

ஒலுவில் துறைமுகமும் சூழல், சமூகம் எதிர்நோக்கும் பிரச்சினைகளும்

A.N.M.Nawas¹, M.T.Habeebullah²

¹ Department of Arabic Language, Faculty of Islamic Studies and Arabic Language,
South Eastern University of Sri Lanka

³ Lecturer, Department of Arabic Language, Faculty of Islamic Studies and Arabic
Language, South Eastern University of Sri Lanka

nawassharafyhani@gmail.com, habeeb09@gmail.com

ஆய்வுச் சுருக்கம்

துறைமுகம் என்பது கப்பல்கள், படகுகள் தங்கிச் செல்வதற்குரிய இடமாகும். இத்துறைமுகம் இயற்கைத் துறைமுகம், செயற்கைத் துறைமுகம் என இரண்டு விதமாக அழைக்கப்படுகின்றன. இத்துறைமுகங்கள் நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் பெரும்பங்காற்றுகின்றன. 2008ஆம் ஆண்டு டென்மார்க் அரசின் 46.1 மில்லியன் யூரோ வட்டியில்லாக் கடனும் கட்டுநிர்மாணப்பணிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, 2013ஆம் ஆண்டு முன்னாள் ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்சவினால் திறந்து வைக்கப்பட்டது. மீன்பிடித் தொழிலுக்கு ஒரு காலத்தில் பேர்பெற்ற இடமாக இருந்ததுதான் ஒலுவில் கடற்கரைப் பகுதியாகும். இக்கிராமத்தில் 2000 மீனவர் குடும்பங்கள் வாழ்கின்றன அவற்றுள் 2150 நபர்கள் மீனவர்களாக தமது வாழ்வாதாரத்தை தேடுகின்றனர். இங்கு மயில் தத்தி, ஹம்பர் தத்தி, மைனர் தத்தி, 4000 தத்தி, பென்ஸ் வத்த தத்தி, ஏலங்கா தத்தி, பழைய தத்தி, சாக்கன் தத்தி, நடட்டம் தத்தி, ராணி தத்தி, ஹிஜ்ரா தத்தி, வல்லரச தத்தி, புதுத் தத்தி என 13 கரைவலைகள் மூலம் மீன்பிடித் தொழிலை மேற்கொண்டனர். ஒவ்வொரு கரைவலையிலும் சுமார் 100 க்கும் 150 க்கும் இடைப்பட்ட தொழிலாளர்கள் தொழில் பெற்று தமது வாழ்வை அமைத்துக் கொண்டனர். அத்துடன் குடாத்துறை, நடுத்துறை, லைட் ஹவுஸ் துறை, பின்னக்குடாத் துறை என நான்கு துறைகளிலும் 42 தோணிகளும் 205 இயந்திரப் படகுகளும் மாயவலை, ஆடுகயிறு, இழுவவலை, எறிகயிறு, சுருக்கு வலை, சில்லி வலை,பண்ணை என பல்வேறு அமைப்பில் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபட்டு வருகின்றனர். இவற்றில் ஒரு தோணிலில் 7 ஊழியர்களாகவும் படகில் 5 ஊழியர்களாகவும் தொழிலைப் பெற்று தமது குடும்ப பொருளாதாரத்தை செப்பணிட்டுக் கொள்கின்றனர்.

ஒலுவில் துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் ஏற்பட்ட கடலரிப்பின் விளைவாக மீன் பிடியை பிரதான தொழிலாகக் கொண்ட இக்கிராம மக்கள் தமது வாழ்வாதாரத்தை இழந்துள்ளனர். மேலும் மீன்பிடிக்காக கடலுக்கு செல்லும் மீனவர்கள் தமது உடமைகளுக்கும், உயிருக்கும் ஆபத்தை அஞ்சிய நிலையிலையிலேயே தமது கடல் பயணத்தை மேற்கொள்கின்றனர். கடந்த காலங்களில் ஏற்பட்டுள்ள கடலரிப்பினால் மீனவர்கள் பெரும் பாதிப்புக்களை அடைந்துள்ளமை இவ்வாய்வின் ஊடாக கண்டறியப்பட்டுள்ளன. பண்புசார் மற்றும் அளவுசார் ரீதியிலான ஆய்வாக அமைவதால், விடய விபரிப்பினை மேற்கொள்ளத் தேவையான தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு, ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் மீனவர்கள் எதிர்கொள்ளும் பிரச்சினைகளை கண்டறியத் தேவையான தரவுகளும் தகவல்களும், முதலாம் மற்றும் இரண்டாம் நிலைத் தரவு மூலங்களில் இருந்து பெறப்பட்டுள்ளன. சேகரிக்கப்பட்ட தரவுகள் புள்ளிவிபரவியல் பகுப்பாய்வு முறையினைக் கொண்டு விபரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஆய்வு முடிவுகள் தொகுத்தறி முறையினைக் கொண்டு மேற்கொள்ளப்பட்டன. மீனவர்களின் பிரச்சினைகளுக்கு சட்ட ரீதியாகவும், நாட்டினதும் மக்களினதும் நலனினை அடிப்படையாகக் கொண்டும் வீண் செலவற்ற ஆரோக்கியமான சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையுடன் தொடர்பு படுத்தி தீர்மானங்களை மேற்கொண்டு நடைமுறைப்படுத்துவது நாட்டினையும் மக்களினையும் முன்னேற்ற முடியும் என இவ்வாய்வு பரிந்துரைக்கின்றது.

திறவுச் சொற்கள் துறைமுகம், மீனவர்கள், வள்ளம், கரையோரம், கடல் அரிப்பு.

ஆய்வு அறிமுகம்

ஒலுவில் துறைமுகம்

துறைமுகம் என்பது கப்பல்கள், படகுகள் தங்கிச் செல்வதற்குரிய இடமாகும். இத்துறைமுகம் இயற்கைத் துறைமுகம், செயற்கைத் துறைமுகம் என இரண்டு விதமாக அழைக்கப்படுகின்றன. நாட்டின் பொருளாதாரத்தை கட்டியெழுப்பும் முதுகெலும்பாகவும் துறைமுகங்கள் காணப்படுகின்றன. இலங்கை நாட்டில் பிரதான துறைமுகங்களாக கொழும்பு, காலி, திருக்கோணமலைத் துறைமுகங்கள் காணப்பட்ட போதிலும் 1998ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 23ம் திகதி அரசு வர்த்தமானி அறிவித்தல் மூலம் அப்போதைய துறைமுக அபிவிருத்தி அமைச்சர் எம்.எச்.எம். அஸ்ரப், ஒலுவில் துறைமுகத்தை அறிவித்தார். இத்துறைமுகத்தை கட்டியமைக்க 46.1 மில்லியன் யூரோவை, இலங்கை நாணயத்தின் மதிப்பில் சுமார் 855 கோடி ரூபாய் வட்டியில்லாக் கடனாக துறைமுகம் செயற்படத் தொடங்கி 6ம் மாதத்திலிருந்து 10 வருடங்களுக்குள் கடனைத் திருப்பிச் செலுத்த வேண்டும் எனும் நிபந்தனையுடன் டென்மார்க் அரசு இலங்கைக்கு வழங்கியது. இதன் பிரகாரம் 2008ம் ஆண்டு இத்துறைமுகத்தை அமைக்க பொது மக்களுக்குச் சொந்தமான சுமார் 410 ஏக்கர் பரப்பளவுள்ள காணிகள் கையகப்படுத்தப்பட்டன. 5 வருடகால கட்டுநிர்மான பணிகளைத் தொடர்ந்து துறைமுக வேலைப்பணிகள் 2013ல் நிறைவு பெற்றது. 01.09.2013ம் திகதியன்று மாலை முன்னாள் ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்சவினால் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

மீன்பிடித் தொழிலுக்கு ஒரு காலத்தில் பேர்பெற்ற இடமாக இருந்ததுதான் ஒலுவில் கடற்கரைப் பகுதியாகும். இக்கிராமத்தில் 2000 மீனவர் குடும்பங்கள் வாழ்கின்றன அவற்றுள் 2150 நபர்கள் மீனவர்களாக தமது வாழ்வாதாரத்தை தேடுகின்றனர். இங்கு மயில் தத்தி, ஹம்பர் தத்தி, மைனர் தத்தி, 4000 தத்தி, பென்ஸ் வத்த தத்தி, ஏலங்கா தத்தி, பழைய தத்தி, சாக்கன் தத்தி, நட்டம் தத்தி, ராணி தத்தி, ஹிஜ்ரா தத்தி, வல்லரசு தத்தி, புதுத் தத்தி என 13 கரைவலைகள் மூலம் மீன்பிடித் தொழிலை மேற்கொண்டனர். ஒவ்வொரு கரைவலையிலும் சுமார் 100 க்கும் 150 க்கும் இடைப்பட்ட தொழிலாளர்கள் தொழில் பெற்று தமது வாழ்வை அமைத்துக் கொண்டனர். அத்துடன் குடாத்துறை, நடுத்தறை, லைட் ஹவுஸ் துறை, பின்னங்குடாத் துறை என நான்கு துறைகளிலும் 42 தோணிகளும் 205 இயந்திரப் படகுகளும் மாயவலை, ஆடுகயிறு, இழுவவலை, எறிகயிறு, சுருக்கு வலை, சில்லி வலை, பண்ணை என பல்வேறு அமைப்பில் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபட்டு வருகின்றனர். இவற்றில் ஒரு தோணிலில் 7 ஊழியர்களாகவும் படகில் 5 ஊழியர்களாகவும் தொழிலைப் பெற்று தமது குடும்ப பொருளாதாரத்தை செப்பணிட்டுக் கொள்கின்றனர்.

துறைமுகம் அமைக்கப்படும் வரையான காலப்பகுதியில் ஒலுவில் பிரதேசத்தில் உள்ள பெருமளவு குடும்பங்கள் மீன்பிடித் தொழில் மூலமாக கிடைத்த வருமானத்தில் தமது வாழ்வை சிறப்பாக நடாத்தி வந்தனர். மீன்பிடியுடன் இணைந்ததாக உப்புக்கருவாடு பதனிடல் போன்ற தொழில் முறையற்சிகளும் இடம்பெற்றன. ஆனால் தற்போது நிலைமை தலைகீழாக மாறியுள்ளது. இதற்கான பிரதான காரணங்களாக துறைமுகம் அமையப் பெற்றதன் பின்னர் ஏற்பட்டுள்ள கடல் அரிப்பும், கடல் அரிப்பை தடுப்பதற்காக கடலின் உள்ளேயும், கரையிலும் பெரிய பாராங்கற்கள் போடப்பட்டுள்ளமையால், மீனவர்கள்

தோணிகள் கடலுக்குள் சென்றுவருவதிலும், மீன்பிடிக்க வலைகளை விரிப்பதிலும் கடும் சவால்களை எதிர்கொண்ட வண்ணமுள்ளனர். கடல் அரிப்பின் பின்னர் தொழில் ரீதியாக பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களின் தற்போதைய நிலையை அவதானிக்கும் போது பெண்கள் வெளிநாட்டிற்கு தொழில் நிமித்தம் செல்லுதல், வெளிநாட்டுக்குச் சென்ற ஆண்கள் தொழில் தெரியாமையினாலும், அங்குள்ள சூழலுக்கு தம்மை ஈடுபடுத்திக் கொள்ள முடியாமலும் இடையில் நாடு திரும்பி கடனாளிகளாக மாறியுள்ளனர். மேலும் கடற் தொழிலோடு தொடர்பான பல குடும்பங்கள் நுண் கடன் பெற்று அதன் சிக்கலான சுமைக்குள் தம்மை அகப்படுத்தியுள்ளனர் என்பதும் இவ்வாய்வின் மூலம் வெளிப்படுத்தப்படுகின்றன.

ஆய்வுப் பிரதேசம்

ஒலுவில் இலங்கையின் கிழக்கு மாகாணத்தில், அம்பாறை மாவட்டத்தில் அமைந்துள்ள ஒரு கிராமமாகும். இக்கிராமம் அட்டாளைச்சேனை பிரதேச செயலகத்திற்குட்பட்ட 07 கிராம சேவகர் பிரிவுகளுடன் 2874 குடும்பங்களையும் 10079 மக்கள் தொகையையும் கொண்டுள்ளது. (Basic population information on Addalachenai Divisional Secretariat – 2018).

குறித்த ஆய்வுப் பிரதேசமானது விவசாயம், மீன்பிடி ஆகிய தொழிலை பிரதானமாகக் கொண்டு தமது வாழ்வாதாரத்தை இம்மக்கள் அமைத்துள்ளனர்.

ஆய்வுப் பிரச்சினை

ஒலுவில் துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் ஏற்பட்ட கடலரிப்பின் விளைவாக கரையோரம் முழுமையாக பாதிக்கப்பட்டுள்ளதுடன், பன்புல், நன்நீர் மீன்பிடி, ஆழ்கடல் மீன்பிடி, கரைவலை மீன்பிடி போன்ற தொழில்களைப் பிரதானமாகக் கொண்ட இக்கிராம மக்கள் தமது வாழ்வாதாரத்தை இழந்துள்ளனர். மேலும் மீன்பிடிக்காக கடலுக்கு செல்லும் மீனவர்கள் தமது உடமைகளுக்கும், உயிருக்கும் ஆபத்தை அஞ்சிய நிலையிலையிலேயே தமது கடல் பயணத்தை மேற்கொள்கின்றனர். கடந்த காலங்களில் ஏற்பட்டுள்ள கடலரிப்பினால் மீனவர்கள் பெரும் பாதிப்புக்களை அடைந்துள்ளமை இவ்வாய்வின் ஊடாக கண்டறியப்பட்டுள்ளன.

ஆய்வின் நோக்கம்

பிரதான நோக்கம்

- துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் மீனவர் சமூகம் எதிர்கொள்ளும் பிரச்சினைகளை கண்டறிவது இவ்வாய்வின் பிரதான நோக்கமாகும்.

துணை நோக்கங்கள்

- ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் கரையோரப் பாதிப்பினால் ஏற்பட்டுள்ள சூழல் இளப்புக்களை அடையாளம் காணல்.
- ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் மீனவர்கள் எதிர் கொள்ளும் தொழில் ரீதியான பாதிப்புக்களை இனங்காணல்.
- ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் மீனவர்கள் கடலில் எதிர் கொள்ளும் பாதிப்புக்களை இனங்காணல்.

- ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் மீனவர்கள் எதிர்கொள்ளும் சவால்களைத் தீர்ப்பதற்காக மீனவர்கள் அடையாளப்படுத்தும் ஆலோசனைகளை மும்மொழிதல்.

இலக்கிய மீளாய்வு

துறைமுக கட்டுமானத்தில் நீரோட்ட அளவீடு, அலைகளின் உயரம், அலைகளின் போக்கு, காற்றின் வேகம், மண் இடப்பெயர்ச்சி என்பன மிக முக்கிய விடயங்களாகும். சிரீட் துறைமுக பொறியியலாளர்களின் கருத்துப்படி ஒரு துறைமுக கட்டுமானத்துக்கு ஆகக்குறைந்தது 10 வருடங்களுக்கு குறையாத ஆய்வுக்கு உட்படுத்தப்படுவதுடன், அப்பிரதேசத்தை அண்டி வாழும் மக்களிடமும் சரித்திர ரீதியிலான காலநிலைக்கேற்ற கடல்சார் தரவுகளும் பெறப்பட வேண்டும். ஆனால் ஒலுவில் துறைமுகம் மிகக் குறுகிய கால சாத்தியவள ஆய்வின் பின்னரே கட்டப்பட்டது. (டேயஅனநநெ 2017)

கரையோரம் பேணல் மற்றும் கரையோர மூலவள முகாமைத்துவ திணைக்களம் டயமெயாலன்சயரடடைள லைவ்வைரவந நிறுவனம் ஊடாக (கநயளாடிடைவைல சநிழ்சவ) சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையில் உயர் கடலரிப்பு பாதிப்புக்கள் ஏற்படும் என சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளது. அவ்வறிக்கையில் ஒலுவில் துறைமுகத்தின் வடபகுதியில் இருந்து தென்பகுதி நோக்கி 2.5 கி.மீ கடலரிப்பு உண்டாகும் என்று கூறப்பட்டுள்ளது. (மிஸ்பாஹூல் ஹக் 2016)

துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள நிலப்பகுதி பாரிய கடலரிப்புக்கு உட்பட்டிருந்ததுடன் அதனை தடுப்பதற்காக டயமெயாலன்சயரடடைள லைவ்வைரவந நிறுவனத்தின் ஆலோசனைகள் மற்றும் திட்டங்களிற்கமைய 100 மீற்றர்கள் கொண்ட 03 நீர்த்தடுப்புக்கள் துறைமுகத்திற்கு வடக்கிலுள்ள கடற்பரப்பில் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் அதற்காக யூரோ 1,394,293 செலவிடப்பட்டது. (தேசிய கணக்காய்வாளர் திணைக்களம்).

ஒலுவில் மக்கள் மீன்பிடித் தொழிலை செய்வதில் பெரும் சிக்கல்களை எதிர்கொள்கின்றனர். கடலரிப்பை தடுப்பதற்காக கடலின் உள்ளேயும், கரையிலும் பெரிய பாராங்கர்கள் போடப்பட்டுள்ளதால், மீனவர்களின் தோணிகள் கடலுக்குள் சென்றுவருவதிலும், மீன்பிடிக்க கடலுக்குள் வலைகளை விரிப்பதிலும் கரும் சவால்களை சந்திக்கின்றனர். (இதரீஸ் 2016)

கடலரிப்பு என்பது கடலானது நிலப்பகுதியினை சிறிது சிறிதாக அரித்து தன்வசப்படுத்திக் கொள்வதன் மூலம் நீர் பிரதேசம் அதிகரித்து நிலப்பிரதேசம் குறைவடைவதாகும். (இதரீஸ் 2016)

ஆய்வு முறையியல்

ஆய்வானது பண்புசார் மற்றும் அளவுசார் ரீதியிலான ஆய்வாக அமைவதால், விடய விபரிப்பினை மேற்கொள்ளத் தேவையான தகவல்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு, ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் மீனவர்கள் எதிர்கொள்ளும் பிரச்சினைகளை கண்டறியத் தேவையான தரவுகளும் தகவல்களும், முதலாம் மற்றும் இரண்டாம் நிலைத் தரவு மூலங்களில் இருந்து பெறப்பட்டுள்ளன. சேகரிக்கப்பட்ட தரவுகள் புள்ளிவிபரவியல்

பகுப்பாய்வு முறையினைக் கொண்டு விபரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஆய்வு முடிவுகள் தொகுத்தறி முறையினைக் கொண்டு மேற்கொள்ளப்பட்டன.

தரவு சேகரிப்பு

முதலாம் நிலைத் தரவுகள்

முதலாம் நிலைத் தரவுகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக தகவல் சேகரிப்பு கருவிகளான நேர்முகம் காணல், நேரடி அவதானிப்பு, வினாக்கொத்து என்பவற்றின் மூலம் தரவுகள் பெறப்பட்டுள்ளன. ஒலுவில் பிரதேசத்தில் காணப்படும் 40 தோணிகளிலும் 60 இயந்திரப் படகுகளிலும் தொழில் புரியும் 580 தொழிலாளர்களில் கடலுக்குச் சென்று மீன்பிடியில் ஈடுபடும் 240 தொழிலாளர்களில் இருந்து 160 மீனவர்கள் 8 குழுக்களாக பிரிக்கப்பட்டு குழுக்கலந்துரையாடலுக்கு உட்படுத்தப்பட்டனர். மேலும் குறித்த வள்ளங்களின் உரிமையாளர்களில் 34 நபர்களிடம் திரண்ட மாதிரி முறை(ஊடரளவநச ஞயஅிடபெ) மூலம் வினாக்கொத்து வழங்கப்பட்டும், ஆய்வுப் பிரதேசத்தில் 75 வயதை எட்டிய 5 முதியவர்களிடம் எதேச்சையான மாதிரி முறை (யுஉஉனைநவெயட ஞயஅிடபெ) மூலம் தெரிவு செய்யப்பட்டு நேர்காணல் மூலம் தகவல் சேகரிக்கப்பட்டன.

இரண்டாம் நிலைத் தரவுகள்

இரண்டாம் நிலைத்தரவுகளாக நூல்கள், ஏற்கனவே வெளியிடப்பட்ட ஆய்வுகளின் உட்பரிமாணங்கள், பத்திரிகைகள், இணையம் என்பன மூலம் தகவல்கள் பெறப்பட்டு இவ்வாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

பகுப்பாய்வும் முடிவுரையும்

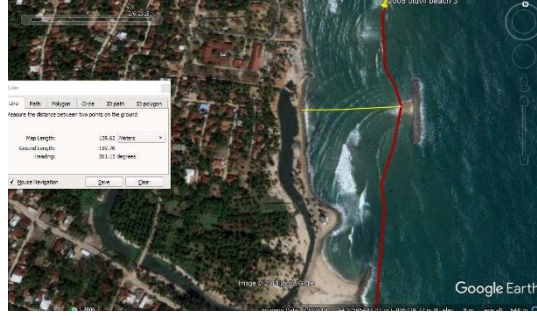
ஒலுவில் கிராமத்தில் அமைக்கப்பட்ட துறைமுகத்தின் ஊடாக இலங்கையின் பொருளாதார விருத்தியிலும், ஒலுவில் மீனவர்களின் தொழிலிலும் எவ்விதமான அபிவிருத்தியையும் ஏற்படுத்தவில்லை. மாறாக இலங்கை நாடானது கடலரிப்பின் மூலம் கற்களை கொட்டுவதற்கும், துறைமுக வாயிலில் மண் சேருகின்ற போது அவற்றை அகழ்வதற்காகவும் பணத்தை செலவு செய்துள்ளது. ஆத்துடன் மீனவர்கள் தமது தொழிலை இழந்துள்ளதுடன் கரைவலை விருப்பிற்கான வசதியையும் இழந்துள்ளனர்.

கரை ரீதியான பாதிப்புக்கள்.

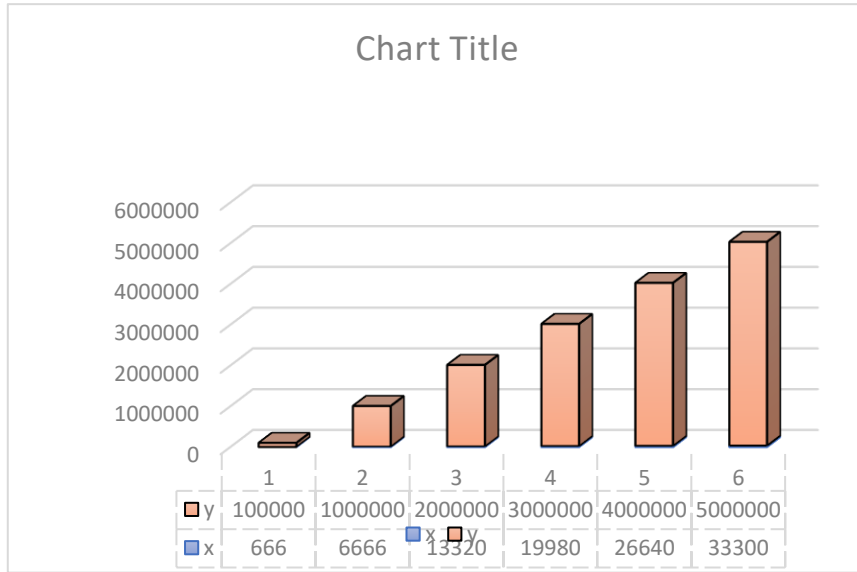
கடலின் கரையை அடிப்படையாகக் கொண்டு மீன்பிடியில் ஈடுபடும் 95 வீதமான பிரதேசங்களில் கரைவலை எனும் அமைப்பில் மீனவர்கள் தமது மீன்பிடித் தொழிலை மேற்கொள்கின்றனர். கரைவலை என்பது ஒரு வள்ளத்தினை மையமாகக் கொண்டு 100க்கும் 150க்கும் இடைப்பட்ட தொழிலாளர்களின் முயற்சியினால் மீன்பிடியில் ஈடுபடும் வள்ளத்தின் அமைப்பாகும். இதன் ஊடாக கடலில் உள்ள பாரை, அர்கிழா, சூரை, தளப்பத்து, திருக்கை போன்ற பெரிய வகை மீன்களும் நெத்தலி, சாளை, கீரி, முரல், பாரக்குட்டி போன்ற சிறிய வகை மீன்களும் இவ்வலையைக் கொண்டு பிடிக்கப்படும். இவற்றுக்கு பெணர் போன ஊர்தான் ஒலுவிலாகும். ஆனால் துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் இம்மீன்களைப் பிடிப்பதற்கான சாத்தியம் என்பது முற்றாகவே இல்லாமல் ஆகிவிட்டது.

இவ்வாறான பாதிப்புக்கள் நிகழ காரணமாக அமையும் விடயங்கள்

- 1- துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் ஏற்பட்ட கடலரிப்பினால் கரைவலைத் தொழிலை மேற்கொள்வதற்கான இடவசதி அழிக்கப்பட்டுள்ளன.
- 2- கடலின் கரையோரத்தின் 3 இடங்களில் இடப்பட்ட கல்அணையானது கடலரிப்பின் பின்னர் கடலின் உற்பகுதியில் காணப்படுகின்றமை.
- 3- கடலரிப்பில் இருந்து கரையை பாதுகாக்கும் நோக்கில் இடப்பட்ட கற்கள் கடலலைகள் ஊடாக கடலின் உற்புறத்தில் சிதறிக் காணப்படுகின்றமை.
- 4- கடலில் இயந்திரப்படகுகளின் அதிகரித்த பயணங்களினால் கரை நோக்கிய மீன் இறக்கம் முழுமையாக ஒளிக்கப்பட்டுள்ளன.



தொழில் ரீதியாக ஏற்படும் பாதிப்புக்கள்



- 1- ஒலுவில் பிரதேசத்தில் காணப்பட்ட 13 கரைவலையிலும் தொழிலைப் பெற்று வாழ்ந்த 2375 தொழிலாளர்களின் தொழில்நிலை முழுமையாக பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. அத்துடன் துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர், கரைவலை மீன்பிடித் தொழில் முழுமையாக இல்லாமலும் ஆகியுள்ளன.
- 2- கரைவலை மீனவர் தத்திக்கு ஒரு நாளைக்கு 100000 ரூபாவுக்கு மீன்பிடி நடைபெறுமாயின் 100 தொழிலாளர்களைக் கொண்ட அத்தத்தியில் 3ன்றில் 2 ண்டு பங்கு தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு வைக்கப்படும். இதன் பிரகாரம் அவருடைய அன்றை தின உழைப்பாக 666ரூபா அமையும். இவை மீன்பிடி விகிதம் அதிகரிக்கும் போது தொழிலாளியின் கூலியும் அதிகரித்துச் செல்லும். ஆனால்

இந்நிலைமை துறைமுகத்தின் பின்னர் கரைவலைக்கான இடமின்மையால் முற்றாக ஒழிக்கப்பட்டுள்ளது.

- 3- ஆழ்கடல் மீன்பிடியில் ஈடுபடும் மீனவர்கள் மீன்இறக்கமின்மை காரணமாக மீன்பிடியில் குறைந்த மட்டத்தை அடைந்துள்ளதுடன், உடமைகள் சேதமடைதல் போன்ற பிரச்சினைகளை சந்தித்துள்ளனர்.
- 4- கடற்கொழில் என்பது மீன்பிடியோடு மாத்திரம் சுருங்கிவிடுவதில்லை. மாறாக கரைவலையிலும், ஆழ்கடல் மீன்பிடியிலும் அதிகமாக மீன்பிடி நடைபெறும் காலங்களில் இம்மீனவர்கள் அவற்றை கருவாடாக பதனிடிகின்ற தொழிலையும் மேற்கொண்டனர். மீன்களை கருவாடாக பதனிட்டதன் பின்னர் உள்ளூர், வெளியூர் வியாபாரிகளுக்கு விற்றும், ஏற்றுமதி செய்தும் தமது பொருளாதாரத்தை பெற்றுக் கொண்டனர், ஆனால் இவை அனைத்தும் தற்போது அழிக்கப்பட்டுள்ளன.
- 5- வீச்சு வலையைப் பயன்படுத்தி கைத்தோணிகள் மூலம் மீன்பிடியில் ஈடுபட்டவர்களின் தொழிலானது முழுமையாக பாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

இவ்வாறான பாதிப்புக்கள் நிகழ காரணமாக அமையும் விடயங்கள்

- 1- துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் ஏற்பட்ட கடலரிப்பினால் கரைவலைத் தொழிலை மேற்கொள்வதற்கான இடவசதி அழிக்கப்பட்டுள்ளன.
- 2- துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் இயந்திரப்படகுகளின் வரவு அதிகரித்துள்ளன. இதனால் அதிக இரைச்சலும், எண்ணைக்கசிவும் மீன்பிடியில் மீன்இறக்க நிலையை குறைத்துள்ளது.
- 3- இக்கடலானது காலத்திற்கு நீரோட்டம் கொண்டது. இவ்வாறு நீரோட்டம் நடைபெறும் போது கடல் கலக்கம் ஏற்படும். கடல் கலக்கம் ஏற்படுவது மீனவர்களுக்கு சாதகமான நிலையை மீன்பிடியில் ஏற்படுத்தும். ஆனால் துறைமுகம் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் துறைமுக நுழைவாயிலின் தடுப்புக்கற்களினால் நீரோட்டம் தடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதனாலேயே கடல் அரிப்பின் அளவானது நாளுக்கு நாள் அதிகரித்த வண்ணமுள்ளன.
- 4- ஆழ்கடல், கரைவலை மீனவர்கள் அதிகமாக மீன்பிடி நடைபெறும் காலங்களை காற்றின் திசைமாற்றத்திற்கு ஏற்ப மதிப்பிட்டிருந்தனர். அவற்றுள் கரக்காற்று, வெள்வாடைக்காற்று, வாக்காற்று, கொண்டக்காற்று, சோனா கொண்டல் காற்று, ஓலக்காற்று என்பன பிரதான காற்றின் பெயர்களாகும். இவ்வாறு காற்று வீசும் போது கடலின் நீரானது கலக்கம் ஏற்பட்டு அதிகம் மீன்பிடி நடைபெறும். ஆனால் இக்காலப்பகுதியில் கடலில் சிதறக்கிடக்கும் கற்களோடும் காற்றின் பலத்தோடும் போராடி மீன்பிடிக்கு செல்வது என்பது உயிருக்கு ஆபத்தை விலைகொடுத்து வாங்கும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. இவ்வாறான காலப்பகுதியில் கடலுக்கு சென்ற மீனவர்களில் 5 பேர் இதுவரை கடலின் அலைகளுக்கும், கற்களின் இடர்களுக்கும் அகப்பட்டு மரணத்தை தழுவிடியுள்ளனர்.
- 5- வீச்சு வலையை பயன்படுத்த முடியாமைக்கான காரணம் கடலில் பரந்து காணப்படும் கற்களாகும்.

உடமைகளில் ஏற்படும் பாதிப்புக்கள்

கடலரிப்பினாலும், போடப்பட்ட கற்களினாலும் ஒவ்வொரு மீனவனும் தனது கடற்கொழிலில் பயன்படுத்தும் பொருட்களை பாதுகாத்துக் கொள்வதற்காக கரையில் அமைத்துக் கொள்ளும் வாடிகளை பல சந்தர்ப்பங்களில் முழுமையாகவும், பொருட்களுடனும் இழந்துள்ளனர். இவ்வாறு ஒவ்வொரு முறையும் தமது வாடிகளை(குடிசை) பிரித்து கட்டும் போது பணச்செலவுக்கும் உள்ளாகின்றனர்.

3 தோணிகள், 6 இயந்திரப் படகுகள் என்பன முழுமையாக கற்களில் மோதி உடைவுக்குள்ளாகியுள்ளன.

| Full Name | BOAT NO |
|------------------|-----------------|
| I.IMRAHEEM | OFRP-A-0936-KMN |
| S.MUHAMED THAMPI | MTRB-A-0146-KMN |
| A.A.SATHULLACH | NTRB-A-360-KMN |
| ABUFAKER YASHEEN | NTRB-A-1860-KMN |
| S.VELLETHAMPI | MTRB-A-0160-KMN |
| ISMALEBBE | OFRP-A-0890-BCO |
| M.MASMILA | OFRP-A-133-KMN |
| I.ALIYAR | OFRP-A-1022-KMN |
| S.ABDUL SAKKOOR | MTRB-A-0115-KMN |

பாதிப்புக்குள்ளான படகுகளின் விபரம்

மீனவர்கள் எதிர்கொள்ளும் சவால்களைத் தீர்ப்பதற்காக மீனவர்களினாலும் துறைசார்ந்தோராலும் அடையாளப்படுத்தும் ஆலோசனைகள்

1. கரையோரப் பிரதேசங்களில் பாரிய அச்சத்தினை ஏற்படுத்தியுள்ள கடலரிப்பிற்கான தடுக்கும் வகையில் அதற்கான காரணிகளை சட்ட ரீதியிலும் மனித முயற்சிலும் மேற்கொள்ளல்.
2. நீரோட்டத்திற்கு இடம் கொடுத்து இயற்கை மணல் பெர்ச்சிக்கு வழிவிடுதல். இதன் மூலம் தோண்டப்பட்ட இடங்கள் இயற்கையாக மூடப்பட்டு காலப்போக்கில் வடக்கு பக்கமாக இழந்த நிலம் மணல் பெயர்ச்சியால் நிரப்பப்பட்டு முன்பிருந்த நிலைக்கு மீண்டும் வரும்.
3. வருடா வருடம் நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் வீண்செலவினை ஏற்படுத்தும் எவ்வித இலாபமும் அற்ற தோல்வியான திட்டமாக, பலாலி விமான விஸ்தரிப்பு, பேசாலை எண்ணெக்கிணறு, சம்பூர் அனல் மின் நிலையம் கைவிடப்பட்டது போல் இத்திட்டமும் கைவிடப்படுதல் மக்களின் பொருளாதாரத்துக்கும், நாட்டின் மேலதிக செலவில் இருந்து பாதுகாப்பிற்கும் வழிவகுப்பதுடன் கடலுக்கு நில உறுதி வைத்திருக்கும் ஒலுவில் சமூகத்தின் நிலம் திரும்பக்கிடைக்கும்.
4. நாட்டின் அடிப்படைச் சட்டமான அரசியலமைப்பின் உறுப்புரை 27(14)- சுற்றாலை பாதுகாக்கும் பொறுப்பு அரசுக்குரியது. என்றும் உறுப்புரை 28(8)- சுற்றாடலை பாதுகாக்கும் பொறுப்பு குடிமகனுக்குரியது என்றும் கரையோரப் பாதுகாப்பு

மற்றும் கரையோர வள முகாமைத்துவச் சட்டம் கரையோர கடலரிப்பினைப் பற்றி சுட்டிக்காட்டுகின்றது. மேலும் பிரிவு 14 கரையோரப் பாதுகாப்பு திணைக்கள பணிப்பாளரிடம் கட்டாயம் அனுமதி பெறப்பட வேண்டும் என்றும் பிரிவு 15ல் சுற்றாடல் தரம், உற்பத்தி திறன் பாதுகாத்தல், நிலைபேன் அபிவிருத்தி பேணல் வேண்டும் என்றும் இவற்றை மீறும் போது பிரிவு 31ன் பிரகாரம் இடிக்கவும் முடியும் என்பதை சுட்டிக்காட்டுகின்றது. மேற்படி அனைத்து சட்டங்களும் சூழலைப் பாதுகாப்பதற்கான அனைத்து உரிமைகளும் அரசுக்கும், உரிய திணைக்களங்களுக்கும், மக்களுக்கும் உரியது என்பதை தெளிவாக சுட்டிக்காட்டுகின்றது.

5. இயற்கையான வழிகளை மேற்கொள்ளும் போது மக்களினதும், நாட்டினதும் நலனுக்காக அரசியல் வாதிகள் தமது செல்வாக்கினை பயன்படுத்தி அவற்றை தடுக்கவோ, முறியடிக்கவோ முற்பாடாமல் சுற்றாடல் மதிப்பீட்டு அறிக்கையின் பிரகாரம் இயங்குவதற்கு முழு ஆதரவினையும் வழங்க வேண்டும்.

உசாத்துணைகள்

- 1- சூசை, ஏ. எஸ், (2009), “ மீன்பிடி உபகரணங்களும் மீன்பிடி முறைகளும்”, நோர்வே, கடற்றொழில் நீரியல் வள அபிவிருத்தி நிறுவனம்.
- 2- ஐலழழடிஇ ளுஇ (2005)இ “ முடிளவயஉடநள வழ முளநசஉழஅந ிழளநசவல யுஅழபெ குளைாபெ ளுழஉநைவல”இ சமூக நோக்கு. சமூக விஞ்ஞானங்கள் துறை, தென்கிழக்குப் பல்கலைக் கழகம்.
- 3- ற்பீக்கா, எஸ், (2014), “கல்முனை கடற்றொழில் பிரதேசத்தின் கடல் மீன் பிடியளவும் எதிர்நோக்கும் சவால்களும் ஒரு விவரணயாய்வு”, இலங்கை தென்கிழக்குப் பல்கலைக் கழகம்.
- 4- மிஸ்பாஹூல் ஹக், ஏ.கே, (2016), “ ஒலுவில் கடலரிப்பும் முஸ்லிம் அரசியலின் இயலாமையும்”, நவமணி பத்திரிகை.

நேர்காணப்பட்டவர்கள்:

- 5- பாபு, எஸ், குளைநசநைள ஐளெநஉவழச முக வாந னுநியசவஅநவெ முக களைநசநைள யுனையடயஉாஉநயெவை னுளைளையெட ளுநஉசநவயசயைவ. (25.08.2018).
- 6- பெளஸ்தீன், ஏ.எல், ஒலுவில் மீனவர் அமைப்பின் தலைவர் (15.08.2018)
- 7- நிசார், எம், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 8- உதுமாலெப்பை, ஏ.எல், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 9- பசீல், உஸ், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 10- மஸ்மீர், கே, மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 11- ஜவாது, எம், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).

- 12- வெள்ளத்தம்பி, எஸ், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 13- சாப்தீன், எஸ், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 14- அசனார், ஏல். எல், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018)
- 15- நௌசாத், எம், மீனவர், ஒலுவில் (18.08.2018).
- 16- காலிதீன், கே.எம், மீனவர், ஒலுவில் (23.08.2018)
- 17- பெளஸ்தீன், எஸ், மீனவர், ஒலுவில் (23.08.2018)