

Originally Published in: [Mawbima, March, 2015]

ශ්‍රී ලංකාවේ මත්ස්‍ය අපනයනය යුරෝපයේ තහනමට ලක් වූයේ ඇයි?

අයි.යූ.යූ (IUU) යනු කුමක්ද? එය ශ්‍රී ලංකාවට බලපාන්නේ කෙසේද?

ධීවර කර්මාන්තය නියාමනය කිරීමේ හෝ විධිමත් කිරීමේ අරමුණ සහිතව, යුරෝපා සංගමය ආකාර තුනකින් කටයුතු කරයි. එනම්, නීතිවිරෝධී (ILLEGAL), වාර්තා නොකරන (UNREPORTED) සහ අක්‍රමවත් (UNREGULATED) ධීවර කටයුතු වැලැක්වීමට කටයුතු කිරීමයි.

මෙම ආකාර තුන යටතේ වූ අවිධිමත් භාවය වලක්වා ගැනීම සඳහා යුරෝපා කොමිසම භාවිත කරන ප්‍රධාන ක්‍රමය නම් ඒ ආකාරයෙන් අල්ලන ලද මත්ස්‍ය අපනයනය තහනමට ලක් කිරීමයි. එවැනි තහනම් කිරීම සිදුකළ හැක්කේ යුරෝපා කවුන්සිලයේ අංක 1005/2008 යන රෙගුලාසිය යටතේය. මෙම රෙගුලාසියේ අරමුණ වන්නේ, නීති විරෝධී ලෙස අල්ලා ගනු ලැබූ මසුන්, යුරෝපා සංගමයට අයත් වෙළඳ පොළ තුළ විකිණීම වැලැක්වීමයි. මෙම අවිධිමත් භාවය වලක්වා ගැනීමේ රෙගුලාසි යටතේ, 2014 ඔක්තෝබර් මස 14 වන දින ලංකාවේ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන තහනම් කිරීමට යුරෝපා කවුන්සිලය යෝජනා කරන ලදී.

පෙර රජය මගින් උරුම කරන ලද මෙම ප්‍රශ්නය විසඳීමට නව රජයේ වත්මන් විදේශ කටයුතු ඇමතිවරයාට සිදු වී ඇත. මෙම ලිපිය මගින්, යුරෝපා කවුන්සිලයේ තහනමට හේතුවූ කරුණු පිළිබඳ කරනු ලබන විශ්ලේෂණය හරහා මෙම තහනම දෙස නව ආකාරයකින් බැලීමට හැකි වනු ඇත.

මසුන් ඇල්ලීම තහනම් කිරීමට හේතු වූ කරුණු සහ සිද්ධි

පළමු අවවාදය; යෝජනා කරන ලද තහනමට ප්‍රථමයෙන්, යුරෝපා කවුන්සිලය විසින්, 2012 නොවැම්බර් 15 වන දින, ධීවර කර්මාන්තය ආශ්‍රිත අවිධිමත් භාවය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවට අවවාද කරන ලදී.

2012 වර්ෂයේදී, යුරෝපා කවුන්සිලය මගින් ශ්‍රී ලංකාවට එවන ලද තීරණයෙන් පැහැදිලිකර තිබුණේ පෙන්වාදුන් අඩු පාඩු මග හරවා ගැනීම සඳහා වැඩ පිළිවෙලක් ස්ථාපිතකර ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් යුරෝපා සංවිධානයේ රෙගුලාසිවලට සහයෝගය නොදක්වන තුන්වන පාර්ශවයේ රටක් ලෙස හඳුනා ගැනීම වලක්වා ගතහැකි බවයි.

තහනම: පසුගිය වසරේ යුරෝපා කවුන්සිල තීරණයේ සඳහන් පරිදි, ශ්‍රී ලංකාව යුරෝපා කවුන්සිලය මගින් මතු කරනු ලැබූ කරුණු ප්‍රතික්ෂේප කිරීමට හේතු නොදැක්වූ අතර, එම තත්වය මග හරවා ගැනීම සඳහා වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබුවේද නැත.

මත්ස්‍ය කර්මාන්තයේ අක්‍රමවත් භාවයට එරෙහි ශ්‍රී ලංකාව ගත් උත්සාහයන්ගේ දුර්වලතා ගණනාවක් තහනම පිළිබඳ තීරණය මගින් හුවා දක්වයි. ජාත්‍යන්තර නීතිමය බැඳීම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට තරම් ප්‍රමාණවත් තෛතික රාමුවක් නොමැති වීම, කාර්යක්ෂම හෝ ප්‍රමාණවත් නියාමන පද්ධතියක් නොමැති වීම, වැරදි කරුවන්ට දඬුවම් දීමේ පද්ධතියක් (නිවර්තක දඬුවම්) නොමැති වීම, කලාපීය ධීවර කළමනාකරණ සංවිධානයේ (Regional Fisheries Management Organizations - RFMO) යෝජනා සහ අභිප්‍රාය මෙන්ම අවිධිමත් ධීවර කර්මාන්තයට එරෙහි එකසන් ජාතීන්ගේ වැඩ පිළිවෙල ඇතුළු, ජාත්‍යන්තර බැඳීම් සමඟ එකඟතාවයකින් කටයුතු කිරීමට නොහැකි වීම යන කරුණු මෙහි අන්තර්ගතය.

ඉහත සියලු කරුණු අතර, ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන අවිධිමත්භාවය ලෙස පෙනෙන්නට තිබුණේ වාර්තාගතනොකරන ලද මසුන් පිළිබඳ ප්‍රශ්නයයි: එනම් මත්ස්‍ය ප්‍රමාණය සහ මසුන් ඇල්ලීමට යොදාගත් ක්‍රම පිළිබඳ වාර්තා නොකිරීම.

තහනම නිසා ඇතිවන අවාසි සහගත තත්ත්වය

ශ්‍රී ලංකාව, යුරෝපා සංගමයට තලපත් සහ බලයා යන මසුන් අපනයනය කරන දෙවන විශාලම අපනයන කරුවායි. 2013 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකාව යුරෝපයට යුරෝ මිලියන 74ක (රුපියල් බිලියන 13 ක) මසුන් අපනයනය කරන ලදී. තහනමෙහි වැඩිම වන්දිය ගෙවීමට සිදුවූයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර ප්‍රජාවටයි - 192, 000 කට වැඩි ගෘහස්ථයන් ප්‍රමාණයක් සහ 222, 160 කට වැඩි ධීවරයින් සහ ධීවර කතුන් ප්‍රමාණයක් ධීවර කර්මාන්තය තම ජීවිකාව කරගෙන සිටිති.

චීන සම්බන්ධය

2013 වර්ෂයේ මැයි මාසයේ ශ්‍රී ලංකාව පළමු අවවාදයට ළක්ව සිටි සමයේදී, එවකට ධීවර අමාත්‍යව සිටි රාජිත සේනාරත්න විසින් ලංකාවේ මත්ස්‍ය අපනයන වර්ධනය කිරීම සඳහා චීන යාත්‍රා දිවයිනට ගෙන ඒමට යෝජනා කළේය. පුවත් වාර්තා වලට අනුව, මෙම යාත්‍රා ශ්‍රී ලංකා ධජය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන බව ඔහු විසින් සඳහන් කරන ලදී. මෙම විශාල යාත්‍රා මගින්, සමස්ත මත්ස්‍ය අපනයනය ඉහළ දැමිය හැකි බව ඔහු පෙන්වා දෙන ලදී. ඔහුගේ නිරීක්ෂණයට අනුව: ' එවැනි එක යාත්‍රාවක මත්ස්‍ය ධාරිතාවට සමාන වීම සඳහා බහු දින යාත්‍රා 300 ක් ශ්‍රී ලංකාවට අවශ්‍ය වෙයි'.

චීන යාත්‍රා සහ යුරෝපා තහනම

2014 වර්ෂයේ ඔක්තෝබර් මාසයේදී සිදුවූ යුරෝපා තහනම සම්බන්ධ නිවේදනයෙන් පසුව, ධීවර අමාත්‍යාංශයේ හිටපු මාධ්‍ය ලේකම්, දයා ශ්‍රී නරේන්ද්‍ර රාජපක්ෂ විසින් පෙන්වා දෙනු ලැබුවේ, යුරෝපා කවුන්සිලයේ අවධානය යොමු වී ඇත්තේ, විදේශ මුහුදෙහි නීතිවිරෝධී මත්ස්‍ය කර්මාන්තයේ නියැලෙන දේශීය ධීවරයින් (බහු දින යාත්‍රා) කෙරෙහි වන අතර, ආයෝජන මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, චීන ලංකා සමාගම යටතේ ක්‍රියාත්මක වන විශාල චීන යාත්‍රා කිසිදු ආකාර නීති විරෝධී කටයුත්තක නියැලී නොමැති බවත්ය.

නමුත්, අවිධිමත් ආකාරයෙන් මත්ස්‍ය කර්මාන්තයේ යෙදීම සම්බන්ධව ඉහත ප්‍රකාශයෙන් අවධානය යොමු කර නැත. චීන යාත්‍රා 'වාර්තාගතනොවූ' මත්ස්‍ය කර්මාන්තයේ යෙදී සිටියේද? 2014 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මාසයේදී ඉදිරිපත් කරන ලද දත්ත මගින් මෙම ප්‍රශ්නයට පිළිතුරක් සොයා ගත හැකිය. එවකට වැඩ බලන ධීවර අමාත්‍යවරයාට සිටි සරත් කුමාර ගුණරත්න විසින් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ, ශ්‍රී ලංකා ධජය යටතේ ජාත්‍යන්තර මුහුදේ මසුන් අල්ලමින් සිටි චීන යාත්‍රා, ඔවුන් විසින් පූර්වයේදී එකඟ වූ පරිදි හසුකරගන්නාලද මසුන්ගෙන් 10% ක් ලංකාවට ලබා නොදෙන ලද බවයි.

වාර්තාගත නොවූ මසුන් මැරීම සහ චීන යාත්‍රා

හිටපු වැඩ බලනා ඇමතිවරයාට අනුව, චීන-ශ්‍රී ලංකා සමාගමට අයත් යාත්‍රා අටෙන් හසු වූ මසුන් පිළිබඳ වාර්තා සපයා ඇත්තේ චීන යාත්‍රා තුනක් පමණි. අනෙක්වා ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණ ඇත්තේ මසුන් නොමැතිවය. හසුකරගන්නාලද මසුන්ගෙන් 10% දීමේ පොරොන්දුව මත, වාර්තාගත කරනලද යාත්‍රා තුන විසින් මාස නවයක් ඇතුළතදී මසුන් කිලෝ ග්‍රෑම් 51,254 ක් සපයන ලදී. ඒ අනුව, මෙම යාත්‍රා තුන මගින් වාර්තා කරනලද සමස්ත මත්ස්‍ය හසුකර ගැනීමේවල ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් ටොන් 510 කි.

මෙම යාත්‍රා අට්ටි සත්‍ය ධාරිතාව නියමාකාරයෙන් වාර්තාගතකර ඇත. ඉන්දියානු සාගර බලයා මත්ස්‍ය කොමිසම මගින් මෙම යාත්‍රා, සම්පූර්ණයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලැබූ සමාගමකට අයත් , ටොන් 651 ක ධාරිතාවක් ඇති දැල් යාත්‍රා ලෙස ලැයිස්තු ගතකර ඇත. එවැනි යාත්‍රාවක ගබඩා කරගත හැකි මත්ස්‍ය ධාරිතාව අවම වශයෙන් ටොන් 300 කි. අත්ලාන්තික බල මාළු කල්තබා ගැනීම (සුරක්ෂිතතාව) පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර කොමිසමට අනුව, මෙම වර්ගයේ යාත්‍රා වලට, මාස දෙකේ සිට තුන දක්වා කාලයක් මුහුදේ රැඳී සිටිය හැකිය. මාස තුනකට වරක් එම යාත්‍රා වරයාකට සේන්ද්‍ර වේය යන උපකල්පනය මත (සුරක්ෂිතතා තක්සේරුව සිදුකර ඇත්තේ, මෙම යාත්‍රා වලට කෙටි කාලීන යාත්‍රා කිරීම් සිදු කළ හැකිය යන තත්වය මතය), මාස නවයක කාලයක් තුළ මෙම යාත්‍රා අට්ටි සත්‍ය මත්ස්‍ය හසුකරගැනීම ගණනයකළ හැකි අතර ඒ තුළින් මෙම යාත්‍රාවල වාර්තාගත නොවූ මත්ස්‍ය හසුකර ගැනීම් ප්‍රමාණය තක්සේරු කළ හැකිය (පළමු වගුව බලන්න).

පළමු වගුව: මාස නවයක කාලයක් තුළ චීන-ශ්‍රී ලංකා යාත්‍රා මගින් අල්ලන ලද වාර්තාගත නොවූ මත්ස්‍ය ප්‍රමාණය

යාත්‍රා ප්‍රමාණය	ගබඩා ධාරිතාව	යාත්‍රාකළ වාර ගණන	අපේක්ෂිත හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	වාර්තා වූ හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	වාර්තා නොවූ හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)
8	300	3	7,200 (100%)	510 (7%)	6,690 (93%)

ඔස්කාර් අමරසිංහ විසින් 2013 වර්ෂයේදී සිදු කරන ලද බහු දින යාත්‍රා පිළිබඳ අධ්‍යයනයේදී බහු දින යාත්‍රා ප්‍රමාණයෙන් විවිධ වන අතර එක වරකදී ටොන් 1.8 - 3.4 දක්වා ප්‍රමාණයක මසුන් ප්‍රමාණයක් ගෙන එනු ලබයි. මෙම අධ්‍යයනයේ දත්ත මත පදනම්ව, බහු දින යාත්‍රාවක් සාමාන්‍යයෙන් ටොන් 3ක් වූ මසුන් ප්‍රමාණයක් ගෙන එන්නේය සහ, සෑම මාසයකදීම එක වරක් යාත්‍රා කරන්නේ යයි උපකල්පනය කළහොත්, මාස නවයක කාලයක් තුළ එක් යාත්‍රාවක් මාළු ටොන් 27ක් ගෙන එනු ඇත.

ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයට අනුව, ශ්‍රී ලංකා මුහුදු සීමාවේ ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා ලියාපදිංචි වී ඇති බහුදින යාත්‍රා ප්‍රමාණය 4000 කට අධිකය. කෙසේවෙතත්, ධීවර කර්මාන්තය ආශ්‍රිත මූලාශ්‍ර සඳහන් කරන්නේ වසරේ ඕනෑම දෙන ලද කාලයක් තුළ ක්‍රියාත්මක වන මෙම වර්ගයේ යාත්‍රා ප්‍රමාණය 1200 ක් පමණක් වන බවයි. ඒ අනුව, මාස නවයක කාලයක් තුළ බහු දින යාත්‍රා මගින් හසු කරගනු ලබන සමස්ත මත්ස්‍ය ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් ටොන් 32 400 කි (මෙය, බහු දින යාත්‍රාවක් එක වරකදී ටොන් 03 කට අඩු මසුන් ප්‍රමාණයක් හසුකර ගනිය යන්න මත සිදු කරන ලද සාමාන්‍ය ඇස්තමේන්තුවක් පමණි).

ධාරිතාමය වශයෙන් ගත්කළ මාස නවයක කාලයක් තුළ චීන යාත්‍රා මගින් අල්ලන ලබන මත්ස්‍ය ප්‍රමාණය, බහුදින යාත්‍රා මගින් අල්ලන මසුන් ප්‍රමාණයෙන් 22% කි. අනුපාතිකව 93% ක් තරම් විශාල වූ මෙම චීන යාත්‍රා අට්ටි මගින් සිදු කරන ලද ඌන-වාර්තාගත මත්ස්‍ය හසුකරගැනීම්, ලංකාව යුරෝපා සංගමයේ රෙගුලාසි වලට අනුකූල වන්නේද යන කාරණය ඇගයීමට ලක් කිරීමේදී විශාල සාමාන්‍ය බලපෑමක් ඇති කරයි.

වාර්තාගතනොවූ මසුන් මැරීම සම්බන්ධ ක්‍රමික වර්ධනය

ශ්‍රී ලංකා බහු දින යාත්‍රා මගින් සිදුකරන ලද, ඌන-වාර්තාගත (උපකල්පිත අගය) මත්ස්‍ය හසුකර ගැනීම් පිළිබඳ ඉතා නිවැරදි තක්සේරු ප්‍රතිශතයක් නොමැත. එබැවින්, වාර්තාගත නොවූ මත්ස්‍ය හසුකරගැනීම්, 10%, 15% සහ 25% පමණ බව උපකල්පනය කිරීමේ හැකියාවක් ඇත. චීන යාත්‍රා අට්ටි හඳුන්වා දීමේ ප්‍රතිපලයක් ලෙස, එක් එක් ප්‍රවර්ගය යටතේ, වාර්තාගත නොවූ මත්ස්‍ය හසුකරගැනීම් වර්ධනය පහත දෙවන වගුව මගින් දක්වා ඇත.

වග අංක 2 : චීන-ශ්‍රී ලංකා යාත්‍රා හඳුන්වා දීමේ ප්‍රතිපලයක් ලෙස වාර්තාගත-නොවීම් වර්ධනය වීම

චීන යාත්‍රා අට හඳුන්වා දීමට පෙර			චීන යාත්‍රා අට හඳුන්වා දීමෙන් පසු			වාර්තාගතනොවූ මසුන්ගේ වර්ධනය (මෙට්‍රික් ටොන්)
සමස්ත හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	උෟන-වාර්තාගතවීම් (උපකල්පිත අගය)	වාර්තාගතනොවූ මසුන්ගේ වර්ධනය (මෙට්‍රික් ටොන්)	අතිරේක හසුකරගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	අතිරේක වාර්තාගත නොවූ හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	සමස්ත වාර්තාගතනොවූ හසුකර ගැනීම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	
32,400	10%	3,240	7,200	6,690	9,930	206%
32,400	15%	4,860	7,200	6,690	11,550	138%
32,400	25%	8,100	7,200	6,690	14,790	83%

යුරෝපා කොමිසමේ රෙගුලාසි වලට අනුකූල නොවීම කෙරෙහි චීන යාත්‍රාවල බලපෑම විශාල එකක් බව ඉහත ගණනය කිරීම් අනුව පැහැදිලි වෙයි. චීන යාත්‍රා අට හඳුන්වා දීමෙන් පසු තත්වය සමඟ සංසන්දනය කරන විට, චීන යාත්‍රා හඳුන්වා දීමට පෙර, ශ්‍රී ලංකාව යුරෝපා කවුන්සිලයේ රෙගුලාසි වලට වැඩි අනුකූලතාවක් දැක්වූ බව පෙනී යයි. චීන යාත්‍රා හඳුන්වා දීමට පෙර යුරෝපා සංගමය ශ්‍රී ලංකාවට අවාද කිරීමක් සිදුකල බව මෙහිදී සිහි තබා ගත යුතුය. තහනම ඇති කරන ලද්දේ චීන යාත්‍රා හඳුන්වා දීමෙන් පසුවය. අවාද කිරීමෙන් පසුව සිදුවූ 30% කට අධික වාර්තා ගත නොවූ මත්ස්‍ය හසුකර ගැනීම් යුරෝපා කවුන්සිලයට නොතකා සිටීමට නොහැකි තරම් ප්‍රබල වුවා විය හැකි අතර, එය තහනම කෙරෙහි පෙළඹවීමක් ඇති කරනු ලබන්නට ඇත.

අවාදයක මට්ටමේ සිට තහනමක් දක්වා සිදුවූ වෙනස්වීම, මෙම චීන යාත්‍රා හඳුන්වා දීම සහ ඒවායේ අති විශාල වාර්තාගත නොකරන ලද මත්ස්‍ය හසුකරගනීම්වල ප්‍රතිපලයක් ලෙස සිදුවන්නට ඇති බව මම විශ්ලේෂණය මගින් පෙන්වා දෙනු ලබයි.

විසඳුම් වඩාත් සෘජු එකකි: මෙම යාත්‍රා අට අනාගතයේදී තම සත්‍ය මත්ස්‍ය හසුකරගැනීම් වාර්තාකරන්නේද යන්න සහතික කිරීමට රජය ඉතාම ඉක්මනින් ක්‍රියා කළ යුතු අතර, අතීත උල්ලංඝනය කිරීම් සඳහා දඬුවම් දීමත්, මෙම යාත්‍රා යොදවනු ලැබූ ආයෝජන මණ්ඩලයේ අධ්‍යක්ෂකවරුන්ට එරෙහිව නෛතික ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමත් සිදුකළ යුතුය.

ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකයට ජාත්‍යන්තරව ඇති පිළිගැනීම හැල්ලුවට ලක්වන ලෙස කටයුතු කරන දණ්ඩනයක් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කිරීම ප්‍රබල ආර්ථික අවශ්‍යතාවකි. මෙවැනි අකටයුතු සඳහා පවතින ඉඩ ප්‍රස්ථා වර්ධනය වන්නාවූ සන්දර්භයක් තුළ, වැරදි වලක්වා ගැනීමට පවතින ක්‍රියාමාර්ග ප්‍රමාණවත් නොවේ නම් එවැනි වර්ධන වැඩි වීමටත් ක්‍රමයෙන් සමස්ත ආර්ථිකය ක්‍රියාවලියට බාධා ඇතිවීමටත් හැකියාව ඇත. මෙවැනි කටයුතු වලක්වා ගැනීමට ගන්නා වූ අසම්පූර්ණ ක්‍රියා මාර්ග සහ මේවා සැඟවීමට ගන්නා උත්සාහය ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථික අනාගතයට සෘණාත්මක ලෙස බලපානු ඇත.