

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ.....ഓർഡർ.....ചോദ്യം നം.(*361)

തസ്തിക നഷ്ടമായ അധ്യാപകരുടെ സംരക്ഷണത്തിന് അധ്യാപക ബാങ്ക്

(*361) ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി
ശ്രീ.ജെയിംസ് മാത്യു
ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി

ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിൽ നിന്ന് തസ്തിക നഷ്ടമായ അധ്യാപകരുടെ സംരക്ഷണത്തിന് അധ്യാപക ബാങ്ക് രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അധ്യാപക ബാങ്കിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) അധ്യാപക ബാങ്കിൽ ഉൾപ്പെട്ടവരുടെ പുനർ നിയമനത്തിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ എന്തെല്ലാമാണ്; ഇവ പാലിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിച്ചിരുന്നോ;

(സി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിലെത്തിയ ശേഷം സർക്കാർ/എയ്ഡഡ് ഹയർ സെക്കൻഡറി സ്കൂളുകളിൽ എത്ര അധ്യാപക തസ്തികകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ഈ തസ്തികകളിലേക്ക് നിയമനം നടത്താൻ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നും വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ,

(എ) ഉണ്ട്. 29-01-2016-ലെ സ.ഉ.(പി)നം. 29/2016/പൊ.വി.വ

പ്രകാരമാണ് തസ്തിക നഷ്ടപ്പെടുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് സംരക്ഷണം അനുവദിച്ചത്. താഴെപ്പറയുന്ന വിഭാഗങ്ങളിലെ ജീവനക്കാർക്കാണ് ഇപ്രകാരം സംരക്ഷണം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്.

1. 31-3-2011-ന് നിയമനാംഗീകാരത്തോടെ റഗുലർ സർവ്വീസിൽ തുടർന്ന അധ്യാപക/അനധ്യാപകർ.
2. അധ്യാപക പാക്കേജ് വഴി 01-06-2011 മുതൽ നിയമനാംഗീകാരം ലഭിച്ച അധ്യാപക/അനധ്യാപകർ.
3. മുൻകാല സംരക്ഷിത ഉത്തരവുകൾ വഴി സംരക്ഷണം ലഭിച്ച നിലവിലുള്ള അധ്യാപകരും അനധ്യാപകരും.
4. അധ്യാപക പാക്കേജ് വഴി ക്ലസ്റ്റർ കോ-ഓർഡിനേറ്റർമാരായി നിയമിക്കപ്പെട്ട റിട്രെയ്ഡ് അധ്യാപകർ, തസ്തിക ഇല്ലാതെതന്നെ അധ്യാപക പാക്കേജ് വഴി മറ്റ് സ്കൂളുകളിലേക്ക് പുനർവിന്യസിച്ച ശമ്പളം വാങ്ങി വരുന്ന സ്പെഷ്യലിസ്റ്റ് അധ്യാപകർ.
5. 2011-12 മുതൽ 2014-15 വരെ രാജി, മരണം, റിട്ടയർമെന്റ്, പ്രൊമോഷൻ, സ്ഥലംമാറ്റം എന്നീ റഗുലർ തസ്തികകളിൽ നിയമിക്കപ്പെട്ടവർ.

(ബി) 03-12-2016-ലെ സ.ഉ.(പി)നം. 199/2016/പൊ.വി.വ പ്രകാരം ഭേദഗതി വരുത്തിയ കെ.ഇ.ആർ. അധ്യായം 21 ചട്ടം 7-ൽ 1 മുതൽ 4 വരെയുള്ള ഉപചട്ടങ്ങളിൽ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകളാണ് സംരക്ഷിതാധ്യാപകരുടെ പുനർ നിയമനത്തിനായി നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ചട്ടം 7 (1): പ്രധാനാധ്യാപകനെ ക്ലാസ് ചാർജിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുള്ള അധിക തസ്തികകളിൽ (RTE പ്രകാരം 150 കുട്ടികളുള്ള എൽ.പി. സ്കൂളിലേയും 100 കുട്ടികളുള്ള യു.പി. സ്കൂളിലേയും പ്രധാനാധ്യാപകരെയാണ് ക്ലാസ് ചാർജിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുള്ളത്)

ചട്ടം 7 (2): 22-05-1979-ന് മുമ്പ് സ്ഥാപിതമായ സ്കൂളുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അധിക തസ്തികകളിൽ 1:1 എന്ന അനുപാതത്തിൽ സംരക്ഷിതാധ്യാപകൻ, മാനേജർ നിയമിക്കുന്ന അധ്യാപകൻ എന്ന ക്രമത്തിൽ

ചട്ടം 7 (3): 22-05-1979-ന് ശേഷം സ്ഥാപിതമായതോ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യപ്പെട്ട വിഭാഗങ്ങളിലോ ഉണ്ടാകുന്ന എല്ലാ തസ്തികകളും.

ചട്ടം 7 (4): ഒരു വർഷത്തിൽ കൂടുതലുള്ള അവധി ഒഴിവുകളടക്കമുള്ള ഒഴിവുകൾ.

ഈ വ്യവസ്ഥകൾക്കെതിരെ മാനേജർമാർ ഹൈക്കോടതിയിൽ

ഫയൽ ചെയ്ത WP(C) 1356/17 കേസിൽ കോടതി മേൽ വ്യവസ്ഥകൾ ശരിവയ്ക്കുകയുണ്ടായി. ഇതിനെതിരെ ഫയൽ ചെയ്ത അപ്പീലിൽ 'സ്റ്റാറ്റസ്ക്വോ' നിലനിർത്താൻ ഉത്തരവായതിനാൽ പൂർണ്ണമായി പാലിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നിരുന്നാലും 05-08-2016-ലെ 134/2016 സർക്കാർ ഉത്തരവുപ്രകാരം അധ്യാപക ബാങ്കിൽ ഉൾപ്പെട്ട സംരക്ഷിത ജീവക്കാരെ താൽക്കാലികമായി സംരക്ഷിച്ചുനിർത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) 1. 20-09-2016-ലെ സ.ഉ.(പി) നം. 158/2016/പൊ.വി.വ ഉത്തരവ് പ്രകാരം സർക്കാർ ഹയർ സെക്കൻഡറി സ്കൂളുകളിൽ സൃഷ്ടിച്ച തസ്തികകൾ.

1	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി (ജൂനിയർ)	26
2	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി	19
	ആകെ	45

2. 24-06-2017-ലെ സ.ഉ.(പി) നം.61/2017/പൊ.വി.വ ഉത്തരവ് പ്രകാരം ഗവൺമെന്റ് ഹയർ സെക്കൻഡറി സ്കൂളുകളിൽ സൃഷ്ടിച്ച തസ്തികകൾ.

1	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി (ജൂനിയർ)	269
2	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി	232
3	അപ്ഗ്രേഡേഷൻ	113
4	ലാബ് അസിസ്റ്റന്റ്	47

5	പ്രിൻസിപ്പൽ	46
	ആകെ	707

3. 21-08-2017-ലെ സ.ഉ. നം. 106/2017/പൊ.വി.വ ഉത്തരവ് പ്രകാരം എയിഡഡ് ഹയർ സെക്കൻഡറി സ്കൂളുകളിൽ സൃഷ്ടിച്ച തസ്തികകൾ.

1	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി (ജൂനിയർ)	674
2	എച്ച്.എസ്.എസ്.റ്റി	642
3	അപ്ഗ്രേഡേഷൻ	167
4	ലാബ് അസിസ്റ്റന്റ്	188
5	പ്രിൻസിപ്പൽ	125
	ആകെ	1796

എയിഡഡ്, ഗവൺമെന്റ് ഹയർ സെക്കൻഡറി സ്കൂളുകളിലായി ആകെ 2548 തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിച്ച് ഉത്തരവായിട്ടുണ്ട്. എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിൽ മേൽ സൃഷ്ടിച്ച തസ്തികകളിൽ നിയമനം നടത്തുന്നതിന് എല്ലാ ആർ.ഡി.ഡി.-മാർക്കും നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമനം നടന്നു വരുന്നുണ്ട്. ഗവൺമെന്റ് സ്കൂളുകളിലെ ഒഴിവുകൾ പി.എസ്.സി.-ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത് നിയമനം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭാ ഹരി: സർ, സംസ്ഥാനത്തെ പൊതു വിദ്യാലയ

ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായിട്ടാണ് ജൂലൈ 15-നു മുൻപ് തസ്തിക നിർണ്ണയം പൂർത്തിയാക്കുന്നത്. 4060 അധ്യാപകരെ പുനർ വിന്യസിക്കാൻ വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നുള്ളത് അഭിനന്ദനാർഹമായ കാര്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് തസ്തിക നിർണ്ണയം നടത്തിയിട്ടേയില്ല എന്നുള്ളതാണ് നമുക്ക് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള കാര്യം. ടെസ്റ്റ് എഴുതി പാസ്സായ അധ്യാപകർ കുറച്ചുപേർ പുറത്തുനിൽക്കുന്നുണ്ട്, മറ്റ് മാഗ്നങ്ങളിലൂടെ മാനേജ്മെന്റ് സ്കൂളുകളിൽ നിയമനം നേടിയവർക്ക് വീണ്ടും നിയമനം ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും ഇടപെടൽ നടത്തുമോ, പി.എസ്.സി. ടെസ്റ്റ് എഴുതി റാങ്ക് ലിസ്റ്റിലൂടെ വ്യവസ്ഥാപിതമായി നിയമിക്കപ്പെടുന്ന അധ്യാപകർക്ക് മുൻഗണന നൽകാൻ കഴിയുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, പി.എസ്.സി വഴി നിയമനം നൽകുന്നവർക്ക് മുൻഗണനയല്ല, അവർക്കാണ് തസ്തികയുള്ളത്. അവർക്ക് ഒരു തടസ്സവുമില്ല. എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളുടെ കാര്യം നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു. പുതിയ തസ്തിക നൽകിയതനുസരിച്ച് അവർക്ക് നിയമനാംഗീകാരം നൽകുന്ന നടപടി വളരെ വേഗത്തിൽ പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭാ ഹരി: സർ, ഹയർ സെക്കന്ററി സ്കൂളുകളിലും

ഇങ്ങനെ തസ്തിക നഷ്ടപ്പെടുന്ന അധ്യാപകരുടെ സംരക്ഷണത്തിനുവേണ്ടി അധ്യാപക ബാങ്ക് രൂപീകരിക്കേണ്ടിവരുമോ; അത് സംബന്ധിച്ച് പരിശോധനകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, അങ്ങനെ വരാതിരിക്കാത്ത രീതിയിലാണ് പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞം മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. പൊതു വിദ്യാലയങ്ങളിലേക്ക് കുട്ടികൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പൊതുവിദ്യാലയങ്ങളിൽനിന്ന് കുട്ടികൾ കൊഴിഞ്ഞുപോയ സാഹചര്യത്തിലാണ് അധിക അധ്യാപകർ എന്ന പ്രശ്നമുണ്ടായത്. അതില്ലാതിരിക്കാൻ രീതിയിലുള്ള വലിയ ജനകീയ ശ്രമമാണ് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഹയർ സെക്കന്ററിയിൽ ഭാവിയിൽ ഇത്തരം പ്രശ്നം ഇല്ലാതിരിക്കാനുള്ള കൂട്ടായ ശ്രമമാണ് നടക്കേണ്ടത്. സർക്കാർ അതിനുവേണ്ടി ശ്രമിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു: സർ, പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിന്റെ ഭാഗമായി പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളിലേക്ക് വരുന്ന കുട്ടികളുടെ എണ്ണത്തിലുള്ള വർദ്ധനവ് പുതിയ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കാനെടുക്കേണ്ടിവന്ന തീരുമാനത്തിൽ നിന്നും വ്യക്തമാണ്. ഇപ്പോൾ

നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള അദ്ധ്യായം 1:1 എന്ന ക്രമത്തിലാണ് എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലെ നിയമന നിർദ്ദേശത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. ഇത്തരത്തിൽ പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞം ശക്തിപ്പെടുകയും കൂടുതൽ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുകയും അദ്ധ്യായം 1:1-ൽ, 1 ഇല്ലെങ്കിൽ (അദ്ധ്യായം 1:1-ൽ) നേരിട്ട് നടത്താൻ സാധിക്കുമോ; അതിന് വീണ്ടും നിയമഭേദഗതി ആവശ്യമായി വരുമോ; കാരണം ഓരോ വിദ്യാഭ്യാസ ജില്ലയെയും അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് ഇത് നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെയൊരു സാഹചര്യം ഉണ്ടായാൽ നിയമഭേദഗതിയിലൂടെയാണോ അതോ മറ്റുവിധത്തിലാണോ ഗവൺമെന്റ് അതിന് അംഗീകാരം കൊടുക്കുക?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, അങ്ങനെയൊരു അവസ്ഥ ഉണ്ടാകുന്നതിനേതന്നെയാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്. കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളും ഒപ്പമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് 1,45,000 കുട്ടികൾ ഈ വർഷം പുതിയതായി സ്കൂളിലേക്ക് കടന്നുവന്നത്. അത് തുടർവർഷവും

ആവർത്തിക്കുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്. അത്തരത്തിൽ വന്നാൽ അദ്ധ്യാപക ബാങ്ക് എന്ന സങ്കല്പംതന്നെ ഇല്ലാതാകുമോ എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ ചോദിച്ചത്, നമ്മുടെ പ്രതീക്ഷയും അതുതന്നെയാണ്. ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുന്ന 1:1 എന്ന രീതിയിലും ചില കോടതിവിധികൾ നിലനിൽക്കുന്ന പശ്ചാത്തലത്തിൽ അതെല്ലാം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ട് അന്നത്തെ അവസ്ഥയിൽ നിയമനാംഗീകാരം എങ്ങനെ കൊടുക്കുമെന്നതിന് നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. മുരളി പെരുനെല്ലി: സർ, യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് അഞ്ചുവർഷവും തസ്തിക നിർണ്ണയം നടത്തിയിരുന്നില്ല എന്നുള്ളതിന് പകരം ചരിത്രത്തിലാദ്യമായി ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ തസ്തിക നിർണ്ണയം പൂർത്തിയാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. എന്നാൽ സ്പെഷ്യലിസ്റ്റ് അദ്ധ്യാപകരുടെ കാര്യത്തിൽ 500 കുട്ടികളെന്ന എണ്ണത്തിൽ കാലാനുസൃതമായ മാറ്റം വരുത്തുകയോ പീരിഡനസരിച്ച് തസ്തിക അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞത്തിൽ കലാകായിക പഠനത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം വളരെയേറെ ഉയർന്നുനിൽക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സ്പെഷ്യലിസ്റ്റ് അദ്ധ്യാപകരുടെ സേവനം എല്ലാ വിദ്യാലയങ്ങളിലും ഉറപ്പാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം അതുതന്നെയാണ്.

ഇത്തരത്തിൽ ഈ പ്രശ്നം നിലനിൽക്കുന്നുവെന്നു മറിയാം. സ്പെഷ്യലിസ്റ്റ് അധ്യാപകരും ഫിസിക്കൽ എഡ്യൂക്കേഷൻ അധ്യാപകരുമായി നിരവധി തവണ ചർച്ചകൾ നടത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കത്തക്ക രീതിയിലാണ് സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്.

ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള: സർ, സംസ്ഥാനത്തെ ഹയർ സെക്കൻഡറി

സ്കൂളുകളിൽ പത്താം ക്ലാസ്സുവരെയുള്ള ചുമതല ഹെഡ്മാസ്റ്ററിനും 11-ഉം 12- ഉം ക്ലാസ്സിലെ ചുമതല പ്രിൻസിപ്പലിനാണ്. ഒരേ സ്കൂളിലെ ഈ നടപടി ഭരണപരമായ ഒട്ടേറെ പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നുണ്ട്. ആയതിനാൽ സ്കൂളിന്റെ ഭരണചുമതല ഒരാളിന് നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, കഴിഞ്ഞ ദിവസം സഭയിലുണ്ടായ ഒരു

ചോദ്യവും ഇതിനെക്കുറിച്ചായിരുന്നു. സർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യവും അതുതന്നെയാണ്. പത്താം ക്ലാസ്സും പ്ലസ് ടുവും ഒരു കാമ്പസിൽ ഒന്നായി കണ്ടുകൊണ്ടുള്ള പ്രവർത്തനം നടത്തണമെന്നുതന്നെയാണ് സർക്കാരിന്റെ ആഗ്രഹം. അത് എങ്ങനെയാണ് പുനർവിന്യസിക്കേണ്ടത് എന്നുള്ളതിന് ഒരു കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പഠന റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് ഇതിനെ രണ്ടിനേയും ഒന്നിപ്പിക്കുക എന്നതുതന്നെയാണ് സർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യം.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി: സർ, കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ കുട്ടികൾ കുറയുന്നതു കാരണം അധ്യാപക തസ്തികകൾ സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടതായി വരുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ മലയോര മേഖലയിലും കടലോര മേഖലയിലും 500, 600 കുട്ടികളുള്ള എൽ.പി. സ്കൂളുകൾ യു.പി. സ്കൂളുകളായി അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് ഡ്രോപ്പ് ഔട്ട് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. നിയമസഭാ കമ്മിറ്റി നടത്തിയ പഠനത്തിൽ ആദിവാസികളുള്ള വയനാട് ജില്ലയിലും കടലോര മേഖലയിലും ഇത്തരത്തിൽ ഡ്രോപ്പ് ഔട്ട് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. റെറ്റ് ടു എഡ്യൂക്കേഷൻ നിലനിൽക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സർക്കാർ സ്കൂളുകളിലെ ഡ്രോപ്പ് ഔട്ട് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഇത്തരം സ്കൂളുകളെ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൂടെ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, സർക്കാർ സ്കൂളുകൾ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്യുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതിയിൽ ഒരു വിഷയം നിലനിൽക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തുള്ള മുഴുവൻ സ്കൂളുകളുടെയും സ്റ്റാറ്റിസ്റ്റിക്സ് പഠിച്ച് ഒരു മാപ്പിംഗ് നടത്തി എവിടെയാണ് അപ്ഗ്രേഡേഷൻ വേണ്ടതെന്ന് ശാസ്ത്രീയമായി ബോധ്യപ്പെട്ട ശേഷമേ അത് ചെയ്യാവൂ എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമുണ്ട്. അത് പൂർത്തിയായി വരുന്നതിനനുസരിച്ച് ഈ പഠത്തെ പ്രശ്നത്തിനും സർക്കാർ പരിഹാരം കാണും.

ശ്രീ. എം. സ്വരാജ്: സർ, കൂടുതൽ വ്യക്തതയാർന്ന മറുപടിക്ക് വേണ്ടിയാണ് സബ്മിഷനായിട്ടുണ്ടായ ഈ വിഷയം ചോദ്യമായിട്ടുണ്ടെന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ എയ്ഡഡ് വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളിലെ അധ്യാപകർ രണ്ടും മൂന്നും വർഷമായിട്ടും നിയമനാംഗീകാരം ലഭിക്കാത്തതു കാരണം ശമ്പളം കിട്ടാതെ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. തസ്തികയുണ്ട്, നിയമനം നടത്തിയെങ്കിലും നിയമനാംഗീകാരം കിട്ടുന്നില്ല. ഇത്ര ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അല്ലെങ്കിൽ ഇത്ര സമയത്തിനുള്ളിൽ ഇത്തരം അധ്യാപകർക്ക് നിയമനാംഗീകാരം കൊടുക്കുമെന്ന് കൃത്യമായി പറയാനാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, പല തരത്തിൽ അംഗീകാരം ലഭിക്കാതെ, ശമ്പളം ലഭിക്കാതെയുള്ള അധ്യാപകരുണ്ട്. 1979-നശേഷം അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്ത അല്ലെങ്കിൽ പുതുതായി വന്ന സ്കൂളുകളിലെ അധ്യാപകർക്ക് ശമ്പളം കിട്ടാത്ത വലിയൊരു പ്രശ്നം ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ പ്രശ്നം പൂർണ്ണമായി പരിഹരിക്കുകയും അവർക്ക് ശമ്പളം കൊടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. നിയമപരമായി നിയമനാംഗീകാരം കൊടുക്കുവാൻ പറ്റുന്നവർക്കെല്ലാം കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ചില കോടതി പരാമർശങ്ങളുള്ളതുകൊണ്ടും കോടതിയിൽ ചില കേസുകൾ

നിലനിൽക്കുന്നതുകൊണ്ടുമാണ് ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കപ്പെടുമ്പോൾ നിയമപരമായിട്ടുള്ളതെല്ലാം അംഗീകരിച്ച് എല്ലാവർക്കും സംരക്ഷണം കൊടുത്ത് ശമ്പളം കൊടുക്കണമെന്നതു തന്നെയാണ് സർക്കാരിന്റെ കാഴ്ചപ്പാട്. അതിന് തടസ്സമായി നിൽക്കുന്ന ചില ഘടകങ്ങളെക്കുറിച്ച് പഠിച്ച് അത് പരിഹരിച്ച് ശമ്പളം കൊടുക്കുവാൻ ആവശ്യമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കും.

ശ്രീ. എം. വിൻസന്റ്:സർ, തസ്തിക നഷ്ടപ്പെടുന്ന അധ്യാപകരുടെ പുനർവിന്യാസം നടത്തേണ്ടത് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പാണ്. പലപ്പോഴും എ.ഇ.ഒ.യുടേതു മുതലുള്ള ഓഫീസുകളിൽ കാലതാമസം വരുന്നതുകൊണ്ട് പുനർ വിന്യാസം ലഭിക്കാത്ത അധ്യാപകർക്ക് ശമ്പളം മുടങ്ങുന്ന ഒരവസ്ഥയുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് പുനർവിന്യാസം വൈകിയാലും അധ്യാപകർക്ക് കൃത്യമായി ശമ്പളം കൊടുക്കുമായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ 5 മാസം വരെ ശമ്പളം മുടങ്ങിയ ഉദാഹരണങ്ങളുണ്ട്. പുനർവിന്യാസം വൈകുന്നതുകൊണ്ട് ശമ്പളം മുടങ്ങുകയാണ്. പുനർവിന്യാസം സർക്കാരിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വമാണ്. കാലതാമസം ഉണ്ടാകുന്നതുകൊണ്ട് അധ്യാപകർക്ക് ശമ്പളം നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കാൻ എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും; കൃത്യമായി ശമ്പളം കൊടുക്കുമോ; ഒരു ജില്ലയിൽ തസ്തികയുണ്ടെങ്കിലും അധ്യാപകരെ മറ്റ്

ജില്ലകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്ന നടപടി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് ഒഴിവാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, 4089 സംരക്ഷിത അധ്യാപകരെ വളരെ ഭംഗിയായി സ്കൂളുകളിൽ വിന്യസിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവർക്ക് ശമ്പളവും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഒരു തടസ്സവുമില്ല. ജോബ് സാറ്റിസ്ഫാക്ഷൻ തന്നെയാണ് ഏറ്റവും പ്രാധാന്യം. അതുകൊണ്ട് ഏറ്റവും അടുത്ത് ജോലി കൊടുക്കുക എന്നതാണ് അടിസ്ഥാനപരമായ കാഴ്ചപ്പാട്. നിവൃത്തിയില്ലാത്ത ഒരു ഘട്ടത്തിൽ മാത്രമേ മറ്റൊരു കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയുള്ളൂ. അധ്യാപകർക്ക് തൊട്ടടുത്ത് ജോലി ചെയ്യാൻ അവസരമുണ്ടെങ്കിൽ ഒരിക്കലും അത് നിഷേധിക്കുകയില്ല. അവർക്ക് അനുകൂലമായി ചെയ്തുകൊണ്ട് അധ്യാപകരുടെ സാറ്റിസ്ഫാക്ഷൻ നിലനിർത്താനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിൽ അധ്യാപക നിയമനത്തിന് പണം വാങ്ങിക്കുന്നുവെന്നുള്ളത് കേരള സമൂഹത്തിന് മൊത്തം അറിയാവുന്ന കാര്യമാണ്. 25 ലക്ഷം മുതൽ 35 ലക്ഷം രൂപ വരെ വാങ്ങിക്കുന്നുണ്ട്. അത് പി.എസ്.സി.-ക്ക് വിടണമെന്ന പൊതുധാരണ സമൂഹത്തിൽ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഈ വിഷയം ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ടോ ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഈ വിഷയം ഒരുപാട് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട ഒന്നാണ്. ഇപ്പോൾ ഈ വിഷയം സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലില്ല.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ യജ്ഞം വളരെ ശക്തമായി മുന്നോട്ട് പോയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ അവസരത്തിൽ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലെ നിയമനം മാനേജ്മെന്റുകളുടെ അവകാശമായി നിലനിൽക്കുകയാണ്. ആ അവകാശം അങ്ങനെയൊന്നെ നിലനിൽക്കട്ടെ. പക്ഷെ അധ്യാപകർക്ക് ഒരു നിശ്ചിത ക്വാളിഫിക്കേഷനുണ്ടാകണം. മാനേജ്മെന്റുകൾ പി.എസ്.സി. പരീക്ഷ പാസ്സാകുന്ന പൂൾ ചെയ്ത ഒരു ലിസ്റ്റിൽ നിന്നുമാത്രം അധ്യാപകരെ നിയമിച്ചോട്ടെ എന്നൊരു നിലപാടെടുക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയുമോ? അങ്ങനെ വന്നാൽ കേരളത്തിലെ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും അൺ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലുമടക്കം പി.എസ്.സി. പരീക്ഷ പാസ്സാകുന്നവർ മാത്രമേ അധ്യാപകരാവൂ എന്നൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ പുരോഗമനപരമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ നടത്തുന്നുവെന്ന് അവകാശപ്പെടുന്ന ഈ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇപ്പോൾ നിശ്ചിത ക്വാളിഫിക്കേഷനുള്ളവർ തന്നെയാണ് എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും അധ്യാപകരായിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് നിലവിലുള്ള അധ്യാപക നിയമന രീതി ഇതുപോലെ തുടരും. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ മുന്പ് ചോദിച്ചത് കൂടുതൽ ചർച്ച

ചെയ്യേണ്ട വിഷയമാണ്. അത് ഇപ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലില്ല.

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ. പി.: സർ, അദ്ധ്യാപക ബാങ്കിൽ ഉൾപ്പെട്ട സംരക്ഷിത അദ്ധ്യാപകരുടെ പുനർവിന്യാസം നിലവിൽ പി.എസ്.സി. ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗാർത്ഥികളെ കാലാവധിക്കുള്ളിൽ നിയമിക്കുന്നതിന് ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ തടസ്സമാകുമോ? കൂടാതെ സർട്ടിഫിക്കറ്റും പണവുമുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് നിയമനം നേടാൻ പറ്റും എന്നുള്ള നിലയിലാണ് നിലവിൽ എയ്ഡഡ് മേഖലയിൽ അദ്ധ്യാപകരെ നിയമിക്കുന്നത്. മതിയായ പാഷനോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു അദ്ധ്യാപകനുവേണ്ട കഴിവുകളോ ഉണ്ടോയെന്ന് പരിശോധിക്കാനുള്ള ഒരു മാനദണ്ഡവും നിലവിലില്ല. അതിനുവേണ്ടി പി.എസ്.സി.-ക്ക് സമാനമായ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള ടെസ്റ്റുകൾ നടത്താൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഇത് മൂന്നും ഏകദേശം ഒരേ ചോദ്യംതന്നെയാണ്. ഇപ്പോൾ അദ്ധ്യാപകരുടെ ക്വാളിഫിക്കേഷൻ നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ആ ക്വാളിഫിക്കേഷനുള്ളവർ തന്നെയാണ് കേരളത്തിലെ എയ്ഡഡ് സ്കൂളുകളിലും സർക്കാർ സ്കൂളുകളിലും അദ്ധ്യാപകരായിരിക്കുന്നത്. അത് മറ്റൊരുതരത്തിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്ന കാര്യത്തിൽ വ്യാപകമായ ചർച്ച നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള അദ്ധ്യാപക

നിയമന രീതി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചു. നിയമനം നേടുന്നതിന് അംഗീകാരം കൊടുക്കുന്നതിന് തടസ്സങ്ങളുണ്ട്. അത് തീർച്ചയായും പരിഹരിക്കും. എന്ത് തടസ്സമുണ്ടെങ്കിലും നിയമപരമായി പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നത് എത്രയും വേഗം പരിഹരിച്ച് ശമ്പളം കൊടുക്കും.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, ഹയർ സെക്കൻഡറി തലത്തിൽ ലൈബ്രറിയൻമാർ വേണമെന്നുള്ള നിർബന്ധം സ്പെഷ്യൽ റൂൾസിലുണ്ടെങ്കിലും ഇതുവരെ നടപ്പാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ പൊതു വിദ്യാഭ്യാസ സംരക്ഷണ യജ്ഞ രംഗത്ത് മാറ്റമുണ്ടാകണം. കോട്ടയം ജില്ലയിലുള്ള എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കുട്ടികൾ ഒന്നാം ക്ലാസ്സിൽ ചേർന്നത്. മാറ്റങ്ങളോടൊപ്പം തന്നെ സ്കൂളുകളിൽ സർഗാത്മക വിജ്ഞാന കേന്ദ്രം സൃഷ്ടിക്കുകയെന്നതാണ് അക്കാദമിക് മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പദ്ധതികളുടെ പ്രധാന ലക്ഷ്യം. ആ ലക്ഷ്യം പൂർത്തീകരിക്കണമെങ്കിൽ തീർച്ചയായും നല്ല ലൈബ്രറികൾ സ്കൂളുകളിൽ ഉണ്ടാകണം. ഇപ്പോഴത്തെ സ്കൂൾ ലൈബ്രറികൾ വളരെ പരിമിതമായ സാഹചര്യത്തിലുള്ളവയാണ്. പല സ്കൂളുകളിലും അധ്യാപകരാണ് ഇതിന്റെ ചുമതല വഹിക്കുന്നത്. പല തിരക്കിനിടയിലും അവർക്കതിൽ കാര്യമായി ശ്രദ്ധിക്കാൻ കഴിയാറില്ല. ഇപ്പോൾ കെ.വി.-യിലും മറ്റ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപനങ്ങളിലൊക്കെ ഇത്തരം

സംവിധാനങ്ങളുണ്ട്. നമ്മുടെ ലൈബ്രറികളെ കുറേക്കൂടി ശക്തിപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട്, കൃത്യമായി ലൈബ്രറിയന്മാരെ നിയമിച്ചുകൊണ്ട് സർഗാത്മക വിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തനത്തിന് കൂടുതൽ കരുത്ത് നൽകാനുള്ള നടപടി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ലൈബ്രറിയാണ് ഒരു വിദ്യാലയത്തിന്റെ ഹൃദയം എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ആർക്കും സംശയമില്ല. ആ രീതിയിൽ കഴിഞ്ഞ ഒരു വർഷക്കാലം ക്ലാസ്സ് ലൈബ്രറി വരെ ചിട്ടപ്പെടുത്തുവാൻ എസ്.എസ്.എ.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ശ്രമം നടന്നിട്ടുണ്ട്. ബഹുഭൂരിപക്ഷം സ്കൂളുകളിലും സെൻട്രൽ ലൈബ്രറികളും ക്ലാസ്സ് ലൈബ്രറികളുമുണ്ട്. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ലൈബ്രറിയൻ എന്ന പ്രശ്നം ഹയർ സെക്കൻഡറിയിൽ ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. പത്താം ക്ലാസ്സും 12-ാം ക്ലാസ്സും എന്നുള്ളത് ലയിപ്പിച്ച് ഒറ്റ സ്കീം ആക്കുവാനുള്ള ശ്രമം സർക്കാർ നടത്തുകയാണ്. ഒറ്റ സ്കീം ആക്കി മാറ്റുമ്പോൾ ലൈബ്രറിയനില്ല, ലാസ്റ്റ് ഗ്രേഡ് ജീവനക്കാരില്ല, ക്ലാർക്കില്ല എന്നുള്ള പ്രശ്നമെല്ലാം ഇന്റഗ്രേഷനിലൂടെ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഇന്റഗ്രേഷനുശേഷവും ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ സർക്കാർ ആ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിന് പോസിറ്റീവായി ശ്രമിക്കും.

എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റ്, നിരോധിത വലകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചുള്ള

മത്സ്യബന്ധനം

(*361) ശ്രീ. കെ.എം. ഷാജി:

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്ല:

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി:

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) ബോട്ടുകളും വള്ളങ്ങളും കടലിൽ എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റ് ഉപയോഗിച്ച് നടത്തുന്ന രാത്രികാല മത്സ്യബന്ധനം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ബി) എങ്കിൽ ഇത് പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രയാസങ്ങൾ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;

(സി) ഇത്തരം ലൈറ്റ് ഉപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനത്തിന് തമിഴ്നാട്ടിൽ വിലക്കുള്ള കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) എങ്കിൽ തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നുള്ള ബോട്ടുകളും വള്ളങ്ങളുമാണ് ഇവിടെ വന്ന് ഇപ്രകാരം മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നതെന്ന കാര്യം പരിശോധിച്ചുണ്ടോ;

(ഇ) നിരോധിച്ച വലകൾ ഉപയോഗിച്ച് വൻകിട ട്രോളറുകൾ നടത്തുന്ന മത്സ്യബന്ധനവും ആയത് മൂലം മത്സ്യങ്ങൾക്ക് സംഭവിക്കുന്ന വംശനാശവും

പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇവ തടയാൻ എന്തൊക്കെ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമെന്ന് വിശദമാക്കുമോ;

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ):

(എ) ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(ബി) പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. ലൈറ്റ് ഉപയോഗിച്ച് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നത് മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ നാശത്തിന് കാരണമാകുന്നതാണ്. കൂടാതെ ഇത്തരം മത്സ്യബന്ധന രീതികൾ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കിടയിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാകാനും കാരണമാകുന്നുണ്ട്. മത്സ്യങ്ങളെ ആകർഷിച്ച് നടത്തുന്ന ഇത്തരം മത്സ്യബന്ധനം മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ നാശത്തിന് ഹേതുവാകുന്നു. ഈ തിരിച്ചറിവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലൈറ്റ് ഫിഷിംഗ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് കെ.എം.എഫ്.ആർ ആക്റ്റിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) തഴിപ്പാട്ടിൽ വിലക്കുള്ളതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ സംസ്ഥാനങ്ങളുടെ 12 നോട്ടീക്കൽ മൈൽ ദൂരം വരെയുള്ള ടെറിട്ടോറിയൽ വാട്ടർ പരിധിക്കപ്പുറം എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റുപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിരോധിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നുള്ള ബോട്ടുകളും ചില

തദ്ദേശീയ ബോട്ടുകൾ ലൈറ്റ് ഉപയോഗിച്ച് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ കേരളത്തിന്റെ ടെറിട്ടോറിയൽ വാട്ടർ മേഖലയിൽ നിശ്ചിത പരിധിക്കപ്പുറം ശേഷിയുള്ള എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റ് ഉപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം നിരോധിക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിരോധനം കേരളത്തിലെ യാനങ്ങൾക്കും അന്യ സംസ്ഥാന യാനങ്ങൾക്കും ഒരുപോലെ ബാധകമാണ്.

(ഇ) പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിരോധിത വലകൾ ഉപയോഗിച്ച് നടത്തുന്ന മത്സ്യബന്ധനം മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ ശോഷണത്തിന് കാരണമാവും. ഇത്തരം മത്സ്യബന്ധനം തടയുന്നതിന് കടൽ പട്രോളിംഗ് ശക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജിക്കുവേണ്ടി (ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള): സർ, ഓഖി ദുരന്തത്തിൽപ്പെട്ട് കാണാതായവരിൽ എത്രപേർ ഇനിയും തിരിച്ചെത്താനായി ഉണ്ട്; ഇതുസംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന്റെ കയ്യിലുണ്ടോ; ആരെങ്കിലും തിരിച്ചെത്തുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ടോ; ഇല്ലെങ്കിൽ കാണാതായവരുടെ കുടുംബത്തിന് സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ; ഓഖി ദുരന്തത്തെത്തുടർന്ന് നഷ്ടപ്പെട്ട ധാരാളം മത്സ്യബന്ധന ഉപകരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള കണക്കെടുപ്പ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അങ്ങനെയെങ്കിൽ അവർക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം നൽകാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴിക്കുട്ടി അമ്മ: സർ, പ്രധാന ചോദ്യവുമായി

ബന്ധമില്ലാത്തതാണ് ഉപചോദ്യമെങ്കിലും മറുപടി പറയാം. ഓഖി ദുരന്തവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാണാതായവരിൽ കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലകളിൽ നിന്നുള്ള ഓരോ ആളുകൾ ഉൾപ്പെടെ ആകെ 52 പേർ മരണപ്പെട്ടതായാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. 102 പേരെ കാണാതായി എന്നാണ് എഫ്.ഐ.ആർ.-ൽ ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ കൃത്യമായി പരിശോധന പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. 102 പേർ ഉൾപ്പെടുന്ന എഫ്.ഐ.ആർ. ആയിരുന്നെങ്കിലും 91 പേർ മാത്രമേ കേരളത്തിൽ ഓഖി ദുരന്തവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാണാതായവരുടെ പട്ടികയിലുള്ളൂ. 6 പേർ തമിഴ്നാട്ടിലുള്ളവരാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ ആറുപേരുടെയും എഫ്.ഐ.ആർ. തമിഴ്നാടിന് കൊടുക്കുകയും അവർക്കാവശ്യമായ സഹായം അവിടെ നൽകണമെന്ന കാര്യം കേരള ഗവൺമെന്റ് അറിയിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എഫ്.ഐ.ആർ.-ൽ ഉൾപ്പെട്ട മൂന്ന് പേർ ഓഖി ദുരന്തത്തിനും മൂന്ന് മാസം മുൻപ് കേരളത്തിൽ നിന്നും കാണാതായവരാണ്. അവർ ഓഖി ദുരിതബാധിതരുടെ പട്ടികയിൽപ്പെടില്ല. മറ്റ് മൂന്ന് പേർ രണ്ടു മൂന്ന് വർഷങ്ങൾക്കുമുൻപ് കാണാതായവരാണ്. ഇങ്ങനെ ആറുപേർ ഓഖി ദുരന്തവുമായി ബന്ധമില്ലാത്തവരും ആറുപേർ തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നുള്ളവരുമാണ്. ഇവരെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിയായിരുന്നു എഫ്.ഐ.ആർ. തയ്യാറാക്കിയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ

ഏറ്റവും ലേറ്റസ്റ്റായി, കൃത്യമായി എഫ്.ഐ.ആർ. തയ്യാറാക്കി പരിശോധിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിൽ നിന്നും ഓഖി ദുരന്തവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാണാതായവർ 91 പേർ മാത്രമാണ്. അവർക്കാവശ്യമായ സഹായം നൽകാനുള്ള എല്ലാ നടപടികളും ഗവൺമെന്റ് പൂർത്തീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അടിയന്തിരമായി അത് നൽകുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പേകുന്നവർക്ക് ഇപ്പോൾ യാതൊരു സുരക്ഷാ സംവിധാനവും നിലവിലില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചുവരുന്നത്. ഓഖി ദുരന്തത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഒറ്റക്കും കൂട്ടായും മത്സ്യബന്ധനത്തിന് പോകുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ സുരക്ഷയ്ക്കായി എന്തെങ്കിലും സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; അവർക്ക് ലൈഫ് ജാക്കറ്റ് വിതരണം ചെയ്യാനും അത് നിർബന്ധമായി ധരിപ്പിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടി സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി: സർ, അതിനാവശ്യമായ നടപടി ഓഖി ദുരന്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ നേരത്തേയുണ്ടായിരുന്നത് തൊഴിലാളികൾ ഉപയോഗിച്ചിരുന്നില്ല എന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. ഓഖി ദുരന്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് വളരെ കൃത്യമായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാനുള്ള പ്ലാനിംഗിലാണ്. ലൈഫ്

ജാക്കറ്റടക്കം കൊടുക്കാൻ ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. ഉൾനാടൻ മത്സ്യബന്ധനം കൂടാതെ ഏകദേശം 1,45,000 മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ കടലിൽ പോകുന്നതായി കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അവർക്കെല്ലാം സുരക്ഷാ സംവിധാനങ്ങൾ നൽകേണ്ടതുണ്ട്. ആദ്യഘട്ടമായി 15000 പേർക്ക് ലൈഫ് ജാക്കറ്റ് കൊടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല.

ശ്രീ. പാറക്കൽ അബ്ദുല്യവേണ്ടി (ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മിനിസ്റ്ററുടെ മറുപടിയിൽ 12 നോട്ടീക്കൽ മൈലിനകമാണ് കേരളത്തിന്റെ അധികാര പരിധിയെന്നും എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റും അതുപോലെയുള്ള നിരോധിത സാധന സങ്കേതങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള മത്സ്യബന്ധനം തടയുന്ന നിയമനിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ചും ആലോചിക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞു. അതേസമയം അയൽ സംസ്ഥാനത്തുനിന്നും ഇവിടെ വന്ന് ഇതുപോലുള്ള നിരോധിത സങ്കേതങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നവർക്കെതിരെ എന്ത് നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും; അവർ ഏത് നിയമത്തിന്റെ പരിധിയിലാണ് വരിക; രണ്ട് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ നിയമങ്ങളെയും കമ്പൈൻ ചെയ്യുന്ന കേന്ദ്ര നിയമമോ, അധികാരങ്ങളോ നിലവിലുണ്ടോ; കേരള സംസ്ഥാനത്തിന് ഇത്തരത്തിലുള്ളവരെ പരിശോധിക്കുന്നതിനും

പിടികൂട്ടുന്നതിനും പറ്റുന്ന കോസ്റ്റ് ഗാർഡ് പോലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥ സംവിധാനമുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, നിയമ നിർമ്മാണം നടത്താൻ ആലോചിക്കുന്നുവെന്നല്ല പറഞ്ഞത്, കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്ടിൽ ഭേദഗതി വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിനനുസരിച്ചുള്ള ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ജനുവരിയിൽ മാത്രം തന്നെ 8,63,000 രൂപ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഫൈൻ അടയ്ക്കുകയും അവർ പിടിച്ചു കൊണ്ടു വന്ന മത്സ്യം ലേലം ചെയ്തതനുസരിച്ച് 9,19,450 രൂപ ഖജനാവിലേയ്ക്ക് കണ്ടുകെട്ടുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്തി കൃത്യമായ നടപടിയിലേയ്ക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോയ്ക്കിരുന്നു. പന്ത്രണ്ട് നോട്ടീക്കൽ മൈലിനപ്പുറം മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്ന വിഷയത്തിൽ 2017 നവംബർ മാസത്തിൽ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റും നിയമം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഈ നിയമ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾതന്നെ അവയെ അതിലംഘിച്ച് നീക്കങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനെതിരെയെന്ന് കോസ്റ്റ് ഗാർഡും മറൈൻ എൻഫോഴ്സ്മെന്റും സൂക്ഷ്മമായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമ്പോൾ ശക്തമായ എതിർപ്പ് തൊഴിലാളികളുടെ ഇടയിൽനിന്നും ഉണ്ടാകാറുണ്ട്. അതിനുദാഹരണമാണ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം

കൊച്ചിയിൽ നടന്ന ബോട്ടുടമകളുടെ സമരം. യഥാർത്ഥത്തിൽ ചെറുമത്സ്യങ്ങളെ പിടിക്കുന്നതിന് എതിരായി നടപടി സ്വീകരിച്ചതിനാണ് സമരമുണ്ടായത്. ഗവൺമെന്റ് സ്വീകൃതമായി നടപടി സ്വീകരിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ പ്രതിരോധവും വളരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. മൂട്ടി: സർ, മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുക എന്നതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ അർത്ഥം ലഭ്യത കൂടുതൽ ഉറപ്പുവരുത്തുക എന്നതാണ്. 12 നോട്ടീക്കൽ മൈലിനപ്പുറത്തുള്ളത് സെൻട്രൽ ഗവൺമെന്റ് പരിധിയിൽ വരുന്നതാണെങ്കിൽപ്പോലും അവിടെനിന്നും ഇരതേടി വരുന്ന വാള മീൻ ആഴക്കടലിൽ കൂടുതലുണ്ടാകുന്നതാണ്, ഇരതേടി വരുമ്പോഴാണ് ഇവയെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ പിടിക്കുന്നത്. പക്ഷേ വലിയ ട്രോളറുകൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ചെറിയ പരൽ മീനുകളെ പിടിക്കുകയാണ്, ഇത് അന്യസംസ്ഥാനത്തെ വളം ഫാക്ടറികളിലേയ്ക്കാണ് വ്യാപകമായി കൊണ്ടുപോകുന്നത്. മൺസൂൺ സമയത്തെ ബ്രീഡിംഗ് ടൈമിലാണ് ട്രോളറുപയോഗിക്കുന്നത്. ബ്രീഡിംഗ് ടൈമിൽ ട്രോളറുകളുപയോഗിച്ച് മത്സ്യബന്ധനം നടത്തുന്നത് തടഞ്ഞതിനാണ് സമരം നടന്നത്. വൻകിടക്കാരാണ് സമരത്തിന് പിന്നിലുള്ളത്. തൊഴിലാളികളെ ദുരുപയോഗപ്പെടുത്തുകയാണ്. പരൽ മീൻ പിടിക്കുന്നത് ഒരു കാരണവശാലും

അനുവദിക്കില്ലെന്ന ശക്തമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, ഇതുതന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പ്രതിരോധം ഉയരാനുള്ള കാരണവും അതാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽനിന്നും ഗവൺമെന്റ് പിന്മാറുന്നില്ല. ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ തന്നെയാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, അശാസ്ത്രീയമായ മത്സ്യബന്ധനം മത്സ്യസമ്പത്ത് ഇല്ലാതാക്കുകയും പല മത്സ്യങ്ങളുടെയും വംശനാശത്തിന് കാരണമാകുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്ന് നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റ്, നിരോധിത വലകൾ എന്നിവയുപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം മാത്രമല്ല പ്രശ്നം. ക്യാമറ, ചെറിയ എം.എം. വലകൾ, കൃത്രിമ പാർ എന്നിവയുപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം ചെറിയ മത്സ്യങ്ങളെ ഇല്ലാതാക്കുകയും മുട്ടകളെ നശിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ജപ്പാൻ, നോർവേ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളിൽ ചെറിയ എം.എം. വലകൾ ഉപയോഗിച്ചുള്ള മത്സ്യബന്ധനം റദ്ദാക്കുക മാത്രമല്ല, അങ്ങനെ വലകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ബോട്ടുകളുടെ ലൈസൻസ് വരെ റദ്ദാക്കുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ മറുപടിയിൽ ലൈറ്റ് ഫിഷിംഗ് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്ടിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന്

പറഞ്ഞു. ഇതും അതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോയെന്നറിയില്ല, മറുപടിയിൽ വ്യക്തമാക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുന്നു, മറ്റൊരു ചോദ്യം..

മി. സ്റ്റീക്കർ: ഒരു ചോദ്യം ചോദിക്കൂ...

ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്: സർ, നാമെല്ലാം മത്സ്യം കഴിക്കുന്നവരാണ്.

പഴയ കാലത്തെപ്പോലെ മത്സ്യത്തിന് രുചിയില്ല, അതിന് കാരണം ഔട്ട്ബോർഡ് എൻജിൻ പുറപ്പെടുവിക്കുന്ന പുകയും ശബ്ദവുമാണെന്ന് ചില വിദഗ്ദ്ധർ പറയുന്നു. അതേക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ? കഴിഞ്ഞയാഴ്ച ഓഖിയെക്കുറിച്ച് മുന്നറിയിപ്പ് നൽകിയത് നല്ലകാര്യമാണ്. അതുകൊണ്ട് പല മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും കടലിൽ പോയില്ല, അവരുടെ വീടുകൾ പട്ടിണിയിലാണ്. മുന്നറിയിപ്പ് മാത്രം പോര, അവർക്ക് സഹായം കൂടി നൽകണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, കുറേയധികം ചോദ്യങ്ങളുണ്ട്.

മി. സ്റ്റീക്കർ: അങ്ങ് ഒരു ഉപചോദ്യത്തിന് ഉത്തരം പറഞ്ഞാൽ മതി.

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്ടിലെ

വ്യവസ്ഥകൾ അനുസരിച്ച് ലൈറ്റ് മാത്രമല്ല നിരോധിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. കണ്ണി വലുപ്പം, നിശ്ചിത കുതിര ശക്തി ഇങ്ങനെയുള്ള ഒട്ടേറെ നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. കെ.എം.എഫ്.ആർ.

ആക്രിൽ ഭേദഗതി വരുത്തിയ വ്യവസ്ഥകൾ വിശദമായി ആ ബുക്കിലുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന് അത് പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്. അടുത്തതായി ചോദിച്ചത് മാലിന്യത്തെക്കുറിച്ചാണ്, മത്സ്യത്തിന്റെ ടേസ്റ്റ് നഷ്ടപ്പെടുന്നത് ജലത്തിലെ മാലിന്യം വർദ്ധിക്കുമ്പോഴാണ്. എൻജിന്റെ പുക മാത്രമല്ല, നാം എല്ലാ വേസ്റ്റും കടലിലേയ്ക്കാണ് വിടുന്നത്, ഓടകളെല്ലാം കടലിലേയ്ക്കാണ് തുറക്കുന്നത്. ഇതെല്ലാം കടലിലേയ്ക്ക് തുറന്നുവിടുമ്പോൾ കടലിൽ മാലിന്യം കുന്നുകൂട്ടുന്നതിനനുസരിച്ച് മത്സ്യത്തിന്റെ ടേസ്റ്റ് കുറയും എന്ന് നമ്മൾ ഓർക്കേണ്ടതുണ്ട്. ശുദ്ധജലത്തിലെ മത്സ്യത്തിന്റെ രുചി നല്ലതാണ്. നാം നിത്യവുമുപയോഗിക്കുന്ന മത്സ്യത്തിന്റെ ഗുണനിലവാരത്തെ ഇത് സാരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് എല്ലാ വേസ്റ്റും കടലിലേയ്ക്കും കായലിലേക്കും വിടുമ്പോൾ നാം ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. ഗവൺമെന്റ് അക്കാര്യത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ജലാശയങ്ങൾ മാലിന്യ രഹിതമായി സൂക്ഷിക്കേണ്ടത് പൊതു ആവശ്യമാണ്. ആ അർത്ഥത്തിൽ നമുക്ക് കൂട്ടായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, തീരക്കടലിൽ സമ്മർദ്ദം കൂടിവരികയും മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ അളവ് ഗണ്യമായി കുറഞ്ഞുവരികയും ചെയ്യുന്ന ഉത്കണ്ഠാപരമായ ഒരു അന്തരീക്ഷം നിലവിലുണ്ട്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ചെറുമത്സ്യങ്ങൾ പിടിച്ച് വളത്തിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുന്നത് നേരിടുന്നതിനായി

സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റും ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റും ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതെല്ലാം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന വൈപ്പിൻ മണ്ഡലത്തിലെ മൂന്നം, വൈപ്പിൻ എന്നീ രണ്ട് ഹാർബറുകളിലും കഴിഞ്ഞ ഒന്നരണ്ടു മാസമായി ബോട്ടുകളുടെ എണ്ണം വളരെ കുറഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ചെറുമത്സ്യങ്ങൾ പിടിച്ച് ആഴക്കടലിലേയ്ക്ക് പോയി മുട്ടം, മംഗലാപുരം തുടങ്ങിയ മറ്റ് സ്റ്റേറ്റുകളിലെ ഹാർബറുകളിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. രണ്ടുമൂന്ന് പ്രശ്നങ്ങൾ ഇതുമൂലമുണ്ടാകുന്നു. ഒന്ന്, മത്സ്യസമ്പത്തിന്റെ അളവ് കുറയുന്നു. രണ്ട്, മത്സ്യങ്ങളുടെ വംശനാശത്തിന് വഴിവയ്ക്കുന്നു. മൂന്ന്, ആഭ്യന്തരമായും നമ്മുടെ ഹാർബറുകൾ പ്രതിസന്ധിയിലേയ്ക്ക് പോകുന്നു. ഇത്തരമൊരു പശ്ചാത്തലത്തിൽ ദേശീയാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു നിയമം വേണമെന്നുള്ളതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. അതിനുവേണ്ടി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കുന്നതോടൊപ്പം നിയമവിരുദ്ധമായി ചെയ്യുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ മറൈൻ സെർച്ച് ഏർപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ കുറെക്കൂടി സംഘടിത രൂപത്തിലും വിപുലമായ തോതിലും മറൈൻ സെർച്ച് ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്താൻ മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് ലൈറ്റുകൾ ഉള്ളവ

ഉപയോഗിച്ച് മത്സ്യം പിടിക്കുന്നതിന് നിരോധനം കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. കേരള

ഗവൺമെന്റ് കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്ട് ഇത്തരത്തിലുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, ഇവിടെ നടപടിയെടുക്കുമ്പോൾ അടുത്ത സ്റ്റേറ്റിലേക്ക് പോകുന്ന പ്രവണത വർദ്ധിക്കുന്നത് മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് കേരള ഗവൺമെന്റ് ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഫിഷറീസ് മന്ത്രിമാരുടെ യോഗം വിളിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ഇംപ്ലിമെന്റേഷന്റെ കാര്യത്തിൽ നിയമമില്ലാത്തത് അല്ല, ഇത് തടയുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ശക്തമായി സ്വീകരിക്കാത്തതാണ് പ്രശ്നം. ആ യോഗം വിളിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചപ്പോഴാണ് കേരളത്തിൽ ഓഖി ദുരന്തമുണ്ടായത്. അതുകൊണ്ട് രണ്ടുമൂന്നു മാസം ഇക്കാര്യങ്ങളെല്ലാം മുടങ്ങിപ്പോയി. വീണ്ടും കേന്ദ്ര ഫിഷറീസ് മന്ത്രിയോട് ഡേറ്റ് ചോദിച്ചിട്ടുണ്ട്. രണ്ടുമൂന്ന് ദിവസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് കഴിയുന്നത്രവേഗം ഡേറ്റ് തരാമെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഡേറ്റ് കിട്ടുന്ന മുറയ്ക്ക് സി.എം.എഫ്.ആർ.ഐ.-യിൽ വച്ച് യോഗം വിളിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ ഒരു കൂട്ടായ ശ്രമം നടത്തിയെങ്കിൽ മാത്രമേ ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുള്ളൂ എന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, ഞാൻ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി മേഖലയിലെ ഒരു ജനപ്രതിനിധികൂടിയാണ്. പരമ്പരാഗത

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മത്സ്യബന്ധനത്തിനുപോയാൽ വേണ്ടത്ര മത്സ്യം ലഭിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ള പരാതി വ്യാപകമാണ്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാരണമെന്നു പറയുന്നത് കാലാവസ്ഥയിലുണ്ടായ മാറ്റമാണ്. മത്സ്യങ്ങളുടെ കൂട്ടത്തോടെയുള്ള പലായനം ഒരു അന്തർദേശീയ പ്രശ്നമായി ഇന്ന് മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. കടലിനുണ്ടാകുന്ന ചൂട് മത്സ്യങ്ങളെ പെസഫിക് സമുദ്രത്തിലേയ്ക്കും മറ്റ് സമുദ്രങ്ങളിലേയ്ക്കും പലായനം ചെയ്യാൻ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നുവെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. അമ്പലപ്പുഴ, ആലപ്പുഴ തീരങ്ങളിൽ പലപ്പോഴും ചാകരയുണ്ടാകാറുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ചാകര ഉണ്ടാകുന്നില്ല. പരമ്പരാഗത മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിതം കൂടുതൽ ബുദ്ധിമുട്ടിലേയ്ക്ക് മാറുകയാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ; നമ്മുടെ റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും പഠനം നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; പഠനം നടത്തിയശേഷം ഇതിന് ഫലപ്രദമായ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പഠനം

സി.എം.എഫ്.ആർ.ഐ. നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനത്തിൽ വരുന്ന മാറ്റം മത്സ്യസമ്പത്തിനെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്നു എന്നത് വസ്തുതയാണ്. അത്തരമൊരു കാലാവസ്ഥാ വ്യതിയാനമുണ്ടാക്കുന്ന ഇംപാക്ടിന്റെ

ഗൗരവതരമായ ഒരു പഠനം ഇനിയും നടത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. സി.എം.എഫ്.ആർ. ഐ.-യുടെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അമിതമായ മത്സ്യബന്ധന സമർദ്ദവും ചെറുമത്സ്യങ്ങളെ പിടിക്കുന്നതും കണ്ണിവല നിർമ്മിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്തത്. സി.എം.എഫ്.ആർ.ഐ.-യുടെ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽവന്ന ഉപദേശമനുസരിച്ചാണ് 58 ഇനം മത്സ്യങ്ങളുടെ പിടിക്കാവുന്ന വലിപ്പത്തെക്കുറിച്ച് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നത്. 58 മത്സ്യങ്ങളുടെ ചെറുമത്സ്യം പിടിക്കാൻ പാടില്ല, കണ്ണിവലിപ്പം എത്രയായിരിക്കണമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് സി.എം.എഫ്.ആർ.ഐ.-യുടെ ശുപാർശയനുസരിച്ചാണ് കോഡ് എൻഡിൽ സ്ക്വയർ മെഷ് മാത്രമേ കൊണ്ടുവരാൻ പാടുള്ളൂ എന്ന നിയമ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നത്, കുതിരശക്തിയിൽ നിയന്ത്രണം വേണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടത്. കേരളത്തിൽ ബോട്ട് യാർഡുകൾക്കൊന്നും ഒരു രജിസ്ട്രേഷനുമില്ല. ബോട്ടുണ്ടാക്കാനും നെറ്റുണ്ടാക്കാനും യാതൊരു നിയന്ത്രണവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതിൽ കൃത്യമായ മാറ്റം വേണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് കെ.എം.എഫ്.ആർ. ആക്റ്റിൽ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നത്. ഈ മാറ്റങ്ങളെല്ലാം നടപ്പിലാക്കാൻ തുടങ്ങുമ്പോൾ ശക്തമായ വിധേയമാണ് പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകുന്നത്.

അതുകൊണ്ട് ഇതൊരു സോഷ്യൽ ഇഷ്യൂ എന്നുള്ള നിലയിൽ എല്ലാവരുടെയും പിന്തുണയോടുകൂടി വലിയ ഒരു കാമ്പയിൻ നടത്തിയാൽ മാത്രമേ നിയമ ഭേദഗതി പ്രയോഗത്തിൽ വരുത്താൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ വ്യത്യാസമില്ലാതെ ഒരു സാമൂഹ്യപ്രശ്നം എന്നുള്ള നിലയിൽ നമ്മൾ എല്ലാവരും കൂടിയാണ് ഇതിന് നേതൃത്വം നൽകേണ്ടത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങയുടെ പൂർണ്ണ സഹകരണംകൂടി അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ: സർ, എൽ.ഇ.ഡി. ലൈറ്റ്,

നിരോധിതവലകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചുള്ള അശാസ്ത്രീയ മത്സ്യബന്ധനം മാത്രമല്ല തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നും അമിതവേഗതയിൽ വരുന്ന ബോട്ടുകൾ കാരണവും പലപ്പോഴും അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു. തെക്കൻ ജില്ലകളിൽ നിന്നും മലബാറിൽ നിന്നുമുള്ള വള്ളങ്ങളിലെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇതുമൂലം അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നു, വലകൾ നഷ്ടമാകുന്നു. ഇത്തരം പരാതികൾ ധാരാളമായി ഉയർന്നുവരാറുണ്ട്. പക്ഷേ, നമുക്ക് കടലിൽ ഇത് പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമില്ല. ഇത്തരം പരാതികളുണ്ടാകുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിലെങ്കിലും ഒരു ചെക്കിംഗ് മെക്കാനിസമുണ്ടാക്കാൻ ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് മുൻകയ്യെടുക്കുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി: അമ്മ: സർ, പരിശോധനാ സംവിധാനമുണ്ട്. ഇന്ന്

പല ഡിവൈസസുകളും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നതായി കാണുന്നത്

മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ മീൻപിടിക്കാൻ പോകുന്നത് നിയന്ത്രണങ്ങൾക്കപ്പുറത്താണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. ഓഖി ദുരന്തത്തിൽ കാണാൻ സാധിച്ചത് അപകടത്തിൽപ്പെട്ട മുഴുവൻ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളും 50 മുതൽ 75 കി.മീറ്ററിനപ്പുറമായിരുന്നു എന്നതാണ്. 33 കി.മീറ്ററാണ് നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്ന പരിധി. പക്ഷേ, അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരെല്ലാവരും 50 കി.മീറ്ററിനപ്പുറത്തായിരുന്നു. ചെറുവള്ളങ്ങൾപോലും ഉൾക്കടെലിലേയ്ക്കാണ് മീൻ പിടിക്കാൻ പോകുന്നത്. അവിടെയാണ് ഈ സംഭവം നടന്നത്. നമ്മുടെ പരിശോധനയും നിയന്ത്രണവും നിൽക്കുന്നത് സ്റ്റേറ്റിന്റെ അധികാര പരിധിയായ 12 നോട്ടീക്കൽ മൈലിനകത്താണ്. ഈയൊരു പരിമിതി നമുക്കുണ്ട്. ഈ പരിധിക്കപ്പുറത്തേയ്ക്ക് തൊഴിലാളികൾ പോകുന്നു, കപ്പൽ ചാനലടക്കം പോകുന്നുണ്ട്. അവിടെയാണ് അപകടങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നത്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ദുരന്തം വരുന്നതിന് മുമ്പ് മുന്നറിയിപ്പ് കൊടുക്കുന്നതിന് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. ഗവൺമെന്റിന്റെ അധികാര പരിധിക്ക് അപ്പുറത്തേയ്ക്ക് തൊഴിലാളികൾ പോകുന്നു എന്നതാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി കാണേണ്ടത്. ആ പശ്ചാത്തലംകൂടി മുന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് നടപടികളെടുക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്ജ് : സർ, വിദേശ കപ്പലുകൾ നമ്മുടെ മത്സ്യം പിടിച്ചുകൊണ്ടുപോകുകയാണ്. അവിടെയാണ് പാവപ്പെട്ട മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ

ജീവിക്കേണ്ടത്. തൊഴിലാളികൾ എവിടെയെങ്കിലും പോയി മത്സ്യം പിടിച്ചുകൊണ്ടുവന്നാൽ ആ മത്സ്യം മുഴുവൻ ഗവൺമെന്റ് പിടിച്ചെടുക്കുന്നു. ഈ നടപടി ഗുണകരമാണെന്ന് കരുതാൻ ആർക്കും കഴിയില്ല. ഈ തൊഴിലാളികൾ എവിടെ നിന്നെങ്കിലും മത്സ്യംകൊണ്ടുവന്ന് പത്ത് ചക്രമുണ്ടാക്കി കഞ്ഞി കുടിച്ചോട്ടെ എന്ന് വിചാരിക്കുന്നതിനുപകരം അവനെ ഉപദ്രവിക്കുന്നത് ശരിയാണോ? മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ബ്രീഡിംഗ് സമയത്ത് മത്സ്യം പിടിക്കാൻ പാടില്ല എന്നത് ശരിയാണ്. പക്ഷേ, ഈ തൊഴിലാളികൾ എങ്ങനെ ജീവിക്കും? മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളുടെ ജീവനോപാധിയും ജീവിക്കാനുള്ള സർവ്വ സാഹചര്യവും സൃഷ്ടിച്ചുകൊടുത്തുകൊണ്ട് ബോധവൽക്കരണം നടത്തി ആ സമയത്ത് മത്സ്യബന്ധനത്തിൽ നിന്ന് അവരെ മാറ്റിയെടുക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി കുട്ടി അമ്മ: സർ, അങ്ങയുടെ ചോദ്യം സദുദ്ദേശപരമല്ല.

പരമ്പരാഗതമായി മത്സ്യം പിടിച്ചുകൊണ്ടുവരുന്ന തൊഴിലാളികളെ ഒരുതരത്തിലും ഈ ഗവൺമെന്റ് ബുദ്ധിമുട്ടിക്കില്ല. വലിയ ബോട്ടുകളിൽ ചെറുമത്സ്യങ്ങളെ പിടിച്ച് വ്യാപകമായി മത്സ്യബന്ധനം നശിപ്പിച്ച് വലിയ ലാഭമുണ്ടാക്കുവരെ മാത്രമേ പിടിക്കുന്നുള്ളൂ. എവിടെ നിന്നെങ്കിലും മത്സ്യബന്ധനം നടത്തി മൂന്നു ചക്രമുണ്ടാക്കാൻവേണ്ടി ശ്രമിക്കുന്ന പാവങ്ങളെ ഉപദ്രവിക്കുന്ന നയം

ഗവൺമെന്റിനില്ല. മത്സ്യസമ്പത്ത് നശിപ്പിക്കാൻ ആസൂത്രീതമായി നടത്തുന്ന വമ്പൻ ലോബികളുടെ നീക്കത്താണ് ഗവൺമെന്റ് ചെറുക്കുന്നത്. അങ്ങ് അവരുടെ പക്ഷത്ത് നിൽക്കരുത്. അങ്ങയുടെ ചോദ്യത്തിന്റെ സദുദ്ദേശത്തിൽ ഞാൻ സംശയം പ്രകടിപ്പിക്കുകയാണ്. തീർച്ചയായും അങ്ങ് അവിടേയ്ക്ക് പോകരുത്, ഇത്തരം ആളുകൾക്ക് പിന്തുണ നൽകരുത്, പൊതുതാല്പര്യമാണ് സംരക്ഷിക്കേണ്ടത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് പാവപ്പെട്ട പരമ്പരാഗത തൊഴിലാളികളുടെയും ബോട്ടിൽ പോകുന്ന തൊഴിലാളികളുടെയും പക്ഷം തന്നെയാണ്. നിയമവിധേയമായ കാര്യങ്ങൾക്ക് നിയമവിരുദ്ധമായി ആർ പ്രവർത്തിച്ചാലും ഗവൺമെന്റിന് വിട്ടുവീഴ്ചയില്ല.

ശ്രീ. കെ. ആൻസലൻ: സർ, ഇന്ന് മാർക്കറ്റുകളിൽ ലഭിക്കുന്ന മത്സ്യങ്ങളിൽ കൂടുതലും ആന്ധ്ര, വിശാഖപട്ടണം, തമിഴ്നാട് എന്നിവിടങ്ങളിൽനിന്നും കൊണ്ടുവരുന്നതും ആരേഴ് മാസം പഴക്കമുള്ളതും രാസപദാർത്ഥങ്ങൾ കലർത്തിയതുമാണ്. ഇത്തരം മത്സ്യങ്ങൾ വാങ്ങി ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഉദരരോഗം, ക്യാൻസർ തുടങ്ങി വലിയതോതിലുള്ള ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾ പിടിപെടുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. ഇത്തരത്തിലുള്ള മത്സ്യവിൽപനയ്ക്കെതിരെ ഗവൺമെന്റ് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇക്കാര്യത്തിൽ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നത്

നന്നായിരിക്കുമെന്ന അഭിപ്രായമുണ്ട്; ഇതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടി പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, മത്സ്യങ്ങളിൽ മായം കലർത്തുന്ന പ്രവണതയുണ്ട് എന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ നമ്മുടെ മാർക്കറ്റിൽ വിൽക്കുന്ന എല്ലാ മത്സ്യവും അത്തരത്തിലുള്ളതാണെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ഇതര സ്റ്റോറുകളിൽനിന്ന് കൊണ്ടുവരുന്ന മത്സ്യം കൂടുതൽ ദിവസം കേടാകാതിരിക്കാൻവേണ്ടി ഫോർമാലിൻ, അമോണിയ തുടങ്ങിയ രാസവസ്തുക്കൾ ചേർക്കുന്നുണ്ട് എന്ന കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപനമായ സി.ഐ.എഫ്.ടി, മത്സ്യത്തിൽ മായം കലർത്തുന്നത് പരിശോധിച്ച് കണ്ടെത്തുന്നതിനായി ഒരു പേപ്പർ സ്ട്രിപ്പ് കണ്ടുപിടിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ച് കേരളത്തിൽ വരുന്ന മത്സ്യത്തിൽ 16 ശതമാനം മാലിന്യമുണ്ടെന്നാണ് കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നത്. മത്സ്യത്തിൽ മായം കലർത്തുന്നത് കണ്ടെത്തി അർഹമായ ശിക്ഷ നൽകാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള നടപടിയിലേക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോകുകയാണ്. പേപ്പർ സ്ട്രിപ്പുപയോഗിച്ചുള്ള പരിശോധനാരീതി വിജയകരമാണ്. വ്യാവസായികാടിസ്ഥാനത്തിൽ അതുണ്ടാക്കാനും വ്യാപകമായി ലഭ്യമാക്കാനുമുള്ള നടപടിയിലേക്ക് ഗവൺമെന്റ് കടക്കുകയാണ്.

റോഡുകളുടെ പരിപാലനം

(*363) ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേള:

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി:

ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ;

(എ) പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന് കീഴിൽ വരുന്ന റോഡുകളുടെ പരിപാലനത്തിന് ഈ സർക്കാർ പുതുതായി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള സംവിധാനം എന്താണെന്ന് അറിയിക്കാമോ;

(ബി) റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം ഇൻഡ്യൻ റോഡ്സ് കോൺഗ്രസ്സ് അനുശാസിക്കുന്ന പ്രകാരമാണെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി റോഡുകളുടെ പ്രത്യേകതയനുസരിച്ച് പരിപാലന രീതികൾ അവലംബിക്കാൻ നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ടോ; സാങ്കേതിക സഹായ ലഭ്യതയ്ക്കായി കേന്ദ്ര റോഡ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിനെ നോഡൽ ഏജൻസിയായി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ;

(സി) റോഡ് ഉപയോക്താക്കളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പരാതി പരിഹാരത്തിനും മെച്ചപ്പെട്ട സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്നറിയിക്കാമോ?

പൊതുമരാമത്തും രജിസ്ട്രേഷനും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ): സർ,

(എ) പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ അധീനതയിൽ വരുന്ന റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനായി ഒരു പ്രത്യേക വിഭാഗം, മെയിന്റനൻസ് വിംഗ് രൂപീകരിച്ചു. ഒരു ചീഫ് എഞ്ചിനീയറേയും നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായാണ് ഇങ്ങനെയൊരു നിലപാടുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറി, ജില്ലാ കളക്ടർ എന്നിവർ റോഡുകളുടെ പരിശോധന ഓരോ വർഷവും നടത്തിവരുന്നുണ്ട്. ബഹുജന പങ്കാളിത്തത്തോടെ സോഷ്യൽ ഓഡിറ്റിംഗ് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ഗുണനിലവാര പരിശോധനകളും കർശനമായി നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ നിശ്ചിത ഇടവേളകളിൽ റീസർഫേസിംഗ് പ്രവൃത്തികൾ ഓർഡിനറി റിപ്പയറിംഗ് ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചും ഫ്ലഡ് ഡ്രാമേജ് റിപ്പയർ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചും നവീകരിച്ച് സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കാറുണ്ട്.

(ബി) ദേശീയപാത വിഭാഗത്തിൽ ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് അനുശാസിക്കുന്ന പ്രകാരം ടാറിംഗിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളായ ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ഡെൻസ് ബിറ്റുമിനസ് മെക്കാഡം, ബിറ്റുമിനസ് കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ റബ്ബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചാണ് റോഡ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നത്. കൂടാതെ നിലവിലെ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളും മറ്റും റോഡ് നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുംവിധം ദേശീയപാത

വിഭാഗത്തിൽ കരാറുകൾ ഇ.പി.സി വ്യവസ്ഥയിലും നടപ്പിലാക്കിവരുന്നുണ്ട്. ഈ വ്യവസ്ഥയിൽ നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളും ലഭ്യമായിട്ടുള്ള ആധുനിക നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളും നിർമ്മാണത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ കരാറുകാരന് സ്വാതന്ത്ര്യം നൽകുന്ന വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. മേൽപറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുന്നതിനാൽ അപ്രകാരം നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകളുടെ സ്ഥിതി മുൻകാലങ്ങളെക്കാൾ മെച്ചപ്പെട്ടതാകുന്നുണ്ട്. റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസ് അനുശാസിക്കുന്ന പ്രകാരം ഉറപ്പുവരുത്തിയാണ് പരിപാലിച്ചുവരുന്നത്. സാങ്കേതിക സഹായ ലഭ്യതയ്ക്കായി കേന്ദ്ര റോഡ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിനെ നോഡൽ ഏജൻസിയായി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. ആവശ്യം വരുമ്പോഴൊക്കെ സാങ്കേതിക സഹായത്തിന് സി.ആർ.ആർ.ഐ-യുടെ സേവനം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിവരികയാണ്.

(സി) 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന ടോൾ ഫ്രീ പരാതി പരിഹാര സെൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെയും വകുപ്പ് മന്ത്രിയുടെയും ഓഫീസിൽ പരാതി സ്വീകരിക്കുന്നതിനും സത്യാര നടപടികൾ എടുക്കുന്നതിനും സംവിധാനമുണ്ട്. ഇതിന് വലിയ തരത്തിലുള്ള പൊതുജന പ്രതികരണമുണ്ട്. ഒരു ദിവസത്തിൽ ഒരു മണിക്കൂർ നേരം പരാതി പരിഹാര സെല്ലിൽ മന്ത്രി പങ്കെടുക്കുമ്പോൾ മൂന്ന് ലക്ഷത്തിലേറെ പ്രതികരണങ്ങൾ ഒരു മണിക്കൂറിൽ

ലഭിക്കുന്നതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി റോഡ് മെയിന്റനൻസ് വർക്കുകൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. റോഡ് മെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി എസ്റ്റിമേറ്റ് ഉണ്ടാക്കുമ്പോഴുള്ള അവസ്ഥയല്ല പ്രവൃത്തി ചെയ്യാൻ തുടങ്ങുമ്പോഴുള്ളത്. എ.എസ്, ടി.എസ്., ടെണ്ടർ നടപടികൾ, സി.ടി.ക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തത് തുടങ്ങിയ നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ കൂടുതൽ സമയം ആവശ്യമായിവരുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ലഘൂകരിച്ച് സമയബന്ധിതമായി വേഗത്തിൽ ചെയ്യാൻ എന്തെങ്കിലും ഇളവ് അനുവദിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇതിനെല്ലാം കൃത്യമായിട്ടുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങളും വ്യവസ്ഥകളുമുള്ളതാണ്. അതൊന്നും നമുക്ക് എടുത്തുകൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി മാനുവലിൽത്തന്നെ അത് വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ആവശ്യമുള്ളതിലേറെ സമയം ഓരോന്നിനുമെടുത്ത് സമയം കളയുന്ന നിലപാടുകൾ വളരെയേറെ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. എസ്റ്റിമേറ്റ് ഉണ്ടാക്കുകയല്ലാതെ വർഷങ്ങളോളം താമസിപ്പിച്ച് പാലങ്ങളും റോഡുകളും കെട്ടിടങ്ങളും നിർമ്മിക്കുന്ന നിലപാടുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ അതെല്ലാം വളരെയേറെ മാറിയിട്ടുണ്ട്. വളരെക്കുറച്ച് മാറ്റങ്ങൾ മാത്രമേ ഇക്കാര്യങ്ങളിൽ ഇനിയും ഇല്ലാതെ വന്നിട്ടുള്ളൂ.

ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് ചട്ടപ്രകാരം അനുവദിക്കപ്പെട്ട നിശ്ചിതസമയത്തിനുള്ളിൽ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് കർശന നിലപാടുകളാണ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്.

ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു: സർ, കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം ഒട്ടനവധി പദ്ധതികൾക്ക് അനുമതി കൊടുത്തിരുന്നു. അത്തരം കാര്യങ്ങളൊക്കെ സമയബന്ധിതമായി എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി സമർപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ടെക്നിക്കൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗത്തിന് വലിയ കാലതാമസമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. സമയബന്ധിതമായി ഇത് നടപ്പാക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് അവർക്കകൂടി കർശന നിർദ്ദേശം നൽകാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, തീർച്ചയായും കർശന നിർദ്ദേശം നൽകുന്നതിന് സാധിക്കും. സി.ടി.-യുടെ ഓഫീസിൽ കുറച്ച് കാലതാമസം വരാറുണ്ട്. ചിലത് ആവശ്യമുള്ളതും ചിലത് ആവശ്യമില്ലാത്തതുമാണ്. ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ചാർജ്ജുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മാത്രമേ അവിടെയുള്ളൂ. ചാർജ്ജുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന് സ്ഥിരം ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അധികാരമുണ്ട്. കാലതാമസം വരുന്നത് ചിലതൊക്കെ ഒഴിവാക്കാവുന്നതാണ്. കാലതാമസമുണ്ടാകുമ്പോൾ അദ്ദേഹത്തോട് സംസാരിക്കാറുണ്ട്, അത് പരിഹരിക്കപ്പെടാറുമുണ്ട്. സാങ്കേതികമായ ന്യൂനതയുണ്ടെങ്കിൽ കൃത്യസമയത്ത് കണ്ടെത്താനും അത് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനും

അങ്ങനെ തിരുത്താനുള്ള സമയബന്ധിത പരിപാടി വേണമെന്ന് എപ്പോഴും ആവശ്യപ്പെടാറുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി: പൊതുമരാമത്ത് റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു നിശ്ചിത കാലത്തേയ്ക്ക് കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നില്ല എന്ന് ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നത് അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിൽ കൃത്രിമത്വം നടക്കുന്നതുകൊണ്ടാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഒരു നിശ്ചിതകാലത്തിനുള്ളിൽ റോഡുകൾക്ക് കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചാൽ അതിന് ഉത്തരവാദികളായ ആളുകളുടെ പേരിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഡിഫക്ട് ലയബിലിറ്റി പിരീഡിനുള്ളിൽ റോഡുകൾക്ക് കേടുപാടുകൾ സംഭവിച്ചാൽ കരാറുകാരന്റെ ചെലവിൽത്തന്നെ ഇത് ചെയ്യേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതുകഴിഞ്ഞുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നമ്മൾ ഇപ്പോൾ നല്ല നിലയിൽ നടത്തിവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. സി. കെ. ഹരീന്ദ്രൻ: സർ, പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് ടാർ ചെയ്യുന്ന റോഡുകൾക്ക് സാധാരണ ടാർ റോഡുകളെക്കാൾ മൂന്നിരട്ടി ഇൗടുണ്ടെന്നാണ് ശാസ്ത്രീയ വിലയിരുത്തൽ. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ പ്രത്യേക ഇടപെടൽകൊണ്ട് പാലിയോട്-മാരായമുട്ടം റോഡിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ

പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചു. ഇപ്പോഴും ആ റോഡ് വളരെ മനോഹരമായിത്തന്നെ കിടക്കുകയാണ്. ഒന്നരവർഷം പിന്നിട്ടിട്ടും യാതൊരു കഴപ്പവുമില്ല. മെറ്റലുകൾ തമ്മിലുള്ള പിടിത്തം പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കുന്നതുമൂലം കൂടുതൽ ബലപ്പെടുന്നതിനാൽ റോഡ് പെട്ടെന്ന് പൊട്ടിപ്പൊളിയില്ല. ഇത് പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും സഹായകരമാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽത്തന്നെ അമരവിള-ഒറ്റശേഖരമംഗലം ഹൈടെക് റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിക്കാൻ പദ്ധതിയുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം

വേസ്റ്റ് പ്ലാസ്റ്റിക് ഉപയോഗിച്ചുള്ള ബിറ്റുമിനുണ്ടാക്കുക, റബ്ബറിന്റെ അളവ് വളരെയധികം കൂട്ടിയുള്ള ബിറ്റുമിനുണ്ടാക്കുക, കയർ ഭൂവസ്ത്രമുപയോഗിച്ച് റോഡ് പണിയുക എന്നീ മൂന്ന് പുതിയ indigenous technology സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏകദേശം 1200 കിലോമീറ്റർ റോഡുകൾ കഴിഞ്ഞ 21 മാസത്തിനകം ഇതുപയോഗിച്ച് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും കുറച്ചുകൂടി ചെയ്യേണ്ടതാണ്. ഈ ടെക്നോളജികളിൽ ഏതെങ്കിലും ഒന്നോ അല്ലെങ്കിൽ എല്ലാംകൂടിയോ ഉപയോഗിച്ചല്ലാതെ ഒരു പുതിയ റോഡും നിർമ്മിക്കരുതെന്ന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എങ്കിലും ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ അങ്ങനെയല്ലാതെ വരുന്നുണ്ട്, ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടതൊക്കെ തിരിച്ചയയ്ക്കുന്നുമുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ റോഡുകൾ

നിർമ്മിക്കുന്നത് റോഡിന്റെ ആയുസ്സ് വർദ്ധിപ്പിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. അങ്ങയുടെ നാട്ടിൽത്തന്നെ അതിനുദാഹരണമുണ്ട്. പ്ലാസ്റ്റിക് എത്ര വേണമെങ്കിലും ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്, അതിന് യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല.

ശ്രീ. കാരാട്ട് റസാഖിനുവേണ്ടി (ശ്രീ. ജോർജ് ഫെർണാണ്ടസ്): സർ, കേരളത്തിലെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ റോഡുകൾ മികവുറ്റതാക്കുന്നതിന് നിരവധി പദ്ധതികൾ കൊണ്ടുവരികയും അത് ഫലം കാണുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇതിന്റെയെല്ലാം ഭാഗമായാണ് റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് റബ്ബർ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് 2016 ജൂലൈ 11-ന് ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു യോഗം ചേർന്നത്. അന്ന് 50000 ടൺ റബ്ബർ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കാമെന്ന തീരുമാനത്തിലെത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ അത് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല, റബ്ബർ കിട്ടുന്നില്ല എന്നൊക്കെപറഞ്ഞ് ഇത് അട്ടിമറിക്കാനുള്ള ശ്രമം ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ടെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. റബ്ബർ ഉപയോഗിച്ച് റോഡ് നിർമ്മിച്ചാൽ അതിന്റെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ 35 ശതമാനം കുറയുമെന്നാണ് പഠനങ്ങൾ തെളിയിക്കുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങ് അടിയന്തരമായി ഇടപെട്ട്,

റോഡിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് റബ്ബർ ഉപയോഗിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ കുറച്ചുകൂടി ജാഗ്രത കാണിക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, റബ്ബർ മാത്രമല്ല, ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച മൂന്ന് ഇൻഡിജീനിയസ് ടെക്നോളജിയുടെ കാര്യത്തിലും നിർബന്ധമായും അതിലേതിലേക്കിലും ഒന്നോ അല്ലെങ്കിൽ എല്ലാം ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അമ്പലപ്പുഴ-തിരുവല്ല റോഡിൽ ഊരാളുങ്കൽ സൊസൈറ്റി ഇത് മൂന്നും ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. 5 കിലോമീറ്റർ കയർ ജിയോടെക്സ്റ്റൈൽ തന്നെ വിരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എല്ലാവരും അങ്ങനെ ചെയ്യുന്നില്ല. കോൺട്രാക്ടർ അല്ല, എഞ്ചിനീയർമാരാണ് അത് ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടത്. 1200 കിലോമീറ്റർ റോഡ് അത്തരത്തിൽ ചെയ്തുവെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞു. മുന്പാന്നും ചെയ്യുന്നില്ലായിരുന്നു. അത് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തിരുന്നു. ആലുവയിലെ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം ഉണ്ടാക്കുന്ന ബിറ്റുമിൻ കിട്ടുന്നില്ല. ബിറ്റുമിൻ ആവശ്യത്തിന് കിട്ടുന്നില്ലെന്ന് എഞ്ചിനീയർ കളവ് പറയുന്നതല്ല, സത്യമാണ്. ഏതായാലും അവരുമായി സംസാരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങൾ വ്യാപകമാക്കാൻ തന്നെയാണ് തീരുമാനം. അത് റോഡിന്റെ ഗുണമേന്മ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ആയുസ്സ് കൂട്ടുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്: സർ, എഗ്രിമെന്റ് വച്ചതിനുശേഷം പല കാരണങ്ങളാൽ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനം അനന്തമായി (6 മാസം മുതൽ 1 വർഷം വരെ) നീട്ടിക്കൊണ്ട് പോകുന്ന സാഹചര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ റോഡിന്റെ നാശം കൂടുകയും ചെയ്യും. അത്തരം കരാറുകാർക്കെതിരെ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ; ഇത്തരം പരാതികൾ വ്യാപകമാകുന്ന പശ്ചാത്തലത്തിൽ പകരം സംവിധാനം ഗവൺമെന്റിന്റെ ആലോചനയിലുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഇത്തരം പരാതി വ്യാപകമാണെന്നുള്ളത് സത്യമല്ല. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം വളരെ അപൂർവ്വം പരാതികൾ മാത്രമാണുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും ഇത്തരം പരാതികൾ വ്യാപകമായിരുന്നു. അങ്ങ് ഉന്നയിക്കുന്ന പല പ്രശ്നങ്ങളും കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് തുടങ്ങിയതും എടുത്തുകൊണ്ടിരുന്നതാണെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഗവൺമെന്റ് എന്നുപറയുന്നത് മൊത്തം ഗവൺമെന്റല്ല, ആ വകുപ്പ് മാത്രമാണ്. ബൈപ്പാസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം പരിഹരിച്ചുവരികയാണ്.

അപൂർവ്വമായി പരാതികൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്, അതിനെത്തെങ്കിലും കാര്യങ്ങളുമുണ്ടാകും. ബ്ലാക്ക് ലിസ്റ്റിൽപ്പെടുത്തുന്നത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കർശനമായ നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് ഉന്നയിക്കുന്ന വിഷയം ഏതാണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അതിൽ കർശന നടപടിയെടുക്കുകയും പണിയുകയും ചെയ്യും.

ശ്രീ. വി. ജോയി: സർ, റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരത്തെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഒരു റോഡ് നിർമ്മിച്ചാൽ അത് കേടുകൂടാതെ സൂക്ഷിക്കേണ്ട നിലവിലെ കാലാവധി 3 വർഷമാണ്. ഇടയ്ക്കിടെ പണം ചെലവാക്കുന്നതിനുപകരം ഈ കാലാവധി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. റോഡുകളുടെ കാലാവധി 7 വർഷത്തേക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ചില കരാറുകൾ വരുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം, ആലപ്പുഴ, കണ്ണൂർ, കൊല്ലം തുടങ്ങിയ എല്ലാ നഗര റോഡ് വികസന പദ്ധതിയിലും റോഡുകളുടെ കാലാവധി 15 വർഷമായി വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. അത് ആ കൺസ്ട്രക്ഷൻ തന്നെ ചെയ്യണമെന്ന നിലപാടാണ്. റോഡുകളുടെ കാലാവധി 7

വർഷമാക്കാനുള്ള നിലപാട് ശക്തിപ്പെടുത്തുകയാണ്.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, ഏകദേശം 2 വർഷം മുമ്പ് കോഴിക്കോട്-കോയമ്പത്തൂർ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ അങ്ങാടിപ്പുറത്ത് സർക്കാരിന്റെ അധീനതയിലുള്ള ആർ.ബി.ഡി.സി. ഒരു റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിച്ചിരുന്നു. കംപ്ലീഷൻ കഴിഞ്ഞ് 6 മാസമായപ്പോൾത്തന്നെ ആ റോഡിന്റെ ഉപരിതലം uneven ആയി, ട്രാഫിക്കിന് അനയോജ്യമല്ലാതായി. പ്രിയങ്കരനായ മന്ത്രിക്ക് ഈ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് രണ്ട് തവണ കത്തെഴുതിയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അദ്ദേഹം നേരിട്ട് ഇടപെട്ടതിനെത്തുടർന്ന് അവർ വന്ന് മുകൾഭാഗം ഗ്രൈന്റ് ചെയ്തുപോയി. ഒരാഴ്ച വലിയ കുഴപ്പമുണ്ടായിരുന്നില്ല. വീണ്ടും പഴയ രൂപത്തിലായി. ആ പ്രദേശം ഹെവി ട്രാഫിക് ഉള്ള സ്ഥലമാണ്. അതുകൊണ്ട് വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ നേരിടുകയും അവിടെ എപ്പോഴും ട്രാഫിക് ജാം ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇത് മാനുഫാക്ചറിംഗ് ഡിഫക്ടാണോ; ഇത് നന്നാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, ബേസിക്കായി നിർമ്മാണത്തിൽ വന്നിട്ടുള്ള അപാകതയാണ്. അത് പൊളിച്ചുമാറ്റി പുതിയത് നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കില്ല.

ഏതായാലും ശാശ്വതമായി പരിഹരിക്കാനുള്ള സാങ്കേതികവിദ്യ എന്താണെന്ന് ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനിക്കാം.

ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി: സർ, ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ബൈപ്പാസ് ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. ബാലുശ്ശേരി ബൈപ്പാസ് നിർമ്മാണം നീണ്ടുപോകുന്നില്ല; എങ്കിലും അനന്തമായി നീണ്ടുപോകാതിരിക്കാനുള്ള വ്യക്തമായ നിർദ്ദേശം നൽകുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, എല്ലാ ബൈപ്പാസുകളുടെ നിർമ്മാണം അങ്ങനെ നീണ്ടുപോകുന്നില്ല. എന്നാൽ ചിലതുണ്ടാകും. തീർച്ചയായും ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹാരം കാണാം. ബൈപ്പാസിന്റെ നിർമ്മാണം അനന്തമായി നീട്ടിക്കൊണ്ടുപോകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. ബാലുശ്ശേരിയിലെ വിഷയം ചർച്ച ചെയ്ത് പരിഹരിക്കാം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ തീർക്കുന്നതിനായി അങ്ങ് എടുത്തിട്ടുള്ള നടപടികളെ ഞാൻ വ്യക്തിപരമായി അംഗീകരിക്കുന്നു. നഗരകേന്ദ്രീകൃതമായ ഡെവലപ്മെന്റ് പലപ്പോഴും വരുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ഏത് നഗരത്തിലൂടെ പോയാലും ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. അതുകൊണ്ട്

നഗരത്തിന് ആശ്വാസം കിട്ടത്തക്കവിധത്തിൽ നഗരത്തിന് ചുറ്റുവട്ടമുള്ള ഒരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്നുണ്ടോ? അങ്ങ് പല പുതിയ പദ്ധതികളെയും കുറിച്ച് പറഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ നഗരകേന്ദ്രീകൃതമായുള്ള ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിന് പുതിയ നടപടിയെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ: സർ, നഗരങ്ങൾക്ക് ചുറ്റും നഗരത്തിനകത്തുള്ള തിരക്ക് കുറയ്ക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള പദ്ധതികൾ അവിടത്തെ ജനവാസരീതികളും പാർപ്പിട കെട്ടിടങ്ങളുടെ വിന്യാസവും സ്ഥല സൗകര്യവും ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്യാവുന്നതാണ്. ധാരാളം നഗരങ്ങൾ അത്തരത്തിൽ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നം, ഒരു നല്ല റോഡ് നിർമ്മിച്ചാലുടനെ അവിടം കയ്യേറുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.-ക്ക് പോലും ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ല. മറ്റ് വകുപ്പുകളെക്കൂടി ഏകോപിപ്പിച്ച് മാത്രമേ നമുക്കിത് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. എത്ര കോടി രൂപ ചെലവാക്കിയാണ് ഒരു റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നത്? കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ കായംകുളം മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിൽ ഒരു പരിപാടിക്ക് പോയപ്പോൾ കണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. നഗരം മുഴുവൻ ടൈൽസൊക്കെയിട്ട് മനോഹരമാക്കിയിട്ടുണ്ട്; മുനിസിപ്പാലിറ്റിയുടെയും ഗവൺമെന്റ് ബോയ്സ് ഹൈസ്കൂളിന്റെയും

ഇടയിലുള്ള ഒന്നാന്തരം വീതിയുള്ള റോഡിന്റെ ഇരുവശത്തും മന്ത്രിയുടെ വാഹനംപോലും ഇടാൻ സ്ഥലമില്ലാത്ത രീതിയിൽ കാറുകൾ പാർക്ക് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. എല്ലായിടത്തും ഇതൊരു പ്രശ്നമാണ്, കർശനമായ നടപടി വേണ്ടിവരും. ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ഷൻ ആക്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് പാസ്സാക്കിയതാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും അത് നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് ഇത്തരത്തിൽ പാർക്ക് ചെയ്യുന്ന വാഹനങ്ങൾ അറസ്റ്റ് ചെയ്യുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും. എന്നാൽ അതിലേക്ക് പോകാൻ തീരുമാനമായിട്ടില്ല. കേരളത്തിൽ നല്ല റോഡുകളും പാലങ്ങളും നിർമ്മിച്ചാലും.... റോഡ് സംസ്കാരം കേരളത്തിൽ അശേഷമില്ലെന്ന് ഒരു സായിപ്പ് പറഞ്ഞ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട കൊല്ലം മെമ്പറും ചലച്ചിത്ര താരവുമായ ശ്രീ. എം. മുക്തേഷ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. അതിലേക്ക് വന്നാൽ ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. അതിനുമപ്പുറം വന്നാൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കാം. കോട്ടയം ജില്ലയിലെ അങ്ങയുടെ മണ്ഡലം ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ മാറാൻ പോകുകയാണ്. ഇപ്പോഴുള്ള സംവിധാനത്തിൽ നിന്ന് വലിയ മാറ്റങ്ങളാണ് അവിടെ വരാൻ പോകുന്നത്. ഓപ്പൺ ഓപ്ഷനാണ്; എല്ലാം പരിഹരിക്കാം.

**കശുവണ്ടിത്തൊഴിലാളികളും വ്യവസായികളും
നേരിടുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ**

(*364) ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ:

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ:

ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ

ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽകുമാർ: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക്

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും

വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കൊല്ലം ജില്ലയിലെ അറന്തറോളം കശുവണ്ടി ഫാക്ടറികൾ അടഞ്ഞുകിടക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ അതിന്റെ കാരണം വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) വ്യവസായം പ്രതിസന്ധിയിലായതോടെ പരമ്പരാഗത കശുവണ്ടിത്തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടത് പരിഹരിക്കുന്നതിന് സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന നടപടികൾ വിശദമാക്കുമോ;

(സി) ബാങ്കുകളിൽ നിന്നും വായ്പയെടുത്ത് തിരിച്ചടക്കാൻ കഴിയാതെ ജപ്തി നടപടി നേരിടുന്നതുമൂലം കശുവണ്ടി വ്യവസായികൾ ആത്മഹത്യയിൽ അഭയം തേടുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) സർഫാസി നിയമപ്രകാരം ഇവർക്ക് നേരെയുള്ള ജപ്തി

നടപടികൾ നിർത്തിവെച്ച് ആശ്വാസമേകുന്നതിന് തയ്യാറാകുമോ;

(ഇ) ജപ്തി ഒഴിവാക്കുന്നതിനും വായ്പകൾക്ക് മോറട്ടോറിയം പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിനും വായ്പ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനും സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ വിശദമാക്കുമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗും കശുവണ്ടി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി ജി അമ്മ): സർ,

(എ) കൊല്ലം ജില്ലയിലെ കുറെ ഫാക്ടറികൾ അടഞ്ഞുകിടക്കുന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. സീസൺൽ വ്യവസായമായതിനാൽ കാഷ്യൂ ഫാക്ടറികൾ 365 ദിവസവും പ്രവർത്തിക്കാറില്ല. ഇപ്പോൾ സീസൺ ആരംഭിച്ചതിനാൽ ഇവയിൽ ഭൂരിപക്ഷവും തുറക്കാനാകും. സീസൺ ആരംഭിക്കുന്നതിുമുമ്പ് എല്ലാ വർഷവും ഇതേ കാലയളവിൽ കുറച്ചു ദിവസം ഫാക്ടറികൾ അടഞ്ഞു കിടക്കാറുണ്ട്. അസംസ്കൃത തോട്ടുണ്ടിയുടെ ദുർലഭ്യവും അനിയന്ത്രിതമായ വിലക്കയറ്റവുമാണ് മറ്റൊരു കാരണം. സ്വകാര്യ വ്യവസായികൾ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നെടുത്ത വായ്പയിന്മേലുള്ള അമിത പലിശയും ബാങ്കിൽ നിന്നും വിലക്കയറ്റത്തിന് ആനുപാതികമായ കാഷ്യൂ ക്രെഡിറ്റ് ലഭിക്കാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകളും വ്യവസായികളെ

കടക്കണിയിലാക്കുകയും ഫാക്ടറികൾ അടച്ചിടേണ്ട സ്ഥിതിയിലേക്ക് എത്തിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിനപ്പുറമേ തോട്ടങ്ങളുടെ ഇറക്കുമതിക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാർ ചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത് അസംസ്കൃത തോട്ടങ്ങി ഇറക്കുമതിയെയും ഫാക്ടറികൾ പൂട്ടുന്നതിനും ഇടയാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) അസംസ്കൃത വസ്തുവായ തോട്ടങ്ങളുടെ ലഭ്യതക്കുറവും വില വർദ്ധനയുമാണ് കശുവണ്ടി വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രതിസന്ധി. ആയത് പരിഹരിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി കേരളത്തിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന കശുവണ്ടി പരമാവധി സംഭരിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. കൂടാതെ ആഭ്യന്തരമായി കശുവണ്ടിയുടെ ഉത്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. തോട്ടങ്ങി ഉല്പാദക രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നും തോട്ടങ്ങി നേരിട്ട് ഇറക്കുമതി ചെയ്ത് കേരളത്തിലെ കശുവണ്ടി സംസ്കരണ മേഖലയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച കേരള കാഷ്യൂ ബോർഡ് മുഖാന്തിരം മിതമായ നിരക്കിൽ വ്യവസായത്തിനാവശ്യമായ ഗുണനിലവാരമുള്ള തോട്ടങ്ങി ഇടനിലക്കാരെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് നേരിട്ട് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ്. ആഫ്രിക്കൻ രാജ്യങ്ങളിൽനിന്നും നേരിട്ട് തോട്ടങ്ങി സംഭരിക്കുന്നതുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് ഉൗർജ്ജിത നടപടികൾ കാഷ്യൂ ബോർഡ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

(സി-ഇ) കടക്കണിമൂലം പ്രതിസന്ധിയിലായതും ജപ്തി ഭീഷണി നേരിടുന്നതുമായ ഫാക്ടറി ഉടമകളെ സഹായിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു റിവൈവൽ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യം ബാങ്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഇക്കാര്യം ചർച്ച ചെയ്യാൻ ബാങ്കുകളുടെയും ഫാക്ടറി ഉടമകളുടെയും ഒരു യോഗം മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ 15-02-2018-ൽ വിളിച്ചു ചേർത്ത് പ്രശ്നങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. പ്രസ്തുത യോഗതീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ താഴെപ്പറയുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി 31-5-2018-വരെ വ്യവസായികളുടെ വായ്പകളിന്മേലുള്ള ജപ്തി നടപടികൾ നിർത്തിവയ്ക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ സർഫാസി നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കടക്കണിയിലായ വ്യവസായികളുടെ വീടുകൾ ജപ്തിചെയ്ത് വീട്ടിൽനിന്നും അവരെ പുറത്താക്കുന്ന നടപടികളും ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്.

വ്യവസ്ഥകൾ:-

- i. 31-03-2018-ന് മുമ്പ് വ്യവസായികൾ ബന്ധപ്പെട്ട ബാങ്കിന് പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജ് സമർപ്പിക്കണം.

ii. ഇങ്ങനെ സമർപ്പിക്കുന്ന പ്രൊപ്പോസൽ ഒരു മാസത്തിനകം പരിശോധിച്ച് ബാങ്കുകൾ തീരുമാനം വ്യവസായിയെ അറിയിക്കുക.

iii. ആർ.ബി.ഐ. മാനദണ്ഡങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബാങ്കുകൾ പ്രൊപ്പോസൽ പരിഗണിച്ച് സ്വീകാര്യമാണെങ്കിൽ പ്രൊപ്പോസലുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതാണ്.

iv. സ്വീകാര്യമല്ലാത്ത പ്രൊപ്പോസലുകൾ സംബന്ധിച്ച് വ്യവസായിയെ അറിയിക്കുകയും 31-05-2018-നകം സ്വീകാര്യമായ ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കലിന് ശ്രമിക്കുകയോ മറ്റ് മാർഗ്ഗത്തിലൂടെ കണക്ക് തീർപ്പാക്കുന്നതിന് ശ്രമിക്കേണ്ടതോ ആണ്.

v. നിശ്ചിത സമയത്തിനകം പുനരുദ്ധാരണ പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കാത്തവർക്കും 31-05-2018-നകം ഒറ്റത്തവണ തീർപ്പാക്കൽ നടപടിക്ക് ശ്രമിക്കാവുന്നതാണ്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ തീരുമാനങ്ങൾ താഴെപ്പറയുന്ന 14 ബാങ്കുകൾക്ക്

ബാധകമായിരിക്കും.

1. ആക്സിസ് ബാങ്ക്
2. ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ

3. കാനറ ബാങ്ക്
4. കാത്തലിക് സിറിയൻ ബാങ്ക്
5. കോർപ്പറേഷൻ ബാങ്ക്
6. ഫെഡറൽ ബാങ്ക്
7. എച്ച്.ഡി.എഫ്.സി.ബാങ്ക്
8. ഐ.ഡി.ബി.ഐ
9. ഇന്ത്യൻ ബാങ്ക്
10. പഞ്ചാബ് നാഷണൽ ബാങ്ക്
11. സൗത്ത് ഇന്ത്യൻ ബാങ്ക്
12. സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ
13. സിൻഡിക്കേറ്റ് ബാങ്ക്
14. തമിഴ്നാട് മർക്കന്റൈൻ ബാങ്ക്

ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞ

മറുപടിയിൽ ഫാക്ടറി അടഞ്ഞുകിടക്കാറുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞു. കശുവണ്ടി

മേഖലയിൽ ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ സെപ്റ്റംബർ മാസം വരെ 78

അറ്റൻഡൻസാണ് തൊഴിലാളികൾക്ക് വേണ്ടത്. ഒക്ടോബർ മുതൽ മാർച്ച്

മാസം വരെ 78 അറ്റൻഡൻസും ചേർത്ത് 156 വന്നാൽ മാത്രമെ അവർക്ക് ഇ.എസ്.ഐ. ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന അവസ്ഥ ഉണ്ടാകുകയുള്ളൂ. ഫാക്ടറികൾ അടഞ്ഞുകിടക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ അവർക്ക് ഇ.എസ്.ഐ. ആനുകൂല്യം ലഭ്യമാകാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. അറ്റൻഡൻസ് കുറച്ചുകൊണ്ട് ഓർഡർ ഇറക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ ഇടപെടൽ നടത്തുമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സി അമ്മ: സർ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അടുത്ത ദിവസങ്ങളിൽ കൊണ്ടുവന്ന ഭേദഗതിയാണ് 78 അറ്റൻഡൻസിനുപകരം 156 വേണമെന്നുള്ളത്. കാൻസർ, കിഡ്നി തുടങ്ങിയ മാരകരോഗങ്ങൾക്കുള്ള റീ-ഇംപ്ലാന്റ്മെന്റാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് 156 അറ്റൻഡൻസ് എന്നതുവഴി തടഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് തുടർച്ചയായി സ്വീകരിക്കുന്ന തൊഴിലാളിവിരുദ്ധ നടപടിയുടെ ഭാഗമായാണ് ഇ.എസ്.ഐ.-യിൽ കൊണ്ടുവന്ന ഈ മാറ്റവും. അതിനെതിരായി തൊഴിലാളികൾ ശക്തമായ പ്രതിഷേധത്തിലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയടക്കം കേരള ഗവൺമെന്റ് ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിനോട് ഈ ഭേദഗതിയിൽ മാറ്റം വരുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്.

ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ: സർ, കാഷ്യൂ ബോർഡ് നിലവിൽ

വരുന്നതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എവിടെ വരെയെന്നും ഏത് തരത്തിലാണ് അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെന്നും വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീമതി ജെ. മേഴിക്കുട്ടി അമ്മ: കാഷ്യൂ ബോർഡ്, രജിസ്ട്രേഷൻ കഴിഞ്ഞ് നിലവിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. കുറച്ച് സാങ്കേതിക തടസ്സങ്ങളുണ്ടായിരുന്നത് പരിഹരിച്ച് എ.ജി.എം. കൂടാൻ പോകുന്നതേയുള്ളൂ. ഫുൾ ബോർഡ് വന്നതിനുശേഷമാണ് നമുക്ക് തോട്ടുണ്ടി വാങ്ങാൻ കഴിയുന്നത്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

(ചോദ്യാന്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)