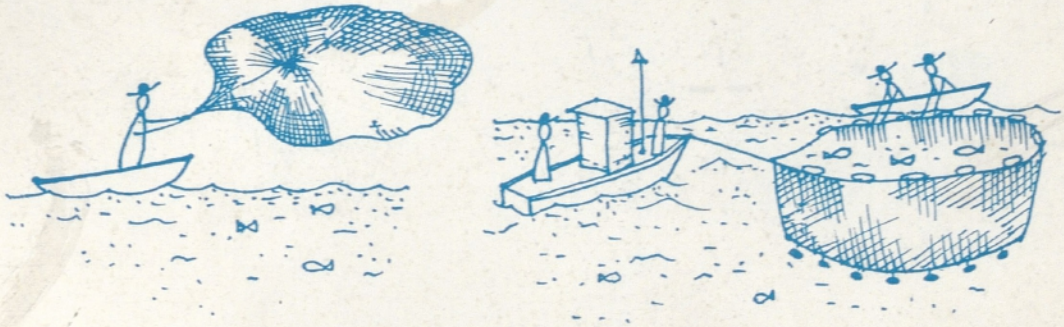
# ධීවර සංවර්ධනය
# සහ
# ධීවර සේවකයා

ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සංවර්ධන කාර්යාවලියේ සමාජ-ආර්ථික බලපෑම
සම්බන්ධව කරන ලද අධ්‍යයනයකි



ඔස්කා අමරසිංහ

ධීවර සේවකයන් සඳහාවූ ජාත්‍යන්තර සාමූහිකයේ අනුග්‍රහයෙනි
*International Collective in Support of Fishworkers (ICSF)*
*Chennai, India*

# ධීවර සංවර්ධනය
# සහ
# ධීවර සේවකයා

*ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සංවර්ධන කාර්යාවලියේ*
*සමාජ-ආර්ථික බලපෑම සම්බන්ධව කරන ලද අධ්‍යයනයකි*


## ඔස්කා අමරසිංහ



*ධීවර සේවකයන් සඳහාවූ ජාත්‍යන්තර සාමූහිකයේ අනුග්‍රහයෙනි*
***International Collective in Support of Fishworkers (ICSF)***
***Chennai, India***

# ධීවර සංවර්ධනය සහ ධීවර සේවකයා

*ප්‍රථම මුද්‍රණය - 2001*
කර්තෘ - ඔස්කා අමරසිංහ
සියළුම හිමිකම් කර්තෘ සතුය

මෙම කෘතිය මුද්‍රණය කිරීම සඳහා මූල්‍යමය ආධාර සපයන ලද්දේ, ඉන්දියාවේ, චෙනායි (මදුරාසිය) හි "ධීවර සේවකයන් සඳහා වූ ජ්‍යාතන්තර සාමූහිකය" විසිනි (International Collective in Support of Fishworkers, 127, College Road, Madras 600 006, India).

**ISBN 955-99552-0-X**

ප්‍රකාශක- ඔස්කා අමරසිංහ
10, තොටුපල පාර,
කොටුව,
මාතර.

මුද්‍රණය- සුරේන්ද්‍ර ග්‍රැෆික්ස් ඇන්ඩ් කොම්යුනිකේෂන්ස්
අළුත් තංගල්ල පාර,
කොටුවේගොඩ
මාතර

# පෙරවදන

ධීවර සේවකයන් සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සාමූහිකය (International Collective in Support of Fishworkers) 1999-00 සිට 2000-01 කාල පරිච්ඡේදය තුලදී තෝරා ගත් රටවල් 11 ක *ධීවර සේවකයන්ගේ සහ ධීවර අංශයේ තත්වය* සම්බන්ධයෙන් කරනු ලබන ප්‍රධාන අධ්‍යයනයක නිරත වී ඇත. මෙම අධ්‍යයනයේ පලමු අදියර දැනටමත් රටවල් 5 ක, එනම්, ශ්‍රී ලංකාව (ආසියාව), සෙනිගාලය (අප්‍රිකාව), බ්‍රසීලය (ලතින් ඇමරිකාව), අයිස්ලන්තය (යුරෝපය), සහ කැනඩාව (උතුරු ඇමරිකාව) හි ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙම ග්‍රන්ථයේ අන්තර්ගතය වන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශය සම්බන්ධව කරන ලද අධ්‍යයනයේ ප්‍රතිඵල වේ.

ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධයෙන් කරන ලද අධ්‍යයනයේ අරමුණු පහත සඳහන් වේ.

දීර්ඝකාලීන අරමුණු

- ධීවර සංවර්ධන සහ ධීවර සුභසාධන කාර්යයන්හි නියැලී සිටින සැලසුම්කරුවන්, ප්‍රතිපත්ති සකස් කරන්නන්, ආයතන, විවිධ සමූහයන් සහ පුද්ගලයින් අතර සුළු-පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තයේ* සහ ධීවර සේවකයන්ගේ** තත්වය සම්බන්ධයෙන් වඩා පුළුල් අවබෝධයක් ඇති කිරීම.
- ධීවර සම්පත් වල වඩාත් සමානාත්මක වූ සහ තිරසාර වූ භාවිතයක් ඇති කිරීම.

කෙටිකාලීන අරමුණු

- සුළු පරිමාණ කරදිය ධීවර කර්මාන්තයේ තත්වය පිලිබඳ තොරතුරු සටහන් කිරීම.
- ධීවර සේවකයන්ගේ ආර්ථික සහ සමාජීය තත්වය පිලිබඳ තොරතුරු සටහන් කිරීම.
- සම්පත් භාවිතා කරන විවිධ පුද්ගලයින්ගේ (කාර්මික ධීවර කටයුතු, සංචාරක ව්‍යාපාරය, ජලජීවී වගාව, කොරල් කැනීම ආදියෙහි නියැලී සිටින) ක්‍රියාකාරකම් සුළු පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තයට බලපාන අයුරු අධ්‍යයනය කිරීම.
- සුළු පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තයේ තිරසාර බව ආරක්ෂා කිරීම සඳහා ඇති විභවය සහ ගැටළු සොයා බැලීම.
- සුළු පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තයට ඇති ප්‍රධාන තර්ජන නිශ්චය කිරීම.

* *මෙම අධ්‍යයනයේදී සුළු පරිමාණ ධීවර කර්මාන්තය ලෙස අර්ථ දක්වා ඇත්තේ, "විශාල කාර්මික ව්‍යාපාරයන්ගේ හෝ ප්‍රාග්ධන හිමිකරුවන්ගේ මැදිහත් වීමකින් තොරව අයෝජනය කරන ලද, ඉතා විශාල ප්‍රාග්ධන ආයෝජනයක් අවශ්‍ය නොවන ආකාරයේ, ධීවර හෝ මසුන් මරණ ඒකක (fishing units) වේ. තවද නිෂ්පාදනය සහ අලෙවිය සම්බන්ධ තීරණ මෙම ධීවර ඒකක වල අයිතිකරුවන් විසින්ම ගනු ලැබේ". දැනට ක්‍රියාත්මක වන බහුදින යාත්‍රා බොහොමයක් රජයේ අනුග්‍රහය ලබන බැංකු සහ සහනාධාර ක්‍රම යටතේ ධීවර ප්‍රජාවල සිටින්නාවූ පුද්ගලයින් විසින් හිමි කර ගත් හෙයින්ද, නිෂ්පාදනය සහ අලෙවිය සම්බන්ධ තීරණ ඔවුන් විසින්ම ගනු ලබන හෙයින් ද, මෙම බහුදින යාත්‍රාද මෙහිදී සුළු පරමාණ ධීවර ඒකක යටතේ මෙහිදී වර්ග කෙරේ.*

** *ධීවර සේවකයන් යනු "ධීවර අංශයෙන් යැපෙන්නාවූ සියළු පුරුෂයින්, ස්ත්‍රීන් සහ ළමයින් වේ. මෙම පුළුල් අර්ථ දැක්වීමට අනුව, ධීවරයින්, ආම්පන්න හිමිකරුවන්, සහ යාත්‍රා සේවකයින්, යන කොටස් ඇතුළු, සියළු ක්‍රියාකාරී ධීවරයින් සහ ධීවර කාන්තාවන්) සහ ධීවර අංශයට වක්‍රව සම්බන්ධ වූ වෙනත් පුද්ගලයින්ද ධීවර සේවක ගණයේ ලා සැලකේ".*

මෙම අධ්‍යයනය පහත සඳහන් පියවර වලින් සිදුකරන ලදී.

අ. ප්‍රධාන සමීක්ෂණ නිලධාරී විසින් පර්යේෂණ, ප්‍රකාශන, වාර්තා සහ වෙනත් ප්‍රකාශිත ප්‍රභවයන්ගෙන් ලබාගත් ද්විතියික දත්තයන් ආශ්‍රයෙන්ද, ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු, බටහිර සහ වයඹ ප්‍රදේශවල ධීවර ගම්මාන රැසක ධීවර සේවකයින් සමග කරන ලද අවිධිමත් සාකච්ඡා තුලින් ද එක්රැස් කර ගත් තොරතුරු ආශ්‍රයෙන් "විශේෂ කාර්ය ලිපියක්" (a working document) පළමුව පිලියෙල කරන ලදී. මෙහි අන්තර්ගත සමහර කරුණු පැහැදිලි කර ගැනීම සඳහා ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන්ගේද සහය නොයෙක් අවස්ථා වලදී ලබා ගන්නා ලදී.

ආ. ධීවර කර්මාන්තය සම්බන්ධ දායකත්වයක් පෙන්නුම් කරන විවිධ රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන හඳුනාගෙන, ඒවා ලේඛණගත කර, මෙම සංවිධානවල නිලධාරීන්ටත් එමෙන්ම තෝරාගත් ධීවර සමුපාකාර සමිති කිහිපයක නිලධාරීන්ටත් මෙම අධ්‍යයනයේ අරමුණු පැහැදිලි කරන ලදී. ඉන්පසුව, ධීවර අංශය තුල තමන්ගේ දායකත්වය සම්බන්ධයෙන් කෙටි වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස මෙම සියළු ආයතන වලින් ඉල්ලා සිටින ලදී.

ඇ. උක්ත රාජ්‍ය නොවන සංවිධානවල සහ ධීවර සමුපාකාර සමිතිවල නියෝජිතයන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් වර්ෂ 2000 අප්‍රේල් මස මුල් භාගයේදී, මාතර සහ හලාවත දී වැඩමුළු දෙකක් සංවිධානය කරන ලදී. පිලියෙල කරන ලද "විශේෂ කාර්ය ලිපිය" වැඩමුළු සඳහා සහභාගී වූ සියළු දෙනා අතර එම වැඩමුළුවට කලින් බෙදාහරින ලද අතර, එම ලිපිය වැඩමුළුව තුලදී සාකච්ඡාවට ගන්නා ලදී. විශේෂ කාර්ය ලිපියේ නොවූ විවිධ විෂයයන් යටතේ සිදුකල *සමූහ සාකච්ඡා* තුලින් ධීවර අංශයේ තත්වය සම්බන්ධව ද තොරතුරු රැසක් ලබා ගන්නා ලදී (සහභාගිවූ සියළු රාජ්‍ය නොවන සංවිධානවල ලේඛනයක් ඇමුණුම 1 දක්වා ඇති අතර, මෙහිදී සාකච්ඡාවට ගන්නා ලද විෂයයන් ඇමුණුම 2 හි දක්වා ඇත).

ඈ. උක්ත සියළු තොරතුරු උපයෝගී කර ගනිමින් අවසාන වාර්තාව පිලියෙල කරන ලද අතර මෙම ග්‍රන්ථයේ අන්තර්ගතය වන්නේ එම වාර්තාව වේ.

මෙම අධ්‍යයනය තුල වූ සමහර දුර්වලතා ද මෙහිදී සඳහන් කල යුතුවේ. *පළමුව*, මෙම අධ්‍යයනයේදී උතුරු සහ නැගෙනහිර ධීවර ප්‍රදේශ වලින් වාර්තා වූ තොරතුරු ඉතා අල්පය. පවතින යුධමය වාතාවරණය හේතුවෙන් මෙම ප්‍රදේශවල ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයන කටයුතුවල නිරත වීම ඉතා දුෂ්කර විය. ආරාධනා කලද, මෙම ප්‍රදේශවල ක්‍රියාත්මක වන ධීවර සංවිධානවල නිලධාරීන් වැඩමුළුවට සහභාගී වීමට අපොහොසත් විනි. *දෙවනුව*, ධීවර සේවක ජනගහනයේ අධ්‍යපන මට්ටම, පවුලේ විශාලත්වය, ධීවර අංශයේ නියැලී සිටි කාල සීමාව, වැනි සමාජීය ලක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් නිරවද්‍ය වත්මන් තොරතුරු ලබා ගැනීමට නොහැකි විය. මෙවැනි තොරතුරු ලබා ගැනීම සඳහා 1997 දී සිදුකරන ලද ධීවර සංගණනයේ අවසන් වාර්තාව ප්‍රකාශයට පත් විය යුතුය. *තෙවනුව*, කාලයේ වූ සීමාකාරීකම් හේතුකොට ගෙන වඩා ගැඹුරු ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයනයන් නොකරන ලද අතර මේ නිසා සමහර කරුණු සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණාත්මක දත්තයන් ලබා ගැනීමට නොහැකි විය.

මෙම අධ්‍යයනය සඳහා බොහෝ දෙනා නන් අයුරින් දායක වන ලදී. වාර්තා වල දල සටහන් කියවීමෙන්, ප්‍රමාණාත්මක දත්ත සහ විවිධ කරුණු ඉදිරිපත් කරන ආකාරය සම්බන්ධව උපදෙස් දීමෙන් සහ සංස්කරණ කටයුතු කිරීමෙන්, මෙම අධ්‍යයනයේ සම්බන්ධීකරන නිලධාරී ලෙස කටයුතු කල ස්ටීව් ක්‍රීව් මහතා, මහඟු මෙහෙයක් ඉටු කරන ලදී. තවද, අදාල රාජ්‍ය නොවන සංවිධානවල ලේඛනයක් සකස් කිරීම සඳහා ඔහු මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කරන ලදී. ඔහු මෙම අධ්‍යයනය සඳහා කල මෙහෙය ස්තුති පූර්වකව සිහිපත් කල යුතුය. මෙම ග්‍රන්ථය සිංහලට පරිවර්තනය කිරීම සහ පරිගණක ගත කිරීම වෙනුවෙන් රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලයේ දත්ත සැකසුම් ක්‍රියාකාරිනී ගායිනී ද සිල්වා මෙනෙවියටද, මෙම අධ්‍යයනයේ විශේෂ කාර්ය ලිපිය දෙමල බසට හරවා දුන් කොළඹ ඇන්තනිපිල්ලේ මහතාටද, ඉතා ස්තුතිවන්ත වෙමු.

විවිධ ආකාරයෙන් මෙම අධ්‍යයනයට දායක වූ ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ හිටපු අධ්‍යක්ෂ ආචාර්ය ඇන්ටන් අතපත්තු මහතාත්, සහකාර අධ්‍යක්ෂ ශාන්ත බණ්ඩාර මහතාත් ඉතා ගෞරවයෙන් සිහිපත් කරන්නෙමු. වැඩමුළු සංවිධානය කිරීමේදී අපට විශේෂ සහය ලබා දුන් රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලයේ උපකුලපතිතුමාටද සුළු ධීවර සම්මේලනයේ අනුරාධ වික්‍රමසිංහ මහතාටද අපගේ විශේෂ ස්තුතිය පිරිනැමේ. අවසාන වශයෙන්, මෙම අධ්‍යයනය සංවිධානය කල, ඒ සඳහා මූල්‍යමය ආධාර සැපයූ, එමෙන්ම මෙම සිංහල ග්‍රන්ථය ප්‍රකාශයට පත්කල "ධීවර සේවකයන් සඳහා වූ ජ්‍යාතන්තර සාමූහිකයේ" (International Collective in Support of Fishworkers) සෙබස්තියන් මැතිව් මහතාට සහ එම සංවිධානයට මෙවැනි ඵලදායී කාර්යයක් සඳහා කල දායකත්වයට අපගේ ගෞරව ස්තුතිය පිරිනැමේ.

*ධීවර සේවක ශුභසාධනය නංවනුවස් මෙම ග්‍රන්ථය යම් ආකාරයකින් දායක වේ නම් අපගේ පරිශ්‍රමය ඵලදායී වනු ඇත.*

ආචාර්‍ය ඔස්කා අමරසිංහ

කෘෂි ආර්ථික විද්‍යා අධ්‍යයනාංශය
කෘෂිකර්ම විද්‍යා පීඨය
රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය
මාපලාන
කඹුරුපිටිය

2001 ජූලි මස 14 දින

# කෙටි යෙදුම්

ධීවර යාත්‍රා වර්ග විස්තර කිරීමේදී පහත සඳහන් කෙටි යෙදුම් භාවිතා කර ඇත.

NMTC: (Non-Mechanised Traditional Craft)-
යාන්ත්‍රික නොකරන ලද සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා

MTC: (Mechanised Traditional Craft)-
යාන්ත්‍රික කරන ලද සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා

FRP: (Fibre Reinf orced Plastic)-17-23 ft. Fibre Glass Boat with Outboard Engine-
අඩි 17-23 දිග පිටත එන්ජිම සවිකරන ලද ෆයිබර් ග්ලාස් යාත්‍රා

ODOC: One-Day Operating Crafts (with inboard engine)-3.5 ton craft
ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද එක්දින යාත්‍රා - ටොන් 3.5 යාත්‍රාව

MDOC: Multi-Day Operating Crafts (with inboard engine, ice compartment and cabin)-
ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද අයිස් කුටියක් සහ කැබින් එකක් සහිත බහුදින යාත්‍රා

# පටුන

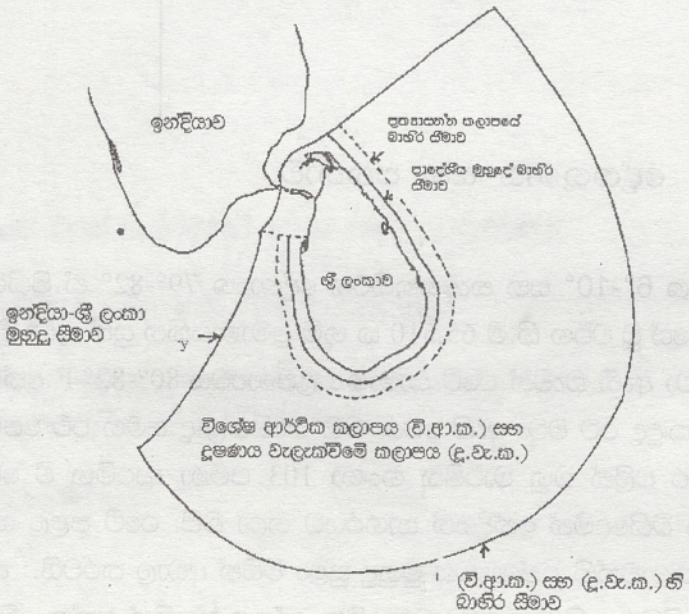
# ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර කර්මාන්තය ගැන කෙටි හැඳින්වීමක්

# 1

## 1.1 භූමිය, දේශගුණය සහ ජනතාව

උතුරින් අක්ෂාංශ 6°-10° සහ නැගෙනහිරින් දේශාංශ 79°-82° න් පිහිටා ඇති ශ්‍රී ලංකාව ඉන්දියන් සාගරයේ වූ වර්ග කි.මී 65,510 ක භූමි ප්‍රමාණයකින් යුත් කුඩා දිවයිනකි. නිරක්ෂයට කිට්ටුවෙන් පිහිටා ඇති බැවින් රටේ සාමාන්‍ය උෂ්ණත්වය 80°-82° F දක්වා වෙනස් වේ. රට මධ්‍යයේ පිහිටි කඳුද රට වටා ඇති වෙරළබඩ තැනිතලාද සමග රට පෙයාර් හැඩයක් ගනී. අභ්‍යන්තර ශිඛර වලින් බහු වාර්ෂික ගංගා 103 පමණ ආරම්භ වී වෙරළබඩ තැනිතලා ප්‍රදේශය හරහා විහිදෙමින් ඉන්දියන් සාගරයට ගලා බසී. රටේ පළල සැතපුම් 150 පමණ වන නිසා තැනිතලාවන්හි උෂ්ණත්වය මුහුදු සුළං විසින් අඩාල කරවයි. අඩි 6,000 ක් දක්වා උසට විහිදෙන ශිඛර සහිත කඳුරට වඩා ශීත දේශගුණයකින් යුක්ත වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු ජනගහනය මිලියන 19 (1999 දී) වන අතර මේ ජනගහනය 74 % වූ සිංහල ජාතිකයන්ගෙන්ද, 12.6% වූ ශ්‍රී ලාංකික ද්‍රවිඩ ජාතිකයන්ගෙන්ද, 5.6% වූ ඉන්දියානු ද්‍රවිඩ ජාතිකයන්ගෙන්ද, 7.1% වූ මුස්ලිම් ජාතිකයන්ගෙන්ද ප්‍රධාන වශයෙන් සමන්විත වන අතර ඉතිරි ජන කොටස් බර්ගර්, මැලේ සහ අනෙක් ජාතීන්ට අයත් වේ. ශ්‍රී ලාංකික ජනගහනයේ අනෙක් ප්‍රධාන ලක්ෂණය නම් එය බහු ආගමික වීමයි. ජනගහනයේ බෞද්ධ, හින්දු, ඉස්ලාමික සහ කතෝලික කොටස් පිළිවෙලින් 69.3%, 15.5%, 7.6% සහ 7.5% යන ප්‍රතිශතයන් ගනී. ශ්‍රී ලංකාවේ ජනගහනයේ සාමාජීය දර්ශක බොහොමයක් සංවර්ධනය සඳහා ඉතා ශුභදායි ලෙස පවතී. ජනතාවගේ සාක්ෂරතාවය 89.3% වැනි ඉහල මට්ටමක් (දකුණු ආසියාවේ ඉහලම) පෙන්වන අතර සෞඛ්‍ය පහසුකම් රටේ දුෂ්කරම ප්‍රදේශවලට පවා ව්‍යාප්තවීම හේතුවෙන් දළ මරණ අනුපාතය සහ ළදරු මරණ අනුපාතය පිළිවෙලින් 5.8 (දහසකට) සහ 17 (දහසකට) දක්වා පහළ වැටී ඇත. රටේ ජනතාව අවුරුදු 72 ක ආයුකාලයක් බුක්ති විඳින අතර මෙය බොහෝ ආසියානු රටවලට සාපේක්ෂව ඉතා ඉහල මට්ටමක් ලෙස සැලකිය හැකිය. 1999 දී ශ්‍රී ලංකාවේ දළ ජාතික නිෂ්පාදිතය රු. බිලියන 1,090 ද, වාර්ෂික ඒක පුද්ගල ආදායම ඇමෙරිකානු ඩොලර් 807 ( රු. 4,707.00) ද විය[1].

ශ්‍රී ලංකාවට කි.මී. 1,700 ක වෙරළ තීරයක් උරුමව ඇත. මින් කිමී. 1,150 ක්ම වැලි සහිත වෙරළ වන අතර මහද්වීපික තටාක ප්‍රදේශය වර්ග කිමි. 30,000 කින් පමණ යුතුවේ (ගැඹුර මීටර්120 දක්වා). 1976 දී විශේෂ ආර්ථික කලාපය ප්‍රකාශ කිරීමත් සමගම මුහුදේ වර්ග කි.මී. 230,000 ක පමණ ප්‍රදේශයක අයිතිය ශ්‍රී ලංකාවට හිමිවන ලදී.




රූප සටහන 1 විශේෂ ආර්ථික කලාපය - ශ්‍රී ලංකාව

## 1.2 ධීවර සම්පත්

### *1.2.1 කරදිය සම්පත්*

ශ්‍රී ලංකාවේ කරදිය සම්පත් අනු අංශ දෙකකට බෙදේ. එනම් වෙරළාසන්න, අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු සම්පත් වේ. වෙරළාසන්න ධීවර කටයුතු ලෙස හැඳින්වෙන්නේ වෙරළේ සිට කි.මී. 40 ක් දක්වා මුහුදු සීමාව තුල කෙරෙන ධීවර කටයුතු වේ. අතීතයේ කරන ලද සම්පත් අධ්‍යයනයන්ට අනුව මුහුදු ජල තීරයේ ජීවත්වන (සමුද්‍ර) මසුන් මෙ.ටො. 170,000 ක්ද මුහුදු පත්ල ආශ්‍රිතව වෙසෙන (උපනිතල) මසුන් මෙ.ටො. 80,000 ක්ද ඇතුළුව මෙ.ටො. 250,000 ක වාර්ෂික දරිත අස්වැන්නක් වෙරළාසන්න සම්පත් වලට ලබාදිය හැකිය. කෙසේ වුවද 1998 දී වෙරළාසන්න ධීවරයෙන් නෙලාගන්නා ලද මසුන් ප්‍රමානය මෙ.ටො. 166,700 ක් විය. අක්වෙරළ ධීවර කටයුතු කේන්ද්‍රගත වී ඇත්තේ වෙරළේ සිට කි.මී. 40 ක සහ කි.මී. 96 පිහිටි මුහුදු සීමාව තුලය. ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කටයුතු සිදුකරනුයේ වෙරළින් කිමී. 96 ට ඔබ්බෙන් පිහිටි සාගර ජලයේ වේ. මෙකී සම්පත් වල ප්‍රමාණය සම්බන්ධයෙන් හරියාකාර සංඛ්‍යාලේඛණ නොමැති

වුවත් නෙලා ගතහැකි අස්වැන්න සීමාව මෙ.ටො. 90,000[2] පමණ වන බවට අනුමාන කෙරේ. කෙසේ වුවද 1998 දී මෙම සම්පත් වලින් ලබාගත් අස්වැන්න මෙ.ටො. 63,500 ක් විය. මෑතකදී නාරා (NARA)[3] ආයතනයෙන් කළ අධ්‍යයන වල ප්‍රතිඵල වලට අනුව අක්වෙරල කරමල් දැල් භාවිතා කරන යාත්‍රා නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා සහනාධාර නැවැත්වීම නිර්දේශ කර ඇත. මෙම ධීවරය සිය උපරිම ආර්ථික ලාභ දැනටමත් ලබා තිබීම මීට හේතුවී තිබේ. තවද කරමල් දැල් වලින් අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණය වැඩිකිරීමේ හැකියාව තිබුනද මෙසේ සිදුකිරීමේදී යාත්‍රාවක් විසින් අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණයේ අඩුවීමක් සිදුවනු ඇතැයි තවදුරටත් මේ වාර්තාවේ සඳහන් වේ.

කරදිය ධීවර සම්පත් නෙලාගැනීමේ අනුපාතිකය හා සම්බන්ධව මෑතකදී කල සමහර අධ්‍යයනයන්ගෙන්[4] පෙනී ගොස් ඇත්තේ වෙරළාසන්න සම්පත් නෙලා ගැනීමේ මට්ටම දැනටමත් උපරිම දරිත අස්වැන්න අභිබවා ගොස් ඇති බවයි. ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ කල එවැනිම අධ්‍යයනයකින්[5] පෙන්නුම් කරන්නේ මාතර වෙරළාසන්න ධීවරය (වෙරළේ සිට කිමි. 15 දක්වා වූ මුහුදු සීමාවේ) ඉහත පරිදිම අධි සම්පත් භාවිතයක් පෙන්වා ඇති නමුත් ගාල්ල සහ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්ක වල වෙරළාසන්න ධීවරය භාවිතා කිරීම තවමත් උපරිම දරිත අස්වැන්නට වඩා අඩු මට්ටමක පවතින බවයි.

### *1.2.2 මිරිදිය සම්පත්*

ගංගා හෝ ඔය ආදි වශයෙන් හඳුන්වන බහුවාර්ෂික ගංගා 103 ක් ශ්‍රී ලංකාවට උරුමව ඇත. මින් ගංගා ද්‍රෝණි 23 ක්ම වර්ග කිමී. 500 කට වඩා විශාල වේ. හෙක්ටයාර 280,000 ක් පමණ වූ මිරිදිය ජල සම්පත් වලින් හෙක්ටයාර 160,000 ම වැව් සහ පොකුණු වන අතර ඉතිරිය (හෙක්ටයාර 120,000) කලපු සහ වගුරු බිම් වේ. සාමාන්‍යයෙන් වර්ෂය මුළුල්ලේම හෙක්ටයාර 70,000 ක පමණ මිරිදිය ජලාශ හා පොකුණු ලෙස ජලය රඳා තබා ගන්නා නමුත් සෘතුමය ජලාශ ලෙස සලකන තවත් හෙක්ටයාර 76,000 ක ප්‍රදේශයක වර්ෂය පුරාම ජලය රැඳී තිබීම සිදුනොවේ.

### *1.2.3 කිවුල්දිය සම්පත්*

මෙම සම්පත් වෙරළ තීරයේ කලපු සහ වගුරු ලෙස හෙක්ටයාර් 120,000 පමණ ප්‍රදේශයක විසිරී ඇත. මින් හෙක්ටයාර 80,000 ක්ම ගැඹුරු කලපු සහ මෝය වේ. ඉතිරිවා නොගැඹුරු කලපු, උදම් තැනිතලා, කඩොලාන වගුරු බිම් සහ ලවණ වගුරු බිම් වේ. ගැඹුරු කලපු හා මෝය ධීවර සහ ජලජීවී වගාව සඳහා ඉතා සුදුසු වේ. කිවුල් දිය වෙරළාසන්න ජලජීවී වගාව සඳහා මිරිදිය සහ කරදිය අතර ඇති මධ්‍යස්ථ ලවණ තත්වයකින් යුතු හෙක්ටයාර 6,000 ක

පමණ භූමි ප්‍රදේශයක් සුදුසු යයි ගණන් බලා තිබේ[6]. ශ්‍රී ලංකාවේ කිවුල්දිය සම්පත් ජෛව විවිධත්වයෙන්ද පොහොසත් වේ. මෙම අංශයේ ප්‍රධානම නිෂ්පාදනය වනුයේ ඉස්සන්ය.

## 1.3 මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය සහ මත්ස්‍ය පරිභෝජනය

### 1.3.1 මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය

1995 වසරේදී ලෝක ධීවර නිෂ්පාදනය මෙ.ටො. මිලියන 112.3 වූ අතර ඉන් මිලියන 21.6 ම මිරිදිය ධීවර කර්මාන්තයෙන් සැපයුනි. ලෝක ධීවර නිෂ්පාදනයට ශ්‍රී ලංකාවේ දායකත්වය 0.21% වැනි සුළු ප්‍රතිශතයකි.

දෙවන ලෝක යුද්ධයට පෙර ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර නිෂ්පාදනය සම්බන්ධ විශ්වාස කටයුතු සංඛ්‍යාත්මක දත්තයන් විරලය. ලබා ගත හැකි දත්තයන්ට අනුව 1950 වසරේදී නිෂ්පාදනය මෙ.ටො. 25,000 විය. දැනට (1998) කරදිය ධීවර අංශයේ මෙ.ටො. 230,200 සහ මිරිදිය ධීවර අංශයේ මෙ.ටො. 29,900 ක් ඇතුළුව ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය මො.ටො. 260,100 වේ. රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කරනු ලැබූ යාන්ත්‍රීකරණ සහ නවීකරණ වැඩ පිළිවෙලවල් තුලින් මේ වන විට නිෂ්පාදනයේ ලබා ඇති වැඩිවීම 1950 තිබූ නිෂ්පාදන මට්ටම මෙන් 10 ගුණයකි (1 වගුව බලන්න)

### *1.3.2 ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනය*

සංඛ්‍යාලේඛණ වලට අනුව 1958 වසරේදී ශ්‍රී ලංකාවේ ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනය වර්ෂයකට කි.ග්‍රෑ. 15.56 විය. පුදුමයකට මෙන් සියළුම නවීකරණ වැඩ පිළිවෙලවල් යටතේ වුවද ඒක පුද්ගල පරිභෝජනය මෙම මට්ටම අභිබවා ගියේ 1996 වසරේදීය. කි.ග්‍රෑ. 16.9 වූ වර්තාමාන (1998) ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනයෙන් කි.ග්‍රෑ. 13.16 ම සපයන්නේ දේශීය නිෂ්පාදනය තුලින් වන අතර ධීවර ආනයන විසින් කි.ග්‍රෑ. 3.76 සපයයි (2 වගුව බලන්න).

ශ්‍රී ලංකාවේ වෛද්‍ය පර්යේෂණ ආයතනයේ (MRI) නිර්දේශයන්ට අනුව ප්‍රමාණවත් පෝෂන මට්ටමක් ලබා දීම සඳහා ඒක පුද්ගල වාර්ෂික මත්ස්‍ය පරිභෝජනය කි.ග්‍රෑ. 21 වියයුතු නමුදු වර්තමාන පරිභෝජන මට්ටම මීට බොහෝ පහලින් පවතී. දෛනික ඒක පුද්ගල ප්‍රෝටීන සුලභතාවය වන ග්‍රෑ. 53.8 කින් ග්‍රෑ. 9.76 ම මාළු වලින් සැපයෙන අතර මෙය මුළු ප්‍රෝටීන් සුලභතාවයෙන් 18% කි. සත්ත්ව ප්‍රෝටීන වල ප්‍රධාන ප්‍රභවය මසුන් වන අතර අනෙක් සියළුම සත්ත්ව ප්‍රෝටීන් වර්ග මුළු දෛනික ඒක පුද්ගල ප්‍රෝටීන් සුලභතාවයට කරන දායකත්වය ග්‍රෑ. 6.56 පමණි[7].

## වගුව 1. ශ්‍රී ලංකාවේ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය 1950-1998

| වර්ෂය | කරදිය :මෙ.ටො. | මිරිදිය :මෙ.ටො. | මුළු :මෙ.ටො. |
|---|---|---|---|
| 1952 | 25,124 | - | 25,124 |
| 1953 | 24,361 | - | 24,361 |
| 1954 | 28,333 | - | 28,333 |
| 1955 | 30,103 | - | 30,103 |
| 1956 | 38,880 | - | 38,880 |
| 1957 | 37,205 | - | 37,205 |
| 1958 | 39,600 | - | 39,600 |
| 1959 | 44,392 | - | 44,392 |
| 1960 | 48,743 | 3,404 | 52,147 |
| 1961 | 55,847 | 3,404 | 59,251 |
| 1962 | 77,005 | 3,922 | 80,927 |
| 1963 | 83,707 | 4,439 | 88,146 |
| 1964 | 88,223 | 5,537 | 93,760 |
| 1965 | 85,346 | 7,578 | 92,924 |
| 1966 | 90,479 | 9,334 | 99,813 |
| 1967 | 107,140 | 10,059 | 117,199 |
| 1968 | 127,060 | 8,723 | 135,783 |
| 1969 | 123,048 | 8,202 | 131,250 |
| 1970 | 89,845 | 8,296 | 98,141 |
| 1971 | 77,065 | 8,164 | 85,229 |
| 1972 | 93,274 | 8,438 | 101,712 |
| 1973 | 93,697 | 7,005 | 100,702 |
| 1974 | 103,035 | 7,660 | 110,695 |
| 1975 | 115,833 | 13,307 | 129,140 |
| 1976 | 123,348 | 12,540 | 135,888 |
| 1977 | 125,698 | 13,068 | 138,766 |
| 1978 | 139,841 | 16,738 | 156,579 |
| 1979 | 150,950 | 17,425 | 168,375 |
| 1980 | 167,412 | 20,266 | 187,678 |
| 1981 | 177,253 | 29,590 | 206,843 |
| 1982 | 183,665 | 33,323 | 216,988 |
| 1983 | 184,738 | 36,068 | 220,806 |
| 1984 | 137,469 | 31,882 | 169,351 |
| 1985 | 142,666 | 32,743 | 175,409 |
| 1986 | 147,666 | 35,390 | 183,056 |
| 1987 | 153,537 | 36,465 | 190,002 |
| 1988 | 159,524 | 38,012 | 197,536 |
| 1989 | 165,566 | 39,721 | 205,287 |
| 1990 | 145,798 | 17,866 | 163,664 |
| 1991 | 174,231 | 23,832 | 198,063 |
| 1992 | 185,168 | 21,000 | 206,168 |
| 1993 | 202,900 | 18,000 | 220,900 |
| 1994 | 212,000 | 12,000 | 224,000 |
| 1995 | 217,500 | 20,000 | 237,500 |
| 1996 | 206,300 | 22,250 | 228,550 |
| 1997 | 214,750 | 27,250 | 242,000 |
| 1998 | 230,200 | 29,900 | 260,100 |

මූලාශ්‍රයන්: Goonewardena T. P. (1980), 'A survey of some of Sri Lanka's state-aided development programmes in the fisheries sector, Marga Institute Doc. SEM/100/80, Colombo; Ministry of Fisheries, Fisheries Administration report 1986: Amarasinghe O., 1988 (The impact of Market Penetration, Technological Change and State Intervention on Production Relations in Maritime Fishing Comunities in Southern Sri Lanka, Unpublished Ph.D. Thesis, FUNDP, Namur, Belgium); NARA 1998, 1999 (Fisheries Year Books).

වගුව 2. ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනය (1958, 1965 සහ 1972-1998)

| වර්ෂය | මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය :මෙ.ටො.000* | මුළු මත්ස්‍ය සැපයුම :මෙ.ටො.000* | ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනය :වර්ෂයකට (කි ග්‍රෑ) |
|---|---|---|---|
| 1958 | 40 | 143 | 15.66 |
| 1965 | 93 | 163 | 14.91 |
| 1972 | 102 | 185 | 14.51 |
| 1973 | 101 | 146 | 11.16 |
| 1974 | 111 | 146 | 10.91 |
| 1975 | 129 | 158 | 11.84 |
| 1976 | 136 | 149 | 10.70 |
| 1977 | 139 | 145 | 10.00 |
| 1978 | 157 | 163 | 11.40 |
| 1979 | 168 | 181 | 13.00 |
| 1980 | 188 | 208 | 14.80 |
| 1981 | 207 | 211 | 14.30 |
| 1982 | 217 | 234 | 14.60 |
| 1983 | 221 | 235 | 21.34 |
| 1984 | 169 | 210 | 13.46 |
| 1985 | 175 | 222 | 14.02 |
| 1986 | 183 | 212 | 13.51 |
| 1987 | 190 | 226 | 13.81 |
| 1988 | 198 | 232 | 14.00 |
| 1989 | 205 | 244 | 14.52 |
| 1990 | 177 | 212 | 12.48 |
| 1991 | 198 | 243 | 14.10 |
| 1992 | 206 | 257 | 14.78 |
| 1993 | 221 | 268 | 15.21 |
| 1994 | 224 | 279 | 15.61 |
| 1995 | 238 | 299 | 16.70 |
| 1996 | 229 | 288 | 15.60 |
| 1997 | 242 | 310 | 16.60 |
| 1998 | 260 | 319 | 16.90 |

1 මුළු කරදිය සහ මිරිදිය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය
2 දේශීය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය + ආනයන - අපනයන
මූලාශ්‍රයන් Central Bank of Sri Lanka, Annual Reports, 1991, 1990, 1995;
Department of Census and Statistics, Statistical Handbook, 1980, 1990, 1995; Soysa 1981;
Ministry of Fisheries, National Fisheries Development Plan, 1995-2000, Colombo;
Sri Lanka Customs (information quoted in Annual Report 1995 of Central Bank, 1995).

## 1.4 ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය තුල ධීවර අංශයේ වැදගත්කම

### *1.4.1 මත්ස්‍ය අපනයන සහ ආනයන*

මෑතක් වන තුරුම ශ්‍රී ලංකාවේ මත්ස්‍ය අපනයන වූයේ දේශීයව පරිභෝජනය නොකරනු ලැබූ මසුන්ය. 1993 - 1998 කාලය තුලදී මත්ස්‍ය ආනයන ප්‍රමාණය දෙගුණයකින් පමණ වැඩිවිය. ශ්‍රී ලංකාවේ වර්තමාන මත්ස්‍ය අපනයන ප්‍රධාන වශයෙන් සමන්විත වී ඇත්තේ සුරතල් මසුන්, අළුත් සහ ශීත කල මසුන් (කෙලවල්ලා වැනි), පොකිරිස්සන්, ඉස්සන් සහ කකුළුවන් යනාදියෙන් වේ. ධීවර අංශයේ අපනයන ආදායමෙන් 75% ම ලබාදෙන්නේ ඉස්සන්, පොකිරිස්සන් සහ කකුළුවන්ය.

වගුව 3. මත්ස්‍ය හා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන අපනයන සහ මුළු අපනයන
1985-1998

| වර්ෂය | මුළු අපනයන රුපියල් මිලියන | මත්ස්‍ය අපනයන රුපියල් මිලියන | මත්ස්‍ය අපනයන මුළු අපනයනයන්හි ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් |
|---|---|---|---|
| 1985 | 36,207 | 453.11 | 1.25 |
| 1986 | 34,072 | 608.48 | 1.80 |
| 1987 | 41,133 | 575.93 | 1.40 |
| 1988 | 46,928 | 824.41 | 1.76 |
| 1989 | 56,175 | 1,137.19 | 2.02 |
| 1990 | 79,481 | 883.00 | 1.05 |
| 1991 | 84,378 | 766.80 | 1.01 |
| 1992 | 110,052 | 1,480.62 | 1.20 |
| 1993 | 138,175 | 2,142.00 | 1.55 |
| 1994 | 158,554 | 3,175.92 | 1.90 |
| 1995 | 195,116 | 3,771.89 | 1.93 |
| 1996 | 226,801 | 4,297.18 | 1.89 |
| 1997 | 274,193 | 4,409.69 | 1.60 |
| 1998 | 310,398 | 6,750.53 | 2.17 |

මූලාශ්‍රයන් : Sri LankaCustoms (op.cit.), Sri Lanka;
Central Bank of Sri Lanka-Economic & Social Statistics of Sri Lanka 1993-95;
Central Bank of Sri Lanka-annual report-1987-1995 and Review of the Economy-1985;
Ministry of Fisheries, Fisheries Administration Report 1994; NARA 1999 (op.cit.)

1998 වසරේදී අපනයනය කරන ලද මත්ස්‍ය හා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයන්හි මුළු වටිනාකම රුපියල් මිලියන 6,750 වූ අතර මෙය රටේ මුළු අපනයන ආදායම මෙන් 2.17% කි (3 වගුව බලන්න).

මත්ස්‍ය ආනයන ද 1980 දශකයේ මුල් භාගයේ සිට වැඩිවීමක් පෙන්නුම් කර ඇත. මෑතකදී රටේ උතුරු හා නැගෙනහිර පලාත්වල සිදුවූ සිවිල් කෝලාහල නිසා පහල වැටුනු දේශීය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය හේතුවෙන් පරිභෝජනයට ඇතිකල අහිතකර බලපෑම මැඩලනු වස් මත්ස්‍ය ආනයන තවදුරටත් වැඩිකරන ලදී. කෙසේ වුවද රටේ මුළු ආනයන පිරිවැයෙන් මත්ස්‍ය ආනයන සඳහා වැයවන්නේ 1.17% කි. වර්තමානයේ (1998) ශ්‍රී ලංකාව විසින් මත්ස්‍ය සහ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදන (ප්‍රධාන වශයෙන් කරවල සහ ටින් මාළු) මෙ.ටො. 71,905 ක් ආනයනය කරන අතර එහි මුළු වටිනාකම රුපියල් මිලියන 4,064 කි (4 වගුව බලන්න).

වගුව 4. මත්ස්‍ය ආනයන සහ මුළු ආනයන (1983-1998 )

| වර්ෂය | මුළු ආනයන රුපියල් මිලියන | මත්ස්‍ය ආනයන රුපියල් මිලියන | මත්ස්‍ය ආනයන මුළු ආනයනයන්හි ප්‍රතිශතයක් වශයෙන් |
|---|---|---|---|
| 1983 | 45,558 | 351 | 0.77 |
| 1984 | 47,541 | 623 | 1.31 |
| 1985 | 54,049 | 754 | 1.4 |
| 1986 | 54,559 | 838 | 1.54 |
| 1987 | 60,528 | 953 | 1.57 |
| 1988 | 71,030 | 1,136 | 1.60 |
| 1989 | 80,225 | 1,320 | 1.64 |
| 1990 | 107,729 | 1,739 | 1.61 |
| 1991 | 126,643 | 2,090 | 1.65 |
| 1992 | 153,555 | 2,447 | 1.59 |
| 1993 | 193,550 | 2,456 | 1.27 |
| 1994 | 235,576 | 2,956 | 1.25 |
| 1995 | 244,323 | 3,369 | 1.38 |
| 1996 | 277,897 | 3,686 | 1.22 |
| 1997 | 330,732 | 3,678 | 1.11 |
| 1998 | 369,014 | 4,064 | 1.17 |

මූලාශ්‍රයන්: Sri Lanka Customs (op.cit.); Central Bank of Sri Lanka, Annual Reports, 1995 & 1998; NARA 1999 (op.cit.).

### *1.4.2 දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයට ධීවර අංශයේ දායකත්වය*

යම් අංශයක් විසින් රටක දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයට කරන දායකත්වයේ ප්‍රමාණය එම අංශයේ ආර්ථික වැදගත්කම විදහා දක්වයි. 1996 දී ධීවර අංශය විසින් එකතු කරන ලද වටිනාකම රුපියල් මිලියන 23,661 වන අතර එය රටේ දළ ජාතික නිෂ්පාදිතයේ වටිනාකමින් 2.63% වේ. කෙසේ වුවද කි.මී. 1,700 වූ වෙරළ තීරයක් සහ විශාල ධීවර සම්පත් ප්‍රමානයක් උරුම වූ ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටක් සඳහා මෙය ඉතා සුළු දායකත්වයකි.

## 1.5 ධීවර සේවකයින් : ඔවුන්ගේ සංස්කෘතික, සාමාජීය සහ ආර්ථික පරිසරය

### *1.5.1 ධීවර ගම්මාන ජනගහණය සහ සේවා නියුක්තිය*

කරදිය ධීවර අංශයේ ධීවර ගම්මාන 1,050 දක්නට ලැබෙන අතර මිරිදිය අංශයේ එම සංඛ්‍යාව 1,289 වේ (5 වගුව බලන්න). මින් පෙනෙන්නේ ධීවර අංශයේ ඇති මුළු ධීවර

ගම්මාන සංඛ්‍යාව 2,339 වන බවය. කරදිය ධීවර ගම්මාන වල පවුල් 87,808 ද මිරිදිය ධීවර ගම්මාන වල පවුල් 11,920 ද සහිතව රටපුරා විසිරී ඇති ධීවර ගම්මාන වල ජීවත් වන මුළු ධීවර පවුල් සංඛ්‍යාව 99,728 කි. ධීවර අංශයේ මුළු සේවා නියුක්තියෙන් 85% ම සපයන්නේ කරදිය අංශයයි. ධීවර අංශයේ මුළු ක්‍රියාකාරී ධීවර සේවකයින් සංඛ්‍යාව 11,335 වන අතර ඉන් 98,404 ක්ම සිටින්නේ කරදිය අංශයේය. මිරිදිය අංශයේවූ ක්‍රියාකාරී ධීවර සේවකයින් සංඛ්‍යාව 12,891 කි. මීට අමතරව, තවත් පුද්ගලයින් 22,000 (කරදිය අංශයේ 16,000 ක් සහ මිරදිය අංශයේ 6,000) ධීවර අලෙවිය සහ යෙදවුම් සැපයීම වැනි වෙනත් සේවාවල වක්‍ර ලෙස යෙදී සිටී.

නොයෙක් ධීවර කටයුතු වල යෙදී සිටින ධීවර සේවක සංඛ්‍යාව සම්බන්ධ දත්තයන් නොමැත. එහෙත් ඉතා දල තක්සේරු තුලින් දක්වන අන්දමට[8] ධීවර සේවක ජනගහණය තුල ධීවර යාත්‍රා හිමියන් 10% ද ධීවර ශ්‍රමිකයන් (ගැනියන්) 30% ද වෙළෙන්ඳන් 5% ද සකසන්නන් 1% ද ස්ත්‍රීන් සහ ළමුන් 49% ක් ද සිටී. 1994 වසරේදී තම ප්‍රධාන ආදායම් ප්‍රභවය ලෙස ධීවර අංශයෙන් යැපුනු මුළු සංඛ්‍යාව 520,238 වූ අතර මින් 461,738 කරදිය අංශයේද 58,500 ක් මිරිදිය අංශයේද විය[9]. කෙසේ වුවද ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය සඳහන් කරන ආකාරයට ධීවර අංශය හා සම්බන්ධ මුළු ජනගහණය මිලියනයක් පමණ වේ[10].

වගුව 5. ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර ගම්මාන සහ ධීවර ජනගහණය 1995

| | කරදිය අංශය | මිරිදිය අංශය | සියලු ධීවර අංශයන්හි |
|---|---|---|---|
| ධීවර ජනගහණය | 461,738 | 58,500 | 520,238 |
| ක්‍රියාකාරී ධීවර ජනගහණය | 98,444 | 12,891 | 111,335 |
| වක්‍රව සේවා නියුක්ත සංඛ්‍යාව | 16,000 | 6,000 | 22,000 |
| ධීවර පවුල් සංඛ්‍යාව | 87,808 | 11,920 | 99,728 |
| ධීවර ගම්මාන සංඛ්‍යාව | 1,050 | 1,289 | 2,339 |

මූලාශ්‍රයන්: Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development-Administration reports; 1989,1990 & 1995;
NARA 1998 (Fisheries Year Book)

### *1.5.2 ඉතිහාසය සමාජය සහ සංස්කෘතිය*

බහුවාර්ගික සහ බහු ආගමික සමාජයක් වන වන ශ්‍රී ලංකාවේ එක් එක් ජනවාර්ගික කොටස් හෝ ජාතීන් ප්‍රධාන වශයෙන් එක් ආගමක් නියෝජනය කරයි. සිංහල ජනතාවගෙන් වැඩි කොටස බෞද්ධයන්ද ද්‍රවිඩ ජාතිකයන්ගෙන් වැඩි කොටස හින්දු ආගමිකයන්ද මුවර් සහ මැලේ ජාතිකයන් මුස්ලිම්වරුන්ද වේ. අහිංසාවාදයට මුල් තැන දෙන බෞද්ධ සිරිත් විරිත් සතුන් මැරීම පිළිකුල් කරන හෙයින් මසුන් මැරීම ඉතා අඩු සමාජ තත්වයක් ගෙන එන්නාවූ වෘත්තියක් බවට පත්ව ඇත. ධීවර අංශයේ නියැලී සිටින්නන්ගේ කුල ලක්ෂණද සොයා බැලීම මෙහිලා වැදගත්ය. සිංහලයන් අතරින් කරාව කුලයට අයත් ජන කොට්ඨාශය තුල ප්‍රධාන රැකියාවක් ලෙස ධීවර කර්මාන්තය සැලකිය හැකි අතර ද්‍රවිඩයන් අතරින් ධීවර කර්මාන්තයේ වැඩිපුරම නියැලී සිටින්නේ කර්යාර් කුලයට අයත් ජන පිරිස්ය. සම්ප්‍රදායිකව ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර කර්මාන්තය කරාව කුලයට අයත් පුද්ගලයින් අතර රැඳී තිබූ වෘත්තියකි. මහා භාරතයේ සඳහන් වන පාණ්ඩව සහ කුරු රටේ කෞරව වංශිකයින් අතර පැවති යුද්ධයෙන් විතැන්ව ලංකාවට පළා ආ කුරු දේශිකයන්ගෙන් පැවතගෙන ආ ජන කොටසක් ලෙස කරාව කුලය සැලකේ[11].

ශ්‍රී ලංකාවේ වෙරළ තීරය දිගේ පීත්ත පටි ආකාර ජනපද ලෙස බොහෝ ධීවර ගම්මාන දිස් වේ. සම්ප්‍රදායික ධීවර ගම්මානයක්, එකිනෙකට යාබදව පිහිට මැටි බිත්ති සහ පොල් අතු සෙවිලි කල කුඩා නිවාස සමූහයක් සහ වත්කම් සහිත ධීවරයන් සතු අතරින් පතර පිහිටි සිමෙන්තියෙන් තැනූ නිවාස ස්වල්ප සංඛ්‍යාවකින් සමන්විත වන අතර මෙම ගම්මාන වල ප්‍රධානතම ලක්ෂනය වන්නේ ඒවායේ වූ ගම්මාන අනන්‍යතාවයය (village identity). නිෂ්පාදන කාර්‍යයන් සම්බන්ධයෙන් එක් ගමක් අනිත් ගමින් වෙන්ව පවතින අතර එම ගම්වාසීන් සහ අභ්‍යන්තර කෘෂිකාර්මික ගම්මාන වල ජීවත් වන ගම්වාසීන් අතර පවතින්නේ ඉතා අඩු සම්බන්ධතාවයකි. මින් ගම්‍ය වන්නේ සමාජීය සම්බන්ධතා ගම තුලට පමණක් බොහෝ විට සීමාවන බව විනා බාහිර පුද්ගලයන් හා එදිරිවාදීව ක්‍රියා කරන බව නොවේ. මෙය විවාහ වලදී පවා සත්‍ය වේ. විවාහ ගිවිස ගන්නා පුද්ගලයින් බොහෝ දුරට එකම ගම්වාසීන් වේ. ධීවර සේවකයින් සාමාන්‍යයෙන් අධික ලෙස වැය කරන්නන් (spendthrift) ලෙස සැලකේ. ස්වකීය රැකියාවේ ඇති අවදානම සහ අඩමානයන්ද, තම ආදායම් අධික දෛනික විචලතාවන්ට පාත්‍රවීමද, දෛනිකව තීරණ ගැනීමේ අවශ්‍යතාවයද යන කරුණු සියල්ල හේතුකොට ගෙන දිගුකාලීන සැලසුම් සහ ඉතිරි කිරීම් වෙත ධීවර සේවකයා දක්වන අවධානය ඉතා අඩුය. තමන් අල්ලන මසුන් ප්‍රමානය හා සම්බන්ධ දැඩි අවිනිශ්චිතතාවය හේතු කොට ගෙන ධීවර සේවකයන් බොහෝ විට සූදුවටද පෙළඹීම මේ ධීවර සමාජ තුල දක්නට ලැබෙන තවත් ලක්ෂණයකි.

### *1.5.3 කාන්තාවන්ගේ සහ ළමුන්ගේ කාර්යභාරය*

ධීවර අංශය තුල කාන්තාවන්ගේ කාර්ය භාරය ඔවුන්ගේ ජන වර්ගය සහ අගම අනුව වෙනස් වේ. ශ්‍රී ලංකාවේ බටහිර වෙරලේ කතෝලික ධීවර ප්‍රජාවන්හි කාන්තාවෝ මසුන් අලෙවිය සහ වෙරලේ කෙරෙන නොයෙක් කටයුතු සම්බන්ධනේ සක්‍රිය මෙහෙයක් ඉටු කරයි. ඔවුන් ක්‍රියාකාරී ධීවර කටයුතු වල සහ දැල් සකස්කිරීම වැනි කටයුතු වල යෙදී සිටිනු බොහෝවිට දක්නට ලැබේ. එහෙත් දකුණු වෙරලබඩ තීරයේ වෙසෙන වැඩි ලෙස බෞද්ධ වූ ධීවර ප්‍රජාවන්හි කාන්තාවන් වෙරලෙහි ගැවසීම පවා සමාජය පිළිකුල් කරනු ලබන අතර එම නිසා ධීවර අංශය තුල කාන්තාවන්ගේ සක්‍රිය දායකත්වයක් නැති තරම් වේ. එසේ වුවද දකුණේ ධීවර කාන්තාව ලනු ඇඹරීම (දෙවුන්දර සිට රුකව දක්වා) ගඩොල් කැපීම (කිරින්ද තිස්සමහාරාම මැඩිල්ල මාරකොල්ලිය ආදි ගම්වල) කෘෂිකර්මය (කහමෝදර, රුකව, කිරින්ද, හම්බන්තොට) සහ සත්ව පාලන කටයුතු (කිරින්ද සහ හම්බන්තොට) වල නිරත වෙමින් තම පවුලේ නඩත්තුව සඳහා අතිරේක ආදායම් ප්‍රවාහයක් ලබාදේ.

ධීවර අංශයේ සංවර්ධනය සමගම ඔවුන් වඩා වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරන බව ධීවර කාන්තාවන් පවසයි. ධීවර පවුල් වල පෞද්ගලික ඉතිරි කිරීම් අනුපාතිකය ඉහල යාමක් දක්නට ලැබීම[12] ධීවර කාන්තාව මූල්‍ය කලමනාකරණය වෙත ක්‍රමයෙන් වැඩි නැඹුරුවීමක් පෙන්නුම් කිරීම හා සම්බන්ධ බව පෙනීයයි. තවද ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තය පුළුල් වීමත් සමගම හඳුන්වා දුන් සුපිරි තාක්ෂනය විසින් ධීවර කාන්තාව මත ඉතා විශාල වගකීම් සම්භාරයක් පවරා ඇත. ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කටයුතු වලදී ධීවර ගමනක් සඳහා මාස 1 -1 1/2 පමණ ගත වන අතර තම ස්වාමියා නිවසින් බැහැරව සිටින මෙම කාලය තුල දරුවන් පෝෂනය කිරීම, අධ්‍යාපනය ලබා දීම, ආරක්ෂාව ලබා දීම, පවුල් කලමනාකරණය වැනි කාර්‍යයන් සියල්ල ධීවර කාන්තාවට තනියම සිදුකිරීමට වනවා පමණක් නොව විවිධ ආකාරයේ ගැටලු වලට මුහුන දීම, ඒවා නිරාකරණය කිරීම සහ සමාජීය වගකීම් ඉටුකිරීම වැනි දෑ පවා සිදුකිරීමට ඇයට සිදුවේ. සුපිරි තාක්ෂනයේ නියුක්ත ධීවර සේවකයින් ගොඩබිම ගත කරන කාලය ඉතා කෙටිවන හෙයින් තම ප්‍රජාව තුල නෑයන් මිත්‍රයින්, වෙනත් පුද්ගලයින් හා සමූහ අතර සමාජීය සම්බන්ධතා පවත්වා ගෙන යාමද තමන්ගේ මෙහෙයක්ව ඇති බව ධීවර කාන්තාව පවසයි. සිය ස්වාමි පුරුෂයින් දිගුකාලීන ධීවර ගමන් වල නිරත වන කල්හි තරුණ ධීවර කාන්තාවන් වෙනත් පුද්ගලයින් සමග අයතා සම්බන්ධතා පවත්වා ගෙන යාමේ සිද්ධීන්ද ධීවර ගම්මාන වලින් වාර්තා වේ.

යාන්ත්‍රික ධීවර අංශය තුලවූ නොයෙක් උපකාරක සේවා සැපයීමේ කටයුතු වලදී ළමුන් යම්තාක් දුරට දායක වන බව පෙනීයයි. බොහෝ ධීවර සේවකයක් තම දරුවන් ධීවර අංශය

තුල සේවය කිරීම අනුමත නොකරන අතර ඒ සඳහා කිසිඳු අනුබලයක් විශේෂයෙන් ලබා නොදේ. එහෙත් පාසැල් හැර ගිය ලමුන්ගෙන් සෑහෙන කොටසක් ඉතා සුළු පරිමාණයෙන් මසුන් අලෙවිය, දැල් වලින් මසුන් මුදා හැරීම, යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලට ඉන්ධන සැපයීම, ජලය සැපයීම සහ වෙනත් භාණ්ඩ සැපයීම වැනි කාර්යයන් වල නිරතව සිටී. සමහර ලමුන් බහුදින යාත්‍රා නැංගූරම් ලා සිටින අවස්ථා වල ඒවායේ භාරකරුවන් ලෙසද කටයුතු කරයි. සුරතල් මසුන් ඇල්ලීමද තරුණ කොටස් අතර ජනප්‍රිය වෙමින් පවතින කාර්යයකි. මුහුදු තීරය තුල සංචාරක කර්මාන්තය ව්‍යාප්ත වීමත් සමගම බොහෝ ලමුන් මෙම කර්මාන්තය තුල මග පෙන්වන්නන් (guides) ලෙස සහ විසිතුරු භාණ්ඩ අලෙවි කරන්නන් (කොරල් බෙලිකටු ආදිය) ලෙස සේවය කරයි. ලමුන් ලිංගික අපචාරයන්ට නැඹුරු වීමද සංචාරක කර්මාන්තය පුළුල්ව දක්නට ඇති වෙරළබඩ ප්‍රදේශ වලින් වාර්තාවේ.

ධීවර අංශය තුල වූ සීමිත සේවා අවස්ථාව සහ ධීවර කටයුතු සඳහා වූ ඉතා පහල සමාජ තත්වය හේතුවෙන් වඩා උගත් ධීවර සේවකයින් සිය දරුවන් ධීවර අංශයෙන් පරිබාහිරවූ අංශයන්හි රැකියා සඳහා යොමු කිරීමට දැඩි උත්සාහයක් ගන්නා බවද පැහැදිලිව පෙනේ.

## 1.6 ධීවර ආදායම් සහ ජීවන මට්ටම්

ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 1958 - 1959 දී ධීවර පවුල් වල සමාජ - ආර්ථික තත්වයන් සම්බන්ධයෙන් කරන ලද සමීක්ෂණයේදී ධීවර පවුලක සාමාන්‍ය දළ මාසික ආදායම මසුන් බහුලවූ වාරය තුලදී රු. 210.79 සහ වාරකනේදී රු. 127.77 බව පෙන්වා දෙන ලදි. මාස 6 ක, මසුන් බහුලව සිටින වාරයේදී (fishing season) (එම වාරයේදී වාර්තා වූ පරිදි) සාමාජික සංඛ්‍යාව 6 ක් වූ පවුලක ඒක පුද්ගල ආදායම රු. 338.60 ක් විය. මෙය, මෙම කාලය තුලදී ශ්‍රී ලාංකිකයෙකු උපයූ සාමාන්‍ය වාර්ෂික ඒක පුද්ගල ආදායමෙන් (1960 දී රු. 636.00) අඩක් පමණ වුනි. මේ නිසා ශ්‍රී ලාංකික ජනගහණය තුල වූ ඉතා දිළිඳු කොටසක් ලෙස ධීවර ප්‍රජාව සැලකුණි.

ධීවර අංශය නවීකරණය කිරීම ධීවර ආදායම කාලීනව විචලතාවයන්ට ලක්වීම අඩුකිරීමට හේතුවූ අතර, එය ධීවර සේවකයන්ගේ ආදායම ඉහල නැංවීමටද හේතුවිය. ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශවල සිදුකරනු ලැබූ අධ්‍යයනයන්ට අනුව[13] MDOC, ODOC, FRP, MTC සහ NMTC යාත්‍රාවල සේවය කරන ලද ධීවර සේවකයන් විසින් 1995 වසරේදී උපයන ලද සාමාන්‍ය මාසික ආදායම පිළිවෙලින් රු. 8,654, 4,741, 4,692, 3,919 සහ 2,964 විය. ධීවර කටයුතු සඳහා සෘජුව සහභාගී නොවූ යාත්‍රා හිමියන් විසින් උපයන ලද ආදායම පිළිවෙලින් 12,511, 10,238, 6,120 5,709 සහ 422 විය (6 වගුව බලන්න).

කෙසේවුවද නාරා ආයතනය (1997)[14] වාර්තා කල අන්දමට බහුදින යාත්‍රා හිමියන් ලැබූ ආදායම රු. 20,183 - 28,827 කි. එහි වාර්තා කරන ලද අනෙක් ආදායම් උක්ත අධ්‍යයනයේ වාර්තා කල ආදායම් හා සසඳන කල එතරම් වෙනසක් නොපෙන්වයි. එකම තාක්ෂණ ක්‍රමයක් තුල වුවද ධීවර සේවකයා ලබන ආදායම විශාල පරාසයක් පෙන්වයි. උදාහරණයක් ලෙස දකුණේ බහුදින ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදී සිටින ධීවර සේවකයෙකු ලබන මාසික ආදායම රු. 1,150 - 25,000 දක්වා වෙනස් වන අතර ඊට හේතු සාධක වශයෙන් යාත්‍රා වල වයස, වර්ගය, ගුණාත්මය සහ ආම්පන්න වල වර්ග සහ ප්‍රමාණය, ධීවර සේවකයන්ගේ නිපුණත්වය යනාදී කරුණු දැක්විය හැකිය. තවද මුහුදු යන යාත්‍රා අයිතිකරුවන් ලබන ආදායම මුහුදු නොයන යාත්‍රා හිමියන් ලබන ආදායමට වඩා වැඩි බව පැහැදිලිව පෙනේ. යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වල නිරත ධීවරයන් ලබන ආදායම රටේ වෙනත් සංවිධානාත්මක නොවූ අංශයන්හි (කෘෂිකාර්මික සහ ගොඩනැගිලි අංශය යනාදියේ) නිරතවූ සේවකයන් ලබන ආදායමට වඩා ඉහල බව ඔවුන්ගේ ආදායම් සංසන්දනය කිරීමේදී පෙනීයයි[15].

උක්ත අධ්‍යයනයේදී විවිධ තාක්ෂණික ක්‍රම භාවිතා කරන ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ ජීවන තත්වයන් සංසන්දනය කරන ලද අතර එම ජීවන තත්වයන් රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියෙකුගේ ජීවන තත්වය සමග ද සංසන්දනය කරන ලදි. මේ සංසන්දනය සඳහා වත්කම් වල තොග දර්ශක ලෙස ධීවර හිමියන්ගේ නිවාස වල ආකාරය, ගෘහ භාණ්ඩ වල ගුණාත්මය, ජලය විදුලිය සහ වැසිකිලි පහසුකම් වල සුලභතාවය, වැනි දෑ උපයෝගී කර ගන්නා ලදි. මෙම සංසන්දනයේ දී පැහැදිලිව පෙනීගිය කරුණක් වූයේ ධීවර යාත්‍රා වල යාන්ත්‍රීකරණයේ තීව්‍රතාවත් සමගම යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාස වල ගුණාත්මය ද නොයෙක් පහසුකම් වල සුලභතාවය ද වැඩිවන බවයි. සියළුම යාත්‍රා හිමියන් ගත් කල මැටි ගැසූ බිත්ති සහිත පොල් අතු සෙවිලි කල නිවෙස් වල ජීවත්වූයේ 2% පමණ සුළු පිරිසකි (7.1 සහ 7.2 වගු බලන්න). රටේ සාමාන්‍ය ජනතාවගෙන් 17% ක්ම මෙවැනි නිවෙස්වල ජීවත් වීමෙන් පෙනෙනුයේ ධීවර යාත්‍රා හිමියන් රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියාට වඩා ගුණාත්මයෙන් ඉහල නිවෙස් වල ජීවත්වන බවය. නල ජල පහසුකම් ද වැඩිපුරම භුක්ති විඳිනුයේ නවීන යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හිමි ධීවර සේවකයින්ය. පසුව කියැවුනු යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාස වලින් හරි අඩකම වාගේ මෙම පහසුකම් දක්නට ලැබුනත් නල ජල පහසුකම් ඇත්තේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාස වලින් 13% ක වැනි සුළු සංඛ්‍යාවක පමණි (8 වගුව බලන්න). විදුලි පහසුකම් සැලකූවිට පෙනීයන්නේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන්ගෙන් 59% සහ බහුදින යාත්‍රාහිමියන්ගෙන් 79% ක්ම එම පහසුකම් භුක්ති විඳින බවය (9 වගුව).

## වගුව 6. නොයෙක් තාක්ෂණික කොටස් අතර ධීවර සේවකයින්ගේ මාසික ආදායම්

| යාත්‍රා වර්ගය | ධීවර සේවකයකුගේ සාමාන්‍ය මාසික ආදායම(රු) | වත්කම් හිමියකුගේ සාමාන්‍ය මාසික ආදායම (රු) |
|---|---|---|
| MDOC | 8653.797 | 12,511.00 |
| ODOC | 4740.625 | 10,238.00 |
| FRP | 4692.442 | 6,120.00 |
| MTC | 3918.534 | 5,709.00 |
| NMTC | 2694.231 | 422.00 |

මූලාශ්‍රයන්: Amarasinghe O. (2001)[12]

## වගුව 7.1 ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ ධීවර ගම්මාන 6 ක ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාසවල ආකාර

| නිවාසවල ආකාරය (බිත්ති / වහල) | බලපිටිය | හික්කඩුව | මිරිස්ස | දෙවුන්දර | කුඩාවැල්ල | කිරින්ද | සියළු ගම්මාන |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DOC | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | - | - | - | - | 1(14.3) | 1(1) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | - | - | - | - | - | 2(28.8) | 2(1) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 8 (87.5) | 12(100.0) | 11(100.0) | 34(100.0) | 22(100 0) | 4(57.1) | 91(97) |
| ODOC | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | - | - | - | - | - | 0(0) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | - | - | 1(7.7) | - | 2(11.8) | - | 3(6) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 2(100.0) | 11(100.0) | 12(92.3) | 5(100.0) | 15(88.2) | 3(100.0) | 48(94) |
| RP | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | 1(7.7) | 1(7.7) | - | - | - | 2(2) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | 2(11.1) | 5(38.5) | - | 1(6.3) | 9(34.6) | 3(15.0) | 20(19) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 16(88.9) | 7(53.8) | 12(92.3) | 15(93.8) | 17(65.4) | 17(85.0) | 84(79) |
| TC | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | - | 1(12.5) | - | - | - | 1(1) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | - | 1(11.1) | - | - | 10(41.7) | - | 11(14) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 7(100.0) | 8(88.9) | 7(87.5) | 16(100.0) | 14(58.3) | 16(100.0) | 68(85) |
| MTC | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | - | 1(9.9) | - | - | 2(25.0) | 3(4) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | 6(30.0) | - | 3(27.3) | 1(7.1) | 8(57.1) | - | 18(24) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 14(70.0) | 7(100.0) | 7(63.6) | 13(92.9) | 6(42.9) | 6(75.0) | 53(72) |
| සියළු වර්ග | | | | | | | |
| ැටි බිත්ති / පොල්අතු | - | 1(2) | 3(5) | - | - | 3(6) | 7(2) |
| ඩොල් බිත්ති / පොල්අතු | 8(15) | 6(12) | 4(7) | 2(2) | 30(30) | 5(9) | 54(13) |
| ඩොල් බිත්ති / ඇස්බැස්ටස් | 47(85) | 45(86) | 49(88) | 83(98) | 73(70) | 46(85) | 344(85) |

වරහන් තුළ ඇත්තේ ප්‍රතිශතයන්ය

## වගුව 7.2 ශ්‍රී ලංකාවේ නිවාසවල ආකාර

| නිවාසවල ආකාරය (වහල) | නිවාස ඒකක ප්‍රතිශතය(1996) |
|---|---|
| පොල්අතු / තල් අතු සෙවිලිකළ වහල | 17 |
| උළු, පහඩු, ඇස්බැස්ටස් වහල | 81 |

මූලාශ්‍රයන්: Amarasinghe O. (2001): 'Modernisation and Living Standards of Fishworkers' in, O. Amarasinghe (op.cit.)

## වගුව 8 ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ ධීවර ගම්මාන 6 ක ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාසවල නල ජල පහසුකම්

| ධීවර ගම්මානය | NMTC | MTC | FRP | ODOC | MDOC | සියළු යාත්‍රා හිමියන් |
|---|---|---|---|---|---|---|
| බලපිටිය | 4 (20.0) | 4 (57.1) | 12 (66.7) | 2 (100.0) | 5 (62.5) | 27 (49.0) |
| හික්කඩුව | 1 (14.3) | 4 (44.4) | 2 (15.4) | 8 (72.7) | 9 (75.0) | 24 (46.0) |
| මිරිස්ස | 0 | 0 | 0 | 3 (23.1) | 1 (9.1) | 4 (7.1) |
| දෙවුන්දර | 5 (35.7) | 14 (87.5) | 14 (87.5) | 4 (80.0) | 30 (91.2) | 67 (79.0) |
| කුඩාවැල්ල | 0 | 5 (20.8) | 9 (34.6) | 6 (35.3) | 16 (72.7) | 36 (35.0) |
| කිරින්ද | 0 | 4 (25.0) | 2 (10.0) | 2 (66.7) | 1 (14.3) | 9 (17.0) |
| මුළු | 10 | 31 | 39 | 25 | 62 | 167 |
| මුළු කුටුම්භ සංඛ්‍යාව | 74 | 80 | 106 | 51 | 94 | 405 |
| ජල පහසුකම් නැති නිවාස සංඛ්‍යාව මුළු නිවාස සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස | 13.5% | 38.8% | 36.8% | 49.0% | 66.0% | 41.0% |

වරහන් තුල දක්වා ඇත්තේ ප්‍රතිශතයන්ය

මූලාශ්‍රයන්: Amarasinghe O. (2001): (op.cit.).

## වගුව 9 ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ ධීවර ගම්මාන 6 ක ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාසවල විදුලිය පහසුකම්

| ධීවර ගම්මානය | NMTC | MTC | FRP | ODOC | MDOC | MDOC |
|---|---|---|---|---|---|---|
| බලපිටිය | 12 (60.0) | 7 (100.0) | 17 (94.1) | 2 (100.0) | 7 (87.5) | 45 (82.0) |
| හික්කඩුව | 5 (71.4) | 8 (88.9) | 8 (61.5) | 11 (100.0) | 11 (91.7) | 43 (83.0) |
| මිරිස්ස | 6 (54.5) | 5 (62.5) | 10 (76.9) | 12 (92.3) | 11 (100.0) | 44 (79.0) |
| දෙවුන්දර | 10 (71.4) | 16 (100.0) | 15 (93.8) | 5 (100.0) | 32 (94.1) | 78 (92.0) |
| කුඩාවැල්ල | 6 (42.9) | 12 (50.0) | 20 (76.9) | 14 (82.4) | 22 (100.0) | 74 (72.0) |
| කිරින්ද | 5 (62.5) | 11 (68.8) | 13 (65.0) | 3 (100.0) | 5 (71.4) | 37 (69.0) |
| මුළු | 44 | 59 | 83 | 47 | 88 | 321 |
| මුළු කුටුම්භ සංඛ්‍යාව | 74 | 80 | 106 | 51 | 94 | 405 |
| විදුලිය පහසුකම් ඇති නිවාස සංඛ්‍යාව මුළු නිවාස සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස | 59.0% | 74.0% | 78.0% | 92.0% | 94.0% | 79.3% |
| ශ්‍රී ලංකාවේ විදුලිය පහසුකම් ඇති නිවාස සංඛ්‍යාව මුළු නිවාස සංඛ්‍යාවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස, =**54.8%** | | | | | | |

වරහන් තුල දක්වා ඇත්තේ ප්‍රතිශතයන්ය

මූලාශ්‍රයන්: Amarasinghe O. (2001) (op.cit.).

රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ගෙන් මේ පහසුකම් බුක්තිවිඳින්නේ 54.8% පමණ පිරිසකි. සියළුම බහුදින යාත්‍රා හිමියන්ගේම නිවෙස් වල ජල මුද්‍රිත වැසිකිලි දක්නට ඇති අතර මෙවැනි වැසිකිලි පහසුකම් බුක්තිවිඳින්නේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන්ගෙන් 76% කි. මෙකී වැසිකිලි පහසුකම් ඇත්තේ ශ්‍රී ලාංකික පුරවැසියන්ගෙන් 64.3% වීමෙන් පෙනීයන්නේ ධීවර යාත්‍රා හිමියන් රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ට වඩා මේ පහසුකම් බුක්තිවිඳිනා බවය.

වගුව 10.1 ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ ධීවර ග්‍රාමීණ 6 ක ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ නිවාසවල වැසිකිලි පහසුකම්

| වැසිකිලි ආකාර | බලපිටිය | හික්කඩුව | හික්කඩුව | දෙවුන්දර | කුඩාවැල්ල | කිරින්ද | සියළු ග්‍රාමීණ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MDOC | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | - | | - | - | - | - | - |
| -වලක ආකාර | - | | - | - | - | 1(14.3) | 1(1.1) |
| -ජල මුද්‍රිත | 5(62.5) | | 9(81.8) | 32(94.1) | 21(95.5) | 5(71.4) | 83(88.3) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | 3(37.5) | | 2(18.2) | 2(5.9) | 1(4.5) | 1(14.3) | 10(10.6) |
| ODOC | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | - | - | - | - | - | - | - |
| -වලක ආකාර | - | - | - | - | - | - | - |
| -ජල මුද්‍රිත | 2(100.0) | 11(100.0) | 11(84.6) | 5(100.0) | 17(100.0) | 3(100.0) | 49(96.1) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | - | - | 2(15.4) | - | - | - | 2(3.9) |
| FRP | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | - | 1(7.7 ) | - | - | - | - | 1(1.0) |
| -වලක ආකාර | - | 3(23.1) | 2(15.4) | - | - | 4(20.0) | 9(8.5) |
| -ජල මුද්‍රිත | 17(94.4) | 9(69.2) | 11(84.6) | 16(100.0) | 26(100.0) | 15(75.0) | 94(88.7) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | 1(5.6) | - | - | - | - | 1(5.0) | 2(1.9) |
| MTC | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | 1(14.3) | - | - | 2(12.5) | - | - | 3(3.8) |
| -වලක ආකාර | - | 1(11.1) | - | - | - | 6(12.5) | 3(3.8) |
| -ජල මුද්‍රිත | 6(85.7) | 8(88.9) | 8(100.0) | 14(87.5) | 24(100.0) | 10(62.5) | 74(92.5) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | - | - | - | - | - | - | - |
| NMTC | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | - | - | - | 1(7.1) | - | - | 1(1.4) |
| -වලක ආකාර | 8(40.0) | 1(14.3) | 4(36.7) | 1(7.1) | - | 3(37.5) | 17(23.0) |
| -ජල මුද්‍රිත | 12(60.0) | 6(85.7) | 7(63.6) | 12(85.7) | 14(100.0) | 5(62.5) | 56(75.7) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | - | - | - | - | - | - | - |
| සියළු යාත්‍රා හිමියන් | | | | | | | |
| -වැසිකිලි නැති | 1(2.0) | 1(2.0) | - | 3(4.0) | - | - | 5(1.2) |
| -වලක ආකාර | 8(15.0) | 5(10.0) | 6(11.0) | 1(1.0) | - | 14(26.0) | 30(7.4) |
| -ජල මුද්‍රිත | 42(76.0) | 45(86.0) | 46(82.0) | 79(93.0) | 102(99.0) | 38(70.0) | 356(87.9) |
| -කොමෝඩ් ආකාර | 4(7.0) | 1(2.0) | 4(7.0) | 2(2.0) | 1(1.0) | 2(4.0) | 14(3.5) |

වරහන් තුල දක්වා ඇත්තේ ප්‍රතිශතයන්ය

වගුව 10.2 ශ්‍රී ලංකාවේ නිවාසවල වැසිකිලි පහසුකම්

| වැසිකිලි ආකාර | ශ්‍රී ලංකාවේ ජනගහන ප්‍රතිශතය |
|---|---|
| වැසිකිලි නැති නිවාස ඒකක සංඛ්‍යාව | 6.9 (1996 දී) |
| ජල මුද්‍රිත හෝ කොමෝඩ් ආකාර වැසිකිලි ඇති නිවාස ඒකක සංඛ්‍යාව | 63.4 (1994 දී) |

මූලාශ්‍රයන් _Amarasinghe O. (2001): (op.cit.).

කෙසේ වුවද මේ අධ්‍යයනයන්හි යාත්‍රාවල සේවක පිරිස්වල ජීවන මට්ටම් සැලකිල්ලට භාජනය නොකිරීම විශාලඅඩුවක්සේ පෙනේ. උක්ත අධ්‍යයනයෙන් පැහැදිලිව පෙනෙන ප්‍රධාන කරුණු වනුයේ යාන්ත්‍රික ධීවර යාත්‍රා හිමියන් රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ට වඩා ඉහල ජීවන මට්ටමක් භුක්ති විඳින බවත් සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන්ගේ ජීවන මට්ටම රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ගේ ජීවන මට්මමට වඩා පහල බවත්ය[21]. ධීවර අංශයේ නවීකරණය සමගම, විශේෂයෙන් නව ධීවර තාක්ෂණ භාවිතයට ගැනීමත් සමගම, ධීවර යාත්‍රා හිමියන්ගේ ජීවන මට්ටම ඉහලගොස් ඇති බව මේ අධ්‍යයනයන්ගෙන් පැහැදිලිව පෙනෙන කරුණක් වේ.

## 1.7 සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාව අති විශාල කරදිය සහ මිරිදිය සම්පත් ප්‍රමාණයක් උරුමවී ඇතත් එම සම්පත් වල සුලභතාවය, ඒවා භාවිතා කිරීමේ වේගය සහ ඒවායේ වත්මන් තත්වය සම්බන්ධයෙන් අප තුල ඇති දැනුම අල්පය. පසුගිය සියවසේ අග භාගය තුල මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය දස ගුණයකින් වැඩි කරමින් ධීවර අංශයේ ඉහළ වර්ධනයක් අපරට විසින් වාර්තා කර ඇත. කරදිය ධීවර අංශය පමණක් මුළු මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයට සහ ධීවර අංශයේ සේවා නියුක්තිය සඳහා 89% ක පමණ දායකත්වයක් පෙන්නුම් කරයි. කෙසේ වුවද වර්ෂයකට කි.ග්‍රෑ. 16.9 වූ වර්තමාන වාර්ෂික ඒක පුද්ගල මත්ස්‍ය පරිභෝජනය 1958 වර්ෂයේදී වූ කි.ග්‍රෑ. 15.56 වූ වාර්ෂික ඒක පුද්ගල පරිභෝජනය අභිබවා යන්නේ ඉතා ස්වල්ප වශයෙනි. 1958 වර්ෂයේදී වූ පරිභෝජන මට්ටමට වැඩි වශයෙන්ම හේතුවූයේ ඉහළ මත්ස්‍ය ආනයන වන අතර වර්තමාන පරිභෝජන මට්ටම ළඟා කර ගැනීම සඳහා වැඩි වශයෙන්ම දායක වී ඇත්තේ දේශීය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය ඉහළ යෑම වේ. මේ වන විට රටේ දළ ජාතික නිෂ්පාදනය සඳහා ධීවර අංශය 2.63% ක දායකත්වයක් පෙන්වයි. ධීවර සේවකයන් බොහෝ දෙනා කරාව (සිංහල) හෝ කර්යාර් (දෙමළ) කුලයට අයත් වේ. කරදිය සහ මිරිදිය අංශ දෙකෙහිම ගම්මාන 2,339 ක ධීවර සේවක ජනගහනය 520,238 ක් වේ. ධීවර ගම්මාන වල දක්නට ලැබෙන ප්‍රධාන ලක්ෂනයක් වූ ගම්මාන-අනන්‍යතාව විසින් සමාජීය සම්බන්ධතා ගම්මානය තුලට පමණක් සීමා කරනු ලබයි. ක්‍රියාකාරී ධීවර කටයුතු වල නියැලෙන්නේ පුරුෂ පක්ෂය වන අතර ශ්‍රී ලංකාවේ බස්නාහිර සහ වයඹ ප්‍රදේශ වල පිහිටි ධීවර ගම්මාන වල ස්ත්‍රීන් වෙනත් ධීවර උපකාරක සේවාවල නියුක්ත වී සිටිනු දක්නට ලැබේ. ගැඹුරු ධීවර කර්මාන්තයේ සංවර්ධනය 1980 දශකයේ අග භාගයේ ආරම්භ වීමත් සමගම පුරුෂ පක්ෂය දිගුකාලීන ධීවර ගමන් වල නියුක්ත වූ අතර එම හේතුවෙන් ධීවර කාන්තාව මත ඉතා විශාල වගකීම් සම්භාරයක් පැටවිනි. ධීවර සමාජයේ ලමුන් ධීවර-උපකාරක සේවා සැපයීමේ නියුක්ත වීම දක්නට ලැබුනද බොහෝවිට දෙමාපියන්ගේ අරමුණ වන්නේ ඔවුන්ට අධ්‍යාපනය ලබාදී වෙනත් අංශයන්හි රැකියාවන් සඳහා යොමුකිරීමයි.

සියළු ධීවර සේවකයන් අතරින් වඩා ඉහළ ආදායම් ලබන්නේ යාන්ත්‍රික ධීවර කටයුතු වල නිරත වූ පුද්ගලයන්ය. මෙවැනි ධීවරයෙකු උපයන සාමාන්‍ය ආදායම අවිධිමත් අංශයේ (unorganised sector) පුහුණු ශ්‍රමිකයකු ලබන සාමාන්‍ය ආදායමට වඩා වැඩි වන අතර සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලී සිටින ධීවර සේවකයෙකුගේ සාමාන්‍ය ආදායම අවිධිමත් අංශයේ පුහුණු ශ්‍රමයේ සාමාන්‍ය ආදායමට වඩා අඩුවේ. ධීවර යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණයේ තීව්‍රතාවය වැඩි වීමත් සමගම ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවන මට්ටමේදී වැඩිවීමක් දක්නට ලැබේ. ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍ය පුරවැසියකු භුක්ති විඳින නිවාස සහ ඒවා තුලවූ පහසුකම් සැලකූ විට යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හිමියන් ඊට වඩා වැඩි පහසුකම් ප්‍රමානයක් භුක්ති විඳින අතර සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන් රටේ සාමාන්‍යයට වඩා අඩු පහසුකම් ප්‍රමාණයක් භුක්ති විඳින බවද පෙනීයයි.

## සටහන් සහ මූලාශ්‍රයන්

[1] Central Bank of Sri Lanka, Annual Report, 1999; 1 US $ = Rs. 70.00 appr.(in 1999).

[2] Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development; *Six Year Fisheries Development Programme*, 1999-2004.

[3] National Aquatic Resources Research and Development Agency (NARA), (1998): *Report on the offshore pelagic fishery resources survey 1995-1997*, Colombo, Sri Lanka

[4] Kotagama H. (2000) (personal communication)..

[5] Amarasinghe O. (1999): *The economics of a fishery and optimal resource use* (mimeo).

[6] Samaranayake R.A.D.B. (1986): Status and prospects for brackish water aquaculture in Sri Lanka, *J.Inland Fish*, Vol.3, December 1986, pp 88-90.

[7] National Aquatic Resources Research and Development Agency (NARA) (1999 ): *Sri Lanka Fisheries Year Book 1999*, Colombo, Sri Lanka.

[8] Estimates made by representatives of fishworker organisations at a workshop conducted in Matara, on 01 April 2000, by the author.

[9] Ministry of Fisheries & Aquatic Resources Development, (1995): *National Fisheries Development Plan 1995-2000*, Colombo, Sri Lanka.

[10] Ministry of Fisheries & Aquatic Resources Development (1995) (op.cit.).

[11] Raghavan M. D. (1961): *The Karava of Ceylon - Society and Culture* (K. V. G. De Silva & Sons, Colombo).

[12] Amarasinghe O. (2001): 'Modernisation and Living Standards of Fishworkers' in, O. Amarasinghe (ed.) *Modernisation and change in marine small-scale fisheries of southern Sri Lanka* (forthcoming).

[13] Amarasinghe O. (2001): (op.cit.).

[14] National Aquatic Resources Research and development Agency (NARA) (1997): *Fisheries Year Book, 1997*, NARA, Colombo.

[15] Amarasinghe O. (2001): (op.cit.).

# ධීවර තාක්ෂණය සහ තාක්ෂණික සංවර්ධනය

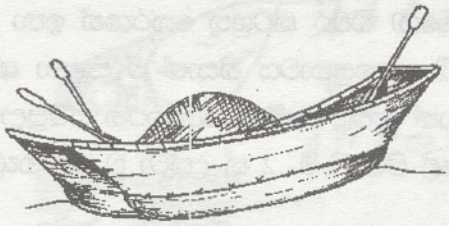
# 2

## 2.1 කරදිය කර්මාන්තයේ තාක්ෂනය

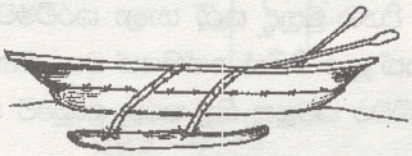
ධීවර සේවකයන් විසින් භාවිතා කරනු ලබන *යාත්‍රා ආම්පන්න සමායෝජනයන්* (craft-gear combinations) විවිධ සමූහ අනුව වෙනස් වන අතර මෙකී වෙනස්කම් වලට හේතු වන්නේ ඔවුන්ගේ ජාතිය, ආගම හා ප්‍රදේශය යන විචල්‍යයන්ය. කරදිය ධීවර කර්මාන්තයේ සම්පත් නෙලා ගැනීම සඳහා ඇති විවෘත හැකියාව (open-access nature) නිසා ධීවර සේවකයෙකුට යම් ධීවර සම්පතක් නෙලා ගැනීමේ ඇති හැකියාව තීරණය කරනු ලබන්නේ තාක්ෂණය ලබා ගැනීමට ඔහුට ඇති හැකියාව වේ. ධීවර යාත්‍රා ප්‍රධාන ලෙස (අ) සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සහ (ආ) යාන්ත්‍රික යාත්‍රා ලෙස වර්ග කල හැකි අතර ඒවා ප්‍රාග්ධන ආයෝජන ප්‍රමානය සහ ක්‍රියාකාරී ප්‍රදේශය මත සැලකිය යුතු වෙනස් කම් පෙන්වයි. සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා මිලෙන් අඩු වන අතර බොහෝවිට ක්‍රියාකාරී වන්නේ වෙරළාසන්න මුහුදේය. මිලෙන් අධික වූ යාත්ත්‍රික යාත්‍රා වඩා දියඹින් පිහිටි සම්පත් නෙලා ගනු ලබයි. සම්පත් වල ස්වභාවය සහ අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමානය ධීවර ප්‍රදේශය මත වෙනස් වන බැවින් (වෙරළාසන්න, අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු) මසුන් නෙලා ගැනීමේ තාක්ෂනය ධීවර ප්‍රදේශයට අනුව වර්ග කොට විස්තර කිරීම වඩා උචිත වේ.

### *2.1.1 වෙරළාසන්න ධීවරයේ තාක්ෂනය*

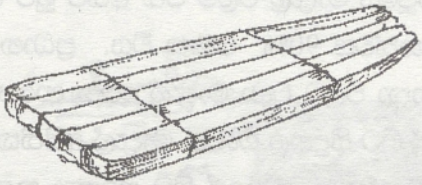
ශ්‍රී ලංකාවේ බහුලව භාවිතා කරන දේශීය යාත්‍රා වන්නේ පාරු (මාදැල් යාත්‍රා), ඔරු, තෙප්පම්, කට්ටමරම් සහ වල්ලම් වේ (2 රූප සටහන බලන්න). මේ යාත්‍රා විසින් බහුලව උපයෝගී කරනු ලබන මසුන් ඇල්ලීමේ තාක්ෂනයන් වන්නේ යොත්, කුඩා ඇස් සහිත කරමල් දැල් සහ විසි දැල්ය (3 රූප සටහන බලන්න) (පිත්ත හා යොත් තාක්ෂනය උපයෝගී කර ගනිමින් ගැඹුරු මුහුදේ වෙසෙන බලයා වැනි මසුන් නෙලා ගැනීම සඳහා දිගින් වැඩි වූ රුවල් ඔරුද භාවිතා කරන ලදී). විශාල වූ මාදැල් මුහුදට රැගෙන යාම සහ එලීම් කටයුතු සඳහා පාරු යොදා ගනු ලැබේ. ඔරුව සිංහල ධීවර සේවකයන් අතර ඉතා ජනප්‍රිය වී ඇති අතර බස්නාහිර සහ වයඹ ප්‍රදේශ වල වෙසෙන කතෝලික ධීවර සේවකයන් බොහෝ දෙනෙකු අතර තෙප්පම් භාවිතය ප්‍රචලිත වී ඇත. උතුරු සහ නැගෙනහිර ප්‍රදේශ වල වෙසෙන ද්‍රවිඩ සහ මුස්ලිම් ධීවර සේවකයින් අතර වඩා ජනප්‍රිය යාත්‍රාව වනුයේ වල්ලමයි. තෙප්පම සහ වල්ලම යන දෙවර්ගයම ලී කඳන් එකට බැඳ සාදාගත් යාත්‍රාවේ.



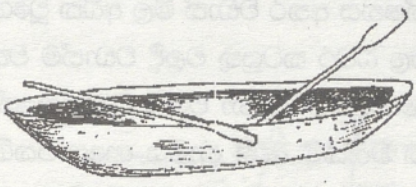
මාදැල් යාත්‍රාව (පාරුව)



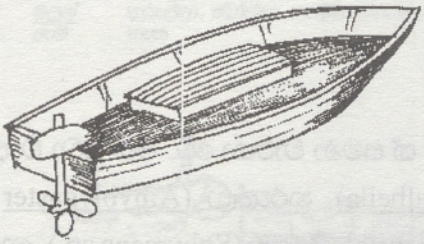
ඔරුව



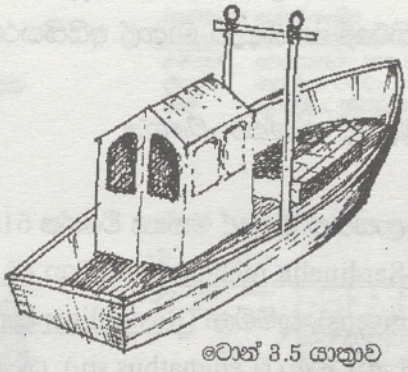
කට්ටමරන් යාත්‍රාව



වල්ලම



අඩි 17-23 FRP ගයිඩර් යාත්‍රාව



ටොන් 3.5 යාත්‍රාව

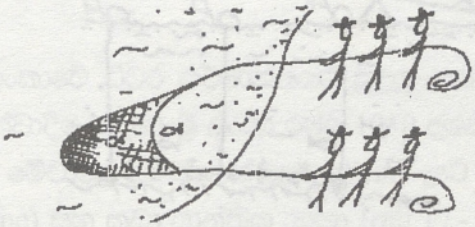
රූප සටහන 2. ශ්‍රී ලංකාවේ ජනප්‍රිය ධීවර යාත්‍රා වර්ග

මෙම යාත්‍රා සියල්ල ක්‍රියාකරවීම සුළං හමන දිශාව සහ කාලගුණය මත තදින්ම යැපුනි. සම්ප්‍රාදයිකව ධීවර කටයුතු කෙරුනේ හරාය (සුලං අඩු මෝසම් වැසි නැති කාලය) දී වන අතර වාරකනේදී (සුලං සහිත මෝසම් වැසි කාලයේ) ධීවර කටයුතු කෙරුනේ ඉතා සුළු වශයෙනි. දියඹ මුහුද කරා යාත්‍රා කරවීමට ඇති අපහසුතාවය නිසාත් ඒ සඳහා අධික නිපුනතාවයක් සහ මිනිස් ශක්තියත් වැය වන නිසාත් රුවල් භාවිතා නොකරන සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සිය ධීවර කටයුතු සිදු කරනු ලැබුවේ වෙරළේ සිට කි.මී. 2 ක් දක්වා වූ නොගැඹුරු මුහුදේය.

උක්ත තාක්ෂනය අතර වඩාත් මිල අධික වූයේ මාදැල් කර්මාන්තයයි. දෙවන ලෝක යුද්ධයට පෙර සිදුකල ධීවර කටයුතු වලදී වඩාත්ම වැදගත්වූයේ මාදැල් එලීම වන අතර මුළු කරදිය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය සඳහා එම කර්මාන්තයේ දායකත්වය 90% පමණ විය. ප්‍රධාන හේතු දෙකක් මත වත්කම් ඇති ග්‍රාමීය ආයෝජකයින් යාත්‍රා වලට වඩා මාදැල් වෙත ආයෝජනය කිරීමට පෙළඹුනි. පළමුව, මාදැල් වටකිරීම වෙරළේ සිට සිදුකල බැවින් මාදැල් අයිතිකරුවන් ධීවරයන් යන ගණයට නොවැටුනි. දෙවනුව, ධීවර කටයුතු වෙරළේ සිට පරීක්ෂා කල හැකි බැවින් අයිතිකරුවන් සහ ශ්‍රමිකයන් අතර වූ තොරතුරු අසමමිතිය හා සම්බන්ධ නොයෙක් අවදානම් අවම කිරීමේ හැකියාව මාදැල් අයිතිකරුවන්ට ලැබුනි.

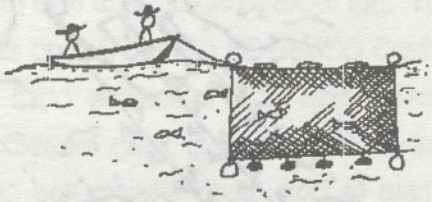
*වෙරළාසන්න මුහුදේ මත්ස්‍ය විශේෂ*

ශ්‍රී ලංකාවේ වෙරළාසන්න මුහුදේ මත්ස්‍ය විශේෂ 610 ක් පමණ වාර්තා වේ මින් වඩා වැදගත් වන්නේ සාලයා (Sardinella melanura), සූඩයා (S. albella), හුරුල්ලා (Amyblygaster sp), පේසාලයා (S.longiceps), කුම්බලා (Rastrelliger kanagurta), පීලාවා (Sphyraena sp.), ලාග්ගා (Thrissocles sp.), කාරල්ලා (Leognathus sp.), කටුවල්ලා (Chirocentrus dorab), අලගොඩුවා (Auxis thazard), හාල්මැස්සා (Anchova commersoni) සහ පියාමැස්සා (flying fish) වේ. මේ බොහෝ මත්ස්‍ය විශේෂ ජල තීරුවේ හෝ මතුපිටට ආසන්නව ජීවත් වේ. වෙරළාසන්න මුහුදේ පත්ලට ආසන්නව ජීවත් වන මත්ස්‍ය විශේෂ අතර ගල්මාළු, ඌරුහොටා (Lithrinus sp.), සාවලයා (Trichiurus savala), සමහර පරා විශේෂ (Caranx melamphigas), මී වැටියා (Lithrinus sp.), මඩුවා (species of skates and rays), පැතලි මසුන් (species of Cynoglossus) සහ පන්නාවා (species of Jojnius and Tolithus) ද වේ. තවද මුහුදු පත්ල සහ ජල පෘෂ්ඨය අතර ජීවත් වන මත්ස්‍ය විශේෂ ද වේ[1].

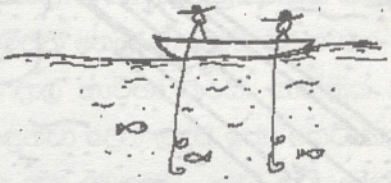


<u>තාක්ෂණය</u> මා ඇල් එළීම
<u>යාත්‍රාව</u> ම ඇල් යාත්‍රාව (පාරුව)
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න
<u>මසුන්</u> කුඩා මාඇල් මසුන් (shore-seine varieties)
<u>ඇම්</u> නැත

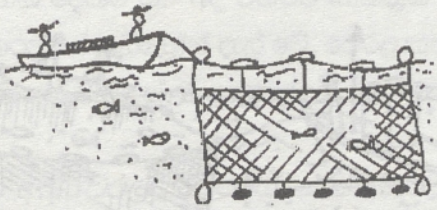
<u>තාක්ෂණය</u> පිත්ත සහ යොත
<u>යාත්‍රාව</u> කුඩා ඔරු
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න
<u>මසුන්</u> ගල් මාළු පරවා, තෝරා ආදිය
<u>ඇම්</u> ජීවී ඇම (දැල්ලා)



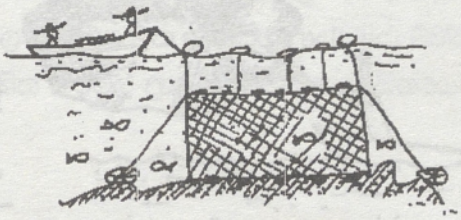
<u>තාක්ෂණය</u> කුඩා ඇස් සහිත කරමල් ඇල් එළීම
<u>යාත්‍රාව</u> කුඩා සම්ප්‍රදායික සහ යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න
<u>මසුන්</u> තුරුල්ලා, බෝල්ලා, හාල්මැස්සා, කාරල්ලා
<u>ඇම්</u> නැත



<u>තාක්ෂණය</u> යොත් ගැසීම
<u>යාත්‍රාව</u> කුඩා සම්ප්‍රදායික සහ යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න සහ අක්වෙරළ
<u>මසුන්</u> ගල් මාළු පරවා, තෝරා ආදිය
<u>ඇම්</u> තුරුල්ලා, බෝල්ලා, ලාගේ ඉඹුරා ආදී



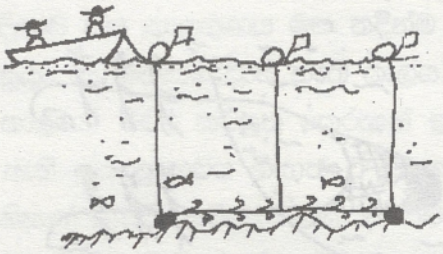
<u>තාක්ෂණය</u> විශාල ඇස් සහිත කරමල් ඇල් එළීම
<u>යාත්‍රාව</u> කුඩා සහ විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න, අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුද
<u>මසුන්</u> බලයා, කෙලවල්ලා, මෝරා, කොප්පරා, ආදී
<u>ඇම්</u> නැත



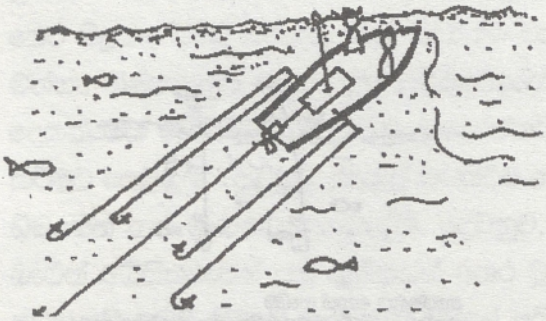
<u>තාක්ෂණය</u> පතුලේ එලන කරමල් ඇල්
<u>යාත්‍රාව</u> යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
<u>සම්පත්</u> වෙරළාසන්න සහ අක්වෙරළ
<u>මසුන්</u> පරවා, ගල්මාළු ආදී
<u>ඇම්</u> නැත

**රූප සටහන 2 ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ බහුලව භාවිතා කෙරෙන ධීවර තාක්ෂණික ක්‍රම**

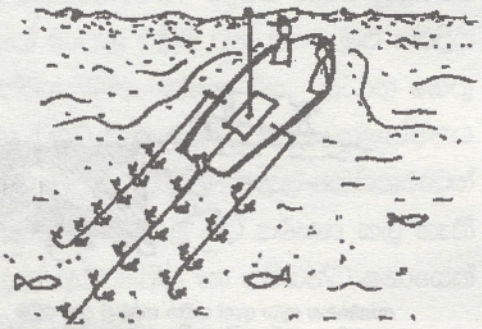
ආකෘතිය ලෝං ලයින් (මරුවැල් පන්තිය)
යාත්‍රාව විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
සම්පත් අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු
මසුන් කෙලවල්ලා, මෝරා, තලපත්‍ර, කොප්පරා, ආදී
ඇම් හුරුල්ලා, බෝල්ලා



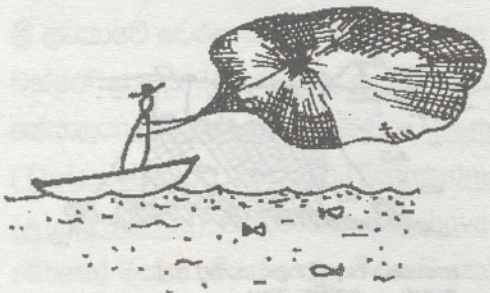
ආකෘතිය පතුලේ තැන්පත් ලෝං ලයින්
යාත්‍රාව යාන්ත්‍රික සහ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා
සම්පත් වෙරළාසන්න සහ අක්වෙරළ
මසුන් පරවා, ගල්මාළු, ආදී
ඇම් හුරුල්ලා



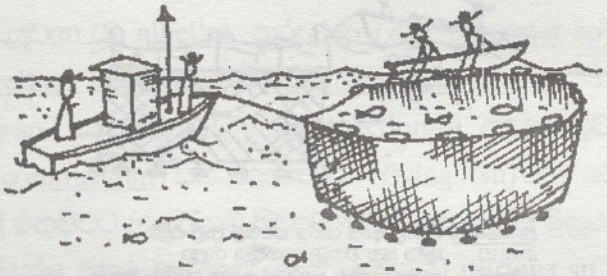
ආකෘතිය තනි කොකු ට්‍රෝලිං ක්‍රමය
යාත්‍රාව යාන්ත්‍රික සහ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා
සම්පත් වෙරළාසන්න, අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු
මසුන් කෙලවල්ලා, බලයා, පරවා, ආදී
ඇම් කෑනිම



ආකෘතිය බහු කොකු ට්‍රෝලිං ක්‍රමය
යාත්‍රාව විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
සම්පත් අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු
මසුන් කෙලවල්ලා, බලයා, පරවා, ආදී
ඇම් කෑනිම



ආකෘතිය විසි ඇල
යාත්‍රාව සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සහ වෙරළේ සිට
සම්පත් වෙරළාසන්න, කළපු සහ මිරිදිය
මසුන් හුරුල්ලා, ලාග්ගා, උඩැස්සා, පරාටි, ගොවයා, ආදී
ඇම් නැත



ආකෘතිය හැඹිලි ඇල
යාත්‍රාව යාන්ත්‍රික යාත්‍රා
සම්පත් වෙරළාසන්න සහ අක්වෙරළ
මසුන් හුරුල්ලා, බෝල්ලා, කුම්බලා, ආදී
ඇම් නැත

*යාන්ත්‍රීකරන ක්‍රියාවලිය*

ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර කර්මාන්තයට සුදුසු යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ වඩා ඵලදායී ධීවර ආම්පන්න හඳුන්වාදීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය 1930 දශකයේ අවසානයේ සිට විවිධ පර්යේෂණ සිදු කරන ලදී. මේවායේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වෙනත් දෑට අමතරව, පිටත සවිකරන ලද එන්ජින් (outboard engine) සහ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා (අඩි 17 - 23 වූ ෆයිබර් ග්ලාස් (FRP යාත්‍රා) හඳුන්වා දුනි. 1970 දශකයේ මුල හඳුන්වා දුන් කුඩා FRP යාත්‍රා වෙරලේ සිට කි.මී. 15 පමණ දුරක් දක්වා වූ මුහුදු තීරයේ ක්‍රියාත්මක වන අතර බොහෝ විට මෙම යාත්‍රා සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සමග එකම මුහුදු ප්‍රදේශයේද ධීවර කටයුතු සිදු කරයි. පිටත සවි කරන ලද එන්ජිම (OBM) බොහෝ ධීවර සේවකයන් අතර ඉතා ජනප්‍රිය වූ අතර ඔවුන් තම සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා වලට මෙම එන්ජින් සවි කරමින් ඒවා යාන්ත්‍රීකරණය කරන ලදී. කුඩා FRP යාත්‍රාව සහ යාන්ත්‍රීකරණය කරන ලද සම්ප්‍රදායික යාත්‍රාව (MTC) බොහෝවිට එකම ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීමේ නිරත වන අතර ඒ සඳහා ධීවර සේවකයින් කුඩා ඇස් සහිත කරමල් දැල් භාවිතා කරයි. යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සමගම නයිලෝන් දැල්ද ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශයට හඳුන්වා දෙන ලදුව ඉතා කෙටි කලකින් සියළු ධීවර සේවකයන්ම වාගේ පැරැණි හණ සහ කපු දැල් වෙනුවට මෙම නයිලෝන් දැල් භාවිතයට පෙලඹෙන ලදී. නයිලෝන් දැල් හඳුන්වා දීමත් සමගම කරමල් දැල් එලීම මසුන් ඇල්ලීම සඳහා ඉතා ජනප්‍රිය තාක්ෂණයක් බවට පත් වූ අතර ඒ හේතුවෙන් මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයේ සැලකිය යුතු වැඩි වීමක් ද ඇතිවිය. 1950 දශකයේ සිට අද දක්වා මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයේ ඇති වූ 10 ගුණයක වැඩිවීමට හේතු වූයේ යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ නයිලෝන් දැල් හඳුන්වාදීම යන හේතු සාධක දෙකම ය. අද වනවිට යාන්ත්‍රික සහ යාන්ත්‍රික නොවන යන යාත්‍රා වර්ග දෙකම භාවිතා කරනුයේ නයිලෝන් දැල් වේ. වෙරළාසන්න ජල පෘෂ්ඨය මත වෙසෙන (pelagic) මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයෙන් 90% ක් ම ලැබෙන්නේ කුඩා ඇස් සහිත කරමල් දැල් තාක්ෂණය භාවිතයෙනි.

### *2.1.2 අක්වෙරළ ධීවරයේ තාක්ෂණය*

1950 දශකයේ අවසාන භාගය වනතෙක්ම අක්වෙරළ ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීම සිදු කරනු ලැබුවේ මඳ වශයෙනි. මෙම ධීවරයේ කටයුතු බොහෝවිට රුවල සහිත විශාල සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා විසින් බලයන් නෙලාගැනීමේ කටයුතු වලට පමණක් සීමාවිය. එය ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සේවකයන් ඉහල නිපුණත්වයක් ලබා තිබූ කර්මාන්තයක් වූ අතර මේ සඳහා උණ බම්බු වලින් තැනූ පිති සහ බිලීකොකු සහිත යොත් යොදා ගන්නා ලදී (pole and line fishing for skip jack).

බල මසුන් නෙලාගැනීම ට පිත්ත සහ යොත (pole and line) තාක්ෂණය යොදා ගැනීම සඳහා පලමුව ඇම සපයා ගත යුතුය. ගල් අතර ජීවත්වන ඉඹුරන් යන මසුන් විශේෂය මේ සඳහා යොදා ගනී. ගැඹුරු මුහුද වෙත යාත්‍රා කරන ප්‍රධාන ඔරුවට ධීවර සේවකයන් තිදෙනෙකුගෙන්

සමන්විත කුඩා ඔරුවක් බැඳ මෙම ඔරු දෙකම ඇම නෙලා ගැනීම සඳහා අදාල ප්‍රදේශයට යාත්‍රා කරයි. ඇම නෙලා ගැනීමෙන් පසු කුඩා යාත්‍රාව පෙරලා පැමිනේ. බල යාත්‍රා සාමාන්‍යයෙන් උදේ 4.00 ට පමණ මුහුදු ගමන් ආරම්භ කරන අතර දහවල් 12.00 පමණ වන විට බලයන් සිටින මුහුදු සම්පත් කරා ලඟාවේ. බල මසුන් අහිනක් (shoal) දුටු විගස ධීවර සේවකයින් 6 දෙනෙක් පමණ සිය ඉණ වටා ගෝනි ඔතා ගනිමින් පිති සහ යොත් දෑතට ගනී. මෙවිට තවත් ධීවර සේවකයන් කිහිප දෙනෙකු ඉඹුරන් අතුර බැගින් මුහුදට විසිකරන අතර තවත් කිහිපදෙනෙකු ඉඹුරන් මුහුදේ දඟලන අයුරු විදහා පාමින් දෑතින් වතුර කැලඹීමේ යෙදේ (පසුව දැක්වූ ක්‍රියාව ඇම අරපිරිමැස්මෙන් භාවිතා කිරීම සඳහා සිදු උපකාරීවේ). මුහුදේ දඟලන ඉඹුරන් සහ ධීවර සේවකයන් විසින් ඇති කරන ජල කැලඹීමට බල මසුන් ඒ ප්‍රදේශයට ආකර්ශනය වන අතර එවිටම පිති රැගත් ධීවර සේවකයන් පිත්තෙහි දවටා ඇති යොත් ඒ දෙසට විසි කරමින් ඇම සමගම ඔබ මොබ චලනය කරනු ලබයි. ඇම බුදින මසුන් බිලි කටුද බුදී. මත්ස්‍යයෙක් බිලි කටුව බුදිනු දැනුනු වහාම ධීවර සේවකයා විසින්, එම මත්ස්‍යයා විසිවී අවුත් තම ඉනේ ඔතා ඇති ගෝනියේ වැදී යාත්‍රාව තුලට වැටෙන ආකාරයට යොත ගස්සනු ලබයි. ඉතා හොඳ මසුන් අහිනක් හමුවේ මේ ක්‍රමය භාවිතයෙන් පැයක පමණ කාලයකදී කි.ග්‍රෑ. 1000 - 1500 ක පමණ මසුන් ප්‍රමානයක් අල්ලා ගත හැකිය. මෙම මුළු කාර්‍යාවලියම සඳහා පැය 11 - 12 දක්වා කාලයක් ගතවේ.

උක්ත තාක්ෂණය ඉතා වෙහෙසකර එකක් වූ අතර එය භාවිතා කිරීම සඳහා අධික නිපුණත්වයක් සහ පලපුරුද්දක් ඇති යාත්‍රා සේවක පිරිසක් ද අවශ්‍ය විය. තවද මෙම ධීවර කටයුතු ඉතා අධික ලෙස කාල ගුණය මත යැපුනු බැවින් යාත්‍රා දියත් කිරීමට නොහැකිවූ අවස්ථාවල යැපුම් අර්බුදයකට පාත්‍රවීමේ අවදානමට මුහුණ දීමට ධීවර සේවකයන්ට සිදුවිය. මේ හේතුව නිසාම සම්ප්‍රදායික අක්වෙරළ ධීවරය වෙත අධික ලෙස අයෝජනය කිරීමට බොහෝ ධීවර සේවකයන් මැලිවිය.

*නව අක්වෙරළ යාත්‍රා හඳුන්වාදීම*

අක්වෙරළ ධීවරයට 1950 දශකයේ අගභාගයේදී නව ධීවර යාත්‍රාවක්, එනම් අඩි 28 ක් වූ ටොන් 3.5 ක් බර ඇති ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද යාත්‍රාවක් (ODOC) හඳුන්වාදෙනු ලැබීය. එවකට මඳ වශයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබූ අක්වෙරළ සම්පත් බහුලව නෙලා ගැනීමේ හැකියාව මෙම යාත්‍රාවට තිබූ බැවින් මෙය ඉතා කෙටි කාලයක් තුල ධීවර සේවකයන් අතර ජනප්‍රිය විය. විශාල ඇස් සහිත කරමල් දැල්, ලෝං ලයින් (long line), සහ තනි කොකු සහ බහු කොකු ට්‍රෝලිං (single and multi-hook trolling) ක්‍රමය සහ හැඹිලි දැල් ක්‍රමය (purse seining) භාවිතා කරමින් මෙම යාත්‍රාව දැනට අක්වෙරළ ධීවරයේ ක්‍රියාත්මක වේ. කෙසේ වුවද, මෙම යාත්‍රාව තුල මසුන් කල් තබා ගැනීම සඳහා අයිස් තුල ගබඩා කිරීමේ පහසුකම් නොමැති

බැවින් එය එක් දින ධීවර ගමන් සඳහා පමණක් යොදා ගනු ලබයි. ධීවර සේවකයන් මෙම යාත්‍රාව හඳුන්වනු ලබන්නේ එක් දින යාත්‍රාව යනුවෙනි.

### *2.1.3 ගැඹුරු මුහුදේ ධීවරයේ තාක්ෂණය*

ශ්‍රී ලංකාවේ ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තය ඉතා මෑතකදී ආරම්භ වූ එකකි. සමහර සම්ප්‍රදායික ධීවර සේවකයින් රුවල් සහිත සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා උපයෝගී කර ගනිමින් ගැඹරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදී සිටි බැව් පැවසුවද, මෙම යාත්‍රා වෙරළේ සිට කි.මී. 96 ට ඔබ්බෙන් යාත්‍රා කලේද යන්න සැක සහිතය (අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදේ ධීවරයන් වෙන් කරන සීමාව වෙරලේ සිට කි.මී. 96 ක දුරක් වේ). ඇත්තෙන්ම ගැඹුරු මුහුදු සම්පත් නෙලා ගැනීම ආරම්භ වූයේ 1980 දශකයේ අගභාගයේදීය. මෙම ධීවරයට ඇතුල් වූ ප්‍රථම ධීවර සේවකයන් වූයේ ODOC යාත්‍රා හිමියන් වේ. අල්ලාගත හැකි මසුන් ප්‍රමානය අඩු වූ විට බහුදින ධීවර ගමන් වල යෙදිමේ අවකාශය නොතිබූ ODOC යාත්‍රා වලට අයිස් කුටියක් හඳුන්වා දීමට ක්‍රමයෙන් එම යාත්‍රා හිමියන් පෙළඹුනු අතර මේ මාර්ගයෙන් ඔවුන්ට එක් දිනකට වඩා දීර්ඝ වූ ධීවර ගමන් වල යෙදීමේ හැකියාව ලැබුනි. මෙම වැඩි දියුණු කල යාත්‍රාව *ටැංකි බෝට්ටුව* ලෙස හැඳින්විනි. මෙම ටැංකි බෝට්ටු ක්‍රමයෙන්, දිගින් වැඩි එමෙන්ම අයිස් කුටියක් සහ සේවක කුටියක් (cabin) සහිත බහුදින යාත්‍රා විසින් ප්‍රතිස්ථාපනය කරන ලදී. දැනට භාවිතයේ තිබෙන මෙවැනි යාත්‍රා සමහරක් දිගින් අඩි 45 - 48 පමණ වන අතර ඒවා අශ්ව බල 50 එන්ජින් මගින් ක්‍රියාත්මක වේ. මෙවැනි යාත්‍රා තුල රේඩියෝ පණිවුඩ උපකරණ (Radio Communication Equipment) සහ සැටලයිට් නැවිගේටර් (Sattelite Navigator) උපකරණ වැනි දෑ බොහෝවිට දැකිය හැකිය. ශ්‍රී ලංකාවේ ගැඹුරු මුහුදේ මත්ස්‍ය සම්පත් ප්‍රධාන වශයෙන් නෙලා ගනු ලබන්නේ මෙම බහුදින යාත්‍රා විසිනි. මෙම යාත්‍රා යොදා ගන්නා තාක්ෂණික ක්‍රම අතර විශාල ඇස් සහිත කරමල් දැල් එලීම, ලෝං ලයින් ක්‍රමය සහ ට්‍රෝලිං ක්‍රමය ප්‍රධාන තැනක් ගනී.

1990 දශකයේ මුල් භාගයේ සිටම බහුදින යාත්‍රා විශේෂ ආර්ථික කලාපයට ඔබ්බෙන් මසුන් මැරීමට පෙළඹුනි. මුලින් ඉන්දියානු සහ මාලදිවයින් රටවල සාගර සීමාවල් තුලද පසුව ඊසානදිග (බෙංගාල බොක්ක) සහ වයඹ (අරාබි මුහුද) දෙසින් පිහිටි ජාත්‍යන්තර මුහුදේද මසුන් ඇල්ලීම දැන් බහුලව සිදුකරනු ලැබේ. ක්‍රමයෙන් වඩා දිගින් වැඩි විශාල බහුදින යාත්‍රා පිවිසීමෙන් විදහා දැක්වෙන්නේ වැඩි කාලයක් මුහුදේ ගත කිරීමට සහ මත්ස්‍ය සම්පත් සොයමින් තවත් ඈතට යාත්‍රා කිරීම සඳහා ඇති අවශ්‍යතාවය විය හැකිය. මාස දෙකකටත් වැඩි කාලයක් මුහුදේ ගත කල හැකි දිගින් අඩි 60 ක්වූ බහුදින යාත්‍රා නිපදවීමේ හැකියාවද අප රටේ බෝට්ටු කම්හල් වලට ඇත.

*අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු මත්ස්‍ය සම්පත්*

ශ්‍රී ලංකාවේ අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු සීමාවන්හි සාගර ජල ස්ථරයේ වෙසෙන මත්ස්‍ය වර්ග 90 ක් පමණ වාර්තා වී ඇත. මින් වඩා බහුල මත්ස්‍ය විශේෂ වනුයේ, බලයා (Skip jack or *Katsuwonus pelamis*), කෙලවල්ලා (Yellowfin tuna or *Thunnus albacares*), තෝරා (Spanish mackeral or *Scombcromorous commersoni*), පිරිමි තෝරා (*Acanthocybium solandri*), තලපතා (*Istiophorus orienttalis*), හබරා (Short bill spear fish or *Telarapturus angustirosstis*), කොප්පරා (Striped marlin or *T. audax*), සප්පරා (Blue marlin or *Makaira nigricaous*), කලු කොප්පරා (Black marlin or *M. Indica*), සප්පරා (Sword fish or *Xiphius gladius*), වන්නාවා (Dolphin fish or *Caryphaens hippurus*) වේ. තවද ශ්‍රී ලංකාවේ සාගර ජලයේ මෝරු වර්ග 60 ක් පමණ ජීවත් වන බවට වාර්තා වී ඇත. මින් වඩා බහුල මෝර විශේෂ වනුයේ සුදු මෝරා (White tipped shark or *Carchanius longimanus*), කලු මෝරා (Black tipped shark or *C. malanopterus*), කස මෝරා (Thresher shark or *Alopices pelagicus*), (Hammer head shark or *Sphyrnee zygaena*) (Great hammer head shark or *S. leveni*) වේ. දිගින් සෙ.මී. 120 පමණ වූ සමහර මත්ස්‍ය විශේෂ කෙලවල්ලා ආහාරයට ගන්නා බවද වාර්තා වේ. බරකුඩා (*Sphyraena sp*), කට්ටාවා (*Chrinemus sp.*), අංජිලාවා (*Scomberomorous guttatas*), ලේනා (Rainbow runner or *Elagatis bipinnulata*) යන මත්ස්‍ය විශේෂ ද සාගර ජලයේ සුළු වශයෙන් දක්නට ලැබෙන බවද වාර්තා වී ඇත[2].

## 2.2 නව තාක්ෂණයේ ලක්ෂණ

### *2.2.1 ප්‍රාග්ධන අගතිය*

නව මසුන් නෙලන තාක්ෂණයේ ප්‍රධාන ලක්ෂණ වලින් එකක් වනුයේ එහි අධික ප්‍රාග්ධන තීව්‍රතාවයි. යාන්ත්‍රික තාක්ෂණය (යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ අදාල ආම්පන්න) යොදා ගැනීම සඳහා සම්ප්‍රදායික තාක්ෂණයට වඩා ඉතා අධික ප්‍රාග්ධන ප්‍රමාණයක් වැයවේ (11 වගුව බලන්න). බහු දින යාත්‍රාවක් වැනි නවීන යාන්ත්‍රික යාත්‍රාවක් සහ අදාල ආම්පන්න සඳහා රුපියල් 3,764,202 (1998 දී) පමණ වැයවන අතර සම්ප්‍රදායික යාත්‍රාවක් සහ අදාල ආම්පන්න සඳහා වැයවන්නේ රුපියල් 190,000 පමණ මුදලකි[3]. නවීන යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදී ගැනීමට අවශ්‍ය ප්‍රාග්ධනය ලබා ගැනීම සඳහා සාමාන්‍ය ධීවරයන්ගේ ඉතිරි කිරීම් ප්‍රමානවත් නොවනු ඇත.

නව තාක්ෂණයේ ප්‍රධානම අවාසිය වනුයේ එය ආනයන මත (එනම් බාහිර බලවේගයන් මත) තදින් යැපීමයි. ඇත්තෙන්ම යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වල මුළු පිරිවැයෙන් 80-90% ක් ම බාහිර පිරිවැය වේ.

11 වගුව ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න වල මිලගනන් (1999)

| යාත්‍රා වර්ගය | යාත්‍රා මිල (රු) | ආම්පන්න මිල (රු) | මුළු පිරිවැය (රු) |
|---|---|---|---|
| MDOC* | 2,664,212 | 1,100,000 | 3,764,212 |
| ODOC** | 1,312,132 | 660,000 | 1,970,132 |
| FRP*** | 175,145 | 245,000 | 420,145 |
| MTC**** | 145,796 | 155,000 | 330,145 |
| NMTC***** | 35,796 | 155,000 | 190,796 |

* දිග මී. 10.5 සහ අශ්වබල 50 එන්ජිම
** දිග මී. 8.6 FRP බෝට්ටුව අශ්වබල 26 එන්ජිම
*** දිග මී. 5.7 FRP බෝට්ටුව අශ්වබල 15 පිටත සවිකරනලද එන්ජිම
**** සම්ප්‍රදායික යාත්‍රාව, අශ්වබල 15 පිටත සවිකරනලද, එන්ජිම
***** සම්ප්‍රදායික යාත්‍රාව, රැවල් රහිත

(ඇ.ඩො. $ 1 = රු. 70 පාසන්න ලෙස.)
මූලාශ්‍රය: adopted from NARA 1999 (op.cit)

### 2.2.2 *අධික ලාභදායීතාව*

ධීවර කටයුතු වල ලාභදායීතාව සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පලාතේ කරන ලද අධ්‍යයනයන්ට අනුව[4] නව යාත්‍රා වල ධීවර කටයුතු දැනට පවතින ධීවර වෑයම යටතේ කෙටිකාලීනව සහ දිගු කාලීනව ලාභදායී ලෙස දිගටම පවත්වා ගෙන යා හැකි බව, එම කටයුතු වලින් ඉපයූ ධන අගයක් ගත්තා වූ දළ සහ ශුද්ධ ලාභ ප්‍රමාණයන්ගෙන් පෙනී යන ලදී. වැඩිම ශුද්ධ ලාභ ප්‍රමාණයක් උපයා ඇත්තේ බහුදින යාත්‍රා විසිනි. යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණ තීව්‍රතාවයේ වැඩි වීමත් සමගම ශුද්ධ ලාභ ප්‍රමාණයන්ගේ වැඩි වීමක්ද පෙන්නුම් කෙරේ. සියළුම යාත්‍රා සඳහා සම්පත් ලාභ ප්‍රමාණයන් (resource rents) ධන අගයක් ගත් අතර අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදේ ක්‍රියාත්මක වන යාත්‍රාවන් (ODOC සහ MDOC) ලබා ගත් සම්පත් ලාභ ප්‍රමාණයන් වෙරළාසන්න මුහුදේ ක්‍රියාත්මක වන යාත්‍රාවන් ලබා ගත් එම ප්‍රමාණයන්ට වඩා අධික විය. ලබා ගත හැකි දත්තයන් තුලින් දැනට අප ධීවර අංශයන් විවෘත ධීවර ප්‍රදේශයක සමතුලිතතාව ට (open access equilibrium) ආසන්නව ක්‍රියාත්මක වන්නේදැයි කිව නොහැකිය. නමුත් සියළුම මසුන් මරණ ඒකක විසින් ධන සම්පත් ලාභ ප්‍රමාණයන් ඉපයීමෙන් පෙනෙන්නේ මෙම ධීවර අංශයන් උක්ත සමතුලිතතාවයට තවමත් පැමිණ නැති බවය (12 වගුව බලන්න).

12 වගුව ධීවර යාත්‍රා ක්‍රියාකරවීමේ සාමාන්‍ය වාර්ෂික පිරිවැය, ආදායම්, සහ ලාභ ප්‍රමාණ (දෙවුන්දර, 1993 වසර)

| යාත්‍රා වර්ගය | ස්ථාවර පිරිවැය (රු.) | විචල්‍ය පිරිවැය (රු.) | මුළු පිරිවැය (රු.) | මුළු ආදායම (රු.) | දළ ලාභය (රු.) | ශුද්ධ ලාභය (රු.) | සම්පත් කුලී (Resource Rents) (රු.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NMTC | 4,517 | 11,670 | 16,187 | 21,249 | 9,579 | 5,062 | 273 |
| MTC | 20,387 | 125,151 | 145,538 | 215,040 | 89,889 | 69,502 | 24,058 |
| FRP | 23,557 | 130,513 | 154,070 | 227,563 | 97,050 | 73,493 | 29,944 |
| ODOC | 66,943 | 282,188 | 349,131 | 471,986 | 189,798 | 122,855 | 75,406 |
| MDOC | 195,547 | 626,513 | 822,060 | 972,190 | 345,677 | 150,130 | 102,631 |

මූලාශ්‍රය: Amarasinghe O. (1997): 'The profitability of new fish catching technology', *Journal of Asian Fisheries Science*, Vol. 10 (2), pp. 102-1162000

ප්‍රාග්ධනය සහ ශ්‍රමය සඳහා ඉහලම ලැබීම් කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සඳහා වාර්තා වී ඇති අතර මෙම යාත්‍රා රටේ බොහොමයක් පලාත් වල ජනප්‍රිය වී ඇත. ඉතා පටු මහාද්වීපික තටාකයක් ඇති (continental shelf) හෙයින් ද, ගැඹුරු මුහුදේ සම්පත් සීමිත හෙයින් ද, වර්තාමාන වෙරළාසන්න මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය ඇස්තමේන්තු කරන ලද දරිත අස්වැන්නට වඩා අඩු හෙයින් ද, භාවිතා කිරීම සඳහා වැයවන්නේ සමාන්‍ය ප්‍රාග්ධන ප්‍රමාණයක් හෙයින් ද, ශ්‍රී ලංකාවේ සුළු පරිමාණ ධීවර සේවකයන් සඳහා ඉතා උචිත යාත්‍රා ලෙස කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා (MTC සහ FRP) සැලකිය හැකිය.

13 වගුව ධීවර කටයුතු වලදී ප්‍රාග්ධනය සහ ශ්‍රමය සඳහා ලැබීම් (දෙවුන්දර, 1993)

| යාත්‍රා වර්ගය | ප්‍රාග්ධනය සඳහා ලැබීම් (%) | ශ්‍රමය සඳහා ලැබීම්* (මිනිස් දිනකට රු.) |
|---|---|---|
| NMTC | 1.80 | 134.27 |
| MTC | 33.41 | 607.63 |
| FRP | 30.95 | 830.25 |
| ODOC | 30.19 | 625.56 |
| MDOC | 18.00 | 877.42 |

*මිනිස් දින 1 = පැය 8 ක ශ්‍රමය
මූලාශ්‍රය: Amarasinghe (1997: op.cit.)

### *2.2.3 අවදානම් සහ අඩමානයන්*

නව තාක්ෂණය යොදා ගන්නා ධීවර සේවකයින්ට සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නොතිබූ හෝ කලාතුරකින් දක්නට ලැබුනු නව අවදානම් වලට මුහුණ පෑමට සිදුවේ. මෙවැනි වැදගත් අවදානම් දෙකක් හඳුනා ගත හැකි අතර ඒවා පහත දැක්වේ.

1. ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න නැතිවීමේ සහ අලාබහානි වීමේ අවදානම.

මෙම අවදානමට හේතු වන්නේ i. යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ක්‍රියාත්මක වන පරිසරයේ ඇති නොයෙක් උවදුරු ii. කරදිය එන්ජින් තුලට කාන්දු වීම iii. දිගට එලන ලද පාවෙන දැල් නැව් විසින් හෝ විශාල මසුන් විසින් කපා හැරීම සහ iv. නැංගුරම් ලා ඇති අවස්ථාවේදී සහ සංක්‍රමණික ධීවර ගම්මාන වලදී ආම්පන්න සොරා ගැනීම, වැනිදෑ වේ.

2. නෙලනු ලැබූ මසුන් ප්‍රමාණය ඉතාමත් අඩුවූ අවස්ථා වලදී යාත්‍රා හිමියන්ට ක්‍රියාකාරක ප්‍රාග්ධනය සොයා ගැනීමට නොහැකි වීමේ අවදානම.

යාත්‍රා එන්ජින් බලයෙන් ක්‍රියාත්මක වන නිසා සාමාන්‍ය ධීවර ගමන් සඳහා යන ආහාර අවශ්‍යතාවලට අමතරව ඉන්ධන සඳහා විශාල මුදලක් වැය කිරීමට යාත්‍රා හිමියන්ට සිදුවේ.

යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණයේ තීව්‍රතාවය වැඩිවීමත් සමගම යාත්‍රා සහ ආම්පන්න නැතිවීමේ සහ අලාබහානි වීමේ අවදානම වැඩිවන හෙයින් මෙම අවදානම පාලනය කිරීම සඳහා නව තාක්ෂණය යොදා ගන්නා ධීවර සේවකයින්ට රක්ෂණය සැපයිය යුතුවේ.

උක්ත අවදානම් සඳහා විධිමත් රක්ෂණ ක්‍රම බිහිනොවන්නේ *සදාචාර අනුමානය* (moral hazard) සහ *අයෝග්‍ය වරණය* (adverse selection) යන ප්‍රශ්න හේතුවෙනි. සදාචාර අනුමානයට හේතු වන්නේ වන්දි ඉල්ලීමට හේතු වන කරුණු වෙත අඩුවෙන් අවධානය යොමු කිරීමට රක්ෂිතයා පෙළඹීමයි. උදාහරණයක් ලෙස ධීවර යාත්‍රාවක් රක්ෂණය කල ධීවරයෙකු තමාගේ මුළු ශ්‍රම වෑයමත් නිපුනත්වයත් යොදවා යාත්‍රා පාලනය නොකිරීමේ හේතුවෙන් ඇතිවන අලාභහානි වලට රක්ෂණ වන්දි මුදල් ඉල්ලා සිටිය හැකිය. අයෝග්‍ය වරණය හා සම්බන්ධ ප්‍රශ්න ඇති වන්නේ රක්ෂණ කරුවාට රක්ෂණය ඉල්ලුම් කරන්නන් අතරින් වංක සහ අවංක පුද්ගලයින් තෝරා හඳුනා ගැනීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන් සෑම ඉල්ලුම් කරුවන්ටම එකම රක්ෂණය සැපයීමට සිදුවීම හේතුවෙනි. මෙකී ප්‍රශ්න වලට රාජ්‍ය රක්ෂණ වැඩ පිළිවෙලවල් සහ රාජ්‍ය බැංකු වලින් සපයන ණය විසඳුමක් වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරිනි.

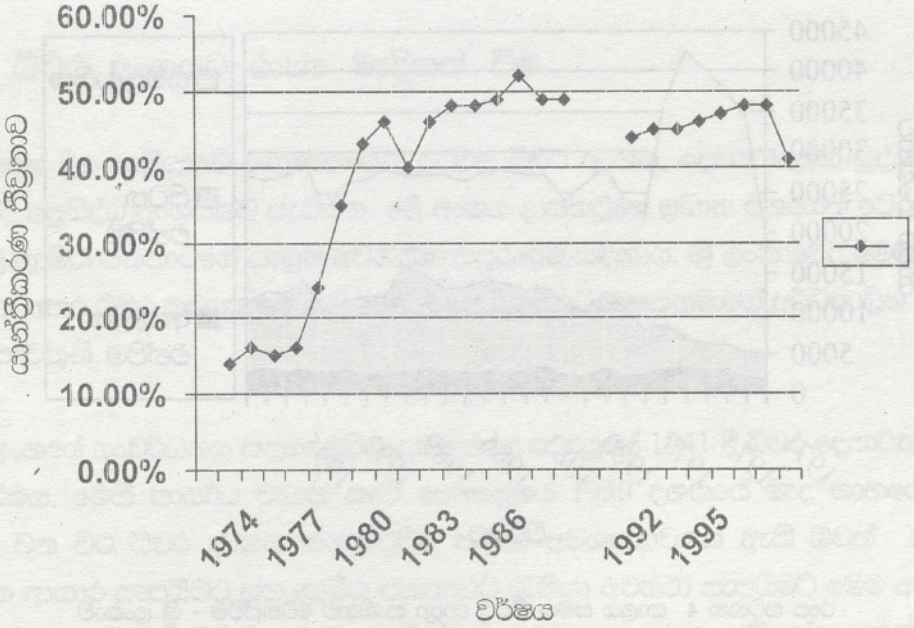
ධීවර ආම්පන්න නැති වීම සහ අලාභහානි වීමට ඇති අවදානම පාලනය කිරීමෙහිලා සැලකිවයුතු මෙහෙයක් ඉටුකිරීමට රාජ්‍ය රක්ෂණ ආයතන වලින් සපයන ලද රක්ෂණය අපොහොසත් විය. පෞද්ගලික රක්ෂණ ආයතන මෙන්ම රාජ්‍ය රක්ෂණ සංස්ථා ද සදාචාර අනුමානය සහ අයෝග්‍ය වරණය යන ප්‍රශ්න වලට ගොදුරු වුනි. රක්ෂණ කරුවන් සහ රක්ෂිතයන් අතර ඇති තොරතුරු අසමමිතිය නිසා ඇතිවන ප්‍රශ්න අවම කිරීම සඳහා ඉතා දැඩි නීති රීති රක්ෂණ ගිවිසුම් තුලට ඇතුලත් කරන ලද අතර මේ හේතුවෙන් රක්ෂිතයන්ට රක්ෂණයෙන් ලැබෙන උපයෝගීතාවය හීන විය. වර්තමානයේ රාජ්‍ය රක්ෂණ සංස්ථා වලින් සපයන රක්ෂණය පිළිබඳව විශාල උද්යෝගයක් ධීවර සේවකයන් තුල නැත.

ධීවර සේවකයන් බොහෝ දෙනෙක් යාත්‍රා මිළදීගැනීමේදී විධිමත් රක්ෂණ ක්‍රම වෙත දායක වුවද මූලික වාරික ගෙවීමෙන් අනතුරුව ඔවුන් යාත්‍රා තවදුරටත් රක්ෂණය කිරීමෙන් වැලකී සිටී. ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පලාතේ පිහිටි දෙවුන්දර ධීවර ගම්මානයේ කරන ලද අධ්‍යයනයන්ට අනුව[5] දෙවාරයකට වඩා වැඩි ප්‍රමාණයක් රක්ෂණ වාරික ගෙවීම සිදු කරනු ලබන්නේ බැංකු ණය ක්‍රම තුලින් විශාල බහුදින යාත්‍රා ලබා ගත් ධීවර සේවකයින් විය. මෙම වැඩ පිළිවෙලවල් වල යාත්‍රාවේ අයිතිය බැංකුව සතු වන අතර එය ණය ලබා ගැනීම සඳහා ඇපයක් ද වේ. එමෙන්ම ණය දීමේදී යාත්‍රා සහ ආම්පන්න රක්ෂණය කිරීම අනිවාර්ය කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණේ පිහිටි ධීවර ගම්මාන රාශියකම කරන ලද අධ්‍යයනයන්ට අනුව[6] ආපදා වලට ගොදුරු වූ යාත්‍රා අලුත් වැඩියා කිරීමට සහ නැවත ස්ථාපනය කිරීම සඳහා යන මුළු පිරිවැයෙන් රක්ෂණ වන්දි මුදල් විසින් සැපයන ලද ප්‍රමානය 30 % ක් පමණි. රාජ්‍ය රක්ෂණ ආයතන වලට එරෙහිව ධීවර සේවකයින් ඉදිරිපත් කර ඇති ප්‍රධානම පැමිණිලි වන්නේ වන්දි මුදල් ගෙවීම සඳහා දිගු කාලයක් ගත වීමත් වාරික ඉතා ඉහල මට්ටමක පැවතීම ය.

## 2.3 නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමේ වේගය

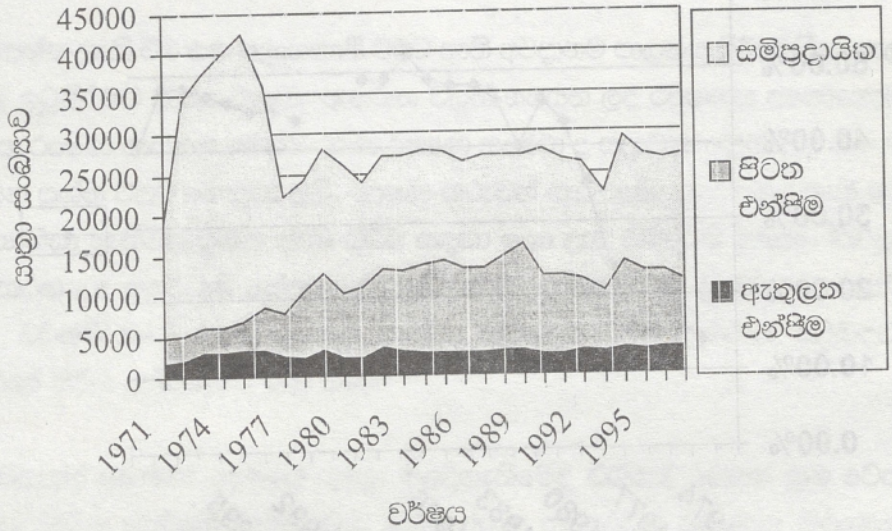
නව තාක්ෂණය (යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ නව ආම්පන්න) භාවිතයට ගැනීමේ වේගය අධිකවම පැවතුනේ 1970 දශකයේ අග භාගය සහ 1980 දශකයේ මුල් භාගය යන කාල තුලය. පිටත සවිකරන ලද එන්ජිම හඳුන්වාදීම මේ සඳහා මූලික උත්තේජය සපයන ලදී. 1980 දශකයේ මැද භාගය වන විට ධීවර යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණයේ ප්‍රතිශතය 50% ක් දක්වා වැඩි වූ අතර එතැන් සිට එය එම මට්ටමේම පවතී.




රූප සටහන 3 ධීවර යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණ තීව්‍රතාව - ශ්‍රී ලංකාව

1998 වසරේ ක්‍රියාත්මක වූ 28,261 ක් වන මුළු ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාවෙන් 5% බහු දින යාත්‍රා ද, 9% ක් ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද එක් දින යාත්‍රා ද, 24% පිටත එන්ජිම සවිකරන ලද ෆයිබර් යාත්‍රා ද, 7% යාන්ත්‍රීකරණය කරන ලද සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා ද, 55% සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා ද විය. යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණයේ ප්‍රතිශතය 50% මට්ටමේ සෑහෙන දුරට ස්ථායීව පැවතීමෙන්ද යාන්ත්‍රික සහ යාන්ත්‍රික නොවන යාත්‍රාවල සාපේක්ෂ සංඛ්‍යාවන් ස්ථායීව පැවතීමෙන්ද (රූප සටහන 4 බලන්න) පෙනී යන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සේවක ජනගහනය අතර (ඔවුන්ගේ වර්තමාන සමාජ ආර්ථික තත්වයක් යටතේ) විවිධ ධීවර තාක්ෂණයන් විසරණය වීමේ වේගය එහි උපරිමය දක්වා පැමිණ ඇති බවක්ය. ධීවර ප්‍රජාවන්හි සම්ප්‍රදායික තාක්ෂණය යොදා ගනිමින් මසුන් අල්ලන්නා වූ දිළිඳු කොටස් සඳහා නව තාක්ෂණය යොදා ගැනීම අසීරුව පවතින තෙක් මෙන්ම, ධීවර අංශයට පිටින් වෙනත් රැකියා වල යෙදීමේ අවස්ථාවන් ඔවුන්ට නොලැබෙන තෙක්, තවදුරටත් ඔවුන් සම්ප්‍රදායික ධීවර අංශයේ රැඳී සිටිනු ඇත.

සම්ප්‍රදායික තාක්ෂණය අදත් ප්‍රචලිතව පැවතීමට තාක්ෂණික සාධක ද හේතු වේ. හැඹිලි දැල් තාක්ෂණය හඳුන්වා දීමත් සමගම විශල මල්ලක් වැනි හැඹිලි දැල් භාවිතා කර සංක්‍රමණික මත්ස්‍ය විශේෂ අල්ලා ගැනීම සඳහා යාන්ත්‍රික යාත්‍රාවකින් (දැල් ඇදීම සඳහා) සහ සම්ප්‍රදායික




රූප සටහන 4 කාලය සමග ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාව වෙනස්වීම - ශ්‍රී ලංකාව

යාත්‍රාවකින් (දැල් එලීම සඳහා) සමන්විත ද්විත්ව මසුන් මරණ ඒකක (dual fishing units) බිහි විය. මෙය තාක්ෂණික අනුපූරකතාවකි (technological complimentarityසහ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා අතර මෙවැනි අනුපූරක සම්බන්ධතා වලට යම් භෞතික සාධක ද හේතු වේ. මුහුදේ ඇති භෞතික බාධක නිසා යාත්‍රා කිරීම අපහසු අවස්ථා වල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සාමාන්‍යයෙන් මෙවැනි බාධක වලට ඔබ්බෙන් නැංගුරම්ලන අතර යාත්‍රා වල සේවක පිරිස් ආම්පන්න සහ මසුන් එහා මෙහා ගෙන යනු ලබන්නේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා මගිනි. මුහුදු පත්ල ගල් සහිත වීම වැනි භෞතික බාධක විසින් යාන්ත්‍රික ධීවර කටයුතු යොදා ගැනීමට බාධා පමුණුවන බව ඉතා පැහැදිලිය. මෙවැනි තත්වයක් ශ්‍රී ලංකාවේ ගාලු දිස්ත්‍රික්කයේ උණවටුන සහ වැලිගම අතර වෙරළාසන්න මුහුදේ දැකිය හැකිය. තවද කලපු වැනි ස්ථාන වල ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීමේදී ධීවර ගමනක් සඳහා ගත වන කාලය කෙටි බැවින් ද මුහුද නිශ්චලව ඇති බැවින් ද මුහුදු පත්ලේ ගල් තිබිය හැකි බැවින් ද (පොකිරිස්සන් වාසය කරන ස්ථාන වැනි) බොහෝ විට සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා භාවිතයෙන් යාන්ත්‍රික යාත්‍රා භාවිතයට වඩා ධීවර සේවකයින්ට සාපේක්ෂ වාසි අයත් වේ. සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා නොකඩවා භාවිතා කිරීමට හේතු වන තවත් කරුණක් ලෙස රජය විසින් වත්කම් අඩු ධීවර සේවකයින්ට ෆයිබර් ඔරු ලබා ගැනීම සඳහා මෑතක හඳුන්වා දුන් 90% සහනාධාර වැඩ පිළිවෙල ද සඳහන් කළ හැකිය.

## 2.4 ධීවර අංශයට රාජ්‍ය මැදිහත් වීම

ගිණිකොන දිග ආසියාවේ බොහොමයක් රටවල ධීවර අංශය, දෙවන ලෝක යුද්ධයට පෙර සමයේදී අප්‍රසිද්ධ අංශයක්ව පැවතින. මේ අංශය දායකවූයේ ප්‍රධාන වශයෙන් වෙරළ තීරයේ ජීවත්වූ ග්‍රාමීය ජනතාවගේ යැපුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහාය. ශ්‍රී ලංකාවේද මෙම තත්වයම පැවතුන අතර ධීවර කටයුතු කොළඹ කෞතුකාගාරයේ අධ්‍යක්ෂකතුමාගේ අර්ධකාලීන වගකීමක් ලෙස පැවතුනි.

ධීවර අංශයේ සංවර්ධනය සඳහා මූලික උත්තේජය සැපයූයේ 1941 දී ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවීමය. මෙහි කාර්‍යය වඩාත් කැපී පෙනෙනුයේ 1950 දශකයේ මැද භාගයේදීය. මේ කාලය වන විට ධීවර අංශය නගාසිටුවීම සඳහා අවශ්‍යතාවයක් ඇති බවත් ජනතාවට ප්‍රෝටීන ආහාර සැපයීමට සහ ග්‍රාමීය ජනතාවට රැකියා අවස්ථා සැපයීමට මෙම අංශය තුල හොඳ විභවයක් ඇති බවත් රජයට පෙනී ගියේය. නව යාත්‍රා සහ ආම්පන්න හඳුන්වාදීමටත් නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම සඳහා ධීවර සේවකයින්ට ණය සහ සහනාධාර සැපයීමටත් රජය ඉදිරිපත් වුනි. ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවට නව ව්‍යාප්ති අංශයක්ද 1957 වසරේදී එකතු කරන ලද අතර 1958 වසරේදී පළමුවරට ඇතුලත එන්ජිම සවිකරණ ලද යාත්‍රා (අඩි 28 ක්වූ අශ්ව බල 30 ඩීසල් එන්ජිමකින් ක්‍රියාකරන්නාවූ) හඳුන්වාදෙනු ලැබීය. ධීවර අංශය සඳහා ප්‍රථම ණය ක්‍රමයද 1959 දී ආරම්භ වුනි. 1962 වසරේදී, සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණය කරනු වස් අශ්ව බල 8 - 15 දක්වාවූ පිටතින් සවිකරන ලද එන්ජින්ද සම්ප්‍රදායික ධීවර ගම්මාන වලට හඳුන්වාදෙන ලදී. යාත්‍රා සහ එන්ජින් මිලදී ගැනීම සඳහා මූලික පිරිවැයෙන් 50% ක් දක්වා වූ සහනාධාරයක් ද මීට එක්වුනි. 1941 පමණ ආරම්භ කරන ලද ධීවර සමූපාකාර ක්‍රමයද තවදුරටත් ජනප්‍රිය කරන ලද අතර යාත්‍රා ණය සහ වෙනත් ආධාර ලබාදීම ග්‍රාමීය මට්ටමේ ධීවර සමූපාකාර තුලින් සිදුකරන ලදී.

1964 වසරේදී මසුන් අලෙවිය සඳහා ලංකා ධීවර සංස්ථාව පිහිටුවන ලදී. එහෙත් 1998 වසරේදී පවා මෙම සංස්ථාව අලෙවිකරන ලද්දේ රටේ මුළු මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයෙන් 1.47% කි. ප්‍රධානම ධීවර ප්‍රතිපත්ති ඒකකය ලෙස ධීවර අමාත්‍යාංශය 1970 දී පිහිටුවන ලදී. ධීවර අංශයේ අභිවෘද්ධිය, සංවර්ධනය සහ කළමනාකරණය යනාදිය මෙම අමාත්‍යාංශයේ මූලික වගකීම වූ අතර ධීවර කර්මාන්තයේ පාලන, ව්‍යාප්ති, පර්යේෂණ, පුහුණුකිරීම් සහ ශුභසාධන කටයුතු මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ සිදුකෙරුනි. 1977 වසරේදී ධීවර අමාත්‍යාංශය අංශ 7 ක් ඇතුලත් වනසේ ප්‍රතිසංවිධානය කරන ලදී. කරදිය ධීවර අංශය, මිරිදිය ධීවර අංශය, ධීවර පුහුණු හා අධ්‍යාපන අංශය, ධීවර ශුභසාධන අංශය, ධීවර සැලසුම් හා වැඩසටහන් අංශය සහ සංවර්ධන අංශය හා ව්‍යාප්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම් අංශය යන අංශ මෙයට ඇතුලත් විය.

ධීවර සමුපාකාර වල කායශ්‍රීක්ෂමතාවය වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණ කර ගනිමින් 1977 වසරේදීම ග්‍රාමීය මට්ටමේ ධීවර සමූපාකාර සමිති 270 ක් ඒකාබද්ධ කොට විශාල ප්‍රාථමික සමූපාකාර සමිති 45 පිහිටුවන ලදී. නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමත් සමගම අළුතින් හඳුන්වා දුන් යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සඳහා නැංගූරම්ලෑමේ පහසුකම් වල අවශ්‍යතා පෙනීගිය අතර වරාය සහ නැංගූරම්ලෑමේ පහසුකම් ගොඩනැගීම, නඩත්තුව, ක්‍රියාකරවීම සහ කලමනාකරණය සඳහා ලංකා ධීවර වරාය සංස්ථාව පිහිටවීම 1972 දී සිදුකෙරුනි. නව ධීවර යාත්‍රා භාවිතයට කැමැත්තක් දැක්වූ ධීවර සේවකයන් සඳහා නව දැනුම ලබාදීමට ශ්‍රී ලංකා ධීවර පුහුණු ආයතනයද 1975 වසරේදී පිහිටුවිනි.

මිරිදිය ධීවර කර්මාන්තය ප්‍රධාන වශයෙන් පැවතුනේ මසුන් අල්ලා ගන්නා කර්මාන්තයක් ලෙසය. මේ කර්මාන්තය දෙස රජයේ අවධානය යොමුවූයේ 1980 දශකයේ මුල් අවධියේය. 1981 දී පළමු වරට මිරිදිය අංශය සඳහා සහනාධාර වැඩිපිළිවෙලක් දියත් කරන ලදී. අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන පර්යේෂණ ඒකකය වන ජාතික ජල සම්පත් පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ආයතනය (NARA) ප්‍රධාන විෂය 5 ක් පිළිබඳව පර්යේෂණ කටයුතු සිදුකරයි. මේ විෂයන් නම් සාගර විද්‍යාව සහ ජල විද්‍යාව, ධීවර යාත්‍රා ආම්පන්න උපකරණ සහ මසුන් මරණ ක්‍රම යනාදිය සංවර්ධනය කිරීම, මසුන් සහ වෙනත් ජලජ නිෂ්පාදන සකස්කිරීම, කල්තබා ගැනීම හා අලෙවිය, ධීවර කර්මාන්තයේ සාමාජීය සහ ආර්ථික කරුණු සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධනය, කලමනාකරණය සහ සංරක්ෂණයන් වේ. වෙරළ සහ වෙරළාසන්න සම්පත් කලමනාකරණය සහ සංරක්ෂණය සඳහා වෙනම වෙරළ සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවක්ද 1984 වසරේ ආරම්භ කරන ලද අතර මෙම දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දැනටමත් ලංකාවේ වැදගත් වෙරළ පරිසර පද්ධති රාශියක් අධ්‍යයනය කිරීමෙන් පසුව ඒවායේ සංරක්ෂණය සහ සම්පත් කලමනාකරණය සඳහා සැලසුම් කර ඇති එම සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීතිද සම්පාදනය කර ඇත.

1970 සහ 1980 දශක තුල ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ලත් ධීවර ව්‍යාපෘති රාශියක් ක්‍රියාත්මක විය. නිරිතදිග ධීවර සංවර්ධන වැඩපිළිවෙල 1977 දී ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර බටහිර වෙරළබඩ ප්‍රදේශය සඳහාද එවැනිම වැඩ පිළිවෙලක් ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ ආධාර යටතේ 1980 දී ක්‍රියාත්මක විය. නෙදර්ලන්ත රජයේ ආධාර යටතේ නැගෙනහිර වෙරළ ධීවර සංවර්ධන වැඩපිළිවෙලක් 1982 දී ද, අබුඩාබි අරමුදලින් ලැබූ ප්‍රතිපාදන යටතේ වයඹ වෙරළ ධීවර සංවර්ධන වැඩපිළිවෙලක් 1983 දී ද ක්‍රියාත්මක කෙරිනි.

ධීවර අංශය සඳහා රජයේ බැංකු වන මහජන බැංකුවත් ලංකා බැංකුවත් ණය ක්‍රම රාශියක ක්‍රියාත්මක කරයි. සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාවත් සීමාසහිත ජාතික රක්ෂණ සංස්ථාවත් යන දෙකම ධීවර අංශයේ නොයෙක් අවදානම් සහ අඩමානයන් සඳහා රක්ෂණය සැපයීමේ කාර්‍යයන්හි යෙදී සිටී.

බෞද්ධ භික්ෂූන් විසින් කල බලවත් ඉල්ලීම මත 1990 දී රජය විසින් එතෙක් මිරිදිය ධීවර අංශයට සැපයූ අනුග්‍රහය ඉවත් කර ගන්නා ලද අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 1989 දී මෙ.ටො. 40,000 ව තිබූ මිරිදිය මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය 1994 වන විට මෙ.ටො. 12,000 දක්වා පහල වැටුනි. කෙසේ වුවද, 1994 වසරේ අගභාගයේදී රජය විසින් ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබූ මිරිදිය ධීවර අංශය යලි ස්ථාපිත කර එම අංශයට අනුග්‍රහය දැක්වීම යලි ආරම්භ කරන ලදී. ආයතනික සංවර්ධනයේ ප්‍රධාන සංධිස්ථානයක් ලෙස 1999 වසරේ පෙබරවාරි මස දී ජාතික ජලජීවී වගා සංවර්ධන අධිකාරය (NAQDA) පිහිටුවීම සඳහන් කල හැකිය. රටේ සියළුම ජලජ සම්පත් සංවර්ධනය සහ කලමනාකරණයේ වගකීම් මෙම අධිකාරයට පැවරුණි.

### *2.4.1 නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමේ රජයේ මෙහෙය*

ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශය යාන්ත්‍රීකරණය කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ දී ශ්‍රී ලංකා රජය ප්‍රධානම උත්තේජය සැපයීමේ ඒජන්තවරයකු ලෙස ඉතා විශාල කාර්‍යභාරයන් ඉටු කර ඇත. නව යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ එන්ජින් ලබා ගැනීම සඳහා 1960 දශකය ආරම්භයේ සිටම ඉතා විශාල සහනාධාර ප්‍රමාණයක් ධීවර අංශයට සපයනු ලැබිය. 1960 දශකයේ ලබාදුන් සහනාධාර තුලින් අක්වෙරළ ධීවරයේ සම්පත් නෙලා ගැනීම සඳහා ටොන් 3.5 යාත්‍රා (ODOC) භාවිතා කිරීමට ධීවර සේවකයන් උනන්දු කරවන ලදී. 1970 දශකයේදී පිටත සවිකරන ලද එන්ජිම (OBM) හඳුන්වාදුන් අතර මෙය සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණයටද (MTC) හේතුවිය. වෙරලාසන්න ධීවර කර්මාන්තයේ සංවර්ධනය සඳහා වැඩි අවධානයක් 1980 දශකයේ මුලදී යොදමින් නොයෙක් සහනාධාර ක්‍රම යටතේ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා (FRP) සහ පිටත සවිකරන ලද එන්ජින් ධීවර සේවකයන්ට ලබාදීම ට ප්‍රමුඛත්වය ද ලබා දුනි. මේ කාලය වන විට සහනාධාර තුලින් ටොන් 3.5 යාත්‍රා නිකුත් කිරීම ඉතා පහල මට්ටමකට ඇද වැටී තිබුනි මෙම කාල පරිච්ඡේදය (1970 අග භාගය සහ 1980 මුල් භාගය) ශ්‍රී ලංකාවට නිදහස ලැබුනු දා සිට වැඩිම සහනාධාර ප්‍රමාණයක් ධීවර අංශයට ලබාදීම (1980 දී රුපියල් මිලියන 55.93) සනිටුහන් කරයි.

14 වගුව ධීවර අංශයට ලබාදුන් සහනාධාර 1973-1998

| වර්ෂය | සහනාධාර ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන | වර්ෂය | සහනාධාර ප්‍රමාණය රුපියල් මිලියන |
|---|---|---|---|
| 1973 | 0.90 | 1986 | 24.23 |
| 1974 | 0.24 | 1987 | 26.96 |
| 1975 | 1.03 | 1988 | 29.37 |
| 1976 | 3.41 | 1989 | 14.46 |
| 1977 | 0.99 | 1990 | 11.00 |
| 1978 | 12.56 | 1991 | 54.01 |
| 1979 | 38.80 | 1992 | 75.00 |
| 1980 | 55.93 | 1993 | 75.00 |
| 1981 | 33.64 | 1994 | 75.00 |
| 1982 | 23.37 | 1995 | 101.04 |
| 1983 | 13.54 | 1996 | 80.45 |
| 1984 | 13.81 | 1997 | 65.00 |
| 1985 | 11.04 | 1998 | 55.00 |

මූලාශ්‍රය: Ministry of Fisheries 1999

1977 - 1978 දී නිදහස් වෙළඳාම හඳුන්වාදීමෙන් අනතුරුව ඇති කල විවිධ ව්‍යුහාත්මක හැඩ ගැසීම් ප්‍රතිපත්ති (Structural Adjustment Policies) හේතුවෙන් 1980 දශකයේ අග භාගය වන විට ධීවර අංශය සඳහා වූ රජයේ දායකත්වයේ අඩු වීමක් පෙන්නුම් කරයි (14 වගුව බලන්න). මේ කාලයේදී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් කල ප්‍රාග්ධන වියදම් වල සැලකිය යුතු අඩු වීමක් සිදුවිය. එමෙන්ම 1983 න් පසු මෙරට සිදුවූ සිවිල් කලබල මැඩ පැවැත්වීම සඳහා වෙන් කල අධික ආරක්ෂක පිරිවැයද ධීවර අංශය සහ රටේ වෙනත් ඵලදායි අංශ සඳහා අයවැයෙන් වෙන්කල මුදල් සම්පූර්ණයෙන් ලබා නොදීමට හේතු වුවා යයි සිතිය හැකිය.

1990 දශකය ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශයට නවෝදයක් වූ කාලයක් ලෙස සැලකිය හැක්කේ එම කාලයේදී ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තය බහුදින යාත්‍රා හඳුන්වා දීම තුලින් ඉතා ඉක්මනින් ප්‍රචලිත වීමය. මේ කාලය තුල පිටත සවි කරන ලද එන්ජින් සංඛ්‍යාවේ සහ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සංඛ්‍යාවේ අඩුවීම තුලින් පෙන්නුම් කරන්නේ වෙරළාසන්න ධීවර කර්මාන්තයට රජයේ අනුග්‍රහය ලබාදීමේ අඩුවීමකි. මේ දශකය තුල රජය විසින් නිකුත් කරනු ලැබූ බහුදින යාත්‍රා ප්‍රමාණය අඩු වුවද මේ එක් යාත්‍රාවක් හඳුන්වා දීම සඳහා යන සහනාධාර ප්‍රමාණය ඉතා ඉහල වීම මීට හේතු විය හැකිය. මෙම යාත්‍රා සමග නොයෙක් උපකරණ සැපයිය යුතු අතර (රේඩියෝ පණිවුඩ හුවමාරු උපකරණ, රාඩාර් උපකරණ, මසුන් සොයා ගැනීමේ උපකරණ යනාදිය) ඒවා ඉතා මිල අධික වේ. 1995 වසරේ ධීවර අංශයට සැපයූ මුළු සහනාධාර ප්‍රමාණය එම නිසා රුපියල් මිලියන 101.04 වූ ඉතා ඉහල මට්ටමක තිබුනි. මේ සහනාධාර

වලින් කොටසක් 1994 න් පසු නව ජීවයක් ලබා දුන් මිරිදිය ධීවර කර්මාන්තයේ සංවර්ධනය උදෙසා ද සපයනු ඇතැයි සිතිය හැකිය.

උක්ත සාකච්ඡාවෙන් පෙනී යන පරිදි ශ්‍රී ලංකා ධීවර කර්මාන්තයේ තාක්ෂණික සංවර්ධනයේදී රජය විසින් ඉතා සක්‍රිය මෙහෙයක් ඉටු කර ඇත. නොයෙක් සහනාධාර ක්‍රම යටතේ නිකුත් කල යාත්‍රා සහ එන්ජින් වල ස්වභාවය වෙනස් කරමින් ධීවර කටයුතු සඳහා වූ අවධානය එක් සම්පත් ප්‍රදේශයක සිට තවත් සම්පත් ප්‍රදේශයකට වෙනස් කිරීම සඳහාද රජය දායක වී ඇත. කෙසේ වුවද සම්පත් වල ස්වභාවය සම්බන්ධව අප තුල ඇති දැනුම අල්ප හෙයින් සම්පත් වෙත ඇති අවධානයේ මෙවැනි වෙනස්කම් ඇති කිරීමේදී ඉතා කල්පනාකාරී විය යුත්තේ එවැනි වෙනස් කිරීම් ධීවරයක ප්‍රධාන විචල්‍යයන් වන මසුන් සහ ධීවර සේවකයන් යන දෙකටම තදින්ම බලපාන බැවිනි.

## 2.5 සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සේවකයන් විසින් භාවිතා කරන යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ඔවුන්ගේ ජන වර්ගය, ආගම සහ ස්ථානය අනුව වෙනස් වේ. වෙරළාසන්න ධීවරයේ ඔරු, පාරු, තෙප්පම්, කට්ටමරම් සහ වල්ලම් වැනි සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා බොහොමයක් ක්‍රියාත්මක වේ. සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා වලින් වැඩි සංඛ්‍යාවක් වෙරළාසන්න මුහුදේ ක්‍රියාත්මක වන අතර එම සම්පත් නෙලා ගැනීමේ ප්‍රධානම තාක්ෂණය වන්නේ මාදැල් එලීමයි. ශ්‍රී ලංකාව වෙරළාසන්න මුහුද සම්පත් වලින් ඉතා පොහොසත් වේ. මෙම ධීවරයේ මසුන් විශේෂ 610 ක් පමණ වාර්තා වී ඇති 1970 දශකයේ මුල් කාලයේදී කුඩා FRP යාන්ත්‍රික යාත්‍රා, පිටත සවිකරන ලද එන්ජින් සහ නයිලෝන් දැල් හඳුන්වාදීමත් සමගම වෙරළාසන්න ධීවරය යාන්ත්‍රීකරණ රැල්ලට හසුවිය. සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා විශාල සංඛ්‍යාවක් පිටතින් එන්ජින් සවි කරමින් යාන්ත්‍රීකරණය කරන ලදී. වෙරළාසන්න ධීවරයේ සියළු ධීවර ඒකක අතර නයිලෝන් දැලද ඉතා ජනප්‍රිය වී ඇත.

යුද්ධයට පෙර කාල පරිච්ඡේදය තුල අක්වෙරළ සම්පත් ප්‍රධාන ලෙස නෙලාගන්නා ලද්දේ පිත්ත සහ යොත් භාවිතා කර බලයන් ඇල්ලීමේ තාක්ෂණය යොදා ගත් රුවල සහිත සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා විසිනි. 1950 දශකයේ පසු භාගය වන විට මෙම ධීවරයට ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද නව එක් දින යාන්ත්‍රික යාත්‍රාවක් (ODOC) හඳුන්වා දුනි. විශාල ඇස් ඇති කරමල් දැල්, ලෝං ලයින් සහ ට්‍රෝලිං ක්‍රම භාවිතා කරමින් මෙම යාත්‍රා විසින් අක්වෙරළ සම්පත් ඉතා විශාල ලෙස නෙලා ගන්නා ලදී.

ගැඹුරු දියේ ධීවර කර්මාන්තය ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වා දෙන ලද්දේ මෑතකදීය. මෙම ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීම ආරම්භ වූයේ 1980 දශකයේ අගභාගයේදී ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන

ලද නව බහුදින යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හඳුන්වාදීමත් සමගය. ආරම්භයේදී මෙම යාත්‍රා විසින් අප රටේ විශේෂ ආර්ථික කලාපය (EEZ) තුල වූ ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර සම්පත් නෙලා ගනු ඇතැයි අපේක්ෂා කලද එම යාත්‍රා බෙහොමයක් මේ වන විට ජ්‍යාතන්තර මුහුදේ ධීවර කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

යාන්ත්‍රික යාත්‍රා, නව ආම්පන්න සහ නව ධීවර ක්‍රම වලින් සමන්විත නව තාක්ෂණයේ ප්‍රධාන ලක්ෂණ අතර අධික ප්‍රාග්ධන අගතිය, අධික ලාභාංශ ප්‍රමානය සහ ධීවර වත්කම් නැතිවීමේ හෝ අලාභහානිවීමේ අධික අවදානමද කැපී පෙනේ. මේ වන විට ශ්‍රී ලංකාවේ මුළු ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාවෙන් හරි අඩක් පමණ යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලින් සමන්විතය. යාන්ත්‍රික තාක්ෂණය ධීවර අංශය තුල විසරණය වීමේ අනුපාතිකය එහි උපරිමය දක්වා ලංවී ඇති බවද පෙනී යයි. යාන්ත්‍රික සහ යාන්ත්‍රික නොවන යාත්‍රා අතර පවතින තාක්ෂණික අනුපූරකතාද, සමහර ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීමේදී යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලට සාපේක්ෂව සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා වලට ඇති වාසිද, රජය විසින් 90% සහනාධාරයක් යටතේ ධීවර සේවකයන්ට සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා ලබා දීමද, තවදුරටත් සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු දිගටම සිදුකෙරීගෙන යාමට හේතුකාරක වූ සාධක ලෙස දැක්විය හැකිය.

ධීවර අංශයේ යාන්ත්‍රීකරණ සහ නවීකරණ කාර්යාවලියේදී විශේෂයෙන්ම ධීවර අධෝව්‍යුහයන් සංවර්ධනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් රජය ඉතා වැදගත් මෙහෙයක් ඉටු කර ඇත. 1941 දී ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටු වීමෙන් පසු රජය විසින් ධීවර අංශයේ සංවර්ධනයෙහිලා ඉතා ක්‍රියාකාරී මෙහෙයක් ඉටු කරමින් ධීවර-උපකාරක ආයතන රාශියක් පිහිටුවන ලදී. තවද ධීවර සේවකයන් නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම සඳහා පෙළඹවීමේදී රජය විසින් ධීවර ණය සහ සහනාධාර ලබා දෙමින් උත්ප්‍රේරකයක් ලෙස ක්‍රියා කර ඇත. රාජ්‍ය ණය සහ සහනාධාර ප්‍රතිපත්ති වල සිදු කරන ලද නොයෙක් වෙනස්කම් තුලින් ධීවර වෑයම එක් සම්පත් ප්‍රදේශයක සිට තවත් සම්පත් ප්‍රදේශයකට යොමු කිරීමද රජය සිදු කර ඇත.

## සටහන් සහ මූලාශ්‍රයන්

[1] Jinadasa, J. (1993): *Marine Fishes and Fisheries in Sri Lanka* (Sri Lanka Association for the Advancement of Science, 1993, Colombo, Sri Lanka)

[2] Jinadasa (1993 : op. cit)

[3] Natioal Aquatic Resources Research & Development Agency (NARA) (1999): *Fisheries Year Book 1999,* Colombo, Sri Lanka.

[4] Amarasinghe O. (1997): 'The profitability of new fish catching technology', *Journal of Asian Fisheries Science*, Vol. 10 (2), pp. 102-116.

[5] Wanasinghe W. A. G. & Amarasinghe O. (1995): 'Role of credit in the adoption of new technology in marine fisheries of southern Sri Lanka', paper presented at the symposium on 'Technological advancements in fisheries and its impact on rural development', Cochin, India.

[6] Amarasinghe O., W.A.G. Wanasinghe and S.P.M. Jayantha, (2001): 'Risk and Uncertainties and their management: Fisheries Insurance', in O. Amarasinghe (ed.) *Modernisation and Change in marine small-scale fisheries of southern Sri Lanka*, (forthcoming).

# ධීවර අංශයේ නවීකරණ කාර්‍යාවලිය සමග කරදිය සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර බිහිවන සබඳතා

# 3

## 3.1 හැඳින්වීම

ධීවර අංශය නවීකරනය කිරීමේ කාර්‍යාවලියේ ප්‍රධාන ලක්ෂණ ලෙස සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණය කිරීම, නව යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හඳුන්වාදීම, නව ධීවර ආම්පන්න සහ සම්පත් නෙලා ගැනීමේ ක්‍රම හඳුන්වාදීම යනාදිය පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක සටහනක් පසුගිය පරිච්ඡේදයේදී ඉදිරිපත් කෙරිනි. පලමුවන පරිච්ඡේදයේදී සඳහන් කල ආකාරයට මෙම නවීකරණ කාර්‍යාවලිය හේතුකොට ගෙන මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයේ සහ නව තාක්ෂණය භාවිතයට ගත් ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවන මට්ටම් වල සැලකිය යුතු වර්ධනයක් දක්නට ලැබුනි. කෙසේ වුවද මෙම වර්ධන කාර්‍යාවලියේ ප්‍රතිලාභ සියළුම ධීවර සේවක කොටස් අතර සමසේ බෙදීයාමක් සිදු නොවුනි. මේ වර්ධන කාර්‍යාවලිය හේතුකොට ගෙන සම්පත් භාවිතා කරන නොයෙක් පුද්ගලයින් අතර ආරවුල් ද හට නොගත්තේ නොවේ. තවද, තාක්ෂණික වෙනස්කම්, රාජ්‍ය මැදිහත්වීම සහ වෙළඳපොල ප්‍රසාරණය ආදී බලවේගයන් ධීවර සේවකයන් අතර වූ සම්ප්‍රදායික සබඳතා වල වෙනස්කම් ඇති කිරීමටද හේතු විය. මෙහිදී ධීවර සේවකයන් අතර නව ආකාරයේ සබඳතා ඇති වීමද හොඳින් දිස්වේ. නොයෙක් ධීවර සේවක කොටස් අතර හටගන්නා මෙකී නව සබඳතා ඔවුන් එකිනෙකාට ප්‍රතිවිරුද්ධ මතධාරී, මිත්‍රශීලි බවින් තොර සමූහ බවට පත්කර ඇති බවද තවදුරටත් පෙනී යයි. ධීවර අංශයේ මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනය, යාන්ත්‍රීකරණ අනුපාතිකය වැනි සංඛ්‍යාත්මක දත්තයන් මෙන් ඉහත සඳහන් කල සමාජීය වෙනස්වීම් ලේඛනගත කර නොමැත. සමාජීය ලක්ෂණ අධ්‍යයනය කිරීම සහ ඒවා ප්‍රමාණකරනය කිරීමේ ඇති දුෂ්කරතා සහ ධීවර සේවකයන් අතර පවතින ආරවුල් එලි දැක්වීමට බලධාරීන් තුල ඇති අකමැත්ත යනාදී කරුණු මීට හේතු වූවා විය හැකිය.

මෙම අධ්‍යයනයේදී, ධීවර සේවකයන්ගේ සමාජ සබඳතා සහ ඔවුන්ගේ වර්තමාන ගැටළු සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු ලබාගැනීමට වර්ෂ 2000 අප්‍රේල් මාසයේදී මාතර සහ හලාවත ප්‍රදේශ වලදී වැඩ මුළු දෙකක් පවත්වන ලදී මෙම වැඩ මුළු සඳහා නොයෙක් ධීවර සම්පත් නෙලා ගන්නා වූ විවිධ ක්‍රියාකාරී ධීවර සේවකයින්ද, ධීවර සමුපාකාර සමිති වල නියෝජිතයින්ද, රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන රාශියක නිලධාරීන්ද සහභාගි කර ගන්නා ලදී[1]. සමූහ සාකච්ඡා තුලින් විවිධ ක්ෂේත්‍රයන් සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු රැස් කරන ලද අතර මෙම පරිච්ඡේදයේදී

සාකච්ඡා කරන්නාවූ කරුණු සඳහා මෙම තොරතුරු යොදා ගැනේ. ඉදිරිපත් කරන්නාවූ නොයෙක් කරුණු සහ තර්ක සනාත කිරීම සඳහා සාක්ෂි විවිධ ද්විතීයික දත්ත ප්‍රභවයන්ගෙන් ලබාගන්නා ලදී.

## 3.2 වෙරලාසන්න ධීවර සම්පත් භාවිතයට ගන්නන් අතර ආරවුල්

### *3.2.1 නොයෙක් තාක්ෂණික කොටස් අතර ආරවුල්*

නොයෙක් තාක්ෂණික කොටස් අතර ආරවුල් ප්‍රධාන හේතු දෙකක් නිසා හටගනී.

පළමුව, විවිධ පුද්ගලයන් විසින්, කාර්‍යක්ෂතාවයෙන් වෙනස්වූ විවිධ තාක්ෂණයන් උපයෝගී කර ගනිමින් යම් ධීවර සම්පතක් නෙලා ගැනීම ඔවුන් අතර ආරවුල් ඇතිවීමට හේතු වේ. සාමාන්‍යයෙන්, වඩා කාර්‍යක්ෂම තාක්ෂණය වඩා ප්‍රාග්ධන සූක්ෂම වන අතර එවැනි තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමට හැකි වනුයේ ධීවර ප්‍රජා වල වෙසෙන ධනවත් පුද්ගලයින් අතලොස්සකට පමණි. 1960 දශකයේ අවසාන භාගයේ සහ 1970 දශකයේ මුල් භාගයේදී පිටත සවිකරන ලද එන්ජින් සහ නයිලෝන් දැල් හඳුන්වාදීම මාදැල් කර්මාන්තයට තද බල ලෙස බලපෑ අතර නොයෙක් තාක්ෂණය උපයෝගී කරන ධීවර සේවක කණ්ඩායම් අතර හටගත් ආරවුල් මීට කදිම නිදසුනකි. කෙසේවුවද, ක්‍රමයෙන් යාන්ත්‍රික තාක්ෂණය භාවිතය වෙත බොහෝ මාදැල් ධීවර සේවක පිරිස් නැඹුරුවීම සහ සම්ප්‍රදායික ධීවර යාත්‍රා පවා නයිලෝන් දැල් භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් සම්ප්‍රදායික ධීවර තාක්ෂණයට වඩා නූතන තාක්ෂණය එලදායී බැවි ධීවර සේවකයිනට වැටහී ගිය පසු, මෙම ආරවුල් අඩු වන ලදී. තවද මාදැල් කර්මාන්තයේ සේවය ඉල්ලා සිටි සේවක පිරිස් ඉදිරියේ වූ නව රැකියා අවස්ථා හේතුවෙන් එම කර්මාන්තය වෙත ඇති කරන ලද පීඩනයද අඩු වන ලදී.

මෑතකදී හඳුන්වා දෙන ලද *ලයිට්කෝස්* (Purse Seining with lights) හෙවත් හැඹිලි දැල් ක්‍රමය තවත් නිදසුනකි. මෙම තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම සමගම වෙරළාසන්න මුහුදේ සංක්‍රමණික මසුන් ඇල්ලීම සඳහා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වල නියැලී සිටි ධීවර සේවක පිරිස් පෙළඹුනි. හැඹිලි දැල් භාවිතා කරන ධීවර සේවකයන් විසින් මසුන් ආකර්ශනය කිරීම සඳහා අධි බලැති විදුලි බුබුළු භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් මෙම හැඹිලි දැල් තාක්ෂණය ලයිට්කෝස් ලෙස ධීවරයන් අතර ජනප්‍රිය විය. ඉතා කුඩා මසුන් පවා විදුලි බුබුළු වෙත ආකර්ශනය වීම හේතුකොට ගෙන මෙම තාක්ෂණය භාවිතය මගින් මත්ස්‍ය සම්පත් විනාශ වනු ඇතැයි සමහර ධීවර සේවකයන් අතර මතයක් ද ගොඩ නැගුනි. නමුත් මෙය විද්‍යාත්මක සාක්ෂි වලින් සාධාරණීකරනය කර නොතිබුනි. ලයිට්කෝස් බෙහෙවින් ජනප්‍රියව පැවති ගාලු දිස්ත්‍රික්කයේ මාදැල් කර්මාන්තයේ සහ සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලී සිටි ධීවර සේවක පිරිස් මෙම තාක්ෂණයට තද බල විරෝධය පෑහ.

ඔවුන් පැවසුවේ ලයිට්කෝස් භාවිතය නිසා තමන් අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණයේ ශීඝ්‍ර පහල වැටීමක් දක්නට ඇති බවත් එය තමන්ගේ යැපීමට ඉතා අහිතකර ලෙස බලපෑ බවත්ය. රජය විසින් හැඹිලි දැල් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා දැලකට රුපියල් 20,000 වූ ඉහල ගාස්තුවක් හඳුන්වා දුන්නද එය භාවිතා කල හැඹිලි දැල් ප්‍රමානය අඩුකිරීමට එතරම් පිටුවහලක් නොවීය. නොයෙක් ධීවර සේවක කණ්ඩායම් අතර මෙසේ ඇති වූ ආරවුල් සමතයකට පත් කරනු වස් ඉහල පෙළේ දේශපාලන මැදිහත්වීම් මගින් ලයිට්කොස් භාවිතය සම්පූර්ණයෙන්ම තහනම් කරන ලදී. කෙසේවුවද විදුලි බුබුළු නොමැතිව හැඹිලි දැල් හෝ එවැනි වටකරන දැල් (Purse Seining without lights and the use of the Ring Net) භාවිතය තවමත් රටේ බොහෝ පෙදෙස් වල දක්නට ලැබේ.

විවිධ තාක්ෂණික කණ්ඩායම් අතර ආරවුල් ඇතිවීමේ තවත් ප්‍රභවයක් ලෙස විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වෙරළාසන්න මුහුදේ මසුන් ඇල්ලීමේ නිරතවීම සඳහන් කල හැකිය. බහුදින යාත්‍රා සහ ටොන් 3.5 එක්දින යාත්‍රා ගැඹුරු මුහුදේ සහ අක්වෙරල ධීවර කර්මාන්තය සඳහා සුදුසු යාත්‍රා වුවද ඒවා සමහර අවස්ථාවල වෙරලාසන්න ධීවර කර්මාන්තයේද යෙදෙන බව පැවසේ. මෙම යාත්‍රා බොහෝ විට දිගින් වැඩි පාවෙන දැල් භාවිතා කිරීම නිසා මෙම සම්පත් සාමාන්‍යයෙන් නෙලා ගනු ලබන සම්ප්‍රදායික සහ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලට ඉතා අහිතකර බලපෑම් ඇති වන බව පැවසේ.

දෙවනුව, කායික්ෂමතාවය සහ ප්‍රාග්ධන භාවිතය සම්බන්ධයෙන් විවිධවූ තාක්ෂණික ක්‍රම එකම සම්පත් විශේෂයක් නෙලා ගැනීම සඳහා උපයෝගී කරගන්නාවූ විවිධ ධීවර සේවක කණ්ඩායම් අතරද ආරවුල් ඇතිවිය හැකිය. මෙවැනි ආරවුල් ධීවර සම්පත් වල පොදු දේපල අයිතියේ ස්වභාවය (Common Property Nature) හා සම්බන්ධය. උදාහරණයන් ලෙස, තොඩුවාව, මාරවිල සහ මීගමුව යන ධීවර ප්‍රජාවන්හි, සම්ප්‍රදායික ධීවර යාත්‍රා සහ කොටු දැල් භාවිතා කරන ධීවර සේවක පිරිස් අතරත් මාදැල් සහ කොටුදැල් භාවිතා කරන ධීවර සේවක පිරිස් අතරත් ඇති ආරවුල් ගෙනහැර පෑ හැකිය. බොහෝවිට මෙවැනි ආරවුල් ඉතා කෙටිකාලීන වන අතර ඒවා බාහිර පුද්ගලයන්ගේ මැදිහත් වීමකින් තොරව විසඳා ගැනේ.

### *3.2.2 විනාශකාරී ධීවර තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම නිසා සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර ඇති ආරවුල්*

වෙරළාසන්න සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර ආරවුල් ඇතිවීමේ ප්‍රධානතම හේතුව වනුයේ විනාශකාරී ධීවර ආම්පන්න සහ තාක්ෂණය භාවිතයයි. ගල් අතර ජීවත් වන මසුන් විශේෂ නෙලාගැනීම සඳහා ඩයිනමයිට් දැමීම අප රටේ බොහෝ පලාත් වල වැඩිවෙමින් පවතින විනාශකාරී ධීවර තාක්ෂණයකි. ඩයිනමයිට් ක්‍රමය යොදා ගන්නා ධීවර සේවක පිරිස් සම්ප්‍රදායිකව

ධීවර කර්මාන්තයේ දිගුකාලයක් යෙදී සිටි ධීවරයින් නොවන බවද ඔවුන් කෙටිකාලීන ලාභ අරමුණු කරමින් කටයුතු කරන පිටස්තර පුද්ගලයින් (එම ගමේ නොවන) බවද පෙනේ. මෙම තාක්ෂණය භාවිතා කරන සමහර පිරිස් සතුව ඉහල ආර්ථික සහ දේශපාලන බලයක් ඇති නිසා පොලීසියද මෙවන් පැමිණිලි වෙත අවධානය යොමු නොකරන බවද ධීවර සේවකයන් පවසයි. හක්බෙල්ලන් (chank), පොකිරිස්සන් සහ සුරතල් මසුන් ඇල්ලීම සඳහා ස්කූබා කිමිඳුම් උපකරණ භාවිතය(Scuba Diving Gear) වෙරළාසන්න ධීවර සේවක පිරිස් අතර ආරවුල් හටගැනීමට තවත් හේතුවක්වී ඇත. මෙම තාක්ෂණය විනාශකාරී එකක් ලෙස ධීවර සේවකයන් සලකනු ලබන්නේ එය භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් ගල්පර යට ජීවත් වන්නාවූ කරදිය ජීවීන් සහ මත්ස්‍ය බිත්තර විනාශ වන බැවිනි. මෙහිදීද ධීවරයන් පවසන්නේ මෙම තාක්ෂණය බාහිර පුද්ගලයන් විසින් භාවිතා කරන බවය. නාරා (NARA) ආයතනය විසින් 1999 දී හක්බෙල්ලන් කර්මාන්තය ගැන අධ්‍යයනයක් සිදු කර ඇතත් ගල් වලින් හක් බෙල්ලන් ඉවත් කිරීමේදී ඇතිවන පරිසර හානි හෝ හක්බෙල්ලන් විවිධ තීව්‍රතාවලින් නෙලාගැනීම ගහණයට වෙත ඇතිකරන බලපෑම ආදීය ගැන මෙම වාර්තාවේ සඳහන් වී නොමැත.

සෙක්කලේ රස්සාව හෙවත් රාත්‍රී කාලයේ හුරුල්ලන් ඇල්ලීම සඳහා කූඩා ඇස් සහිත කරමල් දැල් භාවිතය මීගමුව ප්‍රදේශයේ ධීවර පිරිස් අතර ආරවුල් හට ගැනීමට තුඩු දී ඇත. මෙම තාක්ෂණය විනාශකාරී තාක්ෂණයක් ලෙස ධීවර පිරිස් හඳුන්වන්නේ එය හුරුල්ලන් බිත්තර දමන අවධියේ සිදුකරන්නක් බැවිනි. මෙම තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමට එරෙහිව කතෝලික පල්ලියේ නායකත්වයද ඇතිව උද්ඝෝෂණ ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කරන ලද අතර ඉන් පසු මෙම තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම ක්‍රමයෙන් අඩුවිය.

### *3.2.3 ආරවුල් සමතයකට පත්කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන්*

#### *3.2.3.1 සම්පත් ප්‍රවේශය සඳහා සම්ප්‍රදායික බාධා:*

මීට පෙර සඳහන් කරන ලද පරිදි සැබෑ සම්ප්‍රදායික ධීවර ග්‍රාමයක වූ විශේෂ ලක්ෂණයකි ග්‍රාමයේ අනන්‍යතාව (village identity). නොයෙක් ධීවර ගම් අතර පවත්වා ගෙන ආ සමාජීය පරතරය ධීවරයක් සඳහා වූ විවෘත ප්‍රවේශය පාලනය කිරීමෙහිලා වැදගත් කාර්‍යභාරයක් ඉටු කරන ලදී. යම් ධීවර ගමක සීමාවන් ලෙස සැලකෙන මුහුදු ප්‍රදේශයට ප්‍රවේශවීමේ අයිතිය ඇත්තේ එම ගමේ පදිංචිකරුවන්ට පමණක් වන අතර බාහිර පුද්ගලයන්ට එම ගමේ මුහුදු සීමාවේ යාත්‍රා නතර කර තැබීමට පවා ඉඩ නොදේ. පාලනයකට යටත් නොවූ විවෘත ධීවර ප්‍රදේශයන් තුල සම්පත් වල තිරසාර බවට හානිපමුනුවමින් ඇතිවිය හැකි අධි මසුන් නෙලීම වැනි අන්තරායන් වලක්වා ගැනීම වස් ප්‍රවේශය සඳහා මෙවන් සීමා බිහිවූවා යැයි සිතිය හැකිය. කෙසේවුවද ධීවර වරාය පිහිටුවීමත් සමගම ඕනෑම පුද්ගලයෙකුට වරායේ යාත්‍රා

නැවැත්වීමේ අයිතිය ලබා දෙන ලද අතර ඒ හේතුවෙන් උක්ත සමාජීය පාලන ක්‍රම එම ගම් වලින් ක්‍රමයෙන් ඉවත් වී යන ලදී.

*3.2.3.2 ප්‍රවේශය පාලනය කරන සම්ප්‍රදායික ආයතනික ව්‍යුහයන්:*

ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු ප්‍රදේශයේ මා දැල් ධීවර කර්මාන්තය සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද අධ්‍යයනයන් මගින් පෙන්වා දෙන ලද පරිදි[2] පොදු දේපල සම්පත් පවා සාමූහික ක්‍රියා මගින් යම් පාලනයකට පත් කල හැකිය. මෑත වෙරළාසන්න මුහුදේ පිහිටි පාදු නමැති දැල් එලන මුහුදු තීරවල අයිතිකරුවන් වුයේ මෙම මුහුදු තීරය සඳහා පොදු අයිතිය බුක්ති විඳිනු ලැබූ මාදැල් සේවකයින් වේ. දැල් එලීම සහ හැකිලීම සඳහා පැය 3 ක පමණ කාලයක් වැයවන නිසා එක් දිනකදී එක් පාදුවක එලීමට හැක්කේ මාදැල් 4 ක් පමණි. දිනයක් ඇතුලත අල්ලන ලබන මසුන් ප්‍රමාණයේ විචලතාවන් ද පවතී (උදේ එලන දැල් වලට අසුවන මසුන් ප්‍රමානය හවස එලන දැල්වලට අසුවන මසුන් ප්‍රමාණයට වඩා වැඩිවේ). දැල් අනුපිලිවෙල (net sequence) නමැති ආයතනික ව්‍යුහය මගින් මා දැල් කර්මාන්තය සඳහා සියළු දෙනාටම සම්පත් ප්‍රවේශයට සහ ආදායම් උපයීමට සමාන ඉඩ ප්‍රස්ථාවක් සහතික කරන ලදී. මේ ආයතනික ව්‍යුහය මගින් සියළුම දැල් සඳහා අංක ලබා දෙන ලද අතර ඒවා යම් අනුපිලිවෙළකට මසුන් ඇල්ලීමට භාවිතා කරන ලදී. මෙම අනුපිලිවෙල සකස් කරන විට සෑම දැලකටම උදේ සහ හවස නොයෙක් කාල වේලාවන් වලදී සහභාගී විමට අවස්ථාව සලසන ලදී. මේ ආකාරයට සඵල ධීවර පරිශ්‍රමය (effective fishing effort) වැඩි වීමට ඉඩ නොදෙමින් සම්පත් කලමනාකරණය සාර්ථකව සිදු කරන ලද අතර මේ සඳහා මාදැල් ධීවර ප්‍රජාවන්හි පුද්ගලයන් අතර තිබූ කිට්ටු අන්නෝන්‍ය සම්බන්ධතාවයද එකිනෙකා ගැන තිබූ පූර්ණ දැනුමද ඉවහල් වූ බවද සඳහන් කල හැකිය.

දැල් අනුපිලිවෙල නොකඩවා ක්‍රියාකරවීම සඳහා වෙළඳපොල පුළුල් වීම, තාක්ෂණික දියුණුව සහ රාජ්‍ය අංශයේ මැදිහත් වීම ඉතා අයෝග්‍යය ලෙස බල පෑවේය. කෙටියෙන් කිවහොත්, මේ සියළු බලවේග නිසා දැල් අනුපිළිවෙල ක්‍රමයෙන් බාදනය වීම ආකාර තුනකින් සිදුවිය.

<u>පළමුව,</u> මාදැල් සංඛ්‍යාවේ ශීඝ්‍ර වැඩිවීමක් දක්නට ලැබුනු අතර මේ හේතුවෙන් වසරක් තුල යම් මාදැලක් එලන වාර සංඛ්‍යාව අඩුවිය. එමෙන්ම දැලකින් අල්ලන මසුන් ප්‍රමාණය එම දැලෙහි සේවක පිරිසගේ යැපීම ලබා දීමට අපොහොසත් විය.

<u>දෙවනුව,</u> ධීවර අංශයට බාහිරව ඇති වූ නව ආයෝජන අවස්ථා වෙත ක්‍රමයෙන් ධීවර වත්කම් හිමියන් ආකර්ශනය වූ අතර ග්‍රාමීය ධීවර සම්පත් ගැන ඔවුන් තුල වූ අවධානය අඩු විය.

ඇත්තෙන්ම වඩා ඵලදායී ආයෝජන සඳහා ඔවුන් මූල්‍යමය සම්පත් සොයා ගනු ලැබූවේ සිය ග්‍රාමීය ධීවර සම්පත් මත තව තවත් පීඩනය යොදමිනි.

තෙවනුව, රාජ්‍ය අංශයේ මැදිහත් වීම සහ නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම මගින් ධීවර සේවකයන් සඳහා ඉහළ ආර්ථික ශුභ සාධනයක් තහවුරු කරන විකල්ප මාර්ගද, විකල්ප රක්ෂණ ක්‍රමද බිහිවිය.

*3.2.3.3 ආරවුල් විසඳීමේ නූතන ක්‍රම:*

ශ්‍රී ලංකාවේ බස්නාහිර සහ වයඹ පළාත් වල කතෝලික ධීවර ප්‍රදේශ වල සම්පත් සඳහා ප්‍රවේශය පාලනය කිරීමේදී සහ ආරවුල් විසඳීමේදී කතෝලික පල්ලිය ප්‍රධාන මෙහෙයක් ඉටු කර ඇත. උදාහරණයක් ලෙස, මීගමුව ප්‍රදේශයේ සාගර සම්පත් භාවිතා කරන ධීවර සේවකයන්ට මීගමුව කලපුවේ ධීවර කටයුතු කිරීමට අවකාශ නොදෙන ලදී. කලපුව තුල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා යෙදවීමද, එවැනි යාත්‍රා මගින් මුහුදේ ට්‍රෝලිං තාක්ෂණය භාවිතයටද ඉඩ නොදුනි. ඉරිදා දිනය පල්ලියේ දේව මෙහෙයන්ට සහභාගී වීම වස් නිවාඩු දිනයක් කරන ලද අතර මේ පියවර තුලින් සම්පත් නෙලීම සතියකට දිනකින් නතර කෙරිනි. කතෝලික පල්ලියේ උක්ත දායකත්වය වෙනුවෙන් වෙන්දේසි කරන මාළු අලෙවියෙන් 5% ක මුදලක් පල්ලියේ ගිණුමට බැර කරන ලදී. නූතන තරුණ පරම්පරාව ආගම ගැන දක්වන්නාවූ අවධානය ක්‍රමයෙන් අඩුවීයාමත් සමගම ධීවර සම්පත් කලමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් පල්ලිය ඉටු කල මෙහෙයේ පහළ බැසීමක් පෙනෙන්නට ඇති බව ඉතා පැහැදිලිව පෙනේ.

1950 දශකයේදී මාදැල් සමූපාකාර පාලනයක් යටතට ගනු ලැබීම ධීවර ක්ෂේත්‍රයට සමූපාකාර ආකාරයේ සහ-කලමනාකරණයන් (co-management) හඳුන්වාදීමේ ආරම්භයක් ලෙස සැලකිය හැකිය. එක් පාදුවක එලන ලද දැල් සංඛ්‍යාව සීමා කරන ලද අතර දැල්වල අයිතිකරුවන් වූ සමිතියේ සාමාජිකයින් අතර මුළු ආදායම බෙදාහරින ලදී. 1960 දශකයේ මුලදි ආරම්භ වූ සහනාධාර යටතේ ටොන් 3 1/2 එක් දින යාත්‍රා (ODOC) නිකුත් කිරීමත් සමගම සමූපාකාර ආකාරයේ සහ-කලමනාකරණ ඒකක රාශියක් බිහිවන ලදී. සමූපාකාර වලට මෙම යාත්‍රා 50% ක සහනාධාරයක් යටතේ ලබා දෙන ලද අතර ඉතිරි මුදල් සඳහා බැංකු ණයක්ද සමූපාකාර සමිති වලට ලබාදෙන ලදී. සමිතිය විසින් එවැනි සෑම යාත්‍රාවක් සඳහාම භාරකාර අයිතිකරුවන් පත් කරන ලද අතර ඔවුන්ගේ නිර්දේශය මත සමිති සාමාජිකයන් පිරිසක් යාත්‍රා සේවක පිරිස ලෙස පත් කර ගන්නා ලදී. භාරකාර අයිතිකරුවා යාත්‍රාව වෙනුවෙන් ගත් ණය ගෙවීමට බැඳී සිටින ලද අතර ණය මුදල් ගෙවූ පසු අවසානයේ යාත්‍රාව ඔහු සතුවන ලදී. නිෂ්පාදන තීරණ ගැනීම සිදු කරනු ලැබූවේ භාරකාර අයිතිකරුවා වුවද ආදායම් බෙදීම සමූපාකාර සමිතිය විසින් සිදු කරන ලදී. යාත්‍රාවෙන් උපයන ආදායමෙන් යම් නිශ්චිත කොටසක් යාත්‍රා සහ

ආම්පන්න අළුත්වැඩියාවටත් ණය ගෙවීමටත් වෙන්කිරීම සමූපාකාර නිලධාරින්ගේ වගකීමක් විය. කෙසේ වුවද සමූපාකාර ක්‍රමය සහ සම්බන්ධ ගැටළුවක් වූ *ගෙවීමකින් තොරව සේවා ලබා ගැනීම* (free-rider problem) හේතුවෙන් (එනම්, තමන් සමිතියේ දියුණුව සඳහා දායක නොවූවත් සාමාජිකයකු ලෙස එහි ප්‍රතිලාභ ලබාගැනීම), සමූපාකාර ක්‍රමය එතරම් සාර්ථක නොවූ අතර අපේක්ෂිත ප්‍රතිලාභ නොලැබුනි. නිසිකලට ණය ගෙවීම් සිදු නොකල අතර යාත්‍රා අලාභහානි වූ පසු ඒවා අළුත්වැඩියාව සඳහා ප්‍රමාණවත් මුදල් නොතිබීම හේතුවෙන් ක්‍රියාකාරී ධීවර කටයුතු වලින් එම යාත්‍රා ඉවත් විනි. මිරිදිය ධීවර අංශයේ, විශේෂයෙන්ම ජලාශ ආශ්‍රිත ධීවර කර්මාන්තයේ මැතකදී මිරිදිය ධීවර සමූපාකාර ව්‍යුහයන් ව්‍යාප්ත වුවද ඒවායේ කාර්‍යක්ෂමතාව සම්බන්ධයෙන් තවමත් පූර්ණ නිගමනයන්ට එළඹිය නොහැකිය.

### *3.2.4 ව්‍යවස්ථා සහ පනත් මගින් ආවරණය කරනු ලැබූ කළමනාකරණ ආකාරයන්*

#### *3.2.4.1 ව්‍යවස්ථා සහ පනත් මගින් ආවරණය කරනු ලැබූ කලමණාකරණ ආකාරයන් සහ ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ මෙහෙයි:*

ධීවර කලමනාකරණයට අදාල ව්‍යස්ථා සහ පනත් අතර 1889 දී ඇතිකල ග්‍රාමීය ප්‍රජා ව්‍යවස්ථාව (Village Communities Ordinance ) සහ අතුරු ව්‍යවස්ථාව ද (ග්‍රා.ප්‍ර.වි), 1940 දී ගෙන ආ ධීවර ව්‍යවස්ථා සහ අතුරු ව්‍යවස්ථාද (ධී.වි.), 1996 දී හඳුන්වා දුන් ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනත අංක 2 (ධී.ජ.ස.ප.) ද කලමනාකරණයට අදාල ප්‍රධාන ව්‍යවස්ථා සහ පනත් ලෙස සැලකිය හැකිය.

ග්‍රාමීය ප්‍රාජා ව්‍යවස්ථාව මගින්, ප්‍රධාන වශයෙන්, කෘෂිකර්මය සහ ධීවර යන අංශයන්හි කරුණු රාශියක් ආවරණය කෙරුණි. මෙම ව්‍යවස්ථාව යටතේ දිසාපතිගේ මැදිහත් වීමෙන් පුද්ගලයන් 25 කින් සමන්විත කමිටු ස්ථාපිත කරන ලදී. ධීවර අංශයට සම්බන්ධ කරුණු අතර ප්‍රදේශයේ සමාජීය රීති වලට අනුව ධීවර කටයුතු පාලනය කිරීමත්, වාර්ෂික බදු අයකිරීම පාලනය කිරීමත් මෙම කමිටු මගින් සිදුකල ප්‍රධාන මෙහෙයන් විය. හින්දු සහ බෞද්ධ සිද්ධස්ථාන වලට ආසන්නව පිහිටි ඒවා හැරෙන්නට අනෙකුත් ජලය සහිත ස්ථාන වල භාවිතා කරන සියළු ධීවර ඒකක (යාත්‍රා සහ ආම්පන්න) ලියා පදිංචි කිරීම, මෙම ව්‍යවස්ථාව මගින් අනිවාර්‍ය කරන ලදී. ආරවුල් විසඳීම කමිටු මට්ටමේ හෝ දිසාපති මගින් සිදුකරන ලද අතර අවසාන තීරණය ගන්නා ලද්දේ ද දිසාපති විසිනි. මසුන් මැරීම සහ ඩයිනමයිට් භාවිතය වෙත දැඩි අවධානයක්ද යොමු කරන ලදී. මෙවන් ක්‍රියාවල නියැලෙන්නන් හඳුනා ගැනීම, අත් අඩංගුවට ගැනීම සහ ඔවුන්ට විරුද්ධ පියවර ගැනීම සඳහා නිවාරක නිලධාරීන් (Prevention Officers) පත් කරන ලද අතර වෙනත් අංශ වල නිලධාරීන්ටද එවන්

බලතල පවරන ලදී. ඉතා හොඳින් ක්‍රියාක්මක වූ මේ ක්‍රම තුලින් නීතිරීති උල්ලංඝනය කරන්නන් බොහොමයකට එරෙහිව නීති ප්‍රකාර කටයුතු සිදු කරන ලදී.

1940 දී නීතිගත කල ධීවර ව්‍යවස්ථාව (ධී.වි.) ප්‍රධාන වශයෙන් ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව ස්ථාපිත කිරීම අරමුණු කර තිබුනි. මින් පෙර තිබූ සියළු ව්‍යවස්ථා සහ පනත් මගින් ආවරණය කෙරුනු නීති රීති ධී.වි. මගින් ද ආවරණය කෙරුනි. මෙම ව්‍යවස්ථාව යටතේ ධීවර කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ධීවර අධ්‍යක්ෂකට උපදෙස් දෙනු වස් උපදේශක මණ්ඩලයක්ද පිහිටු වනු ලැබීය. මෙම උපදේශක සභාවේ සභාපතිත්වය ධීවර අධ්‍යක්ෂකතුමා විසින්ම දරන ලදී. ධීවර ව්‍යවස්ථාවට 1952 සහ 1953 ගෙන ආ අතුරු ව්‍යවස්ථා තුලින් ධීවර යාත්‍රා ලියාපදිංචි කිරීම, විදේශීය යාත්‍රා සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, නොයෙක් ආම්පන්න සඳහා සීමාකාරීකම් පැනවීම, ආදිය වෙත දැඩි අවධානයක් යොමු කරන ලදී. කෙසේ වුවද, බලපත්‍ර ලබා ගැනීම ශ්‍රී ලාංකික ධීවර සේවකයින් සඳහා අදාල නොවන ලදී. ආරවුල් විසඳීම සඳහා මහජන පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීමට කමිටුවක් පත් කිරීම සඳහා අමාත්‍යතුමාට අවශ්‍ය බලයද ලබා දෙන ලදී. කමිටුවේ නිර්දේශ මත ඇමතිතුමා විසින් තමාට වඩා සුදුසු යැයි සිතන ආකාරයේ තීරණ ගන්නා ලදී.

1996 දී හඳුන්වාදුන් ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනත අංක 2 (ධී.ජ.ස.ප.) තුල ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර හා ජලජ සම්පත් කලමණාකරනය, පාලනය, සංරක්ෂණය, සහ සංවර්ධනය, සඳහා නොයෙක් නීති රෙගුලාසි ඇති කරන ලදී. මින් පෙර හඳුන්වාදුන් පනත් වල තිබූ ලක්ෂණ සුළු වෙනස්කම් සහිතව මෙම පනතේද අඩංගු වුනි. මෙම පනත තුලින් උපදේශක මණ්ඩලය උපදේශක සභාවක් විසින් ආදේශනය කෙරුනි. මෙම සභාවේ මුලසුන උසුලන ලද්දේ ධීවර අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්තුමා විසිනි. පළමු වතාවට, මෙම සභාවේ සාමාජිකයින් වශයෙන් නිලධාරීන්ට අමතරව ධීවර සේවකයන්ද පත් කරන ලදී. මොවුන් අතර, ශ්‍රී ලංකා එක්සත් ධීවර සමුපාකාර සංගමයේ සාමාජිකයන් දෙදෙනෙක්ද, ශ්‍රී ලංකා ජීවි-මසුන් අපනයන කරවන්නන්ගේ සමාජයේ (Association of Live-Fish Exporters of Sri Lanka) සභාපතිතුමාද, ධීවර කටයුතු වල නියැලි කාන්තාවන් ගේ නියෝජිතයන් දෙදෙනෙක්ද, ධීවර ඇමතිතුමා විසින් ධීවර කර්මාන්තයේ නොයෙක් අංශයන් ගැන පෘථුල දැනුමක් ඇති අය අතුරින් පත් කරනු ලබන 6 දෙනෙක්ද විය. අවශ්‍යයැයි හැඟුනු විට, ධීවර සහ ජල සම්පත් කලමනාකරණය සඳහා සැලසුම් කිරීම, පාලනය, සංරක්ෂණය සහ සංවර්ධනය, ආදී කටයුතු කිරීම සඳහා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් තුමාට අවශ්‍ය බලතල ධී.ජ.ස.ප. යටතේ ලබා දෙන ලදී. ජලජීවි වගා කටයුතු සඳහාද අවශ්‍ය නීති රෙගුලාසි පලමු වතාවට මෙම පනත තුලින් හඳුන්වා දෙන ලදී,

ධී.ජ.ස.ප. යටතේ ධීවර කලමනාකරණ ප්‍රදේශයන් (Fisheries Management Aria : FMA) සහ එම ප්‍රදේශවල ධීවර කලමනාකරණ අධිකාරිය ලෙස කටයුතු කරන ධීවර කමිටු (Fisheries Committees : FC) පිහිටුවීමද සිදු කෙරුනි. එම ධීවර කලමනාකරණ අධිකාරිය මගින් කල

කායශීයන් අතර, ධීවර කටයුතු සිදුකිරීම, විවිධ ආම්පන්න භාවිතය, විශේෂ මසුන් සඳහා වැසූ සෘතු කාලයන් සහ වැසූ ප්‍රදේශ (closed seasons and closed areas) ආදිය සම්බන්ධයෙන් ඇමතිවරයාට නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමද, විය. ධී.ජ.ස.ප. යටතේ පනවන ලද නීති රෙගුලාසි අතර, නොයෙක් ජන කොටස් අතර ආරවුල් සමතයකට පත් කිරීමට හෝ ඔවුන්ගේ පැමිණිලි සොයා බලා නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීමට හෝ බලයලත් නිලධාරීන් පත් කිරීමට (ධීවර නිලධාරීන්, යුද්ධ හමුදාවේ, නාවික හමුදාවේ, ගුවන් හමුදාවේ හෝ පොලිසියේ නිලධාරීන්) ධීවර අධ්‍යක්ෂතුමාට බලය පැවරීම ද විය. මෙම පනත යටතේ, ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න වල ලියා පදිංචිය අවලංගු කිරීම, යම් ධීවර ප්‍රදේශ වල ධීවර කටයුතු සීමා කිරීම, යම් මසුන් විශේෂ නෙලා ගැනීම සීමා කිරීම, සහ යම් ආම්පන්න භාවිතය සීමා කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීමට ඇමතිවරයාට බලය ලබා දෙන ලදී.

ග්‍රාමීය ප්‍රජා ව්‍යවස්ථාව, ධීවර ව්‍යවස්ථාව, ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනත, හැරෙන්නට ධීවර අංශයට අදාල වෙනත් ව්‍යවස්ථා සහ පනත් ද විය. 1842 දී හඳුන්වා දුන් හක්බෙලි ධීවර පනත (Chank Fishing Ordinance) අංක 18, සහ1934 වසර දී ඉදිරිපත් කරන ලද එහි අතුරු ව්‍යවස්ථා මගින් ප්‍රධාන වශයෙන් එවකට විදේශිකයන් විසින් සිදු කරනු ලැබූ හක් බෙලි කර්මාන්තය ගැන අවධානය යොමු කරනු ලැබූ අතර, මෙම පනත තුල කිමිදුම් කරුවන් ලියාපදිංචි කිරීම, අපනයන බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, යනාදිය සම්බන්ධයෙන්ද විධිවිධාන අඩංගු වුනි. 1937 දී හඳුන්වාදුන් සත්ව සහ ශාක ප්‍රජා සංරක්ෂණ පනත (Fauna and Flora Protection Act) අංක 2, සහ 1949, 1964, 1970 හා 1993 දී ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ එහි අතුර ව්‍යවස්ථාද (මෙම අතුරු ව්‍යවස්ථා වල ආරක්ෂිත මත්ස්‍ය විශේෂද ස්වාභාවික රක්ෂිතයන් සහ අභය භූමිද නම් කරන ලදී), 1981 දී හඳුන්වා දුන් වෙරළ සංරක්ෂණ පනත අංක 57 ද (මෙහි වෙරළ තීරයේ සිට මීටර් 300 ගොඩබිම දෙසට ද කිලෝ මීටර් 2 ක් මුහුද දෙසට ද පිහිටි ප්‍රදේශයේ සියළු ක්‍රියාකාරකම් පාලනය කිරීම සඳහා විධි විධාන යොදා තිබුනි), 1981 හඳුන්වා දුන් සාගර දූෂණ නිවාරක පනත (Marine Pollution Provention Act) අංක 59 ද ( මෙහි සාගර දූෂණය නැවැත්වීම, අඩු කිරීම සහ පාලනය සඳහා විධිවිධාන යොදා තිබුනි), 1980 හඳන්වා දුන් ජාතික පාරිසරික පනත (National Environmental Act) අංක 47 සහ 1988 දී අංක 56 යටතේ වූ එහි අතුරු ව්‍යවස්ථාව ද (මෙහි පරිසරය සංරක්ෂණය, කලමනාකරණය සහ වැඩි දියුණු කිරීමද, පරිසරයේ ගුණාත්මය පාලනය කිරීම හා පවත්වා ගැනීමද, දූෂණය නිවාරණය, මැඩ පැවැත්වීම සහ පාලනය සඳහාද විධිවිධාන යොදා තිබුනි), ධීවර ක්ෂේත්‍රය සඳහා අදාල වූ වෙනත් ප්‍රධාන ව්‍යවස්ථා සහ පනත් ලෙස සැලකිය හැකිය.

*3.2.4.2 ධීවර කලමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් වූ ව්‍යවස්ථා සහ පනත් ඇගයීම :*

ධීවර ක්ෂේත්‍රයට සම්බන්ධ නොයෙක් ව්‍යවස්ථා සහ පනත් තුල වූ නොයෙක් විධිවිධාන සලකා බැලීමේදී පැහැදිලිව පෙනී යන කරුණක් වන්නේ කාර්‍යක්ෂම කලමනාකරණයක් සම්බන්ධයෙන් මේවා තුල වූ දුර්වලකමය. ශ්‍රා.ප්‍ර.ව. යටතේ සිදු කරනු ලැබූ විමධ්‍යගත කලමනාකරණ ක්‍රමය එම වකවානුව තුල වූ තත්වයන් යටතේ ඵලදායී විය. සම්ප්‍රදායික රීතියක් ලෙස සැලකූ, *සියළු දෙනා සඳහා සම සම්පත් ප්‍රවේශය සහ ආදායම් ඉපයීමේ සම අවස්ථාවන්,* යටතේ විවිධ ප්‍රදේශ ආශ්‍රිතව අදාල කලමනාකරණ කටයුතු සිදු කරන ලදී ධීවර පරිශ්‍රමය (fishing effort) අඩු මට්ටමක පවතින විට, ධීවර ජනතාවගේ අධ්‍යාපන මට්ටම සහ ජනගහන මට්ටම අඩු අවස්ථා වල, ධීවර කලමනාකරණ අවශ්‍යතා අඩු අවස්ථා වල, මෙවන් ප්‍රදේශ ආශ්‍රිත කලමනාකරණ ක්‍රියාවලීන් සාර්ථක විය. 1940 දී හඳුන්වා දුන් ධීවර ව්‍යවස්ථාවේද මෙකී මූලික ලක්ෂණ අඩංගු විය. සමහර සම්ප්‍රදායික ආම්පන්න සහ තාක්ෂණය සම්පත් වල තිරසාර බව ආරක්ෂාකිරීම සම්බන්ධයෙන් තර්ජනයක් එල්ල කලද, ඒවා සීමා කිරීම සඳහා මෙම පනත් වල විධිවිධාන පනවා නොතිබුනි. දැනට පවත්නා නීති රෙගුලාසි වල අවධානය ප්‍රධාන වශයෙන් යොමුවී ඇත්තේ විශේෂ ප්‍රදේශ වල යම් ධීවර ආම්පන්න භාවිතය සීමා කිරීම සහ ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ලියාපදිංචිය සම්බන්ධයෙනි. ධීවර ආම්පන්න භාවිතය සීමා කිරීම සම්බන්ධයෙන් රට පුරා ක්‍රියාත්මක වන නීති රෙගුලාසි නොමැත. ආම්පන්න භාවිතය සීමා කිරීම සම්බන්ධයෙන් නීති සම්පාදනය කිරීමේදී මුහුණ දෙන ප්‍රධාන ගැටළුවක් වන්නේ ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර ආම්පන්න හරියාකාරව ලේඛණගත නොකිරීමයි. කෙසේ වුවද එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවර්ධන වැඩ පිළිවෙල (UNDP) යටතේ ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර ආම්පන්න ලැයිස්තුව මේ දුර්වලතාව මග හැරීමේලා ගත් ප්‍රධාන පියවරක් ලෙස හැඳින්විය හැකිය (මෙම ධීවර ආම්පන්න ලේඛණය තුලද ධීවර ආම්පන්න සඳහා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පිළිගත් අංක හෝ සලකුණු යොදා නොමැත).

1940 දී හඳුන්වාදුන් ධීවර ව්‍යවස්ථාව මගින් තීරණ ගැනීමේ බලය ඇමතිවරයාට පැවරීම උක්ත විමධ්‍යගත තීරණ ගැනීම් මධ්‍යගත කිරීමක් ලෙස සැලකිය හැකිය. කෙසේ වුවද, 1996 දී ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනත යටතේ පිහිටුවන ලද ධීවර කලමනාකරණ ප්‍රදේශ සහ ධීවර කලමනාකරණ අධිකාරිය, නැවත තීරණ ගැනීම් විමධ්‍යගත කිරීමේ පියවරක් විය. කෙසේ වුවද, ආරවුල් විසඳීම සඳහා හරියාකාර සංවිධායනයක් ස්ථාපිත කර නොතිබුනි. තවද බලය පැවරූ නිලධාරීන්ට එම බලය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවකාශ ලබා දී නොතිබුනි නම් ආරවුල් විසඳීම කල හැකි දැයි යන්න සැක සහිතය. නීති රීති හරියාකාරව ක්‍රියාත්මක නොවීමට ප්‍රධාන හේතුවක් වූයේ දේශපාලන ඇගිලි ගැහීම්ය. ආරවුල් විසඳීමේදී දේශපාලන ඇගිලි ගැහීම් වල බලවත් බව මෑතකදී ලංකාවේ දකුණු දෙස ලයිට්කෝස් හැඹිලි දැල් ක්‍රමය තහනමට ලක්කිරීමේ සිද්ධියෙන් මනාව පැහැදිලි වේ.

ධීවර සහ ජලජ සම්පත් පනතේ ප්‍රධාන දුර්වලතාවයක් ලෙස පෙනී යන්නේ නොයෙක් කලමනාකරණ පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා හරියාකාර කලමනාකරණ අධිකාරියක් ස්ථාපිත කිරීමට එය අපොහොසත් වීමයි. කෙසේ වුවද මෑතකදී ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ සමීක්ෂණ, පාලන, සෝදිසි මෙහෙයුම් සහ ගුවන්, මුහුදු නිරාපද සේවා අංශය (Monitoring, Controlling and Surveillance & Air and Sea Rescue Division) අංශය විසින් ධීවර සේවකයින් ආපදාවන්ගෙන් ගලවා ගැනීම සඳහා සමුද්‍ර බලකායක් ලෙස තරුණයින් 100 පමණ බඳවා ගන්නා ලදී. ප්‍රදේශ වල ධීවර සහකාර අධ්‍යක්ෂ කාර්යාල වලට සහ ගුවන්විදුලි පණිවුඩ හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන වලට මොවුන් අනුයුක්ත කර ඇති අතර ගලවා ගැනීමේ කාර්යයන්ට අමතරව නීති විරෝධී ආම්පන්න භාවිතයට එරෙහිව කටයුතු කිරීමද මොවුන්ගේ වගකීම් අතර වේ.

## 3.3 සංක්‍රමණික ධීවර සේවක සමූහයන් අතර ආරවුල්

ධීවර කාර්යයන්ගේ අඩු තීව්‍රතා ප්‍රදේශයක සිට අධික තීව්‍රතා ප්‍රදේශයකට (එනම්, අඩු ඵලදායිතා ප්‍රදේශයක සිට වැඩි ඵලදායිතා ප්‍රදේශයකට) තාවකාලිකව චලනය වීමත් සංක්‍රමණය ලෙස සැලකිය හැකිය. මෙම සංසිද්ධිය සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු සිදුකල ධීවර සේවනයින් වාරකන කාලයේදී වෙනත් ධීවර ප්‍රදේශ වලට සංක්‍රමණය වීම සමග හටගත් අතර එය යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණය සමග ඇතිවූ ක්‍රියාදාමයක් නොවේ. කෙසේ වුවද, ඈත ගම් කරා සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා වලින් සංක්‍රමණය කිරීමේ දුෂ්කරතා ද, ගොඩිබිමින් යාත්‍රා ප්‍රවාහනය කිරීමේ අධික පිරිවැයද, හේතුවෙන් ධීවර සේවකයින්ගේ සංක්‍රමණය වෙත එකල සීමා පැනවුනි. මේ නිසා අතීතයේ ධීවර සංක්‍රමණය ලෙස සැලකුනේ යාත්‍රා නැතිව ධීවර සේවකයින් පමණක් යාත්‍රා සේවක පිරිස් ලෙස රැකියාව කිරීම සඳහා ඈත ගම්මාන වලට සංක්‍රමණය වීමයි. ධීවර යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණය හේතුවෙන් තම යාත්‍රා සමගම පහසුවෙන් සහ අඩු පිරිවැයෙන් සංක්‍රමණය වීමේ අවස්ථාව ධීවර සේවකයිනට ඵලඹුනි. තමන් වාසය කරන ග්‍රාමයේ සිට කිලෝ මීටර සියයකට වඩා ඈතින් පිහිටි ධීවර ගමකට සංක්‍රමණය වීමට දැන් ධීවර සේවකයින්ට ගතවනුයේ පැය කිහිපයකි. අතීතයේ බටහිර සහ දකුණු වෙරළබඩ ධීවර සේවකයන් ඉතා බහුල ලෙස සංක්‍රමණය වූයේ දිවයිනේ නැගෙනහිර වෙරළබඩ ප්‍රදේශයන් කරාය. සාමාන්‍යයෙන් දිවයිනෙන් බටහිර සහ දකුණු මුහුදුබඩ ප්‍රදේශයන්හි අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණය අධික වනුයේ අප්‍රේල්, මැයි, ජුනි, ජූලි යන නිරිත දිග මෝසම් අධික සුලං සමයේදීය. මසුන් ප්‍රමාණය ඉන්පසු ක්‍රමයෙන් අඩුවන අතර මෝසම් සුලං රහිත කාලයේදී අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණය ඉතා අඩු මට්ටමක පවතී. දකුණු ප්‍රදේශයේ ඉහළම අස්වැන්න ලැබෙනුයේ අප්‍රේල්-මැයි මාස වල නොව ජුනි-ජූලි මාස වලය. දකුණු මුහුදුබඩ ප්‍රදේශ වල මත්ස්‍ය අස්වැන්න අඩු වන විට, සමහර කුඩා ධීවර යාත්‍රා හිමියන් මත්ස්‍ය අස්වැන්න ඉහල මට්ටමක පවතින (ඊසාන දිග මෝසම් සුලං සමය) නැගෙනහිර වෙරලබඩ තීරයට සංක්‍රමණය වී (ඔක්තෝම්බර් සිට අප්‍රේල් දක්වා) සිංහල

අළුත් අවුරුද්ද සඳහා පෙරලා සිය ගම්කරා පැමිනේ. නැවත නිරිත දිග මෝසම් සුලං සමග සිය ප්‍රදේශවලම ඔවුන් ධීවර කටයුතු අරඹයි. දිවයිනේ වයඹ දෙස (කල්පිටිය වැනි) සහ දකුණු දෙස (කිරින්ද පටනංගල වැනි) පිහිටි සංක්‍රමණික ධීවර ගම් වෙත නොයෙක් දෙසින් පැමිණෙන ධීවර සේවකයන්, එනිකෙනට කිට්ටුවෙන් ඉදිකරන ලද තාවකාලික වාඩි වල ජීවත් වේ. නැංගූරම් පහසුකම් යාත්‍රා සාපේක්ෂව මද වූ විට හෝ එකම මසුන් රැළක් ඇල්ලීමට විවිධ ධීවර ඒකක ලුහුබඳින අවස්ථාවල, ඔවුන් අතර ආරවුල් ඇතිවීම බහුලව සිදුවේ. විවිධ පලාත් වලින් පැමිණෙන ධීවර කොටස් අතර ඇති සමාජීය පරතරය අධික නිසාද, සිය නේවාසික ග්‍රාමයන් තුල දක්නට ඇති සමාජීය සහයෝගීතාවය සහ සාමූහිකත්වය ආරක්ෂා කරන සමාජ රීති පද්ධතිය මෙම සංක්‍රමණික ගම් තුල ක්‍රියාත්මක නොවන නිසාද, ධීවර සේවක කොටස් අතර ආරවුල් ඇතිවී වාඩි වලට ගිනි තැබීම්, යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ගිනිබත් කිරීම් සහ ආම්පන්න සහ උපකරණ සොරකම් කිරීම් යනාදිය ඇතිවිය හැකිය. සමහර අවස්ථාවල සංක්‍රමණික ධීවර ප්‍රදේශවල නේවාසික ධීවර පිරිස්, තමන්ට සම්ප්‍රදායික අයිතිය ඇති සම්පත් සංක්‍රමණික ධීවර සේවකයින් විසින් නෙලා ගැනීම වැලැක්වීමට පියවර ගන්නා අවස්ථාද වේ (දිවයිනේ දකුණු දිග දෙවුන්දර පිහිටි පරටුගල ප්‍රදේශය මීට හොඳ උදාහරණයකි). මැර බලය පාවිච්චි කලහැකි, ප්‍රති වාග් ප්‍රහාර එල්ල කලහැකි, ප්‍රබල ධීවර සේවකයින් මේ ආරවුල් තුලින් ජයගන්නා අතර දුර්වලයන් ආපදා බාරගෙන කරබා සිටී. සංක්‍රමණික ධීවර ප්‍රදේශ වල එවැනි සංක්‍රමණික ධීවර කටයුතු පැවැත්වීමට හෝ සීමා කිරීමට දැනට කිසිම පියවරක් ගෙන නොමැත.

ජාතිවාදී අරගල වලින් පීඩා ලැබ නැගෙනහිර වෙරලබඩ ප්‍රදේශ වලින් සංක්‍රමණය වූ ධීවර සේවක කොටස් සහ දකුණු හා බටහිර වෙරලබඩ ප්‍රදේශ වල නේවාසික ධීවර පිරිස් අතර භූමිය පාදක කරගත් ආරවුල් මෑතකදී හටගෙන ඇත. මෙම පීඩා ලැබූ පවුල් දැනට වෙරල තීරයේ අනවසර ඉඩම් වල පදිංචි වී ඇති අතර ධීවර සම්පත් වල විවෘත ප්‍රවේශය හේතුවෙන් ඔවුන් විසින් මෙම ප්‍රදේශ වල ධීවර සම්පත්ද නෙලා ගනු ලබයි. මේ හේතුවෙන් ධීවර පරිශ්‍රමය සහ ධීවර සම්පත් මත ඇති කරන පීඩනයද වැඩි වී ඇත.

*සංක්‍රමණික ධීවර කටයුතු වල වර්තමාන තත්වය*

ප්‍රධාන හේතු දෙකක් නිසා මසුන් අඩු කාල සීමාවේදී ඈත පිහිටි සම්පත් ප්‍රදේශ කරා ධීවර සේවකයින් සංක්‍රමණය වීම සීමා වී ඇත. පළමුව, ට්‍රෝලිං (තනි කොකු ට්‍රෝලිං ක්‍රමය සහ බහු කොකු ට්‍රෝලිං ක්‍රමය -(Single-hook and multi-hook trolling)) සහ ලෝං ලයින්ක්‍රමය (long lining) හඳුන්වාදීමත් සමගම හරාය කාලයේදී (මෝසම් සුලං රහිත කාලය) කරමල් දැල් වෙනුවට මසුන් ඇල්ලීම සඳහා මෙම තාක්ෂණික ක්‍රම භාවිතා කිරීමට හැකි වීමෙන්, සිය

නේවාසික ගම් වලම වර්ෂය පුරා මසුන් ඇල්ලීමේ කායශීන්හි නිරත වීමට ධීවර සේවකයින්ට අවස්ථාව සැලසුනි. දෙවනුව, 1983 වසරේ සිට උතුරු සහ නැගෙනහිර ප්‍රදේශ වල දැඩි ලෙස පවත්නා ජාතිවාදී අරගල හේතුවෙන් ධීවර සේවකයින් මෙම ප්‍රදේශ කරා සංක්‍රමණය වීම ශීඝ්‍රයෙන් පහළ බැස ඇත.

## 3.4 වත්කම්-හිමි සේවා යෝජකයන් සමග ඇති ආරවුල්

ධීවර යාත්‍රා හිමියන් සහ ධීවර සේවක පිරිස් අතර බොහෝවිට ආරවුල් ඇතිවේ. බොහෝවිට මෙම ආරවුල් ඇතිවන්නේ ආදායම් බෙදන අවස්ථාවලය. බොහෝ අවස්ථාවල පරුෂ වචන හුවමාරුවකින් හෝ ධීවර සේවකයන් යාත්‍රා හිමියා හැරයාමකින් හෝ මෙවැනි ආරවුල් කෙලවර වේ. ඉතා මෑතකදී බහුදින යාත්‍රා හිමියන් සහ එම යාත්‍රා වල සේවක පිරිස් අතර ඇතිවූ ආරවුල් මෙම දෙපිරිස අතර සම්බන්ධතාවයනට ඉතා අයෝග්‍ය ලෙස බලපා ඇත. ශ්‍රම වෙළඳපොලේ සේව්‍ය-සේවක සම්බන්ධතාවයන්ගේ පරිනාමය අධ්‍යයනය කිරීම නොකර උක්ත ආරවුල් වල ප්‍රභවයන් සහ ස්වභාවය තේරුම් ගැනීම සඳහා වැදගත්වේ.

### *3.4.1 ශ්‍රම වෙළඳපොල*

#### *3.4.1.1 ශ්‍රමයේ ආකාර-*

සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු තුල *මරක්කලාහෙ* සහ *ගැනියන්* (ශ්‍රමිකයන්) යන දෙකොටස පැහැදිලිව දක්නට ලැබුනි. මෙකී ශ්‍රම ආකාරයන්හි වෙනස වඩාත් කැපී පෙනුනේ බලයන් ඇල්ලීමේ සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේය. වඩාත් අත්දැකීම් ඇති ධීවර සේවකයින් ක්‍රියාකාරී ධීවර කායශීයන්හි (පිති සහ යොත් භාවිතයෙන්) නිරත වූ අතර, අත්දැකීම් අඩු ධීවර සේවකයින් ඇම විසිකරමින් අත් වලින් ජලය කැලඹීමේ ඇල්ලීමේ සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේය. වඩාත් අත්දැකීම් ඇති ධීවර සේවකයින් ක්‍රියාකාරී ධීවර කායශීයන්හි නිරතවුනි. මුලින් සඳහන් කල කොටස *මරක්කලාහෙ* (නායකයින්) ගණයේ ලා සැලකුනු අතර පසුව සඳහන් කල කොටස *කැලෑසිකාරයන* (සිසුවන්) ගණයේ ලා සැලකුනි. මෙම සේවක පිරිසෙහි අත්දැකීම් බහුලම ධීවරයා *මහා මරක්කලාහෙ* නමින් හැඳින්වුනි. යාත්‍රාව පැදවීම සඳහා අණදීම මෙන්ම සියළු ධීවර කටයුතු මෙහෙයවීම ඔහු විසින් සිදුකරන ලදී. තම අත්දැකීම් උපයෝගී කරගනිමින් ඇම සඳහා භාවිතා කරන මසුන් ඉන්නා ස්ථාන සොයා ගැනීම, තම සේවක පිරිස සංවිධානය කිරීම, බලයන් සිටින ප්‍රදේශ හඳුනා ගැනීම, යනාදිය ඔහුගේ ප්‍රධාන වගකීම් විය. තමන් සතු වටිනාවූ දැනුම ලෙහෙසියෙන් අන්සතු නොකල *මරක්කලාහේ*, තමන් වියපත් වූ පසු තම පුතෙකුට හෝ කිට්ටු ලේ ඥාතියෙකුට මෙකී විරල නිපුණතාවන් ලබා දෙන ලදී. සිය විරල නිපුණතා සඳහා *මහා මරක්කලාහෙ* වෙත අමතර ආදායම් කොටසක් ද ලබාදෙන ලදී.

උදාහරණයක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පලාතේ සම්ප්‍රදායික බල කර්මාන්තයේදී ආදායමින් සියළු ගමන් වියදම් කපා හැරූ පසු, එන්ජිම සඳහා 1/5 ක් (මෑතක සිට මෙම යාත්‍රා සමහරෙක එන්ජින් සවි කර ඇත) වෙන් කර ඉතිරිය 1:1.5:1 යන අනුපාතයට කොටස් තුනකට බෙදනු ලැබේ. මින් පළමුවන කොටස යාත්‍රා අයිතිකරුවාට තම ධීවර ආම්පන්න සඳහා වැයකල ප්‍රාග්ධනය සහ කලමනාකරණ කටයුතු සඳහා ද, දෙවැනි කොටස *මහා මරක්කලාහේ* සඳහා ද, ඉතිරිය සමසේ *කැලෑසිකාරයන්* අතර ද බෙදා දෙන ලදී. ආදායම බෙදීමේ මෙම ක්‍රමය *මහා මරක්කලාහේ* සතුව තිබූ ධීවර නිපුණතාවන් ගේ වැදගත්කම මනාව විදහා දක්වයි.

නව තාක්ෂණය හඳුන්වාදීමෙන් අනතුරුව *මහා මරක්කලාහේ* විසින් ඉටු කරන ලද කාර්යයන් බොහෝමයක් නවීන උපකරණ මගින් සිදු කරනු ලබයි. නවීන යාත්‍රා වල සේවය කරන, නියමුවන් නොවන බොහෝ ධීවර සේවකයන් පවසන්නේ, තමන්ට යාත්‍රා හසුරුවීමට සහ නවීන යන්ත්‍රෝපකරණ යොදා ගනිමින් ධීවර කටයුතු කිරීමට හැකි බවය. නූතන යාත්‍රා සෑම එකකම යාත්‍රා නියමුවකු සිටියද, ඔවුන් එම තනතුරට පත්ව ඇත්තේ ඔවුන් තුල තිබූ විශේෂ ධීවර නිපුණතා නිසා නොව ඔවුන් තුල ඇති අත්දැකීම් සම්භාරය සහ සංවිධාන සහ කලමනාකරණ හැකියාවන් හේතුවෙන් බව පැහැදිලිව පෙනේ. මෙම නියමුවන්ට විශේෂ අතිරේක දීමනා නොලැබුනද, ආදායමේ යාත්‍රා හිමියන්ගේ කොටසින් 5% දක්වා දීමනාවක් ලබාදෙන අවස්ථා ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු දිගින් වාර්තාවේ[4]. මෙලෙස නියමුවන් සඳහා යාත්‍රා හිමියන්ගේ කොටසින් අතිරේක දීමනාවක් ලබාදෙන්නේ, ඔවුන් සඳහා ශ්‍රමිකයන්ට හිමි කොටසින් යම් ප්‍රතිශතයක් විශේෂ දීමනාවක් ලෙස ලබාදීම අනෙකුත් යාත්‍රා සේවකයින් අනුමත නොකරන බැවිනි. මින් පෙනියන්නේ, වර්තාමාන ධීවර ශ්‍රමය බොහෝදුරට සාමාන්‍ය ධීවර ශ්‍රමයක් බවට පත්ව ඇති බවය. දකුණේ, තංගල්ල වැනි ප්‍රදේශ වලින් වාර්තා වන පරිදි[4], ධීවර ශ්‍රමය මෙලෙස සාමාන්‍ය ශ්‍රමයක් බවට පත්වීම හේතුවෙන් ඍතුමය වශයෙන් සේවා වියුක්ත වූ කෘෂිකාර්මික ශ්‍රමයටද (seasonlly unemployed agricultural labour) ධීවර යාත්‍රා වල තාවකාලිකව සේවය කිරීමේ අවස්ථා සැලසී ඇත[5].

ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද එක්දින යාත්‍රා සහ ඉන්පසුව බහුදින යාත්‍රා හඳුන්වාදීමෙන් අනතුරුව, එවැනි යාත්‍රාවකට හිමිකම් කීම, ඉහල සමාජ තත්වයක් බුක්ති විඳීමටද හේතුවිය. තවද, මෙවැනි යාත්‍රා වලින් ඉහල ආදායමක් උපයීමට හැකි බැවින්, වැඩි දෙනා බෞද්ධයන් වූ ශ්‍රී ලාංකික සමාජයේ අඩු සමාජ තත්වයක් ලැබූ සෘජු ධීවර කටයුතු වලින් ඈත්වූ සමහරෙක් මුහුදු නොයන යාත්‍රා හිමියන් බවට පත්විය. *මරක්කලාහෙ* යන නම පවා අද දින භාවිතා නොකරන අතර යාත්‍රා නියමුවන්, කපිතාන්වරුන් හෝ නායකයින් (captains or skippers) ලෙස හඳුන්වනු ලබයි. එලදායී ධීවර කටයුතු සඳහා යාත්‍රාවක ධීවර පිරිස කණ්ඩායමක් ලෙස එකට කටයුතු කිරීම අවශ්‍ය බැවින් හොඳ විශ්වාසී ධීවර පිරිසක් යාත්‍රා වලට යොදා ගැනීම යාත්‍රා හිමියන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණක් වේ. ශ්‍රම වෙළඳපොලෙහි නොයෙක් පුද්ගලයන් අතර පවතින

පෞද්ගලික නිර්නාමික බව හේතුවෙන් යාත්‍රාවක සේවක පිරිස තෝරා ගැනීම එවැනි වෙළඳපොල තුලින් කිරීම නුසුදුසු වන අතර, මෙම කාර්‍යය යාත්‍රා හිමියන් විසින් බොහෝ විට නියමුවන් වෙත පවරයි. නියමුවන් සඳහා වන 5% ක පමණ අතිරේක දීමනාව මෙම අමතර කාර්‍යයන් සඳහාද විය හැකිය.

### *3.4.2 යාත්‍රා හිමියන් සහ යාත්‍රා සේවක පිරිස් අතර සබඳතා*

දෙවන ලෝක යුද්ධයට පෙර සමයේ සම්ප්‍රදායික ධීවර සමාජයන්හි ධීවර වත්කම් හිමියන් සහ සේවක පිරිස් අතර පැවති සබඳතා ප්‍රධාන ලෙස දායක-අනුග්‍රාහක සම්බන්ධතා ලෙස කැපී පෙනුනි. මෙවැනි සම්බන්ධතාවන් මා දැල් ධීවර කර්මාන්තයේ හොඳින් දක්නට ලැබුනි[6]. මේ ආකාරයේ සබඳතා වලට හේතුකාරක වූයේ ධීවර සේවක පිරිස් විසින් මුහුණ පෑ යැපුම් අර්බුදයකට පාත්‍රවීමේ අවදානමත, ශ්‍රම වෙළඳපොලවල පවත්නා නිර්නාමිකත්වය විසින් ඇති කරන අයෝග්‍ය දිරිදීම්වලට යාත්‍රා හිමියන්ට මුහුණ දීමට සිදුවීමත්ය. දායක-අනුග්‍රාහක සබඳතාවල කැපී පෙනෙන පරිදි ශ්‍රමය යොදා ගැනුනේ දීර්ඝකාලීනවය. මේ අතරම ධීවර වත්කම් හිමියන් සහ සේවක පිරිස් අතර කිට්ටු ඥාති සබඳතාවන් පැවතීමද පැහැදිලිව කැපී පෙනුනි. ඥාතීන් ගැන තමන් තුල ඇති පූර්ණ දැනුම සහ ඔවුන් එකිනෙකා අතර වූ සෙනෙහස වැනිදෑ, ධීවර වත්කම් හිමියන් සඳහා සහතික කල සහ විශ්වාසී වූ ශ්‍රම සැපයුමක් ලබාදීමට සමත් වූ අතර, ධීවර සේවක පිරිස් සඳහා, මෙකී සබඳතා සිය රැකියාවේ ආරක්ෂාව තහවුරු කරන ලදී. ධීවර සේවක පිරිස්, නියමුවන් සහ යාත්‍රා හිමියන් අතර ඥාති සබඳතා ඇති නැති බව මෙම සේවක පිරිස් සහ නියමුවන් ගේ සේවා තත්වයන්ට සහ තම රැකියාව ගැන ඔවුන් තුල ඇති ආකල්පයනට බලපායි. මෙම පිරිස් අතර කිට්ටු ඥාති සබඳතා ඇතිවිට, ඔවුන් තම වැටුප්, නිවාඩු, ප්‍රසාද දීමනා, වගකීම් යනාදිය ගැන බොහෝවිට සෑහීමකට පත්වන අතර රැකියාවේ දිගුකාලීන ආරක්ෂාවද ඔවුන්ට ලැබේ. මෙවැනි ඥාති සබඳතා නැති අවස්ථාවල, ශ්‍රමය සඳහා ගෙවීම් කිරීමේදී *විනිවිද බවක් නොපෙනෙන බවට* මෙම පිරිස් පැමිණිලි කරයි. මෙවැනි පිරිස් බොහෝවිට තම රැකියා කාලය සහ වගකීම්වල ඇති අසාධාරණ බව ගැනද නිතර පැමිණිලි කරයි[7].

### *3.4.3 නූතන ධීවර කර්මාන්තය තුල සේවක-සේව්‍ය සබඳතා*

#### *3.4.3.1 සේවක-සේව්‍ය සබඳතා බාදනය වීම*

සම්ප්‍රදායික සේවක-සේව්‍ය සම්බන්ධතා වෙළඳපොල ප්‍රසාරණය, ජනගහන වර්ධනය සහ නව තාක්ෂණය බිහිවීම වැනි බලවේගයන් ට හසුව, අද වන විට සෑහෙන දුරකට වෙනස්වී ඇත.

යාත්‍රා සඳහා සේවක පිරිස් යොදා ගැනීම කෙටිකාලීනව සිදුකරන අතර ශ්‍රමයට අවශ්‍ය වූ විට ඕනෑම වේලාවක (මසුන් වාරයේදී වුවද) යාත්‍රාවකින් යාත්‍රාවකට මාරුවිය හැකිය. යාත්‍රා හිමියෙකුට ඇති ණය ගැති බව පවා එවැනි චලනයකට බාධාවක් නොවන බව පෙනේ. නව යාත්‍රා හිමියා බොහෝ විට එම ණය ආපසු ගෙවීම සිදුකරන අතර, ශ්‍රමිකයාද තමන් උපයන ආදායමෙන් එම ණය ක්‍රමයෙන් ගෙවා දමයි. නිර්නාමික සබඳතා විදහා දක්වන ශ්‍රම වෙළඳපොලක් ක්‍රමයෙන් බිහිවී ඇති අතර සිරිත් පරිදි පෞද්ගලික මට්ටමින් සිදුකල ශ්‍රම අනුයුක්ත කිරීම් තව දුරටත් ශ්‍රම සංචලනයට බාධා නොපමුණුවයි. ශ්‍රමය මේ ආකාරයට වෙළඳපොල භාණ්ඩයක් බවට පත්වන විට, එම ශ්‍රමය යොදාගනිමින් තමන් නිපදවන අතිරික්තය හැකිතාක් දුරට විශාල කර ගැනීම සඳහා යාත්‍රා හිමියන්ද පෙළඹේ.

*3.4.3.2 බාහිර පුද්ගලයන්ගේ ප්‍රවේශය*

සම්ප්‍රදායිකව ධීවර යාත්‍රා හිමියන් සහ සේවක පිරිස් අතර වූ *සෙනෙහස මත පදනම් වූ* සබඳතාවයන් බාහිර පුද්ගලයන් ධීවර අංශයට ප්‍රවේශවීමත් සමගම දැඩි බාදනයට ලක්වුනි. මෙසේ ප්‍රවිෂ්ඨ වූ නව යාත්‍රා හිමියනට ශ්‍රමය වූ කලී නිෂ්පාදන සාධකයක් පමණක් වූ අතර ඔවුන්ගේ අරමුණ වූයේ අවම පිරිවැයක් ශ්‍රමය සඳහා වැයකරමින් ඉන් ඉහලම ඵලදායීතාවය ලබාගෙන තම ලාභ උපරිම කර ගැනීමයි. මේ අතර ධීවර සේවකයිනගේ අරමුණ වූයේ තම ශ්‍රමය සඳහා උපරිම දීමනාවක් ලබා ගැනීමයි. ගැඹුරු-මුහුදු ධීවර උප අංශය වෙත බාහිර පුද්ගලයින් ආකර්ශනය වීම හේතු දෙකක් නිසා සිදු වූවකි. පළමුව, ගැඹුරු ධීවර කර්මාන්තය තුලින් ඉපයිය හැකි ආදායම් බාහිර ආයෝජකයන් ධීවර අංශයට ආකර්ශනය කර ගැනීමට තරම් ඉහල මට්ටමක විය. දෙවනුව, වඩාත්ම වැදගත් හේතුවක් ලෙස සඳහන් කල යුත්තේ ණය ලබා ගැනීමට අපොහොසත් වීම නිසා බොහෝ සම්ප්‍රදායික ධීවර සේවකයිනට නව ගැඹුරු ධීවර සම්පත් නෙලා ගැනීම වෙත අයෝජනය කිරීමට නොහැකිවීමයි. පාඨක අවධානය ඉන්පසු යොමුකරනුයේ මෙම කරුණ වෙතවේ.

*ණය සඳහා වූ දුර්වල ප්‍රවේශය*

සියළු ධීවර උප අංශ වල යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ලබා ගැනීමේදී ණය ඉතා වැදගත් කාර්යයක් ඉටු කරයි. ධීවරසේවකයින් බොහොමයක් දෙනා යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදී ගැනීම සඳහා ණය ලබා ගෙන ඇත. නව යාන්ත්‍රික ධීවර තාක්ෂණයේ ඇති ප්‍රාග්ධන සූක්ෂම බව හේතු කොට ගෙන යාත්‍රා යාන්ත්‍රිකරණයේ තීව්‍රතාවය අධික වීමත් සමගම යාත්‍රා හිමියන් ලබා ගන්නා සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයද ඉහල යයි. දකුණේ පිහිටි ධීවර ගම්මාන වල කරන ලද අධ්‍යයනයන්ගෙන්[8] පෙනී ගොස් ඇති පරිදි බහුදින යාත්‍රා, ටොන් 3.5 එක් දින යාත්‍රා, පිටත එන්ජිම සවිකරන ලද එක් දින යාත්‍රා, යාන්ත්‍රිකරණය කරන ලද සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සහ

සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා ද ඒවාට අවශ්‍ය ආම්පන්න ද මිළදී ගැනීමේදී ධීවරයන් විසින් ලබා ගෙන ඇති සමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයන් පිළිවෙලින් රු. 555,000, 79,900, 58,000, 22,500 සහ 7,150 වේ (15 වගුව බලන්න). සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සඳහා කරන ලද මුළු ආයෝජන පිරිවැයෙන් 36% ම ණය විසින් සපයා ඇති අතර මෙම ප්‍රමාණය බහුදින යාත්‍රා සඳහා 52% විය.

15 වගුව ස්ථාවර ප්‍රාග්ධනය සඳහා යාත්‍රා හිමියන් ලබා ගත් සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණය

| යාත්‍රා වර්ගය | යාත්‍රා හිමියන් ලබා ගත් සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණය | | |
|---|---|---|---|
| | යාත්‍රා ගැනීමට | ආම්පන්න ගැනීමට | මුළු ණය ප්‍රමාණය |
| MDOC | 419,893 | 135,579 | 555,473 |
| ODOC | 57,235 | 21,802 | 79,037 |
| FRP | 43,709 | 14,846 | 58,555 |
| MTC | 17,501 | 4,750 | 22,251 |
| NMTC | 3,657 | 3,482 | 7,140 |

මූලාශ්‍රයන්: Amarasinghe O et. al (2001): 'Market for Fisheries Credit; the functioning of the market for fixed capital in fishing communities in southern Sri Lanka', in O. Amarasinghe (ed.) *Modernisation and Change in marine small-scale fisheries of southern Sri Lanka*, (forthcoming).

ක්ෂේත්‍ර සමීක්ෂණ ප්‍රතිඵල වලින් පෙනී යන පරිදි[9], නව යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ලබා ගැනීම සඳහා රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කර ඇති ණය වැඩ සටහන් ධීවර සේවකයින් තුළ විධිමත් ණය ප්‍රභවයන් වෙත වැඩි කැමැත්තක් දැක්වීම සඳහා හේතු වී ඇති බව පෙනේ. බැංකු ණය වැඩ සටහන් සැලසුම් කිරීමේදී, ඇප වශයෙන් ඉදිරිපත් කළ හැකි, ධීවර සේවකයින් සතු බොහොමයක් වත්කම් *ඇප-විශේෂිත අවදානම්* (collateral-specific risks) වලට පාත්‍ර වන බව (ඒවා නැති වීමට හෝ අලාභහානි වීමට හැකි නිසා) අවධානයට ගනු ලැබීය. තවද ඇප ඉදිරිපත් කිරීමේදී ආදායම් බදු ගෙවන හෝ රාජ්‍ය අංශයේ සේවයේ නියුතු අයගේ පෞද්ගලික ඇපද සුදුසු ඇප ලෙස බාරගන්නා ලදී. කෙසේ වුවද, ණය ප්‍රමාණයන් ඉතා විශාල වූ අවස්ථාවල අතිරේක ඇප (ඒනම් ඉඩම් හෝ ගොඩනැගිලි උගසට තැබීම) ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුවිය. මෙම ණය සඳහා අඩු වාර්ෂික පොලියක් අය කරන ලදි (21%). මෙය අවිධිමත් අංශයේ පොළී අනුපාතයට වඩා ඉතා අඩුය. තවද මෙම ණය සඳහා දිගුකාලීන ගෙවීම් ක්‍රමද සම්පාදනය කෙරිනි (සාමාන්‍යයෙන් මාස 48 පමණ). මෙවැනි වැඩ සටහන් නව ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදී ගැනීම සඳහා විශාල ණය ප්‍රමාණයන් බලාපොරොත්තු වන ධීවර සේවකයින්ට ඉතා ආකර්ශනීය වේ. ධීවරසේවකයින් ලබා ගත් සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයන්ට

රාජ්‍ය බැංකු ණය විසින් කරන ලද දායකත්වය 25% කි. මෙම දායකත්වය ඉතා ඉහල මට්ටමක ඇත්තේ (32%) බහුදින යාත්‍රා මිළදී ගැනීම සඳහා සපයන ලද ණය ප්‍රමාණයන් සම්බන්ධයෙන් වන අතර සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා මිලදී ගැනීම සඳහා බැංකු වල එවැනි දායකත්වයක් නොපෙන්වයි (0%).

ණය නිකුත් කිරීමේ පිරිවැය සහ ණය සඳහා අය කරන පොළිය සැලිකල්ලට ගනිමින් රාජ්‍ය ණය වැඩ සටහන්වල පැවැත්ම අගය කිරීම සඳහා මෑතකදී උත්සාහ දරා ඇත[10]. ප්‍රාග්ධනයේ ආවස්ථික පිරිවැය (සත්‍ය වටිනාකම), පරිපාලන පිරිවැය සහ ණය ගෙවීම් පැහැර හැරීමේ අවදානම් වාරිකය ද සැලකිල්ලට ගත් පසු ණය නිකුත් කිරීමේ පිරිවැය 83% බව පෙනී ගොස් ඇත. ණය නිකුත් කිරීමේ පිරිවැය අධික මට්ටමක පැවතීමට හේතු වී ඇත්තේ පරිපාලන පිරිවැය සහ ණය පැහැර හැරීමේ ප්‍රමාණය ඉතා ඉහල මට්ටමක පැවතීමයි. රාජ්‍ය බැංකු සහ ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව අතර සම්බන්ධීකරණ කාර්යයන් නිසි පරිදි සිදු කිරීම, ණය යෙදවීම නිසි පරිදි පාලනය කිරීම, සහ ධීවර ව්‍යාප්ති සේවකයන් විසින් ණය අයකර ගැනීම යන කරුණු වෙත වැඩි අවධානය යොමු කිරීමත්, ණය වැඩ සටහන් හා සම්බන්ධ නිලධාරීන් (සමූපකාර සමිති වල නිලධාරීන් ඇතුළුව) ණය ගෙවීමේ ක්‍රියාදාමයන් සම්බන්ධයෙන් පුහුණු කිරීමත්, ණය ගෙවීම් පැහැර හරින පුද්ගලයන්ට එරෙහිව දැඩි නීතිමය පියවර ගැනීමත්, ණය නිකුත් කිරීමේ පිරිවැය අඩු කිරීම සඳහා සුදුසු උපක්‍රම ලෙස උක්ත අධ්‍යයනය විසින් පෙන්වා දී ඇත.

සියළුම ධීවර සේවකයින් සඳහා වැඩිම දායකත්වයක් පෙන්නුම් කර ඇත්තේ ධීවර සමූපකාර විසින් නිකුත් කර ඇති ණය වේ. ධීවර සේවකයින් ලබාගෙන ඇති සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයට මෙම ණය 27% ක දායකත්වයක් පෙන්නුම් කර ඇත. සමූපකාර සමිති තුලින් ණය ලබා ගැනීමේදී සමාජිකයන්ගේ සමූහ ඇප ඉදිරිපත් කළ හැකි නිසා බැංකු ණය ලබා ගැනීම සඳහා ආදායම් බදු ගෙවන්නන්ගේ හෝ රාජ්‍ය සේවකයන්ගේ පෞද්ගලික ඇප ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වූ ධීවර සේවකයින්ට මෙම ණය ක්‍රමය ඉතා වැදගත් විය.

සියළුම ධීවර සේවකයන් මාළු වෙළෙන්දන්ගෙන් ණය ලබාගත ඇති අතර සාමන්‍ය ණය ප්‍රමාණය වෙත ඔවුන් 22% ක දායකත්වයක් පෙන්නුම් කරයි. පෞද්ගලික ණය සපයන්නන් විවිධ ආකාරයේ නිශ්චල සහ චංචල දේපල ඇප ලෙස බාර ගනු ලැබුවත්, ඔවුන් විසින් සම්ප්‍රදායික ණය හිමියන්ගෙන් අයකරන වාර්ෂික පොලී ප්‍රමාණය (210% පමණ) බහුදින යාත්‍රා හිමියන්ගෙන් අයකරන පොලී ප්‍රමාණය (110% පමණ) මෙන් දෙගුණයක් වේ. ඇප සහ පොලී අනුපාතය අතර සෘහෙන ආදේශනයන් සිදුවන බව පෙනී යන අතර සාමාන්‍යයෙන් වටිනා ඇප ඉදිරිපත් කල නොහැකි පුද්ගලයන්ගෙන් වැඩි පොලියක් අය කරනු ලබන බව පැහැදිලිව පෙනෙන කරුණකි.

අවිධිමත් ණය ප්‍රභවයන්ගේ වැදගත්කම වැඩියෙන්ම කැපී පෙනෙනුයේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සහ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රාද ඒවාට අදාල ආම්පන්නද මිළදී ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ණය සම්බන්ධයෙනි. මෙහිදී අවශ්‍ය වන්නේ මධ්‍යස්ථ ණය ප්‍රමාණයන්ය. මෙහි ලා තේරුම් ගත යුතු වැදගත් කරුණක් වන්නේ බහුදින යාත්‍රා සහ ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද එක් දින යාත්‍රා යොදා ගන්නා වත්කම් වලින් පොහොසත් ධීවර සේවකයින්ට සාපේක්ෂව උක්ත ධීවර සේවකයින් ණය ගැනීමේදී ඔවුන්ට සුදුසු ඇප ඉදිරිපත් කිරීමට ඇති අපහසුතාවයයි.

පෞද්ගලික ණය සපයන්නන් අයකරන පොළී ප්‍රමාණය ඉතා අධික නිසාදෝ (සාමාන්‍යයෙන් 130% පමණ) යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදී ගැනීමේදී ධීවර සේවකයින් බොහෝ දුරට පෞද්ගලික ණය සපයන්නන් වෙත යාමෙන් වලකී. අවිධිමත් අංශය තුල මෙම ණය සපයන්නන්ගේ වැදගත්කම ඉතා අඩුය (මේ ණය ප්‍රභවය සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයට 6% ක දායකත්වයක් පමණ පෙන්නුම් කරයි).

ඇප ඉදිරිපත් නොකර පොළී රහිතව ණය ලබා ගත හැකි වීමේ හේතුවෙන් ධීවර සේවකයින් හැකි සෑම අවස්ථාවකදීම ණය ලබා ගැනීම සඳහා තම ඥාතීන් සහ මිත්‍රයින් වෙත නැඹුරු වේ. කෙසේ වුවද මේ ප්‍රභවයන්ගෙන් ලබා ගත හැකි ණය ප්‍රමාණයන් ස්ථාවර ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතාවයන් හා සසඳන විට ඉතා කුඩා බැවින් යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදී ගැනීම සඳහා ලබා ගෙන ඇති සාමාන්‍ය ණය ප්‍රමාණයට මෙම ප්‍රභවයන් දායක වී ඇත්තේ 9% කින් පමණි. පුදුමයකට මෙන් උක්ත ප්‍රභවයන්ගෙන් ණය ලබා ගැනීමේදී ඇප වශයෙන් රත්‍රන් හෝ වෙනත් දේපල සමහර අවස්ථාවලදී ඉදිරිපත් කල යුතුව ඇති බව මෑතක කරන ලද අධ්‍යයනයන්ගෙන් පෙනී ගොස් ඇත. මින් පෙනී යන්නේ සම්ප්‍රදායික සමාජ වල ඉතා ඉහලින් පැවතුනු පෞද්ගලික විස්වාසය හා දැනුම නිර්නාමික වෙළඳපොළ බලවේගයන් යටතේ ක්‍රමයෙන් අඩු වී ගොස් ඇති බවය.

යාත්‍රා හිමියන්ගේ මුළු ස්ථාවර ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා වලින් අඩක්ම සපුරා ගෙන ඇත්තේ පෞද්ගලික අරමුදල් වලිනි. ධීවර සේවකයින් සතු පෞද්ගලික අරමුදල් ලෙස බැංකු ඉතිරි කිරීම්, ධීවර වත්කම්, ඉඩම්, ගේ දොර සහ කල් පවතින පරිභෝජන භාණ්ඩ වැනි එකතු කර ගත් වෙනත් ධනයද සැලකිය හැකිය. බොහෝ ධීවර සේවකයින් බැංකු ගිණුම් මගින් ගනුදෙනු කරන අතර ධනය රැස්කිරීමේ ප්‍රධාන මාර්ගයක් ලෙස ඉතිරි කිරීමේ ගිණුම් ක්‍රමයෙන් ජනප්‍රිය වෙමින් පවතී.

*ණය ගැති බව*

යාත්‍රා හිමියන්ගේ ණය ගැති බවේ ප්‍රමාණය, ණය ප්‍රමාණයේ විශාලත්වය සහ ණය ප්‍රභවය හා සම්බන්ධ බව පෙනී යයි[11]. ධීවර සමිති වලින් ණය ලබා ගත් ධීවර සේවකයින් අතර ණය ගැති භාවය ඉහල බැව් පෙනී යන අතර එය එසේ වන්නේ ඔවුන් ඕනෑකමින්ම ණය ගෙවීම පැහැර හරින බැවිනි. ගෙවීමට ඇති ණය ප්‍රමාණයේ ඉතා ඉහල බවක් පෙන්වන්නේ බහුදින යාත්‍රා හිමියන් අතර වේ (සාමාන්‍යය, රුපියල් 219,330 පමණ). අඩුම ණය ගැති භාවයක් පෙන්නුම් කරන්නේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන්ය (රුපියල් 4,660). යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණ තීව්‍රතාවය අධික වීමත් සමගම ගෙවීමට ඇති ණය ප්‍රමාණයද ඉහල යයි. නමුත් මෙයට ණය ආපසු ගෙවීමේ අනුපාතයද බලපායි. පෞද්ගලික ණය හිමියන්ගේන් සහ සහාය ධීවර සේවකයන්ගෙන් (ඥාතීන් සහ මිත්‍රයින්) ලබා ගත් ණය සම්බන්ධයෙන් මෙම අනුපාතිකය ඉහල මට්ටමක (පිළිවෙලින් 82% සහ 62%) පවතින අතර සමූපාකාර සමිති වලින් ලබා ගත් ණය සම්බන්ධයෙන් එය පහළ මට්ටමක පවතී (40%).

*ණය සහ නව තාක්ෂණයට ඇති ප්‍රවේශය*

සියළුම ධීවර කොටස් අතුරින් රාජ්‍ය බැංකු වලින් ණය ලබා ගැනීම සඳහා අඩුම හැකියාවක් පෙන්වන්නේ සම්ප්‍රදායික අංශයේ නියැලී සිටින ධීවර සේවකයින්ය. අවශ්‍ය ඇප පහසුවෙන් ඉදිරිපත් කිරීමට හැකි වීමත්, දේශපාලන බලපෑම් යොදා ගැනීමේ හැකියාවත් නිසා ධීවර ප්‍රජාවන්හි වත්කම් වලින් පොහොසත් වූ ධීවර සේවකයින්ට ණය ලබාදීමේ අගතියක් බැංකු විසින් පෙන්නුම් කරයි[12].

නව තාක්ෂණය භාවිතය සහ ණය ලබාගැනීමේ හැකියාව අතර ඉතා කිට්ටු සම්බන්ධතාවයක් වී නම්, නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමේදී සුදුසු ඇප ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වන දිළිඳු ධීවර සේවකයින්ට නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීමේදී ඉතා අවාසිදායක තත්වයක් උදාවේ.

නව තාක්ෂණය භාවිතය සඳහා ධීවර සමූපකාර සමිති විසින් සාමාන්‍ය ධීවර සේවකයන් සඳහා අවස්ථා ලබාදුන් නමුදු රාජ්‍ය සහනාධාර වැඩ සටහන් යටතේ ධීවර සමූපකාර තුලින් යාත්‍රා නිකුත් කිරීම ක්‍රමයෙන් අඩු වී ගෙන යන බව පෙනේ. බහුදින යාත්‍රා වල වර්තමාන අයිතිකරුවන්ගේ 75% පමණ මුහුදු නොයන අයිතිකරුවන් වන අතර ඔවුන්ගෙන් සෑහෙන කොටසක් ධීවර අංශයෙහි කිසිදිනක නියැලී නොසිටි ව්‍යාපාර පංතියක් නියෝජනය කරයි. සම්ප්‍රදායික අංශයේ සිට යාත්‍රා හිමියන් සුපිරි නවීන අංශයට මාරුවීම ඉතා අඩු වශයෙන් සිදුවී ඇති බව පෙනේ.

*3.4.3.3 පංති බිහිවීම*

*වත්කම් හිමියන් සහ යාත්‍රා සේවක පිරිස් :*

වර්තමාන ගැඹුරු මුහුදු ධීවර අංශයේ සේවක-සේව්‍ය සබඳතා මේ දෙපිරිස් අතර වූ පංති අරගලයක් බවට හැරවීමේ ලක්ෂණ පහල කරයි. මේ කාර්‍යාවලියේදී යාත්‍රා සේවක පිරිස් වල සේවා තත්වයන්ගේ බාදනයක් සිදු වී ඇති බව පහත සඳහන් කරුණු වලින් පැහැදිලි වනු ඇත.

*සේවා තත්වයන්:*

සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු දිනකට පැය කිහිපයකට සීමාවූ බැවින් ධීවර ගමන් අතර වාරයේ සෑහෙන විවේක කාලයක් බුක්ති විඳීමේ වරප්‍රසාදය ධීවර සේවකයිනට ලැබුනි. බොහෝ අවස්ථාවල දිනපතා සිය පවුලේ සාමාජිකයන් සමග ජීවත්වීමේ අවස්ථාවද ඔවුනට තිබුනි. තවද, සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තය දේශගුණය මත තදින්ම යැපුනු බැවින් ධීවර කටයුතු දිනපතාම සිදුනොකරන ලදි. කෙසේ වුවද, යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හඳුන්වාදීමත් සමගම ධීවර කටයුතු දිනපතාම මෙන් සිදුකිරීමේ හැකියාව ලැබුනු අතර බහුදින ධීවර ගමන්ද ක්‍රමයෙන් සුලභ විය. මෙම වෙනස්වීම් ධීවර සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයට සෘජුව බලපෑවේය.

බහුදින ධීවර ගමන් දින 7 සිට දින 45 දක්වා දීර්ඝ විය හැකිය. ශ්‍රී ලංකාවේ විශේෂ ආර්ථික කලාපය තුල ධීවර ගමන් කෙටිවන අතර ධීවරයන් මාලදිවයිනට බටහිරින් පිහිටි ප්‍රදේශයට, ලක්ෂද්වීපයට උතුරින් පිහිටි ප්‍රදේශයට සහ බෙංගාල බොක්ක තුලට තම යාත්‍රා රැගෙන යමින් දීර්ඝ ධීවර ගමන් වල යෙදේ. මෙම ධීවර ගමන් වලින් වැඩි කාලයක් ගතවන්නේ මත්ස්‍ය සම්පත් භූමි කරා යෑමට සහ නැවත පැමිණීමටය. දැල් එලන කාර්යයන් බොහෝ විට සවස් කාලයේ සිදුකරන අතර දැල් වට කිරීම පසුදින උදයේ හෝ සවස සිදුකරනු ලබයි. දැල් හෝ රැහැන් වටකිරීම සඳහා පැය 4 සිට 8 ක පමණ කාලයක් යන අතර (මෙය දැලේ හෝ රැහැනේ දිග මත යැපේ), ධීවර සේවකයින් පවසන අන්දමට, මසුන් නෙලීම ආරම්භ කල පසු ඔවුන් එක දිගටම දැල් එලීම, වටකිරීම, මසුන් දැල් වලින් බේරීම සහ නැවත දැල් එලීම ආදී කටයුතු වෙත සිය ශ්‍රමය කැපකරනු ලබන අතර, ධීවර ආම්පන්න ජලය තුල ඇති කාලයේ පමණක් නිදියනු ලබයි.

මුහුදු ගමන් දෙකක් අතර ධීවර සේවකයෙකුට ලැබෙන විවේකය නොයෙක් යාත්‍රා අතර වෙනස් වේ. ප්‍රමාණයෙන් කුඩා යාත්‍රා වල සේවය කරන ධීවර සේවකයින්ට ලැබෙන විවේකය (දින 2-3) ප්‍රමාණයෙන් විශාල යාත්‍රා වල සේවය කරන ධීවර සේවකයන්ට ලැබෙන විවේකය (දින 2-

6) සමග සසඳන විට පෙනියන්නේ කුඩා යාත්‍රාවල සේවය කරන ධීවරයන්ට යම් කාලයක් තුලදී වැඩි දින ගණනක විවේකයක් ලැබෙන බවය. විශාල යාත්‍රා වල නියුක්තවූ පිරිස් කුඩා යාත්‍රා වල සේවය කරන පිරිස් මෙන් තුන් ගුණයක් දක්වාවූ කාලයක් මුහුදේ ගත කරන නමුත් මේ පිරිස් දෙකටම මුහුදු ගමන් අතර ලැබෙන විවේකයේ එතරම් වෙනසක් නොමැති බව පෙනේ. තමන්ට වෙනත් විකල්පයක් නැති බවත්, අවශ්‍ය සේවා සපයාගනිමින් යාත්‍රාව සූදානම් කල පසුව නැවත මුහුදු යෑමට සිදුවන බවත්, එසේ නොගියහොත් ඔවුන් වෙනුවට වෙනත් ධීවර සේවකයන් යොදාගන්නා බවත් ධීවර සේවකයන් පවසයි. බොහෝ ධීවර සේවකයන්ට වෙරළේ ගත කරන විවේක කාලය තුලද යාත්‍රාව හා සම්බන්ධ නොයෙක් කටයුතු කිරීමට සහ දැල් අළුත්වැඩියා කිරීමට සිදුවන බව පෙනියන අතර නියමුවන්ටද එන්ජිමේ නඩත්තු කටයුතු සහ අළුත්වැඩියා කටයුතු සම්බන්ධ වගකීම් පැවරෙන බැවින් ධීවර සේවකයින්ට ලැබෙන නිවාඩු දින තුල වූ විවේකය ඉතා අඩු බව පෙනේ.

බහුදින ධීවර යාත්‍රා වල සේවයේ නියුතු කතෝලික ධීවර සේවකයින්ට සාමාන්‍යයෙන් පාස්කු සහ නත්තල් වැනි ප්‍රධාන ආගමික උත්සව සඳහා වාර්ෂික නිවාඩු ලැබෙන නමුත් කුඩා යාත්‍රා භාවිතා කරන ධීවරයන් මෙන් ඔවුන්ට ඉරිදා දිනය නිවාඩු දිනයක් නොවන්නේය. බෞද්ධ ධීවරයන්ට වෙසක් වැනි ආගමික උත්සව සඳහා නිවාඩු ලැබෙන නමුත් පොහොය දිනයන්හි වුවද බහුදින යාත්‍රාවල සේවය කිරීමට සිදුවේ.

*සෞඛ්‍ය තත්වයන්:*

සම්ප්‍රදායික සහ නූතන යන ධීවර අංශයන්හි නියැලී සිටින ධීවර සේවකයන්ට යාත්‍රා තුල ප්‍රබල සෞඛ්‍ය ප්‍රශ්නයන්ට මුහුණ පෑමට සිදුනොවේ. යාත්‍රාව මුහුදේ තිබෙන කාලය තුල විශාල ශාරීරික ආපදාවන් සිදුවීම විරලය. සෞඛ්‍ය ප්‍රශ්න වඩාත් වැදගත් වනුයේ ගැඹුරු මුහුදේ මසුන් නෙලීම සිදුකරන සේවකයන් සඳහාය. ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන ගැඹුරු මුහුදේ මසුන් නෙලන සෑම යාත්‍රාවකම දැල් සහ රැහැන් එලීම සහ වැටලීම සිදුකරනු ලබන්නේ අතින් වන අතර මේ සඳහා යන්ත්‍රෝපකරණ උපයෝගි කරගැනීම තවමත් නොකෙරේ[13]. මස්පිඩු පෙරලීම්, අංගෝපාංග විසන්ධි වීම්, කැපීම්, සීරීම් වැනි අවදානම් වලට ධීවර සේවකයන්ට සාමාන්‍යයෙන් මුහුණ දීමට සිදුවේ. විඩාව ධීවර සේවකයන් ඉතා බහුලවම මුහුණ දෙන සෞඛ්‍ය ගැටළුවක්' වේ. සමහර විට දිගින් කි.මී. 15 පමණ වන පාවෙන දැල් හෝ දිගින් කි.මී. 30 පමණ වන ලෝං ලයින් (long line) වටකිරීම සඳහා පැය 8 කට නොඅඩු කාලයක් ගත වේ. දිගින් දිගටම ප්‍රමානයෙන් විශාල යාත්‍රා භාවිතයටත් වැඩි ආම්පන්න සංඛ්‍යාවකටත් නැඹුරුවීම සිදුවුවහොත් ජ්‍යාතන්තර ශ්‍රම සංවිධානයේ (ILO) 1920 අංක 7 දරණ නිර්දේශ වල අඩංගු වූවාසේ, ක්‍රියාකාරී වැඩ කරන පැය ගණන පාලනය කරන්නාවු නීතිරීති ක්‍රියාත්මක කිරීමට සිදුවනු ඇත. මෙම නිර්දේශ වලට අනුව පැය 8 ක දිනයක් හෝ පැය 48 ක සතියක් ක්‍රියාත්මක කල

යුතුව ඇත. බහුදින යාත්‍රා වල කටයුතු කිරීමේදී ඇතිවන අධික විඩාවට පිලියමක් ලෙස දැල් එලීම සහ හැකිලීම යාන්ත්‍රීකරණය කලහොත්, එය ධීවර සේවකයාගේ පරිසරයේ බිහිසුනු බව අඩු කරනු වෙනුවට එය වැඩි කිරීමට ද හේතුවනු ඇත.

ධීවර සේවකයන් නිතරම මුහුදේ සිටින කාලය තුල හිසේ කැක්කුම, උදරයේ අමාරු සහ උණ රෝග වලට පාත්‍රවේ. ඒ සඳහා පැනඩෝල් සහ සිද්ධාලේප වැනි බාම් වර්ග සහ කොත්තමල්ලි වතුර වැනි ඖෂධ වර්ගද භාවිතා කරයි. බොහෝ ධීවර සේවකයින් පවසන පරිදි, යාත්‍රා තුලදී ඇතිවන සෞඛ්‍ය ගැටළු වලින් ප්‍රධාන තැනක් ගන්නේ බහුලව ඇතිවන සමේ රෝග වේ (විවෘත තුවාල හෝ සමේ පිපිරීම් වැනි තුවාල). මෙවැනි රෝගාබාධයන්ට හේතුවන්නේ ස්නානය සඳහා යාත්‍රා තුල ප්‍රමාණවත් පමණ පිරිසිදු ජලය නොමැතිවීම යැයි බොහෝ ධීවර සේවකයන් දෝෂාරෝපන ස්වරයෙන් පවසයි. වර්තමාන යාත්‍රා, තමන්ගේ ශක්ති ප්‍රමානයට වඩා දීර්ඝ මුහුදු ගමන් වල යෙදෙන බවත්, එනිසා තමන්ට අකමැත්තෙන් වුවද මුහුදු ජලය ස්නානය කිරීමට සිදුවන බවත් ඔවුන් පවසයි. යම් විටෙක ධීවර සේවකයෙකු මුහුදේදී අසාධ්‍ය තත්වයකින් පෙළෙන්නේ නම් නැවත වරාය බලා යන වෙනත් යාත්‍රාවක් සමග ගුවන් විදුලි සංඥා මගින් කතා කර එයට භාරදීම එම යාත්‍රාවේ නියමුවාට හා ධීවර සේවකයිනට කල හැකිය. ගැඹුරු මුහුදේ මසුන් මරණ යාත්‍රා වලින් 30% - 70% පමණ සංඛ්‍යාවක සිංගල් සයිඩ් බෑන්ඩ් රේඩියෝ "SSB" පහසුකම් ඇති අතර විශාල යාත්‍රා බොහොමයක, SSB රේඩියෝ උපකරණ සහ නැවිගේෂන් (යාත්‍රා කිරීමේ) (Navigation) උපකරණ සවිකර ඇත.

*බහුදින යාත්‍රාවල ආරක්ෂාව හා සම්බන්ධ කරුණු:*

බහුදින යාත්‍රාවල තාක්ෂණික සැලසුම් සම්බන්ධව අගය කිරීමක් කළ ඔයිවින්ඩ් ගල්බ්‍රෑන්ඩ්සන්[114] මහතා පවසන අන්දමට මසුන් ගබඩා කිරීමේ ධාරිතාව සහ ඉන්ධන රැස්කර තැබීම සඳහා ඇති ඉඩ ප්‍රමාණය උපරිම කිරීම සඳහා වර්තමාන බහුදින යාත්‍රා පාරු හැඩයකට ගොඩනගා ඇති නමුත්, මෙසේ සැලසුම් කිරීම යාත්‍රාවේ ස්ථාවර භාවයට අහිතකර ලෙස බලපානු ඇත. මෙම වාර්තාවේ සඳහන් වන පරිදි, එක් යාත්‍රා අංගනයකින් නිපදවන බහුදින යාත්‍රා ජාත්‍යන්තර තත්වයනට අනුකූල නොවන අතර නිෂ්පාදකයා පවසන්නේ එසේ කලහොත් පිරිවැය 40% පමණ ඉහල යන බවත්, එවිට එම යාත්‍රා ධීවර සේවකයන් මිලදී නොගන්නා බවත්ය. යාත්‍රා වල සැලසුම්, ඒවා නිපදවීමේ ක්‍රම සහ ස්ථාවරභාවය නිර්ණය කිරීම යනාදී දේ සම්බන්ධයෙන් ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන නාවික ඉංජිනේරු මහතා ඉහල විශේෂඥ දැනුමක් ලබා නොමැති බවද මෙම වාර්තාවේ සඳහන් කර ඇත. යාත්‍රාවල ස්ථාවරභාවය සම්බන්ධයෙන් කරන පර්යේෂණ වලදී, සිදුවීමට ඉඩ කඩ ඇති වැඩිම ආපදා තත්වයන් ගැන සැලකිල්ලක් නොදක්වා ඇති බවද එම වාර්තාවේ සඳහන් කර ඇත. උදාහරණයක් ලෙස, ඉතා අඩු මසුන් ප්‍රමාණයක් සහ හිස්වූ ජල කුටිත් ඉන්ධන කුටිත් එමෙන්ම යාත්‍රාව මත ගොඩ ගැසූ තෙත දැල්ද

සමග යාත්‍රාවක් වරාය බලා ඒනවිට යාත්‍රාවක ස්ථාවරභාවය ගැන එවැනි පර්යේෂණ වලදී සැලකිල්ලට ගෙන නැත. FRP යාත්‍රා නිපදවීමේදී පැහැදිලි නීති රීති මාලාවක ඇති අවශ්‍යතාවය ගල්බෑන්ඩිසන් මහතා සිය වාර්තාව අවසානයේදී පෙන්වා දී ඇත.

උක්ත ඇගයීම් වාර්තාවේ සඳහන් වන පරිදි, වර්තාමන බහුදින යාත්‍රා බොහොමයක් ජාත්‍යන්තර ආරක්ෂක විධිවිධාන වලට අනුකූල නොවේ. එම යාත්‍රා තුල ආරක්ෂක ඇඳුම් කට්ටල, ගිනිදැළු හෝ සුළං පිරවිය හැකි ආපදා යාත්‍රා හෝ දක්නට නැත.

*මුහුදේදී ආපදාවනට ගොදුරුවීමේ අවදානම*

ශ්‍රී ලංකාවේ විශේෂ ආර්ථික කලාපය හි කටයුතු හරියාකාරව පාලනය කිරීම සඳහා ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ සමීක්ෂණ, පාලන, සෝදිසි මෙහෙයුම් සහ ගුවන්, මුහුදු නිරාපද සේවා අංශය(Monitoring and Controlling Surveillance & Air Sea Rescue Division) අංශය දායක වේ. මෙම අංශය විසින් ආපදා අවස්ථාවලදී ගුවනින් හෝ මුහුදින් ගොස් ගලවා ගැනීමේ කටයුතු කිරීම සඳහාද වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිතය. මේ කටයුතු සඳහා දැනටමත් යාත්‍රා 5ක් මිලදී ගෙන ඇත. අගනුවර පිහිටුවන ලද ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානයක් සහිතව රේඩියෝ පණිවුඩ හුවමාරු මධ්‍යස්ථාන 8 ක්, හම්බන්තොට, දෙවිනුවර, ගාල්ල, බේරුවල, මීගමුව, වෙන්නප්පුව සහ කල්පිටිය යන ප්‍රදේශවල පිහිටුවා ඇත.

*මුහුදේදී අත් අඩංගුවට ගැනීමේ අවදානම:*

ධීවර සේවකයින් පවසන අන්දමට මුහුදේදී මුහුණ පෑමට සිදුවන ප්‍රධානම අවදානමක් වන්නේ මුහුදේදී අල්ලාගැනීමට හෝ අත් අඩංගුවට ගැනීමට ඇති ප්‍රවණතාවයි. සෑම මාසයකටම වරක් බහුදින යාත්‍රාවල සේවය කරන ධීවර සේවකයින් 5-10 දක්වා වූ සංඛ්‍යාවක් නීතිවිරෝධී ධීවර කටයුතු සම්බන්ධයෙන් (බොහෝවිට වෙනත් රටවල විශේෂ ආර්ථික කලාපය තුල මසුන් ඇල්ලීමේ හේතුවෙන්) අත් අඩංගුවට ගෙන රඳවා තබා ගනී. මෙම රඳවා ගැනීමේ කාලය සති 4 සිට වර්ෂයකට වැඩි කාලයක් විය හැකි අතර එය තීරණය වනුයේ අදාල අධිකාරයන් විසින් යාත්‍රාවට නියම කල දඩ මුදල් මත වේ. අත් අඩංගුවට ගත් ධීවර සේවකයින් සම්බන්ධයෙන් ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවේ ඇති සංඛ්‍යාලේඛණ වලට අනුව 1993-1997 කාලය තුල ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර සේවකයින් 1,300 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් නීති විරෝධී කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අසල් වැසි රටවල් විසින් අත් අඩංගුවට ගෙන ඇත. ඔවුන් ඇත්තෙන්ම ජාත්‍යන්තර මුහුදේ මසුන් අල්ලන්නේද නැතිනම් අසල් වැසි රටවල මුහුදු සීමාව තුල මසුන් මරන්නේද යන්න හරිහැටි කිව නොහැකි නමුත් මේ සැමට මූලික හේතුව වී ඇත්තේ වැඩිවෙමින් පවතින යාත්‍රා සංඛ්‍යාවට අල්ලාගැනීමට ප්‍රමාණවත් මත්ස්‍ය සම්පත් ශ්‍රී ලංකාවේ විශේෂ ආර්ථික කලාපය තුල නොවීම විය හැකිය.

ජ්‍යාතන්තර මුහුදු සම්පත් නෙලාගැනීම සඳහා මාලදිවයිනේ මුහුදු සීමාව හරහා ගමන් කිරීමට යාත්‍රාවලට අවසර ලබා ගැනීමේ ගිවිසුමක් මාලදිවයින රජය සමග ඇතිකරගත් බව 1999 මැයි මස 13 දින ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් ප්‍රකාශ කරන ලදි. මේ අනුව මාලදිවයිනේ මුහුදු සීමාව පසුකිරීමට පැය 48 පෙර ඒ බව මාලදිවයිනේ අදාල අධිකාරීන්ට දැනුම් දිය යුතුව ඇත. බහුදින යාත්‍රා වල ධීවර සේවකයින්ගේ ආරක්ෂාව සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ගන්නා ලද මේ පියවර අගය කල යුතු නමුත්, මේ තුලින් ධීවර සේවකයින් අත්අඩංගුවට ගැනීම අඩුවේයැයි යන්න සැක සහිතය.

දකුණු වෙරළබඩ ධීවර සේවකයින්ගේ ප්‍රධානම පැමිණිල්ලක් වී ඇත්තේ 80 කට වැඩි ධීවර සේවකයින් සංඛ්‍යාවක් සහ බහුදින යාත්‍රා 20 පමණ නැගෙනහිර වෙරළට ඔබ්බෙදි LTTE[15] සංවිධානය මගින් අත්අඩංගුවට ගැනීමය. මෙම ධීවර සේවකයින් සොයාගැනීම සඳහා ඔවුන්ගේ පවුල් වල සාමාජිකයින් සහ යාත්‍රා හිමියන් විශාල ප්‍රයත්නයක් දරා ඇතත් ඔවුන් ජීවත්ව හිටිද නැත්ද යන්න තවම රහසක් වී ඇත.

දකුණු මුහුදු තීරයට ඔබ්බෙන් විශාල තායිවාන් ධීවර යාත්‍රා සහ ශ්‍රී ලාංකික බහුදින යාත්‍රා අතර එදිරිවාදිකම් වැඩිවෙමින් පවතින බවද දකුණින් වාර්තා වේ. අප ධීවර සේවකයින් පවසන අන්දමට තායිවාන් යාත්‍රා විසින් ඕනෑකමින් ලාංකික යාත්‍රා අනතුරුවලට ලක්කරමින් දැල් සහ රැහැන් කපා දමන බව ද පෙනේ.

ධීවර ක්ෂේත්‍රයට මෑතකදී ප්‍රවේශ වූ බාහිර යාත්‍රා හිමියන්ගේ ප්‍රධාන අරමුණ උපරිම ලාභ ලබා ගැනීම බැවින් සේවක ශුභ සාධනය සම්බන්ධව ඔවුන් තුල ඇති උනන්දුව හීනය. යාත්‍රාවන් අත් අඩංගුවට ගත්විට ඔවුන් බොහෝවිට වඩාත් උත්සුක වනුයේ යාත්‍රාව නිදහස් කර ගැනීමට විනා සේවක පිරිස් මුදා ගැනීමට නොවේ. මෙවැනි අවස්ථාවල අත්අඩංගුවේ පසුවන ධීවර සේවකයන්ගේ පවුල් වල සාමාජිකයන්ට කල හැකි දේ වනුයේ පලාතේ ධීවර සහකාර අධ්‍යක්ෂකවරයාට (දිස්ත්‍රික් ධීවර ව්‍යාප්ති නිලධාරී) දන්වා සිටීමයි. කෙසේ වුවද මෙවන් ප්‍රශ්න විසඳීම සඳහා ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ විශේෂ අංශයක් නොමැතිවීම අඩුපාඩුවක් ලෙස පෙනේ.

*ශ්‍රමය සඳහා ගෙවීම (ආදායම් බෙදා ගැනීමේ ක්‍රමය) :*

යම් ධීවර සේවකයෙක් ධීවර කටයුතු වලින් උපයන ආදායම වනාහි 'අල්ලනු ලැබූ මසුන් තොගයේ වටිනාකමින් ශ්‍රමය සඳහා කරන්නාවූ ගෙවීම් කොටසක්' ලෙස සැලකිය හැකිය. වෙනත් බොහෝ නිෂ්පාදන කටයුතු වලදී ශ්‍රමය සඳහා වැටුප් ගෙවන නමුත් ධීවර සේවකයාට ලැබෙනුයේ අල්ලාගනු ලබන මසුන් තොගයේ වටිනාකමින් කොටසකි. ධීවර කටයුතු සහ

අල්ලාගනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණය ඉහල අවදානමකට සහ අවිනිශ්චිත තත්වයකට ලක්වන බැවින් මසුන් තොගය බෙදාගන්නා ක්‍රමය තුලින් යාත්‍රා හිමියා මේ අවිනිශ්චිතතාවෙන් කොටසක් ධීවර සේවකයන් මත පවරයි. අධික මසුන් තොගයක් අල්ලාගත් වාසිදායක අවස්ථාවලදී ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට ධීවර සේවකයාටද මෙම ක්‍රමය තුලින් හැකියාව ලැබෙන නිසා මෙම ක්‍රමය නිෂ්පාදනය සඳහා "දිරිදෙන" උපාය මාර්ගයක් ලෙසද සැලකිය හැකිය.

මසුන් තොගය බෙදාගන්නා ක්‍රමයේදී එම මසුන් තොගය විකුණා ලැබෙන ආදායමින් පලමුව ධීවර ගමන් සඳහා ගිය විචල්‍ය පිරිවැය අඩු කරනු ලබන අතර ඉතිරිය යාත්‍රා හිමියා (ප්‍රාග්ධන සැපයුම්කරුවා) සහ යාත්‍රාවේ සේවයේ නියුතු සේවක පිරිස අතර (ශ්‍රමය සඳහා ගෙවීම්) බෙදා හැරේ. අධික ප්‍රාග්ධන ආයෝජන හේතුවෙන් යාන්ත්‍රික යාත්‍රාවල භාවිතා කෙරෙන ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රම වලදී යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හිමියාගේ ආදායම් කොටස සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා හිමියන් ලබන එම කොටසට වඩා විශාල වේ. ඉතා පුළුල්ව බලන කල, යාන්ත්‍රික යාත්‍රා භාවිතා කරන ධීවර කටයුතුවලදී යාත්‍රා හිමියා සහ සේවක පිරිස ලබන ආදායම් කොටස් බොහෝවිට එක සමාන වන අතර (50 : 50) සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතුවලදී මෙම ප්‍රමාණයන් බොහෝවිට පිළිවෙලින් 1/3 සහ 2/3 යන අනුපාතය දරයි. යම්කිසි එක් තාක්ෂණ ක්‍රමයක් තුල යම් හෙයකින් ආදායම් බෙදීමේ විවිධ ක්‍රම භාවිතා කරන්නේ නම් ඉන් දිස්වන්නේ එම තාක්ෂණ ක්‍රමය තුල යාත්‍රා අතර ප්‍රාග්ධන අයෝජනයේ වෙනස්කම් වේ. උදාහරණයක් ලෙස, කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් හැඹිලි දැල් ක්‍රමය භාවිතා කරන විට ඒ සඳහා වැයවන අධික ස්ථාවර පිරිවැය හේතුවෙන් යාත්‍රා හිමියාට හිමිවන ආදායම් කොටස වඩා වැඩිවිය හැකිය.

මින් ඉහත සඳහන් කරන ලද පරිදි යාත්‍රා නියමුවන්ට දිරිදීමේ දීමනාවක් ලබාදීමේ නැඹුරුතාව මෑතක සිට ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී. යාත්‍රා හිමියන්ගෙන් ණය ලබාගැනීමේ පහසුකම්ද නියමුවන්ට ඇත. මෙවැනි ණය බොහෝවිට නියමුවාගේ ආදායම් කොටසින් අඩුකෙරේ.

සම්පත් නෙලාගැනීම පහත් මට්ටමක ඇති අවස්ථාවලදී ධීවර ගමන් සඳහා සිදුකල පිරිවැය අහිමවීයාමේ අවදානම යාත්‍රා හිමියා විසින් සිය ධීවර සේවක පිරිස හා බෙදාගැනීමට දැනට පවතින ආදායම් බෙදා ගැනීමේ ක්‍රමය භාවිතා කරයි. එනම් අල්ලා ගත් මසුන් තොගයේ වටිනාකමින් පළමුව ධීවර ගමන් සඳහා කල පිරිවැය අඩුකරන අතර, එසේ කිරීම සඳහා ආදායම ප්‍රමාණවත් නොවේ නම් ඊලඟ ධීවර ගමනේදී උපයන්නාවූ ආදායමින් එය අඩුකෙරේ.

ඉතා මෑතකදී දිගින් වැඩි බහුදින යාත්‍රා (>45') භාවිතයත් සමගම ගැඹුරු මුහුදු ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදෙන සේවක පිරිස් සඳහා වැටුප් ගෙවීමේ ප්‍රවණතාවක් බිහිවී ඇති බව පෙනේ. ඉතා අධික ලෙස විචල්‍ය වන අස්වනු තත්වයන් යටතේ ආදායමේ කොටසකට වඩා වැටුප් ලබා දීම ධීවර සේවකයින් සඳහා යෝග්‍ය වුවද, ඉතා අධික එලදායීතාවක් ඇති

විචලනය අඩු එමෙන්ම අධික අස්වනු සහිත ගැඹුරු ධීවර කර්මාන්තය තුල ආදායමෙන් කොටසකට හිමිකම් කීමට යාත්‍රා සේවක පිරිස් වැඩි කැමැත්තක් පළකරයි. මෙවන් තත්වයකදී වැටුප් ගෙවීම යාත්‍රා හිමියාට වාසි සහගත වුවද අස්වනු වලින් එල නෙලා ගැනීමේ අවස්ථාව යාත්‍රා සේවක පිරිස් වලට අහිමි වී යයි. යාත්‍රා සේවක පිරිස් මෙසේ වැටුප් ගෙවීමේ ක්‍රමයකට පරිවර්තනය වීමට එරෙහි වුවද ඔවුන්ගේ විරෝධතාවයේ සාර්ථකත්වය රඳා පවතිනුයේ සමූහයක් ලෙස ඔවුන් තුල ඇති ශක්තිය මතවේ.

ඉතා මෑතක සිට දක්නට ලැබෙන තවත් නව ප්‍රවණතාවක් වනුයේ බහුදින යාත්‍රාවල ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රමය 50 : 50 සිට 60 : 40 දක්වා යාත්‍ර හිමියාට වැඩි වාසි ලැබෙන අයුරින් වෙනස් කිරීමට සමහර ප්‍රදේශ වල යාත්‍රා හිමියන් ක්‍රමයෙන් නැඹුරු වීමයි. මෙවන් ක්‍රමයකට විරෝධතාවය දැක්වූ ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු දිග දෙවුන්දර ග්‍රාමයේ යාත්‍රා සේවකයනට රැකියාව අහිමි වූ බවද වාර්තා වේ. මෙම ක්‍රමය තවමත් හරිහැටි ස්ථාපිත වී නැති අතර ධීවර සේවක පිරිස් වල වෘත්තීය සංගම් විසින් දිගටම 50 : 50 ක්‍රමය පවත්වා ගෙන යාම සුදුසු යැයි පවසමින් ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයට කරුණු ඉදිරිපත් කර ඇත.

*ශ්‍රම සඵලතාව :*

යම් අංශයක සම්පත් කාර්යක්ෂමව බෙදාහැරීමේදී ඉතා වැදගත් සාධකයක් වනුයේ නිෂ්පාදන සාධකයක් වූ ශ්‍රමයේ සංචලතාවයි. අඩු ඵලදායීතා නිෂ්පාදන කාර්යයන්හි සිට වැඩි ඵලදායීතා නිෂ්පාදන කාර්යයන් කරා ශ්‍රමය චලනය වීමේ හැකියාව තුලින් ශ්‍රමයේ වඩා හොඳ බෙදාහැරීමක් ලබා ගනිමින් ශ්‍රමය සඳහා වැඩි ගෙවීමක් ලබා ගැනීමට හැකිය. මසුන්ගේ සුලභතාවය කාලගුණ තත්වයන් මත තදින්ම යැපෙන බැවින් යම් සම්පත් ප්‍රදේශයක සිට වෙනත් සම්පත් ප්‍රදේශයක් කරා හෝ විවිධ තාක්ෂණික සහ සේවා අවස්ථා අතර හෝ ශ්‍රමය ගලායාම එම ශ්‍රමිකයන්ගේ ජීවන තත්වයන්ට සෑහෙන බලපෑමක් ඇති කරයි. මසුන් අඩු කාල වලදී ශ්‍රමයේ මෙවැනි සංචලතාවක් තුලින් කාලීනව ලැබෙන ආදායම් වල විචලතාවන් වඩා ස්ථාවරභාවයකට පත් කිරීම සඳහා අතිරේක ආදායම් ප්‍රවාහයන් ඉපයීමේ අවස්ථාවද උදාකරවයි.

මසුන් අඩුකාලවලදී වඩා ඵලදායී ප්‍රදේශ කරා ශ්‍රමය සංක්‍රමණය වීම ඉහත සඳහන් කරන ලදී. සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලී සිටින ධීවර සේවකයන් සඳහා වූ තවත් විකල්පයක් වන්නේ වාරකන් කාලයේදී යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වල සේවය කිරීමයි. මෙසේ යාන්ත්‍රික අංශයේ රැකියා අවස්ථා කරා ප්‍රවිෂ්ඨවීමේ අවස්ථාව උදාවීමට ප්‍රධාන හේතු ලෙස වාරකන් කාලයේදී යාන්ත්‍රික අංශයේ පවතින අධික ශ්‍රම ඉල්ලුමද, එමෙන්ම මෙම අංශයේ ධීවර කටයුතු සඳහා අධික නිපුණත්වයක් අවශ්‍ය නොවීමද, සඳහන් කල හැකිය. කෙසේවුවද මීට ප්‍රතිවිරුද්ධ දිශාවට ශ්‍රම චලනය වීමක් නම් සාමාන්‍යයෙන් සිදු නොවේ.

බොහෝ විට සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලුනු ධීවර සේවකයන් විකල්ප රැකියා අවස්ථා අතර චලනය වීමක්ද පෙන්වනු ලබයි. මෙය ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු පලාතේ ඉතා පැහැදිලිව දැකගත හැකිය. ගාලු දිස්ත්‍රික්කයේ හබරාදුව අහංගම වැනි ප්‍රදේශවල සම්ප්‍රදායික ධීවර සේවකයින් මිරිදිය මසුන් ඇල්ලීම, ලණු ඇඹරීම, වැනි කාර්‍යයන්හි යෙදෙන අතර හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික්කයේ කිරින්ද වැනි ප්‍රදේශ වල ධීවර සේවකයින් කෘෂිකර්මය සහ සත්ත්ව පාලනය (එළුවන් ඇති කිරීම සහ ගව පාලනය) වැනි කාර්‍යයන්හි නිරත වේ. පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ කල්පිටිය වැනි ප්‍රදේශ වල ජීවත් වන ධීවර සේවකයින් අතර මාළු වේලීම ඉතා ජනප්‍රිය ආදායම් මාර්ගයක් බවට පත්ව ඇත. කෙසේ වුවද, පුදුමයකට මෙන් මෙම කාර්‍යය දකුණු දිග ධීවර සේවකයන් අතර එතරම් ජනප්‍රිය නැත (කෝට්ටගොඩ වැනි ප්‍රදේශවල හැරෙන්නට). ධීවර සේවකයින් තක්සේරු කරන අන්දමට මාළු වේලීමේ යෙදෙන මුළු ධීවර සේවක සංඛ්‍යාව ධීවර සේවක ජනගහනයෙන් 5% ක් පමණ වේ.

යාන්ත්‍රික අංශය තුල යාත්‍රා සේවකයකු, යම් යාත්‍රා හිමියකු සඳහා අඛණ්ඩව සේවය සපයන සාමාන්‍ය කාලසීමාව ශීඝ්‍රව අඩුවන බවක් පෙනෙන අතර මෙය ශ්‍රම චලනයේ අධික තීව්‍රතාවක් නිරූපනය කරයි. යම් යාත්‍රා හිමියකුට ණයගැති වුවද වඩා ඵලදායී යාත්‍රාවකට මාරුවීම සඳහා එම යාත්‍රා හිමියා හැරයාමේ නිදහස ධීවර සේවකයින් සෑහෙන දුරකට බුක්ති විඳී. මෙහිදී නව යාත්‍රා හිමියා යාත්‍රා සේවකයාගේ ණය ගෙවා දමන අවස්ථා ඇති මුත් බොහෝවිට සිදුවන්නේ යාත්‍රා සේවකයා තම ඉපයීම් තුලින් පැරණි ණය ගෙවා දැමීමයි. කෙසේවුවද, මෙය සාමාන්‍යයෙන් සිදු වනුයේ, ශ්‍රම ඉල්ලුම, ශ්‍රම සැපයුම අභිබවා යන අවස්ථා වලදීය. මෙයට ප්‍රතිවිරුද්ධ තත්වයන් යටතේ යාත්‍රා හිමියන් තමන්ට රුචි පරිදි යාත්‍රා සේවකයන් නෙරපා දමයි. යාත්‍රා හිමියා සහ යාත්‍රා සේවක පිරිස් අතර සේවා ගිවිසුමක් අත්සන් නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම කාර්‍යය යාත්‍රා හිමියාට පහසුවෙන් කල හැකිවේ. ශ්‍රී ලංකාවේ තත්වයන් යටතේ, පසුව දැක්වූ සිද්ධීන් මුලින් දැක්වූ ඒවාට වඩා බහුලව සිදුවේ.

*ධීවර සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයන් සහ ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා රජය මැදිහත් වීම*

ධීවර යාත්‍රාවල සේවය කරන සේවක පිරිස්වල සේවා නියුක්ත තත්වයන් වැඩි දියුණු කරනු පිණිස ඒ තත්වයන් සොයා බැලීම සඳහා 1999 වසරේ මාර්තු මාසයේදී ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් කාරක සභාවක් පත් කරන ලදී. මෙම කමිටුව මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද නිර්දේශ අතර, (i) අවශ්‍ය ආරක්ෂාව යාත්‍රා සේවක පිරිස් සඳහා ලබා දීමට පොදු අරමුදලක් ඇති කිරීම (යාත්‍රා සේවා පිරිස්වල ආදායමෙන් 4% සහ යාත්‍රා හිමියන්ගේ ආදායමින් 6%) ; (ii) යාත්‍රා සේවක පිරිස් සහ යාත්‍රා අනිවාර්‍යයෙන්ම රක්ෂණය කිරීම; (iii) විවිධ ධීවර කටයුතු

සඳහා යම් නියත ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රම පවත්වා ගැනීම (යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සඳහා 50 : 50 ක්‍රමය සහ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සඳහා 1/3 / 2/3 ක්‍රම); (iv) යම් නිශ්චිත කාල සීමාවන් සඳහා යාත්‍රා හිමියන් සහ සේවක පිරිස් අතර සේවා ගිවිසුමක් ඇති කරගැනීම; (v) යාත්‍රා සේවක පිරිස් පුහුණු කිරීම සහ ඔවුනට පුහුණු සහතික පත් ප්‍රදානය කිරීම; (vi) ස්වාභාවික හෝ එසේ නොවන උවදුරුවලින් පීඩාවට පත් ධීවර සේවකයන්ට ආධාර කිරීම සඳහා ක්‍රියාදාමයන් ස්ථාපිත කිරීම; (vii) ධීවර සේවක පිරිස් සඳහා ප්‍රමිතීන් සහ අනිවාර්‍ය පහසුකම්; (viii) යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සඳහා ප්‍රමිතීන් සහ අනිවාර්‍ය පහසුකම්; (ix) යාත්‍රා සේවක පිරිස් සඳහා විවේක කාල සීමාවක්; (x) ආරවුල් විසඳීම සඳහා ධීවර සමත මංඩල පත් කිරීම; (xii) තහනම් කල ආම්පන්න භාවිතා කරන්නන්ට එරෙහිව කටයුතු කිරීම; සහ (xiii) මාදැල් වැනි සම්ප්‍රදායික ධීවර තාක්ෂණයන් ආරක්ෂා කිරීම යනාදිය වේ.

ධීවර සේවකයන් වයස්ගත වූ කල හෝ ආපදාවකට ගොදුරුවූ පසු ධීවර කටයුතු වලින් ඈත්වීමට සිදුවීමේදී ඔවුන්ට සහන සලසනුවස් රජය විසින් 1994 වසරේදී ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයක් හඳුන්වාදෙන ලදී. 1998 වසරේදී, මෙම විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයට දායකවූ ධීවර සේවකයන් 36,170 ක් (ධීවර සේවක ජනගහනයෙන් 32%) විය. මෙම වසරේදී ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයට රුපියල් මිලියන 67.5 ක රාජ්‍ය දායකත්වයක් වූ අතර ධීවර සේවකයන් විසින් රුපියල් මිලියන 19.5 ක දායකත්වයක් පෙන්නුම් කරන ලදී.

## 3.5 මාළු වෙළෙන්ඳන් සමග ආරවුල්

### *3.5.1 නිෂ්පාදිත වෙළඳපොල*

මත්ස්‍ය වර්ග අතර ඒකීය වටිනාකමේ ඇති වෙනස්කම්, ඒවාට ඇති විවිධ පාරිභෝගික රුචිය, නිෂ්පාදකයන් සහ පාරිභෝගිකයන් අතර ඇති දුර, අලෙවිය හා සම්බන්ධ නොයෙක් අවදානම්, යනාදිය සඳහා සැකසුනු විවිධ අලෙවි මාර්ග බිහිවී ඇති අතර මේවායේ මාළු වෙළෙන්ඳන් නොහොත් මාළු මුදලාලි විසින් ඉටුකරන මෙහෙය ඉතා වැදගත් තැනක් ගනී. එකම රාජ්‍ය මත්ස්‍ය අලෙවි ආයතනය වන ලංකා ධීවර සංස්ථාව අලෙවි කරන්නේ රටේ අල්ලනු ලබන මුළු මසුන් ප්‍රමාණයෙන් 1.47% කි[16].

#### *3.5.1.1 වෙරළේදී මාළු අලෙවිකරණ ආකාරය:*

මාළු අලෙවිකරණ ප්‍රධාන ආකාර තුනක් හඳුනාගත හැකිය; වෙන්දේසි කිරීම, කේවල් කිරීම සහ සෘජුව බාරදීම.

*වෙන්දේසි කිරීම:* අල්ලනු ලබන මුළු මසුන් ප්‍රමාණයෙන් 75% ක්ම වෙන්දේසි තුලින් අලෙවි කෙරේ[17] . වෙන්දේසි කරන ආකාර කිහිපයක් වේ. එක් ක්‍රමයකදී අවම ආරම්භක මිලක් (පිළිගත හැකි අවම මිල) මුලින්ම වෙන්දේසිකරු විසින් දැනුම් දෙන අතර, ගැනුම් කරුවන් විසින් ඉදිරිපත් කරන මිල ගණන් මෙම මිලට ඉහල විය යුතුය. තවත් ක්‍රමයකදී උපරිම ආරම්භක මිලක් දැනුම් දෙන අතර වෙන්දේසිකරු විසින් පිළිගත හැකි මිලක් ලැබෙනතාක් මේ මිල පහලට රැගෙන එයි. මේ ක්‍රම වඩාත් සුලභව දක්නට ලැබෙන්නේ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා සහ යාන්ත්‍රික නොවන යාත්‍රා විසින් අල්ලන්නාවූ මසුන් සඳහා වන අතර විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් අල්ලා එනු ලැබූ මසුන් සඳහා වෙන්දේසි ක්‍රමය භාවිතා කිරීම සෑහෙන දුරට අඩුය.

*කේවල් කිරීම:* මෙම අලෙවි ක්‍රමය වඩා ප්‍රචලිත වන්නේ සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා සහ කුඩා යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලින් අල්ලනු ලබන මසුන් සඳහාය. මෙහිදී නිෂ්පාදකයා සහ වෙළෙන්දා කෙලින්ම මුහුණට මුහුණලා මිල සාකච්ඡා කරනු ලබයි. බොහෝවිට වෙළෙන්දන් මිල ඉදිරිපත් කරනු ලබන්නේ එක් මත්ස්‍යයෙක් සඳහාය. දැල් වලින් කුඩා මසුන් ඉවත් කිරීම සඳහා සෑහෙන කාලයක් ගතවන බැවින් මෙම ක්‍රමය නිෂ්පාදකයාට තමන්ට පිලිගත හැකි මිලක් ලැබෙන තෙක් වෙළෙන්දන් විශාල සංඛ්‍යාවක් සමග සාකච්ඡා කිරීමට අවස්ථාව සලසා දේ. තවද, මෙම ක්‍රමය වෙන්දේසි ක්‍රමයට වඩා විටින් විට, කොටස් වශයෙන් මසුන් අලෙවි කිරීමේ පහසුවද සලසයි. එමෙන්ම වඩා දුර්වල වෙළෙන්දන් ඇතුලුව වෙළෙන්දන් විශාල සංඛ්‍යාවකට අලෙවිය සඳහා ඉදිරිපත් වීමට අවස්ථාවද කේවල් ක්‍රමය ලබාදේ.

*සෘජුව භාරදීම:* ඇතුලත එන්ජිම සවිකරන ලද එක්දින යාත්‍රා සහ බහුදින යාත්‍රා වලින් මාළු මිලදී ගැනීම සඳහා බොහෝ විට ඉදිරිපත් වන්නේ විශාල ප්‍රමාණ වලින් මාළු ගන්නා වෙළඳුන් වේ (මහා පරිමාන වෙළඳුන්). මේ යාත්‍රා වල අල්ලන මසුන් බොහොමයක් ඉතා ඉහල පාරිභෝගික රුචියක් ඇති කෙලවල්ලා, බලයා, තෝරා, කොප්පරා, පරවා වැනි විශාල මසුන් වේ. නගරබද වෙළඳපොලවල මේ මසුන් සඳහා ඉහල මිලක් ලැබේ. මේ මසුන් අලෙවි කිරීමේදී වඩා බහුලව භාවිතා කරන ක්‍රමය වනුයේ යාත්‍රා අයිති කරුවෙක් තමන් *බැඳී ඇත* විශේෂ වෙළෙන්දෙකුට තමා අල්ලන මසුන් ප්‍රමාණය සෘජුව භාරදීමය. අනාගතයේදී අල්ලනු ලබන සියළු මසුන් ලබාදීමේ පොරොන්දුව මත යාත්‍රා හිමියන් විසින් වෙළෙන්දන්ගෙන් නොයෙක් අවශ්‍යතා සඳහා ණය ලබා ගනී. මෙසේ සෘජුව භාරදෙන මසුන් සඳහා මිලක් එම අවස්ථාවේ නියම නොකෙරෙන අතර භාර දුන් මසුන්ගේ බර පමණක් සටහන් කරගනු ලැබේ. මාළු වෙළෙන්දා විසින් එසේ ලබාගත් මසුන් තොගය නාගරික වෙළඳපොල වල කොමිස් ඒජන්තවරුන් හෝ තොග වෙළෙන්දන්ට යවන අතර එම වෙළෙන්දන් නැවත සිල්ලර වෙළෙන්දන්ට විකුණනු ලැබේ. සිය අලෙවි කටයුතු වෙනුවෙන් කොමිස් ඒජන්තවරුන් විසින් අලෙවි කරන ලද මසුන්ගේ වටිනාකමින් 10% ක් පමණ අයකර ඉතිරි මුදල් වෙළෙන්දාට භාරදෙනු ලැබේ. නොයෙක් ප්‍රදේශ වලින්

නාගරික වෙළඳපොලට සපයන මසුන් ප්‍රමාණය අනුව තොග වෙළෙඳපොල මිල තීරණය වන අතර, වෙළෙන්දා නිෂ්පාදකයාට ගෙවන මිල එම තොග මිල අනුව තීරණය වේ. වෙළෙන්දා ද තමා අලෙවි කරන මසුන් ප්‍රමාණයේ වටිනාකමින් 10% ක් පමණ අලෙවි සේවා සඳහා අයකර, ඉතිරි මුදල නිෂ්පාදකයාට ගෙවයි. බොහෝ විට නිෂ්පාදකයාට ගෙවීම් සිදු කරනුයේ සතිපතාය (එක්දින යාත්‍රා සඳහා).

අපනයනය කරන්නාවු ඉස්සන් පොකිරිස්සන් වැනි මසුන් සඳහා වෙන්දේසි හෝ කේවල් කිරීමේ අලෙවි ක්‍රම සාමාන්‍යයෙන් භාවිතා නොවේ. මසුන් අපනයනය කරන්නාවු සමාගම් වල නියෝජිතයන් වශයෙන් ක්‍රියා කරන වෙළෙන්දන් ට හෝ රටේ නොයෙක් ප්‍රදේශයන්හි පිහිටුවා ඇති එම සමගම් වල මිලදී ගන්නා ස්ථානයන්ට ඇල්ලූ මසුන් රැගෙන ගොස් භාරදීමෙන් හෝ අතර මැදියන් මගින් අලෙවි කිරීම මෙහිදී සිදුවේ.

*3.5.1.2 යාත්‍රා බන්ධනයේ මූල කාරණය*

විශාලවූත්, සහතිකවූත්, මත්ස්‍ය සැපයුමක් සඳහා මාළු වෙළෙන්දන් අරමුණු කරන අතර, මෙය වෙළඳපොලේ වැඩි කොටසක් අත්කර ගැනීම සඳහා වෙළෙන්දන් අතර දැඩි තරඟකාරී බවක් ඇතිවීමට හේතු වේ. මෙවැන්නක් සහතික කල හැකි එක් ක්‍රමයක් වනුයේ තම සැපයුම *පෙර මිලදී ගැනීමය* (සපයන අවස්ථාවට ප්‍රථම සැපයුම තමන් සතුකර ගැනීම සහතික කිරීම). මෙවැනි සංවිධානාත්මක *පෙර මිලදී ගැනීම් වෙළඳපොල* නැති අවස්ථාවල සැපයුම සහතික කර ගැනීමේ එක් ක්‍රමයක් ලෙස වෙළෙන්දන් යොදාගනුයේ අනාගතයේදී අල්ලා ගනු ලබන සියළු මසුන් ප්‍රමාණයන් තමන් වෙත ලබා දීමේ සහතිකය මත යාත්‍රා හිමියන්ට ණය සපයමින් ණය සම්බන්ධතාවන්, අලෙවි සම්බන්ධතාවන් හා බන්ධනය කිරීමය. නොයෙක් පිරිවැය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රභවයක් ලෙසත්, තමන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවෙන නොයෙක් අවදානම් සහ අඩමානයන්ට මුහුණදීම සඳහාත්, වෙළෙන්දන් විසින් සපයන ණය යාත්‍රා හිමියන්ට උපකාරී වේ. සරලව පවසන්නේ නම්, *බැඳුනු යාත්‍රා හිමියෙක්* යනු ණය ලබා ගැනීමේ හේතුව මත තමන් අල්ලා ගනු ලබන්නාවූ සියළු මසුන් ණය සැපයූ වෙළෙන්දාට භාරදීමට සහතික වූ යාත්‍රා හිමියෙකි. අපූර්ණ ණය සහ රක්ෂණ වෙළඳපොල තත්වයන් යටතේ වෙළෙන්දන් විසින් යාත්‍රා හිමියන් වෙත සපයන ණය විසින් රක්ෂණය සහ ණය යන මෙහෙයන් දෙකම ඉටු කරනු ලබයි. බැඳුනු-යාත්‍රා හිමියන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ප්‍රධානතම පැමිණිල්ල වනුයේ තමා ණය ගැති වෙළෙන්දා විසින් තොග මිල අඩුවෙන් වාර්තා කිරීමය. පැහැදිලි ලෙස සඳහන් නොකලද, වෙළෙන්දන් විසින් වාර්තා කරන තොග මිලෙහි සහ නිෂ්පාදකයාට ගෙවන මිලෙහි අන්තරය තුල වෙළෙන්දාගේ අලෙවි කාර්යයන් සඳහා අයකරන කොමිස් පමණක් නොව සපයන ලද ණය සඳහා වූ සැඟවුනු පොලියක ද අන්තර්ගත වන බව පෙනී යයි. තවද නිෂ්පාදකයාට ගෙවීම් කිරීම

සතිපතා සිදුකරන වෙළෙන්ඳා (විශේෂයෙන් එක්දින යාත්‍රා සඳහා) ඒ කාලය තුල යාත්‍රා හිමියාගේ යැපීම සඳහා ණය ලබාදීමෙන් යාත්‍රා හිමියා තව දුරටත් තමාගෙන් යැපෙන්නෙක් බවට පත් කරයි. මෙසේ ලබාදෙන ණය යාත්‍රා හිමියන්ගේම මුදල් බව ද ඉතා පැහැදිලිය.

*නව ප්‍රවණතාවන්:* ධීවර ගම්මාන බොහොමයක 1970 දශකයේ සහ 1980 දශකයේ මුල්භාගයේදී, අල්ලා ගත් මසුන් ප්‍රමාණය සෘජුව වෙළෙන්ඳන්ට බාරදීම විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා අංශය තුල වූ ප්‍රධාන අලෙවි ක්‍රමය විය. මෙලෙස අලෙවිය තුලින් යාත්‍රා බන්ධනය කිරීම සිදුකලේ ප්‍රදේශයේම වෙළෙන්ඳන් විසිනි. කෙසේ වුවද, මෑතකදී දකුණේ ධීවර ප්‍රජාවන්හි කරන ලද අධ්‍යයනයන්ට අනුව[18] විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලින් අල්ලගනු ලබන මසුන් අලෙවි කිරීම සඳහා ද ක්‍රමයෙන් වෙන්දේසි ක්‍රමය ජනප්‍රිය වෙමින් පවතින බව පෙනී යයි. විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලින් අල්ලනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණයෙන් 50% ක්ම දැන් අලෙවි කරනු ලබන්නේ වෙන්දේසි තුලිනි. මෙසේ අලෙවි ක්‍රමය වෙනස් වීමට හේතු සෙවීමේදී කරුණු 3 ක් එනම්, i. සුළු ධීවර කර්මාන්තය සඳහා ආයතනික ණය පහසුකම් පුළුල් කිරීම, ii. ගැඹුරු මුහුදු සම්පත් නෙලා ගන්නා බහුදින යාත්‍රා හඳුන්වාදීම සහ iii. ස්වයං රක්ෂණය වෙත වැඩි විශ්වාසයක් තැබීම, ගැන අවධානය යොමුකිරීම වැදගත්ය[19].

*ධීවර අංශයට සපයන ආයතනික ණය ප්‍රමාණය වැඩි කිරීම:* ධීවර සේවකයින්ට අවශ්‍ය යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිළදීගැනීම සඳහා රාජ්‍ය බැංකු දෙක විසින් ආයතනික ණය ක්‍රම රාශියක් හඳුන්වා දී ඇත. ණය දීමේදී අවශ්‍ය කරන ඇප වඩා පහසුවෙන් ඉදිරිපත් කිරීමට හැකිවීම සහ අවිධිමත් අංශයේ පොලී අනුපාතයට වඩා ඉතා අඩු පොලියක් ණය සඳහා අයකිරීම මේ ණය වැඩ සටහන් වල වඩා වැදගත් ලක්ෂණ විය. පෙරට වඩා පහසුවෙන් ආයතනික ණය ලබා ගැනීමට හැකිවීම නිසා වෙළෙන්ඳන් විසින් සපයන ණය සඳහා ධීවරයන් නැඹුරුවීම ක්‍රමයෙන් අඩුවන බව ද පෙනීයයි. අද දින ක්‍රියාත්මක වන අළුත් යාත්‍රා බොහොමයක් මෙවැනි ණය ක්‍රම තුලින් මිලදී ගත් ඒවා වන අතර එම යාත්‍රා වෙළෙන්ඳන්ට බැඳී නැත.

*බහුදින යාත්‍රා හඳුන්වා දීම:* බොහෝ අවස්ථාවල ජ්‍යාතන්තර මුහුදේ ධීවර කටයුතු සිදුකරන බහුදින යාත්‍රා වල ගමන් රටාව අවිනිශ්චිත වන අතර මෙය අල්ලන ලද මසුන් අලෙවිකිරීමේදී ගැටළු සහගත තත්වයක් උදා කරවයි. බහුදින යාත්‍රාවක්, අල්ලාගත් මසුන් තොගය සමග පෙරලා පැමිණෙන විට මසුන් මිළදී ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් වෙළෙන්ඳන් පිරිසක් වෙරළේ සිටින බවට කිසි සහතිකයක් නැත. මෙම අවිනිශ්චිතතාවය හේතුකොටගෙන බොහෝ බහුදින යාත්‍රා හිමියන් විසින් විශේෂ මාළු වෑන් රථ මිලදී ගෙන ඇති අතර අල්ලා ගත් මසුන් තොගය මෙම වෑන් රථ මගින් නගරවල කොමිස් ඒජන්තවරුන්ට හෝ තොග වෙළෙඳුන්ට ප්‍රවාහනය කෙරේ. මසුන් අලෙවිය සඳහා ආයතනික ණය පහසුකම් පුළුල් කිරීම ද උක්ත කාර්යයීන්ට මහත් පිටුවහලක් වුනි. මෙකී ආකාරයට මසුන් අලෙවි කිරීම තුලින්, යාත්‍රා හිමියන් තම අලෙවි

පිරිවැයද යම්තාක් දුරට අඩුකරගත් අතර (වෙළෙන්දන් විසින් කරන *අසාධාරණ* අයකිරීම් අඩුකර ගැනීමෙන්), *තොරතුරු අසමමිතිය නිසා* (ඔවුනොවුන් සම්බන්ධ සත්‍ය තොරතුරු නොදැනීම) සාධාරණ මිලක් ලබා ගැනීම සඳහා වූ බාධාද සෑහෙන දුරකට නැතිකර ගන්නා ලදි (වෙළඳපොල තත්වයන් ගැන පූර්ණ දැනුමක් ලබා ගැනීමෙන්). තවද, එක් දින යාත්‍රා හිමියන්ද බොහෝවිට තම මසුන් ප්‍රමාණය උක්ත වෑන් හිමියන් ලවා ප්‍රවාහනය කර ගැනීම මාළු වෙළෙන්දන්ගේ මෙහෙයේ වූ ප්‍රහල බව අඩු කිරීමටද හේතුවුණි.

*ස්වයං-රක්ෂණය වෙත වැඩි විශ්වාසයක් තැබීම:* සූරාකෑමට ගොදුරු විය හැකි *යාත්‍රා බන්ධන* වලින් ගැලවීමේ එක් මාර්ගයක් වනුයේ ධීවර සේවකයා විසින් තමා ස්වයං-රක්ෂණය කරගැනීමයි. යාත්‍රා යාන්ත්‍රීකරණය හේතුවෙන් වැඩිවන ආදායමින් කොටසක් යම් ආපදාවක්වූ අවස්ථාවක ප්‍රයෝජනයට ගැනීම සඳහා, මුදල් බවට හැරවිය හැකි වත්කම් ලෙස එක්රැස් කිරීම මින් අදහස් කෙරේ. මෙවැනි වත්කම් බොහොමයක් බැංකු තැන්පතු හෝ නිශ්චල හෝ චංචල දේපල වැනි ස්වරූපයක් ගන්නා අතර, ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිලදී ගැනීමේදී, යාත්‍රා අළුත් වැඩියාවන්හිදී, පරිභෝජන අවශ්‍යතාවයන්හිදී, හෝ සමාජීය වගකීම් ඉටුකිරීමේදී, ඇතිවන මූල්‍ය අවශ්‍යතාවයන් සඳහා එම වත්කම් මුදල් කර ගැනීම සිදුකල හැකිය. විශාල යාත්‍රා හිමියන් බොහොමයක් දෙනෙක් චෙක්පත් මගින් ගනුදෙනු සිදුකරනු ලබන අතර ඔවුන් අතර ඉතිරි කිරීම්ද වැඩිවෙමන් පවතින බව පෙනේ. විශාල ජන සංඛ්‍යාවකගේ අවශ්‍යතා ඉටුකරමින් තම ශාඛා ජාලය සහ මූල්‍ය කටයුතු පුළුල් කිරීමෙන් පෞද්ගලික වාණිජ බැංකු විසින් මෑතකදී සිදු කරන ලද ප්‍රතිසංවිධාන කටයුතු ධීවරයාගේ ඉතිරිකිරීම් අනුපාතයට ඉතා යෝග්‍ය ලෙස බලපා ඇති බවද කිව යුතුය.

සුළු පරිමාණ කරදිය ධීවර කර්මාන්තයේ අලෙවි සංවිධානයන්හි වෙනස්කම් රාශියකට ඉහත සඳහන් කරන ලද කරුණු හේතු වුනි. තරඟකාරී බව කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි කිරීමට හේතුවන බැවින් වෙළෙන්දන් අතර තරඟකාරී බව වැඩිවීම මත්ස්‍ය අලෙවියේ කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි කිරීමටද හේතුවී යැයි සිතිය හැකිය.

මෑතක සිට, බහුදින යාත්‍රා හිමියන් සහ විශාල නාගරික වෙළඳපොල වල කොමිස් ඒජන්තවරුන් අතර නව යාත්‍රා-බන්ධන ආකාරයන් බිහිවී ඇත. කොමිස් ඒජන්තවරුන් (විශේෂයෙන්ම කොළඹ වෙළඳ පොලෙහි අලෙවි කටයුතු වල නිරත) විසින් බහුදින යාත්‍රා මිළදී ගැනීම සඳහා යාත්‍රා හිමියන් විශාල සංඛ්‍යාවකට ණය සපයා ඇත. යාත්‍රා හිමියන් විසින් මෙම යාත්‍රා බන්ධන දකින්නේ, තම ග්‍රාමයේ සිටින, වෙරළේ මාළු මිලදී ගන්නා වෙළෙන්දන් සමග ඇති කර ගන්නා බන්ධන වලට වඩා, ධීවරයා සූරාකෑමට හසුවන අවස්ථාව අඩුව බන්ධන ලෙසය. මීට හේතු කිහිපයකි. යාත්‍රා හිමියන් කෙලින්ම තොග වෙළඳපොල හා සම්බන්ධ නිසා තොග මිල අඩුවෙන් වාර්තා කිරීමේ හැකියාව වෙළෙන්දන්ට නැත. ප්‍රවාහන පහසුකම් ඇති බැවින් ඕනෑම විකල්ප

කොමිස් ඒජන්ත වරයෙකු හෝ තොග වෙළෙන්දෙකු කරා ඉක්මනින් යෑමේ හැකියාව යාත්‍රා හිමියන් සතුව පවතී (මේ නිසා අලෙවිය සඳහා අයකර ගන්නා කොමිස් ප්‍රමාණය වැඩිකිරීමට වෙළෙන්දා සතුව ඇත්තේ සීමිත අවකාශයකි). මෙවන් ක්‍රියාවන් සිදුකරන යාත්‍රා හිමියන්ට විරුද්ධව පැනවීමට හැකි දඬුවම් ද සීමිතය. ණය ලබා ගත් යාත්‍රා හිමියන්ගෙන් ඉතා අධික ලෙස ලාභ ප්‍රයෝජන ගනිමින් ඔවුන් එකිනෙකා අතර සුහද සම්බන්ධතාවය පළුදු වන ආකාරයට කටයුතු කිරීමද කොමිස් ඒජන්තවරුන් සිදුනොකරයි. එසේ සිදුකලහොත් සදාචාර අනුමානය වැනි ගැටළු වලට ගොදුරුවිය හැකි බව ඔවුන් දනී. තවද, මෙකී පිරිස් අතර ඇති භූගෝලීය දුර අධික වීමද මෙවැනි ගැටළු වැඩි වීමට හේතුකාරක විය හැකිය.

*යාන්ත්‍රික නොවන අංශය තුල යාත්‍රා-බන්ධන තව දුරටත් පැවතීම :*

උක්ත සඳහන් කල පරිදි යාත්‍රා-බන්ධන බාදනය වීමක් සම්ප්‍රදායික (යාන්ත්‍රික-නොවන) අංශය තුල පැහැදිලිව දක්නට නොතිබුනි. මෙම අංශය තුල වූ ධීවර සේවකයනට ණය සඳහා අඩු ප්‍රවේශයක් තිබීම, එම ධීවර සේවකයින් ණය සඳහා මාළු වෙළෙන්දන් මත යැපීම දිගටම පවත්වා ගෙන යාමට හේතු වී ඇත. තවද, ඔවුන් උපයන ආදායම, ඔවුන්ගේ යැපුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා පමණක් ප්‍රමාණවත් වේ. ඇත්තෙන්ම මෙම අංශය තුල වූ ධීවර සේවකයින් අතිරේක ආදායම් ඉපයීමේ අරමුණින් වෙනත් රැකියාවලද නියුක්ත වී ඇත. මේ අනුව යාත්‍රා සහ ආම්පන්න වැනි ඵලදායී වත්කම් වෙත ආයෝජනය කිරීම සඳහා සෑහෙන ධනයක් ඔවුන්ට ඉපයිය හැකි යැයි සිතිය නොහැකිය. ණය සඳහා වූ දුර්වල ප්‍රවේශය නිසා නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම සඳහා ඔවුනට ඇති ඉඩ ප්‍රස්තාව අඩු අතර ඒ නිසාම තරඟකාරී නිෂ්පාදිත වෙළඳපොළ සඳහා වූ ප්‍රවේශය ද ඉතා දුර්වල තත්වයක පවතී.

## 5.6 වෙනත් සම්පත් භාවිතා කරන්නන් සමග ආරවුල්

වෙරළාසන්න ධීවර සම්පත් මත යැපෙන ධීවර සේවකයින්ගේ ජීවිතවලට සෘජුව තර්ජන එල්ල කරන්නාවූ කාර්‍යයකි හුණුගල් කැඩීම. මෙය වඩාත්ම ප්‍රචලිතව ඇත්තේ හික්කඩුව අවට වෙරළාසන්න ප්‍රදේශවල වේ. දැනට නීතියෙන් තහනම් කරනු ලැබ ඇතත් හුණුගල් කැඩීම තවම බහුලව සිදුකෙරේ. ධීවර සේවකයින් පවසන අන්දමට, නීතිරීති හරිහැටි ක්‍රියාත්මක නොවන අතර පොලිසිය පවා නීති කඩ කරන්නන්ට එරෙහිව හරිහැටි කටයුතු නොකරන බවක් පෙනීයයි.

සංචාරක කර්මාන්තයේ බලපෑමද ඉතා තීව්‍ර ලෙස දක්නට ලැබෙනුයේ වෙරළාසන්න ප්‍රදේශවල වන බැවින් මෙම කර්මාන්තයද ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවිත වලට සෘජුවම බලපායි. සංචාරක හෝටල් විසින් නොයෙක් ඉදිකිරීම් සඳහා වෙරල ප්‍රදේශයන් අත්පත් කරගැනීමෙන් යාත්‍රා

නැංගුරම් ලෑමේ ස්ථාන සහ මාදැල් වට කළ හැකි ප්‍රදේශ (පාදු) ධීවර සේවකයින්ට අහිමි වී ගොස් ඇත. කෙසේවුවද, සංචාරක කර්මාන්තය විසින් ධීවර නොවන වෙනත් වක්‍ර ප්‍රතිලාභ, (ධන බහිර්තා ; positive externalities) උත්පාදනය කලද, ඒවා ධීවර සේවකයන් බුක්තිවිඳින්නේද යන්න සැක සහිතය.

## 5.7 පරිසර දූෂණ ක්‍රියා

පරිසර දූෂණය ඇති කරන විවිධ ක්‍රියාකාරකම් ධීවර සේවක සමූහ අතර ආරවුල් හටගැනීමේ ප්‍රභවයන් වී ඇති බව මනාව පෙනීයයි. මෙවැනි ආරවුල් විශේෂයෙන්ම වෙරළාසන්න ධීවර සම්පත් නෙලා ගන්නා සම්ප්‍රදායික ධීවර යාත්‍රා හිමියන් සහ විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා හිමියන් අතර වඩා සුලභය. යාත්‍රාංගන වල නවතා ඇති යාත්‍රා විසින් මුහුදු ජලයට එන්ජින් තෙල් මුදාහැරීම පරිසර දූෂණය ඇතිකරන ප්‍රධාන මාර්ගයකි. මෙවැනි ආකාරයට තෙල් මුදාහැරීම යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් සිදු නොකල වුවද, එය බහුලව සිදුකෙරෙන අතර, වෙරළාසන්න මුහුදු ජලය දූෂණය වීමේ ප්‍රධාන ප්‍රභවයක් ලෙස මෙය සැලකිය හැකිය. ධීවර සේවකයන් පවසන අන්දමට, මේ නිසා කරදිය ශාඛ සහ සත්ත්ව විශේෂයන් බොහොමයක් විනාශ වී යයි. උදාහරණයක් ලෙස, මීගමුවේ කලපුව අහිමුඛයේ නැංගුරමිලන යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් මුදාහරින ලද තෙල් නිසා කලපුවේ ජීවත් වන කරදිය ජීවින් විශාල ලෙස මියයන අතර අල්ලන ලද කලපු මත්ස්‍යයින්ගෙන් භූමිතෙල් ගඳ ද වහනය වෙයි. මත්ස්‍ය ගුණාත්මය අඩුවීම මිල අඩුවීමටද, එය කලපු ධීවර සේවකයින්ගේ ආදායම අඩුවීමටද හේතු වේ. විශාල යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් පරිභෝජනයට ගත නොහැකි මත්ස්‍ය කොටස් මුහුදට විසිකිරීමද මීගමුවෙන් වාර්තා වේ. තවද, මනා කලමනාකරණයකින් තොරව සිදු කරන, කුඩා පරිමාණ ඉස්සන් ගොවිපළ විසින් නොයෙක් ආකාරයේ පරිසර හානි ඇති කිරීම පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයෙන් නිතර ඇසෙන මැසිවිල්ලකි. කඩොලාන ශාක ප්‍රදේශ අධික ලෙස එලිකිරීම, ඉස්සන්-පොකුණු වල ජලය පරිසරයට මුදාහැරීම තුලින් අවට ලිං වල සහ වෙනත් ජල ප්‍රභවයන්ගේ ලවණතාවය ඉහල යෑම, ආදිය මෙවැනි අහිතකර ක්‍රියාදාමයන් අතර ප්‍රමුඛතාවය ගනී. වෙරළාසන්න සහ කලපු ධීවර කර්මාන්ත වලින් අල්ලනු ලබන මාළු ප්‍රමාණයේ අඩුවීම, බීමට ඇති ජල ප්‍රභවයන් අඩුවී යාම, යනාදිය තුලින් පුත්තලම දිස්ත්‍රික්කයේ ඇති ඉස්සන් ගොවිපල විසින් ඇති කරන පරිසර හානියේ ප්‍රමාණය, වර්ෂයකට ඉස්සන් පොකුණු හෙක්ටයාරයකට රු. 112,250.00 ක් පමණ වේයැයි ගණන් බලා තිබේ[20].

කලපු සහ මෝයයන් හි පරිසර-සංචාරක කර්මාන්තය (eco-tourism) ප්‍රචලිත වීමත් සමගම, පරිසර සුන්දරත්වය නැරඹීම සඳහා සංචාරකයින් රැගෙන යන යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විශාල සංඛ්‍යාවක් විසින් ගං ඉවුරු බාදනයට ලක්කිරීම සහ ජලජ ජීවින් තර්ජනයට ලක්කිරීම බහුලව සිදුකෙරෙන බව, මෙම ජල ප්‍රභවයන් හි මත්ස්‍ය සම්පත් නෙලා ගන්නා ධීවර සේවකයින් පවසයි[21]. මහ

නගරසභා, නගරසභා සහ ක්‍රමයෙන් වැඩිවන කර්මාන්ත විසින් කැලිකසල වෙරළාසන්න සහ කලපු ප්‍රදේශවල ගොඩගැසීම ද සිය ජීවන කටයුතු වලට අහිතකර ලෙස බලපාන බැවි වෙරළාසන්න සහ කලපු ධීවර සේවකයින් පවසයි. මෙම කසල අතර වූ පොලිතීන් දූෂණයට ප්‍රධානම ලෙස දායක වන ද්‍රව්‍යය ලෙස හඳුනාගන ඇත.

## 5.8 රජය සමග ආරවුල්

රජය සමග ආරවුල් ඇතිවීමට තුඩුදෙන ප්‍රධානතම හේතුව ලෙස, ධීවර සේවකයන් සඳහා ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් යාත්‍රා සහ ආම්පන්න සහනාධාර වැඩ පිළිවෙලවල් යටතේ සපයන අවස්ථාවලදී ඇතිවන ගැටළු, සඳහන් කල යුතුය. අතීතයේදී රාජ්‍ය ආධාර බොහෝවිට සපයනු ලැබුවේ සමුපකාර සමිති තුලිනි. එහෙත්, අද දින සහනාධාර යටතේ යාත්‍රා සහ ආම්පන්න බෙදාහැරීම සිදුකරනු ලබන්නේ දේශපාලන අනුග්‍රාහක පද්ධති තුලිනි (through political clientele systems)[22]. මේ ආකාරයට රාජ්‍යාධාර ලබාදීම, ධීවර අංශයට (විශේෂයෙන්ම ගැඹුරු ධීවර කර්මාන්තයට) දේශපාලන වශයෙන් බලවත් පිටස්තර පුද්ගලයින් (ව්‍යාපාරිකයින්) ඇදී ඒමට හේතුවූයේ යයි ධීවර සේවකයින් පවසයි.

ආරක්ෂක හේතූන් මත මුහුදේ කෙරෙනු ලබන ධීවර කටයුතු රජය විසින් සීමාකිරීම උතුරු සහ නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල රජය සහ ධීවර සේවකයින් අතර ආරවුල් හටගැනීමට තුඩු දී ඇත. මෙම ප්‍රදේශවල රජය සහ LTTE යන ද්‍රවිඩ ත්‍රස්තවාදී සංවිධානය අතර උත්සන්න වෙමින් පවතින යුද්ධමය ක්‍රියාකාරකම් නිසා ධීවර සේවකයින් දුක් කම්කටොළු රාශියකට මුහුණ පා ඇත. මෙම ප්‍රදේශ වලින් නෙලාගනු ලබන මසුන් ප්‍රමාණය ශීඝ්‍ර ලෙස පහත වැටී ඇති අතර ධීවර සේවකයින් අනේක විධ පීඩාවන්ට ගොදුරු වී ඇත. සිය රැකියා අවස්ථා අහිමිවීම වෙනුවෙන් මොවුන් සඳහා කිසිම වන්දියක් ලබා දී නොමැති අතර සිංහල ධීවර සේවකයින්ගෙන් උපද්‍රව ඇතිවේදෝ යන බියෙන් ඔවුන් දකුණේ සහ බටහිර ධීවර ප්‍රදේශයන්ට විශාල ලෙස සංක්‍රමණය වීමෙන් වැළකී සිටී.

කෙසේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ධීවර අංශය නංවාලනු වස් සහනාධාර යටතේ යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ලබාදීම, ධීවර වරාය ගොඩ නැංවීම සහ පවත්වා ගෙන යාම, ධීවර පර්යේෂණ කටයුතු, ධීවර ණය, ධීවර අලෙවිය, සහ වෙනත් උපකාරක ආයතන සඳහා අධික මුදල් ආයෝජනයක් සිදුකර ඇත. රජය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශය සංවර්ධනය කිරීම වෙනුවෙන් ප්‍රශංසනීය මෙහෙයක් ඉටු කර ඇති බැවි ධීවර සේවකයින් පිළි ගන්නා අතර ඔවුන් රාජ්‍ය නිලධාරීන් සමග මිත්‍රශීලිව කටයුතු කරයි.

## 3.9 ධීවර සමූපාකාර සමිති

ශ්‍රී ලංකාවේ නූතන සමූපාකාර ක්‍රමය 1912 දී ඇති කරන ලද ග්‍රාමීය ණය සමිති සමග ආරම්භ වූවකි. ධීවර සමූපාකාර සමිති බිහිවූයේ 1940 දශකයේ මුල්කාලයේදී ය. 1941 - 1947 කාලය තුලදී, ධීවර සමූපාකාර සමිති 49 පමණ තිබුනි. මේවායේ නොයෙක් ආකාරයේ වෙනස්කම් වූ නමුත් සමාජිකයන් වෙනුවෙන් මාළු අලෙවිකිරීම මේ සෑම සමිතියක් විසින්ම සිදු කරන ලදී. ධීවර සමූපාකාර සමිති වල ආරම්භක අවධියේ වුවද, නව තාක්ෂණය උපයෝගී කිරීම සඳහා ධීවර සේවකයින්ට ආධාර ලබා දෙනු වස් සමූපාකාර තුලින් ඔවුන්ට ණය ලබාදෙන ලදී. මුලින්ම හඳුන්වාදෙන ලද විශාල ටොන් 3 1/2 යාත්‍රා (ODOC) බොහොමයක් ධීවර සේවකයන් අතට පත්වූයේ 50% සහනාධාරයක් යටතේ සමූපාකාර සමිති තුලින් ක්‍රියාත්මක වූ ණය ක්‍රම මාර්ගයෙනි.

රට තුල ඇතිවූ නොයෙක් දේශපාලන වෙනස්කම් ධීවර සමූපාකාර ව්‍යාපාරයට ඉතා තදින්ම බලපෑවේය. දේශපාලන බලය එක් පක්ෂයකින් තවත් පක්ෂයක් වෙත කේන්ද්‍රගත වීම සමගම සමූපාකාර සමිති තුලින් ණය සැපයීම, සහනාධාර ලබාදීම, යාත්‍රා සහ ආම්පන්න ලබාදීම, ආදියේ ඉතා ඉහළ උච්චාවචනයක් දක්නට ලැබුනි. අතීතයේ වූ ධීවර සමූපාකාර සමිති බොහොමයක් රටේ ප්‍රධාන මැතිවරණයක් අවසන් වූ වහාම ඇති කරන ලද ඒවා වූ අතර එම සමිතිවල නිලධාරීන් වූයේ බලයට පත් වූ පක්ෂය හා සමග කිට්ටු සම්බන්ධකම් පැවැත් වූ පුද්ගලයින් වේ. රජය සතු වූ සීමාසහිත භාණ්ඩ දේශපාලඥයින් විසින් තම දේශපාලන අනුග්‍රාහක පද්ධතිය තුලින් ඉක්බිතිව බෙදාහරින ලදී[23]. සමූපාකාර වල වූ විශේෂ වරප්‍රසාද හිමි නිලධාරීන්, වටිනා වූ යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මේ ආකාරයට ලබා ගත් පසු සමූපාකාර සමිති කඩා බිඳ වැටුනි.

දැනට පිහිටුවා ඇති ධීවර සමූපාකාර සමිති 824 කින් සක්‍රියව පවතින්නේ සමිති 428 පමණි[24]. ධීවර සමූපාකාර සමිතිවල දැනට පවත්නා දුර්වල කලමනාකරණයට හේතු වූ ප්‍රධාන කරුණු ලෙස නිලධාරීන් තුල උනන්දුව හීන බව, ව්‍යාපාර කලමනාකරණය ගැන නිලධාරීන් පුහුණුවක් ලබා නොතිබීම, සාමාජිකයන් අතර සමූපාකාර මූලධර්ම සම්බන්ධයෙන් පවතින නොදැනීම, දේශපාලන මැදිහත්වීම්, ණය ආපසු අයකර ගැනීමේ දුර්වලතා, යනාදිය සඳහන් කල හැකිය. සියළු සක්‍රිය සහ අක්‍රිය ධීවර සමූපාකාර සමිති වල මුළු සාමාජිකත්වය 97,788 ක් වන අතර එය ධීවර ජනගහණයෙන් 1/5 පමණ වේ. 1994 වසරේ ජුනි මාසයේදී, සහනාධාර සමූපාකාර තුලින් ලබා නොදී සෘජුවම අදාල පුද්ගලයන්ට ලබාදීමට රජය තීරණය කරන ලදී. මෙය ධීවර සමූපාකාර සමිති වල කාර්‍යයන්ට තදින්ම බලපෑ අතර ඒ වනවිට සමිති වලින් ණය ලබාගන තිබූ ධීවර සේවකයින් ද ණය මුදල් ආපසු ගෙවීම නතර කරන ලදී. සමූපාකාර නිලධාරීන්

පවසන අන්දමට, උක්ත රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තිමය වෙනස ධීවර සමුපාකාර ව්‍යාපාරයේ පරිහානියට ප්‍රධාන හේතුවක් විය. ධීවර සමුපාකාර සමිති වල වර්තමාන තත්වය සොයා බැලීමට සහ ධීවර සේවකයින්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා සපුරාලීම වස් සමුපාකාර සමිති ප්‍රතිසංවිධානය කල යුතු ආකාරය පිළිබඳව නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා 1995 වසරේදී ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් විශේෂ කමිටුවක් පත් කරන ලදී. මෙම කමිටුව මගින් කරන ලද නිර්දේශ අතර සමුපාකාර සමිති තුලින් සහනාධාර ලබා දීමද විය. මෙම නිර්දේශ යම් ආකාරයකින් ක්‍රියාත්මක වුවහොත්, ධීවර සමුපකාර ක්ෂේත්‍රය තුල සුභදායී වෙනස්කම් රාශියක් ඇතිවීමට ඉඩ ඇත.

## 3.10 රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන

සිය ජීවන තත්වයන් උසස් කරවීම සඳහා ධීවරයන් පෙළඹවීමේ අදිටනින් නොයෙක් රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන සහ විදේශ ආධාර මත ස්ථාපිත කරන ලද ව්‍යාපෘති ගණනාවක් අද රට පුරා ක්‍රියාත්මක වේ. සමහර රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන ධීවර සේවකයන් සඳහා නොයෙක් ආකාරයේ තාක්ෂණික සහය ලබා දෙමින් විවිධාකාර සංවර්ධන කටයුතු සිදුකරයි (එනම්, ධීවර යාත්‍රා සහ ආම්පන්න මිලදී ගැනීම සඳහා මූල්‍ය ආධාර ලබාදීම, පුහුණුවීම් කටයුතු සිදු කිරීම, විවිධ ඵලදායී ක්‍රියාවල නිරතවීම සඳහා ධීවර කාන්තාවන්ට දැනුම ලබාදීම, ධීවර සේවකයන්ගේ දරුවන් සඳහා පෙර පාසල් පවත්වා ගෙන යෑම, ආදිය)[25]. තවත් සමහර සංවිධාන, ධීවර සේවක වෘත්තීය සමිති සංවිධානය කිරීමේ ප්‍රධාන අරමුණින් කටයුතු කරමින් සේවා යෝජකයන් ඉදිරියේ සහ විවිධ බලධාරීන් ඉදිරියේ ඔවුන්ගේ ශක්තිය වර්ධනය කිරීමෙහිලා නිරතව සිටී[26]. මුලින් සඳහන් කල ආකාරයේ රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන රජයේ ධීවර නිලධාරීන් සමග ඉතා සමීපව කටයුතු කරයි. කෙසේවුවද, පුදුමයට කරුණක් වනුයේ මෙකී සංවිධාන අතර ඉතා දුර්වල සමීපත්වයක් සහ සම්බන්ධීකරණයක් පැවතිමයි. විවිධ සංවිධාන විසින් විවිධ ස්ථානවල එකම ආකාරයේ ධීවර-සහාය කටයුතු සිදුකරනු ලබයි. තවද ධීවර අංශය හා සම්බන්ධ රාජ්‍ය නොවන සංවිධානවල නාමාවලියක් අදට ද ගොඩනගා නොමැත. එකම ප්‍රදේශයක් තුල ක්‍රියාත්මක වන, එකම අරමුණක් සඳහා ඒක රාශී වූ, විවිධ සංවිධාන අතර අන්නෝන්‍ය සම්බන්ධතා පැවතීම ස්වභාවිකව සිදුවන නමුදු, ඔවුන් අතර වූ සම්බන්ධතාව ඉතා දුර්වල බව ඉතා පැහැදිලිව පෙනේ. මීට හොඳම නිදසුන් ලෙස අත්දැකීම් බහුල කායික්ෂම ධීවර සේවක ජනගහනයකින් යුත්, එමෙන්ම ඉතා ඉහල ධීවර ඵලදායීතාවක් පෙන්වන, මීගමුව ප්‍රදේශය තුල වූ රාජ්‍ය නොවන ධීවර සංවිධාන අතර වූ පුළුල් පරතරය ගෙනහැර පා හැකිය. මෙම අධ්‍යයනයෙන් හඳුනාගත්, බස්නාහිර සහ දකුණු ප්‍රදේශයන් තුල ධීවර අංශය සඳහා ක්‍රියාත්මක වන රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන වල නාමාවලියක් ඇමුනුම 2 හි දක්වා ඇත.

ධීවර සේවකයන්ගේ සුභසාධනය ඉහල නැංවීමේ කාර්යයන් වඩා කාර්යක්ෂම ලෙස සිදුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය උපක්‍රම සැලසුම් කරනු වස් සියළු රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන එකම වේදිකාවක රැස්වීම ඉතා වැදගත් වේ. එකිනෙකා අතර අදහස් හුවමාරු කර ගැනීම, ප්‍රදේශ අතර තාක්ෂණය හුවමාරු කර ගැනීම, සහ පොදු අරමුණු ඇති ධීවර සේවකයන් ප්‍රාදේශීය මට්ටමින් හෝ ජාතික මට්ටමින් සංවිධානය කිරීම තුලින් ඔවුන්ගේ කේවල් කිරීමේ ශක්තිය වැඩි කිරීම සඳහා එවන් පොදු වේදිකාවක් යොදා ගත හැකිය. එමෙන්ම රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන අතර වූ එවන් සම්බන්ධතාවක් තුලින් ඔවුන්ගේ මූල්‍යමය සම්පත් වඩා ප්‍රශස්ථ භාවිතයකට යොදා ගනිමින් මුදල් නාස්තියද අවම කිරීමේ හැකියාව තිබේ.

## 3.11 ධීවර සේවකයන්ගේ වෘත්තීය සමිති

මෙම අධ්‍යයනය තුලින් ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරී ධීවර සේවක වෘත්තීය සමිති 2 ක් හඳුනා ගන්නා ලදී. එනම්, කොළඹ මූලස්ථානය කර ගත්, එක්සත් ධීවර සේවකයින්ගේ සම්මේලනය සහ මීගමුව සහ දොඩන්දූවේ (ගාල්ල) පිහිටා ඇති, ජාතික ධීවර වෘත්තීය සමිතිය වේ. ධීවර සේවකයන් සංවිධානය කිරීමෙහිලා මෙම වෘත්තීය සමිති ඉතා උනන්දුවෙන් කටයුතු කරන නමුදු මෙම සමිති දෙකෙහිම මුළු සාමාජිකත්වය 1,500 ක් පමණ වේ. මෙය ක්‍රියාකාරී ධීවර ජනගහණයෙන් 1.3% වැනි සුළු කොටසකි.

ධීවර යාත්‍රා වල සේවයේ නියුක්ත ධීවර සේවකයින්ගේ සේවා තත්වයන් සම්බන්ධයෙන් නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා, ධීවර සහ ජලජ සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් පත් කරන ලද කමිටුවට, එක්සත් ධීවර සහ ධීවර සේවක සම්මේලනයද ජාතික ධීවර වෘත්තීය සමිතියද සිය අදහස් සහ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරන ලදී. ඉතා ගැඹුරු අධ්‍යයනයන්ගෙන් පසු ඉදිරිපත් කරන ලද මෙම නිර්දේශ, උක්ත කමිටුව විසින් ධීවර ඇමතිවරයාට අවසානයේ ඉදිරිපත් කරන ලද ඉතා යෝග්‍යය සහ කාලීන වූ නිර්දේශයන්ට ඉතා ඉහල දායකත්වයක් පෙන්වූ බව මෙහිලා සඳහන් කල යුතුය[27].

මෙහිදී ඉතා අවාසනාවන්ත තත්වයක් ලෙස සඳහන් කල යුතුව ඇත්තේ, මෙකී වෘත්තීය සමිති දෙක, තම සාමාජිකත්වය තර කර ගැනීමේ සහ ඔවුන් ක්‍රියාත්මක කරවීමේ වැඩ කටයුතු වලදී කිසිම සම්බන්ධීකරණයකින් තොරව ස්වාධීනව සිදුකිරීමයි. මෙම වෘත්තීය සමිති ස්වාධීනව කටයුතු කිරීම ඔවුන්ගේ ශක්තිය වර්ධනය කිරීමෙහිලා ප්‍රධාන බාධකයක් බව පෙනී යන අතර ඒ හේතුව නිසාම සමහර ප්‍රදේශවල වෘත්තීය සමිති ලෙස සංවිධානය වූ ධීවර සේවකයින් සිය සේවායෝජකයන්ගේ ඉමහත් තාඩන පීඩන වලට ගොදුරු වූ අවස්ථාද වේ[28]. තවද, ධීවර වෘත්තීය සමිතිවල සාමාජික සංඛ්‍යාව වැඩිවීමද ඉතා මන්දගාමීව සිදුවන බව පෙනේ.

ඇත්තෙන්ම ඉහළ සාමාජිකත්වයක් සහිත ජාතික මට්ටමේ වෘත්තීය සමිතියක අවශ්‍යතාවය පැහැදිලිව දිස්වේ.

## 3.12 සාරාංශය

ධීවර අංශයේ නවීකරණ කාර්‍යාවලිය තුලින් සෑම ධීවර සේවකයකුටම එකසේ ප්‍රතිලාභ අත්නොවුනු අතර සම්පත් නෙලා ගැනීමේ නව අවස්ථා බිහිවීමත් සමග සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර ආරවුල්ද හටගන්නා ලදී. වෙරළාසන්න ධීවරය තුල නොයෙක් තාක්ෂණය භාවිතා කරන ධීවර සේවකයන් අතර සහ නීත්‍යානුකූල සහ නීත්‍යානුකූල නොවන ධීවර කටයුතු වල නිරත ධීවර සේවකයන් අතර නොයෙක් ආකාරයේ ආරවුල් ඇතිවී ඇති බව පැහැදිලිව පෙනේ. අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කටයුතු සඳහා වූ යාත්‍රා වෙරළාසන්න මුහුදේ සම්පත් නෙලා ගැනීමද මෙවන් ආරවුල් හටගැනීමේ තවත් ප්‍රභවයකි. පොදු දේපල සම්පත් සඳහා ප්‍රවිෂ්ඨය පාලනය කිරීමේ සහ සම්පත් කලමනාකරණය කිරීමේ නොයෙක් සාම්ප්‍රදායික ආයතනික ව්‍යුහයන්, වෙලඳපොල ප්‍රසාරණය රජය මැදිහත්වීම සහ තාක්ෂණික දියුණුව යන බලවේග මධ්‍යයේ කඩා බිඳ වැටුනි. හානිකර ආම්පන්න භාවිතය තහනම් කිරීම, ආරවුල් විසඳීමේ නොයෙක් ආයතනික ව්‍යුහයන් සහ ධීවර කලමනාකරණ කමිටු යනාදිය පිහිටුවීම, විවිධ පනත් ව්‍යවස්ථා කෙටුම්පත් යටතේ සිදුකලද, මෙම නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම ඉතා දුර්වල තත්වයක පවතී.

සංක්‍රමණික ධීවර සේවකයන් අතරද ආරවුල් පවතී. කෙසේවුවද, නැගෙනහිර සහ ගිණිකොනදිග වෙරළ ප්‍රදේශ වල වැඩිවෙමින් පවතින සිවිල් කලබල නිසා දකුණේ ධීවර සේවකයන් මේ වන විට සංක්‍රමණික ධීවර කටයුතු සඳහා මැලිකමක් දක්වන හෙයින් මෙවන් ආරවුල් හටගැනීමේ අඩුවීමක් ඇති බව පෙනේ. නමුත් සිවිල් කලබල නිසා නැගෙනහිර හා ගිණිකොනදිග ප්‍රදේශ හැරදමා බටහිර සහ දකුණු වෙරලබඩ ප්‍රදේශ වලට සංක්‍රමණය වූ නොයෙක් පුද්ගලයින් සහ එම ප්‍රදේශවල නේවාසික ධීවර සේවක පිරිස් අතර භූමිය පාදකොටගත් ආරවුල් ක්‍රමයෙන් වැඩිවෙමින් පවතින බවද සත්‍යයකි.

වත්කම් හිමියන් හා යාත්‍රා සේවක පිරිස් අතර සබඳතා ද විශාල ලෙස වෙනස්කම් වලට භාජනය වී ඇත. සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තය තුල දායක අනුග්‍රාහක සම්බන්ධතා ලෙස දිස් වූ ධීවර වත්කම් හිමියන් සහ යාත්‍රා සේවක පිරිස් අතර වූ සබඳතා යටපත් කෙරෙමින් එකිනෙකා අතර පෞද්ගලික දැනුම ඉතා පහත් මට්ටමක වූ නව සම්බන්ධතා බිහිවී ඇත. විශේෂයෙන්ම ගැඹුරු ධීවර කර්මාන්තය තුල සේවක-සේව්‍ය සම්බන්ධතා පලුදු වීමට ප්‍රධාන ලෙස හේතු වී ඇත්තේ ධීවර අංශය තුලට බාහිර පුද්ගලයන්ගේ ප්‍රවිෂ්ඨයයි. නව තාක්ෂණය භාවිතා කිරීම සඳහා ධීවර ණය අවශ්‍ය වුවද ණය සඳහා ධීවර සේවකයන්ට ඇත්තේ ඉතා

දුර්වල වූ ප්‍රවේගයකි. විධිමත් ණය ප්‍රභවයන් පවා වත්කම් වලින් පොහොසත් පුද්ගලයන් සඳහා අගතියක් පෙන්නුම් කරයි. මේ නිසා අධි-නූතන ධීවර අංශය තුල බොහෝ ධීවර සේවකයින්ට සිය ධීවර ප්‍රජාවේ සාමාජිකයන් නොවන සේවාදායකයන් යටතේ සේවය කිරීමට සිදු වී ඇත.

එකිනෙකාට ප්‍රතිවිරුද්ධ පංති දෙකක් ලෙස වත්කම් හිමියන් සහ යාත්‍රා සේවක පිරිස් සංවිධානය වන බව පැහැදිලිව පෙනෙන කරුණකි. පංති බිහිවීමට හේතු වූ ක්‍රියාවලිය තුලින් යාත්‍රා සේවයන්ගේ තත්වය ක්‍රමයෙන් දුර්වල වී ඇති බවද පෙනේ. වෙරළේදී ඔවුන්ට ලැබෙන නිවාඩු කාලයද කෙටි වී ඇත. යාත්‍රාව තුල වූ ප්‍රමාණවත් නොවන සෞඛ්‍ය පහසුකම් හේතුවෙන් අධික විඩාව සහ චර්ම රෝග වැනි රෝගී තත්වයන්ට මුහුණ දීමට යාත්‍රා සේවකයින්ට සිදුවේ. යාත්‍රා සැලසුම්වල වූ දුර්වල බව සහ ආරක්ෂක ආම්පන්න නැති බව මුහුද මැදදී යාත්‍රා සේවක පිරිස් ආපදාවන්ට පාත්‍රවීමේ සම්භාව්‍යතාව වැඩිකරයි. ධීවර යාත්‍රා වෙනත් රටවලට අයත් සම්පත් ප්‍රදේශවල ධීවර කටයුතු සිදු කරන කල ඔවුන් අත්අඩංගුවට ගැනීමේ අවදානමද තවත් ප්‍රබල කරුණක් වන අතර මෙවැනි සිද්ධීන් ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වෙමින් පවතින බවද පෙනීයයි. යාත්‍රා සේවක පිරිස්වල තත්වය තව දුරටත් දුර්වල කරමින් දැනට පවතින ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රමයද යාත්‍රා හිමියන්ට වාසිදායක ආකාරයට වෙනස්වීමේ ප්‍රවනතාවන්ද ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තය තුල දක්නට ලැබේ. යාත්‍රා සේවක පිරිස්වල වෘත්තීමය තත්වය නගා සිටුවනු වස් ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් පත් කරන ලද කමිටුවක් විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීමට රජය දැන් අදහස් කර සිටී. 1994 දී හඳුන්වා දෙන ලද ධීවර විශ්‍රාම වැටුප් ක්‍රමයද ධීවර සේවකයින් වයස් ගත වූ පසු ඔවුන්ට ආරක්ෂාව සලසා දෙනු ඇතැයි ද අපේක්ෂා කෙරේ.

නිෂ්පාදිත වෙළඳපොල තුල ධීවර සේවකයින් හා මාලු වෙළෙන්දන් අතර ආරවුල් ඇති බව පැහැදිලිව පෙනේ. මෙහිදී තමන් අනාගතයේ අල්ලනු ලබන සියලු මත්ස්‍ය තොග බාරදීමේ පොරොන්දුව මත ධීවර සේවකයින් මාලු වෙළන්දන්දෙන් ණය ලබා ගනී. මෙම තත්වය යාත්‍රා-බන්ධන ඇතිවීමට හේතුකාරක වේ. තමන් වෙත බැඳුනු ධීවර සේවකයන්ගෙන් අධික අතිරික්තයක් ලබා ගැනීමට වෙළෙන්දන් තැත් කිරීමේදී මේ දෙකොටස අතර සම්බන්ධතා දැඩි පීඩනයකට හසු වේ.

ධීවර සේවකයින් සහ වෙනත් සම්පත් භාවිතා කරන්නන් (විශේෂයෙන්ම වෙරළාසන්න මුහුදේ හුණුගල් කැඩීමේ නිරතවන පුද්ගලයන්) අතරද ආරවුල් හට ගනී. වෙරළාසන්න ප්‍රදේශවල හෝටල් කර්මාන්තය ප්‍රචලිත වීම හේතුවෙන් යාත්‍රා නැංගුරම්ලෑමේ ස්ථාන හා මාදැල් එලන ස්ථාන ධීවර සේවකයන්ට අහිමිවී ඇත. තවද, ඉස්සන් වගාව, නගර සභා විසින් කැලිකසල

දැමීම, යාත්‍රා විසින් එන්ජින් තෙල් මුහුදට මුදාහැරීම වැනි ක්‍රියාවලින් හේතුවෙන් කලපු ධීවර සම්පත් වලටද සැලකිය යුතු හානියක් සිදුවී ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රජය ධීවර සංවර්ධනයෙහිලා ඉමහත් මෙහෙයක් සිදු කර ඇතත්, කරුණු දෙකක් සම්බන්ධයෙන් රජය සහ ධීවර සේවකයන් අතර ආරවුල් හටගනී. ඒවානම් ධීවර සමුපාකාර තුලින් සහනාධාර ලබා නොදීම සහ උතුරු සහ නැගෙනහිර ප්‍රදේශවල ධීවර කටයුතු සඳහා පනවා ඇති සීමාකාරීකම්ද වේ.

ධීවර සේවකයන් *ක්‍රියාත්මක කරවීමේ* ක්‍රියාවලිය දියත් කිරීමේ මූලිකත්වය ගනු ලැබුවේ ධීවර සමුපාකාර සමිති විසිනි. කෙසේවුවද, රජය විසින් විවිධ ධීවර ණය සහ සහනාධාර වැඩ පිලිවෙලවල් ආරම්භ කිරීම සමගම මෙම තාක්ෂණික උපකාරක ලබා ගැනීමේ අදිටනින්, පවතින රජයට පක්ෂපාතීවූ කාණ්ඩායම් විසින් සමුපාකාර සමිති හදිසියේ පිහිටුවාගත් අතර දුර්වල පරිපාලනය හේතුවෙන් මේවා ඉතා ඉක්මනින් අකර්මන්‍ය විය. අද වන විට ධීවර සමුපාකාර සේවාව ඉතා දුර්වල තත්වයක පවතින අතර මෙම සේවාව වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ධීවර අමාත්‍යාංශයේ කමිටුවක් මගින් නිර්දේශද ඉදිරිපත් කර ඇත.

ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවන මට්ටම නංවාලීම සහ ධීවර සංවර්ධනය අරමුණු කර ගත් රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන විශාල සංඛ්‍යාවක් ද දැන් ක්‍රියාත්මක වන නමුදු ඔවුන්ගේ අදහස් හුවමාරු කර ගැනීම, කාර්‍යයන් සම්බන්ධීකරණය කිරීම ආදිය තුලින් වඩා ඵලදායී ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීම සඳහා ඔවුනට එක්රැස්විය හැකි පොදු වේදිකාවක් පිලිසකර කරගැනීමට ඔවුන් අපොහොසත් වී ඇත. ධීවර සේවක වෘත්තීය සමිති සඳහා මෙය බෙහෙවින් සත්‍ය වේ. ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තයේ නියැලී සිටින ධීවර සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයන් දියුණු කිරීම සඳහා ඔවුන් ප්‍රසංශනීය මෙහෙයක් ඉටු කරනු ලැබූවද එම සමිති වල සාමාජිකත්වය තවමත් පහළ මට්ටමක පවතී.

## සටහන් සහ මූලාශ්‍රයන්

[1] ඇමුණුම 1 සහ 2 බලන්න.

[2] Amarasinghe O. (1989): "Technical Change, transformation of risks and patronage relations in a fishing community of south Sri Lanka", *Development and Change*, Vol. 20, 701-733.

[3] නොයෙක් ධීවර ව්‍යවස්ථා සහ පනත් සම්බන්ධ දීර්ඝ විස්තරයක් සඳහා, Sivasubramanium K. (1997), *One Hunderd Years of Fisheries Management in Sri Lanka: Lessons for the Future*, Dept. of Fisheries and Aquatic Resources Development, Colombo, බලන්න.

[4] Creech S. & W. Subasinghe(1999): The labour conditions of Sri Lanka's deep-sea workers (research report prepared for United Fishworkers's and Fishworkers' Congress).

[5] Amarasinghe O. (1988): ''The impact of market penetration, technological change, and state intervention on production relations in maritime fishworkers communities: a case study of southern Sri Lanka' (unpublished Ph.D. thesis), FUNDP, Namur, Belgium.

[6] Amarasinghe : 1988 (op.cit.)

[7] Creech & Subasinghe (op.cit.)

[8] Amarasinghe O., W.A.G.Wanasinghe, S.P.M.Jayantha, A.W.Vishantha Malraj, A.Somasiri and Deepa Nishani (2001): 'Market for Fisheries Credit; the functioning of the market for fixed capital in fishing communities in southern Sri Lanka', in O. Amarasinghe (ed.) *Modernisation and Change in marine small-scale fisheries of southern Sri Lanka*, (forthcoming). O. Amarasinghe (ed.) *Modernisation and Change in marine small-scale fisheries of southern Sri Lanka*, (forthcoming).

[9] ibid.

[10] ibid.

[11] ibid.

[12] ibid.

[13] This situation could change in the future if a recent recommendation to encourage the introduction of a small number of tuna long liners, equipped with mechanised line haulers, is pursued by Department of Fisheries and Aquatic Resources Development.

[14] Gulbrandsen O. (1998) *Marine Fisheries Development -Tuna Longliners* , FAO Bangkok

[15] The Tamil militant group: Liberation Tigers Tamil Eelam

[16] NARA : 1999 (op.cit.)

[17] Fernando S. (1985): 'Costs and profitability of small-scale fisheries in Sri Lanka, in T. Panayotou (ed.), Small-scale Fisheries in Asia-Socio-economic Analysis and Policy (International Development Research Centre, Canada).

[18] Amarasinghe O., P.H.M. Dharmasena & Athula Wickramakaluthota, (2001): Marketing of fish and the role of the fish merchant in the south of Sri Lanka, in O. Amarasinghe (ed.) (2001) (op.cit.).

[19] Amarasinghe O., P.H.M. Dharmasena & Athula Wickramakaluthota (op.cit.)

[20] See, Liyanage R. (1997): 'Extended Benefit-Cost Analysis of Shrimp Farming Projects', Dissertation submitted to the Department of Agricultural Economics and Extension, Faculty of Agriculture, Univercity of Ruhuna, Mapalana, Kamburupitiya.

[21] ශ්‍රී ලංකාවේ මාදුගඟ මෙවැනි බලපෑම් සඳහා හොඳ උදාහරණයකි.

[22] Amarasinghe O. (1995): 'Political Clientelism and Underdevelopment', *Rohana,* Vol.5, pp. 112-134.

[23] Amarasinghe O. (1995) (op.cit.)

[24] Ministry of Fisheries and Aquatic Resources Development; Information obtained from Statistical Division, 2000.

[25] උදාහරණයක් ලෙස පම්බල සුළු ධීවර සම්මේලනය, ශ්‍රී ලංකා කැනඩා සංවර්ධන අරමුදල (තංගල්ල), සේවා ලංකා පදනම (හම්බන්කොට), ධීවර ප්‍රජා සංවර්ධන සහ සම්පත් කළමණාකරන ව්‍යාපෘතිය (තංගල්ල), කාන්තා සංවර්ධන සම්මේලනය (හම්බන්තොට), මානව සම්පත් සංවර්ධන සංවිධානය (තංගල්ල) ආදිය.

[26] උදාහරණ ලෙස, එක්සත් ධීවර සහ ධීවර සේවක සම්මේලනය (කොළඹ) සහ ජාතික ධීවර වෘත්තීය සමිතිය (මීගමුව).

[27] ඇමුණුම 3 බලන්න.

[28] උදාහරණයක් ලෙස බහුදින යාත්‍රා හිමියන්ගේ ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රමයට එරෙහිව එක්සත් ධීවර වෘත්තීය සමිතිය තුලින් සංවිධානය වූ සමහර ධීවර සේවකයින් ඔවුන්ගේ රැකියාවන් පවා නතර කර දමන ලදී.

# 4 නිගමන සහ නිර්දේශ

## 4.1 හැඳින්වීම

පසුගිය සියවසේ අගභාගය තුල ධීවර නිෂ්පාදනයේ දස ගුණයක වැඩිවීමක් ලබා ගනිමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ධීවර අංශය එම කාලය තුල ඉමහත් ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. මේ වර්ධන ක්‍රියාදාමය තුල නූතන යාත්‍රා, ආම්පන්න, සහ අස්වනු නෙලා ගැනීමේ නවක්‍රම සහ මෙම නව්‍යතා භාවිතය සඳහා අවශ්‍ය අධෝ ව්‍යුහයන් ස්ථාපිත කරමින් ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ප්‍රසංශනීය මෙහෙයක් ඉටුකරන ලදී. ධීවර අංශයට විශාල ලෙස සහානාධාර ලබා දෙන ලද අතර වටිනා ඇප ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත්, වත්කම් අඩු ධීවර සේවකයන්ට සහනයක් සලසනු වස් විශේෂ බැංකු ණය ක්‍රම තුලින් ධීවර ණය ද ලබා දෙන ලදී. පර්යේෂණ, සංවර්ධන සහ ධීවර සම්පත් කලමනාකරණ කටයුතු සඳහා ධීවර උපාකාරක සේවා ආයතන විශාල සංඛ්‍යාවක්ද බිහිවුණි. මත්ස්‍ය නිෂ්පාදනයේ වැඩි වීමකට පමණක් සීමා නොවුනු මේ වර්ධන කාර්යාවලිය තුල ධීවර යාත්‍රා සංඛ්‍යාව 50% දක්වා යාන්ත්‍රීකරණය වීම, මීට පෙර අඩුවෙන් ප්‍රයෝජනයට ගෙන තිබූ ධීවර සම්පත් වැඩිපුර නෙලා ගැනීම, වෙළඳ පොල සහ අලෙවිසේවා පුළුල් කිරීම, යනාදී ලක්ෂණද, විවිධ තාක්ෂණික සහ වෘත්තීමය සමූහයන් අතර වූ සම්බන්ධතා වල වැදගත් වෙනස්වීම් රාශියක්ද දක්නට ලැබුනි. අරමුණ වනුයේ ඉහල ධීවර සංවර්ධන මට්ටමක් ලබාගැනීම නම්, වර්ධනය විදහා පාන දර්ශකයන්ගෙන් කියැවෙන්නේ කථාවෙන් කොටසක් පමණි. මෙහිදී වඩා වැදගත් වන්නේ, ධීවර අංශයේ ඉහල වර්ධනය මෙම අංශයේ නියැලී සිටින සියලු ධීවර සේවක සමූහයන්ගේ ජීවන මට්ටම වැඩි කිරීමට හේතු වූයේද? නිෂ්පාදන කාර්යක්ෂමතාව වැඩිකිරීම මෙම සමූහ අතර සමානාත්මතාවය වැඩි කිරීමට හේතු වූයේද? තමන්ගේ ජීවන තත්වය පෙරට වඩා හොඳයැයි ධීවර සේවකයන් සිතන්නේද? ධීවර සේවක සමූහ අතර සමාජීය සම්බන්ධතා වල ඇතිවූ වෙනස්කම් හිතකර තත්වයක පවතීද? යන ප්‍රශ්න වන අතර, මෙම අධ්‍යයනයේ මූලික අරමුණ වූයේද මේ ගැටලු වලට පිළිතුරු සෙවීමවේ.

## 4.2 නිගමන

1. යාන්ත්‍රික අංශයේ නියැලි ධීවර සේවකයන් යාන්ත්‍රික නොවන අංශයේ ධීවර සේවකයන්ට සහ සංවිධානය නොවූ අංශයේ වෘත්තීන්හි නිරත සේවකයන්ට වඩා වැඩි ආදායමක් උපයයි. ධීවර වත්කම් හිමි පුද්ගලයන්ගේ ආදායම යාත්‍රා සේවකයන්ට වඩා ඉහලය. යාත්‍රා සේවකයින්

අතර බහුදින යාත්‍රා වල සේවය කරන ධීවර සේවකයින් අන් සේවක සමූහයන්ට වඩා ඉහල ආදායමක් උපයයි. ආදායමේ පවතින්නාවූ මෙකී වෙනස්කම් ඔවුන්ගේ ජීවන තත්වයන් තුලද නිරූපනය වේ. යාන්ත්‍රික අංශය තුල වූ ධීවර සේවකයන් ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍ය පුරවැසියකුට වඩා ඉහල ජීවන මට්ටමක් භුක්ති විඳින අතර සම්ප්‍රදායික අංශයේ නිරත ධීවර සේවකයින්ගේ ජීවන මට්ටම රටේ සාමාන්‍ය පුරවැසියකුගේ ජීවන මට්ටමට වඩා පහලය. සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු වල නිරත වූ ධීවර සේවකයින් රටේ අනෙකුත් සේවක කොටස් සමග සසඳන විට අධික සාපේක්ෂ දරිද්‍රතාවකින් පෙළෙන බවද මින් පැහැදිලිය.

2. නව යාන්ත්‍රික යාත්‍රා, ආම්පන්න සහ ධීවර තාක්ෂණය හඳුන්වාදීම තුලින් දියත් කරන ලද යාන්ත්‍රීකරණ ක්‍රියාවලිය ධීවර අංශයේ වර්ධනයෙහිලා බෙහෙවින් දායක වූ බව පැහැදිලිව පෙනේ. මේ ක්‍රියාවලිය හේතු කොට ගෙන නිෂ්පාදනයේ සහ ඵලදායීතාවයේ ඉහල යෑමක් සිදුවුනි. එමෙන්ම යාන්ත්‍රීකරණ ක්‍රියාවලිය සමගම අධික පීඩනයකට ලක්ව තිබූ වෙරළාසන්න සම්පත් වෙත වූ අවධානය ක්‍රමයෙන් මෙතෙක් අඩුවෙන් ඵල නෙලා ගනු ලැබූ අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුදු සම්පත් වෙත යොමුවෙන ලදී.

3. යාන්ත්‍රික සහ යාන්ත්‍රික නොවන යාත්‍රා අතර වූ තාක්ෂණික අනුපූරකතා සහ සමහර මත්ස්‍ය සම්පත් නෙලා ගැනීමේදී යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලට සාපේක්ෂව සම්ප්‍රදායික යාත්‍රා වලට ඇති වාසි ද 90% සහනාධාරය යටතේ රජය විසින් ෆයිබර් ඔරු බෙදාහැරීම ද යන කරුණු සියල්ලම සම්ප්‍රදායික ධීවර කටයුතු තව දුරටත් පැවතීම තහවුරු කර ඇත. නව තාක්ෂණය සඳහා දුර්වල වූ ප්‍රවේශයක් ඇති විට ධීවර සේවකයින් මෙම අංශය තම ජීවනෝපාය කර ගැනීම නිරන්තරයෙන් සිදුවේ.

4. විශාල සහනාධාර ප්‍රමාණයක් සහ ණය ප්‍රමාණයක් ධීවර අංශය තුලට ලබා දෙමින් ද අවශ්‍ය අධෝව්‍යුහයන් ස්ථාපිත කරවමින් ද ශ්‍රී ලංකා රජය ධීවර අංශය නවීකරණය කිරීමේ කාර්යාවලිය සඳහා ඉහල දායකත්වයක් පෙන්නම් කර ඇත. අද වනවිට රජයේ අවධානය වැඩි වශයෙන් යොමුවී ඇත්තේ ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කටයුතු වෙතය. කෙසේවුවද රාජ්‍ය අවධානයේ වූ මේ වෙනස්කම් හරියාකාරව කරන ලද සම්පත් ඇස්තමේන්තු මත හෝ සම්පත් නෙලා ගැනීමේ අනුපාතික මත හෝ පදනම් නොවූ බව සඳහන් කල යුතුය. සම්පත් වල ස්වභාවය සම්බන්ධව සත්‍ය තොරතුරු සහ දත්තයන් රහිත වූ තත්වයන් තුල ගන්නාවූ තීරණ නිසා සම්පත් අධි-ආයෝජන හෝ මන්ද-ආයෝජන තර්ජනයන්ට ගොදුරු විය හැකි අතර මෙය ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවිත වලටද සම්පත්වල තිරසාර බවටද ඍජුවම බලපෑමක් ඇති කරයි. එහෙයින් ධීවර සම්පත් තොගයන්ගේ හරියාකාර ඇගයීමක් සිදු කිරීම ධීවර වර්ධනය සහ සංවර්ධනයෙහිලා ඉතා වැදගත් අනාගත අවශ්‍යතාවයක් වී ඇත.

5. සුපිරි ධීවර තාක්ෂණයේ ප්‍රවිෂ්ඨයන් සමග දීර්ඝ ධීවර ගමන් සඳහා ධීවර සේවකයන් පෙළඹීම හේතුවෙන් ධීවර කාන්තාවන්ට පවුලේ වගකීම් රාශියක් දැරීමට සිදුවී ඇත. කතෝලික ධීවර ප්‍රජාවන් තුල ධීවර කාන්තාවගේ කාර්යභාරයන් ලෙස විද්‍යාමාන වූ මසුන් ඇල්ලීම, අලෙවිය, යෙදවුම් සැපයීම ආදී කටයුතු වලින් ඇය ක්‍රමයෙන් ඈත් වූ තත්වයක් උද්ගත වී තිබේ. සිය ස්වාමි පුරුෂයා දීර්ඝ ධීවර ගමන් වල යෙදෙන කල ඔහු විසින් කලින් බොහෝදුරට ඉටු කරනු ලැබූ මූල්‍ය කලමනාකරණය, සමාජීය වගකීම් ඉටු කිරීම, සමාජීය සම්බන්ධතා පවත්වා ගැනීම, සෞඛ්‍ය ගැටළු නිරාකරණය කිරීම වැනි වගකීම් ද ඇය වෙත පැවරී ඇත.

6. ධීවර අංශය තුලට ක්‍රමයෙන් පිටස්තර පුද්ගලයින් ප්‍රවිෂ්ඨ වීමත්, පුද්ගලයින් අතර ඇති අනෝන්‍ය දැනුම අඩුවීමත් සමගම ධීවර ප්‍රජාවන්හි නොයෙක් කණ්ඩායම් අතර සමගිය තහවුරු කල, එමෙන්ම සම්පත් වල තිරසාර බව තහවුරු කළ, සමාජීය රීති සහ සාරධර්ම වල ප්‍රබල බව ක්‍රමයෙන් අඩුවිය. මේ හා සම්බන්ධ ගැටළු අතර වෙරළාසන්න ධීවරය තුල හානිකර ධීවර තාක්ෂණය භාවිතය සහ මෙම ධීවර සම්පත් අක්වෙරළ ධීවර යාත්‍රා විසින් නෙලා ගැනීම ප්‍රධාන තැනක් ගනී. මෙම ගැටළු සමතයකට පත් කිරීමේ යාන්ත්‍රණද, නීතිමය පියවර ගැනීමද, ඉතා දුර්වල තත්වයක පවතින අතර නීති කඩ කරන්නන් බොහෝ විට දඩුවම් වලට හසුනොවී පහසුවෙන් ගැලවී යාමේ සිද්ධීන්ද බහුලව වාර්තා වේ.

7. මසුන් ඇල්ලීමේ නව තාක්ෂණය අධික ප්‍රාග්ධන අගතියක් පෙන්වයි. වත්කම් අඩු දිළිඳු ධීවර සේවකයන් ට නව තාක්ෂණය සඳහා වූ ප්‍රවේශය, ඔවුන්ගේ ණය සඳහා වූ ප්‍රවේශය මත යැපේ. ණය දෙන්නන් විසින් ඉල්ලනු ලබන ඇප ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වීම, දේශපාලඥයින්ගේ සහාය ලබා ගැනීමට අපොහොසත් වීම සහ ණය වැඩ පිලිවෙලවල් වත්කම් වලින් පොහොසත් පුද්ගලයින්ට ණය ලබාදීම සඳහා පෙන්වන අගතිය, ආදී හේතු නිසා සම්ප්‍රදායික ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදී සිටින බොහෝ දිළිඳු ධීවර සේවකයිනට නූතන තාක්ෂණය භාවිතයට ගැනීම දුෂ්කර වී ඇත.

8. ණය සඳහා වූ දුර්වල ප්‍රවේශය හේතුකොට ගෙනම බොහෝ ධීවර සේවකයින් මාලු වෙළෙන්දන්ගෙන් ණය ලබා ගනිමින්, ඔවුන් හා බැඳීම් වලට යටත් වී ඇත. වෙළඳපොල මිල ගණන් අඩුවෙන් වාර්තා කිරීම තුලින් ධීවර සේවකයා වෙළෙන්දාගේ සූරාකෑමකට ද ලක්වේ. මෙය වඩාත් ප්‍රභලව විද්‍යාමාන වනුයේ වෙරළාසන්න ධීවරයේය.

9. ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කර්මාන්තය තුලට බාහිර පුද්ගලයන් ප්‍රවිෂ්ඨ වීමත් සමගම, සේව්‍යයන් සහ සේවකයන් එකිනෙකාට ප්‍රතිවිරුද්ධ වූ පංති දෙකක ස්වරූපය ගෙන ඇත. විවිධ පුද්ගලයන් අතර අනෝන්‍ය දැනුම ඉතා අල්ප වූ ශ්‍රම වෙළඳපොලක් ක්‍රමයෙන් බිහිවන අයුරක් දිස්වේ. ධීවර සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයද ඔවුන්ගේ ආරක්ෂාව තහවුරු කෙරෙන

නොයෙක් පියවරද ක්‍රමයෙන් පරිහානියට යමින් පවතී. රක්ෂණ වෙළඳපොලෙහි වූ අපූර්ණතා හේතුවෙන් ඔවුන්ට මුහුදේදී ආපදාවන්ට පත්වීමේ දැඩි අවධානමකටද මුහුණ දීමට සිදුවී ඇත. තව දුරටත් මෙම අංශය තුලට බාහිර පුද්ගලයන් ප්‍රවිෂ්ඨ වීම සහ ධීවර ප්‍රජාවල සේවා වියුක්තිය ක්‍රමයෙන් වැඩිවීම මෙම තත්වය තව දුරටත් බරපතල කරනු ඇත.

10. රජය විසින් ක්‍රියාත්මක කර ඇති සමීක්ෂණ, පාලන සහ සෝදිසි මෙහෙයුම් (Monitoring, Control and Surveillance) කටයුතු ධීවර සේවකයන්ට මුහුදේදී මුහුණ පෑමට සිදුවන අවදානම් පාලනය කිරීම සඳහා අප්‍රමාණවත්ය. අවශ්‍ය පමණ සුදුසු යාත්‍රා යොදවන තෙක් ධීවර සේවකයින් ආපාදා වලින් ගලවා ගැනීමේ කටයුතු හරිහැටි ඉටුකළ නොහැකිය. දැනට බඳවාගන ඇති සමුද්‍ර බලකාය ද ධීවර සේවකයන් ආපාදා වලින් ගලවා ගැනීමේ කටයුතු සිදුකරනුයේ සුළු වශයෙනි. නීති විරෝධී හානිකර තාක්ෂණය භාවිතා කරන පුද්ගලයන්ට එරෙහිව ක්‍රියාකිරීම වැනි කටයුතුද ඔවුන් අතින් සිදුවන්නේ කලාතුරකින් බව ධීවර සේවකයන් පවසයි.

11. වෙරළ තීරය දිගේ හෝටල් කර්මාන්තය ක්‍රමයෙන් පුළුල්වීමත් සමගම යාත්‍රා නැංගුරම්ලෑමේ ස්ථාන සහ මාදැල් වටකිරීමට සුදුසු ස්ථාන ධීවර සේවකයන්ට අහිමි වී ඇත. යාන්ත්‍රික යාත්‍රා වලින් ඉවත් කරන තෙල් නිසා වෙරලාසන්න මුහුදේ, කලපුවල, සහ මෝයවල ජීවත් වන සත්ව හා ශාක ප්‍රජාවන් වඳවීයාමේ තර්ජනයකටද ගොදුරු වී ඇත. මෙම ක්‍රියාවන් වලට එරෙහිව දැඩි ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කිරීමට රජයද අපොහොසත් වී ඇත.

12. ධීවර සේවකයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී, ධීවර සමුපාකාර සංවිධාන මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කර ඇත. බොහෝවිට ධීවර ණය සහ සහනාධාර, වත්කම් අඩු ධීවර සේවකයන් අතට පත්වූයේ ධීවර සමුපාකාර ක්‍රමය තුලිනි. එසේ වුවද, දුර්වල කලමනාකරණය සහ දේශපාලන ඇගිලි ගැසීම් හේතුවෙන් ධීවර සමුපාකාර ක්‍රමය අද සම්පූර්ණයෙන්ම වාගේ කඩා වැටී ඇති අතර බොහෝ සමිති අකර්මන්‍යව පවතී. ධීවර සේවකයන් සඳහා වූ සහනාධාර දැන් ධීවර සමුපාකාර සමිති තුලින් ලබා නොදේ.

13. රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන රාශියක්, විශේෂයෙන්ම ධීවර වෘත්තීය සමිති දෙකක්, ධීවර සේවකයින් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතු වල යෙදී සිටියද, ඔවුන්ගේ බල ප්‍රදේශයන් සහ සමාජිකත්වය ඉතා සීමාකාරී තත්වයක පවතී. බොහෝ රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන එකිනෙකින් ස්වාධීනව කටයුතු කරන අතර ඔවුන් අතර ඵලදායී සංවාදයක් හෝ සම්බන්ධීකරණයක් ඇතිකිරීම සඳහා සුදුසු වේදිකාවක් තවමත් සකස් වී නොමැත.

## 4.3 නිර්දේශ :

*ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයේ අවධානය සඳහා*

(i) ධීවර සේවකයන්ම සඳහා වූ සංවිධාන ලෙස ධීවර සමුපාකාර ක්‍රමය ප්‍රතිසංවිධානය විය යුතුය. මේ කාර්යයේදී 1995 වසරේ ධීවර සමුපාකාර ප්‍රතිසංස්කරණ සහ සංවර්ධන කමිටුව විසින් යෝජනා කරන ලද නිර්දේශයන් වෙත ප්‍රතිපත්ති සකස් කරන්නන්ගේ අවධානය යොමු විය යුතුව ඇත. සහනාධාර අවශ්‍ය ධීවර සේවකයන් වෙත ඒවා යොමු කිරීම ධීවර සමුපාකාර තුලින් කල යුතුය.

(ii) සියළු ධීවර කලමනාකරණ කටයුතුවල වගකීම දැරීම සඳහා ධීවර අමාත්‍යාංශයෙහි ධීවර කළමනාකරණ අංශයක් ස්ථාපිත කිරීම වැදගත්ය. දැනට පවතින සමීක්ෂණ, පාලන සහ සෝදිසි මෙහෙයුම් අංශය එහි උප අංශයක් ලෙස පවත්වා ගෙන යා හැකිය. විවිධ සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර ආරවුල් විසඳීම පුහුණු ධීවර නිලධාරීන්ගෙන්, පලාතේ බලධාරීන්ගේ නියෝජිතයන්ගෙන්, සහ ධීවර සේවක සංවිධාන වල නියෝජිතයින්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් මගින් සිදුකල යුතු අතර එම කමිටුවල තීරණවලට දේශපාලන ඇගිලිගැසීම් ඇතිවීම වැලැක්විය යුතුය. තවද, ධීවර සම්පත් ප්‍රදේශ විවිධ කලාපවලට වෙන් කරමින් (zones) එම කලාපවල භාවිතා කිරීමට සුදුසු ධීවර ඒකක (fishing units) කවරේදැයි තීරණය කිරීම මෙම අංශයට කල හැකිය.

(iii) ධීවර සේවනයින් ආපදා වලින් බේරාගැනීම සඳහා අවශ්‍ය යාත්‍රා සහ වෙනත් පහසුකම් සමුද්‍ර බලකාය වෙත ලබා දී නීතිවිරෝධී තාක්ෂණය උපයෝගී කරන පුද්ගලයන්ට එරෙහිව නීතිමය පියවර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය බලතල ඔවුන්ට ලබාදිය යුතුය. මෙලෙස නීතිමය පියවර ගැනීමේදී සමුද්‍ර බලකායේ, ධීවර පරීක්ෂකවරුන්ගේ, සහ පොලිසියේ කටයුතු හරියාකාරව සම්බන්ධීකරනය කිරීම ඉතා වැදගත්ය.

(iv) ගැඹුරු මුහුද ධීවර කර්මාන්තයේ නිරත යාත්‍රා සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයන් සම්බන්ධව සොයා බැලීම සඳහා ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් පත් කරන ලද කමිටුවේ නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම වෙත දැඩි අවධානයක් යොමුවිය යුතුය. කෙසේවුවද, ආදායම් බෙදා ගැනීමේ ක්‍රම (catch-sharing methods) සම්බන්ධ තීරණ ගැනීම, මසුන් නෙලා ගැනීම් කටයුතු වලදී නිෂ්පාදන සාධක සඳහා ලැබීම් (returns to factors of production) සම්බන්ධව කරන ලද හරියාකාර ඇගයීමකින්

පසුව කල යුතුය (මෙය නාරා : NARA ආයතනයේ මෙහෙයකි). බහුදින යාත්‍රා සැලසුම් සඳහා ප්‍රමිතීන්ද හඳුන්වාදිය යුතුය.

(v) විදේශීය රටවල් විසින් අප ධීවර සේවකයන් අත්අඩංගුවට ගැනීම සම්බන්ධයෙන් (විදේශීය මුහුදු වල නීති විරෝධි ලෙස මසුන් ඇල්ලීම) එම රටවල අදාල බලධාරීන් සමග සාකච්ඡා කිරීම, සමීක්ෂණ, පාලන සහ සෝදිසි මෙහෙයුම් අංශයට බාරදිය යුතුය. අත් අඩංගුවට ගත් ධීවර සේවකයින් සම්බන්ධ තොරතුරු හැකි ඉක්මනින් එම ධීවර සේවකයින්ගේ පවුල් වලට දන්වා සිටිය යුතුයි මෙවැනි ප්‍රශ්න වලදී අතරමැදියකුගේ මෙහෙය ඉටු කිරීමට සමීක්ෂණ, පාලන සහ සෝදිසි මෙහෙයුම් අංශයට හැකියාව තිබේ.

(vi) යාන්ත්‍රික යාත්‍රා විසින් මුහුදු ජලයට එන්ජින් තෙල් මුදාහැරීම තහනම් කිරීමේ නීති සම්පාදනය කර ඒවා දැඩි ලෙස ක්‍රියාත්මක කරවමින් තවදුරටත් වෙරලාසන්න ප්‍රදේශ වල සත්ත්ව සහ ශාක ප්‍රජාවන්ට වන හානිය වලක්වා ගත යුතුය.

(vii) වෙරළාසන්න ප්‍රදේශ වල ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා අවසර ලබා දීමට ප්‍රථම වෙරල සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අදාල ප්‍රදේශයේ ධීවර සේවක සංවිධාන සමග සාකච්ඡා කර එවැනි ඉදිකිරීම් වලින් ධීවර කටයුතු සඳහා ඇතිකරන බලපෑම සොයා බැලිය යුතුය. මෙවැනි ඉදිකිරීම් කටයුතු වලින් ධීවර කටයුතු වලට අහිතකර බලපෑම් ඇතිවීම ඒ සඳහා සුදුසු පිලියම් ලබා දෙමින් ධීවර සේවකයින් සඳහා සහන සැලසිය යුතුය.

***<u>ජාතික ජලජ සම්පත් පර්යේෂණ සහ සංවර්ධන ආයතනය (NARA) හි අවධානය සඳහා</u>*** :

(viii) වෙරළාසන්න, අක්වෙරළ සහ ගැඹුරු මුහුද යන උප අංශයන්හි සම්පත් වල තත්වය සහ ඒවා නෙලාගැනීමේ අනුපාතිකයන් සම්බන්ධව ඇගයීම් කටයුතු සිදු කිරීමට පිටවර ගත යුතුය. මෙවැනි අධ්‍යයන තුලින් ලබා ගන්නා තොරතුරු, වඩා ඵලදායී ණය සහ සහනාධාර කම සකස් කිරීමට ධීවර සහ ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශයට උපකාරී වන අතර, ඒ මගින් ධීවර පරිශ්‍රමය (fishing effort) අධිභාවිත සම්පත් ප්‍රදේශ වල සිට (from over-exploited resources) මන්ද-භාවිත සම්පත් කරා (to under-exploited resources) විතැන් කල හැකිය.

(ix) ගැඹුරු මුහුද ධීවර උප අංශය තුල ආදායම් බෙදීමේ ක්‍රම සම්බන්ධයෙන් තීරණ ගැනීම සඳහා මේ අංශයේ ධීවර කටයුතු වල ලාභාදායීතාව සහ නිෂ්පාදන සාධක සඳහා වූ ලැබීම් ගණනය කල යුතුය.

(x) හක් බෙල්ලන්, පොකිරිස්සන් සහ සුරතල් මසුන් අල්ලා ගැනීම සඳහා භාවිතා කරන ස්කූබා කිමිදුම් තාක්ෂණය (scuba-diving techniques) විසින් ගල්පර මත සහ ඒවායේ විවර තුල ජීවත් වන ජීවීන් වෙත ඇතිකරන අහිතකර බලපෑම්ද, උක්ත සම්පත් විවිධ තීව්‍රතා වලින් නෙලා ගැනීමේ දී එම ගහනයන් වෙත ඇති කරන බලපෑම්ද, අධ්‍යයනය කිරීම සඳහා පර්යේෂණ කටයුතු ආරම්භ කල යුතුය.

*<u>දේශීය ධීවර සේවක සංවිධාන වල අවධානය සඳහා</u>*

(xi) නව ජීවන රටාව තුල වූ අභියෝග වලට මුහුණ දීමට ධීවර කාන්තාව යොමු කිරීම කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමුවිය යුතුය. ඵලදායී මූල්‍ය කලමනාකරණය, දරුවන් හදා වඩා ගැනීම, ගෙවතු වගාව, කෘෂිකර්මය, මත්ස්‍ය වගාව, ආදී කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය නිපුණත්වය ඔවුනට ලබා දීම, අවබෝධය සහ පුහුණු වැඩ පිළිවෙලවල් තුලින් සිදුකල හැකිය. ධීවර කාන්තාවන් අතර ඉතිරි කිරීමේ සමාජ ජනප්‍රිය කරවීමෙන් ඔවුන්ගේ පවුල්වල මූල්‍යමය ආරක්ෂාව තර කල හැකිය. දරුවන් සඳහා පෙරපාසැල් ඇති කිරීම කෙරෙහිද ධීවර සේවක සංවිධාන වල අවධානය යොමු විය යුතුය.

(xii) සියළු ධීවර සේවක වෘත්තීය සමිති එකම ජාතික සංවිධානයක් යටතේ ඒකාරාශී කරවමින් එම වෘත්තීය සමිති වලට ශක්තිය ලබාදීම සඳහා හැකි ඉක්මනින් අවශ්‍ය සියළු පියවර ගත යුතුය.

(xiii) සියළු රාජ්‍ය නොවන ධීවර සේවක සංවිධාන සඳහා ඔවුන්ට අදහස් හුවමාරු කල හැකි පොදු වේදිකාවක් සකස් විය යුතුය. මෙවැනි හමුවක් ජාතික වශයෙන් පුළුල් ආයතන ජාලයක් ඇතිවීම සඳහාද හේතු වන අතර එක් එක් තනි සංවිධාන වල ශක්තියද වර්ධනය කිරීමට හේතු වේ. මෙවැනි හමුවක් සඳහා මූලික දිරිදීමක් ලෙස සියළු රාජ්‍ය නොවන ධීවර සංවිධාන සම්බන්ධ කර ගනිමින් වැඩ මුළුවක් සංවිධානය කිරීම මෙම අධ්‍යයනය නිර්දේශ කරයි.

*ජ්‍යාතන්තර ධීවර සේවක සංවිධාන වල අවධානය සඳහා*

(xiv) නවීන තාක්ෂණය භාවිතයෙන් ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට අපොහොසත් වූ ධීවර සේවකයිනට තාක්ෂණික-මාරුව (technology transfer) මගින් ආධාර කල යුතුය. මේ සඳහා වෙනත් රටවල භාවිතා කරන එතරම් ප්‍රාග්ධන සූක්ෂ්ම නොවන එහෙත් කාර්යක්ෂම තාක්ෂණික ක්‍රම අප රටේ ධීවර සේවකයිනට, විශේෂයෙන් වෙරළාසන්න ධීවරයට, හඳුන්වා දිය හැකිය.

(xv) ධීවර සේවකයන්ගේ ජාත්‍යන්තර සංවිධාන ජාලයක් භාවිතා කරමින් පුහුණුවීමේ පහසුකම්, අදහස් හුවමාරු කර ගැනීමේ පහසුකම් ආදිය ධීවර සේවකයිනට ලබා දිය හැකිය.

(xvi) සියළු රාජ්‍ය නොවන ධීවර සංවිධාන එකම වේදිකාවක එක්රැස් කර වීම අරමුණු කරමින් වැඩමුළු කීපයක් සංවිධානය කිරීම සඳහා මූල්‍යමය ප්‍රතිපාදන ලබා දීම වැදගත් වේ. මෙවැනි හමුවීම් ඔවුන් අතර ඵලදායී සාකච්ඡා ඇතිවීමට සහ ජාතික මට්ටමේ සංවිධාන ජාලයන් බිහිකිරීමේ ලා ඉතා වැදගත් වේ. තවද, මේ තුලින් සිය කාර්යයන් වඩා හොඳින් සංවිධානය කර ගනිමින්ද, මුදල්, කාලය, සහ සම්පත්, අනවශ්‍ය ලෙස නාස්ති කිරීමෙන් වැලකී කටයුතු කිරීම තුලින් තම සම්පත් වඩා ඵලදායි ලෙස භාවිතා කිරීමට මෙම සංවිධාන වලට හැකි වනු ඇත. තවද, දේශීය ධීවර සේවක සංවිධාන එවන් ජාත්‍යන්තර සංවිධාන සමග සම්බන්ධ කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර

## ඇමුණුම 1

වර්ෂ 2000 අප්‍රේල් මස 01 වන දින මාතරදී ද 2000 අප්‍රේල් මස 09 වන දින හලාවතදී ද පැවැත් වූ වැඩමුළු දෙකට සහභාගී වූවන් නියෝජනය කල රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන සහ ධීවර සමුපාකාර සමිති.

1. සීමාසහිත දෙහිගහලන්ද ධීවර සමුපාකාර සමිතිය,
   ගජ්බා මාවත,
   දෙහිගහලන්ද,
   හම්බන්තොට.

2. මානව සම්පත් සහ පරිසර සුරැකුම් සංවිධානය,
   මාගම,
   කිරින්ද.

3. දකුණේ ධීවර සංවිධානය,
   ගාලු පාර,
   දෙගල්ල,
   දොඩන්දූව.

4. මානව සම්පත් සංවර්ධන සංවිධානය,
   සීනිමෝදර,
   තංගල්ල.

5. ධීවර ප්‍රජා සංවර්ධන සහ සම්පත් කලමණාකරන ව්‍යාපෘතිය,
   අංක 08,
   මිහිඳු මාවත□ තංගල්ල.

6. සීමාසහිත සිසිලසගම ධීවර සමුපාකාර සමිතිය,
   144/3, සිසිලසගම,
   හම්බන්තොට.

7. සුළු ධීවර සම්මේලනය,
හලාවත පාර,
පම්බල, කාක්කපල්ලිය / බඳගිරිය, හම්බන්තොට.

8. කාන්තා සංවර්ධන සංවිධානය,
විහාරමහාදේවී ගොඩනැගිල්ල,
මාතර පාර,
හම්බන්තොට.

9. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් ධීවර සමුපාකාර සමිතිය,
තංගල්ල.

10. සීමාසහිත මීගමුව දකුණ ධීවර සමුපාකාර සමිතිය,
වෙන්දේසිපල අසල,
පිටිපන,
මීගමුව.

11. එක්සත් ධීවර සහ ධීවර සේවක සම්මේලනය,
අංක 15, එසී මහින්ද මාවත,
රජමල්වත්ත පාර,
රත්මලාන.

12. සීමාසහිත ගම්පහ දිස්ත්‍රික් බහුදින යාත්‍රා හිමියන්ගේ සමුපාකාර සමිතිය,
අංක 126/1, බාසියාවත්ත,
තලාහේන,
මීගමුව.

13. ජාතික ධීවර වෘත්තීය සමිතිය,
දූව,
මීගමුව.

14. සීමාසහිත ශාන්ත අන්තෝනි ධීවර සමුපාකාර සමිතිය,
තොඩුවාව උතුර,
තොඩුවාව

15. ජනබෝධි කේන්ද්‍රය,
64, හලාවත පාර,
මීගමුව.

16. ජාතික ධීවර සහයෝගීතාවය,
85, කටුවාපිටිය පාර,
මීගමුව.

## ඇමුණුම 2

(i) ධීවර සේවකයන් යනු කවරහුද?

විවිධ ධීවර සේවකයින්:

ඔවුන්ගේ කාර්‍යයන්, ඔවුන්ගේ සංඛ්‍යාව:

ප්‍රදේශ අතර වෙනස්කම් ආදිය.

(ii) ධීවර කර්මාන්තය තුල කාන්තාවන්ගේ ස්ථානය සහ මෙහෙය

ධීවර සේවකයන්ගේ ජීවන මට්ටම් උසස් කිරීම සඳහා කාන්තාවන්ගේ දායකත්වය

වැඩිකළ හැක්කේ කෙසේද?

විවිධ කාන්තා සංවිධාන සහ ඒවායේ කාර්යයන්.

(iii) ධීවර සේවකයනට ඇති විකල්ප වෘත්තිමය අවස්ථා (වර්තමාන තත්වය සහ අනාගතය).

(iv) පරිසරය හා සම්බන්ධ ගැටළු

ධීවර අංශය තුල පරිසර දූෂණය

වෙනත් පරිසර දූෂණ, හානි තත්වයන් ධීවර අංශයට බලපාන අයුරු.

(v) සම්පත් කලමනාකරණය

සම්ප්‍රදායික, ආයතනික හෝ වෙනත් නීතිමය පාලන ක්‍රම තිබේද?

එවැනි පාලන ක්‍රම සඳහා යෝජනා ඉදිරිපත් කරන්නේද?

සම්පත්වල තිරසාර බව තහවුරු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඇති තර්ජන කවරේද?

(vi) සංක්‍රමණය

ධීවර සේවකයන් කොතරම් දුරකට සංක්‍රමණය වේද?

ප්‍රදේශ අතර:

සම්පත් අතර:

තාක්ෂණික කොටස් අතර:

වෘත්තීන් අතර:

සංක්‍රමණය මසුන්ගේ චලනය හා සම්බන්ධද?

සංක්‍රමණික හා නේවාසික ධීවරයින් අතර ඇති ආරවුල්.

(vii) ධීවර සේවකයන්ගේ සේවා තත්වයන් (යාන්ත්‍රික හා යාන්ත්‍රික නොවන කටයුතු තුල)

සේවා කාලය:

රැකියාවේ ස්ථිර බව:

ආරක්ෂාව:

සෞඛ්‍යය:

රක්ෂණය සහ වෙනත්:

(viii) ධීවර සේවකයන්ගේ සංවිධාන හා එම සංවිධාන වල සාමාජිකත්වය.

එම සංවිධාන ඉටුකරන කාර්‍යභාරය සහ දැනට ඒ තුලින් ධීවර සේවකයා ලබාගත් ප්‍රධාන ප්‍රතිලාභ.

එම සංවිධාන වල ශක්තිය වැඩිකිරීම සඳහා කළ හැකිදේ.

ධීවර සේවකයන්ගේ සංවිධානයක් ලෙස සමුපකාරය ශක්තිමත් කළ හැක්කේ කෙසේද?

(ix) ධීවර අංශය තුල ඇති ආරවුල්

ධීවර සේවකයින් - රජය සමග :

විවිධ ධීවර සම්පත් භාවිතා කරන්නන් අතර:

සාගර සම්පත් භාවිතා කරන වෙනත් පුද්ගලයින් සහ ධීවර සේවකයින් අතර:

සාගර නොවන වෙනත් සම්පත් භාවිතා කරන පුද්ගලයින් හා ධීවර සේවකයින් අතර.

## ඇමුණුම 3

ධීවර යාත්‍රා වල සේවය කරන සේවක පිරිස් වල සේවා නියුක්ත තත්වයන් වැඩි දියුණු කරනු පිණිස ඒ තත්වයන් සොයාබැලීම සඳහා 1999 වසරේ මාර්තු මාසයේදී ධීවර හා ජලජ සම්පත් අමාත්‍යාංශය විසින් කාරක සභාවක් පත් කරන ලදී. බහුදින යාත්‍රා වල සේවයේ නියුතු ධීවර සේවක පිරිස් වල සේවා නියුක්ත තත්වයන් සමීක්ෂණයට ලක්කරමින් එක්සත් ධීවර සහ ධීවර සේවකයන්ගේ සම්මේලනය විසින් සිය නිර්දේශ උක්ත කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙම කාරක සභාව විසින් ඉන් අනතුරුව පහත සඳහන් පියවර ගැනීම සුදුසු යැයි නිර්දේශ කර ඇත.

i. ශ්‍රී ලාංකික නීතියට අනුව බහුදින යාත්‍රා හිමියා සහ යාත්‍රාවේ සේවය කරන එක් එක් ධීවර සේවකයා අතර සේවා ගිවිසුමක් ඇති කිරීම.

ii. බහුදින යාත්‍රාවල සේවය කරන ධීවර සේවක පිරිස් සඳහා වැටුප් මංඩලයක් පිහිටුවීම.

iii. සෑම බහුදින යාත්‍රාවකම ධීවර ගමන් සම්බන්ධයෙන් වාර්තා තබන ලොග් පොතක් පවත්වා ගෙන යාම නීතිගත කිරීම.

iv. නියමුවන් සහතික කිරීමේ ක්‍රමයක් හඳුන්වා දීම.

v. සිය පෞද්ගලික ආරක්ෂාව සහ සෞඛ්‍යය සම්බන්ධයෙන් රක්ෂණ ආවරණයක් නැතිව ගැඹුරු මුහුදේ ධීවර කටයුතු වල නිරතවීම නීතිවිරෝධි කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීති රෙගුලාසි හඳුන්වාදීම.

vi. දැනට පවතින වන්දි කෙටුම්පත්ල ධීවර සේවකයන්ද ආවරණය කෙරෙනසේ වෙනස් කිරීම.

vii. දිගින් අඩි 32 ට සමාන හෝ ඊට වැඩි (මීටර් 96.8) සහ ඇතුලත සවිකරන ලද එන්ජිමෙන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන යාත්‍රාවල SSB රේඩියෝවක් සහ දිගින් අඩි 34 ට වැඩි (මීටර් 10.28) සහ ඇතුලත සවිකරන එන්ජිමෙන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන සියළු යාත්‍රා සඳහා SSB රේඩියෝවක් සහ සැටලයිට් නැවිගේටර් උපකරණ සවිකර තිබීම නීතිමය අවශ්‍යතාවයක් කිරීම.

viii. දිගින් අඩි 28 ට සමාන හෝ වැඩි සහ (මීටර් 8.47) ඇතුලත සවිකරන ලද එන්ජිමෙන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන සියළු යාත්‍රා තුල සෑම ධීවර සේවකයෙක් සඳහාම ආරක්ෂක ඇඳුම් කට්ටල තිබීම සහ ආපදා ගිනිසිළු තිබීම සහතික කිරීම.

ix. දිගින් අඩි 32 ට සමාන හෝ වැඩි (මීටර් 9.68) සහ ඇතුලත සවිකරන ලද එන්ජිමෙන් ක්‍රියාත්මක කෙරෙන සියළු යාත්‍රා තුල ප්‍රථමාධාර කට්ටලයක් තිබිය යුතු බවට නීති පැනවීම.

x. ප්‍රථමාධාර සඳහා සහතික කිරීමේ ක්‍රමයක් හඳුන්වාදීම (ඉන්පසු මුහුදු ගමන් වල යෙදෙන බහුදින යාත්‍රා වල සේවකයන්ගෙන් කෙනෙකුට මෙම සහතිකය තිබීම නීතිමය අවශ්‍යතාවයක් වනු ඇත).

xi. බහුදින යාත්‍රාවක් මුහුදු සඳහා සුදුසු බවට කෙරෙන්නාවූ සහතිකයක නීතිමය අවශ්‍යතාවය තහවුරු කිරීම (මෙම සහතිකය පිළිගත් අධිකාරයකින් නිකුත් කල යුතු අතර එහි වලංගුතාවය වර්ෂයක් සඳහා විය යුතුය).

xii. අළුතින් ඉදිකරන ලද බහුදින යාත්‍රා විකිනීමේදී මුහුදු ගමන් සඳහා සුදුසු බව ප්‍රකාශ කරන සහතිකයක් සමග ඒවා අලෙවි කිරීම් මුහුදු ගමන් සඳහා සුදුසු බවට ඉදිරිපත් කෙරෙන සහතිකයේ එම නිෂ්පාදන සමාගම විසින් එම සහතිකයට වගකියන්නා වූ කාලසීමාවද සඳහන් කල යුතුය.

xiii. සියළු අළුත් සහ අළුත්වැඩියා කොට සකස් කරන ලද එන්ජින් සඳහා ඒවායේ ක්‍රියාකාරිත්වය අවම වශයෙන් වර්ෂයක් සඳහා කෙරෙන්නාවූ සහතිකයක් සමග අලෙවිකිරීම තහවුරු කිරීම.

ආචාර්ය ඔස්කා අමරසිංහ රුහුණ විශ්ව විද්‍යාලයේ කෘෂි ආර්ථික විද්‍යාව පිළිබඳ ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය වරයෙකි. ඔහු දැනට ශ්‍රී ලංකා ජලජීවී සංවර්ධන අධිකාරයේ අධ්‍යක්ෂ වරයෙකු ලෙසට ද කටයුතු කරයි. 1980 දශකයේ මැද භාගයේ සිටම ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු වෙරළබඩ ධීවර ගම්මාන පාදක කර ගනිමින් ධීවර අංශයේ සහ ධීවර සේවකයන්ගේ සමාජ ආර්ථික ගැටළු පිළිබඳ විශ්ලේෂණයන් හි නියැළුනු ඔහු මේ දක්වා ලබාගත් දැනුම් සම්භාරයෙන් බිඳක් කැටිකර ගොඩනැගූ කෘතියක් ලෙස මෙය හැඳින්විය හැකිය. ධීවර සේවක පිරිස් අතර වූ සමාජීය සම්බන්ධතා සහ ධීවර සම්පත් කළමනාකරණය සම්බන්ධව වැදගත් තොරතුරු රාශියක් අඩංගු මෙම කෘතිය ධීවර සේවක සංවිධාන මෙන්ම සැලසුම් සහ ප්‍රතිපත්ති සකස්කරන්නන් සඳහා විශේෂයෙන් සකස් කරන ලද්දකි.

ISBN 955-99552-0-X

මිල: රු. 200/=