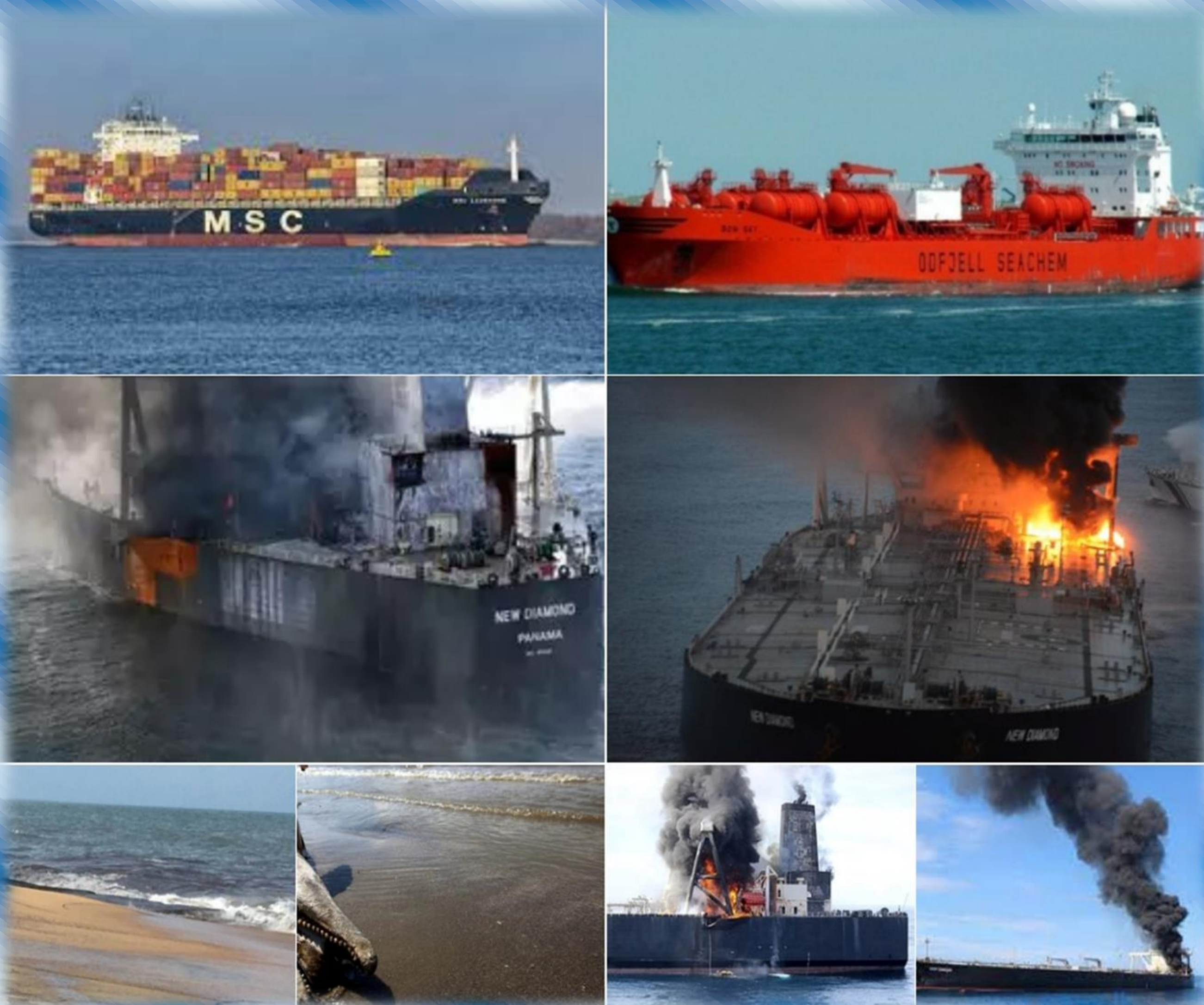
නැව් මගින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ක්‍රියාත්මක මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රගතිය



වාර්තා අංකය: PER/B/2020/06

ජාතික විගණන කාර්යාලය

පරිසර විගණන අංශය

පටුන

පිටු අංකය

1. විධායක සාරාංශය..........1
2. වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය..........3
   2.1 පසුබිම..........3
   2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරී බලය..........22
   2.3 විගණන අරමුණ..........22
   2.4 විගණනය සඳහා ප්‍රවේශය..........22
   2.5 විගණන විෂය පථය..........23
   2.6 විගණන ක්‍රමවේදයන්..........23
   2.7 විගණන නිර්ණායක 24
3. නිරීක්ෂණ..........25
   3.1 මාර්පෝල් සම්මුතියේ ක්‍රියාකාරිත්වය..........25
   3.2 නෛතික පිළිගැනීම..........44
   3.3 ආයතනික කාර්යභාරය හා සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වන සූදානම..........48
   3.4 කොළඹ වරාය සංවර්ධනය වීම තුල විය යුතු සූදානම..........69
4. නිර්දේශ..........70
5. දෙමළ පරිවර්තනය..........73
6. ඉංග්‍රීසි පරිවර්තනය..........149

1. විධායක සාරාංශය

මිනිසාගේ පැවැත්ම උදෙසා ඉවහල් වන්නා වූද ජෛව සම්පත් අතින් අනූන වන්නා වූද සම්පතක් ලෙස සාගරය වැදගත්කමක් උසුලයි. ලොව පුරා දේශගුණික ක්‍රියාකාරකම් පාලනය සඳහා ද ජල චක්‍රයේ ප්‍රමුඛතම අංශය වන්නා වූ සාගරය දූෂණයෙන් තොර කලාපයක් ලෙස පවත්වා ගැනීමට දායක වීම සැම පුරවැසියකුගේම යුතුකමයි. එක්සත් ජාතීන්ගේ සාගර නීති ප්‍රඥප්තියට අනුව රටක සාගර කලාපය තීරණය වන අතර ශ්‍රී ලංකාව සම්බන්ධයෙන් 1976 අංක 22 දරන සමුද්‍රීය කලාපය පිළිබඳ පනත මඟින් සාගර කලාපය නිර්වචනය කර ඇත. තවද මෙම පනතට අනුව වෙරළ කලාපයේ පාදක රේඛාවේ සිට නාවික සැතපුම් 200 දක්වා වූ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය නැතහොත් දූෂණය වැළැක්වීමේ කලාපය ආරක්ෂා කිරීමේ වගකීම ශ්‍රී ලංකාව සතු වේ. සාගර දූෂණය ඇතිවිය හැකි එක් ප්‍රධාන හේතුවක් ලෙස නැව් මඟින් සිදු වන්නා වූ දූෂණය හැඳින්විය හැක. මෙම පාරිසරික ගැටළුව කළමනාකරණය කිරීමේ පියවරක් ලෙස ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සිදු කර තිබූ එක් පියවරක් වශයෙන් නෞකා මඟින් සිදු වන සාගර දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා වන අන්තර්ජාතික සම්මුතිය හැඳින්විය හැක. මෙම සම්මුතිය 1973 වර්ෂයේදී ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානයේ පිළිගැනීමට පාත්‍ර වී ඇති අතර 1978 වර්ෂයේදී නවීකරණය කර තිබේ. MARPOL 1973/1978 නමින් හැඳින්වෙන මෙම සම්මුතිය මඟින් නෞකා හදිසි අනතුරකදී ඇති වන දූෂණයන් හා සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී සිදු වන දූෂණයන් වැළැක්වීම හා අවම කිරීම අරමුණු කරගෙන ඇති අතර ඒ සඳහා අවශ්‍ය රෙගුලාසීන් ඇතුළත් තාක්ෂණික ඇමුණුම් 06 ක් ඉදිරිපත් කර ඇත. අතීතයේ පටන් නාවික ගමනාගමනය සම්බන්ධයෙන් සේද මාවත ලෙස ශ්‍රී ලංකා මුහුදු තීරයේ විශාල වශයෙන් නාවික ගමනාගමනය වර්ධනය වීමත් සමඟ නෞකා මඟින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය තීව්‍ර වීමේ අවධානමක් පැවති බැවින් හා එම අවධානම අනාගතයේදී තවදුරටත් වර්ධනය විය හැකි බැවින්, ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍රීය කලාප තුල නැව් මගින් සිදුවන දූෂණය අවම කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක මාර්පෝල් සම්මුතිය සහ එම සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වගකිව යුතු ආයතන වල නෛතිකමය රාමුව, ක්‍රියාකාරිත්වය හා කාර්යක්ෂමතාවය ඇගයීම මෙම විගණනයේ අරමුණ විය.

විගණනය සඳහා ප්‍රවේශය ලබා ගැනීමේදී, මාර්පෝල් සම්මුතිය පිළිබඳ මූලික අධ්‍යනය, මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය දේශීය නීති රෙගුලාසි නිසියාකාරව සකස් කිරීමේ අවශ්‍යතා සලකා බැලීම, මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පවතින තාක්ෂණික ගැටළු හඳුනා ගැනීම, උක්ත සම්මුතිය සඳහා අවසාන වශයෙන් වගකිව යුතු ආයතනය හඳුනාගැනීම, අනාගතයේදී ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර ප්‍රමුඛ නාවික කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස කටයුතු කිරීමට සූදානම් බැවින් මෙම ගැටළුව මගින් අනාගතයේදී ඇති විය හැකි තත්ත්වයන් සඳහා පූර්ව සූදානම අධ්‍යයනය සහ වෙරළබඩ රාජ්‍යයේ වගකීම ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල ප්‍රධාන ආයතනය වූ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියේ කාර්යභාරය ඇගයීම යන කරුණු සලකා බලන ලදී.

1997 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාව ද මෙම සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවකු ලෙස අත්සන් තබා ඇමුණුම් I සිට V දක්වා බලාත්මක කර තිබුණි. 2016 වර්ෂයේ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයක් මගින් ඇමුණුම් අංක VI සඳහා ප්‍රවේශ වීමට තීරණය කර තිබුණද එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග විගණිත දිනය වූ 2020 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 31 වන විටත් ගෙන නොතිබුණි.

මෙම සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එහි ප්‍රතිපාදන දේශීය නීතියට ඇතුළත් කරමින් කටයුතු කළ යුතු වුවද සමුද්‍රීය පරිසරය ආරක්ෂා කිරීමේ අරමුණින් සම්මත කරගෙන තිබූ 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනත මගින් මාර්පෝල් සම්මුතිය සම්පූර්ණයෙන්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය නීති ප්‍රතිපාදන පනතට එක් කර නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය. තවද භෞතික හා මානව සම්පත් වල ඌනතාවයද නාවික මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී අන්තර්ජාතික වශයෙන් බලපාන අනෙකුත් සම්මුතීන් සඳහා පාර්ශවකරුවකු වීමත් අදාල සම්මුතීන් දේශීය නීතියට අනුගත කිරීමත් ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

එසේ වුවද, වර්තමානයේ පවතින පනත් වල ප්‍රතිපාදන මගින් සම්මුතියේ තාක්ෂණික ඇමුණුම් වල සඳහන් රෙගුලාසීන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට වෙළඳ හා නාවික ලේකම් කාර්යාලය සහ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය කටයුතු කර තිබුණ ද තිරසර සංවර්ධන ඉලක්ක කරා ගමන් කිරීමේදී මෙම සම්මුතියේ නෛතිකමය බලාත්මකභාවය ශක්තිමත් කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය බව නිරීක්ෂණය විය.

භෞතික හා මානව සම්පත් ශක්තිමත් කිරීම මගින් ආයතනික සංවර්ධන කටයුතු පුළුල් කිරීම හා සමුද්‍රීය පරිසරයේ නාවික මෙහෙයුම් කටයුතු හා ඇතිවිය හැකි අවිනිශ්චිත තත්ත්වයන් සම්බන්ධයෙන් විමසිලිමත් වෙමින් හදිසි අවස්ථා වලදී පැය 24/7 සේවා සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ ක්‍රමවේදයක් ස්ථාපිත කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන්ට අනුකූලව දේශීය පනත් යාවත්කාලීන කිරීම හා නෞකා මෙහෙයුම් කටයුතු සංවර්ධනය, පාරිසරික තත්ත්වයන් ආරක්ෂාව හා සංරක්ෂණය සඳහා ආයතනික ප්‍රති ව්‍යුහගත කිරීමේ අවශ්‍යතාවය කඩිනම් කිරීම මගින් සේද මාවතේ නාවික කේන්ද්‍රස්ථානය ලෙස කටයුතු කිරීමට පවතින අභියෝග ජයගත හැකි බව නිරීක්ෂණය වේ.

2. වාර්තාවේ පසුබිම හා ස්වභාවය

2.1. පසුබිම

ලොව පුරා දේශගුණික තත්ත්වයන් නියාමනය කිරීම සඳහා දායකවන්නා වූ ද මිහිමත වෙසෙන මිලියන ගණනක ජීවීන්ගේ ආහාර අවශ්‍යතා සපුරන හා ශ්වසනය සඳහා ඔක්සිජන් වායුව නිපදවන ප්‍රධාන ප්‍රභවයක් ලෙස සාගරය හැඳින්වේ. විචිත්‍රවත් ජීවීන් රැසකගේ නිවහන වශයෙන් ක්‍රියාකරන මහ සයුර මිනිසාගේ සෞඛ්‍යමත් පැවැත්ම උදෙසා අවැසි බොහොමයක් ඔසුද සපයනු ලබයි. එපමණක් නොව ජීවයේ පැවැත්මට අත්‍යාවශ්‍ය ජල චක්‍රයේ ප්‍රමුඛතම අංගය ලෙස ක්‍රියාකරන මහා සාගරය මිනිසාට ආර්ථික වශයෙන් වැදගත් ඛණිජ සම්පත් රැසක් ලබා දෙනු ලැබේ.

පෘථිවිය මතුපිට ජල තලයේ 20% ක් වසා සිටින ලොව තෙවැනි විශාල සාගරය වන ඉන්දියන් සාගරයෙන් ශ්‍රී ලංකාව වට වී ඇත. එක්සත් ජාතීන්ගේ සාගර නීති ප්‍රඥාප්තියට (The United Nation Convention on the law of the sea) අනුව සැලකිය යුතු සාගර ප්‍රදේශයක අයිතිය ශ්‍රී ලංකාවට හිමි වී ඇත. 1982 දෙසැම්බර් මස 19 වන දින ශ්‍රී ලංකාව ඉහත ප්‍රඥාප්තියට අත්සන් තබා ඇති අතර 1997 ජූලි මස 19 වන දින ස්ථිර කර ඇත. අප රටට අයත් සාගර ප්‍රදේශ පහත දැක්වේ.

I. දේශීය සමුද්‍රය (Territorial sea)

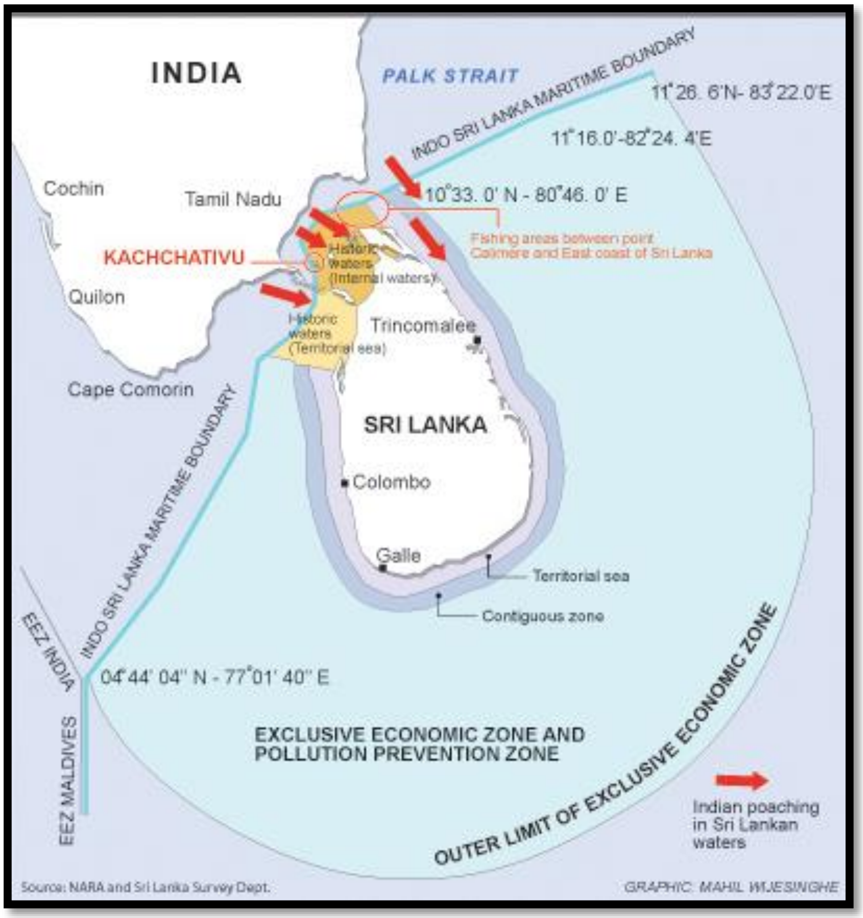
වෙරළ කලාපයේ පාදක රේඛාවේ (Base Line) සිට සාගරය තුළට නාවික සැතපුම් 12 ක් දක්වා කලාපය දේශීය සමුද්‍රය (Territorial sea) ලෙස හඳුන්වනු ලැබේ. එම කලාපය තුල අහස, ජල තලය හා මුහුදු පත්ලේ සම්පූර්ණ අයිතිය අප රට සතු වේ. එහි ප්‍රමාණය ආසන්න වශයෙන් වර්ග කිලෝමීටර් 21,700 කි.

II. පත්‍යාසන්‍ය කලාපය (Contiguous zone)

දේශීය සමුද්‍ර කලාප සීමාවේ සිට නාවික සැතපුම් 12 ක් දක්වා වූ කලාපය පත්‍යාසන්‍ය කලාපය (Contiguous zone) ලෙස හඳුන්වයි. මෙම කලාපය තුල ජල තලය හා මුහුදු පත්ලේ අයිතිය පමණක් අප රට සතු වේ. මෙහි විශාලත්වය ආසන්න වශයෙන් වර්ග කිලෝමීටර් 22,600 කි.

III. අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (Exclusive Economic Zone)

පාදක රේඛාවේ සිට නාවික සැතපුම් 200 ක් දක්වා වූ කලාපය අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (Exclusive Economic Zone) ලෙස හඳුන්වනු ලැබේ. එම කලාපය තුල සියළු ජීව සහ අජීව සම්පත් නිරීක්ෂණය කිරීම, පරීක්ෂණ කටයුතු වල නියලීම හා නෙලා ගැනීමේ සම්පූර්ණ අයිතිය අප රට සතු වේ. මෙම ප්‍රදේශයේ විශාලත්වය අප රට මෙන් 8 ගුණයක් පමණ වේ.



රූප සටහන - 01

1976 අංක 22 දරන සමුද්‍රීය කලාප පිළිබඳ නීතිය (Maritime Zone Law) යටතේ අපගේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (Exclusive Economic Zone) දූෂණය වැලැක්වීමේ කලාපය ලෙසද නම් කර ඇත. ඒ නිසා මෙම කලාපයේ දූෂණය වැලැක්වීමේ සම්පූර්ණ වගකීම අප රට සතු වේ.

2.1.1. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (International Maritime Organization)

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය යනු නාවික කටයුතු වල ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාවය හා නැව් මඟින් සිදු වන සමුද්‍ර දූෂණය හා වායුගෝලීය දූෂණය වැලැක්වීම පිළිබඳ වගකීම සහිත එක්සත් ජාතීන්ගේ විශේෂිත ආයතනයක් වේ. 1958 වර්ෂයේදී ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධාන සම්මුතිය බලාත්මක වූ අතර 1959 වර්ෂයේදී එම සංවිධානය රැස්විය. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය වර්තමානය වන විට සාමාජික රාජ්‍යන් 174 කින් යුක්ත වේ.

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය විසින් නාවික කටයුතු ඉතා සුමට ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ප්‍රධාන උපක්‍රම 05 ක් භාවිතයට යොදා ගැනේ.

එනම්,

- සම්මුති (Convention)
- ප්‍රෝටෝකෝල (Protocol)
- සංශෝධන (Ammendments)
- නිර්දේශ, සංකේත සහ මාර්ගෝපදේශ (reccommendations , codes and guidelines)
- යෝජනා හා තීරණ (Resolutions)

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය ඉහත ප්‍රධාන උපක්‍රම ප්‍රධාන කාණ්ඩ 03 ක් යටතේ වර්ගීකරණය කෙරේ. එනම් නාවික ආරක්ෂාව, සමුද්‍රීය දූෂණය වැලැක්වීම හා සමුද්‍රීය දූෂණයකදී සිදුවන අලාභය හා වන්දි අය කර ගැනීම වේ.

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය විසින් එක් එක් සම්මුතීන් වල වැදගත්කම අනුවඑම සම්මුතීන් පහත කාණ්ඩ යටතේ වර්ග කර දක්වා ඇත.

(අ) ප්‍රධාන සම්මුති (Key Convention)

i. SOLAS – Safety of Life at Sea (SOLAS - 1974)
ii. MARPOL – Prevention of Pollution from Ship (73/78)
iii. STCW – Standards of Training Certification and Watch keeping for seafarers (1995 - 2010)

(ආ) සමුද්‍රීය ආරක්ෂාව සඳහා බලපැවැත්වෙන සම්මුති

i. COLREG – Convention on International Regulations for preventing collisions at Sea (1972)
ii. FAL - Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – (1965)
iii. SAR – International Convention on Maritime Search and Rescue (1979)
iv. CSC – International Convention for Safe Containers (1972)
v. IMSO – Convention on the International Maritime Satellite Organization

(ඇ) සමුද්‍රීය දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ සම්මුති

i. OPRC – International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (1990)
ii. PPRC – HNS protocol

    Protocol on Preparedness Response and Cooperation to pollution incidents by Hazardous and Noxious Substances (2000)
iii. AFS – International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (2001)

(ඈ) වන්දි හා ගාස්තු අය කර ගැනීම සඳහා සම්මුති

i. CLC – International Convention on Civil Liability for oil pollution Damage (1969)
ii. HNS – International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996) (2010 protocol)
iii. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007)
iv. International Convention on Civil Liability for Bunner Oil Pollution Damage (2001)
v. 1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (fund - 1992)

(ඉ) අනෙකුත් සම්මුතීන්

i. International Convention on Tonnage Measurement of ships – (TONNAGE) 1969
ii. International Convention on Salvage (SALVAGE - 1989)

2.1.2. ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් වලට අනුගත වීම

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජ ව්‍යවස්ථාවේ 27(14) ව්‍යවස්ථාව මඟින් පරිසරය ආරක්ෂා කිරීම, සංරක්ෂණය කිරීම සහ යහපත් ලෙස පවත්වාගෙන යාම අවශ්‍යතාවයක් ලෙස දක්වන අතර 27(15) ව්‍යවස්ථාවන් මඟින් ජගත් සම්මුතීන් හා ගිවිසුම් යනාදිය සඳහා අනුකූලත්වය අනුග්‍රහය දැක්වීමට සපථ කර ඇත. සමුද්‍රය දූෂණයෙන් තොරව රැක ගැනීම සඳහා 1976 සමුද්‍රීය කලාප පනතේ (7) වන වගන්තිය මඟින් පැවරෙන බලතල අනුව 1977 ජනවාරි මස එවකට ජනාධිපතිවරයා විසින් ලාංකික පූර්ණ සමුද්‍රීය කලාපය වන අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (EEZ) දූෂණයෙන් තොර කලාපයක් බවට ප්‍රකාශයට පත් කර තිබුණි.

2.1.3. ධජ රාජ්‍ය, වරාය රාජ්‍ය හා වෙරළබඩ රාජ්‍ය හැඳින්වීම

i. ධජ රාජ්‍ය පාලනය - Flag state Control

වෙළඳ නෞකාවක ධජය මඟින් යාත්‍රාව ලියාපදිංචි කර ඇති හෝ බලපත්‍ර ලබා ගැනීම් වලට අදාල තොරතුරු නිරූපණය වන අතර එය යාත්‍රාවේ ජාතිකත්වය ලෙස සැලකේ.

ධජ රාජ්‍යන් එක්සත් ජාතීන්ගේ මුහුදු නීතිය පිළිබඳ සම්මුතියට (UNCLOS) අනුකූලව, තම ධජය යටතේ ඇති නැව් අන්තර්ජාතික රෙගුලාසි වලට අනුකූල වන බවට සහතික විය යුතුය. එක්සත් ජාතීන්ගේ ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය(IMO) විසින් සම්මත කරන ලද ඉහත සම්මුතියේ Safety, Navigation හා සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂා කිරීම සඳහා විශේෂ විධි විධාන ඇතුලත් වන අතර MARPOL වැනි ජාත්‍යන්තර පාරිසරික නීති වලට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා ධජ රාජ්‍යන් සඳහා විශේෂ වගකීම් පැවරීම ඇතුලත් වේ. එම විධිවිධාන වලට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපොහොසත් වීමෙන් ධජ රාජ්‍යට තම ධජය යටතේ ඇති නැව් සඳහා ඇති අධිකරණ බලය අහිමි වීමට වුවද හේතු විය හැක.

ii. වරාය රාජ්‍ය පාලනය - port state control

වරාය රාජ්‍ය පාලනය යනු, ජාතික වරායන්හි විදේශීය නැව් පරීක්ෂා කිරීම එනම් නෞකාවේ තත්ත්වය හා එහි උපකරණ ජාත්‍යන්තර රෙගුලාසි වල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලද යන්න සහ ගෙවීම් නීති වලට අනුකූලව නෞකා මෙහෙයවා ක්‍රියාත්මක වන බවට තහවුරු කෙරේ.

වර්තමානය වන විට ලෝකයේ වරාය රාජ්‍ය පාලනය පිළිබඳව කලාපීය ගිවිසුම් 09 ක් අත්සන් කර ඇත.

එනම්,

- පැරිස් අවබෝධතා ගිවිසුම
- ආසියා සහ පැසිපික් (ටෝකියෝ) අවබෝධතා ගිවිසුම
- ලතින් ඇමරිකානු අවබෝධතා ගිවිසුම
- කැරිබියානු අවබෝධතා ගිවිසුම
- බටහිර සහ මධ්‍යම අප්‍රිකා අවබෝධතා ගිවිසුම
- මධ්‍ය ධරණී අවබෝධතා ගිවිසුම
- ඉන්දියන් සාගර අවබෝධතා ගිවිසුම
- රියාද් අවබෝධතා ගිවිසුම යනාදී වශයෙනි.

iii. වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනය - Costal state control

මෙහිදී තම වෙරළබඩ ජීවන සම්පත් ආරක්ෂා කිරීම, සමුද්‍ර දූෂණයෙන් ආරක්ෂා කිරීම සහ වෙරළබඩ ජනගහනය ආරක්ෂා කිරීම වෙරළබඩ රාජ්‍යයේ වගකීම වේ.

එක්සත් ජාතීන්ගේ මුහුදු නීති සම්මුතිය (UNCLOS) හා 56 වන වගන්තිය මගින් වෙරළබඩ රාජ්‍යන්ට ඔවුන්ගේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (EEZ) තුල අධිකරණ බලය ක්‍රියාත්මක වීම පිළිබඳව දක්වා ඇත. වෙරළබඩ රාජ්‍යක භෞමික මුහුදෙන් (Territorial sea) තවදුරටත් පාලනය බලාත්මක කිරීම සිදු කල හැකිය.

2.1.4. ශ්‍රී ලංකාවේ ධජ රාජ්‍ය, වරාය රාජ්‍ය සහ වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනය ක්‍රියාත්මක වන ආකාරය

i. ධජ රාජ්‍ය පාලනය

ධජ රාජ්‍ය යනු වාණිජ නෞකාවක් ලියාපදිංචි කරනු ලබන හෝ අදාල නෞකාව බලපත්‍ර ලබාගනු ලබන රාජ්‍ය වේ. නෞකා ලියාපදිංචි කිරීමෙන් පසු අදාල නෞකා සම්බන්ධයෙන් නෛතිකමය වගකීම සහ නෞකා සමීක්ෂණය, සහතිකකරණය, ආරක්ෂාව හා දූෂණය පාලනය සම්බන්ධ රෙගුලාසි බලාත්මක කිරීම ද ධජ රාජ්‍යයේ වගකීම වේ.

වරාය හා නාවික අමාත්‍යාංශය යටතේ පිහිටුවා ඇති 1971 අංක 52 දරණ වෙළඳ නැව් කටයුතු පනත මගින් වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය ශ්‍රී ලංකාවේ ධජ රාජ්‍ය ලෙස නාවික කටයුතු පරිපාලනය සිදු කෙරේ.

ii. වරාය රාජ්‍ය පාලනය

ජාතික වරායන්හි පවතින විදේශ නෞකා පරීක්ෂා කිරීම මඟින් නෞකාවේ තත්ත්වය, එහි උපකරණ ජාත්‍යන්තර රෙගුලාසි වල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලද යන්න සහ එම නීති රීති වලට අනුකූලව නෞකාව මෙහෙයවා ක්‍රියාත්මක වන බව තහවුරු කිරීම වරාය රාජ්‍ය පාලනය වේ.
ශ්‍රී ලංකාවේ මූලිකව වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය හා ශ්‍රී ලංකා රේගුව මෙම කටයුතු වල නිරතවේ.

වරාය රාජ්‍ය පාලනය සම්බන්ධයෙන් මෙම එකිනෙක ආයතනයේ කාර්යභාරය පහත පරිදි වේ.

(අ) වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය

1971 අංක 52 දරණ වෙළඳ නැව් කටයුතු පනත යටතේ ක්‍රියාත්මක වන වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය මඟින් වරාය රාජ්‍ය පාලනයට අදාල කටයුතු සිදු කරනු ලැබේ. ඉන්දීය සාගර කලාපීය "වරාය රාජ්‍ය පාලනය" පිළිබඳ අවබෝධතා ගිවිසුමට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකාවේ වරායවලට බාල තත්ත්වයේ නැව් පැමිණීම වැළැක්වීම උදෙසා "වරාය රාජ්‍ය පාලන" සමීක්ෂණ පැවැත්වීම ද වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලයේ පරමාර්ථයක් වේ.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය

1979 අංක 59 දරන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරි පනත මඟින් 1979 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පිහිටුවා ඇති අතර 1984 අංක 7 හා 1984 අංක 35 යන පනත් මඟින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරි පනත සංශෝධනය කර තිබේ. සේද මාවතේ සමුද්‍රීය සේවා සැපයුම් විශිෂ්ඨයා බවට පත්වීම මෙම අධිකාරියේ දැක්ම වන අතර තිරසාර පරිසරයක් තුල ජාත්‍යන්තර මට්ටමේ සමුද්‍රීය සේවා සැපයීම එහි මෙහෙවර වේ.
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරි පනතේ 6(1) වගන්තයෙන් එහි අරමුණු හා කාර්යයන් දක්වා තිබේ. එහිදී නැව් භාණ්ඩ වාහක, නැව්ගත කිරීම් හා ප්‍රති නැව්ගත කිරීම්, ගොඩබෑම් හා ගුදම් ගත කිරීම්, වාප්පු කටයුතු, නෞකා වලට ජලය, විදුලිය, ඉන්ධන සැපයීම, නෞකා තුළට හා ඉන් පිටතට ඛනිජ තෙල්, ඛනිජ තෙල් නිෂ්පාදන හා ලිහිසි තෙල් මෙහෙයුම් කිරීම, බන්කර් සහ ඉන්ධන ගබඩා අතර ඇති කාර්යයන්, නියමු කටයුතු සහ නෞකා බැඳ තැබීමේ කටයුතු, කිමිදුම් සහ නෞකා දිය යටදී අළුත් වැඩියා කිරීම හා එවැනි වෙනත් අනුශාංගික වූ ඕනෑම කාර්යයක් සඳහා කාර්යක්ෂම හා විධිමත් සේවා සැපයීම, සැසඳුම් හා ආරක්ෂක සේවා නිත්‍ය ලෙස සැපයීම, වරාය සීමාව තුළ හා වරාය ප්‍රවේශ මාර්ගයන්හි නැව් ගමනාගමනය විධිමත් කිරීම, යන කාර්යයන් ද ඊට ඇතුළත් වේ.

ශ්‍රී ලංකාව කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය, හම්බන්තොට, ඔලුවිල් හා කන්කසන්තුරේ යන ප්‍රධාන වරායන් 06 කින් යුක්ත වන අතර 2019 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් වෙත පැමිණි නැව් සංඛ්‍යාව 3,320 ක් වේ.

වරාය මෙහෙයුම් කාර්යාලය (වෛද්‍යවරු 07 හා මහජන සෞඛ්‍ය පරීක්ෂකවරු 01 කින් සමන්විත) විසින් සෞඛ්‍ය ප්‍රකාශනය (Health Declaration) ලබා දිය යුතුවේ. අධිකාරිය මඟින් පිළියෙල කර භාවිත කරන මාර්ගෝපදේශ අනුව, මෙහිදී වෛද්‍යවරයා විසින් නැවට පිවිස රෝගීන් සිටිනවාද ආබාධ වලට ලක්වූ මඟීන් අතරමගදී නැවට නංවාගෙන සිටිනවාද ආදී විස්තර ලබා ගනී. නැවක් එක් වරායකින් පිටත් වූ විට එම වරාය විසින් ඊළඟට යන වරායට දැනුම් දීමක් සිදු කරනු ලැබේ. එහිදී නැවේ යම්කිසි ආපදාවක් තිබේ නම් ඒ පිළිබඳ ඊළඟ වරායට දැනුම් දෙනු ලැබේ. මේ සම්බන්ධයෙන් වරායේ ක්‍රියාත්මක අංශය වන්නේ වරාය පාලන අංශය (Ports control unit) යි. මෙම අංශය විසින් නැවේ යම්කිසි දෝෂයක් තිබෙන විට ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන්ට ඇතුළුවීමට ඉඩ ලබා නොදේ. මෙම විමසා බැලීම් වලින් අනතුරුව ගැටළුවක් නැතිනම් වෛද්‍යවරයා විසින් නිදහස් වරාය අවසර පත්‍රය ලබා දෙනු ලැබේ. මේ සම්බන්ධයෙන් 1897 අංක 03 දරන නිරෝධායන හා රෝග වැළැක්වීමේ ආඥා පනත අදාල කර ගත්තද මේ සම්බන්ධයෙන් ජාත්‍යන්තර සෞඛ්‍ය රෙගුලාසි -2005 අනුගමනය කළ යුතු බවට ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධානය විසින් දැනුම් දී තිබේ.

(ඇ) වරාය නෞකාධිපති (Harbour Master)

වරාය නෞකාධිපති යනු විශේෂිත වරායක හෝ වරායක රෙගුලාසි බලාත්මක කිරීම සඳහා වගකිව යුතු නිලධාරියෙකි. වරාය නෞකාධිපති විසින් නෞකා සංචලනයේ ආරක්ෂාව, වරායේ ආරක්ෂාව සහ වරාය පහසුකම් නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කිරීම සිදු කෙරේ.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා රේගුව

වර්ෂ 1806 දී ස්ථාපිත කර ඇති ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ දැක්ම වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ සුරක්ෂිතභාවය සහ සශ්‍රීකත්වය නංවන්නා වූ රේගු පරිපාලන කටයුතු මෙහෙයවන ආසියාවේ විශිෂ්ඨතම ආයතනය බවට පත්වීමයි. 1869 අංක 17 දරන රේගු ආඥා පනත මඟින් රේගු කාර්යභාරය නියාමනය වේ.

වෙළඳ නෞකාවක් ශ්‍රී ලංකාව වෙත පැමිණි විට නැව් බඩු ලේඛනය නෞකා නියෝජිත විසින් ලබා ගනී. වර්තමානයේ මෙය මාර්ගගත ක්‍රමයට සිදු වන අතර නෞකාව විසින් රැගෙන එන භාණ්ඩ පිළිබඳ විස්තර මෙහි ඇතුළත් වේ. ප්‍රථමයෙන් නැවට වෛද්‍යවරයා ගොස් නැව ආරක්ෂිත බවට තහවුරු කළ පසුව රේගු නිලධාරීන් නැවට ඇතුළු වීම සිදු කරනු ලැබේ. නැවේ කපිතාන් විසින් පහත විස්තර ලබා දෙනු ලැබේ.

- ➢ කපිතාන්ගේ නම
- ➢ නැවේ කාර්යමණ්ඩලය
- ➢ නැව අයත් රට
- ➢ නැවේ ලියාපදිංචි විස්තර (ධජ රාජ්‍ය)
- ➢ මත්පැන්, සිගරට්, ආයුධ වැනි ද්‍රව්‍ය පිළිබඳ විස්තර

ඉන්පසු නෞකා නියෝජිත විසින් නැවේ බඩු, නම් කරන ලද ගුදමට බෑම සඳහා අවසර ඉල්ලන අතර එම අවසරය ලබා දේ.

iii. වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනය

වෙරළබඩ රාජ්‍ය යනු මුහුදු වෙරළ තීරයක් සහිත රාජ්‍යන් වන අතර අදාල රාජ්‍යට අයත් සාගර කලාපය තුල ක්‍රියාකාරකම් මෙන්ම ඒවාට වන බලපෑම් සම්බන්ධයෙන් ද එම රාජ්‍යයේ අධිකරණ බලය ක්‍රියාත්මක වේ. යම් රටකට අයත් වෙරළ හා සාගර කලාප සීමාව එම රටේ නෛතික පද්ධතිය මඟින් පාලනය වේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනය සම්බන්ධයෙන් අදාල වන ආයතන හා එහි නෛතික කාර්යභාරය පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි දැක්විය හැකිය.

අදාල ආයතනය	පනතේ විශේෂ වගන්ති
1. සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය	2008 අංක 35 දරණ සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත VI කොටස - ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් හා දූෂණය වැලැක්වීමේ ක්‍රියාමාර්ග VII කොටස - සමුද්‍ර විපත් VIII කොටස - දූෂණය වැලැක්වීම - අපරාධ වගකීම IX කොටස - දූෂණය වැලැක්වීම - සිවිල් වගකීම X කොටස - ඛණිජ තෙල් ඇතුළු ස්වාභාවික සම්පත් කැණීම් වල හෝ වෙනත් අදාල කටයුතු වල නියැලීමේදී සිදුවන දූෂණ වැලැක්වීම. (නාවික සැතපුම් 200 ක් දක්වා ක්‍රියාත්මක වේ)

2. ධීවර හා ජලජ සම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව	1996 අංක 02 දරණ ධීවර හා ජලජ සම්පත් පනතේ IV - මත්ස්‍ය හා අනෙකුත් ජලජ සම්පත් ආරක්ෂා කිරීම, V - සංරක්ෂණය
3. වෙරළ සංරක්ෂණ හා වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව	1981 අංක 57 දරණ වෙරළ සංරක්ෂණ පනත (2011 අංක 49 දරණ සංශෝධන පනත) යටතේ, වෙරළ ඛාදනය මැඩපැවැත්වීම සඳහා ඛාදනය පාලනය කිරීම වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීම, සංවර්ධන කටයුතු යහපත් ප්‍රමිතීන් යටතේ සහතික කිරීම, ජීවන සම්පත් වැඩිදියුණු කිරීම, වෙරළබඩ වැසියන්ගේ හා සම්පත් භාවිතා කරන්නන්ගේ ජීවන තත්ත්වය වර්ධනය කිරීම රටේ සංවර්ධන අවශ්‍යතාවයන් වෙනුවෙන් සහ සංරක්ෂණ අරමුණු වෙනුවෙන් සමතුලිත කිරීම ප්‍රධාන කාර්යයන් වේ.
4. ශ්‍රී ලංකා වෙරළ ආරක්ෂණ බලකාය	2009 අංක 41 දරණ වෙරළ ආරක්ෂක දෙපාර්තමේන්තු පනත යටතේ ස්ථාපිත කර ඇත. වෙරළබඩ ප්‍රදේශ, සමුද්‍රීය කලාප, භෞමික ජලය සහ මහමුහුදේ ආරක්ෂාව සහතික කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීම හා මුහුදේ විපතට පත් යාත්‍රාවන්ට මුහුදේ ජීවිත ආරක්ෂාව සමුද්‍රීය පරිසරයේ ආරක්ෂාව ලබා දීම මෙහි කාර්යභාරයන් වේ.
5. වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව	වනසත්ත්ව හා වෘක්ෂලතා ආරක්ෂණ ආඥා පනත (469 වන අධිකාරිය) හා 2009 අංක 22 දරණ වනසත්ත්ව හා වෘක්ෂලතා ආරක්ෂණ ආඥා පනත (සංශෝධිත) - සමුද්‍රීය ජාතික උද්‍යාන වල සංරක්ෂණ කටයුතු සඳහා දායක වීම.

වගු අංක - 01

2.1.5. සමුද්‍රීය දූෂණය

මිනිසා විසින් ඍජුව හෝ වක්‍රාකාරව සමුද්‍ර පරිසරයට නොයෙක් ද්‍රව්‍ය හෝ ශක්තීන් එකතු කිරීම නිසා ජීවීන්ට හා මානව සෞඛ්‍යයට හානිකර වූද, ධීවර කර්මාන්තය වැනි සාගරය හා සම්බන්ධ ක්‍රියාකාරකම් වලට බාධාකාරී වූද මුහුදු ජලයේ ගුණාත්මක බව හා සාගරයේ සුන්දර බව හීන කරවන්නා වූ ද තත්ත්වය සමුද්‍ර දූෂණය වේ. සමුද්‍රීය දූෂණය සිදුවන එක් එක් මූලාශ්‍ර පිළිබඳ සංක්ෂිප්ත තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

2.1.5.1. රට අභ්‍යන්තර මූලාශ්‍ර හා එහි බලපෑම

i. රට අභ්‍යන්තර මූලාශ්‍ර මඟින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය

රට අභ්‍යන්තර මූලාශ්‍ර මඟින් සමුද්‍ර දූෂණය සිදුවිය හැකි ප්‍රධාන මාර්ග ලෙස අපද්‍රව්‍ය හා අපජලය ඍජුව සයුරට බැහැර කිරීම, රට අභ්‍යන්තර ජල මාර්ග ඔස්සේ අපද්‍රව්‍ය සයුරට එකතු වීම, කෘෂි රසායන මිශ්‍ර ජලය සාගරයට එක් වීම යනාදිය සැලකිය හැකිය.

(අ) සමුද්‍ර දූෂණය සිදු විය හැකි ප්‍රභව හා එමඟින් ඇතිවන දූෂ්‍ය කාරක පහත පරිදි දැක්විය හැක.

ප්‍රභවය	දූෂක
නාගරික අපද්‍රව්‍ය	තෙල්, නයිට්‍රජන් හා පොස්පරස් (N,P) රසායනික ද්‍රව්‍ය, වායූන් (Co_2, Co, So_2)
ගෘහස්ථ අපද්‍රව්‍ය	කාබනික සංයෝග, ලෝහ (Na, CA, Cu) නයිට්‍රජන් හා පොස්පරස් (N, P) වායූන් (Co_2, CH_4)
කාර්මික අපද්‍රව්‍ය	කාබනික ද්‍රව්‍ය, බැර ලෝහ (Cr, Hg, Cd) වායූන් (Co_2, Co, SO_2)
කෘෂි අපද්‍රව්‍ය	කාබනික සංයෝග, බැර ලෝහ (Cr, Hg, Cd) පෝෂක (N, P)

වගු අංක - 02

ii. රට අභ්‍යන්තර මූලාශ්‍ර මඟින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණයේ බලපෑම

පහත ආකාරයේ බලපෑම් ඇති විය හැක.

(අ) ජලයේ දිය වී ඇති ඔක්සිජන් ප්‍රමාණය අඩු වීම

මහ සයුරට ගසා ගෙන එන බොහෝ අපද්‍රව්‍ය දිරාපත් නොවී වසර ගණනක් එහි රැඳී පවතී. ඒවා වියෝජනය සඳහා ඔක්සිජන් භාවිතා කරයි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ජලයේ ඔක්සිජන් ප්‍රමාණය අඩු වේ. මේ නිසා තල් මසුන්, කැස්බෑවන්, මෝරුන්, පෙන්ගුයින් වැනි මුහුදු ජීවීන්ගේ ශ්වසනයට අවැසි ඔක්සිජන් ප්‍රමාණවත් අයුරින් නොලැබේ.

(ආ) මුහුදු ජීවීන්ගේ ප්‍රජනන ක්‍රියාවලියට හානි සිදු වීම

කෘෂිකාර්මික හා කාර්මික අපද්‍රව්‍ය වල ඉතා විෂ සහිත රසායනික ද්‍රව්‍ය පවතී. ඒවා ජීවීන්ට ඉතා හානිදායක වන අතර මෙම විෂ රසායනික ද්‍රව්‍ය මුහුදු ජීවීන්ගේ මේද පටක ස්ථර වල එකතුවීම මගින් ප්‍රජනන පද්ධතියට හානි පමුණුවයි.

(ඇ) ආහාර දාම වලට ඇති කරන බලපෑම

රසායනික අපද්‍රව්‍ය ලෙස සමුදුරට මුදා හරින ඇතැම් අපද්‍රව්‍ය ජලයේ දිය නොවී මුහුදු පතුලට කිඳා බසී. ඉතා කුඩා ජලජ ජීවීන් මේවා ආහාරයට ගන්නා අතර ආහාර දාමය හරහා අනෙකුත් සතුන්ගේ ශරීර වලට ද ගමන් කරයි. මුහුදු ජීවීන්ගේ පටක තුළ එක්රැස් වන ඉතා අහිතකර බැර ලෝහ සහ අනෙකුත් රසායන ද්‍රව්‍ය වැනි දේද මෙලෙස ආහාර දාම මගින් ගමන් කරයි.

(ඈ) මිනිසාගේ සෞඛ්‍ය කෙරෙහි බලපෑම

ඉහත අහිතකර තත්ත්වයන් සහිත මුහුදු ආහාර ලබා ගැනීම මගින් එහි අන්තර්ගත බැර ලෝහ සහ අනෙකුත් රසායනික ද්‍රව්‍ය ශරීරගතව මිනිසාට පිළිකා, ස්නායු පද්ධතිය ආශ්‍රිත රෝග වැනි විවිධ ආබාධ හටගත හැකිය.

2.1.5.2. නෞකා මඟින් සිදු වන දූෂණය

විස්තර පහත පරිදි වේ.

(අ) බැලාස්ට් ජල (Ballast Water) තර්ජනය

සමුද්‍ර දූෂණයෙන් 90% ක් පමණ ගොඩබිම ක්‍රියාවන් තුලින් සිදුවන අතර 10% ක් පමණ නැව් හා මුහුදු ආශ්‍රිත ක්‍රියාවන් නිසා සිදු වේ. අද වන විට ලෝකයේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයෙන් 90% ක් නැව් මගින් සිදු වේ. මේ සමඟ සාගරය මුහුණ දෙන විශාලම තර්ජන අතුරින් එකක් වන බැලාස්ට් ජලය (Ballast Water) මඟින් ආක්‍රමණශීලී ජලජ ජීවීන්, ශාක හා ව්‍යාධිජනකයන් එක් පරිසරයක සිට තවත් පරිසරයකට සංක්‍රමණය වීමේ අවදානම මතු වී ඇත.

බැලාස්ට් ජලය (Ballast Water) යනු නැවක සමතුලිතතාවය පාලනය සඳහා යොදා ගන්නා ජලයයි. වරායන්හි නැව් භාණ්ඩ පැටවීමේදී හා බෑමේදී ඊට සමානුපාතිකව බැලාස්ට් ජලය (Ballast Water) ඉවත් කිරීම හා පිරවීම සිදු කරයි. මේ නිසා පැටවීම් වරාය ආශ්‍රිත සමුද්‍රයට බැලාස්ට් ජලය (Ballast Water) මුදා හැරීමත් සමඟම ආගන්තුක පරිසරයකින් පැමිණෙන නව ජීව විශේෂ එකතු වේ. ලොව වටා වාර්ෂිකව බැලාස්ට් ජල සංසරණය මෙට්‍රික් ටොන් බිලියන 10 සිට 15 දක්වා වෙතැයි ගණන් බලා ඇත. මෙම ජලය සමඟ එක් පරිසරයක සිට තවත් පරිසරයකට ජීව විශේෂ 3,000 ක් පමණ සංසරණය වේ යැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇත. මෙසේ පැමිණෙන ආගන්තුක ජීවීන් (Alien species) නිසා ස්වයං විරස්ථායී පරිසර පද්ධති වලට පහත විස්තර කරන අහිතකර බලපෑම් ඇති වී ඇත.

i. පාරිසරික සමතුලිතතාවය බිඳ වැටීම

බැලාස්ට් ජලය (Ballast Water) නිසා එක් පරිසර පද්ධතියක සිට වෙනත් පරිසර පද්ධතියකට සංක්‍රමණය වන ජීවියා හෝ ශාකය නව පරිසර පද්ධතියේ ජෛව, රසායන, භෞතික තත්ත්වයන්ට සුදුසු නම් එය තුල ව්‍යාප්ත වීම නිසා පහත ගැටළු ඇති කරයි. සංක්‍රමණය වන ජීවියා නව පරිසරය තුල හෝ එහි සිටින ජීවීන්ගේ ආහාර දාමය මත බලපෑම් ඇති කිරීම, අභිජනන නිකේතන මත බලපෑම් ඇති කිරීම, විලෝපිකයකු ලෙස බලපෑම් ඇති කිරීම, අධික ලෙස ව්‍යාප්ත වී වාසස්ථාන ආක්‍රමණය කිරීම, ලෙඩ රෝග ඇති කරමින් පරපෝෂිතයෙකු ලෙස ක්‍රියා කිරීම, පරිසරයට විෂ එකතු කිරීම හා පරිසර පැවැත්මට අවශ්‍ය පාරිසරික සාධක වලට බාධා කිරීම ආදී බලපෑම් ඇති කරයි.

ii. සමාජයීය හා ආර්ථික හානිය

ධීවර දැල් ආම්පන්න වලට හානි කරන ජීවීන් පැමිණීම, ජල ජීවී වගාවන්ට ව්‍යාධිජනකයින්ගේ හානිකර බලපෑම් ඇති කිරීම, ජල සැපයුම් මාර්ග හා කානු පද්ධති අවහිර කිරීම වැනි බලපෑම් ඇති කරයි.

iii. සෞඛ්‍යමය ගැටළු

සංක්‍රමණය වන ජීවීන් මගින් දූෂිත වූ ජලය පරිභෝජනය කිරීම නිසා කොළරාව වැනි රෝගාබාධ වැළඳීම සිදුවිය හැකි අතර එම ජීවීන් මගින් විෂ වූ මත්ස්‍යයින් ආහාරයට ගැනීම නිසා මරණය පවා ඇති විය හැකි වේ.

(ආ) තෙල් විසුරුම් මගින් සාගර ජලය අපවිත්‍ර වීම

i. තෙල් මඟින් සිදුවන දූෂණයේ ස්වභාවය

ශ්‍රී ලංකාව මෙන් අට ගුණයකට ආසන්න ප්‍රමාණයකින් විශාල සාගර කලාපය තුළ තෙල් විසිරුමකින් ඇතිවන බලපෑම වැදගත්කොට සැලකීම සිදු කළ යුතුවේ. වාර්ෂිකව ශ්‍රී ලංකාවේ මුහුදු සීමාව හරහා තෙල් මෙට්‍රික් ටොන් මිලියන 500 කට අධික ප්‍රමාණයක් සංසරණය වීම සිදු වේ. එසේම ගැඹුර මීටර් 20 ට වැඩි නෞකාවන් ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන්ට ඇතුලත් නොවූවද එයට වඩා අඩු ප්‍රමාණයේ නැව් මඟින් තෙල් ගබඩා කර ඇති ටැංකි සඳහා තෙල් පොම්ප කිරීම සිදු වේ. එසේම වෙරළේ සිට කිලෝමීටර් 9 ක් ඈතින් පාවෙන ග්‍රාහක මඟින් (Single Point Mooring Buoy – SPMB) රට තුලට තෙල් පොම්ප කිරීම සිදු වන අතර මෙහිදී ද හදිසි තෙල් විසිරීම් ඇතිවිය හැක. නෞකා වලට අවශ්‍ය වන්නා වූ තෙල් හෝ පිරිපහදු නොකළ බොරතෙල් ජලය මත පාවීම සිදු වන අතර වාෂ්ප වීම සිදු නොවේ.

ii. තෙල් මඟින් සිදු වන දූෂණයේ බලපෑම

- **තෙල් විසිරුම් මගින් සමුදුරු ජීවීන්ට වන බලපෑම**

තෙල් විසිරීම මගින් මාළුන්ගේ කරමල් මෙන්ම සමුදුර ආශ්‍රිතව සිටින පක්ෂීන්ගේ පිහාටු වල තෙල් තැවරීම මගින් ඔවුනට සංචරණය අපහසු කරන අතර කුඩා පැටවුන්ට ආහාර සැපයීමද අඩාල කරයි. එමෙන්ම දිගු කාලයක් මේවා පැවතීම මගින් පිළිකා, ප්‍රජනන පද්ධතියේ වෙනස්කම්, හැසිරීමේ වෙනස්කම් මෙන්ම මරණය පවා සිදු විය හැක.

- **කොරල් පර විනාශ වීම**

මුහුද මත පාවෙන තෙල් වැනි ද්‍රව්‍ය හේතුකොට ගෙන නිසි පරිදි හිරු එළිය නොලැබීම නිසා ප්‍රභාසංශ්ලේෂණය අඩාල වීමත් එම නිසා කොරල්පර හා ඒ ආශ්‍රිත ජීවීන් විනාශ විය හැක. සමුදුර ආම්ලිකතාවය වැඩි වීමද කොරල්පර විනාශ වීමට හේතු වේ.

(ඇ) සමුද්‍රීය විපතකදී සිදු වන හානිය

සමුද්‍රීය විපතක් යනු නැව් වල ගැටුමක් හෝ වෙරළේ වැදීමක් හෝ යාත්‍රා කිරීමේදී වන්නා වූ වෙනත් සිද්ධියක හෝ නැවක හෝ ඉන් බාහිරව ඇතිවන වෙනත් සිදු වීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් නැවකට හෝ නැව් බඩු වලට ද්‍රව්‍යමය හානියක් හෝ ද්‍රව්‍යමය හානියක් වීමේ තර්ජනයක් වැනි වෙනත් සිද්ධියක් වේ.

(ඇ) නෞකා ප්‍රවාහනයේදී සමුද්‍රීය පරිසරය අපවිත්‍ර වීම

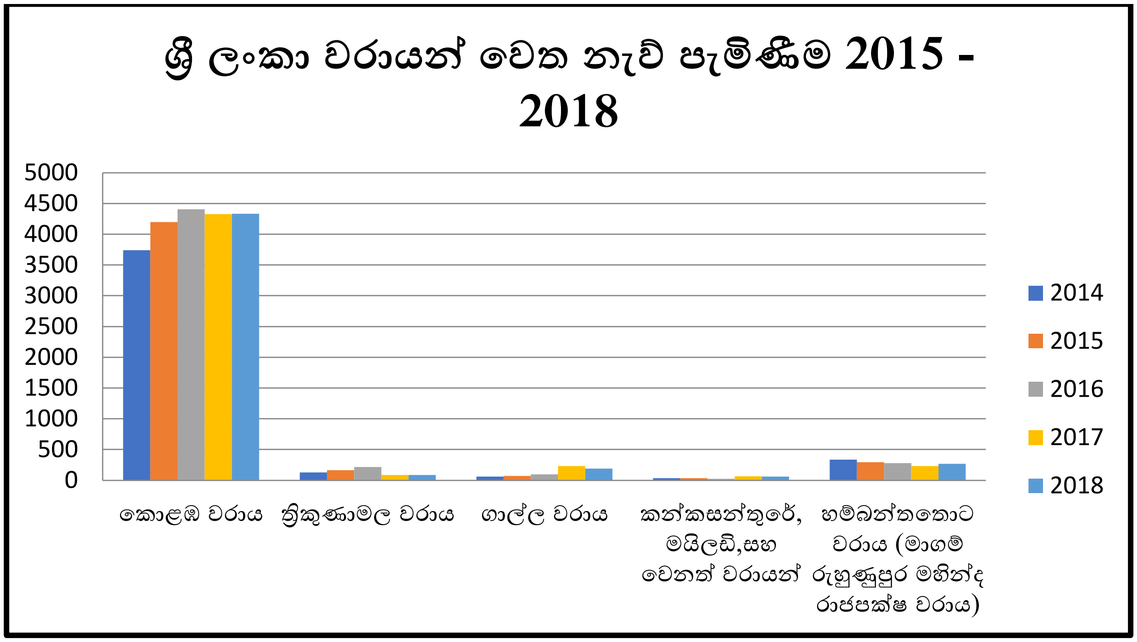
නෞකා ප්‍රවාහනයේදී සමුද්‍රීය පරිසරය අපවිත්‍ර විය හැකි අවස්ථා කිහිපයකි.
නෞකා මගින් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන රසායනික ද්‍රව්‍යයන් සාගරයට එක්වීම නෞකා වල කසල, අනෙකුත් මල අපද්‍රව්‍ය හා අපජලය සාගරයට එක්වීම සහ විවිධ හේතූන් මත ඇතිවිය හැකි සමුද්‍රීය විපත් ඇතුලත් වේ.

2.1.6. ශ්‍රී ලංකාවේ නාවික ප්‍රවාහය

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තා ඇසුරෙන් ලබා ගත් දත්ත අනුව 2014 වර්ෂයේ සිට 2018 වර්ෂය දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් වෙත නැව් පැමිණීම පිළිබඳ සාරාංශය පහත පරිදි විය.

වරාය	නැව් සංඛ්‍යාව				
	2014	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
කොළඹ	3,742	4,197	4,405	4,329	4,331
ගාල්ල	36	164	216	87	84
ත්‍රිකුණාමලය	134	72	96	233	189
කන්කසන්තුරේ, මයිලඩි	48	32	25	63	59
හම්බන්තොට	139	295	281	230	270

වගු අංක - 03



රූප සටහන අංක - 02

2014 වර්ෂයේ සිට 2018 වර්ෂය දක්වා අන්තර්ජාතික වශයෙන් ප්‍රමුඛතම නාවික කේන්ද්‍රස්ථානය වන කොළඹ වරායද, ඉන්පසු හම්බන්තොට, ත්‍රිකුණාමලය, ගාල්ල හා කන්කසන්තුරේ වරායන් වැදගත් ස්ථානයක් හිමිකරගෙන ඇත. නාවික ක්ෂේත්‍රයේදී බහාලුම් (container),සම්මුතිගත (conventional), වියළි තොග (Dry bulk), තෙල් හා ගෑස් (Oil/Gas tanker), මඟී (passenger), වෙනත් (Other cargo) ආදී නැව් වර්ග අතුරින් 2014 වර්ෂයේ සිට 2018 වර්ෂය දක්වා වූ කාලය තුළදී බහාලුම් සහිත නැව් (container) පැමිණීමේ ඉහළ වර්ධනයක් පැවතුණි. ශ්‍රී ලංකාවේ වරායන් අතුරෙන් වැඩි වශයෙන්ම නැව් පැමිණෙන්නේ පිළිවෙලින් කොළඹ, හම්බන්තොට සහ ත්‍රිකුණාමලය යන වරායන් සඳහා වන අතර ඉන් ප්‍රධාන ස්ථානයක් ගන්නා කොළඹ වරාය සඳහා කන්ටේනර් , තෙල් ටැංකි හෝ ද්‍රව තොග , වියළි තොග ඇතුළත් නැව් වැඩි වශයෙන් පැමිණ තිබුණි.

2.1.7. නෞකා ගමනාගමනයේදී භාවිතා වන ප්‍රාථමික නියාමන ව්‍යස්ථාපිත සහතික

විස්තර පහත පරිදි වේ.

i. වර්ගීකරණ සහතිකය - Certificate of Classification

නෞකාවක ව්‍යුහාත්මක ශක්තිමත්භාවය සහතික කෙරේ. ධජ රාජ්‍ය යටතේ නෞකාවක් ලියාපදිංචිය සඳහා මෙය අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ii. ලේඛනගත සහතිකය - Certificate of Regisry

දේශීය නීතිය හා එක්සත් ජාතීන්ගේ මුහුදු නීතියට අදාල වන ව්‍යවස්ථාපිත සහතිකයකි. නෞකාවේ අයිතිකරු පිළිබඳ, නෞකාවේ තොරතුරු පිළිබඳ, නෞකාවේ එන්ජිම සම්බන්ධ තොරතුරු මෙහි ප්‍රධාන වශයෙන් ඇතුළත් වේ.

iii. SOLAS Certificate

මෙය වඩාත් ඵලදායී සහතිකයක් වේ. ටයිටැනික් නෞකාව ගිලී යාමේ අනතුරින් පසුව ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) ප්‍රථම වරට මෙම සහතිකය ස්ථාපිත කර ඇත.

iv. MARPOL Certificate

මෙම සම්මුතියේ පාර්ශවකාර රාජ්‍යන් සඳහා මෙම සහතිකය රැගෙන යා යුතුය.

v. International Antifouling Certificate

ජාත්‍යන්තර දූෂණ විරෝධී පද්ධති සහතිකය වේ.

vi. International Ship Load Line Certificate

ජාත්‍යන්තර පැටවුම් රේඛා සහතිකය වේ. නැවකට තබා ගත හැකි උපරිම භාණ්ඩ ප්‍රමාණය තීරණය වේ.

vii. International Tonnage Certificate

නෞකාවේ දල හා ශුද්ධ බර ප්‍රමාණය තීරණය වේ.

viii. නැව් ප්‍රධානියා සහ නිලධාරීන් ශ්‍රේණිගත කිරීමේ සහතිකය

නෞකා ගමනා ගමනයේ යෙදෙන සියළුම නාවිකයන්ගේ ශ්‍රේණිගත කිරීම් ඇතුළත්ය.

2.1.8. නෞකා මගින් සිදුවන සාගර දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා වන අන්තර්ජාතික සම්මුතිය (MARPOL – 1973 / 1978)

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) විසින් 1954 වර්ෂයේදී OILPOL සම්මුතිය පිහිටුවීමට ප්‍රධාන හේතුව ලෙස නෞකා මගින් තෙල් ප්‍රවාහනයේදී සිදුවන විවිධ අනතුරු හේතු විය. මෙම අනතුරු විවිධ ස්වාභාවික හේතූන් මත හා විවිධ මිනිස් ක්‍රියාකාරකම් නිසාද ඇති වී තිබුණි. 1967 වර්ෂයේදී බොරතෙල් ටොන් 120,000 ප්‍රවාහනය කරමින් තිබූ TORREY CANYON නෞකාවේ අනතුර සමුද්‍ර දූෂණ වැළැක්වීමේ සම්මුති හා රෙගුලාසි වෙනස් කිරීමේ හැරවුම් ලක්ෂ්‍යය ලෙස දැක්විය හැක. මේ අනුව 1954 වර්ෂයේදී ඇති කරගත් OILPOL සම්මුතිය තවදුරටත් සංශෝධනය වූ අතර ඉන්පසු සම්මුති මාලාවක් අන්තර්ජාතික වශයෙන් බිහි වුණි.

සමුද්‍ර දූෂණය අද ලොව විශාලතම පරිසර ගැටළුවක් බවට පත්ව ඇති නිසා සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමට ජාත්‍යන්තර වශයෙන්ද පියවර ගෙන ඇත. නැව් මඟින් කෙරෙන සාගර දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා ඇති කරගන්නා ලද මාර්පෝල් (MARPOL Convention – 1973) සම්මුතිය මේ අතුරින් ප්‍රධාන තැනැක් ගනී.

MARPOL යනුවෙන් හැඳින්වෙන්නේ සමුද්‍රීය නැව් මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ඇති වූ අන්තර්ජාතික සම්මුතියකි. මෙම සම්මුතිය ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) විසින් 1973 වර්ෂයේ දී පිළිගැනීමට පාත්‍ර වූවකි. පසුව තෙල් ප්‍රවාහන නෞකා හදිසි අනතුරු කිහිපයකට පාත්‍ර වීම හේතු කොටගෙන එය 1978 දී නවීකරණය (Modification) කර තිබේ. හදිසි අනතුරකදී සිදුවන දූෂණය සහ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී සිදුවන දූෂණය ඇතුළුව මුහුදු නැව් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සහ අවම කිරීම අරමුණු කරගත් රෙගුලාසි මෙම සම්මුතියෙහි ඇතුලත් වේ. මෙම සම්මුතියේ ප්‍රධාන කොටස් පහත පරිදි දැක්විය හැක.

- I වගන්තිය (Article –I) - සාමාන්‍ය වගකීම්
- II වගන්තිය (Article –II) - සම්මුතියේ ඇමුණුම II ක්‍රියාත්මක කරන ආකාරය
- III වගන්තිය (Article –III) - තොරතුරු හුවමාරුව
- IV වගන්තිය (Article –IV) - අත්සන්කරණය (Signature) , අපරානුමැතිය (Ratification), පිළිගැනීම (Acceptance), අනුමැතිය (Approval) , ප්‍රවේශය (Accession)
- V වගන්තිය (Article –V) – ක්‍රියාත්මක වීම
- VI වගන්තිය (Article –VI) - සංශෝධන
- VII වගන්තිය (Article –VII) - චෝදනා (Denunciation)
- VIII වගන්තිය (Article – VIII) – තැන්පත්කරුවා (Depositors)
- IX වගන්තිය (Article –IX) - භාෂාවන්

මෙම සම්මුතිය යටතේ පහත ප්‍රොටෝකෝලයන් පවතී.

i. ප්‍රොටෝකෝල I - සම්මුතියේ 08 වන වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු
ii. ප්‍රොටෝකෝල I I- සම්මුතියේ 10 වන වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු
iii. ප්‍රොටෝකෝල 1997 – 1973 මාර්පෝල් සම්මුතියේ 1978 නවීකරණය සඳහා 1997 නවීකරණ සහිත ප්‍රොටෝකෝලය

අද වන විට MARPOL 1973/1978 සම්මුතියෙහි තාක්ෂණික ඇමුණුම් 06 ක් ඇත.

තාක්ෂණික ඇමුණුම්

I. තෙල් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි
II. අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතුකොට ගෙන ඇතිවන දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා රෙගුලාසි
III. ඇසුරුම් කොට මුහුද මඟින් ගෙන යන හානිකර ද්‍රව්‍ය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි
IV. නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපවහනයන් නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි
V. නැව් වලින් බැහැර කරන කසළ නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි
VI. නැව් වලින් සිදුවන වායු දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි

MARPOL සම්මුතිය සඳහා මේ වන විට පාර්ශවකරුවන් 156 ක් සහභාගී වී තිබෙන අතර 1997 වර්ෂයේ ජූලි 24 වන දින ශ්‍රී ලංකාව මෙම සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවකු ලෙස අත්සන් තබා තිබේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ 1997 සැප්තැම්බර් 24 දින සිට මෙම සම්මුතිය බලාත්මක වේ. මාර්පෝල් (MARPOL) සම්මුතිය සඳහා අත්සන් තබා එකඟ වී ඇති සෑම රටක් යටතේම දියත් කරනු ලබන නෞකා එම සම්මුතියේ නියමයන්ට අනුකූලව කටයුතු කල යුතු වේ.

මාර්පෝල් සම්මුතියෙහි 3 වන වගන්තියට අනුව MARPOL සම්මුතිය එහි පාර්ශවකරුවන්ගේ ධජය ඔසවාගෙන යෑමට හිමිකම් සහිත නැව් සඳහා සහ එසේ නොවූවද සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවකුගේ අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන නැව් සඳහාද අදාල කරගත යුතු වේ. මාර්පෝල් සම්මුතියෙහි 6 වන වගන්තිය මඟින් ගිවිසුම උල්ලංඝනය කිරීම් හඳුනා ගැනීම සහ සම්මුතිය බලාත්මක කිරීම යන කරුණු පැහැදිලි කර ඇත. මෙහිදී සම්මුතියෙහි පාර්ශවකරුවන් සම්මුතිය උල්ලංඝනය කරනු ලබන අවස්ථා හඳුනාගැනීමට සහ සම්මුතිය බලාත්මක කිරීමට සහය දිය යුතු අතර වැරදි අනාවරණය කිරීම, පාරිසරික අධීක්ෂණය සහ වාර්තා කිරීමට සුදුසු ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කිරීම සඳහා සුදුසු හා ප්‍රායෝගික මිණුම් යොදාගත යුතු බවට දක්වා තිබේ.

2.2 විගණනය සඳහා අධිකාරි බලය

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ (154) (3) ව්‍යවස්ථාව සමඟ කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරණ ජාතික විගණන පනතේ ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී.

2.3 විගණන අරමුණ

ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍රීය කලාප තුල නැව් මගින් සිදුවන දූෂණය අවම කිරීම සඳහා ක්‍රියාත්මක මාර්පෝල් සම්මුතිය සහ එම සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වගකිව යුතු ආයතන වල නෛතිකමය රාමුව, ක්‍රියාකාරිත්වය හා කාර්යක්ෂමතාවය ඇගයීම.

2.4 විගණනය සඳහා ප්‍රවේශය

i. මාර්පෝල් සම්මුතිය පිළිබඳ මූලික අධ්‍යයනය.
ii. මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය දේශීය නීති රෙගුලාසි නිසියාකාරව සකස් කිරීමේ අවශ්‍යතා සලකා බැලීම.
iii. මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී පවතින තාක්ෂණික ගැටළු හඳුනා ගැනීම.
iv. උක්ත සම්මුතිය සඳහා අවසාන වශයෙන් වගකිව යුතු ආයතනය හඳුනාගැනීම.
v. අනාගතයේදී ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර ප්‍රමුඛ නාවික කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස කටයුතු කිරීමට සූදානම් බැවින් නෞකා මඟින් සිදුවන සමුද්‍රීය දූෂණය මඟින් අනාගතයේදී ඇති විය හැකි තත්ත්වයන් සඳහා පූර්ව සූදානම අධ්‍යයනය.
vi. වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල ප්‍රධාන ආයතනය වූ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියේ කාර්යභාරය ඇගයීම.

2.5 විගණන විෂය පථය

2.5.1 ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතිවලට අනුකූල වීම

උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිති වලට (ISSAI 5110 – ISSAI 5140) අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී.

2.5.2 විෂය පථය

පහත සඳහන් ආයතන මගින් සමුද්‍රීය දූෂණය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක අන්තර්ජාතික සම්මුතීන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග හා ඒ සම්බන්ධයෙන් පවතින නෛතික පසුබිම පිළිබඳ අවධානය යොමු කෙරේ.

i. සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය
ii. වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය

2.5.3 විෂය පථය සීමා වීම

ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍රීය පරිසර හානිය පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීමේ දී මාර්පෝල් සම්මුතිය තුළ සාකච්ඡා කල යුතු ධජ හා වරාය රාජ්‍ය හැරුණු විට වෙරළබඩ රාජ්‍ය පාලනයේ මූලික ආයතනය වන සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය මගින් ඉටුවිය යුතු කාර්යභාරයන් පමණක් මෙහිදී සාකච්ඡා කර ඇති අතර ඊට අනුශාංගිකව මේ සඳහා සහභාගීත්වය ලබා දෙන වෙරළ සංරක්ෂණ හා වෙරළ සම්පත් කළමනාකරණ දෙපාර්තමේන්තුව, වනජීවී සංරක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව, ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව, ආපදා කළමනාකරණ මධ්‍යස්ථානය හා වෙරළ ආරක්ෂක බලකාය විසින් ඉටුකල යුතු කාර්යභාරයන් මෙහිදී සාකච්ඡාවට බඳුන් නොවේ.

2.6 විගණන ක්‍රමවේදයන්

2.6.1 සාක්ෂි ප්‍රභවයන්

ප්‍රමාණාත්මක යයි සලකනු ලැබූ සහ ඒ පිළිබඳ සාධාරණ නිගමනයක් ඇති කර ගැනීමට හැකි වන පරිදි පහත සඳහන් ප්‍රභවයන්ගෙන් අදාල සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදු කරන ලදී.

- ලිපිගොනු
- සාකච්ඡා සටහන්
- ප්‍රශ්නාවලි
- පුවත්පත් ලිපි
- සඟරා
- මාධ්‍ය සටහන්
- අන්තර්ජාල ලිපි
- පර්යේෂණ පත්‍රිකා

2.7 විගණන නිර්ණායක

විගණන නිර්ණායක යටතට පහත සඳහන් පනත් හා විශේෂ/ අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර වල සඳහන් ප්‍රතිපාදන සලකා බැලීම.

i. 2008 අංක 35 දරණ සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත
ii. 1980 අංක 47 දරණ ජාතික පාරිසරික පනත
iii. 1996 අංක 02 දරණ ධීවර හා ජලජ සම්පත් පනත
iv. 1984 අංක 7 දරණ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරී පනත
v. 1971 අංක 52 දරණ වෙළඳ නැව් පනත
vi. 1981 අංක 57 දරණ වෙරළ සංරක්ෂණ පනත
vii. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය ප්‍රඥප්ති
viii. 1988 අංක 36 දරන වෙළඳ නැව් (සංශෝධන) පනත
ix. 2019 අංක 17 දරන වෙළඳ නැව් (සංශෝධන) පනත
x. 1982 අංක 21 දරන මුහුදෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීමේ පනත
xi. 2009 අංක 41 දරන වෙරළ ආරක්ෂක දෙපාර්තමේන්තු පනත
xii. 1976 අංක 22 දරන සමුද්‍රීය කලාප නීතිය
xiii. 2013 ජූනි මස 28 දිනැති අංක 1816/37 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xiv. 2016 දෙසැම්බර් 06 දිනැති අංක 1996/27 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xv. 2011 ජූනි 07 දිනැති අංක 1709 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xvi. 2012 ජනවාරි 19 දිනැති අංක 1741/19 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xvii. 2013 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති අංක 1829/38 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xviii. 2017 මැයි 04 දිනැති අංක 2017/31 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය
xix. ජාත්‍යන්තර නාවික මණ්ඩලය (International Chamber of Shipping) විසින් නිකුත් කර තිබූ ධජ රාජ්‍ය කාර්යසාධන වගුව (flag state performance table)
xx. තිරසාර සංවර්ධන අරමුණු - 14 වන අරමුණ

3. නිරීක්ෂණ

3.1. මාර්පෝල් සම්මුතියේ ක්‍රියාකාරීත්වය

ශ්‍රී ලංකාව තුළ නැව් මඟින් සිදු වන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කලයුතු ආකාරය දැක්වෙන ආකාරයෙන් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් පිළියෙල කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය වේ. ඊට පරිබාහිරව සම්මුතියට අදාල නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

3.1.1. මාර්පෝල් සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ රාජ්‍ය වගකීම

නැව් අධීක්ෂණය සහ සහතිකකරණය සඳහා විධිමත් නෛතික පද්ධතියක් භාවිත කිරීම, සමුද්‍රීය විපත් වැළැක්වීම, නැව් වල පවතින ඉවතලන අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වරාය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් සැලසීම සඳහා වූත් රාජ්‍ය වගකීම ඉටු කිරීම සිදු කල යුතුය.

2016 වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය කතාව අනුව වර්ෂ 2025 වන විට ලෝකයේ ප්‍රධාන ප්‍රතිනැව්ගත කිරීමේ වරායවල් 20 අතරට ශ්‍රී ලංකාව පැමිණීම ඉලක්ක ගත වීම හා 2018 වර්ෂයේ ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය කතාව අනුව සමුද්‍රාශ්‍රිත වර්ධන උපායමාර්ගයට අනුකූලව මහද්වීප තටකය (continental Shell) පුළුල් කිරීමට අපේක්ෂා කිරීම දක්වා ඇත.

මෙයට අමතරව සාගර නීති පිළිබඳව සම්මුතියේ පරිච්ඡේද XII හි වගන්ති 192 හා 194 මගින්ද 235 මගින්ද දක්වා ඇති පරිදි නාවික යාත්‍රා නිසා සිදුවන සාගර දූෂණයන් මගින් සාගරයට හා ජෛව පරිසරයට ඇතිවිය හැකි අලාභ හානි සම්බන්ධයෙන් අයකර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය නෛතික පසුබිම කාර්යක්ෂම ලෙස හෝ අන්තර්ජාතික නෛතික ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූල අයුරින් දේශීය ප්‍රතිපාදන ඇතිකර ගැනීම රාජ්‍යක වගකීම වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) උක්ත විෂයට අදාලව ශ්‍රී ලංකාව තුල මෙම සම්මුතියේ වර්තමානය වන විට පවතින සියලු තාක්ෂණික ඇමුණුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සමස්ථයක් ලෙස වගකිව යුතු එක් නිශ්චිත ආයතනයක් දේශීය යාන්ත්‍රණය තුළ නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 2016 වර්ෂයේදී ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිදු කරන ලද සමුද්‍රීය කටයුතු විගණනයන්ට අදාල වාර්තාවේ නිර්දේශයන්ට අනුව ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානයේ අනිවාර්ය ප්‍රඥාප්තීන් දේශීය නීතියට ඇතුළත් කිරීම අනිවාර්ය බවත් එය

2018 දෙසැම්බර් 31 දිනට පෙර සිදු කල යුතු බවත් දක්වා තිබුණ ද ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් දේශීය නීතියට ඇතුළත් කිරීමේදී එහි සඳහන් තාක්ෂණික කරුණු සඳහා පනත් මඟින් යොමු කිරීම් ලබා දීම (Reference) හෝ නව පනත් සංශෝධන ලෙස හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කල හැක. එහෙත් වෙළඳ නැව් පනත හා සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනත මඟින් රෙගුලාසීන් නියම කල හැක්කේ එහි සඳහන් ප්‍රතිපාදන සඳහා පමණක් බැවින් මෙය අනාගතයේදී රෙගුලාසි සැකසීමේදී ගැටළුකාරී තත්ත්වයක් ඇති කල හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.2. මාර්පෝල් සම්මුතිය යටතේ ආවරණය වීම්

නැව් මගින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය විසින් ඇති කරගෙන තිබූ සම්මුතියක් වන මාර්පෝල් සම්මුතිය මඟින් තෙල් වලින් සිදුවන දූෂණය, අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතුකොට ගෙන ඇතිවන දූෂණය, ඇසුරුම් කොට මුහුද මඟින් ගෙන යන හානිකර ද්‍රව්‍ය නිසා සිදුවන දූෂණය, නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපවහනයන් නිසා සිදුවන දූෂණය, නැව් වලින් බැහැර කරන කසළ නිසා සිදුවන දූෂණය හා නැව් වලින් සිදුවන වායු දූෂණය වශයෙන් ක්ෂේත්‍ර 6ක් ආවරණය වේ. සම්මුතියේ පළවන වගන්තිය (Article 1) අනුව සම්මුතියේ නීති උල්ලංඝනය කරමින් සමුද්‍රීය පරිසරයට හානිකර ද්‍රව්‍ය පිටකිරීම වැළැක්වීම සඳහා සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවන් විසින් එහි ප්‍රතිපාදන ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා බැඳී සිටී. එසේම තුන්වන වගන්තිය (Article 3) අනුව සම්මුතියේ පාර්ශවයක් වන රාජ්‍යක ධජය දැරීමට හිමිකම් සහිත නැව් සහ ධජය දැරීමට හිමිකම් නැතත් සම්මුතියේ පාර්ශවයක් වන රාජ්‍යක අධිකාරිය යටතේ ක්‍රියාත්මක නැව් සඳහා වර්තමාන සම්මුතිය අදාළ වේ.

3.1.3. සහතික නිකුත් කිරීම සහ නෞකා සමීක්ෂණය

මාර්පෝල් සම්මුතියේ 05 වන වගන්තිය (Article 05) මගින් සහතික නිකුත් කිරීම සහ නෞකා සමීක්ෂණය සඳහා විශේෂ නීති ප්‍රතිපාදන දක්වා ඇති අතර සම්මුතියේ රෙගුලාසීන්ට අනුකූලව එක් පාර්ශවයක් විසින් නිකුත් කරන ලද සහතිකයක් අනෙක් පාර්ශව විසින් සමාන වලංගුතාවයකින් පිළිගත යුතු වේ. සම්මුතියේ පාර්ශවයක පාලනය යටතේ වූ වරායක හෝ අක්වෙරළ පර්යන්තයක පවතින නෞකාවක් අදාල සහතිකයන් ළඟ තබාගත යුතු අතර එම පාර්ශවයේ නියමිත පැවරීමකින් බලය ලත් නිලධාරීන්ගේ පරීක්ෂණයට යටත් වේ. සම්මුතියේ

පාර්ශවකරුවන් නොවන නෞකා සඳහාද වර්තමාන සම්මුතියේ අවශ්‍යතා අදාල කර ගැනීමට සම්මුතියේ පාර්ශව කටයුතු කල යුතු බව දක්වා ඇත.

එසේ වුවද මාර්පෝල් සම්මුතියට අදාලව සහතිකකරණය හා ඒ සඳහා බැඳුන සමීක්ෂණ සිදු කිරීම පමණක් වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය මඟින් ද පාරිසරික තත්ත්වයන් හා බැඳුණු කාර්යයන් සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය මගින්ද වශයෙන් ආයතනික විෂය පථයන් 02 කින් සිදු කරනු ලබන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.4. සම්මුතිය බල ගැන්වීම හා උල්ලංඝනය කිරීම් අනාවරණය

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(අ) සම්මුතියේ 06 වන වගන්තිය (Article 06) මගින් සම්මුතිය බල ගැන්වීම හා උල්ලංඝනය කිරීම් අනාවරණය කර ගැනීම පිළිබඳ ප්‍රතිපාදන දක්වා ඇත. සම්මුතියේ පාර්ශව විසින් සම්මුතියේ කොන්දේසි ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සහ අදාළ උල්ලංඝනය කිරීම් අනාවරණය කිරීම සඳහා සහයෝගය දැක්විය යුතුය. එහිදී පාරිසරික අධීක්ෂණය සහ සම්මුතියේ කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීම් අනාවරණය සඳහා සුදුසු හා ප්‍රායෝගික මිනුම් ක්‍රම යොදා ගත යුතු වේ. එහිදී වාර්තාකරණය සහ සාක්ෂි රැස් කර ගැනීම සඳහාද සුදුසු ක්‍රමවේද යොදා ගත යුතු වේ. එසේ නොකිරීම තුල යම් ගැටලුවකදී ක්ෂණිකව යොමු වීමට අවකාශ නොමැති වීම තුලින් එම හානිය බරපතල වීමේ තත්ත්වයක් ඇති විය හැක. ඉහත තත්ත්වයන්ට අදාලව ශ්‍රී ලංකාව තුල වර්තමානයේ ක්‍රියාත්මක වන ප්‍රායෝගික මිනුම් ක්‍රම සාක්ෂි රැස් කිරීම හා වාර්තාරණය ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) සම්මුතිය අදාළ වන නැවක් සම්මුතියේ පාර්ශවයක් වන රාජ්‍යක වරායක හෝ අක්වෙරළ පර්යන්තයක පවතින විට එම පාර්ශවයේ පරිපාලනය විසින් බලය පවරන ලද නිලධාරීන්ගේ පරීක්ෂණයට යටත් වේ. එහිදී නැව විසින් යම් හානිදායී ද්‍රව්‍ය පිට කිරීමක් හෝ සම්මුතියේ කොන්දේසි උල්ලංඝනය කිරීමක් සිදු කලේද යන්න පරික්ෂා කරනු ලැබේ. එහිදී සම්මුතියේ කොන්දේසි උල්ලංඝනය වූ බවට අනාවරණය වුවහොත් පරිපාලනය වෙත සුදුසු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගැනීම සඳහා වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතු වේ.

මේ අනුව මෙම ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාව තුල නෛතිකමය විධිවිධාන වල ශක්තිමත්භාවය තව දුරටත් වර්ධනය කල යුතු බව නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව සමුද්‍රීය නීති උල්ලංඝනය කිරීමක්ද, සමුද්‍රීය දූෂණයක්ද යන්න මූලික වශයෙන් හඳුනා ගැනීම හා ඒ සඳහා ක්‍රියාත්මක වීමේ ශක්තිමත්භාවය අත්‍යවශ්‍ය බැවින් එවැනි අවස්ථාවකදී ක්ෂණික මැදිහත් වීමක් අවශ්‍යය වේ. මෙම නෛතික විධි විධාන නීතිගත කර නොතිබීම හේතුවෙන් අදාල පාර්ශව වල මැදිහත් වීමේ ප්‍රමාදයන් තුලින් ඇති විය හැකි අවදානම ඉහල බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.5. මාර්පෝල් සම්මුතියට අදාල තාක්ෂණික ඇමුණුම්

නැව් මගින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා වන මාර්පෝල් සම්මුතියේ එක් එක් තාක්ෂණික ඇමුණුම් හා ඊට අදාල රෙගුලාසි සම්බන්ධ තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

තාක්ෂණික ඇමුණුම් අංකය	**තාක්ෂණික ඇමුණුමේ නම**	**2020.12.31. දිනට නිකුත් කර ඇති රෙගුලාසි සංඛ්‍යාව**
I.	තෙල් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	43
II.	අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතුකොට ගෙන ඇතිවන දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	18
III.	ඇසුරුම් කොට මුහුද මඟින් ගෙන යන හානිකර ද්‍රව්‍ය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	8
IV.	නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපවහනයන් නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	13
V.	නැව් වලින් බැහැර කරන කසළ නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	10
VI.	නැව් වලින් සිදුවන වායු දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ රෙගුලාසි	23

වගු අංක - 04

මේ සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණය වූ කරුණු අතර ශ්‍රී ලංකාව සම්මුතියේ පාර්ශවකාර රාජ්‍යක් ලෙස කටයුතු කිරීමට අදාලව තාක්ෂණික ඇමුණුම VI පිළිගැනීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කර නොතිබුණි. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාවට බලපාන මූලික වායු දූෂක කාරකයන් අතුරින් එකක් වනුයේ නාවික ගමනාගමනය තුළ ඇති කරන විවිධ හේතු වුවත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසීමට මෙම ඇමුණුම VI සඳහා පාර්ශවකරුවකු වී නොතිබීම නිසා එය පාලනය කිරීම හා අදාල හානිපූර්ණයන් ලබා ගැනීම ගැටළු සහගත බව නිරීක්ෂණය විය.

මෙයට අදාල අනෙකුත් නිරීක්ෂණ 3.1.5.6 ඡේදයෙන් දැක්වෙන අතර I සිට V දක්වා ඇමුණුම් වලට අදාල නිරීක්ෂණ පහත පරිදි විය.

3.1.5.1. තාක්ෂණික ඇමුණුම I - තෙල් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම

මෙම තාක්ෂණික ඇමුණුම සම්බන්ධ සංක්ෂිප්ත තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

(අ) තෙල් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ඇමුණුම I මඟින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 43 ක් නිකුත් කර තිබේ. 1983 ඔක්තෝම්බර් මස 02 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මෙම රෙගුලාසි මඟින් නියම කර ඇති පරිදි සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී හා හදිසි අනතුරු වලදී තෙල් මඟින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීම අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහි තෙල් සහිත ජලය වෙන් කිරීමේ උපකරණ (Oily water separators - OWS), තෙල් අන්තර්ගතය මැනීමේ උපකරණ (Oil Content Meters - OCM), වැනි විවිධ තාක්ෂණික උපකරණ අපද්‍රව්‍ය බැහැර වීම වැලැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු නෞකාව තුල සංවර්ධනය කල යුතු වේ. මෙම ඇමුණුමේ සඳහන් රෙගුලාසි මඟින් නෞකාවේ භාණ්ඩ සහිත ප්‍රදේශය (Cargo Area) සහ ටැංකි පවිත්‍ර කිරීමේ කටයුතු මඟින් සිදුවන දූෂණය ආවරණය වේ. මාර්පොල් ගිවිසුමෙහි සඳහන් වන වැදගත් තාක්ෂණයක් වන තෙල් ඉවත් කිරීමේ අධීක්ෂණ උපකරණය (Oil Discharge Monitoring Equipment - ODME) මඟින් නෞකාවේ භාණ්ඩ සහිත ප්‍රදේශය හා ටැංකි ආශ්‍රිත පවිත්‍රතාව ඉහළ නංවා ගැනීමට හැකියාව ලැබේ. මෙහි සඳහන් තවත් වැදගත් අංගයක් වන්නේ තෙල් වාර්තා පොතයි (Oil Record Book).

2016 වර්ෂයේ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය කතාව අනුව හම්බන්තොට වරාය හරහා යන මුහුදු මාර්ගයේ වාර්ෂිකව තෙල් නැව් 4500 ඇතුළුව නෞකා 35,000 ක් පමණ එම මාර්ගය භාවිතා කරන බව දක්වා ඇත.

(ආ) මෙම ඇමුණුම මඟින් "තෙල්" යන්න පහත පරිදි නිර්වචනය කර ඇත.

- බොරතෙල්
- ඉන්ධන
- මඩිති (Sludge)
- ඉවතලන තෙල් (Oil Refuse)
- පිරිපහදු කල නිෂ්පාදන (Refined products)

(ඇ) ඇමුණුමේ සඳහන් එක් එක් රෙගුලාසි වල විශේෂතා පහත පරිදි වේ.

රෙගුලාසි අංකය	**විස්තරය කෙටියෙන්**
06	දළ ටොන් ප්‍රමාණය 150 ක් හෝ ඊට වැඩි වන තෙල් නැව් හා දළ ටොන් ප්‍රමාණය 400 ක් හෝ ඊට වැඩි අනෙකුත් සියළුම නෞකා සමීක්ෂණය කල යුතු බව
06(2)	ඉහත ප්‍රතිපාදන වලට යටත් නොවන නෞකා සමීක්ෂණය සඳහා ඇමුණුමේ ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූල බවට සහතික වීම සඳහා සුදුසු මිනුම් ක්‍රම ස්ථාපිත කර යුතු වේ.
07	දළ ටොන් ප්‍රමාණය 150 ක් හෝ ඊට වැඩි වන තෙල් නැව් හා දළ ටොන් ප්‍රමාණය 400 ක් හෝ ඊට වැඩි අනෙකුත් සියළුම නෞකා සඳහා ජාත්‍යන්තර තෙල් දූෂණය වැළැක්වීමේ සහතිකයක් (International Oil Pollution Prevention Certificate) ලබාගත යුතු වේ.
10	සහතිකය අවුරුදු 05 කට නොවැඩි නිශ්චිත කාලසීමාවක් සඳහා ලබාදෙන අතර වලංගු කාලය ඉක්මවූ පසු සහතිකය අළුත් කරගත යුතු වේ.
15	තෙල් මුහුදට බැහැර කිරීමේ සීමා
15(7)	මුහුදු ජලය මතුපිට නෞකාවක් ආශ්‍රිතව දෘශ්‍යමාන තෙල් සලකුණක් නිරීක්ෂණය වූ විට සම්මුතිය යටතේ පාර්ශවකරුවන් වන රජයක් විසින් කඩිනම් විමර්ෂණ සිදු කල යුතු වේ.
32	අපජලය සෘජුව මුහුදට මුදාහැරීමට අදහස් කරන දළ ටොන් ප්‍රමාණය 150 හෝ ඊට වැඩි තෙල් නැව් සඳහා අනුමත කාර්යක්ෂම තෙල්/ ජල අනාවරණකයක් (Oil water interface detectors) පැවතිය යුතු වේ.
39	අක්වෙරළ කැණීමක්, ගවේෂණයක නියත ස්ථාවර හෝ පාවෙන වේදිකාවක් සඳහා මෙම ඇමුණුම යටතේ දළ ටොන් ප්‍රමාණය 400 ක් හෝ ඊට වැඩි නෞකා සඳහා වන කොන්දේසි අදාළ වේ.

වගු අංක - 05

ඉහත ඇමුණුම ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාලව පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණ විය.

i. ඇමුණුමේ රෙගුලාසි වල සඳහන් ඇතැම් ප්‍රතිපාදන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනත යටතේ ද ඇතැම් ප්‍රතිපාදන වෙළඳ හා නාවික ලේකම් කාර්යාලය යටතේ ද ක්‍රියාත්මක වන බව නිරීක්ෂණය විය.

උදා:

- තෙල්මය අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් සැපයීම - 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනතේ 21 (අ) වගන්තිය
- ශ්‍රී ලංකා ධජය සහිත නැව් සඳහා ජාත්‍යන්තර තෙල් දූෂණය වැළැක්වීමේ සහතිකයක (IOPC) නිකුත් කිරීම - වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය

මේ අනුව සමස්ථ ඇමුණුම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කාර්යක්ෂමතාවය සම්බන්ධයෙන් අවසන් වශයෙන් වගකිව යුතු ආයතනයක් නිශ්චය කර ගැනීමට නොහැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

ii. මුහුදු ජලය මතුපිට දෘෂ්‍යමාන තෙල් සලකුණක් නිරීක්ෂණය වූ විට සම්මුතිය යටතේ පාර්ශවකාර රාජ්‍යන් විසින් මේ සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණයක් සිදු කල යුතු වේ. මෙවැනි තත්ත්වයක් සඳහා අවශ්‍ය පැය 24/7 සේවාවන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා යාන්ත්‍රණයක් ස්ථාපිත වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සමුද්‍රීය විපතකදී සිදුවන තෙල් විසිරීමකදී සමුද්‍රීය පරිසරය විශාල ලෙස අපවිත්‍ර වීමේ හා සමුද්‍රීය සම්පත් විනාශ වීමේ නිසැක තර්ජනයක් ඇති විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

iii. මෙම ඇමුණුම අදාල නොවන නැව් හා ශ්‍රී ලංකාව තුල පමණක් වාණිජ කටයුතු වල යෙදෙන නෞකා/ යාත්‍රා සඳහාද සුදුසු මිණුම් ක්‍රම ස්ථාපිත වී නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

iv. ජාතික හදිසි තෙල් විසිරුම් සැලැස්ම (National Oil Spill Contingency Plan - NOSCOP)

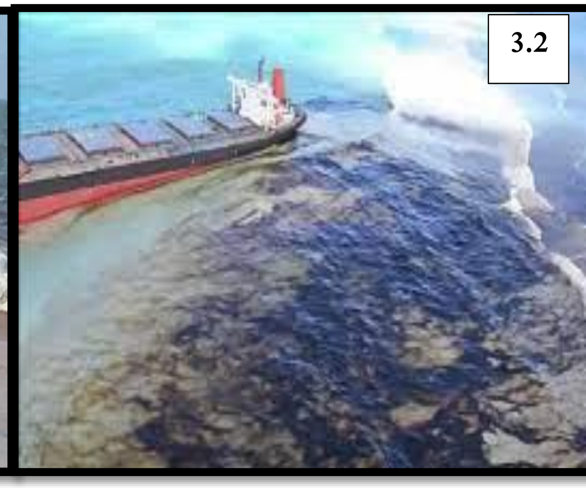
තෙල් විසිරුමක් මඟින් සමුද්‍රීය කලාපයේ ඇතිවන දූෂණයන් කළමනාකරණය කිරීම සඳහා මෙම සැලැස්ම පිළියෙල කර ඇති අතර මෙය ප්‍රධාන සංකල්ප (Tier) 3 ක් යටතේ දක්වා ඇත.

Tier 1 - ටොන් 50 දක්වා වන තෙල් විසිරුමකදී (එක් එක් ආයතනික දායකත්වය ලබා ගැනීම)

Tier 2 - ටොන් 50 – 100 අතර තෙල් විසිරුමකදී (NOSCOP සැලැස්ම)

Tier 3 - ටොන් 100 ට වැඩ තෙල් විසිරුමකදී (ජාත්‍යන්තර සහාය ලබාගැනීම)

ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍රීය කලාපය තුල Tier 2 යටතේ හදිසි තෙල් විසිරුමක් ඇති වූ අවස්ථාවක එම විසිරුම පාලනය සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ එක් ආයතනයක් හෝ ස්ථානයක් යටතේ ස්ථාපිත වී නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.



රූප සටහන අංක - 03

3.1.5.2. තාක්ෂණික ඇමුණුම II - අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතු කොටගෙන ඇතිවන දූෂණය පාලනය කිරීම

මෙම තාක්ෂණික ඇමුණුම සම්බන්ධ සංක්ෂිප්ත තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතු කොටගෙන ඇතිවන දූෂණය පාලනය සඳහා වන ඇමුණුම II මගින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 18 ක් නිකුත් කර තිබේ. 1987 අප්‍රේල් 06 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන සම්මුතියට අනුකූලව මෙම ඇමුණුම මගින් අධික ප්‍රමාණයෙන් හානිකර ද්‍රව හේතුකොට ගෙන ඇතිවන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ නිර්ණායක විග්‍රහ කර තිබේ. මෙහිදී ද්‍රව්‍යයන් 250 ක් ඇගයීමට ලක්කර සම්මුතියේ ඇමුණුම් ලැයිස්තුවට අන්තර්ගත කර තිබේ. මෙම හානිකර ද්‍රව්‍යයන්ගේ අවශේෂයන් ප්‍රතිග්‍රහන පහසුකම් සහිත ස්ථාන වලදී පමණක් අදාල නියමයන්ට අනුකූලව බැහැර කල හැකි වේ. කිසිඳු අවස්ථාවකදී, ආසන්නතම ගොඩබිමේ සිට සැතපුම් 12 ක් ඇතුලත හානිකර ද්‍රව්‍යයන්ගේ කිසිඳු අවශේෂයක් බැහැර කිරීමට අවසර නොමැත.

(අ) මෙම ඇමුණුමෙහි රෙගුලාසි අංක 06 අනුව හානිකර ද්‍රව කොටස් 04 කට බෙදා දක්වා තිබේ. විස්තර පහත පරිදි වේ.

- **X කාණ්ඩය** සාගර සම්පතට හෝ මානව සෞඛ්‍යයට ප්‍රධාන උපද්‍රවයක් සහිත, ටැංකි පිරිසිදු කිරීමේදී හෝ ප්‍රති බැලාස්ටීකරණයේදී මුහුදට බැහැර කරනු ලබන හානිකර ද්‍රව කොටස් බැහැර කිරීම තහනම් කිරීම.

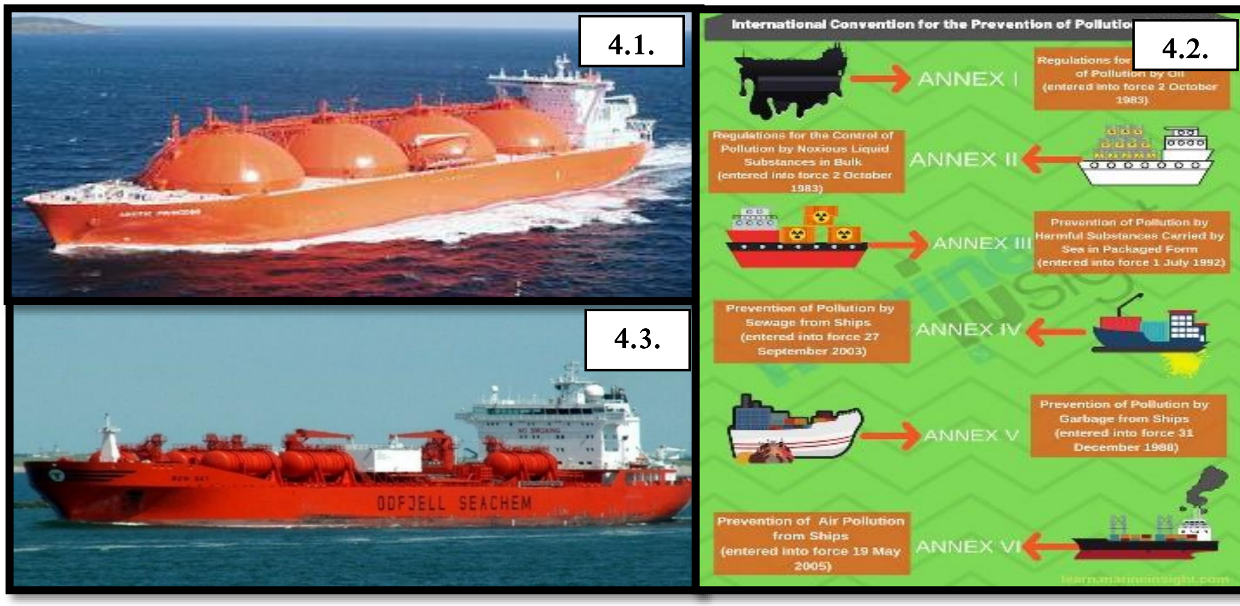
- **Y කාණ්ඩය** සාගර සම්පතට හෝ මානව සෞඛ්‍යයට උපද්‍රවයක් සහිත හෝ සාගරය නීත්‍යානුකූලව භාවිතා කරන්නන්ට හානිදායී වන, ටැංකි පිරිසිදු කිරීමේදී හෝ ප්‍රති බැලාස්ටීකරණයේදී මුහුදට බැහැර කරනු ලබන හානිකර ද්‍රව කොටස් වල ගුණත්වය හා ප්‍රමාණය සම්බන්ධ සීමා කිරීම.

- **Z කාණ්ඩය** සාගර සම්පතට හෝ මානව සෞඛ්‍යයට උපද්‍රවයක් සහිත ටැංකි පිරිසිදු කිරීමේදී හෝ ප්‍රති බැලාස්ටීකරණයේදී මුහුදට බැහැර කරනු ලබන හානිකර ද්‍රව කොටස් හා එම නිසා සාගර පරිසරයට බැහැර කිරීමේදී ගුණත්වය සහ ප්‍රමාණය පිළිබඳ ලිහිල් සීමා කිරීම.

- **අනෙකුත් කොටස්** ටැංකි පිරිසිදු කිරීමේදී හෝ ප්‍රති බැලස්ටීකරණයේදී මුහුදට බැහැර කරනු ලබන, සාගර සම්පතට, මානව සෞඛ්‍යයට, සාගරය නීත්‍යානුකූලව භාවිතා කරන්නන්ට හානිදායී නොවන ද්‍රව කොටස්. (ජාත්‍යන්තර රසායනික තොග සංග්‍රහයේ (International Bulk Chemical Code) 18 වන පරිච්ඡේදයේ දූෂණ වර්ග පිළිබඳ වගුවට අනුව X, Y හෝ Z වර්ග යටතට නොවැටෙන අනෙකුත් ද්‍රව කොටස්)

(ආ) රෙගුලාසි අංක 13 අනුව මෙම ඇමුණුමෙහි X, Y සහ Z වර්ග යටතේ වන හානිකර ද්‍රව කොටස් යෝග්‍ය මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා වලට සම්පූර්ණයෙන්ම අනුකූල වන විට හැර මුහුදට මුදා හැරීම තහනම් වේ. මීට අදාල බැහැර කිරීමේ ප්‍රමිත පහත පරිදි වේ.

- අවම වශයෙන් නාවික සැතපුම් 7 ක වේගයකින් ගමන් කරමින් පවතින ස්වයංක්‍රීය නෞකාවක් හෝ අවම වශයෙන් නාවික සැතපුම් 04 ක වේගයකින් ගමන් කරමින් පවතින ස්වයංක්‍රීය නොවන නෞකාවක
- දිය යට බැහැර කිරීමේ ස්ථානයට පහළින් දිය ක්‍රමයට බැහැර කරනු ලබන හා නිර්මාණික උපරිම සීඝ්‍රතාව නොඉක්මවන විට
- ආසන්නතම ගොඩබිමේ සිට නාවික සැතපුම් 12 කට නොඅඩු දුරකදී හා මීටර් 25 ට නොඅඩු ගැඹුරකදී බැහැර කිරීම.



රූප සටහන් අංක - 04

මෙම ඇමුණුම ශ්‍රී ලංකාව තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල මූලික තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

i. තොග වශයෙන් හානිකර ද්‍රව රැගෙන යන නැව් සමීක්ෂණය ශ්‍රී ලංකා ධජය සහිත නෞකාවන් සඳහා වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය බලය පවරන ලද පාර්ශවයන් විසින් සිදු කරනු ලැබේ.

ii. නෞකා සමීක්ෂණය නැව් අයත් රාජ්‍යයේ පාලක මණ්ඩලය විසින් සිදු කල යුතු අතර පාලක මණ්ඩලය නම් කල සමීක්ෂණකරුවන්ට හෝ සමාගමකටද සමීක්ෂණ කටයුතු පැවරිය හැකි වේ. ශ්‍රී ලංකා වේ මෙම කටයුතු සමීක්ෂණ සමාගම් වෙත පැවරීම වෙළඳ නැව් කාර්යාලය මගින් සිදු කරනු ලැබේ.

iii. ශ්‍රී ලංකා ධජය යටතේ වන නැව් සඳහා හානිකර ද්‍රව තොග වශයෙන් රැගෙන යැම සඳහා වන ජාත්‍යන්තර දූෂණය වැලැක්වීමේ සහතිකයක් නිකුත් කරනු ලබන්නේ නැව් පාලන ලේකම් මණ්ඩලය වෙනුවෙන් අදාල සමීක්ෂණ සමාගම වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

මෙම ඇමුණුමේ 16 වන රෙගුලාසිය අනුව පාලනය හා මිනුම් කිරීමේ දී සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවකු වන සෑම රාජ්‍යක්ම මෙම නියාමන ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා බලයලත් පරීක්ෂකවරුන් ලෙස පත් කල යුතු වේ. කෙසේ වුවද හානිකර ද්‍රව්‍යයන් හේතු කොටගෙන ඇතිවන සමුද්‍රීය දූෂණ පාලන කටයුතු සඳහා රෙගුලාසි නිකුත් කිරීම සිදු වී නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.5.3. තාක්ෂණික ඇමුණුම් III - ඇසුරුම් කොට මුහුද මඟින් ගෙනයන හානිකර ද්‍රව්‍යය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම

ඇසුරුම් කොට මුහුද මඟින් ගෙනයන හානිකර ද්‍රව්‍යය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ඇමුණුම III මඟින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 8 ක් නිකුත් කර තිබේ. 1992 ජූලි 01 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මෙම ඇමුණුමේ රෙගුලාසීන් මඟින් ඇසුරුම් කිරීම, ලකුණු කිරීම, ලේබල් කිරීම, ලේඛනගත කිරීම, ඇහුරුම, ප්‍රමාණාත්මක සීමා, ව්‍යතිරේඛ හා දැනුම් දීම් ආදිය සඳහා විස්තරාත්මක ප්‍රමිති නිකුත් කිරීමේදී සලකා බලන පොදු අවශ්‍යතා ආවරණය වේ. මෙම ඇමුණුමේ අරමුණු සඳහා (හානිකර ද්‍රව්‍ය) යනු සාගර දූෂකයන් ලෙස ජාත්‍යන්තර නාවික අවධානම් භාණ්ඩ සංග්‍රහයේ (International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code) හඳුන්වාදී ඇති ද්‍රව්‍යයන් හෝ ඇමුණුම III හි උප ග්‍රන්ථ නිර්ණායක වලට අදාල ද්‍රව්‍යයන් වේ.

මෙම ඇමුණුමේ රෙගුලාසි අංක 1(4) මඟින් දක්වා ඇති පරිදි උපද්‍රවකාරී ද්‍රව්‍යයන් ඇසුරුම් කර ප්‍රවාහනය කරන අවස්ථාවකදී එහි පවතින හිස් ඇසුරුම් ප්‍රමාණයද සැලකිය යුතුය. (එම හිස් බහාලුම් වල සමුද්‍රීය පරිසරයට හානි වන උපද්‍රවකාරී මඩිති නොමැති බවට යම් රාජ්‍යකට තහවුරු කර ගත හැක්කේ නම් හැර)

මෙම තාක්ෂණික ඇමුණුමේ රෙගුලාසි අංක 08 මඟින් මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සම්බන්ධයෙන් වරාය රාජ්‍ය පාලනය (Port state control) සම්බන්ධයෙන් දක්වා තිබේ. ඒ අනුව නෞකාවක් වෙනත් පාර්ශවයක වරායක හෝ අක්වෙරළ පර්යන්තයක පවතින විට, එම නෞකාවේ භාරකරු හෝ කාර්යමණ්ඩලය මෙම ඇමුණුමේ රෙගුලාසි අනුව හානිකර ද්‍රව්‍යය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීමේ ක්‍රමවේදය සම්බන්ධයෙන් හුරු පුරුදු නොවන බවට විශ්වාස කිරීමට පැහැදිලි සාක්ෂි පවතින විට, එම වරාය හෝ අක්වෙරළ පර්යන්තය අයත් රාජ්‍යක් විසින් නෞකාව සමීක්ෂණය කරනු ලැබිය හැකි වේ.

රූප සටහන් අංක - 05

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

i. නෞකාවක් වෙනත් පාර්ශවයක වරායක හෝ අක්වෙරළ පර්යන්තයක පවතින විට, එම නෞකාවේ භාරකරු හෝ කාර්යමණ්ඩලය මෙම ඇමුණුමේ රෙගුලාසි අනුව හානිකර ද්‍රව්‍යය නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීමේ ක්‍රමවේදය සම්බන්ධයෙන් හුරු පුරුදු නොවන බවට විශ්වාස කිරීමට පැහැදිලි සාක්ෂි පවතින විට, එම නෞකාව සමීක්ෂණය කරනු ලැබිය හැකි වුවද මෙලෙස කටයුතු කිරීම පිණිස අවශ්‍ය නීති ප්‍රතිපාදන දැනට ලංකාවේ ප්‍රමාණවත් පරිදි ස්ථාපිත වී නොතිබුණි.

ii. ඇමුණුමේ අවශ්‍යතා වලට අනුකූල වන තෙක් නැව දියත් නොකරන බවට තහවුරු කර ගැනීමට අදාල රජය විසින් වග බලා ගත යුතු අතර ශ්‍රී ලංකාව මේ අනුව කටයුතු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් නීති ප්‍රතිපාදන එක් කොට නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

iii. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරි පනත මඟින් උපද්‍රවකාරී රසායන භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් IMDG Code ප්‍රකාශයට පත් කිරීමත් එම උපද්‍රවකාරී රසායන ද්‍රව්‍යන් මඟින් සමුද්‍රීය පරිසරයට වන හානිය සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීම සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය මඟිනුත් සිදු කෙරෙන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.5.4. තාක්ෂණික ඇමුණුම IV - නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපද්‍රව්‍යයන් නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම

නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපද්‍රව්‍යයන් නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ඇමුණුම IV මගින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 13 ක් නිකුත් කර තිබේ. මාර්පෝල් සම්මුතියේ ඇමුණුම IV හි නැව් වලින් මල අපද්‍රව්‍ය සාගරයට බැහැර කිරීම සම්බන්ධ රෙගුලාසි අඩංගු වන අතර මල අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා නෞකාවක පැවතිය යුතු උපකරණ හා පද්ධති පිළිබඳව, වරාය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් පිළිබඳව හා සමීක්ෂණ හා සහතික කරන අවශ්‍යතා වලට අදාල රෙගුලාසීන් පිළිබඳව ද විග්‍රහ කෙරේ.

ගැඹුරු මුහුදේදී ප්‍රතිකර්ම නොකරන ලද මල අපද්‍රව්‍ය බැක්ටීරියා ක්‍රියාකාරිත්වය මගින් වියෝජනය වීම සිදුවන බව සාමාන්‍යයෙන් සලකනු ලබයි. එම නිසා මාර්පෝල් ඇමුණුම IV මගින් ආසන්නතම ගොඩබිමේ සිට නිශ්චිත දුරක් දක්වා මුහුදට මල අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම තහනම් කර තිබේ. රජය විසින් නෞකා ප්‍රමාද කිරීමකින් තොරව අවශ්‍ය මල අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහන පහසුකම් ලබා දිය යුතු වේ.

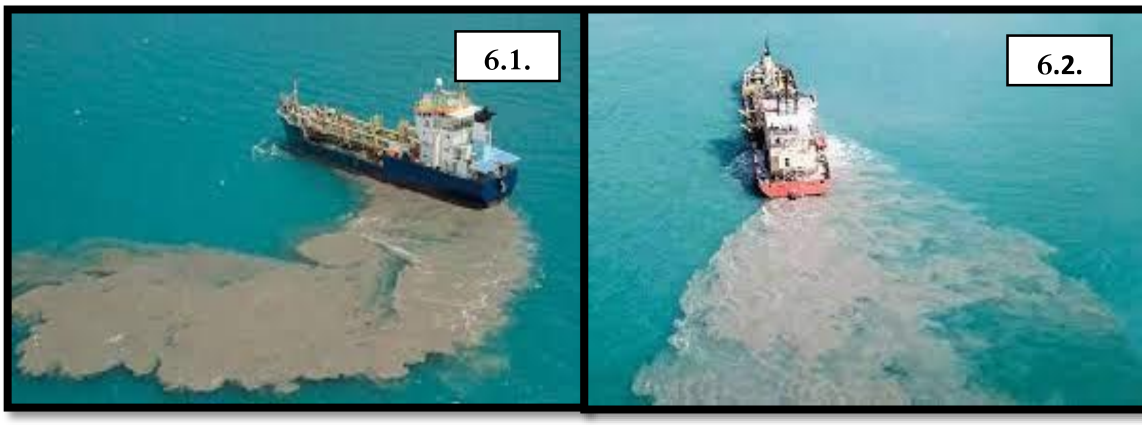
මෙම ඇමුණුම 2003 සැප්තැම්බර් 27 දින සිට බලාත්මක වී ඇති අතර 2004 අප්‍රේල් 01 වන දින යලිත් සංශෝධනය කරන ලද අතර 2005 අගෝස්තු 01 වන දින සිට බලාත්මක වී තිබුණි. දළ වශයෙන් ටොන් 400 හෝ ඊට වැඩි නෞකා හෝ පුද්ගලයින් 15 දෙනෙකුට වැඩි පිරිසක් රැගෙන යාම සඳහා අවසර ඇති නෞකා සඳහා මෙම සංශෝධිත ඇමුණුම අදාල වේ. ඇමුණුමට අනුව එවැනි නෞකාවක අනුමත අපජල පිරිපහදු පද්ධතියක් හෝ අනුමත විෂබීජහරණ ක්‍රමවේදයක් හෝ මල අපද්‍රව්‍ය රැඳවුම් ටැංකියක් තිබිය යුතු වේ. නැවෙහි අනුමත අපජල පිරිපහදු පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක වන විට හා නැව මගින් අනුමත පද්ධතියක් හරහා විෂබීජහරණය කරන ලද අපජලය බැහැර කරන විට ගොඩබිම් සීමාවේ සිට නාවික සැතැපුම් 03 ට වඩා වැඩි දුරකින් බැහැර කරන්නේ නම් හැර සාගරයට මල අපවහන බැහැර කිරීම තහනම් වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

i. මෙම ඇමුණුම අදාල නොවන අනෙකුත් සියළුම නෞකා ඇමුණුම් ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූල බවට සහතික වීම සඳහා සුදුසු මිනුම් ක්‍රම සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් ස්ථාපිත කර යුතු වුවත් විගණිත දිනය දක්වා ඊට අදාළව මිණුම් ක්‍රම සකසා නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

ii. ශ්‍රී ලංකාව විසින් වෙනත් රාජ්‍යක් යටතේ පවතින නෞකා සඳහා පාලක මණ්ඩලයේ ඉල්ලීම පරිදි මල අපද්‍රව්‍ය බැහැර කිරීම සඳහා නෞකාවක පැවතිය යුතු උපකරණ පද්ධතිය පිළිබඳ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් සහතික ලබා දී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. එසේ වුවද මේ පිළිබඳ වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය මගින් අදාල අනුකූලතා සහතික නිකුත් කිරීම් සිදු කරන බව නිරීක්ෂණය විය.

iii. නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපවහනයන් සමුද්‍රීය කලාපයට බැහැර කිරීම සඳහා අදාල වන අවම නාවික සැතපුම් ප්‍රමාණය හා ඒ අනුව අනුමැතිය ලබා දීම සම්බන්ධයෙන් සමුද්‍රීය දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ ප්‍රතිපාදන නොමැති අතර මාර්පෝල් සම්මුතිය අනුව සිදු කල යුතු බව දන්වා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව දේශීය වශයෙන් ගැලපෙන පරිදි අදාල රෙගුලාසි සකසා නොතිබුණි.



රූප සටහන් අංක - 06

3.1.5.5. තාක්ෂණික ඇමුණුම V - නැව් වලින් බැහැර කරන කසල නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම

නැව් වලින් බැහැර කරන කසල නිසා සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ඇමුණුම V මඟින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 10 ක් නිකුත් කර තිබේ. 1988 දෙසැම්බර් 31 වන දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මෙම ඇමුණුම මඟින් විවිධ කසල වර්ග, ඒවා බැහැර කල යුතු ආකාරය සහ සාගරයට කසල බැහැර කිරීමේදී පවත්වාගත යුතු දුර සීමාවන් ආවරණය කෙරේ. මෙම ඇමුණුමෙහි ඇතුළත් වඩාත් වැදගත් විශේෂාංගය වනුයේ සියළුම ආකාරයේ ප්ලාස්ටික් සාගරයට බැහැර කිරීම තහනම් කිරීමයි. සංශෝධිත ඇමුණුම 2013 ජනවාරි 01 දින සිට බලාත්මක වන අතර එහිදී නිශ්චිත රෙගුලාසි යටතේ ආහාර හා අනෙකුත් පරිසර හිතකාමී අපද්‍රව්‍ය හැර සියළුම ආකාරයේ කසල මුහුදට බැහැර කිරීම තහනම් කර තිබේ. හදිසි අවස්ථාවකදී නැවේ ස්ථාවරත්වය පවත්වා ගැනීම සඳහා සහ ජීවිතාරක්ෂාව සඳහා පමණක් කසල මුහුදට බැහැර කිරීමට මෙහිදී අවසර ලබා දේ.

මාපෝල් ඇමුණුම V ට අනුව කසල යනු, සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු වලදී ජනිත වන නැවුම් මත්ස්‍ය හෝ මත්ස්‍ය කොටස් හැර සියළුම ගෘහාශ්‍රිත, ආහාර සැකසීමේදී ජනිත වන සහ මෙහෙයුම් අපද්‍රව්‍ය වේ. 2013 සංශෝධිත ඇමුණුම V ට (රෙගුලාසි 3) අනුව නැවක ජනිත වන සියළුම කසල පහත වර්ගීකරණයට අනුව වර්ග කල යුතු වේ.

i. ප්ලාස්ටික් - දැල්, පොලිතීන් බෑග්, ඇසුරුම් ද්‍රව්‍ය ආදී ඕනෑම ආකාරයේ ප්ලාස්ටික් අඩංගු කසල මේ වර්ගයට යටතට ගැනේ.
ii. ආහාර නිෂ්පාදනයේ අපතය - නැවුම් හෝ නරක් වූ ඕනෑම ආහාරයක් අදාල කොන්දේසි වලට යටත්ව මුහුදට බැහැර කල හැකි වේ.
iii. ගෘහාශ්‍රිත අපද්‍රව්‍ය - නවාතැන තුළ රැඳී සිටීමේදී ජනිත වන බෝතල්, කඩදාසි, කෑන්, ආහාර ඇසුරුම් ආදී සියළුම වර්ගයේ අපද්‍රව්‍ය වේ.
iv. පිසුම් තෙල් - ආහාර පිසීම සඳහා යොදා ගන්නා සියළුම ආකාරයේ සත්ව හෝ ශාක තෙල් මුහුදට බැහැර කිරීම තහනම් වේ.
v. දහන යන්ත්‍ර අපද්‍රව්‍ය (භාෂ්මිකය) - ප්ලාස්ටික් දහනය හැර දහන යන්ත්‍ර මගින් ජනනය වන අළු
vi. මෙහෙයුම් අපද්‍රව්‍ය
vii. සත්ව අපද්‍රව්‍ය
viii. මසුන් ඇල්ලීමේ උපකරණ
ix. ඉලෙක්ට්‍රොනික අපද්‍රව්‍ය

මේ සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණය වූ කරුණු අනුව මෙම ඇමුණුම සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාපටිපාටි පරීක්ෂාවේදී නැවේ ඊට අදාල වන ලියවිලි පමණක් පරීක්ෂා කරනු ලබන අතර එහි භෞතික තත්ත්වය පරීක්ෂා කිරීම සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් සිදු නොකරන බව නිරීක්ෂණය වූයෙන් නාවික කසල මගින් වන බලපෑම පිළිබඳ යොමු කර තිබූ අවධානය ප්‍රමාණවත් නොවීය.

රූප සටහන් අංක - 07

3.1.5.6. තාක්ෂණික ඇමුණුම VI - නැව් වලින් සිදු වන වායු දූෂණය වැලැක්වීම

නැව් වලින් සිදු වන වායු දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ඇමුණුම VI මගින් 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රෙගුලාසීන් 23 ක් නිකුත් කර තිබේ. 2005 මැයි 19 දින සිට ක්‍රියාත්මක වන මෙම ඇමුණුමේ රෙගුලාසීන් මගින් හයිඩ්‍රජන් ඔක්සයිඩ්, සල්ෆර් ඔක්සයිඩ්, වාෂ්පශීලී කාබනික සංයෝග (VOC_3) සහ ඕසෝන් ස්ථරය හායනය වන ද්‍රව්‍යයක් නිසා නෞකා මගින් වායු ගෝලයට සිදුවන දූෂණය නියාමනය කිරීම සඳහා වන රෙගුලාසි හඳුන්වා දී තිබේ. එමඟින් වායු විමෝචනයේදී පැවතිය යුතු සීමා නියම කිරීම හා ඕසෝන් ස්ථරයට හානි වන ද්‍රව්‍යයන් විමෝචනය තහනම් කිරීම සිදු කර තිබේ. 2011 වර්ෂයේදී ගොඩනඟන ලද පරිච්ඡේදයක් මගින් නැව් මගින් සිදුවන හරිතාගාර වායු විමෝචන අවම කිරීම සඳහා අනිවාර්යෙන් පවත්වාගත යුතු මෙහෙයුම් හා තාක්ෂණික කාර්යක්ෂමතා මිණුම් හඳුන්වා දී තිබේ.

නැව් මගින් සිදුවන වායු දූෂණය වැලැක්වීමට අදාළ සංශෝධන සහ රෙගුලාසි ඇතුලත් ඇමුණුම් අංක VI (MARPOL 73/78 Annex VI) දරන 1997 සංධානයට ප්‍රවේශ වීම" යන මැයෙන් මහවැලි සංවර්ධන සහ පරිසර අමාත්‍යවරයා විසින් 2016 මාර්තු 28 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍යමණ්ඩල සංදේශයෙහි යෝජනාවන්ගෙන් අංක 3.1 හා 3.3 යටතේ දක්වන ලද පහත යෝජනා සඳහා 2016 මැයි 17 පැවැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 16/0842/704/021 මගින් අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

- 3.1 - නැව් මගින් සිදුවන වායු දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ සංධානයේ සංශෝධිත ඇමුණුම (MARPOL 73/78 Annex VI) සඳහා ප්‍රවේශ වීම.
- 3.3- සංධානය ශ්‍රී ලංකාව තුල ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ සංශෝධන නීති කෙටුම්පත් කිරීම සඳහා නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක දෙපාර්තමේන්තුවට දැනුම් දීම.

ඒ අනුව පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණ විය.

(අ) 2016 මැයි 17 පැවැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී මෙම ඇමුණුම සඳහා ප්‍රවේශ වීමට අමාත්‍යමණ්ඩල අනුමැතිය හිමිව තිබුණ ද 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන තෙක් ශ්‍රී ලංකාව මෙම ඇමුණුමේ පාර්ශවකරුවකු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. නෞකා මගින් සිදුවන වායු දූෂණය නියාමනය කිරීම මාර්පෝල් සම්මුතියේ VI ඇමුණුම අනුව සිදු කල යුතු වුවත් ශ්‍රී ලංකාව එම ඇමුණුම සඳහා පාර්ශවකරුවකු වී නොමැති අතර මෙම තත්ත්වය ශ්‍රී ලංකාව තුල කිසිදු පනතක් මගින් ආවරණය නොවන බැවින් අදාල ඇමුණුමේ සඳහන් කරුණු සම්බන්ධව ඇති විය හැකි අගතීන් නිසා ඇතිවන ගැටලු ආවරණය කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ආ) මෙම ඇමුණුම අදාල නොවන අනෙකුත් සියළුම නෞකා ඇමුණුම් ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූල බවට සහතික වීම සඳහා සුදුසු මිනුම් ක්‍රම ස්ථාපිත කර යුතු වුවත් ශ්‍රී ලංකාව තුල මෙම ඇමුණුම ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා නීති ප්‍රතිපාදන නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) බංකර් ඉන්ධන (Bunker Fuel) වල ගුණත්වය පරීක්ෂා කිරීම (ISO 8217 – 2012) මාර්පෝල් ඇමුණුම VI මඟින් හඳුන්වා දී තිබේ. ශ්‍රී ලංකාවේ නීති ප්‍රතිපාදන නොමැතිවීම හේතුවෙන් රාජ්‍ය ආයතනයක් මඟින් දැනට බංකර් තෙල් වල ගුණත්වය පරීක්ෂා නොකෙරේ.

(ඈ) ශ්‍රී ලංකා වරායන් වෙත සහ ශ්‍රී ලංකා සමුද්‍ර කලාප තුලින් ගමන් කරන නෞකා හේතුවෙන් විශාල ලෙස වායු දූෂණය සිදු වන කලාපයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව හා අවට කලාප හඳුනාගෙන ඇති නමුත් වර්තමානයේ නෞකා මඟින් වායු දූෂණය පිළිබඳ දත්ත ශ්‍රී ලංකාව සතුව නොපවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) 2015 වර්ෂයේදී පරිසර අමාත්‍යාංශයේ වායු සම්පත් කළමනාකරණ ඒකකය හා මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය මඟින් නැව් වල වායු විමෝචන සම්බන්ධ පරීක්ෂණ සිදු කර තිබූ අතර එම පරීක්ෂණ අනුව මෝටර් රථවල භාවිත වන්නා වූ ඩීසල් ප්‍රමාණයේ අඩංගු සල්ෆර් අගය මෙන් 2000 ගුණයක් අවම ගුණත්ව බංකරින් තෙල් දහනය මඟින් පිටවන බව දක්වා ඇත.

(ඊ) මේ අනුව ඉහත තත්ත්වයන් යටතේ ඇති විය හැකි වායු දූෂණය අම්ල වැසි ඇති කිරීමේ හා දේශගුණික විපර්යාසයන් ඇති කිරීම සඳහා බලපෑ හැකි හේතුවක් විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

රූප සටහන් අංක - 08

3.1.6. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානයේ (IMO) ක්‍රියාකාරී සාමාජිකයෙකු ලෙස කටයුතු කිරීම

ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය යනු නැව්වල ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව සහ නැව් මගින් සිදු වන සාගර හා වායුගෝලීය දූෂණය වැළැක්වීම පිළිබඳ වගකීම සහිත එක්සත් ජාතීන්ගේ විශේෂිත ආයතනය වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් විය.

(අ) මෙම ආයතනය ක්‍රියාකාරී සාමාජිකත්වය දැරීම තුලින් කලාපීය හා දේශීය වශයෙන් නාවික ගමනාගමනය තුලින් ඇති කරනු ලබන ගැටලු හා අභියෝග සම්බන්ධව ජාත්‍යන්තර අවධානය යොමු කිරීම තුලින් ඒ සඳහා පොදු එකඟතාවයක් ඇති කර ගැනීම තුලින්ද ජාත්‍යන්තර ප්‍රඥප්තීන් හා සම්මුතීන් පිළියෙල කිරීමේදී ඊට දේශීය දායකත්වය ලබා දීමේදී වේදිකාවක් ලෙස එම ආයතනයේ සාමාජිකත්වය වැදගත් වේ. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාව සාමාජිකත්වය ලැබුවද ක්‍රියාකාරීව දායක වීම තුල සේද මාවත තුල පිහිටි නාවික මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව මුහුණ දෙන ගැටලු හා අනාගතයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ නාවික ගමනාගමනය තුලින් ප්‍රමුඛ කාර්යයන් ඉටු කර ගැනීමට අවශ්‍ය පිළිගැනීම ඇති කර ගැනීමට රුකුලක් වේ. එසේ වුවද පසුගිය කාලය තුල මෙම ආයතනයේ සාමාජිකයෙකු ලෙස සක්‍රියව දායක වෙමින් පවතින ගැටලු හා අවශ්‍ය වැඩිදියුණු කිරීම් සම්බන්ධව ශ්‍රී ලංකාවේ දායකත්වය ලබා දීමේ තත්ත්වය සතුටුදායක නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් වලට අදාලව ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) ඉදිරිපත් කර තිබූ සංශෝධන කිහිපයක් පහත පරිදි වේ.

i. නාවික කටයුතු මඟින් සිදුවන වායු දූෂණය වැළැක්වීමේ අරමුණින් නෞකා ගමනාගමනයේදී පවත්වා ගත යුතු විශ්වීය සල්ෆර් සීමාව 0.5 ක් ලෙස පවත්වා ගත යුතු බවට වන සංශෝධනයන් 2020 ජනවාරි 01 දින සිට මාර්පෝල ඇමුණුම VI යටතේ සංශෝධනය කර ඇත.

ii. තාක්ෂණික ඇමුණුම් අංක I,V හා VI ට අදාලව පිළිවෙලින් තෙල් , කසල, නයිට්‍රජන් හා සල්ෆර් ඔක්සයිඩ් සම්බන්ධ දත්ත විද්‍යුත් වාර්තාකරණය භාවිතයෙන් පවත්වාගෙන යාම 2020 ජනාරි 01 දින සිට හඳුනාගෙන ඇත.

මේ අනුව උක්ත ඇමුණුම් වල සඳහන් සංශෝධන සඳහා ද ශ්‍රී ලංකාවේ සූදානම ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

3.1.7. ගිවිසුම්ගත බේරා ගන්නකු ලෙස කටයුතු කිරීම (Contractual Salvor)

නැවක් සම්බන්ධයෙන් හදිසි අනතුරකදී නැව බේරා ගැනීමේ කටයුතු වලදී ගිවිසුම්ගත බේරාගන්නකු ලෙස සහභාගී වූයේ නම් නෞකාවේ Hull and Machinery Insurance යටතේ ගලවා ගැනීමේ කටයුතු සඳහා වන වියදම පූර්ණය කරගත හැකි වේ. එහෙත් ශ්‍රී ලංකාව බේරාගැනීමේ සම්මුතියේ (Salvage Convention) පාර්ශවකරුවකු වී නොතිබුණි. ව්‍යාස්ථාපිත බේරා ගන්නකු ලෙස කටයුතු කිරීම තුල ඇතිවන අවදානම් තත්ත්වයකදී වඩාත් ක්‍රියාශීලීව හා පාරිසරික තත්ත්වය, දේපළ ආරක්ෂා වන පරිදි කටයුතු කිරීම සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත බේරුම්කරුවකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාවට කටයුතු කිරීමට ඇති මූලික කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම වැදගත් වේ. වෙළඳ නැව් කටයුතු පනතේ විධි විධාන අනුව ශ්‍රී ලංකාව ව්‍යවස්ථාපිත බේරුම්කරුවකු ලෙස කටයුතු කිරීම සඳහා අනාගත සැලැසුම් වල ප්‍රතිපාදන ඇතුලත් කිරීම මූලික කාර්යයක් වන නමුත් එවැනි දැක්මක් තුල කටයුතු කර නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2. නෛතික පිළිගැනීම

3.2.1. මාර්පෝල් සම්මුතිය අපරානුමත කිරීම හා යාවත්කාලීන බව

(අ) නෞකා මගින් සිදුවන සාගර දූෂණය පාලනය කිරීම සඳහා වන අන්තර්ජාතික සම්මුතිය (MARPOL) 1973 වර්ෂයේ ඔක්තෝබර් මස 8 වන දින ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය මගින් සම්මත කර තිබේ. මෙම සම්මුතිය 1978 සහ 1997 ප්‍රොටෝකෝල මගින් නවීකරණය කර තිබේ. ශ්‍රී ලංකාව විසින් මාර්පෝල් සම්මුතිය පිළිගැනීමට අදාල ලියකියවිලි 1997 ජූනි මස 24 දින බාර දී ඇති අතර 1997 සැප්තැම්බර් 24 දින සිට මෙම සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ බලාත්මක වේ. මාර්පෝල් සම්මුතිය යටතේ කාලානුරුප අවශ්‍යතා අනුව වරින් වර ඇමුණුම් 06 ක් හඳුන්වා දී තිබෙන අතර එම ඇමුණුම් පහත පරිදි ශ්‍රී ලංකාව විසින් අපරානුමත කර බලාත්මක කර තිබේ.

විස්තර පහත පරිදි වේ.

ඇමුණුම් අංකය	ඇමුණුමේ නම	හඳුන්වා දුන් දිනය
I.	තෙල් මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	1983/10/02
II.	තොග වශයෙන් හානිකර ද්‍රවමය ද්‍රව්‍ය මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	1987/04/06
III.	ඇසුරුම් කොට මුහුදමගින් ගෙන යන හානිකර ද්‍රව්‍ය මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	1992/07/01
IV.	නැව් වලින් බැහැර කරන මල අපද්‍රව්‍යාන් මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	2003/09/27
V.	නැව් වලින බැහැර කරන කසල මගින් සිදුවන දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	1988/12/31
VI.	නැව් මගින් සිදුවන වායු දූෂණය වැළැක්වීමේ රෙගුලාසි	2005/05/19

වගු අංක - 06

(ආ) ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) විසින් ඉහත එක් එක් ඇමුණුම් සඳහා කලින් කලට අවශ්‍ය පරිදි යාවත්කාලීන කිරීම් සිදු කර තිබේ. ශ්‍රී ලංකාව තුල වර්තමානය වන විට ඇමුණුම් I සිට V දක්වා වන රෙගුලාසීන් බලාත්මක කර ඇත. මීට අමතරව 2016 ජූනි 17 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින් ඇමුණුම VI දරන සංධානයට ප්‍රවේශ වීම සඳහා තීරණය කර තිබුණි.

පහත සඳහන් දෑ නිරීක්ෂණය විය.

සමුද්‍රය ආශ්‍රිත පරිසර දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය සැලැසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය නෛතිකමය විධිවිධාන සවිබල ගැන්වීමේ ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය වන අතර සමස්ථ සමුද්‍ර දූෂණ කාරකයන් තුලින් ශ්‍රී ලංකාවේ මුහුදු තීරය මෙන්ම එමඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ භූමි ප්‍රදේශ වලට ඇතිවිය හැකි පාරිසරික බලපෑම පාලනය කිරීම සඳහා මාර්පෝල් සම්මුතිය යටතේ වන යාවත්කාලීන ඇමුණුම් හා රෙගුලාසීන් වලට අනුගත වීමේ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය විය.

3.2.2. මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නෛතික තත්ත්වය

1978 සංධානය මගින් සංශෝධිත 1973 නැව් මගින් සාගරය අපවිත්‍රවීම් වැළැක්වීම සඳහා වන ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය (MARPOL) ශ්‍රී ලංකාව තුළ පිළිගැනීම හා මෙම සම්මුතියේ ප්‍රතිපාදන දේශීය වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාව තුල බලාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීති සම්පාදනය සඳහා නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක වෙත ඉදිරිපත් කිරීමේ අරමුණින් 1997 ජනවාරි 10 දින නාවික, වරාය, පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍යවරයා විසින් අමාත්‍යමණ්ඩල සංදේශයක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. මෙම සංදේශය සඳහා අංක අමප/97/0113/116/005 දරන හා 1997 පෙබරවාරි 06 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ලබා දී තිබූ අතර එහිදී ඉහත සංදේශයේ අඩංගු පහත සඳහන් යෝජනා 02 සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබේ

i. 1978 සංධානය මගින් සංශෝධිත 1973 නෞකා වලින් අපවිත්‍රවීම් වැලැක්වීම් සඳහා වන ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය පිළිගැනීම.
ii. මෙම සම්මුතියේ ප්‍රතිපාදන බලාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීති සම්පාදන කෙටුම්පත් කිරීම සඳහා නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක දෙපාර්තමේන්තුව නියම කිරීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කළ යුතු අමාත්‍යාංශය ලෙස නාවික, වරාය, පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍යාංශය දක්වා තිබුණි.

ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පනත සංශෝධනය සඳහා කටයුතු කරන ලෙස දැනුම් දී තිබූ අතර ඒ අනුව සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනත සංශෝධනය කිරීමේ කටයුතු 1997 වර්ෂයේ සිට 2008 වර්ෂය දක්වා සිදු කර තිබේ. ඒ අනුව 2008 අංක 35 දරණ සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනත නව පනතක් ලෙස 2009 වර්ෂයේ ජනවාරි 01 වනදා සිට ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. මෙහිදී මාර්පෝල් සම්මුතිය සම්පූර්ණයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නීති ප්‍රතිපාදන පනතට එක් කොට නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.2.3. මාර්පෝල් සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල දේශීය කේන්ද්‍රස්ථානය හා ඊට අදාල රේඛීය අමාත්‍යාංශය

මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාවේ අපරානුමත කරන ලද අවස්ථාව වන විට එම සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම නාවික,වරාය, පුනරුත්ථාපන හා ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍යාංශය වෙත පවරා තිබුණි. 1981 අංක 59 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත මගින් සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ අධිකාරිය පිහිටුවා මෙම සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම ද එම අධිකාරිය වෙත ලබා දී තිබුණි. 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත මගින් 1981 අංක 59 දරන පනත ප්‍රතිස්ථාපනය කර සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය පිහිටුවා තිබුණි. වර්තමානයේ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියට අදාල රේඛීය අමාත්‍යාංශය නාගරික සංවර්ධන, වෙරළ සංරක්ෂණ, අපද්‍රව්‍ය බැහැරලීම හා ප්‍රජා පවිත්‍රතා කටයුතු රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය වේ.

මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුල බලාත්මක කිරීම සඳහා වෙරළබඩ රාජ්‍යයේ ජාතික කේන්ද්‍රස්ථානය සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය බව අනාවරණය වූ අතර අධිකාරිය අයත් රේඛීය අමාත්‍යාංශ අවස්ථා 07 ක දී පහත පරිදි වරින් වර වෙනස්වීම් වලට භාජනය වී තිබුණි.

වර්ෂය	ජාතික කේන්ද්‍රස්ථානය	රේඛීය අමාත්‍යාංශය
1999 - 2001	සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ අධිකාරිය	වරාය පුනරුත්ථාපනය සහ ප්‍රතිසංස්කරණ අමාත්‍යාංශය
2001 - 2002	සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ අධිකාරිය	වරාය හා දක්ෂිණ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය
2002 - 2004	සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ අධිකාරිය	ධීවර කටයුතු සහ සාගර සම්පත් අමාත්‍යාංශය
2004 - 2009	සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ අධිකාරිය	ස්වාභාවික සම්පත් හා පරිසර අමාත්‍යාංශය
2009 - 2015	සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය	පරිසර අමාත්‍යාංශය
2015 - 2019	සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය	මහවැලි සංවර්ධන හා පරිසර අමාත්‍යාංශය
2019 - වර්තමානය	සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය	නාගරික සංවර්ධන, වෙරළ සංරක්ෂණ, අපද්‍රව්‍ය බැහැරලීම හා ප්‍රජා පවිත්‍රතා කටයුතු රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය

වගු අංක - 07

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) අධිකාරිය අයත් අමාත්‍යාංශයන් අවස්ථා කිහිපයකදී වෙනස්වීම තුල සම්බන්ධීකරණ හා නියාමන කාර්යයන් වලදී ප්‍රායෝගික තත්ත්වයන් සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක වීමේ ගැටළු ඇති විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) තවද අයවැය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමුඛතා අනුව පෙළගැස්වීම විෂයන්ගේ වැදගත්කම හඳුනාගෙන සිදු කළ යුතු නමුත් ඇතැම් විට එය ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතා හඳුනාගැනීමේ අඩුපාඩු ඇතිවීමට හේතු විය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) 2020 අගෝස්තු 09 දැනැති අංක 2187/27 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මඟින් අමාත්‍යවරුන් සඳහා කාර්යයන් හා විෂයයන් පැවරීම් සිදු කර තිබුණු අතර සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය නාගරික සංවර්ධන, වෙරළ සංරක්ෂණ, අපද්‍රව්‍ය බැහැරලීම හා ප්‍රජා පවිත්‍රතා කටයුතු අමාත්‍යාංශයට ඇතුලත් වී තිබුණි. 2020 සිට එම අමාත්‍යාංශයේ සුවිශේෂ ප්‍රමුඛතා සහිත කාර්යයන් අතරේ සමුද්‍ර ආශ්‍රිත පරිසර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් හඳුන්වා දීම ඇතුලත් කර තිබුණි. ඒ අනුව සමුද්‍රය ආශ්‍රිත පරිසර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය සැලැසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය නෛතිකමය විධිවිධාන සවිබල ගැන්වීමේ ප්‍රමුඛ අවශ්‍යතාවය මෙමඟින් ආවරණය වී නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3. ආයතනික කාර්යභාරය හා සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා වන සූදානම

3.3.1. සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියේ කාර්යභාරය

3.3.1.1. සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ පනත් අතර වෙනස්කම්

සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීම සම්බන්ධයෙන් 1981 අංක 59 දරණ සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත සහ 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත ශ්‍රී ලංකාව තුල හඳුන්වා දී තිබුණි. 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ 59 වන වගන්තිය මගින් 1981 අංක 59 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත ඉවත් කරනු ලැබ තිබේ.

1981 අංක 59 දරන පනත හා 2008 අංක 35 දරන පනත අතර පැවති වෙනස්කම් පහත පරිදි වේ.

කරුණු	1981 අංක 59 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත	2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත
පනත හඳුන්වා දීමේ අරමුණ	ශ්‍රී ලංකා ජල තීරයේ දූෂණය වැලැක්වීම්, අඩු කිරීම සහ පාලනය කිරීම සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම පිණිසද, සමුද්‍රීය දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සම්මුති බල ගැන්වීම පිණිසද ඒ හා සම්බන්ධ හෝ එම අනුෂාංගික කරුණු සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම පිණිසද වේ.	ශ්‍රී ලංකාවේ ජල තීරයේ හෝ වෙනත් යම් සමුද්‍රීය කලාපයක හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ පෙර වෙරළ සහ වෙරළ කලාපය හෝ දූෂණය වැලැක්වීම පාලනය කිරීම සහ අවම කිරීම සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම පිණිස ද ඒ හා සම්බන්ධ හෝ එම අනුෂාංගික කරුණු සඳහා විධිවිධාන සැලැස්වීම පිණිසද වේ.
ජල තීරය යන්නට අර්ථකථනය	ශ්‍රී ලංකා ජල තීරය මෙහිදී 1976 අංක 22 දරන ජාතික රාජ්‍ය සභාවේ සමුද්‍රීය කලාපය පිළිබඳ අර්ථකථනය ලබාගෙන ඇත. ඒ අනුව ජල තීරය කොටස් 05 කි. i. දේශීය සමුද්‍රය ii. යාබද කලාපය iii. වන සම්පත් කලාපය iv. මහද්වීප තටාකය v. අපවිත්‍ර වැලැක්වීමේ කලාපය	ශ්‍රී ලංකා දේශීය ජල තීරයෙන් හෝ වෙනත් යම් සමුද්‍ර කලාපයක් යන්න ඇතුලත් කර ඇත. එසේම මෙහිදී සමුද්‍රීය කලාපය යන්න 1976 අංක 22 දරන සමුද්‍රීය කලාප පිළිබඳ අර්ථකථනයට අනුව, i. යාබද කලාපය ii. අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය iii. මහද්වීප තටාකය iv. දූෂක වැලැක්වීමේ කලාපය යන කලාප ඇතුලත් වන අතර, එකී පනත යටතේ මතු යම් දිනයකදී ප්‍රකාශයට පත් කරනු ලැබිය හැකි වෙනත් කලාපයක්ද අයත් වේ.

ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් සම්බන්ධ ප්‍රතිපාදන	පනතේ VII වන කොටස මගින් ජාත්‍යන්තර සම්මුති ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ කරුණු දක්වා ඇත. පනතේ 17(1) මගින් ජාත්‍යන්තර සම්මුති ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අමාත්‍යවරයාගේ බලතලද 17(2)(1) උප වගන්තිය මගින් ඊට ඇතුලත් විය යුතු ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර සම්මුති 05 ක් පිළිබඳව ද ඇතුලත් කර ඇත. **(අ)** 1954 තෙල් වලින් සමුද්‍රය දූෂණය වීම වැලැක්වීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය හා සංශෝධන **(ආ)** 1969 තෙල් දූෂණ හානි සම්බන්ධයෙන් වූ සිවිල් වගකීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය **(ඇ)** 1971 තෙල් දූෂණ හානි සඳහා වන්දි ගෙවීම සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර අරමුදලක් පිහිටුවීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය **(ඈ)** 1969 තෙල් දූෂණ විපත් සම්බන්ධයෙන් මහ මුහුදේ මැදිහත් වීමට අදාල ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය **(ඉ)** 1973 නැව් වලින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය සහ 1978 සංධානය	2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ II වන කොටසේ සඳහන් පරිදි අධිකාරියේ කර්තව්‍යයන් ලෙස 6(ඊ) යටතේ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ස්ථිර කිරීම, පිළිගැනීමට එකඟ වීම හෝ අනුමත කිරීම සිදු කර ඇති හෝ සිදු කරනු ලැබිය හැකි සමුද්‍ර දූෂණය සම්බන්ධ සියලු ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් සහ අදාල ප්‍රොටෝකෝලයන් පිළිගැනීම නිර්දේශ කිරීම දක්වා තිබේ. එසේම පනතේ (6) (ඒ) යටතේ සඳහන් වන පරදි 6(අ) සිට 6(ළ) දක්වා වූ සියළු කාර්යයන් හෝ යම් කාර්යයක් ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන්නා වූ වෙනත් යම් සියළු ක්‍රියා හා දේ සිදු කිරීම යන්නද අධිකාරියේ කර්තව්‍යක් ලෙස දක්වා තිබේ.

වගු අංක - 08

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණ විය.

(අ) 1981 අංක 59 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත හඳුන්වාදීමේ අරමුණ තුල සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සම්මුති බලගැන්වීම පිණිස යන්න අවශ්‍යතාවයක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇතුළත් කර තිබුණ ද 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත හඳුන්වාදීමේ අරමුණෙන් ජාත්‍යන්තර සම්මුති බලගැන්වීම යන්න ඉවත් කර තිබෙන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 1981 අංක 59 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත මගින් ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් ක්‍රියාත්මක කිරීම යටතේ 1973 නැව් වලින් සිදු වන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය සහ 1978 සන්ධානය යන්න විශේෂිත වශයෙන් ආවරණය කර තිබුණද 2008 අංක 35 දරණ සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ සෘජුවම ඒ බව ප්‍රකාශ වී නොතිබෙන බව නිරීක්ෂණය විය. නව පනතේ 6(ඊ) වගන්තිය මඟින් ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් සහ අදාල ප්‍රොටෝකෝලයන් පිළිගැනීම සහ නිර්දේශ කිරීම යන්න පමණක් දක්වා තිබුණි. මේ හේතුවෙන් අදාල සම්මුතීන් බලගැන්වීමට අදාල සෘජු දායකත්වය කුමන ආකාරයෙන් සිදු විය යුතු ද යන්න නිශ්චිතව දක්වා නොතිබුණි.

(ඇ) මේ අනුව යම් සිදුවීමකදී එයට අදාල නෛතිකමය කාර්යයන් සිදු කිරීමේදී නිශ්චිතවම වන්දි අය කර ගැනීම වැනි දුෂ්කර අවස්ථාවන්ට පත් වී තිබුණි. උපද්‍රවකාරී බහාලුම් ප්‍රවාහනය කිරීමේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් පනත සංශෝධනය කිරීම අනිවාර්යය වේ. එවැනි අවස්ථාවකදී යම් අනතුරක් වුවහොත් අලාභයන් අයකර ගැනීමට දුෂ්කරතා අවස්ථා ඇතිවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනත වසර 12 ක් පමණ පැරණි වන බව නිරීක්ෂණය වන අතර 2020 දෙසැම්බර් 31 වන දින තෙක් පනත සංශෝධනය කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. පහත සඳහන් කරුණු අනුව මෙම පනත සංශෝධනය කිරීමේ වැදගත්කම නිරීක්ෂණය වේ.

i. වර්තමාන පනත මඟින් සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදාල බලතල පැහැදිලි ලෙස පවරා නොතිබීම.

ii. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය අනිවාර්ය සම්මුතීන් පනත තුල ඇතුළත් නොවීම.

iii. ජාත්‍යන්තර සම්මුතීන් වල රෙගුලාසීන් වර්තමානයේ පවතින පනත තුළින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන නොමැති වීම.

iv. තෙල්, උපද්‍රවකාරී හා හානිකර ද්‍රව්‍ය විසිරීමකදී කටයුතු කල හැකි පරිදි අන්තර්ජාතික මට්ටමේ ප්‍රමිතීන් පනත තුලට ඇතුලත් කර නොමැති වීම.

v. ජාත්‍යන්තර වෙළඳාමේදී ධනාත්මක බලපෑමක් ඇති කල හැකි වීම.

vi. හදිසි සමුද්‍ර දූෂණයකදී දූෂණය වූ සමුද්‍රය නැවත යථා තත්ත්වයට පත්කර ගැනීම සඳහා උපකරණමය, තාක්ෂණික හා මූල්‍යමය සහයෝගය ලබා ගැනීම හා ජාත්‍යන්තර නීති රීති තුලින් අදාල පාර්ශවයන්ගෙන් වන්දි ලබා ගැනීමට පහසු වීම.

vii. දකුණු ආසියාවේ නාවික කේන්ද්‍රස්ථානයක් ලෙස කොළඹ වරාය කටයුතු කිරීමත් ශ්‍රී ලංකාවේ දකුණු මුහුදු තීරයේ දිනකට නෞකා 300 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් නැව් ගමනා ගමනය සිදු වීමත් තුල ශ්‍රී ලංකාවේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය තුල සමුද්‍රීය විපතකදී හෝ වෙනත් යම් කටයුත්තක් මඟින් ඇති විය හැකි අහිතකර තත්ත්වයන් සඳහා මුහුණ දීමට වෙරළ බඩ රාජ්‍යක් වශයෙන් ශක්තිමත්භාවය තහවුරු කරගත යුතු වීම.

viii. වර්තමානයේදී ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන නෞකා වර්ධනයත් සමඟ වායු ගෝලයට ඇතිවන දූෂණය පාලනය සඳහා කටයුතු කල හැකි වීම.

3.3.1.2. 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ ප්‍රතිපාදන

2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ 7,9,26,34 හා 36 යන වගන්ති සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ 9 (7) වගන්තිය යටතේ, එවකට සවි කර තිබිය යුතු යැයි මේ පනතින් හෝ ඒ යටතේ සාදන ලද නියෝග වලින් නියම කරන ලද උපකරණ සහ යන්ත්‍ර පිළිබඳ යම් පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා අය කරනු ලබන යම් ගාස්තුවක් අමාත්‍යවරයා විසින් නියම කරනු ලැබිය හැකිය. විගණිත දිනය වන 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් මෙම වගන්තිය අනුව නැවක සවි කල යුතු උපකරණ සහ ඒවා පරීක්ෂා කිරීම පිළිබඳව නියෝග සාදා නොමැති අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ පැවැත්වීම සම්බන්ධ ගාස්තු අය කිරීමක්ද සිදු කර නොතිබුණි.

(ආ) නෞකා මගින් සිදු වන්නා වූ දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වූ මාර්පෝල් සම්මුතියේ I වන ඇමුණුම හා අන්තර් සම්බන්ධතාවයක් ගොඩනැඟිය හැකි 1992 සන්ධානයෙන් ප්‍රතිෂ්ඨානය කරනු ලැබූ තෙල් මගින් සිදු වන පරිසර දූෂණය සඳහා සිවිල් වගකීම් පැවරීම් පිළිබඳ අන්තර්ජාතික සම්මුතිය හා උක්ත සම්මුතියට අතිරේක සම්මුතියක් ලෙස 1971 වර්ෂයේ සම්මත වූ තෙල් දූෂණ හානිපූර්ණය සඳහා අන්තර්ජාතික අරමුදලක් පිහිටුවීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය 1983 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාවේ අපරානුමැතිය සිදු කර තිබුණි. මෙම සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ජාතික කේන්ද්‍රස්ථානය සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය වන අතර මෙම සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුල 1983 හා 1987 වර්ෂ වල සිට බලාත්මක විය.

(ඇ) මෙම සම්මුතීන් සක්‍රීය ලෙස ශ්‍රී ලංකාව තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ජාතික ව්‍යවස්ථාවන්, ප්‍රතිපාදන සකස් කිරීම සිදු කල යුතු වුවත් විගණිත දිනය දක්වා එම කටයුතු සිදු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුල ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නෛතික ප්‍රතිපාදන බලාත්මක කිරීමට කටයුතු නොකිරීම තුල සිවිල් වගකීම පිළිබඳ සම්මුතියේ ප්‍රතිපාදන වූ උපරිම වන්දි මුදල් ලබා ගැනීමට ඇති හැකියාව අහිමි වීමත්, යම් සමුද්‍රීය විපතකදී පීඩාවට පත් රාජ්‍යක් වශයෙන් හිමිකම් අයදුම් ක්‍රියාවලියේදී අන්තර්ජාතික සහයෝගීතාවයන් ලබා ගැනීමට බාධාවන් ඇතිවිය හැකි බවත් නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) තෙල් දූෂණ හානිපූර්ණය සඳහා වූ අන්තර්ජාතික අරමුදල මගින් දූෂණ හානි ලෙස අර්ථදක්වා ඇති ප්‍රධාන අවස්ථා 04 ලෙස පිරිසිදු කිරීමේ මෙහෙයුම් හා දේපොල හානි වියදම්, ආනුශංගීය අලාභ හා ශුද්ධ ආර්ථික අලාභ හිමිකම්, දූෂණය වලක්වා ගැනීම හෝ අවම කරගැනීම සඳහා ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ග සඳහා වන්දි හා පාරිසරික හායනයෙන් සිදු වූ ආර්ථික අලාභ හැර අනෙකුත් පාරිසරික හානි සඳහා වන්දි ගෙවීම් ආවරණය වේ. මෙම හානිපූර්ණයන් අයකරගැනීම සඳහා විධිමත් ව්‍යවස්ථාවන් සම්පාදනය කොට නොතිබුණි.

(ඉ) අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (EEZ) තුල නෞකාවක් මඟින් තෙල් විසිරීමක් සිදු වූ අවස්ථාවක දී අදාල වන්නේ සමාජ රක්ෂණ ආවරණය (Club Insurance Pollution Cover), සිවිල් වගකීම් පිළිබඳ සම්මුතිය (Convention on Civli Liability) සහ අරමුදල් සම්මුතිය (Fund Convention) යන සම්මුතීන් වේ. ශ්‍රී ලංකාව මෙම සම්මුති සඳහා පාර්ශවකරුවකු වී ඇති බැවින් ශ්‍රී ලංකා වෙරළ කලාප තුල සිදු වන සමුද්‍ර දූෂණයේ දී වන්දි ලබා ගැනීමට හැකියාව පවතී. කුඩා ප්‍රමාණයේ විසිරීමක දී වන හානිය සමාජ රක්ෂණ ආවරණය මඟින් ද විශාල ප්‍රමාණයේ විසිරීමක දී සිවිල් වගකීම් පිළිබඳ සම්මුතිය මඟින් ද හානිය වැඩිනම් අරමුදල්

සම්මුතිය මගින් ද වන්දි ලබා ගැනීමේ හැකියාව පවතී. එහෙත් ඉහත සිවිල් වගකීම් පිළිබඳ සම්මුතිය සහ අරමුදල් සම්මුතිය අදාල වන්නේ තෙල් නෞකා (oil tankers) සඳහා පමණක් වන අතර අනෙක් නෞකා වල තෙල් දූෂණයට අදාල වන්නේ බංකර් සම්මුතිය (International Convention on Civil Liability or Bunker Oil Pollution Damage 2001) වේ. මෙම සම්මුතිය සඳහා ශ්‍රී ලංකාව පාර්ශවකරුවකු වී නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) විෂ රසායනික ද්‍රව්‍ය ඇතුලත් බහාලුම් ප්‍රවාහනයේදී ඇතිවිය හැකි සමුද්‍රීය විපත් සම්බන්ධයෙන් 1996 වර්ෂයේ ජාත්‍යාන්තර සම්මුතියක් වූ HNS සම්මුතිය (International Convention on Liability and Compensation or Damage in Connection with the carriage or hazardous and noxious substances by sea) 1976 වර්ෂයේ සමුද්‍රීය වන්දි ලබා ගැනීමට අදාල LLMC – 76/96 (convention on Limitation of liability for Maritine Claim) යන සම්මුතීන් සඳහා ශ්‍රී ලංකාව පාර්ශවකරුවකු වී නොතිබුණි.

3.3.1.3. සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් නිකුත් කර ඇති නියෝග

මාර්පෝල් සම්මුතිය වෙනුවෙන් දේශීය වශයෙන් විශේෂිත නීති රීති ඇතුළත් නොවුවද 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ 31 වන වගන්තිය යටතේ අමාත්‍යවරයා විසින් නියෝග සාදා තිබේ. ඒ අනුව 2011, 2012, 2013 හා 2016 වර්ෂ වල සමස්ථයක් ලෙස නියෝග 05 ක් නිකුත් කර තිබුණි. එහිදී සමුද්‍ර ආරක්ෂණයට අදාල නියෝග ඇතුළත්ව ඇති අතර ඒ අතර ඛනිජ තෙල් නිසා සමුද්‍ර දූෂණය වීමේ කාරණය වැඩි වැදගත්කමක් ලබා දෙයි. විස්තර පහත පරිදි විය.

නියෝගය	පනතේ අදාල වගන්ති
2011 අංක 01 දරන ඛනිජ තෙල් ඇතුළු ස්වාභාවික සම්පත් සඳහා අක්වෙරළ කැණීම හා ප්‍රයෝජනයට යොදා ගැනීමේ (සමුද්‍ර පරිසර ආරක්ෂණ) නියෝග	පනතේ 40 වගන්තිය - ඛනිජ තෙල් ඇතුළු ස්වාභාවික සම්පත් කැණීම් වල නියැලී සිටින තැනැත්තන් විසින් අනුගමනය කල යුතු ප්‍රමිති
2011 අංක 02 දරන (සමුද්‍ර පරිසර ආරක්ෂණ) නියෝග	පනතේ 07 වන වගන්තිය - අධිකාරියේ බලතල පනතේ 21 වන වගන්තිය - අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කිරීම

අංක 01/2013 දරන සමුද්‍ර පරිසර ආරක්ෂණ (මුහුදට ඉවත දැමීම සඳහා අවසර පත් නිකුත් කිරීමේ) නියෝග	පනතේ 27 වන වගන්තිය - අවසර පත්‍රයක බලය යටතේ පමණක් තෙල් ආදිය ඉවත දැමීම. පනතේ 28 වන වගන්තිය - අධිකාරිය වෙත අවසර පත්‍රයක් සඳහා ඉල්ලුම් කිරීම.
2016 සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ (අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම්) නියෝග	පනතේ 6 (ඉ) ඡේදය - යම් තෙල් වර්ග, හානිකර ද්‍රව්‍ය හෝ වෙනත් යම් දූෂක ද්‍රව්‍යයක් සඳහා ප්‍රමාණවත් සහ යෝග්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් සැලසීම. 21 වන වගන්තිය - අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කිරීම.
Oil spill contingency plan Regulations No. 01of 2012	6 (උ) ඡේදය - ජාතික තෙල් දූෂණ හදිසි සැලැස්මක් සකස් කොට ක්‍රියාත්මක කිරීම. 39 වන වගන්තිය - තෙල් උතුරා යාම පිළිබඳ හදිසි සැලැස්ම

වගු අංක - 09

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) උක්ත නියෝග යටතේ මාර්පෝල් සම්මුතියට අදාල සියළු ඇමුණුම් ආවරණය නොවීමේ තත්ත්වයක් තුළ අනෙකුත් දූෂ්‍ය කාරකයන් වන මල අපද්‍රව්‍ය, අපජලය, ඝන අපද්‍රව්‍ය, වායු දූෂණය හා උපද්‍රවකාරී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය යන හේතූන් නිසා සිදු වන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා වන ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් නියෝග නිකුත් කර නොතිබුණි.

(ආ) ඉහත නියෝග මඟින් තාක්ෂණික ඇමුණුම් I හා V හි අඩංගු රෙගුලාසීන් අතුරින් කිහිපයක් පමණක් ආවරණය වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.1.4. අංක 1996/27 හා 2001දෙසැම්බර් 06 දිනැති අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය - පනතේ 6 (ඉ) සහ 21 වගන්ති සමඟ කියවිය යුතු අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් සම්බන්ධ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ නියෝග

සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනතේ ප්‍රතිපාදන යටතේ නැව් තුල ජනනය වන අපද්‍රව්‍ය ඉවත් කිරීමේ සැපයුම්කරුවන් ප්‍රධාන කාණ්ඩ 03 ක් යටතේ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරියේ ලියාපදිංචි විය යුතුය. එසේ ලියාපදිංචිය ලබාගත් සැපයුම්කරුවන් හා ඔවුන් විසින් ලබා ගන්නා අපද්‍රව්‍ය පිළිබඳ තොරතුරු පහත පරිදි වේ.

(අ) ප්‍රතිග්‍රහණ කටයුතු

2019 වර්ෂයේ සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය යටතේ අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ සේවය සඳහා ලියාපදිංචි වී ඇති සැපයුම්කරුවන් සංඛ්‍යාව 29 ක් වන අතර එක් එක කාණ්ඩ යටතේ ලියාපදිංචිය පහත පරිදි විය.

අපද්‍රව්‍ය කාණ්ඩය	**ලියාපදිංචි සැපයුම්කරුවන් ප්‍රමාණය**
ඝන අපද්‍රව්‍ය	02
තෙල් අපද්‍රව්‍ය	03
ඝන අපද්‍රව්‍ය සහ තෙල් අපද්‍රව්‍ය	18
තෙල් අපද්‍රව්‍ය සහ මල අපද්‍රව්‍ය	01
ඝන අපද්‍රව්‍ය, තෙල් අපද්‍රව්‍ය සහ මල අපද්‍රව්‍ය යන කාණ්ඩ තුනම	05

වගු අංක - 10

(ආ) ප්‍රතිග්‍රහණය කරන ලද අපද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණය

2016 වර්ෂයේ සිට 2019 වර්ෂය දක්වා අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණ කටයුතු හරහා ප්‍රතිග්‍රහණය කරන ලද අපද්‍රව්‍ය ප්‍රමාණයන් පහත පරිදි වේ.

අපද්‍රව්‍ය වර්ගය	**අපද්‍රව්‍යය ප්‍රමාණය m3**				**එකතුව**
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	
තෙල් අපද්‍රව්‍ය	23	25	24	29	**101**
ඝන අපද්‍රව්‍ය	1,400	1,549	1,660	1,647	**6,256**
මළ අපද්‍රව්‍ය	22,871	26,382	23,835	27,145	**100,233**
වෙනත්	666	1,318	3,908	152	**6,044**
එකතුව	**24,960**	**29,274**	**29,427**	**28,973**	

වගු අංක - 11

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

i. මේ අනුව වාර්ෂිකව නැව් මඟින් ප්‍රතිග්‍රහණය කරනු ලබන අපද්‍රව්‍ය අතුරින් වැඩි වශයෙන් මළ අපද්‍රව්‍ය හා ඝන අපද්‍රව්‍ය ප්‍රතිග්‍රහණය වන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙලෙස ප්‍රතිග්‍රහණය කරන ලද අපද්‍රව්‍ය පරිසර හිතකාමී ලෙස දේශීය වශයෙන් බැහැර කරන බවට සහතිකවීමේ පසුවිපරම් ක්‍රියාවලියක් ශක්තිමත්ව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අවශ්‍යතාවය නිරීක්ෂණය වේ.

ii. 2020 වර්ෂය තුලදී වරාය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් යටතේ සේවා සැපයුම්කරුවන් 27 දෙනෙකුට කොළඹ, ගාල්ල, හම්බන්තොට, ත්‍රිකුණාමලය යන වරායන් සඳහා පිළිවෙලින් 946 ක්, 125 ක්, 73ක් , 67 ක් ලෙසින් වරාය ප්‍රතිග්‍රහණ පහසුකම් සැපයීමේ බලපත්‍ර නිකුත් කර තිබුණි. මෙහිදී ප්‍රධාන වශයෙන් නැව් 509 ක් මගින් මුළු ප්‍රමාණය ඝන මීටර් 29,329 ක තෙල් අපද්‍රව්‍ය(Waste oil) ඉවත් කර තිබුණි.

3.3.1.5. 2011 අංක 02 දරණ බංකරින් (සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ) නියෝග

අංක 1741/19 හා 2012 ජනවාරි 19 දිනැති අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින් බංකරින් (සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ) නියෝග ප්‍රසිද්ධ කර තිබේ. ඒ අතුරින් නියෝග අංක 3, 4, 9 හා 17 ට අදාලව තෙල් උතුරා යාමක් මගින් සිදුවන සමුද්‍රීය පරිසර හානිය ආවරණය කර ගැනීම සඳහා සහ එය අය කර ගැනීම සඳහා අදාල වන ප්‍රතිපාදන ඇතුලත් කර නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.1.6. සමුද්‍රීය පරිසර අධිකාරියේ භෞතික හා මානව සම්පත්

පළාත් 05 ක් සහ දිස්ත්‍රික්ක 14 ක් ආවරණය වන පරිදි සමුද්‍රීය ආරක්ෂණ අධිකාරියේ වෙරළබඩ දිස්ත්‍රික්ක ආවරණය වන පරිදි ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 14 ක් ස්ථාපිත කර තිබූ අතර ඒ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මුලතිව් ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය සඳහා සේවකයින් නොමැති අතර පුත්තලම ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය සඳහා එක් සේවකයෙකු පමණක් යොදවා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ඉහත ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 14 ක් සතුව හදිසි තෙල් විසිරුම් සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ කිසිවක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) ප්‍රාදේශීය කාර්යාල 14 අතුරින් ගාල්ල ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය සතුව පමණක් රසායනාගාර පහසුකම් පවතින අතර අනෙකුත් කිසිදු කාර්යාලයකට රසායනාගාර පහසුකම් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය. ගාල්ල රසායනාගාරයේ වුවද සාගර ජලයේ දූෂණයට අදාල වන සියළු දූෂ්‍ය කාරකයන් (සාගර ජලයේ අවලම්භිත අංශු, රසායනික ද්‍රව්‍යන්, තෙල් ආදී) පරීක්ෂා කිරීමේ පහසුකම් නොතිබුණි.

3.3.1.7. සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සම්බන්ධයෙන් වැඩමුළු හා වැඩසටහන්

සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක කර තිබූ වැඩමුළු හා වැඩසටහන් සම්බන්ධ නියැදි පරීක්ෂාවේදී අනාවරණය වූ කරුණු පහත පරිදි වේ.

(අ) සමුද්‍ර දූෂණය අවම කිරීම උදෙසා පෙර සූදානම් වීම පිළිබඳ ජාතික වැඩමුළුව

සමුද්‍ර දූෂණය අවම කිරීම උදෙසා පෙර සූදානම් වීම පිළිබඳ ජාතික වැඩමුළුවක් 2014 දෙසැම්බර් 16 සහ 17 යන දිනයන් වලදී පවත්වා ඇති අතර මේ සඳහා ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) හා දකුණු ආසියානු සහයෝගිතා පාරිසරික වැඩසටහන (SACEP) යන ආයතනද සහභාගී වී තිබුණි. මෙහිදී දකුණු ආසියානු තෙල් රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමකදී ක්රියාත්මක සැලැස්මක් සකස් කර තිබූ අතර ශ්‍රී ලංකාවද මෙම සැලැස්ම සඳහා පාර්ශවකරුවකු වේ. එවැනි සැලැස්මක් පැවතියද දකුණු ආසියානු සහයෝගිතා පාරිසරික වැඩසටහනක් යටතේ එම කටයුතු සම්පූර්ණයෙන් සම්බන්ධීකරණය කර නොතිබීම හේතුවෙන් දකුණු ආසියානු කලාපය තුල විශාල ප්‍රමාණයේ තෙල් විසිරීමකදී ක්‍රියාත්මක කල යුතු ආකාරය පිළිබඳ ක්‍රමවත් වැඩපිළිවෙලක් නොමැති බව අනාවරණය විය.

(ආ) රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමේදී ප්‍රතිචාර දැක්වීම පිළිබඳ වැඩමුළුව

රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමේදී ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ ධාරිතා වර්ධනය සඳහා දෙදිනක වැඩමුළුවක් 2015 මැයි මස 14 සහ 15 දින වලදී මධ්‍යම පරිසර අධිකාරියේදී පවත්වා තිබේ. එහිදී රසායනික ද්‍රව්‍යය විසිරීමකදී ක්‍රියාත්මක කල යුතු ආකාරය ඇතුලත් කොට ජාතික සැලැස්ම නැවත සකස් කල යුතු බවත්, රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමකදී ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා පෙර පුහුණු වීම් සිදු කල යුතු බවත් සහ රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමේදී ක්‍රියා කිරීම සඳහා පිරිස් පුහුණු කල යුතු බවත් තීරණය කර තිබුණි. එසේම රසායන ද්‍රව්‍යය විසිරීමේදී ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා පවතින OPRC- HNS ප්‍රොටෝකෝලය සඳහා ශ්‍රී ලංකාව පාර්ශවකරුවකු විය යුතු බවට ද තීරණය කර තිබුණි. කෙසේ වුවද රසායන ද්‍රව්‍යය

විසිරීමකදී ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා පවතින OPRC- HNS ප්‍රොටෝකෝලය සඳහා පාර්ශවකරුවකු වීම සහ ඒ අනුව නීති සෑදීම සඳහා අවශ්‍යය කටයුතු 2020 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් අවසන් කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) බැලාස්ට් ජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය

බැලාස්ට් ජලය හරහා ආක්‍රමණශීලී ආගන්තුක ජීවීන් සමුද්‍ර පරිසරයට එකතු වීම හරහා වන පාරිසරික දූෂණය අවම කිරීම සඳහා බැලාස්ට් ජල කළමනාකරණ ව්‍යාපෘතිය ඉතා වැදගත් වේ. මෙමඟින් ශ්‍රී ලංකා මුහුදු තීරයේ දැනට ජීවත් වන ජීවී විශේෂ හඳුනා ගැනීමත් ඉදිරියේදී ඇතිවිය හැකි ආක්‍රමණශීලී ආගන්තුක ජීවීන්ගේ තර්ජන හඳුනා ගැනීමටත් හැකි වේ.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

i. බැලාස්ට් ජල කළමනාකරණ සම්මුතියේ පාර්ශවකරුවකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ඇතුළත් වී නොතිබුණ බව නිරීක්ෂණය විය.

ii. රුහුණු විශ්ව විද්‍යාලය, වයඹ විශ්ව විද්‍යාලය, ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලය සහ නාරා ආයතනය සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය සමඟ සම්බන්ධ වී ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ වරායන් වන කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය හා හම්බන්තොට ආශ්‍රිත මූලික ජීවී දත්ත සමීක්ෂණය සිදු කර තිබුණි.

iii. 2013 අගෝස්තු 01 සිට 2014 ජූලි 01 දක්වා කොළඹ වරායට නැව් 3,742 ක් මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා පැමිණ තිබුණි. මෙසේ පැමිණි නැව් වලින් බැලාස්ට් ජලය සහිත නැව් 15 කින් ලබාගන්නා ලද නියැදි 16 ක් පරීක්ෂාවේදී ආගන්තුක ආක්‍රමණශීලී ජීවීන් ඉහළ ප්‍රමාණයක් එම ජල නියැදි තුල ඇතුළත් වී තිබුණි. 2018 වර්ෂය වන විට කොළඹ වරායට පැමිණෙන මුළු නැව් සංඛ්‍යාව 4,331 ක් වූ අතර එම ප්‍රමාණය 2013 වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 15.7 ක වර්ධනයකි. මේ අනුව බැලාස්ට් ජලය මඟින් දේශීය සමුද්‍ර තීරයට හුවමාරු විය හැකි ආගන්තුක ආක්‍රමණශීලී ජීවීන්ගේ වර්ධනය ද ඉහළ යා හැකි බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.1.8. සමුද්‍රීය ජලයේ ගුණත්වය

සමුද්‍රීය කලාපය තුල පිහිටි නාන තොටුපල ආශ්‍රිත සමුද්‍රීය ජලයේ භෞතික, රසායනික හා ජීව විද්‍යාත්මක ගුණයන් පරීක්ෂා කිරීම සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් සිදු කරනු ලැබේ. මේ සඳහා "US EPA" ප්‍රමිතීන් යොදාගෙන ඇත. මේ සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2020 වර්ෂය තුලදී ශ්‍රී ලංකාව වටා පිහිටි සමුද්‍රීය නාන තොටුපොල 29 ක මාසික ජල තත්ත්ව පරීක්ෂණ සිදු කර තිබූ අතර මෙම පරීක්ෂණ ප්‍රතිඵල බාණ්ඩ 06 ක් යටතේ වර්ග කර ඇත. ඒ අතුරින් නාන තොටුපොල 10 ක ජල තත්ත්වයන් දුර්වල මට්ටමක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) ඉහත තොටුපොල අතුරින් කොළඹ හා ගම්පහ දිස්ත්‍රික්ක යටතේ වූ ප්‍රධාන සමුද්‍රීය නාන තොටුපොල 03 ක ජලයේ ගුණත්වය ඉතාමත් දුර්වල තත්ත්වයක පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

3.3.2. ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍ර කලාපය තුල නැව් මඟින් සිදු වූ සමුද්‍ර විපත්

3.3.2.1. එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව සම්බන්ධ සමුද්‍ර විපත

දිගින් මීටර් 330 ක්වූ ජපානයේ නිෂ්පාදිත එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව 1999 වර්ෂයේදී නිෂ්පාදනය කර 2000 වර්ෂයේදී දියත් කර ඇත. මෙම නෞකාව ග්‍රීක සමාගමකට අයත් වී ඇති අතර මෙහි නාමය Diamond Warrior ලෙසද ඉන් පසු New Diamond ලෙස ද වෙනස් වී ඇත. පැනමා ධජය යටතේ ලියාපදිංචි කර යාත්‍රා කරමින් තිබූ මෙම නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව අනතුරට පත් වූ 2020 සැප්තැම්බර් 03 දින වන විට වයස අවුරුදු 21 ක් පැරණි විය. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය සංවිධානය (IMO) 9191424 යටතේ ලියාපදිංචි මෙම නැව බොරතෙල් ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගෙන තිබුණි. බොරතෙල් මෙට්‍රික් ටොන් 270,000 රැගෙන කුවේට් රාජ්‍යයේ සිට ඉන්දියාව බලා ගමන් කරමින් සිටි මෙම නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව සංගමන්කන්ද තුඩුවේ සිට නාවික සැතපුම් 38 ක දුරකින් 2020 සැප්තැම්බර් 03 දින ගිනි ගැනීමට ලක් වී තිබුණි. තවද නැවේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ඩීසල් මෙට්‍රික් ටොන් 1700 ගබඩා කර තිබී ඇත.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණ විය.

(අ) මෙම එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවේ ගින්න ඇති වූ අවස්ථාවේදී ද හදිසි තෙල් විසිරුම් සැලැසුමේ Tier 3 අවස්ථාව යටතේ කලාපීය සහයෝගීතාවය ලබා ගැනීමට සිදු විය.

(ආ) සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරි පනතේ 7(ආ) වගන්තියේ සඳහන් බලතල අනුව නැව් ආශ්‍රිත ක්‍රියාකාරකම් වලින් උද්ගත වන දූෂණයන් සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ හා විමසීම් පැවැත්වීම සහ නඩු පැවරීම අධිකාරිය සතු බලතලයක් වන අතර නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවට අදාලව තෙල් විසිරීම් මඟින් දූෂණය සිදු කිරීමේ වරද මත එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ්

නෞකාවේ නෞකාධිපතිට එරෙහිව නඩු පවරා තිබුණු අතර පනතේ 26 වගන්තිය යටතේ එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවේ නෞකාධිපතිගෙන් සිදු වූ තෙල් දූෂණයට අදාලව රු. මිලියන 10 ක දඩ මුදලක් අය කරගෙන තිබුණි.

(ඈ) 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැලැක්වීමේ පනතේ 38 වන වගන්තිය අනුව නෞකාවේ අනතුරක් මඟින් සිදු වන දූෂණය සම්බන්ධයෙන් වෙරළබඩ රාජ්‍යට වාර්තා නොකිරීමට අදාලව එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවේ නෞකාධිපතිට එරෙහිව නඩු පවරා රු. මිලියන 2 ක දඩ මුදලක් අය කරගෙන තිබුණි.

(ඉ) 2020 සැප්තැම්බර් 03 දින නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවේ ගිනි ගැනීම පාලනය සඳහා සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් 280,000 ක් අදාල නැව් සමාගම මඟින් ඉල්ලුම් කර තිබූ අතර එය දළ වශයෙන් රු.මි.52.3 ක් විය. මෙම මුදල අදාල නැව් සමාගම විසින් 2020 වර්ෂයේදී මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත තැන්පත් කර තිබූ අතර එම මුදලින් රු.මි. 45.54 ක් සමුද්‍රීය පරිසර ආරක්ෂණ අධිකාරිය වෙත මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් ලබා දී තිබුණි.

(ඊ) 2008 අංක 35 දරන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීමේ පනතේ IX කොටසේ 34 වගන්තිය මඟින් දූෂණය වැලැක්වීමේ සිවිල් වගකීම දක්වා ඇත. මේ වගන්තිය අනුව යම් ක්‍රියාවක් හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා ජල තීරය හො වෙනත් යම් සමුද්‍රීය කලාප දූෂණය වන අවස්ථාවක එම නැවේ අයිතිකරු, නෞකාව භාරව සිටින තැනැත්තකු හෝ එවැනි යම් උපකරණයක අයිතිකරු යම් තෙල් හෝ වෙනත් දූෂක ද්‍රව්‍යක් පිට කිරීමෙන් හෝ පිටවීමෙන් සිදු වන යම් හානියක් සම්බන්ධයෙන් හා එවැනි හානියක් වැළැක්වීමේ, අඩු කිරීමේ හෝ ඉවත් කිරීමේ කාර්යය සඳහා දරන ලද වියදම් සම්බන්ධයෙන් වගකීමට යටත් විය යුතුය. මෙම වගන්තිය යටතේ ධීවර කටයුතු ඇතුළු සමුද්‍රික, වෙරළබඩ වරාය හෝ මෝදර කටයුතු , සංචාරක කටයුතු ප්‍රවර්ධනය, වෙරළ හා කොරල් ගල්පර ආරක්ෂාව හා සංවර්ධනය, වෙරළබඩ ජනතාවගේ සෞඛ්‍ය හා යහපත හා සජීවී මුහුදු සම්පත් හා වන සතුන් ආරක්ෂාව හා සංරක්ෂණය ඇතුළත් වේ.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් විය.

i. 2020 සැප්තැම්බර් 03 වන දින ශ්‍රී ලංකාවේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය තුළ අනතුරට පත් වූ නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාව මඟින් සිදු වූ සමුද්‍රීය විපත හේතුවෙන් සමුද්‍රීය පරිසරයට වූ හානිය සම්බන්ධයෙන් පනතේ 34 වගන්තිය යටතේ හානි අයකර ගැනීම 2021 අප්‍රේල් 30 දක්වාම සිදු කර නොතිබුණි.

ii. පනතේ 34 වගන්තිය මඟින් සජීවී මුහුදු සම්පත් සහ වන සතුන් ආරක්ෂණය හා සංරක්ෂණය කිරීම ද ඇතුළත් වන නමුත් මෙම එම්.ටී. නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවෙන් සිදු වූ අනතුරට අදාලව උක්ත කරුණ යටතේ වූ අලාභය අයකරගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

iii. සජීවී මුහුදු සම්පත් සහ වන සතුන් ආරක්ෂණය හා සංරක්ෂණය කිරීම සඳහා සමුද්‍රීය සංවේදී කලාප හඳුනාගෙන ගැසට් කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කලයුතු වුවත් විගණිත දිනය වන විටත් ඒ සඳහා කටයුතු කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(එ) නිව් ඩයමන්ඩ් නෞකාවේ ගින්න මැඩ පැවැත්වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දරන ලද වියදම වෙනුවෙන් 2020 සැප්තැම්බර් 16 දින රු.මි. 300 වටිනා අන්තර් පිරිවැය ඉල්ලුම් පත්‍රයක් (Interim Claim) ද 2020 සැප්තැම්බර් 24 දින රු.මි. 100 වටිනා අන්තර් පිරිවැය ඉල්ලුම් පත්‍රයක් (Interim Claim) ද අදාල සමාගම වෙත ඉදිරිපත් කර සම්පූර්ණ මුදල අය කර ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි.

3.3.2.2. ශ්‍රී ලංකා සමුද්‍රීය කලාපය තුල සිදු වූ නාවික අනතුරු

1999 වර්ෂයේ සිට 2020 වර්ෂය දක්වා සමුද්‍රීය කලාපය තුල සිදු වූ නාවික අනතුරු කිහිපයක් පහත පරිදි වේ.

අනතුරේ ස්වභාවය	දිනය	නෞකාවේ නම	ප්‍රවාහනය කරන භාණ්ඩ වර්ගය	රට	ස්ථානය	අනතුර සිදු වූ ස්ථානයට දළ වශයෙන් දුර	සමුද්‍රීය දූෂක කාරකය
නැව් ගිලා බැසීම (Sinking)	1999/08/23	MV MELIKSAH	General Cargo	තුර්කිය	බූන්දල	දකුණු මුහුදු තීරයේ සිට නාවික සැතපුම් 17	මෙට්‍රික් ටොන් 16,500 ක පොහොර, මෙට්‍රික් ටොන් 200 ක බර ඉන්ධන
	2007/09/07	MV AMANAT SHAH	Cargo	බංග්ලාදේශය		දකුණු මුහුදු තීරයේ සිට කි.මී. 11	මෙට්‍රික් ටොන් 25 ක බර ඉන්ධන

	2009/04/06	MT GRANBA	Chemical tanker	තුර්කිය	ත්‍රිකුණාමලය	නාවික සැතපුම් 90	මෙට්‍රික් ටොන් 6250 ක සල්ෆියුරික් ඇසිඩ්
	2012/08/23	THERMOPYLAE SIERRA	General Cargo	සයිප්‍රසය (Cypriot)	ගල්කිස්සේ සිට කිලෝමීටර් 4ක බටහිරට	කිලෝමීටර් 4ක	මෙට්‍රික් ටොන් 70 ක බංකර් තෙල්
	2012/10/30	SAIGON QUEEN	Cargo ship	Vietnam			
	2018/06/26	MUTHA PIONEER	General cargo	India		නාවික සැතපුම් 11.6	
නෞකා මුහුදු පත්ලේ වැදීම (Grounding)	1994	MV COMSOMOLETS		AZERBAYDZHANA	ගාල්ල වරායෙන් පිටත		මෙට්‍රික් ටොන් 100 ඉන්ධන තෙල්
	2009-07-18	SRI LANKA GLORI	General cargo	ශ්‍රී ලංකාව	රුමස්සල වෙරළ ආසන්නව		
	2009-05-22		Dredger		කොළඹ වරාය		මෙට්‍රික් ටොන් 180 MT තෙල්
	2021-01-23	MV EUROHUN	Bulk carrier	ලයිබේරියාව (Liberian flag)	ත්‍රිකුණාමලය	ඊසාන දිග වෙරළ තීරයට නාවික සැතපුම් 5.5	

නෞකා ගට්ටන (Collision)	2007-08-03	MARINA SEDNA		සිංගප්පූරුව	ගාල්ල වරාය		මෙට්‍රික් ටොන් 2ක තෙල් විසිරුමක්
නෞකා ගිනි ගැනීම්	2017-04-04	MSC DANIELA	Very large container	Mediterranean shipping company		කොළඹ සිට නාවික සැතපුම් 120	* උපද්‍රවකාරී අපද්‍රව්‍ය සම්බන්ධයෙන් පූර්ව අනාවරණයක් නොකිරීම ආසන්නතම හේතුව විය හැක. (Miss declaring of hazardous cargo)
	2020/09/03	Mt NEW DIAMOND	Crude Oil	පැනමාව	සංගමන් කන්ද	සංගමන්කන්ද සිට නාවික සැතපුම් 38	තෙල් විසිරුම
Other	2010/11/14	MT CHARHAT			කොළඹ වරාය		මෙට්‍රික් ටොන් 2ක බංකර් තෙල් විසිරුම
	2012/10/17	WELIGOWA Ship			කිරින්ද ධීවර වරාය		බැරල් 20 ක තෙල් කාන්දුව
	2013/08/14	LPG FORMENTERA			ගාල්ල වරාය		මෙට්‍රික් ටොන් 1 ක බාර්ජ් මඟින් තෙල් කාන්දුව
	2013/11/14	PF-77			මෝදර වරාය		මෙට්‍රික් ටොන් 1 ට අඩු කාන්දුවක්

	2015/05/31	COLOMBO DOC YARD PLC			Dolphin pier & Doc 1– Colombo Dockyard		ආසන්න වශයෙන් මෙට්‍රික් ටොන් 10 ක තෙල් විසිරුම
	2017/09/08	MUTURA JAWELA oil spill				බටහිර වෙරළ තීරය	මෙට්‍රික් ටොන් 35 මුතුරාජවෙල තෙල් විසිරුම

[මූලාශ්‍රය - Maritime Adversities around Sri Lanka (1994-2021)]

වගු අංක - 12

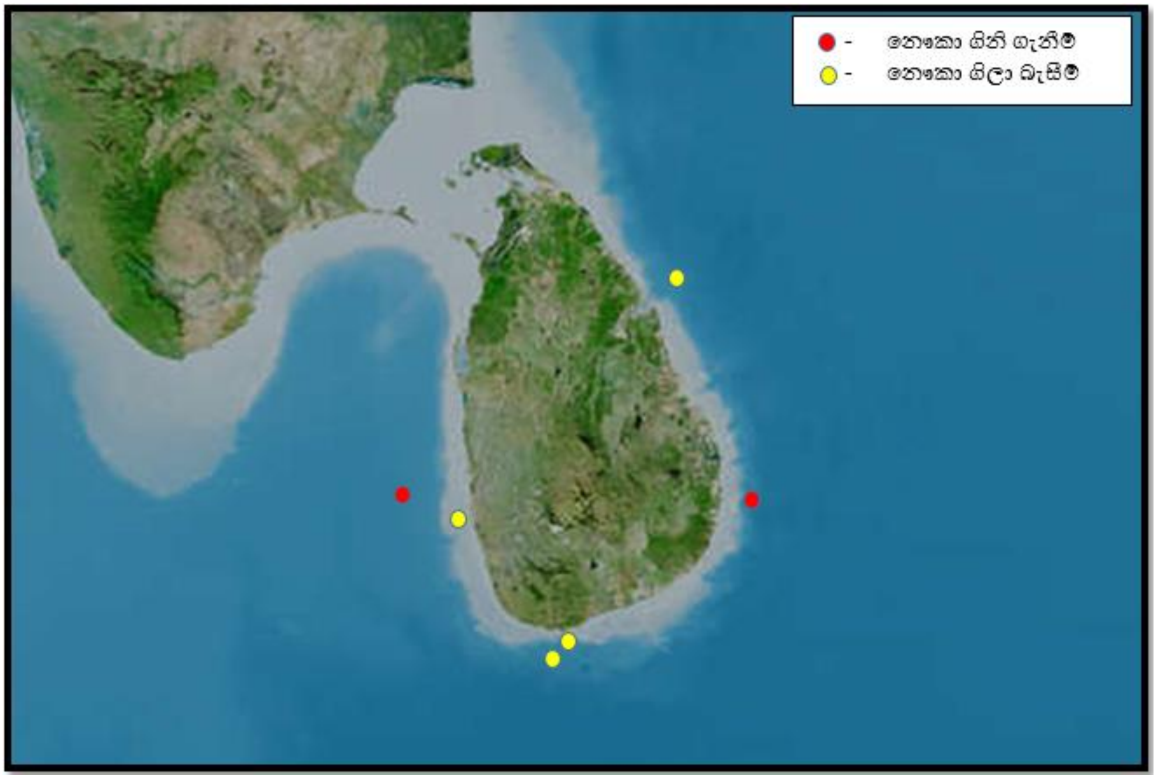
මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) සමුද්‍රීය අනතුරු වලට අදාල ඉහත තොරතුරු පරීක්ෂාවේදී නෞකා මගින් තෙල් විසුරුම් අවස්ථා 10ක් ශ්‍රී ලංකාවේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය තුලදී සිදු වී තිබුණි. මීට අදාල වන්දි අයකර ගැනීමේ ප්‍රගතිය මෙම වාර්තාවේ දිනය තෙක් විගණනයට වාර්තා වී නොතිබුණි.

(ආ) ජාතික තෙල් විසිරුම් සැලැස්ම (NOSCOP) අනුව තෙල් විසිරුමක් කළමනාකරණය සඳහා හඳුනාගෙන ඇති Tier 1 යටතේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ පවතින භෞතික සම්පත් ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 50ක් දක්වා වූ තෙල් විසිරුමක් සඳහා ප්‍රමාණවත් වේ. එහෙත් ඉහත තොරතුරු පරීක්ෂාවේදී අනාගතයේදී ඇතිවිය හැකි අවධානම අවම කර ගැනීමටත් සමුද්‍රීය පරිසරයට වන්නා වූ හානිය අවම කර ගැනීමටත් පවතින මානව හා භෞතික සම්පත් ප්‍රමාණවත් නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඇ) 2009 වර්ෂයේදී MT Granba නෞකාව ශ්‍රී ලංකාවේ අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (EEZ) තුල ගිලීමට ලක් වී තිබූ අතර එම අවස්ථාවේදී එහි සල්ෆියුරික් ඇසිඩ් මෙට්‍රික් ටොන් 6250 ක් ප්‍රවාහනය කරමින් තිබූ බව දක්වා ඇත. උක්ත සිදුවීමත් සමඟම මෙවැනි තත්ත්වයක් අනාගතයේදී ඇතිවුවහොත් එනම් නෞකා මගින් උපද්‍රවකාරී ද්‍රව්‍යන් ප්‍රවාහනය කිරීමේදී ඇතිවිය හැකි රසායනික ද්‍රව්‍ය හදිසි විසිරුම් කළමනාකරණ සැලැසුම් පිළියෙල කල යුතු වුවත් විගණිත දිනය වන විටත් ඒ සම්බන්ධ ප්‍රමාණවත් සූදානමක් නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

ඉහත තොරතුරු අනුව 1999 වර්ෂයේ සිට 2021 වර්ෂය දක්වා ශ්‍රී ලංකාව අවට සිදු වූ නෞකා ගිනිගැනීම් හා ගිලා බැසීම් කිහිපයක් පහත පරිදි ආසන්න වශයෙන් සිතියම් ගත කල හැකි වේ.



රූප සටහන් අංක - 09

3.3.3. වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය

සමුද්‍රික විශිෂ්ඨතාවය තුලින් ජගත් නාවික කර්මාන්තයේ පිළිගැනීම වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලයේ මූලික දැක්ම විය. මාර්පෝල් සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලයද කටයුතු කරනු ලබන අතර 2019 අංක 17 දරන වෙළඳ නැව් (සංශෝධන) පනත යටතේ එය ආවරණය වේ. 1971 අංක 52 දරන වෙළඳ නැව් පනත සංශෝධනය කිරීම සඳහා වූ මෙම පනත මගින් පහත සංශෝධන සලසා තිබුණි. මෙම පනතේ 26 වන වගන්තිය මගින් ප්‍රධාන ප්‍රඥාප්තියේ VII කොටසට ඉක්බිතිවම VII (අ) කොටස අලුතින් ඇතුලත් කොට බලාත්මක කර තිබේ. එහි VII (අ) කොටස මගින් නැව් මගින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රතිපාදන ඇතුළත් කර තිබේ. මෙම පනතේ 215 (අ) කොටස අනුව "සහතිකය" යන්නෙන් සම්මුතියට අනුකූලව නිකුත් කරන ලද සහතිකයක් අදහස් වන අතර "සම්මුතිය" යන්නෙන් 1978 සහ 1997 ප්රොටොකෝල මගින් වෙනස් කරන ලද 1973 නැව් මගින් සිදුවන දූෂණය වැලැක්වීම සඳහා වන ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය අදහස් වේ. විස්තර පහත පරිදි විය.

වගන්තිය	විස්තරය කෙටියෙන්
215 ආ	සහතික නිකුත් කිරීම සහ සම්මුතිය අදාල වන රටක අධිකාරියක් යටතේ නිකුත් කරන ලද සහතික පිළිගැනීම සම්බන්ධයෙන් වන යම් කරුණක්, සහතිකයේ ආකෘතිය සහ වෙනත් යම් කරුණු සම්බන්ධයෙන් නියෝග සෑදීම.
215 (ඇ) (1)	වලංගු සහතිකයක් පවතින්නේ නම් මිස යම් ශ්‍රී ලාංකික නැවක් ජාත්‍යන්තර මුහුදු ගමනක් සිදු නොකල යුතු බව.
215 (ඇ) (2)	නීති උල්ලංඝනය සඳහා දඩ අයකිරීම් හා දණ්ඩන
215 (ඉ)	නැවේ නිශ්කාෂණයක් අවශ්‍ය අවස්ථාවකදී එම සහතිකය ඉදිරිපත් කරනු ලබන තෙක් නැව රඳවා තබා ගනු ලැබිය හැකිවීම.
215 (ඊ)	නැව සමීක්ෂණය, පරීක්ෂණය හෝ විමර්ෂණය කරනු ලැබීමට ඉල්ලුම් කිරීම.
215 (උ)	සමීක්ෂණ වාර්තාවට අදාල විධි විධාන සහ නියෝග වලට අනුකූල වන්නේනම් එම නැවට සහතිකය නිකුත් කිරීම.
215 (එ) (1)	සහතිකය අවලංගු කිරීම හෝ අත්හිටුවීම
215 (ඔ) (1)	සම්මුතිය අදාල වන රටක අධිකාරියක් යටතේ නිකුත් කරන ලද සහතිකයක් වෙළඳ නැව් අධ්‍යක්ෂක ජනරාල්වරයා විසින් පිළිගනු ලැබීම.
215 (ඔ) (3)	වලංගු සහතිකයක් නොමැති අවස්ථාවකදී සමුද්‍රීය පරිසරයට හානියක් නොකරමින් මුහුදට ගමන් කරනු ලැබිය හැකි වන තුරු නැව යාත්‍රා නොකල යුතු බව තහවුරු කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම.

වගු අංක - 13

පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) වෙළඳ නාවික ලේකම් කාර්යාලය විසින් මාර්පෝල් සම්මුතියට අදාලව සමීක්ෂණය සහ සහතිකරණය යන කරුණු පමණක් ආවරණය වන බව නිරීක්ෂණය විය. මෙමඟින් මාර්පෝල් සම්මුතියට අදාල ඇමුණුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා සම්බන්ධ නෛතිකමය අවශ්‍යතාවයන් පිළිබඳ අවධානයක් යොමු වුවද ඇමුණුම් වල සඳහන් අවශ්‍යතාවයන් මඟින් පරිසරයට ඇතිවන්නා වූ බලපෑම් සම්බන්ධයෙන් දීර්ඝ වශයෙන් අවධානය යොමු නොවන බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 2019 වර්ෂයේ වෙළඳ හා නාවික ලේකම් කාර්යාලයේ සේවක සංඛ්‍යාවේ පහත පුරප්පාඩු තත්ත්වයන් නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව ජ්‍යේෂ්ඨ තනතුරු ද ඇතුළුව තනතුරු වර්ග 04 ක, සියයට 44 සිට සියයට 100 ක පරාසයක් තුල පුරප්පාඩු පැවතුණි. ඒ අනුව ආයතනයේ ඉහළ කාර්යසාධන මට්ටමකට ළඟා වීමට එය බෙහෙවින් බලපාන කාරණයක් වී තිබුණි.

තනතුර	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	පවතින සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සේවක සංඛ්‍යාව ප්‍රතිශතයක් ලෙස
ජ්‍යේෂ්ඨ	24	10	14	58
තෘතීය	04	0	04	100
ද්විතික	52	29	23	44
ප්‍රාථමික	30	06	24	80

වගු අංක - 14

3.3.4. මාර්පෝල් සම්මුතිය ක්‍රියාත්මක වීමේ කාර්යසාධනය

ජාත්‍යන්තර නාවික මණ්ඩලය (International Chamber of Shipping) විසින් වාර්ෂිකව නැව් කර්මාන්තයට අදාල ධජ රාජ්‍ය සම්බන්ධ කාර්ය සාධන වාර්තාවක් (Shipping Industry Flag State Performance Table) නිකුත් කරනු ලැබේ. මෙම කාර්යසාධන වාර්තාව නිකුත් කිරීමේ අරමුණ වන්නේ නෞකා භාරකරුවන් හා මෙහෙයුම් කටයුතු වල නිරිතවන්නන් ඔවුන්ගේ ධජය සහිත රාජ්‍ය සතුව සමුද්‍රීය පරිසරය ආරක්ෂා කිරීමට ප්‍රමාණවත් ප්‍රතිපාදන තිබෙන බවට සොයා බැලීම සඳහා උනන්දු කරවීම හා එම ධජය සහිත රාජ්‍ය සමුද්‍රීය පරිසරය ආරක්ෂා කිරීම සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය නීති රෙගුලාසි වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා යොමු කරවීමට බලපෑමක් ඇති කිරීම වේ.

මෙම කාර්යසාධන වාර්තාව අනුව ප්‍රධාන නිර්ණායක 02 ක් යටතේ එක් එක් රාජ්‍යන් වර්ගීකරණය කර ඇත.

ඒ අනුව,

(කොළ පාට කොටුව)	-	ලා කොළ	- ධනාත්මක කාර්යසාධනය
(රතු පාට කොටුව)	-	රතු	- ඍණාත්මක කාර්යසාධනය

ජාත්‍යන්තර නාවික මණ්ඩලය (International Chamber of Shipping) විසින් නිකුත් කර තිබූ ධජ රාජ්‍ය කාර්යසාධන වගුව (flag state performance table) පිළීයෙල කිරීමේදී යාවත්කාලීන දත්ත උපයෝගී කරගෙන ඇත. මෙම වාර්තාව පිළීයෙල කිරීමේදී ප්‍රධාන නිර්ණායක 06 ක් සලකා බලා ඇත.

- ➢ වරාය රාජ්‍ය පාලනය (Port state control)
- ➢ සම්මුති පිළිගැනීම (Ratification of convention)
- ➢ RO code (Recognized Organization)
- ➢ Age (Low average age – Ship number)
- ➢ Report
- ➢ IMO meeting attendance සහ IMO Audit scheme

ධජ රාජ්‍යක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්යසාධනය සම්බන්ධයෙන් පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 2018/2019 වර්ෂය සඳහා නිකුත් කර තිබූ නැව් කර්මාන්තයට අදාල ධජ රාජ්‍ය සම්බන්ධ කාර්ය සාධන වාර්තාව අනුව ශ්‍රී ලංකාව මාර්පෝල් ඇමුණුම I සිට II දක්වා ධනාත්මක කාර්යසාධන දර්ශකයක් ලබා ගෙන තිබුණද ඇමුණුම III සිට VI දක්වා සෘණාත්මක කාර්යසාධන දර්ශකයක් ලබාගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(ආ) 2020/2021 වර්ෂය සඳහා නිකුත් කර තිබූ නැව් කර්මාන්තයට අදාල ධජ රාජ්‍ය සම්බන්ධ කාර්ය සාධන වාර්තාව අනුව පහත කරුණු 03 ට අදාලව රතු පැහැති චතුරස්‍ර සලකුණු කර තිබීම මගින් එය විශේෂයෙන් අවධානය යොමු විය යුතු තත්ත්වයක් ලෙස හා වරාය රාජ්‍යක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ අවධානය යොමු විය යුතු ස්ථාන පිළිබඳ සංඥාවක් විය.

විස්තර පහත පරිදි වේ.

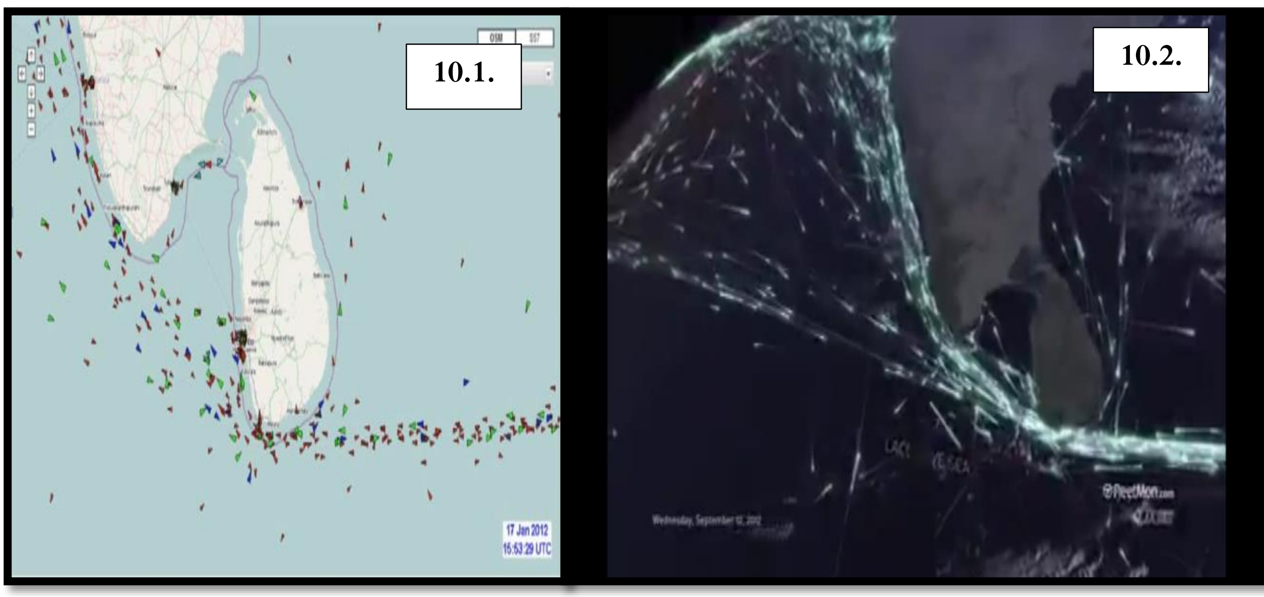
i. වරාය රාජ්‍ය පාලනය - රතු පැහැය (සෘණාත්මක කාර්යසාධනය)
   - ➢ Tokyo MOU white list - රතු
   - ➢ USCG quashed 21 - නැත

ii. සම්මුති පිළිගැනීම
   - ➢ SOLAS 74 (88 protocol) - රතු
   - ➢ MARPOL ඇමුණුම් III – IV රතු
   - ➢ LL 66 (88 protocol) - රතු

iii. IMO meeting Attendance - රතු

3.4. කොළඹ වරාය සංවර්ධනය වීම තුල විය යුතු සූදානම

ශ්‍රී ලංකා සේද මාවතේ පිහිටීමේ වැදගත්කම මෙන්ම රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තීන් මත මෑත කාලයේදී ගනු ලැබූ වැදගත් තීරණයන්ට අනුව එහි නැගෙනහිර හා බටහිර ජැටි සංවර්ධනය හා විශේෂයෙන් වරාය නගර ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීම තුලින් නාවික ගමනාගමනය හා නැව් මෙහෙයුම් කටයුතු අනාගතයේදී වැඩි වර්ධනයක් අපේක්ෂා කල හැක. එම වර්ධනය තුල ඊට සමානුපාතිකව ඇතිවිය හැකි පාරිසරික ගැටලුද සමනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය මෙහිදී කැපී පෙනෙන අතර ඒ සඳහා මාර්පෝල් සම්මුතිය බලාත්මක කිරීම උදෙසා දේශීය වශයෙන් ඇති කල යුතු නෛතික විධිවිධාන යාවත්කාලීන කිරීම වැදගත් වේ. තවද මෑත කාලයේදී ශ්‍රී ලංකා මුහුදු තීරයේ නාවික ගමනාගමනය තුල සිදු වූ නාවික අනතුරු / විපත් හා අවධානම් සහිත නාවික යාත්‍රාවන් සංචරණය වීමේ වැඩි වර්ධනයක් පිළිඹිබු කිරීමේ තත්ත්වයන් තුල මෙම සම්මුතිය දේශීය තත්ත්වයට සරිලන පරිදි පිළියෙල කිරීම හා ඊට අනුගත වීමේ අවශ්‍යතාවය තවදුරටත් තහවුරු වේ



රූප සටහන් අංක - 10

4. නිර්දේශ

4.1. නැව් මඟින් සිදුවන සමුද්‍ර දූෂණය වැළැක්වීම සඳහා වන මාර්පෝල් සම්මුතිය ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් දේශීය නීති ප්‍රතිපාදන ඇති කිරීම සම්බන්ධව විශේෂ ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දීම හා එම නීති ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් ආයතන නිශ්චිතව හඳුනාගනිමින් සම්මුතිය බලාත්මක කර එම ක්‍රියාවලිය පසුවිපරම් කිරීම.

4.2. ජාත්‍යන්තර සමුද්‍රීය ආයතනයේ (IMO) සක්‍රීය සාමාජිකයෙකු බවට ශ්‍රී ලංකාව පත් කිරීමට කටයුතු කිරීම.

4.3. ව්‍යවස්ථාපිත බේරුම්කරුවකු (Statutory Salvage) ලෙස කටයුතුකිරීමට ඇති හැකියාව සලකා බලා විපරම හා බේරාගැනීම් (Search and Rescue) පිණිස එම කර්මාන්තයන් පිහිටුවීමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ අවධානය යොමු කිරීම.

4.4. ආයතනික ශක්තිමත්භාවය සඳහා අවශ්‍ය මානව හා භෞතික පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම.

4.5. සමුද්‍රීය අනතුරු හා විපත් සම්බන්ධයෙන් කඩිනම්ව ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා පැය 24/7 තුලම ක්‍රියාත්මක වන මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටීමේ හැකියාව සලකා බැලීම.

4.6. සමුද්‍රීය හානි පූර්ණනයන් අයකරගැනීම සඳහා විධිමත් ව්‍යවස්ථාවන් සම්පාදනය කොට නීතිගත වීම කඩිනමින් සිදු කිරීම.

4.7. නාවික අනතුරු වලදී ක්ෂණයෙන් ක්‍රියාත්මක විය හැකි බහු අරමුණු සහිත යාත්‍රාවක් (Multi Purpose Vessel) ඊට අවශ්‍ය පුහුණු මානව සම්පත් සහිතව ශ්‍රී ලංකා ධජය යටතේ ස්ථාපිත කිරීමේ හැකියාව සලකා බැලීම.

4.8. සමුද්‍රීය දූෂණයට අදාල සමුද්‍රීය තොරතුරු චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය මඟින් නියමිත වෙලාව තුළ(Real Time) ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය පහසුකම් ඇති කිරීම හා ඒවා නියාමනය කිරීම.

4.9. වරායන් ආශ්‍රිතව තෙල් හා රසායන විසිරුම් වලට අදාල ඒවා පාලනය සම්බන්ධයෙන් ධාරිතා සංවර්ධනය.

4.10. මුහුදු ජීවීන්ගේ අනතුරු හා මරණ සම්බන්ධයෙන් හේතු කාරකයන් අනාවරණය කර ගැනීම පිණිස ව්‍යවහාරික (Forensic) රසායනාගාර පහසුකම් ඇති කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම.

4.11. මහා භාණ්ඩාගාරයට වැය බරක් නොවන පරිදි යම් සමුද්‍රීය අනතුරකදී මුහුණ දීමට හැකිවන පරිදි දූෂකයා ගෙවිය යුතුය යන සංකල්පය යටතේ අරමුදල් යාන්ත්‍රණයක් ඇති කිරීමේ හැකියාව සලකා බැලීම.

ඩබ්ලිව්.පී.සී. වික්‍රමරත්න
විගණකාධිපති

2021 ජූලි 16 දින