Fact Research
www.factresearch.lk

MV Xpress Pearl
නෞකාව

ජාතික සංවර්ධන මාධ්‍ය මධ්‍යස්ථානය
தேசிய அபிவிருத்திக்கான ஊடக நிலையம்
Media Centre for National Development

ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශය
வெகுஜன ஊடக அமைச்சு
Ministry of Mass Media

MV Xpress pearl නෞකාව

2021 වර්ෂයේ පෙබරවාරි මස සිංගප්පූරු ධජය යටතේ ලියාපදිංචි කරන ලද දිගින් මීටර 186 ක් හා පළලින් මීටර් 36 කින් යුත් සම්පූර්ණ බර ටොන් 37,000 ක් දරා ගත හැකි කන්ටේනර් 2700 ක් රැගෙන යා හැකි නෞකාවකි.

මෙය ශ්‍රී ලංකාවට මාර්තු මස 18,19 දින හා අප්‍රේල් මස 18,19 යන දිනයන්හි කොළඹ වරායට පැමිණ සාර්ථක ලෙස බහාලුම් ක්‍රියාවලිය ඉටු කර පිටත්ව ගිය අතර නැවත වරක් මැයි මස 18,19 යන දිනයන් හිදී දී ලංකාවට පැමිණීමට නියමිත වුවත් අහයපත් කාලගුණ තත්වය නිසා මැයි මස 19 රාත්‍රියේ එනම් 20 වනදා පෙරවරුවේ ලංකාව ආසන්නයට පැමිණ ඇත.

MV Xpress pearl නෞකාව අයිති සමාගම මිට පෙර ලංකාව සමග ගනුදෙනු කර තිබේද?

XCL සමාගම (Xpress Container Line) ශ්‍රී ලංකාව සමග දශක 4 ක සිට ගනුදෙනු කරන්නාවූ ප්‍රධානතම හා වැඩිම අදායම් ලබා දෙන නෞකා සමාගම වේ. 2019 හා 2020 වසර වල පෝෂක නැව් (Feeder Operations) වල වැඩිම දායකත්වය සැපයූ සමාගම වේ. 2019 වර්ෂයේ මෙම සමාගමේ නෞකා 295 ක් මගින් බහාලුම් 464,156 ක් ලංකාවට රැගෙන ඇවිත් ඇති අතර 2020 වර්ෂයේ කොවිඩ් වාතාවරණය යටතේ නෞකා 234 ක් මගින් බහාලුම් 377,161 කොළඹ වරාය වෙත රැගෙන ඇවිත් ඇත. 2021 වර්ෂයේ මාස 5 දක්වා නෞකා 74 ක් දැනට ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණ ඇත.

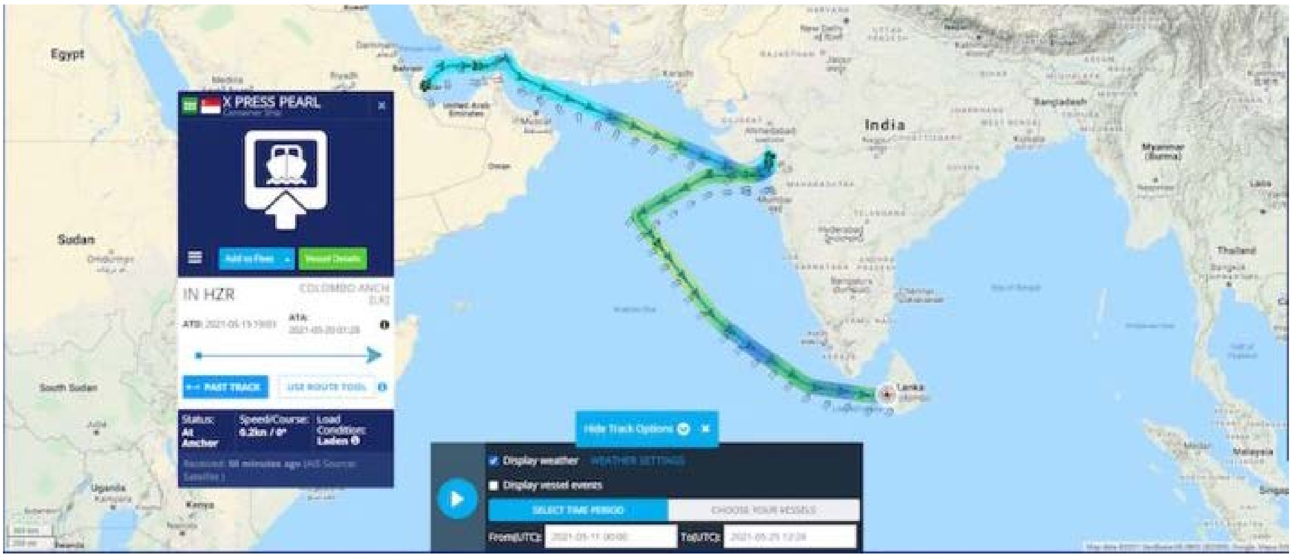
(මූලාශ්‍ර https://www.x-pressfeeders.com)

MV Xpress pearl නෞකාවේ ගමන් මග

මේ නෞකාව ගමන් කිරීමට නියමිත ගමන් මාර්ගය වනුයේ (පෝර්ට් රොටේශන්) Port Klang > Singapore > Jebel Ali > Hamad > Hazira > Colombo > Port Klang

(https://www.x-pressfeeders.com/)

මෙම නෞකාව හමාඩ් හා හසීරා වරායන් 2 ප්‍රතික්ෂේප කරන ලද නෞකාවක් බවට මාධ්‍ය වාර්තා පල වුවත් එම නෞකාව කටාර් රාජ්‍යයේ හමාඩ් වරාය වෙත මැයි 11 වන දින 00.41 වන පැය ට ලගා වී පැය 19 යි විනාඩි 19 ක් ගත කර 20.00 පැයට එය පිටත් වී ඇති අතර (මුලාශ්‍ර https://www.vesselfinder.com) ඉන්දියාවේ හසිරා වරාය වෙත මැයි 15 වන දින 05.28 වන පැය ට ලගා වී පැය 8 යි විනාඩි 3 ක් ගත කර 13.31 පැයට එය පිටත් වී ඇති බව පහත සදහන් මුලාශ්‍ර මගින් තහවුරු කර ඇත. (මුලාශ්‍ර https://www.vesselfinder.com)



නෞකාවක ඇති වන කාන්දුව යනු

නෞකාවක බහාලුම් නිසි ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් වලට ඇසුරුම් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන අතර මුහුදේ ඇති වන රළ සමග වන ගැස්සීම් හේතුවෙන් එයට බලපෑමක් විය හැක. බහාලුම ඇතුළත නිසි ක්‍රමවේද නොමැතිව ඇසුරුම් කිරීමෙන් භාණ්ඩ හානි වීම හෝ රසායනික ද්‍රව්‍ය කාන්දු වීමක් සිදු විය හැක. බහාලුම ඇතුළත මෙන්ම සියලුම බහාලුම් නෞකාවේ ගබඩා කිරීමේදී ද නිසි ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් ඇති අතර, බහලුමේ අඩංගු ද්‍රව්‍ය අනුව එය නෞකාවේ ස්ථාන ගත කළ යුතු ස්ථානයද වෙනස් වේ.

මෙමගින් නෞකාවේ ප්‍රවාහනය සදහා නියමිත බහාලුමක ඇති වූ කාන්දුව ඇති වූ පමණින් එය මුහුදට එක් වීමක් ලෙස කිසි විටකත් අදහස් නොවේ. යම් කාන්දුවන් එම බහාලුම ඇතුළත පමණක් සිදු වන දෙයක් වන අතර විශාල කාන්දු වීම් පමණක් මුහුදට එකතු වීම දක්නට ලැබේ. MV Xpress pearl නෞකාවේ ඇති වූ කාන්දුව අභ්‍යන්තර කාන්දුවක් පමණක් වන අතර රසායනික ද්‍රව්‍ය මුහුදට එක් වෙමින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණි බව පවසන මාධ්‍ය වාර්තා සම්පූර්ණයෙන්ම අසත්‍ය වේ.

බහාලුමක් ඇසිරීමේදී සිදු කළ යුතු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් හා නිර්දේශ රාශියක් ඇති අතර එයින් කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

ISO 668: ශ්‍රේණි 1 නැව් බහාලුම්-වර්ගීකරණය (භාණ්ඩ නැව්ගත කිරීමේ බහාලුම් වර්ගීකරණය කරන අතර ඒවායේ ප්‍රමාණය හා බර පිරිවිතරයන් ආදී තොරතුරු අඩංගු වේ.)

ISO 1161 : 1 ශ්‍රේණිය සඳහා මුලික මානයන් සහ කෙළවරේ සහ අතරමැදි සවිකෘතවල ක්‍රියාකාරී හා ශක්තිය අවශ්‍යතා තහවුරු කරයි

ISO 3874 : පටවන ලද සහ හිස් බහාලුම් සඳහා හැසිරවීමේ හා සුරක්ෂිත කිරීමේ ක්‍රම විස්තර කෙරේ.

ISO 6346 බහාලුම් කරන ලද අන්තර් මෝඩල් බහාලුම් කේතනය කිරීම, හඳුනා ගැනීම සහ සලකුණු කිරීම.

MV Xpress pearl නෞකාවේ ඇති වූ කාන්දුව

නෞකාව ජෙබල් අලි වරායෙන් පිටවී හමාඩ් වරාය වෙත යන අතරතුරදී පළමු වරට මෙම කාන්දුව, නෞකාවේ කාර්ය මණ්ඩලය නිරීක්ෂණය කර ඇති අතර නිසි ප්‍රමිතීන්ට අනුව බහාලුම අසුරා නොමැති බව ඔවුන් තහවුරු කොට ඇත. මෙහිදී නෞකා කාර්ය මණ්ඩලයට පියවරයන් 2 ක් ගැනීමට ඉඩ ඇත.

1. නෞකාව නැවත ජෙබල් අලි වරාය වෙත හරවා ගොස් එම ඇසුරුමේ ඇති කාන්දුව නිසි පරිදි සකසා ගෙන නැවත හමාඩ් වරාය වෙත ලගා වීම. මේ සදහා විශාල පිරිවැයක් නෞකා සමාගමට දැරීමට සිදු වන අතර නැව දින ගණනක් ප්‍රමාද වීම නිසා නැවේ කාලසටහන වෙනස් කිරීමට සිදු වේ. එය විශාල ආර්ථික පාඩුවකි.

2. නෞකාව හමාඩ් වරාය තුළදී නැවත ප්‍රති සැකසුම් කිරීම.

ආර්ථික වශයෙන් මෙන්ම කාලය සැලකීමේදී MV Xpress pearl නෞකාව හමාඩ් වරාය වෙත රැගෙන යාමට වාසිදායක බැවින් හා නෞකාව හමාඩ් වරාය වෙත යාත්‍රා කර ඇත.

හමාඩ් වරාය හා හසීරා වාරයන් තුළ MV Xpress pearl කාර්යභාරය

හමාඩ් වරාය වෙත නෞකාව පැමිණීමත් සමග කාර්ය මණ්ඩලය අදාල කාන්දුව පිලිබදව වරාය දැනුවත් කර ඇති අතර රාමසාන් නිවාඩුව නිසාවෙන් එම අදාල කාන්දුව සහිත බහාලුම ප්‍රතිසැකසුම් කිරීමේ කාර්ය කිරීමට හැකියාවක් සහිත කාර්යමණ්ඩලය නොමැති බව වරාය විසින් නෞකාව වෙත දන්වා ඇත. නමුත් ඔවුන් සැලසුම් කර ඇති පරිදි එම වරාය වෙත රැගෙන එන ලද බහාලුම් ගොඩ බාන ලද අතර වරාය විසින් නැවට පැටවිය යුතු බහාලුම් නිසි පරිදි පැටවීම සිදු කර ඇත. කාන්දුව නෞකාව යාත්‍රා කිරීමට තරම් බාධාවක් නොවන බැව් නිගමනය කරන ලද කාර්ය මණ්ඩලය සැලසුම් කරන ලද ඊලග ගමනාන්තය වන හසීරා වරාය වෙත යාත්‍රා කරන ලදී.

හසීරා වරාය තුළ මෙහෙයුම් කටයුතු සදහා පැය 9 ක පමණ කාලයක් හිමි වී ඇති අතර එහි කාන්දුව සහිත බහාලුම නැවත ප්‍රති සැකසුම් කිරීමට කාලය, තාක්ෂණික ද්‍රව්‍ය හා උපකරණ ඔවුන් සතුව ඒ මොහොතේ නොමැති හෙයින් සැලසුම් කරන ලද බහාලුම් මෙහෙයුම් කටයුතු පමණක් ඉටු කිරීමට තීරණය කරන ලදී.

මැයි 18, 19 දිනයන් හිදී මෙරටට ලගා වීමට නියමිත වුවත් අහයපත් කාලගුණ තත්වයන් නිසා දින 2 ක් ප්‍රමාද වී මෙරටට ලගා වී ඇත.

නෞකාවේ ඇති අන්තර්ගතය දැන්වීම (Shipper’s Declaration)

නෞකාවක් යම්කිසි රටක් වෙත පැමිණීමේදී නිත්‍යානුකූල ලෙස කටයුතු කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ග රාශියක් ඇත. එහිදී නෞකාව සතු භාණ්ඩ මෙන්ම ආනයනය කරන හෝ අපනයනය කරන භාණ්ඩ පිළිබඳ තොරතුරු ලැයිස්තුගත කර ලබා දෙන නිල ලේඛනයකි. නිවැරදිව සම්පූර්ණ කරන ලද නැව්කරුගේ ප්‍රකාශයේ ආරක්ෂිත උපද්‍රව වැළැක්වීමට උපකාරී වන වැදගත් තොරතුරු අඩංගු වේ. එය පහත සමන්විත නිර්ණායක අඩංගු වේ.

- නැව්කරු සහ ලබන්නාගේ ලිපිනය සහ සම්බන්ධතා තොරතුරු (තොගකරු)
- හදිසි සම්බන්ධතා තොරතුරු (අවශ්‍ය නම්)
- භයානක භාණ්ඩවල නිසි නැව්ගත කිරීමේ නම (උදා-ඇසිටෝන්)
- ප්‍රමාණය
- එක්සත් ජාතීන්ගේ අංකය (උදා-එක්සත් ජාතීන් 1090)
- පංතිය හෝ බෙදීම (අනුබද්ධ උපද්‍රව)
- භයානක භාණ්ඩවල ශුද්ධ බර සහ මුළු නැව්ගත කිරීමේ බර (අවශ්‍ය නම්)
- DG ඇසුරුම් කණ්ඩායම I,II හෝ III (අවශ්‍ය නම්)
- භයානක භාණ්ඩ විකිරණශීලීද නැද්ද යන්න
- අමතර හැසිරවීමේ තොරතුරු (අවශ්‍ය නම්)

(මූලාශ්‍ර-https://shippingchannel.fedex.com/en-gb/preparing-shipment/dangerous-goods/shippers-declaration.html)

මෙලෙස ලැබෙන නෞකාවේ ඇති අන්තර්ගතය (Shipper’s Declaration) අනුව එය භයානක ද්‍රව්‍ය අඩංගු හෝ භයානක ද්‍රව්‍ය අඩංගු නොවන ලෙස වර්ග කළ හැක. යම් කිසි නෞකාවක් භයානක ද්‍රව්‍ය අඩංගු වී ඇත්නම් එය වරාය තුළ හැසිරවීමේදී අනුගමනය කළ යුතු විශේෂ ක්‍රියාමාර්ග අන්තර්ජාතිකව සඳහන් කර ඇත.

එලෙස භයානක ද්‍රව්‍ය (Dangerous Cargo) ප්‍රධාන කාණ්ඩ 9 කට වර්ග කළ හැකි වේ. පුපුරන ද්‍රව්‍ය කාණ්ඩ අංක 1 යටතට වැටෙන අතර නිවසේ පාවිච්චි කරන ලද ගෑස් කාණ්ඩ අංක 2 යටතේ වර්ග වේ.

1.Explosives

1.1 - 1.6 Explosive

2 Gases

2.1 Flammable gas

2.2 Non-flammable, non-toxic gas

2.3 Toxic gas

3 Flammable liquid

4 Flammable solids

4.1 Flammable solid

4.2 Spontaneously combustible substance

4.3 Substance which in contact with water emits flammable gas

5 Oxidising substances

5.1 Oxidising substance

5.2 Organic peroxide

6 Toxic substances

6.1 Toxic substance

6.2 Infectious substance

7 Radioactive material

8 Corrosive substances

9 Miscellaneous dangerous goods

(මූලාශ්‍ර https://www.hse.gov.uk/cdg/manual/classification.htm)

මේ සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන්නේ 1984 වර්ෂයේදී සම්මත කරගත් අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය හැසිරවීම සම්බන්ධ ගැසට් පත්‍රිකාවක අඩංගු කාරණා වේ. මෙමගින් අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය සම්බන්දයෙන් ක්‍රියාකළ යුතු ආකාරය පිළිබදවද පැහැදිලිව මාර්ගෝපදේශ හා නීතින් අඩංගු වේ. යම් කිසි අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය අඩංගු බහාලුමක් ලංකාවට ගොඩ බාන විට කළයුතු ක්‍රියාමාර්ග, ලංකාවේ වරායට ගොඩ බා නැවත වෙනත් නැවකින් ප්‍රතිඅපනයනය කිරීම හා නෞකාවේ ඇති එහෙත් ලංකාවට ගොඩ බෑමක් සිදු නොකර එම නෞකාවෙන්ම නැවත රැගෙන යන බහාලුම් සඳහා ද නිසි මාර්ගෝපදේශ දක්වා ඇත.

ඇතැම් භාණ්ඩ මෙරට රැගෙන ඒමේදී අවසර ගත යුතු ආයතන පිළිබදවද වැඩි දුරටත් සඳහන් වන අතර ඇතැම් ද්‍රව්‍ය සඳහා ආරක්ෂක අමාත්‍යංශයේ අනුමැතිය, පරමාණුක බලශක්ති ඒජන්සිය ආදී ආයතන වලින් පවා අනුමැතිය අවශ්‍ය වේ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මෙම නීති රෙගුලාසි නිසි පරිදි අනුගමනය කරන නිසාවෙන් මෙතෙක් ගැටළුකාරී තත්වයන්ට මුහුණ පෑමට සිදු නොවිණි. තවද MV Xpress Pearl නෞකාව සම්බන්ධයෙන් ගත යුතු නිසි ක්‍රියාමාර්ග නිසි පරිදි ගත් බවටත්, කිසිදු නීතියක් හෝ සම්ප්‍රදායක් කඩ නොවුණු බවට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහතික වේ.

ශ්‍රී ලංකාව මෙන්ම ලෝකයේ ඕනෑම රටක ඇති වරායන්ට ඉහත කාණ්ඩ වලට අයත් බහාලුම් සහිත නෞකා ලගා වීම සාමාන්‍ය ක්‍රියාවලියක් වන අතර ඒවා ප්‍රවාහනයේදී, ඇසුරුම් කිරීමේදී හා ගබඩා කිරීමේදී විශේෂ ප්‍රමිතීන් අඩංගු වේ. අන්තරායකර ද්‍රව්‍ය අඩංගු නෞකා වෙනත් නෞකා මෙන් වරායක් තුළ හැසිරවීම කළ නොහැක.

නෞකාවේ ඇති අන්තර්ගතය දැන්වීම (Shipper's Declaration) අදාල රටේ වරාය අධිකාරිය වෙත ලබා දෙන අතර ඔවුන්ගේ අවසරය මත පමණක් අදාල නෞකාව අදාල වරායට ඇතුළු වීමට අවසර ඇත.

MV Xpress Pearl නෞකාව එය අන්තරාදායක ද්‍රව්‍ය අඩංගු නෞකාවක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවට දැනුම් දී තිබේ ද ?

ඔව්.

අදාල නෞකාව, සිය නෞකාවේ ඇති අන්තර්ගතය දැන්වීම (Shipper's Declaration) අනුව මේ නැව අන්තරාදායක ද්‍රව්‍ය අඩංගු නෞකාවක් ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. එය අන්තර්ජාතික නීතින් හා සමුතීන් වලට අදාලව නිසි පරිදි සුදුසුකම් සපුරා ඇති බැවින් එය මෙරට වරායට ඇතුල් වීමට කිසිදු බාදාවක් නොමැති අතර ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය නිසි අවසරය ලබා ඇත.

බහාලුමක ඇති කාන්දුව සම්බඳන්යෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය දැනුවත් කර තිබුණ ද ?

නැත.

මැයි මස 19 වන දින කොළඹ වාරයට ඇතුළු වී මෙහෙයුම් කටයුතු සදහා අවසර ඉල්ලා ඇති අවස්ථාවේදී නැවේ ඇති කාන්දුවක් හෝ විශේෂ තත්වයක් පිළිබද දැනුවත් කර නොතිබුණි. නමුත් 20 වන දින දහවල් කාලයේ email පණිවිඩයක් මගින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පාලන මැදිරියට එවූ පණිවිඩයකින් නෞකාව තුළ ඇති බහාලුමක කාන්දුවක් ඇති බවත්, එය නැවත සකස් කිරීමට අවසර ඉල්ලා තිබිණි. මේ සමග අදාළ කාන්දුව සහිත බහාලුම ඡායාරූප 2 ක් සමගින් තහවුරු කර තිබිණි. එම අවසරය සම්බඳයෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ක්‍රියාකිරීමට පෙර නෞකාව තුළ ගින්නක් ඇති විය.

බහාලුමක කාන්දුවක් ඇති වීම නිසාවෙන් ශ්‍රී ලංකා වරායට හෝ ලෝකයේ ඕනෑම වරායකට නෞකාව ඇතුල් කිරීමට තහනම් ද ?

නැත.

MV Xpress pearl නෞකාව මෙම කාන්දුව සහිතව හමාඩ් වරාය හා හසීරා වාරයන් තුළ සිය මෙහෙයුම් කටයුතු කර ඇති අතර කිසිදු ආපදාවකින් තොරව දින ගණනාවක් සාගරය තුළ යාත්‍රා කොට ඇත. තවද මෙවැනි බහාලුම් ප්‍රවාහනය කරන නෞකා තුළ මෙවැනි සිදු වීම් සුලබ දෙයකි. නිසි ලෙස ඇසුරුම් නොකිරීම, කුණාටු සහිත අහයපත් කාලගුණ තත්වයන්ගේ යාත්‍රා කිරීම ආදී යම් යම් හේතුන් නිසාවෙන් මෙලස කාන්දුවක් නෞකාවක ඇති වීම සිදු විය හැක.

එහිදී කාන්දුවේ ස්වභාවය අනුව නෞකාවේ කාර්ය මණ්ඩලය, හිමිකාර සමාගම ඇතුළු නෞකාවට සම්බන්ද පාර්ශවයන් සාකච්ඡා කොට ඉදිරි කටයුතු තීරණය කරනු ලබයි.

සාමාන්‍ය කාන්දුවක් නම් හා එය නෞකාවේ යාත්‍රා කිරීමට බාධාවක් නොමැතිනම් නම් එය අදාළ ගමනාන්තය වෙත රැගෙන යනු ලබයි. තරමක විශාල කාන්දුවක් නම් ඊලගට ඇති ගමනාන්තය වෙත යාත්‍රා කිරීම හෝ ලඟම ඇති වරාය වෙත යාත්‍රා කොට එහි ඇති කාන්දුව නිවැරදි කර ගනු ලබයි. විශාල කාන්දුවක් නම් අදාල පාර්ශව එහි බරපතලකම අනුව ලඟම ඇති වරායෙන් උදව් ඉල්ලීම හෝ ඒ පිළිබද විශේෂිත දැනුම ඇති සමාගම් සහාය ඉල්ලීම දක්නට ලැබේ. මේ සම්බන්ඳව කටයුතු කරන සමාගම් ලොව පුරා පිහිටා ඇති අතර විශේෂිත කණ්ඩායම් විවිධ රටවල පිහිටුවා ඇත.

MV Xpress Pearl නෞකාව තුළ ඇති කාන්දුව පිලිබඳව ඇති දැනුවත් කිරීම මත ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් එහි ඇති තත්වය තක්සේරු කොට එය අන්තරායකාරී නොවන්නේ නම් අවසරය නිකුත් කිරීම සිදු කරා නම් එහි කිසිදු වරදක් නොවනු ඇත. නමුත් ගින්නක් ඇති වීම නිසාවෙන් එහි ඇති අන්තරායකාරී තත්වය අනුව වරාය තුළට නෞකාව ඇතුළත් කිරීමේ අවසරය ලබා නොදුනි.

නෞකාවක ගින්නක් හෝ කාන්දුවක් ඇති වූ විට එයට අන්තර්ජාතික ලෙස අනුගමනය කරන ක්‍රියාමාර්ග.

නෞකාවක ගිනි ගැනීම හෝ කාන්දුවක් ඇති විට මුලින්ම නෞකාව තුළ ඇති උපකරණ මගින් එය පාලනය කරනු ලබයි. නමුත් පාලනය කිරීමට නොහැකි තත්වයන්ගේදී අදාල නෞකාව ගමන් ගන්නා ස්ථානයට වඩාත්ම ආසන්න රටකින් හෝ වරායකින් සහය ඉල්ලීම සිදු කරනු ලබයි. සමහරවිට එය එම රටට අයිති මුහුදු කලාපය තුළ නොව ජාත්‍යන්තර මුහුදේ වුවද විය හැක. ටග් යාත්‍රා මෙන්ම ගුවන් යානා මගින් වුවද සහය ලබා ගන්නා අයුරු දැක ගත හැක.

තවද මේ සදහා විශේෂිත සමාගම් ලොව පුරා පිහිටුවා ඇත. මේ සදහා විශේෂයෙන් නිෂ්පාදිත නෞකා, උපකරණ, විශේෂිත පුහුණුව ලැබූ සේවකයන් එම සමාගම් සතුව ඇත. ඔවුන් තම උපකරණ, යාත්‍රා වැඩිපුර නෞකා ගමන් ගන්නා මාර්ග ආසන්නයේ ගමන් කිරීම හෝ එම මාර්ග අසල ඇති වරායන් වල නැංගුරම් බහා තබනු ඇත. මෙය ගැලවීමේ සමාගම් (Marine Salvage Company) නම් වේ. ශ්‍රී ලංකාවට ආසන්නම විශේෂිත යාත්‍රා සිංගප්පූරු වරාය තුළ ස්ථානගත කර ඇති අතර ශ්‍රී ලංකාව තුළ මෙවැනි නෞකා දීර්ග කාලයක් නවතා තැබීමට හැකියාවක් නොමැත. එයට හේතුව වනුයේ සිංගප්පූරු වරාය මෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් තුළ ඉඩ පහසුකම් පර්යන්ත වල නොමැති වීමයි. දැනටත් කොළඹ වරයාට පැමිණෙන නෞකාවක් වරාය ඇතුළට ගැනීමට යම් කාලයක් ගතවන්නේ එහි ඇති තදබදය නිසාවෙනි. එලෙස තදබදයක් ඇති වරායක් තුළ ගැලවීමේ නෞකාවක් නැංගුරම් දමා තිබීම ආර්ථික වශයෙන් විශාල පාඩුවකි.

තවද ගිනි නිවීමේ පහසුකම් සහිත නෞකා හෝ උපකරණ වරාය අධිකාරිය තුළ පවත්වා ගැනීම බොහෝ රටවල් සිදු නොකරන අතර දියඹේ සිදුවන ගිනි ගැනීම් හෝ කාන්දු වීම් සදහා ඒ සදහා විශේෂිත පුහුණුව සහිත සමාගම් වල සහය ගැනීම මුළු ලොවම සිදු කරන කාර්යකි.

නමුත් වරාය තුළ සිදුවන ගිනි ගැනීම් හෝ කාන්දු සදහා අවශ්‍ය උපකරණ, යාත්‍රා ඕනෑම වරායක් තුළ පිහිටුවා ඇත.

බහාලුම් සහිත නෞකා වල මෙවැනි ගිනි ගැනීම් සාමාන්‍ය දෙයක් වන අතර සෑම සති 2 කට වරක් මෙලෙස ගිනි ගන්නා බව රක්ෂණ ආයතන තහවුරු කරයි. තවද XPress Pearl නෞකාවේ ඇති වූ ගින්න මෙන් විශාල ප්‍රමාණයේ ගිනි සෑම මාස 2 කට වරක් සිදු වන බවද ජාත්‍යන්තර රක්ෂණ සමාගම් තහවරු කරයි.

2020 වර්ෂයේ ජපාන ආශ්‍රිත මුහුදේ නෞකා 21 ක් ගිලී ගොස් ඇති අතර යුරෝපය ආශ්‍රිත මුහුදේ නෞකා 29 ක් ගිලී ගොස් ඇත.

මෙවැනි කාන්දුවක් හෝ ගින්නක් කොළඹ වරාය පරිශ්‍රයේ සිදු වූ පළමු අවස්ථාවද ?

නැත.

මෙවැනි කාන්දු සහිත බහාලුම් සිය දහස් ගණනාවක් ප්‍රති සැකසුම් කටයුතු සිදු කර ඇති අතර, බහාලුම් ගිනි ගැනීමද සාමාන්‍ය තත්වයකි. MV Xpress pearl නෞකාව ගැටලුව ඇති වූ පසු ද කොළඹ වරාය තුළ බහාලුම් 2 ක් ගිනි ගැනීමට ලක් වූ අතර ගිනි නිවීමේ කණ්ඩායම් එය සාර්ථකව පාලනය කරන ලදී.

මෙවැනි ගිනි ගැනීම් හා කාන්දු පිලිබදව නාවික ක්ෂේත්‍රයේ අත්දැකීම් ඇති අය සාක්ෂි දරනු ඇත.

තවද ජාත්‍යන්තර මුහුදට ගොස් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය එවැනි නෞකා සදහා සහය වූ අවස්ථා මෑත කාලයේ දක්නට ලැබිණි. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව සන්ගමන් කන්ද තුඩුවට කිලෝමීටර 65 ක් දුරින් ගිනි ගැනීමකට ලක් වීම හා එය නිවීම සදහා සහය වීම දක්නට ලැබිණි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ශ්‍රී ලංකාවට කිලෝමීටර 222 ක් දුරින් පිහිටි ජාත්‍යන්තර මුහුදේ ගිනි ගැනීමකට ලක් වූ MSC Daniela නෞකාව ගිනි නිවීම සදහා මැදිහත් විය. MV Xpress pearl නෞකාව බහාලුම් 2700 ක ධාරිතාවයක් ඇති නෞකාවක් වුවත් MSC Daniela නෞකාව බහාලුම් 14,000 ක විශාල නෞකාවකි. එය ශ්‍රී ලංකාවට ලගා වීමට කිසිදු සුදානමක් නොමැති වුවත් හදිසි තත්වය නිසා ලංකාවේ සහය සමග ගින්න පාලනය කර ශ්‍රී ලංකාව වෙත රැගෙන එනු ලැබිය.

MV Xpress pearl නෞකාව කාන්දුව හා ගින්න

MV Xpress pearl නෞකාවෙන් ගින්නක් ඇති බවට මුලින්ම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පාලන මැදිරියට 20 වන දින දහවල් 12 ට දැනුම් දුන් අතර ඉන් ස්වල්ප වෙලාවකට පසු නැවේ ඇති ගිනි නිවන උපකරණ මගින් ගින්න පාලනය කර ගත් බව දැනුම් දී තිබේ. නැවත පස්වරු 2 ට පමණ ගින්නක් නෞකාවේ 2 වන කවුළුව අසලින් ආරම්භ වූ අතර ඔවුන් සතු ගිනි නිවීමේ උපකරණ ප්‍රමාණවත් නොවන බැව් දැනුම් දීමත් සමග, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ගිනි නිවීමේ ඒකකය , නාවික හමුදාවේ CBRN නිලධාරියෙකු සමග නෞකාවට ලඟා වූ අතර එහි ඇති තත්වය පිලිබදව නිරීක්ෂණය කරන ලදී, නමුත් එම ස්ථානයේ දුමක් පිට වීම සම්බන්දයෙන් නිරීක්ෂණය වුවත් එහි ගින්නක් පිළිබඳව නිරීක්ෂණය නොවිය. මේ පිලිබදව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ පාලන මැදිරියට වාර්තා කර ඇත. කෙසේ වෙතත් නැවත ගින්න රාත්‍රී 11 ට පමණ ආරම්භ වී ඇත.

නෞකාවක ගින්න ඇති වීමත් සමග ඉදිරියට ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග අදාල නෞකාව අයිති සමාගම, මෙරට දේශීය නියෝජිත ආයතනය, නෞකාවේ කාර්ය මණ්ඩලය එක්ව කරන ලද සාකච්ඡාවක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මේ ගින්න නිවීම සදහා විශේෂ සුදුසුකම් සහිත නෙදර්ලන්ත සමාගමක් පත් කරන ලදී, නෞකා හිමිකාර සමාගම අදාල නෙදර්ලන්ත සමාගමට මෙහි ඉදිරි කටයුතු භාර දුන් පසු පැය 6 ක් ඇතුළත විශේෂිත ටග් යාත්‍රාවක් ගිනි නිවීමේ කටයුතු වල සහාය සඳහා මෙරටට පැමිණි අතර, නෙදර්ලන්තයේ සිට විශේෂිත ගුවන් යානයක් මගින් තාක්ෂණික පුහුණුව ඇති කණ්ඩායමක් මෙරටට ලඟා වුනු අතර, ඔවුන් අදාල උපකරණ, ද්‍රව්‍ය රැගෙන එන ලදී, ඔවුන් පැමිණෙන තුරු හා පැමිණි පසුත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව ඇතුළු මෙරට කණ්ඩායම් ගින්න පාලනයට ගත හැකි උපරිම ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබිය.

අභයපත් කාලගුණය.

පසුගිය දශක කිහිපය තුළ මෙරට නාවික ඉතිහාසයේ දරුණුතම කුණාටුව අත් විදීමට සිදු විය. පුරා පැය 39 ක් පුරා පැවති මෙම කුණාටුව මුහුදු රළ මීටර 4 ක් 5 ක් තරම් ඉහලට පැමිණි අතර, ගිනි නිවීම් කණ්ඩායම් හා නෙදර්ලන්ත කණ්ඩායමට නෞකාව කරා ලගා වීමට පවා නොහැකි විය. සුළගේ වේගය මුහුදු සැතපුම් 50 සිට 60 දක්වා එනම් පැයට කිලෝමීටර 90 සිට 110 දක්වා තරම් බිහිසුණු සුළං ප්‍රවාහ ඇති විය. කොළඹ වරාය තුළ ඇති සියලු දොඹකර වල සුළගේ වේගය මුහුදු සැතපුම් 30 ට වඩා වැඩි වුවහොත් ස්වයංක්‍රියම ක්‍රියාවිරහිත වන අතර පැය 39 ක් එලෙසම පැවතිනි. දිනකට බහාලුම් 20,000 ක පමණ මෙහෙයුම් කටයුතු කරන කොළඹ වරාය එම පැය 39 තුළ මෙහෙයුම් කර ඇත්තේ බහාලුම් 218 ක් පමණි. එමගින් අයහපත් කාලගුණයේ තත්වය තේරුම් ගත හැක.

MV Xpress Pearl නෞකාව ගිනි ගැනීමට පෙර කාන්දුව සමග වුවද කොළඹ වරාය තුළට රැගෙන ඒමට හැකියාව තිබුණේ නම් නෞකාව ගිනි ගැනීමට පෙර බේරා ගැනීමට හැකියාව තිබුණේ ද ?

ඔව්

මෙවැනි කාන්දු සහිත බහාලුම් ප්‍රති සැකසුම් කිරීම සදහා විශේෂ හැකියාවක් සහිත පුහුණු කාර්ය මණ්ඩලයක් හා උපකරණ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සතු වේ. නමුත් ගින්න ඇති වීමත් සමග මේ නෞකාවට වරාය තුළට ඇතුළු වීමට අවසර දීමට හැකියාවක් නොමැත. ශ්‍රී ලංකාව ආසන්නය ට පැමිණි මෙම නෞකාව පිටත වරාය තුළ නැංගුරම් දමා පැය 23 ක් බලාගෙන සිටීමට සිදු විය. එසේ බලා සිටීමට සිදු වුයේ කොළඹ වරාය තුළ ඇති තදබදය නිසාවෙනි. නෞකාවේ ගින්න ඇති වුයේ ශ්‍රී ලංකාව ආසන්නයට පැමිණ පැය 12 කට පමණ පසුව. කොළඹ වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාවට නැංවීම මගින් මෙලෙස අනවශ්‍ය තදබදය පාලනය කිරීමට සැලසුම් කළ අතර එමගින් වරාය තුළ කාර්යක්ෂමතාවය ඉහල නැංවීමට හැකියාව තිබිණි. නමුත් පසුගිය යහපාලන රජය සමයේ කොළඹ වරාය සංවර්ධනය කිරීමේ සැලසුම සම්පුර්ණයෙන්ම නවතා දැමීම නිසා ඉලක්ක ගත සැලසුමට යාමට හැකියාව අවහිර වීමත් සමග වැඩිවන වෙළෙඳපොල ඉල්ලුමට සරිලන ලෙස වරාය දියුණු කිරීමේ අවස්ථාව මග හැරිණි. එම සංවර්ධන සැලසුම නිසි පරිදි නිසි කාලය තුළ අවසන් වුයේ නම් කොළඹ වරාය ආශ්‍රිත තදබදය නොමැතිව නිසාවෙන් ඇතැම් විට මේ අවාසනාවන්ත සිදු වීම සිදු නොවන්නට ඉඩ තිබිණි.

අනතුරට පත් නෞකාව නිසා සිදු වූ වන්දි ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට ඇති රක්ෂණය

නෞකාවක හිමි කරුවෙක් විසින් නෞකාව සඳහා රක්ෂණ ආවරණ 2 ක් ලබා ගැනීම සිදු කරනු ලබයි. ඉන් එකක් වනුයේ නෞකාව සදහා ගනු ලබන රක්ෂණය වේ. නමුත් ශ්‍රී ලංකාවට වඩාත් වැදගත් වන්නේ අනිත් රක්ෂණ ආවරණය වේ. ආරක්ෂණ හා වන්දි රක්ෂණය (Protection and indemnity insurance) වේ. සමුද්‍ර දුෂණය හා පරිසර විනාශය සම්බන්දව ශ්‍රී ලංකාවට වන්දි ලබා ගැනීමට හැකි වන්නේ සියලුම නීති කටයුතු අවසානයේදී P & I රක්ෂණ සමාගම මගින් ගන්නා රක්ෂණ වන්දිය මගිනි.

සමුද්‍ර රක්ෂණ සමාගමක් නැව් හිමියන්ට “hull and machinery” ආවරණයක් සහ භාණ්ඩ හිමිකරුවන් සඳහා භාණ්ඩ ආවරණයක් සපයන අතර, පී ඇන්ඩ් අයි ක්ලබ් විසින් සාම්ප්‍රදායික රක්ෂණකරුවන් රක්ෂණය කිරීමට මැලිකමක් දක්වන එහෙත් විවෘතව පවතින අවදානම් සඳහා ආවරණයක් සපයයි. සාමාන්‍ය පී ඇන්ඩ් අයි කවරයට ඇතුළත් වන්නේ, ප්‍රවාහනය අතරතුර භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට සිදුවන හානිය සඳහා තෙවන පාර්ශවීය අවදානම් යුද අවදානම් සහ තෙල් කාන්දු වීම හා දූෂණය වැනි පාරිසරික හානිවල අවදානම වැනි සාමාන්‍ය රක්ෂණයකින් ආවරණය නොවන අනතුරු වේ.

(ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපති ජෙනරාල් දයා රත්නායක මහතා, කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ H. D. A. S. ප්‍රේමචන්ද්‍ර මහතා, Harbour Master දුරයේ කටයුතු කරන කපිතාන් නිර්මාල් සිල්වා මහතා, නියෝජ්‍ය Harbour Master කපිතාන් ලක්ෂ්‍මී වසන්ත මහතා ඇතුළු නිලධාරීන් කණ්ඩායමක් සමග කළ සම්මුඛ සාකච්ඡාවක් ඇසුරෙන් ඉහත ලිපිය සදහා කරුණු පාදක කරගෙන ඇත.)

MV Xpress Pearl නෞකාව

ජාතික සංවර්ධන මාධ්‍ය මධ්‍යස්ථානය
தேசிய அபிவிருத்திக்கான ஊடக நிலையம்
Media Centre for National Development

ජනමාධ්‍ය අමාත්‍යාංශය
வெகுஜன ஊடக அமைச்சு
Ministry of Mass Media

Fact Research