാവർത്തികതയുടെ ആവശ്യത്തെക്കുറിച്ച് പൊതുവായി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരളാ മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ പഴയ ചെയർമാനായിരുന്ന ശ്രീ. വി ജെ മാത്യൂസ്, എഫ്ഐആർ രേഖപ്പെടുത്താതെ സർക്കാരിന് നഷ്ടപരിഹാര നടപടികളിലേക്ക് പോകാൻ സാധിക്കില്ല എന്നറിയിച്ചു. ഹർജിക്കാരുടെ അപേക്ഷകളനുസരിച്ച് കേരളാ ഹൈക്കോടതി പൊതു അവകാശങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ജൂൺ 5 നു ഹൈക്കോടതി , ചരക്കുകളുടെ വിവരങ്ങളും അതിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളും പൊതു സമൂഹത്തിൽ കൊണ്ടുവരാൻ നിർദ്ദേശിച്ചു. ഇതിന് മുൻപ് തന്നെ കോടതി, കണ്ടെയ്നറുകളുടെ ഉള്ളടക്കവും മലിനീകരണത്തിന്റെ സ്വഭാവവും വെളിപ്പെടുത്തുവാനായി സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. പരിസ്ഥിതിനാശം വിലയിരുത്തുകയും, പുനസ്ഥാപനം, നഷ്ടപരിഹാരം, നിയമപരമായ പരിഹാരങ്ങൾ എന്നിവ പരിശോധിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈക്കോടതി വിദഗ്ധ സമിതി രൂപീകരിച്ചു. ബാധിത സമൂഹങ്ങൾക്ക് സഹായം ലഭിക്കാൻ, പൂർണ്ണമായ വിവരങ്ങൾ ആവശ്യമാണ് എന്ന് ഹർജിക്കാർ കോടതിയിൽ വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. "പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ചോർന്നിട്ടുള്ള ഏതു അപകടകാരിയായ വസ്തുവിനെക്കുറിച്ചും അറിയാൻ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അവകാശമുണ്ട്" എന്ന് കോടതി അടിവരയിട്ടു പറഞ്ഞു. ഈ ന്യായനടപടികൾക്ക് പ്രചോദനമായത്, മത്സ്യത്തൊഴിലാളി സംഘടനകളുടെയും തീരദേശവാസികളുടെയും പേരിൽ നിയമ വിദ്യാർത്ഥികളുൾപ്പെടെയുള്ള സാമൂഹ്യപ്രവർത്തകരും സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തകരും സമർപ്പിച്ച പൊതു താല്പര്യ ഹർജികൾ ആയിരുന്നു.

സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തനവും ഡിജിറ്റൽ ക്യാമ്പെയ്നുകളും: കേരളത്തിലെ പൗരന്മാരും സാമൂഹ്യമാധ്യമ ഉപയോക്താക്കളും ഈ പ്രശ്നം ഓൺലൈനിലൂടെ ശക്തമായി ഉന്നയിച്ചു. ബീച്ചുകൾ മുഴുവൻ പടർന്നു കിടക്കുന്ന പ്ലാസ്റ്റിക് ഗുളികകളും മുങ്ങിയ കണ്ടെയ്നറുകളും ഉൾപ്പെട്ട ചിത്രങ്ങളും വീഡിയോകളും, X, ഫേസ്ബുക്ക് പോലുള്ള പ്ലാറ്റ്ഫോമുകളിൽ വ്യാപകമായി പ്രചരിച്ചു. സാമൂഹ്യ പ്രവർത്തകർ #പാഴാക്കാൻനേരമില്ല (സമുദ്രദിന പ്രതിഷേധത്തിനിടെ ഉപയോഗിച്ചത്), #എൽസ3 എന്നിങ്ങനെയുള്ള ഹാഷ്ടാഗ് ഉപയോഗിച്ച്, അപ്ഡേറ്റുകളും ആവശ്യങ്ങളും ഏകീകരിച്ചു. ഗ്രീൻപീസ് ഇന്ത്യയുടെ സമൂഹമാധ്യമങ്ങൾ സർക്കാരിനോടും എംഎസ്സിയോടും വിവരങ്ങൾ ത്വരിതമായി വെളിപ്പെടുത്തണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് സന്ദേശങ്ങൾ ഉയർത്തി. പ്രാദേശിക സന്നദ്ധ പ്രവർത്തക സംഘങ്ങൾ (യുവ, മത പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ഉൾപ്പടെ) തീരശുചീകരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, പൊതു ചർച്ചകൾ, ഓൺലൈൻ ഹർജികൾ ഉത്തരവാദിത്വം ഉറപ്പാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള നിവേദനങ്ങൾ എന്നിവ സംഘടിപ്പിച്ചു. കേരള കോസ്റ്റ് ഗാർഡിന്റെ കപ്പൽ 26 ഡിഗ്രി ചരിഞ്ഞ നിലയിൽ കാണിക്കുന്ന വീഡിയോ പോലുള്ള കുറച്ചു വൈറൽ പോസ്റ്റുകൾ, ഈ സംഭവത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ദേശീയ ജാഗ്രത ഉയർത്തുന്നതിൽ സഹായകമായി. ഔദ്യോഗിക സാമൂഹ്യമാധ്യമ നിരക്കുകൾ പൊതുജനത്തിനു ലഭ്യമായില്ലെങ്കിലും, പൗര മാധ്യമപ്രവർത്തനവും X പോലുള്ള വേദികളും, ഭരണകർത്താക്കളിൽ സമ്മർദ്ദം നിലനിർത്തിയതായി പത്രവിവരങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഉദാഹരണത്തിന്, റോയിട്ടേഴ്സ്, ദി ക്വിൻറ് പോലുള്ള മാധ്യമങ്ങൾ സംഭവത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ഔദ്യോഗിക ട്വീറ്റുകൾ ഉദ്ധരിച്ച് പ്രതികരണങ്ങളെയും നിയന്ത്രണങ്ങളെയും ആകർഷിച്ചു.

അന്താരാഷ്ട്ര മാധ്യമശ്രദ്ധ: റോയിട്ടേഴ്സ്, എഎഫ്പി മുതലായ വാർത്താ ഏജൻസികൾ കപ്പൽ മുങ്ങിയ സംഭവവും അതിനുള്ള പ്രതികരണവും സജീവമായി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തുവെങ്കിലും, രാഷ്ട്രീയപ്രതിരോധങ്ങളോ പ്രതിഷേധങ്ങളോ സംബന്ധിച്ച കൂടുതൽ പിന്തുടർച്ചയുണ്ടായില്ല. അവർ എംഎസ്സിയുടെ മൗനം ശ്രദ്ധയോടെ രേഖപ്പെടുതുകയും അപായകാരികളായ ചരക്കുകളെ പ്രസക്തമാക്കുകയും ചെയ്തു. കണ്ടെയ്നർന്യൂസ്, ജി ക്യാപ്റ്റൻ പോലുള്ള വ്യാപാര മാധ്യമങ്ങൾ, നിയമപരമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളെയും രക്ഷാപ്രവർത്തനങ്ങളുടെ നിലവാരത്തെയും കേന്ദ്രീകരിച്ചു സംസാരിച്ചു. ചില അന്താരാഷ്ട്ര എഡിറ്റോറിയലുകൾ ഈ സംഭവം വ്യവസ്ഥാപനപരമായ പ്രശ്നങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചു: ഉദാഹരണത്തിന്, മാരിടൈം എക്സിക്യൂട്ടീവ് പോലുള്ള യു.എസ്. വെബ്സൈറ്റുകൾ, കേരള സർക്കാർ എംഎസ്സിയുമായി നല്ല ബന്ധം നിലനിർത്താൻ ശ്രമിക്കുന്നതായാണ് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തത്.

ഞങ്ങൾ കാത്തിരിക്കുന്നു: കുറ്റസമ്മതം, നഷ്ടപരിഹാരം, ശുചീകരണം

ഗ്രീൻപീസ്, എംഎസ്സി എൽസ-3 കപ്പലപകടത്തിന്റെ ഫലമായി ചരക്കുപ്പട്ടിക സംബന്ധിച്ച പൂർണമായ സുതാര്യതായും, ജൈവവൈവിധ്യ നാശം നേരിട്ടതിന്, സ്വതന്ത്രമായ ഒരു പ്രത്യാഘാത മൂല്യനിർണ്ണയം നടത്തുകയും, അതോടൊപ്പം ജീവനോപാധി നഷ്ടത്തിന്റെയും ജൈവവൈവിധ്യ കോട്ടത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമഗ്രവും വ്യാപകവും ആയ നഷ്ടപരിഹാരപദ്ധതിയിൽ ഏർപ്പെടുകയും ചെയ്യുക എന്ന ആവശ്യങ്ങൾ മെഡിറ്ററേനിയൻ കപ്പൽ കമ്പനിയോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ഈ ദുരന്തത്തെക്കുറിച്ച് കപ്പൽ കമ്പനി ഉരിയാടിട്ടില്ലായെങ്കിലും, ഉത്തരവാദിത്വം എന്നത് ചെറിയ കാര്യമല്ല എന്നത് എംഎസ്സിയെ ഓർമപ്പെടുത്തേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

Scan to sign the petition