

**අනවසර ධීවර ඇතුළුවීම්: යහපත් ආර්ථිකයක් සඳහා නෛතික දැක්මක්**

මත්ස්‍ය කර්මාන්තය ආශ්‍රිත දිගුකාලීන ගැටුම්, දශක ගණනාවක් පුරා ඉන්දු ලංකා සබඳතාවල ලක්ෂණයක්ව පැවතුනි. ජාත්‍යන්තර මුහුදු සීමා උල්ලංඝනය කිරීමේ වරදට ධීවරයින් අත් අඩංගුවට ගැනීම ඉන්දියාව මෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවද නිරන්තරව සිදු කරයි. ඉන්දියානු ධීවර ට්‍රෝලර් යාත්‍රා 2000 ක් පමණ ශ්‍රී ලංකා මුහුදු සීමාවට ඇතුළුවන බවට තොරතුරු අනාවරණය වී ඇති අතර අවම වශයෙන් එය සතියකට තෙදිනකි.

මෙම ගැටලුව විසඳීම සඳහා දැනට යෝජනා දෙකක් කෙරෙහි අවධානය යොමු වී ඇත. ඉන් පළමු වැන්න වන්නේ ජාත්‍යන්තර මුහුදු සීමාවේ ආරක්ෂාව තර කිරීම වන අතර, දෙවැන්න වන්නේ රාජ්‍ය සීමාවට ඇතුළු වීම සඳහා අවසර ගැනීමේ ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීමයි. මෙම කිසිදු යෝජනාවක් සැබෑ ලෙසම ප්‍රශ්නයට විසඳුමක් නොවන්නේ කෙසේද යන්න පෙන්වා දෙමින්, වඩා යහපත් විකල්පයක් හඳුන්වා දීම මෙම විශ්ලේෂණයේ අරමුණයි.



*මුහුදු පතුල හාරා ඒ ආශ්‍රිතව ජීවත්වන මුහුදු ජීවීන් හසුකර ගැනීම උදෙසා නිර්මාණයකර ඇති ට්‍රෝලර් යාත්‍රා, මාදැල් මෙන්ම විශාල බරක් භාවිත කරමින් මත්ස්‍ය කර්මාන්තයේ යෙදෙයි. මෙවැනි යාත්‍රා පරිසරයට හානිදායකය.*

**යාන්ත්‍රික ට්‍රෝලර් යාත්‍රාහි පසුබිම**

1950 සහ 60 ගණන් වලදී, ඉන්දියානු රජය විසින් එරට ධීවර කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව සිදු කරන ලද නවීකරණ ක්‍රියාවලිය හරහා, මුහුදු පත්ලෙහි මසුන් ඇල්ලීමෙහි නිරත යාන්ත්‍රික ට්‍රෝලර් යාත්‍රා (Mechanised Bottom Trawling) ප්‍රමාණය විශාල වශයෙන් වර්ධනය විය. මෙම යාත්‍රා මගින් ඉන්දියානු මුහුදු සීමාවේ මත්ස්‍ය සම්පත සුරා කෑමට ලක්කරන ලද අතර, ඒ හරහා මත්ස්‍ය සම්පත ක්ෂය විය. මේ ක්ෂය වීම හේතුකරගෙන, වඩාත් වාසිදායක මත්ස්‍ය සම්පතක් සොයා ගිය ඉන්දියානු ට්‍රෝලර් යාත්‍රා ක්‍රමයෙන් ජාත්‍යන්තර මුහුදු සීමාවේ ඉන්දියානු මුහුදු කලාපයෙන් ඔබ්බට පැමිණීම ආරම්භ විය.

ඉන්දියානු ධීවරයින්ගේ අඛණ්ඩ ආක්‍රමණකාරී පිළිවෙත හරහා තම ජීවනෝපායේ තිරසාර පැවැත්මට හානි සිදුවන බව උතුරු ශ්‍රී ලාංකික ධීවරයින් අවධාරණය කරයි. එනම්, යාන්ත්‍රික මුහුදු පත්ලෙහි මසුන් මරන ට්‍රෝලර් යාත්‍රා මගින් සිදුවන පරිසර හානිය හරහා ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයට සහ ධීවරයින්ට සිදුවන ආර්ථික පාඩුවයි.

පාරිසරික බලපෑම

ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍ර පරිසර පද්ධතිය වඩාත් පොහොසත් එකකි. එය විශාල පරාසයක පැතිරුණු මුහුදු ජීවින්ගෙන් මෙන්ම දුර්ලබ කොරල් පර, බාධක පර සහ මුහුදු පැළෑටි වලින් සමන්විත වඩාත් වැදගත් මුහුදු ජීවි වාසස්ථාන වලින් සමන්විත වෙයි. මුහුදු පත්ලෙහි මසුන් මැරීමේ නිරත ටෝලර් යාත්‍රා විශාල බරක් සහිත දැල් භාවිත කරන අතර, මුහුදු පතුල භාරා ඒ ආශ්‍රිතව ජීවත්වන මුහුදු ජීවින් හසුකර ගැනීම උදෙසා නිර්මාණයකර ඇත.

මෙම භාවිතය හේතු දෙකක් නිසා තිරසාර නොවනවා මෙන්ම විනාශකාරීද වෙයි.

1. එය සාගර වාසස්ථාන විනාශ කරයි : 2008 වර්ෂයේදී ජේ. ඒ. එල්. ඒ. (උතුරු සුමාත්‍රා ධීවර ජනයා වෙනුවෙන් පෙනී සිටින කණ්ඩායමක්) සහ පාරිසරික යුක්ති පදනම (එක්සත් රාජධානියේ පිහිටා තිබෙන) මගින් සිදුකරන ලද අධ්‍යයනයකට අනුව, යාන්ත්‍රික ටෝලර් යාත්‍රා මගින් මුහුදු ජීවින් තම ආරක්ෂාවටත්, බිත්තර දැමීමටත් සහ ආවරණ සඳහාත් භාවිත කරන මුහුදු පතුලට හානි සිදු වනු ඇත. එමෙන්ම, අදින දැලකි ටෝලර් යාත්‍රා අඛණ්ඩව භාවිතය මගින් මෙම මුහුදු ජීවි වාසස්ථාන ප්‍රතිසාධනයවීම සඳහා කිසිදු ඉඩක් ලබා දෙන්නේ නැත.

2. නාස්තිකාර සහ නොසැලකිලිමත් බව: හසුකරගන්නා මසුන්ගෙන් 80% - 90% ප්‍රමාණයක්, බොහෝ විට මිය ගිය මසුන්, නැවත මුහුදට විසි කරනු ලබයි. සුළු පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තය පිළිබඳ දශක ගණනාවක අත්දැකීම් සහිත ධීවර ජීව විද්‍යාඥ ආචාර්ය ස්ටීව් ක්‍රිස්ට් අනුව, ඇදගෙන යනු ලබන දැල් සහිත ටෝලර් යාත්‍රා මගින් හසුකර ගනු ලබන සෑම ඉස්සන් රාත්තලකටම, රාත්තල් 04 සහ 10 අතර සාගර සම්පත් ප්‍රමාණයක් අනවශ්‍ය හසුකර ගැනීම් ලෙස ඉවත දමනු ලබයි. මෙම අනවශ්‍ය හසුකර ගැනීම්, නොමේරු මසුන්, කකුළුවන්, කුනිස්සන් සහ දැල්ලන් වර්ගයට අයත් වන අතර මේරීමට පෙර හසුකර ඉවත දමනු ලබයි.

ඉන්දුනීසියාව, නවසීලන්තය, බෙලිස් සහ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදය යන රටවල්, යාන්ත්‍රික ඇදගෙන යනු ලබන දැල් සහිත ටෝලර් යාත්‍රා මගින් සිදු කරනු ලබන විනාශය සහ ඒවායේ තිරසාර නොවන ස්වභාවය වටහාගෙන, එම ක්‍රියාකාරකම් තහනම්කර ඇත. තවදුරටත් එය හොංකොං රාජ්‍යයෙන් සහ කේරල වැනි ඉන්දියාවේ සමහර ප්‍රාන්ත වලත් තහනම්කර ඇත. ඉන්දියානු ටෝලර් යාත්‍රා, යාන්ත්‍රික ඇදගෙන යන දැල් ක්‍රමය භාවිත කිරීම පවත්වාගෙන යන තුරු, ඔවුන්ගේ ආක්‍රමණකාරී පිළිවෙත මගින් සිදුවන පාරිසරික හානිය ශ්‍රී ලංකා ධීවර කර්මාන්තයට මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයටත් බරපතල පාඩුවක් සිදුකරනු ඇත.

සම්ප්‍රදායික අයිතිවාසිකම් සාම්ප්‍රදායික නොවන ක්‍රම සඳහා යොදා ගත නොහැකිය

ඉන්දියානු ධීවරයන්ට කවිවතිවි දුපත ආශ්‍රිතව මසුන් ඇල්ලීමේ හැකියාව පවතිද යන්න පිළිබඳ කලක් තිස්සේ විවාදයක් පවතියි. මෙම විවාදය පදනම්ව ඇත්තේ 1974 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාව සහ ඉන්දියාව අතර ඇති කරගත් ගිවිසුමක් මතය. මෙම නීතියට අනුව, ඉන්දියාව සහ ශ්‍රී ලංකාව ඔවුන් විසින් එකිනෙකාගේ මුහුදු සීමාවන් තුළ භුක්ති විඳි සම්ප්‍රදායික අයිතීන් එලෙසම පවතිනු ඇත.

සම්ප්‍රදායික අයිතීන් වලට ධීවර කටයුතු ඇතුලත් කරමින් යමෙකු සාම්ප්‍රදායික අයිතීන් නිර්වචනය කරනු ලැබුවත් යාන්ත්‍රික ටෝලර් යාත්‍රා ඊට ඇතුළත් කිරීම අපහසුය. මෙයට හේතුව වන්නේ, ගිවිසුම බලාත්මක වීමට දශක දෙකකට පෙර පමණක් මෙම ක්‍රමය භාවිතයට පැමිණිණි. දැල් ගැසීම, බිලී බෑම සහ රිටිපත්ද භාවිතය යන ඒවා ඇතුළත් සාම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයෙන් මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම

වෙනස් වෙයි. තවද යාන්ත්‍රික අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා භාවිතයට විරුද්ධත්වය මතුවන්නේ සම්ප්‍රදායික ධීවරයන්ගෙනි. ඒ අනුව, ටෝලර් යාත්‍රා භාවිතය සම්ප්‍රදායික අයිතීන් පිළිබඳ විවාදයට අදාළ නොවෙයි.

තහනම් කිරීම වඩාත් හොඳ විකල්පයක් වන්නේ ඇයි?

යාන්ත්‍රික ටෝලර් යාත්‍රා ක්‍රියාකාරකම් ශ්‍රී ලංකා මුහුදු සීමාවේ තහනම් නැත. දේශීය මෙන්ම විදේශීය යාත්‍රා වලටද අවසර පත්‍ර ලබා ගැනීමෙන් පසු මෙම ටෝලර් ක්‍රියාකාරකම් නිරත විය හැකිය. 1979 ධීවර බෝට්ටු නියාමන පනත යටතේ විදේශ යාත්‍රා වලට අවසර ලබා ගත හැකිය.

දේශීය ධීවරයන්ට 1996 ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනත යටතේ 'ඇදගෙන යන දැල්' සඳහා අවසර ලබා ගත හැකිය. පසුකාලීනව, 2010 වර්ෂයේදී ඇතිකරනලද රෙගුලාසි යටතේ, ඇදගෙන යන දැල් මගින් හසුකරගන්නා මසුන් ආනයනය සහ අපනයනය තහනම් කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර මුහුදු සීමාව ආරක්ෂා කිරීමට හෝ අවසර ක්‍රමය හඳුන්වා දීමට වඩා, අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා සම්පූර්ණයෙන් තහනම් කිරීම වඩාත් හොඳ විකල්පයක් වන්නේ ඇයිදැයි යන්න සලකා බැලිය යුතු ප්‍රධාන හේතු දෙකක් ඇත.

1. සදාචාර හේතුව: ඉන්දියානු යාත්‍රා ඇතුළුවීම තහනම් කිරීම හෝ නියාමනය කිරීම, යාන්ත්‍රික අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා මගින් සිදු වියහැකි පාරිසරික හානිය ප්‍රමාද කිරීම පමණක් සිදු කරනු ඇත. ඉන්දියානු යාත්‍රා නොමැති වීම, ශ්‍රී ලාංකික යාත්‍රා මගින් සිදු කරනු ලබන යාන්ත්‍රික අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා ක්‍රියාකාරකම් වර්ධනය වීමටත්, ඒ හරහා සාම්ප්‍රදායික ධීවරයින්ගේ ජීවන උපාය අනතුරේ හෙළීමටත් මත්ස්‍ය සම්පත විනාශ වීමටත් හේතු විය හැකිය.

2. උපක්‍රමික හේතුව: ඉන්දියානු සහ ශ්‍රී ලාංකික යාත්‍රා ජාත්‍යන්තර මුහුදු සීමා උල්ලංඝනය කිරීම හේතුවෙන් රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික අර්බුදයක් හට ගැනුණි. විය. සම්ප්‍රදායික ධීවර අයිතීන් පිළිබඳ වූ ව්‍යාකූලතා සහ සංදිග්ධතා, මෙම රටවල් දෙක අතර එකඟතාවට බාධාවක් විය. කෙසේවෙතත්, යාන්ත්‍රික අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා ක්‍රියාකාරකම් සම්පූර්ණයෙන්ම තහනම් කළහොත් මුහුදු සීමාව ඉක්මවා යාම සහ සාම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදීමට ඇති අයිතිය ආශ්‍රිත ගැටළු තවදුරටත් වලංගු වන්නේ නැත.

ශ්‍රී ලංකා මුහුදු සීමාවට ඇතුළු වන ඉන්දියානු යාත්‍රා බහුතරය, අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා බැවින් එම භාවිතය තහනම් කිරීම, ඉන්දියානු යාත්‍රා ඇතුළුවීම තහනම් කිරීමට සමානය. ප්‍රධාන සහ තීරණාත්මක වෙනස වන්නේ, සම්ප්‍රදායික ඉන්දියානු ධීවරයන්ට ශ්‍රී ලංකා මුහුදු සීමාව තුළ ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදීම සඳහා පවතින කිසිදු සදාචාරාත්මක තත්ත්වයකට හානි නොවීමයි. තවදුරටත්, ඉන්දියානු ධීවරයන්ට මෙන්ම ශ්‍රී ලාංකික ධීවරයන්ටත් මෙම විනාශකාරී මසුන් ඇල්ලීමෙහි නිරත වීම සම්පූර්ණයෙන් තහනම් වන බැවින් එය වඩාත් සාධාරණය.

යාන්ත්‍රික අදින දැලති ටෝලර් යාත්‍රා ටෝලර් යාත්‍රා සම්පූර්ණයෙන්ම තහනම් කිරීම සදාචාරාත්මකව මෙන්ම උපක්‍රමිකවද වඩාත් සුදුසු වෙයි. මෙම ඵලඹුම අනුව කටයුතු කිරීම ආර්ථිකමය වශයෙන් පැහැදිලිවම වාසි සහගතය. පළමුව සාම්ප්‍රදායික ධීවරයින්ට - ශ්‍රී ලංකාවේ මෙන්ම ඉන්දියාවේත් තම ධීවර කටයුතු බාධාවකින් තොරව කරගෙන යා හැකිය. දෙවනුව, ධීවර කලාප දීර්ඝ කාලීනව වඩාත් තිරසාර වූ විට, ඒ හරහා ධීවර අංශය මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයද වාසි ලබනු ඇත. මේ අතර, තම රාජ්‍යතාන්ත්‍රික කටයුතු වලට බාධාවක් නොවී මෙම ප්‍රශ්නය සඳහාම විසඳා ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාවට හැකි වනු ඇත.

පාදක සටහන්

1. රටවල් දෙකක් අතර ඓතිහාසික මුහුදු සීමාව ආශ්‍රිත ගිවිසුම බලන්න. කෙසේවෙතත්, 1976 වර්ෂයේ ඇතිකර ගන්නාලද ගිවිසුම (බෙන්ගාල බොක්ක සහ මන්නාරම් බොක්ක අතර රටවල් දෙකෙහි මුහුදු සීමාව පිළිබඳ ප්‍රශ්න) ප්‍රකාරව, ඓතිහාසික මුහුදු සීමාව, භෞමික මුහුදු සහ එහි සීමාවේ පසෙකින් ඇති දූපත් සම්බන්ධයෙන් පාර්ශව දෙකටම ස්වාධීනව සහ සම්පූර්ණ අධිකරණ බලය ලබා දී ඇත. මෙලස, මෙම ගිවිසුම් දෙකම සම්ප්‍රදායික ඉන්දියානු ධීවර අයිතීන් සම්බන්ධ හිමිකම ප්‍රකට කරන්නේ නැත.