அம்பலாங்கொடை மீன்பிடித் துறைமுக நிர்மாண நடவடிக்கைகள் மற்றும் அத்துறைமுகத்தில் அடிப்படை வசதிகளை வழங்குதல் மூலம் மீனவர்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தினை உயர்த்துதல் மீதான செயலாற்றல் கணக்காய்வு அறிக்கை 2010/2011

2014

கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி திணைக்களம்

01. நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு

மீனவச் சமூகத்தின் பொருளாதார மற்றும் சமூக அபிவிருத்திக்காக எல்லோருக்கும் சமமான சந்தர்ப்பத்தினை வழங்கி அவர்களது வாழ்க்கைத் தரத்தினை உயர்த்துவதற்காக தேவையான அரசாங்க கொள்கைகளை வகுத்து அமுலாக்கும் பொறுப்பு கடற்றொழில் மற்றும் நீரியல் வளங்கள் அமைச்சிற்கு ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த அமைச்சின் கீழுள்ள இலங்கை மீண்பிடித் துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனம், இலங்கையின் மீன்பிடித் துறைமுகங்களை நிர்மாணித்து பராமரித்துச் செல்லும் பொறுப்புடைய நிறுவனமாக உள்ளது. ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் உதவியின் கீழ் மீன்பிடித் துறைமுகங்களான அம்பலாங்கொடை, அம்பாந்தோட்டை மற்றும் சிலாபம் போன்ற மீன்பிடித் துறைமுகங்களை நிர்மாணித்தல் கரையோர வளங்கள் முகாமைத்துவச் செயற்திட்டத்தின் அடிப்படைப் பணியாக காணப்பட்டது.

பதவியணியினர் அடங்கலான வளங்கள் மற்றும் காலநேரம் போன்ற வரையறைகளைக் கருத்திற் கொண்டு அம்பலாங்கொடை மீன்பிடித் துறைமுக நிர்மாண நடவடிக்கைகள் மற்றும் அதனை நிர்மாணித்தல் நோக்கங்கள் பயனுள்ள விதத்தில் அடையப்பட்டுள்ளனவா போன்ற அடிப்படை விடயங்களைப் பரிசோதித்தலே இச் செயலாற்றல் கணக்காய்வாகும். அம்பலன்கொட மீன்பிடித் துறைமுகம் இலங்கை மீண்பிடித் துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனத்தினால் ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் ரூபா 477 மில்லியன் கடன் உதவியினை செலவிட்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தது. மீன்பிடித் துறைமுக நிர்மாணித்தலின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட சில குறிக்கோள்கள் பயனுள்ள விதத்தில் அடையப்படாதிருந்ததுடன், துறைமுகத்தின் உட்கட்டமைப்பு வசதிகளின் அபிவிருத்தியின் ஊடாக மீன்பிடிப் படகுகளிற்கு வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட சேவைகளை உரிய விதத்தில் வழங்குவதற்குத் தேவையான வசதிகள் போதியளவில் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்காமை தொடர்பான பிரதான அவதானிப்புகள் கீழுள்ளவாறாகும்.

i. இலங்கையின் ஏனைய துறைமுகங்களிலிருந்து மீனவர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்ற சேவைகளுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த மீன்பிடித் துறைமுகத்தின் மூலம் வழங்கப்பட்டிருந்த சேவைகள் போதியளவில் காணப்பட்டிருக்காமை.

ii. செயற்பாட்டுச் செயற்திறனின்மை காரணமாக இத் துறைமுகம் பொருளாதார ரீதியில் பயனற்றதாக காணப்பட்டதுடன் துறைமுகத்திலிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானத்திற்கும் உள்ளபடியாக ஈட்டப்பட்ட வருமானத்திற்குமிடையிலான வேறுபாடு பாதகமாக அதிகரித்துக் காணப்பட்டமை.

iii. மீன் உற்பத்தி எதிர்பார்த்த அளவில் அதிகரிக்காமை, அதன் மூலம் மீனவச் சமூகத்தின் வருமான மட்டம் எதிர்பார்த்த அளவில் அதிகரித்திருக்காமை, மீன்பிடித் துறைமுகத்தின் மூலம் வழங்கப்பட வேண்டிய பொது வசதிகள் மற்றும் சேவைகள் திருப்தியான மட்டத்தில் காணப்படாமை மற்றும் இந்த சகல நிலைமைகளின் கீழும் மீனவச் சமூகத்தின் வாழ்க்கைத் தரம் அதிகரித்திருக்காமை.

iv. பூரணத்துவமற்ற மீன்பிடித் துறைமுகமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் இந்த இடத்தில் காணப்பட்ட அழகான இயற்கை எழில்பொங்கும் கடலோரம் இழக்கப்பட்டுள்ளதுடன் பல்வேறு சுற்றாடல் பிரச்சினைகள் தோன்றியுள்ளமை.

மேற்படி விடயங்களிற்கு மேலதிகமாக இத்துறைமுகத்தினை நிர்மாணிக்கையில் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருக்க வேண்டிய துறைமுக இறங்குதுறை மற்றும் துறைமுக நங்கூரமிடல் போன்ற பிரதான நிர்மாணங்களில் காணப்பட்ட மீண்டும் சரிசெய்ய முடியாத குறைபாடுகள் இக்கணக்காய்வில் முக்கியமான அவதானிப்புக்களாக காணப்பட்டன. இருப்பினும், துறைமுக நீர்த்தேக்கத்தில் வழமையாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பராமரித்தல் நடவடிக்கைகளை உரிய விதத்தில் நிறைவேற்றுவதன் மூலம் இக்குறைபாடுகளின் தாக்கங்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல், அதிகமான பல்நாள் மீன்பிடிப் படகுகளிற்கு தேவையான வசதிகளையும் சேவைகளையும் வழங்குவதற்கு இயலுமான விதத்தில் துறைமுக இறங்குதுறையினை விஸ்தரித்தல், நங்கூரமிடல் வசதிகள் அடங்கலான அடிப்படை வசதிகளை

ஏற்படுத்துவதன் மூலம் இத்துறைமுக செயற்திட்டத்திலிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களை அடைந்து கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டியுள்ளது.

2. அறிமுகம்

2.1 பின்னணி

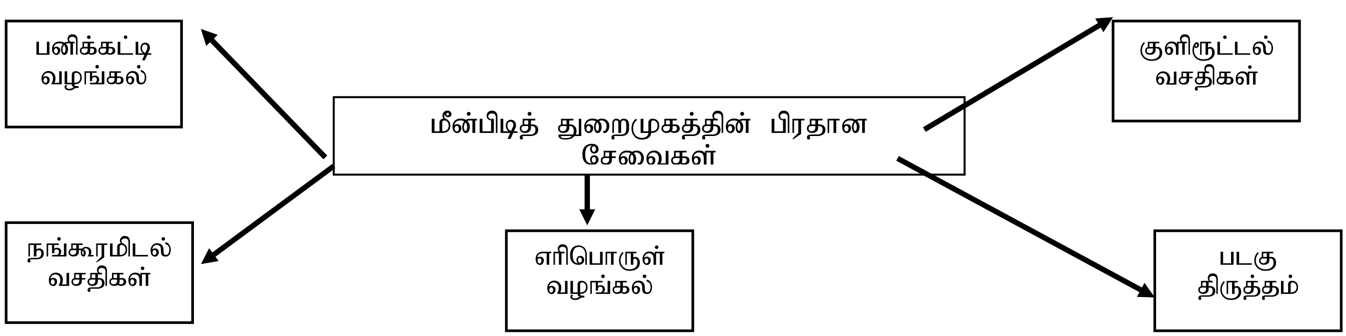
(அ) மீன்பிடித் தொழில்

இலங்கையில் விலங்குப் புரதத்தினை வழங்குகின்ற பிரதான மூலங்களில் ஒன்றாக மீன் உணவினை அறிமுகப்படுத்த முடியுமாக இருப்பதுடன் அதன் மூலம் இலங்கையின் உயிரின புரதத்தில் ஏறத்தாழ 65 சதவீதம் வழங்கப்படுகின்றது. 2009 ஆம் ஆண்டிற்கான நாட்டின் மீன் உற்பத்தியில் 68 சதவீதம் உள்நாட்டு நுகர்வுக்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதன் படி இலங்கையின் பொருளாதாரத்திற்கு மீன்பிடிக் கைத்தொழிலால் வழங்கப்படுகின்ற குறிப்பிடத்தக்களவு பங்களிப்பினைக் கருத்திற்கொண்டு மீன் உற்பத்தியினை அதிகரிக்கும் பொருட்டு மீன்பிடித் துறைமுக வசதிகளை ஏற்படுத்துதல் இன்றியமையாத் தேவையாக உள்ளது.

2010 ஒக்தோபர் அளவில் இலங்கையில் 18 மீன்பிடித் துறைமுகங்கள் செயற்பட்டிருந்ததுடன் மேலும் சில துறைமுகங்கள் நிர்மாணித்து வரப்பட்டிருந்தன. மேலும் 40 நங்கூரமிடும் இடங்கள் மற்றும் 1,562 மீன் பிடிக்கும் இடங்கள் இந்த மீன் உற்பத்திப் பணிக்கு பங்களித்திருந்தன.

(ஆ) துறைமுகச் செயற்பாடுகள்

இலங்கை மீன்பிடித் துறைமுகங்கள் கூட்டுத்தாபனம், 1957 இன் 49 ஆம் இலக்க கைத்தொழில் கூட்டுத்தாபனங்கள் அதிகாரச்சட்டத்தின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ளதுடன் கூட்டுத்தாபனம் இலங்கையில் மீன்பிடித் துறைமுகங்களை நிர்மாணித்தல், அபிவிருத்தி செய்தல் மற்றும் கட்டுப்படுத்தி பராமரித்துச் செல்லல் போன்ற பொறுப்புக்களை நிறைவேற்றுகின்றது. அம்பலாங்கொடை மீன்பிடித் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு முன்னர் நிலவிய கடலோரம் தொடர்பில் மீன்பிடி மற்றும் நீரியல்வளங்கள் அமைச்சினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்வின் படி 77 இயந்திரப் படகுகளையும் 34 இயந்திரமற்ற படகுகளையும் பயன்படுத்தி இவ்விடத்தில் மீன் பிடித்தல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்தமை ஆரம்பத்திலேயே உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. இப்பிரதேசத்தில் உள்ளக என்ஜின்களுடன் கூடிய பல்நாள் இயந்திரப்படகு உரித்தாளர்களின் எண்ணிக்கை ஏறத்தாழ 30 நபர்களுக்கு வரையறுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், இந்த துறைமுகத்தில் வசதிகள் இன்மையால் காலி மற்றும் பேருவலை போன்ற அருகிலுள்ள துறைமுகங்களிற்கு தமது படகுகளை தொழிலிற்காக எடுத்துச் சென்றிருந்தனர். இதன் காரணமாக கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவச் செயற்திட்டத்தின் உதவியுடன் சகல வசதிகளுடனும் கூடிய மீன்பிடித் துறைமுகமொன்றை நிர்மாணிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. நிர்மாண வேலைகள் 2006 இல் தொடங்கப்பட்டு 2009 இல் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருந்தன. துறைமுகத்தின் நிர்மாணித்தல் கிரயம் ரூபா 475,517,129 ஆக மதிப்பட்டிருந்த போதிலும் உள்ளபடியான லெவினம் ரூபா 477,574,256 ஆகும்.
மீன்பிடித் துறைமுகமொன்றால் மீனவர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்ற பிரதான சேவைகளை பின்வருமாறு தொகுத்துக் காண்பிக்க முடியும்.



மீன்பிடித் துறைமுகங்களின் வருமான மூலங்களில் முக்கியமான வருமான மூலமாக படகுகளிற்கு எரிபொருள், தண்ணீர், பனிக்கட்டி மற்றும் நங்கூரமிடல் வசதிகளை வழங்குவதன் ஊடாகப்

பெறப்படும் வருமானங்களை அறிமுக்கப்படுத்த முடியும். படகுகளின் நீள அளவிற்கு அமைய ஒவ்வொரு படகிற்காகவும் அறவிடப்படுகின்ற நங்கூரமிடல் கட்டணத்தின் அளவும் வேறுபடுகின்றது. அத்துடன், பிடித்த மீன்களை சந்தைக்கு எடுத்துச் செல்லப்படும் வரை களஞ்சியப்படுத்தி வைப்பதற்காக குளிரூட்டி வசதிகளை வழங்குதல், படகுகளை திருத்தும் சேவையின் கீழ் திருத்தல் நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்கையில் உதவுகின்ற பாரந்தூக்கி (கிரேன்) வசதிகளை வழங்குதல், நீர்மூழ்கி வசதிகளை வழங்குதல் மற்றும் திருத்தல் நடவடிக்கைகளை வழங்குதல் என்பவற்றை ஏனைய வருமான மூலங்களாக இனங்காண்பதற்கு முடியும்.

2.2 கணக்காய்விற்கான அதிகாரம்

இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154 ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

2.3 கணக்காய்வின் நோக்கங்கள் மற்றும் கணக்காய்விற்காக இத்துறையை தேர்ந்தெடுப்பதற்கான காரணங்கள்

இச்செயலாற்றல் கணக்காய்வின் நோக்கங்களாவன

- துறைமுக நிர்மாண நடவடிக்கைகள் அதன் நோக்கங்களை அடையக்கூடிய விதத்தில் இடம்பெற்றுள்ளனவா என்பதனை பரீட்சித்தல்.
- துறைமுகச் செயற்பாடுகள், வினைத்திறனாகவும் உற்பத்தித் திறனாகவும் நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளனவா எனப் பரீட்சித்தல்
- துறைமுகச் செயற்பாடுகள் காரணமாக சுற்றாடலுக்கு ஏற்படுகின்ற தாக்கங்களை பரீட்சித்தல்.

2.4 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

வரையறுக்கப்பட்ட பதவியணியினர், ஏனைய வளங்கள் மற்றும் காலநேரம் என்பவற்றின் அடிப்படையில் இச்செயலாற்றல் கணக்காய்வுச் செயற்திட்டமானது புதிதாக நிர்மாணிக்கப்பட்ட 03 மீன் பிடித் துறைமுகங்களில் அம்பலாங்கொடை மீன் பிடித் துறைமுகத்தின் நடவடிக்கைகளை பரீட்சிப்பதற்கு மாத்திரம் வரையறுக்கப்பட்டதுடன் அந்த நிர்மாணத்தின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்கள் அடையப்படுவதன் மீது கவனம் செலுத்தப்பட்டது.

செயலாற்றல் கணக்காய்வின் அவதானிப்புக்களினதும் பரிந்துரைகளினதும் அடிப்படையில் முடிவொன்றிற்கு வருவதற்காக செயற்திட்டத்தின் நோக்கங்கள் எந்தளவு தூரம் அடையப்பட முடியுமானது, என்பது குறித்தும் துறைமுகத்தின் செயற்பாடுகள் தொடர்பிலும் அச்செயற்பாடுகளிற்காக துறைமுகத்தை நிர்மாணித்தலின் மூலம் ஏற்படுத்தப்பட்ட துறைமுக வசதிகள் எந்தளவு தூரம் போதியதாக காணப்பட்டது என்பது குறித்தும் தெளிவொன்று பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டதுடன் அதனூடாக இந்த நிர்மாணத்தின் பெறுபேறுகள் குறித்த தரப்பினருக்கு கிடைத்துள்ளனவா என்பது குறித்தும் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இச்செயலாற்றல் கணக்காய்வு மனித வளங்கள் மற்றும் காலநேரம் என்பவற்றிற்கமைய தெரிவு அடிப்படையில் செயற்படுத்தப்பட்டதுடன் குறித்த பரிந்துரைகளும் முடிவுகளும் கணக்காய்வுப் பரிசோதனைகளின் அடிப்படையில் அமைந்ததாகும்.

2.5 கணக்காய்வின் வரையறைகள்

இந்த செயலாற்றல் கணக்காய்வை அமுல்படுத்துகையில் பின்வரும் வரையறைகளின் கீழ் அது மேற்கொள்ளப்பட்டது.

i. இந்த மீன்பிடித் துறைமுகம் ஆசிய அபிவிருத்தி வங்கியின் நிதி உதவியன் கீழ் கடலோர வளங்கள் முகாமைத்துவ செயற்திட்டத்தின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. செயலாற்றல் கணக்காய்வு ஆரம்பிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் துறைமுக நிர்மாணம் முடிவுற்றிருந்ததுடன்

கொடுப்பனவுகளிற்கான எழுத்துமூலச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்தல் சிக்கலானதாக காணப்பட்டது.

ii. மீன் விளைச்சல், விற்பனை விலை, வருமானம் மற்றும் செலவினம் போன்ற சில தகவல்களை உறுதிப்படுத்துகின்ற சான்றுகளை நலனாளிகளிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்கையில் சரியான தகவல்கள் சமர்ப்பிக்கப்படாமை.

iii. நலனாளிகளின் வாழ்க்கைத் தரத்தின் அதிகரிப்பை அளவிடுவதற்கான வருமான நிலைமை மற்றும் சொத்துக்களை வெளிப்படுத்துவதற்கு நலனாளிகள் தயக்கம் காண்பித்தமையால் வாழ்க்கைத் தரத்தினை மதிப்பிடுதல் சிரமாக காணப்பட்டமை.

iv. மீனவர்கள் மீன் பிடித்தல் நடவடிக்கைகளிற்காக ஏறத்தாழ ஒரு மாத காலம் ஆழ்கடலிற்கு செல்வதன் காரணமாக மாதிரிகளைத் தெரிவு செய்கையில் அக்காரணியைக் கருத்திற் கொள்ளவேண்டி ஏற்பட்டிருத்தல்.

v. துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டு செயற்பாடுகள் ஆரம்பித்து 02 ஆண்டுகளான குறுகிய காலம் கடந்திருந்திருந்தமையால் மீனவச் சமூகத்தின் வாழ்க்கைத் தரத்திற்கான தாக்கத்தினை போதியளவில் மதிப்பிடுதல் சிரமமாக காணப்பட்டமை.

3. விபரமான காண்புகள், பரிந்துரைகள் மற்றும் நிறுவனத்தின் கருத்துரைகள்

3.1 துறைமுக நிர்மாணத்தை திட்டமிடலும் நிர்மாணித்தலும்

துறைமுகத்தை நிர்மாணிக்கையில் குறித்த அடிப்படைத் தேவைகள் பூரணப்படுத்தப்பட்டிருக்காமை தொடர்பிலான அவதானிப்புக்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

i. சாத்திய ஆய்வு அறிக்கையின் படி, 397 படகுகளிற்காக நங்கூரமிடல் வசதியினை வழங்குவதற்கு திட்டமிட்டிருந்த போதிலும், நிர்மாணிக்கப்பட்ட துறைமுகத்தில் நங்கூரமிடல் வசதிக்கான இடஅளவு போதியதாக இல்லாமை மற்றும் துறைமுகத் தடாகத்தில் காணப்பட வேண்டிய 3.5 மீற்றர் குறைந்தபட்ச ஆழம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த தடாகத்தின் அநேக இடங்களில் காணப்பட்டிருக்காமை.

ii. இந்த மீன்பிடித் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்காக முதலில் திட்டத்தினைச் சமர்ப்பித்திருந்த நிறுவனத்தினால் 04 திட்டங்கள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அத்திட்டங்களை மதிப்பீடு செய்கையில் பல்வேறு காரணங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டு 03 திட்டங்களை நிராகரித்து அதில் ஒரு திட்டம் மிகவும் பயனுள்ளதாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. பின்னர் (திட்டத்தினை தயாரித்திருந்த) வேறொரு நிறுவனத்தினால் ஆரம்பத்தில் திட்டத்தினைச் சமர்ப்பித்திருந்த நிறுவனத்தின் திட்டம் மீண்டும் அந்த நிறுவனத்தினாலேயே மாற்றப்பட்டு புதிய திட்டமொன்று சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதன் நோக்கமும் செலவினத்தைக் குறைப்பதாகவே காணப்பட்டது. இவ்வாறு செலவினத்தைக் குறைப்பதற்கு முற்பட்டிருந்தமையால் துறைமுக தடாகம் குறிப்பிடத்தக்களவில் குறைவடைந்திருந்தது. சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் படி, 119 பல்நாள் இயந்திரப்படகுகள், 40 உள்ளே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட படகுகள் மற்றும் 238 வெளியே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட படகுகள் அடங்கலாக 397 படகுகளிற்கு நங்கூரமிடல் வசதியினை வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்த போதிலும், நிர்மாணிக்கப்பட்ட தடாகம் அதற்குப் போதியதாக காணப்படவில்லை. மேற்கொள்ளப்பட்ட பௌதீகப் பரிசோதனையில் வெளிப்படுத்தப்பட்டவாறு நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த தடாகத்தில் 20 பல்நாள் இயந்திரப்படகுகள் மற்றும் உள்ளேயும் வெளியிலும் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட 20 படகுகளிற்கு மாத்திரம் நங்கூரமிட முடிந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன் மீனவர்களுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட கலந்துரையாடலிலும் அது உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

iii. துறைமுக பிரவேச வாயில் (Harbor Mouth) கடல் அலைகள் வீசும் திசைக்கு திசைதிருப்பப்பட்ட திட்டம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தமையால் துறைமுக தடாகத்தினுள் கடல் அலைகள் எந்நேரமும் வந்து செல்லும் காரணத்தால் தடாகத்திலுள்ள படகுகள் ஒன்றுடனொன்று மோதுதல், படகுகள் இறங்குதுறையில் மோதுண்டல், உள்ளே மணல் வந்து குவிதல் போன்றன இடம்பெறுகின்றமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

துறைமுக தடாகத்தினுள் கடல் அலைகள் எந்நேரமும் வந்து செல்லல்

துறைமுக தடாகத்தினுள் கடல் அலைகள் எந்நேரமும் வந்து செல்லல்

iv. அவ்வாறே துறைமுக பிரவேச வாயில் (Harbor Mouth) திட்மிடப்பட்டிருந்த இடத்தில் காணப்படுகின்ற இயற்கையான கற்பாறை குறித்து கருத்திற் கொள்ளப்படாதிருந்ததுடன் அது கடல் அலைகள் அதிகமாக உள்ள காலத்தில் துறைமுகத்திற்கு படகுகளை உள்ளே கொண்டுவருதற்குப் பிரதான தடையாக காணப்பட்டதுடன் துறைமுக பிரவேச வாயிலில் அலைகள் அதிகரிப்பதற்கும் காரணமாகியிருந்தது.

v. துறைமுக வசதிகளின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த வலை திருத்தல் நிலையம், சிற்றுண்டிச் சாலை, மீன்களை ஏலமிடும் நிலையம் போன்ற கட்டிடங்கள் அத்தேவைகளை நிறைவேற்றுவதற்குப் பொருத்தமான விதத்தில் திட்டமிடப்படாதிருந்ததுடன் கடலின் திசையில் அமைக்கப்பட்டு சிறு சுவர்களுடன் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்தமையால் மழை காலங்களிலும் அதிக வெப்பமான காலங்களிலும் அக்கட்டிடங்களினுள் குறித்த பணிகளை மேற்கொள்தல் சிரமமாக காணப்பட்டது. நிர்மாணிக்கப்பட்ட கட்டிடங்களும் உரிய தரத்தில் நிர்மாணிக்கப்படாதிருந்தமை காரணமாக நிர்மாணிக்கப்பட்டு குறுகிய காலத்தின் பின்னர் வெடிப்புக்கள், பிளவுகள் மற்றும் ஒழுக்குகள் ஏற்பட்டிருந்தன.

vi. குளிரூட்டல் அறை, நீர் வழி மற்றும் நிலத் தராசு போன்ற வசதிகளுக்கான நிர்மாணங்கள் மேற்கொள்ளப்படாதிருந்ததுடன், திட்டமிடப்பட்டவாறு அவற்றிற்காக இட ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், சிறிய ரக படகுகளிற்காக தனியான இறங்குதுறை காணப்படாமையால் அதற்காக இறங்குதுறை வசதியினைப் பெற்றுக்கொள்தல் மிகவும் சிரமான விடயமாக காணப்பட்டது.

vii. மழைகாலங்களில் துறைமுகத்தினுள் சேர்கின்ற நீர் வழிந்தோடுவதற்காக பொருத்தமான வடிகால் முறைமையொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்காமையால் பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டிருந்தன.

மழை காலங்களில் துறைமுகப் பிரதேசம் மழை நீரில் மூழ்கிக் காணப்படும் விதம்

மழை காலங்களில் துறைமுகப் பிரதேசம் மழை நீரில் மூழ்கிக் காணப்படும் விதம்

viii. துறைமுகமும் சுற்றாடலும் பாதுகாக்கப்படும் விதத்தில் பாதுகாப்புச் சுவர் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையில் காட்டப்பட்டிருந்த அளவிலும் பார்க்க நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த தடாகத்தின் அளவு சிறிதாகக் காணப்பட்டமையால் எதிர்பார்த்த படகுகளின் அளவிற்கு நங்கூரமிடல் வசதிகளை வழங்க முடியாமை மற்றும் துறைமுக தடாகத்தின் அநேக இடங்களில் மணல் குவிந்திருந்தமையால் நங்கூரமிடக்கூடிய படகுகளின் எண்ணிக்கை வரையறுக்கப்பட்டிருத்தல்.

ii. துறைமுக தடாகத்தினுள்ளே அலைகள் தொடர்ச்சியாக வருகின்றமையால் தடாகத்திலுள்ள படகுகள் ஒன்றுடனொன்று மோதுதல், படகுகள் இறங்குதுறையில் மோதுதல் காரணமாக படகுகளிற்கு சேதம் ஏற்படுகின்றமையால் அவற்றை பராமரிப்பதற்கான கிரயம் அதிகரித்தல் மற்றும் மீனவச் சமூகத்தினரிடையே தேவையற்ற மோதல்கள் ஏற்படுதல்.

iii. கணக்காய்வுத் திகதியான 2010 ஒக்தோபர் 31 ஆந் திகதியளவில் இப்புதிய மீன்பிடித் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டு குறுகிய காலத்தில் துறைமுக பிரவேச வாயிலில் காணப்படுகின்ற கற்பாறையின் மீது மோதுண்டு பல படகுகள் சேதமடைந்திருந்ததுடன் இதன் காரணமாக மீனவர்களின் உயிருக்கும் ஆபத்துக்கள் உருவாகும் நிலை ஏற்பட்டிருத்தல்.

iv. மீனவர்களுக்குத் தேவையான அத்தியாவசிய சேவைகள் துறைமுகத்தில் வழங்கப்படாமையால் வெளித்தரப்பினர்களிடமிருந்து அத்தேவைகளை நிறைவேற்ற முற்படுகையில் அதிக காலமும் மேலதிக கிரயமும் ஏற்படுதல்.

v. துறைமுகமும் சுற்றாடலும் பாதுகாக்கப்படும் விதத்தில் பாதுகாப்புச் சுவர் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்காமையால் அப்பிரதேசத்தை இரவு நேரங்களில் சமூக விரோத மற்றும் சட்ட விரோத நடவடிக்கைகளிற்காக பயன்படுத்துவதற்கான சந்தர்ப்பம் காணப்படுதல்.

பரிந்துரைகள்

i. உச்ச அளவில் நங்கூரமிடலுக்காக படகுகளை பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு ஏற்ற விதத்தில் துறைமுக தடாகத்தினுள் தொடர்ச்சியாக மணலை அகற்றுவதற்காக பொருத்தமான முறையொன்றை பயன்படுத்தல்.

ii. தற்போது அத்தியாவசிய வசதிகள் வழங்கப்படாதுள்ள மீனவர்களுக்கு அந்த வசதிகளை விரைவாகப் பெற்றுக்கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

iii. துறைமுக வளவில் வந்துசேரும் நீரை பொருத்தமான விதத்தில் அகற்றுவதற்காக வடிகால் முறைமையொன்றை நிர்மாணித்தல் மற்றும் துறைமுக வளவினைச் சுற்றிவர பாதுகாப்புச் சுவரை நிர்மாணித்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

துறைமுக வளவில் வந்துசேரும் நீரை பொருத்தமான விதத்தில் அகற்றுவதற்காக வடிகால் முறைமையொன்று செயற்பாட்டிலுள்ளதுடன் துறைமுக வளவினைச் சுற்றிவர பாதுகாப்புச் சுவரை நிர்மாணிப்பதற்காக துறைமுகக் காணியின் உரித்து தொடர்பில் காணப்படும் பிரச்சினையை தீர்த்துக்கொள்வதற்காக கூடிய கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.

3.2 துறைமுக நிர்மாணித்தலின் மூலம் எதிர்பார்த்த வசதிகளை வழங்குதல்.

சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் படி, இத்துறைமுகத்தின் மூலம் வெளியே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட 238 படகுகளிற்குத் தேவையான வசதிகளை வழங்குவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அப்படகுகளிற்கு எரிபொருளாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்ற மண்ணெண்ணையை வழங்குவதற்குத் தேவையான எரிபொருள் தாங்கிகளையோ அல்லது விநியோக முறைமையொன்றையோ நிர்மாணிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

சுட்டிக்காட்டல்

வெளியே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட படகுகளிற்குத் தேவையான எரிபொருள் வழங்கப்படாமையால் துறைமுகத்திற்கு வருகைதரும் படகுகளின் எண்ணிக்கை குறைவடைவதால் நீர், மின்சாரம், நங்கூரமிடல் கட்டணம் மற்றும் துறைமுக பதிவுக் கட்டணங்கள் போன்ற வருமான மூலங்களிலிருந்து இலக்கிடப்பட்ட வருமானத்தை பெற்றுக்கொள்ள முடியாது போயிருந்தது.

பரிந்துரைகள்

வெளியே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட படகுகளிற்குத் தேவையான எரிபொருளை (மண்ணெண்ணை) வழங்குவதற்குத் தேவையான எரிபொருள் தாங்கிகளையும் விநியோக பிரிவொன்றையும் தாபிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

வெளியே என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட படகுகளிற்கு மண்ணெண்ணையினை வழங்குவதற்குத் தேவையான எரிபொருள் தாங்கிகளையும் விநியோக பிரிவொன்றையும் தாபிப்பதற்கு எதிர்காலத்தில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

3.2.1 நங்கூரமிடல் வசதியை வழங்குதல்

துறைமுக நிர்மாணித்தல் சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் படி, துறைமுக தடாகத்தில் 397 படகுகளிற்கு நங்கூரமிடல் வசதியினை வழங்குவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், நிர்மாணிக்கப்பட்ட தடாகத்தினுள் 40 பல்நாள் படகுகளிற்கு மாத்திரம் நங்கூரமிடல் வரையறுக்கப்பட்டிருந்தது. ஆரம்பத்தில் துறைமுகத்தினை திட்டமிடுகையில் தயாரிக்கப்பட்டிருந்த மதிப்பீட்டுப் பெறுமதி பின்னர் குறைக்கப்பட்டிருந்ததன் மூலம் சில நிர்மாணங்கள் மாற்றப்பட்டிருந்தமை காரணமாக துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்தலின் அடிப்படை நோக்கங்கள் குறித்த செயற்திட்ட நிர்மாணங்களின் தொடக்கத்திலேயே மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்க அவதானிப்பாக காணப்பட்டது. துறைமுகத்தில் இடவசதிகள் வரையறுக்கப்பட்டதாக இருப்பதற்கு தாக்கமளித்திருந்த மேற்படி பிரதான காரணத்திற்கு மேலதிகமாக தொடர்ச்சியாக துறைமுக தடாகத்திற்கு மணல் வந்து சேர்கின்றமையால் மேற்குறிப்பிட்டவாறு வரையறுக்கப்பட்டுக் காணப்பட்ட இடத்தினை உச்ச அளவில் பயன்படுத்த முடியாத நிலை ஏற்பட்டிருந்தது.

துறைமுக தடாகத்திலுள்ள வரையறுக்கப்பட்ட இடத்தில் படகுகள் நிறுத்தப்பட்டுள்ள விதம்

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. எதிர்பார்க்கப்பட்ட நங்கூரமிடல் வருமானங்கள் கிடைத்திருக்காமை, சிறிய இடத்தில் அதிக எண்ணிக்கையான படகுகள் நங்கூரமிட்டிருந்தமை காரணமாக படகுகள் ஒன்றுடனொன்று மோதுண்டு படகுகளிற்கு சேதம் ஏற்பட்டிருத்தல் மற்றும் மீனவர்களிடையே மோதல்கள் ஏற்பட்டிருத்தல்.

ii. பிடிக்கப்பட்ட மீன்கள் கரைக்கு கொண்டுவரப்பட்ட பின்னர், சிறிய படகுகளை நங்கூரமிடுவதற்காக வேறு இடங்களிற்கு கொண்டுசெல்ல வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருத்தல்.

பரிந்துரைகள்

துறைமுக தடாகத்தினுள் அதிகளவில் மணல் குவிவதற்கான காரணத்தைக் கண்டறிந்து அந்நிலையினை சீர்படுத்துவதற்கு முதலில் தேவையான நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள துறைமுக தடாகத்தினை உச்ச இயலளவில் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கு ஏற்ற விதத்தில் தடாகத்தினுள் குவிகின்ற மணலை அகற்றுவதற்காக தொடர்ச்சியான நடவடிக்கை எடுத்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

தற்போது துறைமுக தடாகத்தினுள் அதிகளவில் மணல் குவிகின்றமையால் ஏற்படுகின்ற சிக்கல்களிற்கு தீர்வாக மணலை அகற்றுதல் தொடர்ச்சியாக கூட்டுத்தாபனத்தினால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

3.2.2 துறைமுகத்தில் இறங்குதுறை வசதியை வழங்குதல்

துறைமுகத்தில் இடவசதியினை தீர்மானித்தல், துறைமுகத்தில் இயக்கச் செயற்பாடுகளை மேற்கொள்ளல் போன்ற அடிப்படை நடவடிக்கைகளிற்கு நேரடியாகத் தாக்கம் செலுத்துகின்ற காரணி துறைமுக இறங்குதுறைகள் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள தன்மையாகும். இந்த இறங்குதுறை நிர்மாணித்தலிலுள்ள குறைபாடுகள் காரணமாக செயற்திட்டத்தின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட குறிக்கோள்களை நிறைவேற்றிக் கொள்வதற்கு அது தடையாக காணப்பட்டது. இவ்விறங்கு துறையின் நிர்மாணித்தலில் காணப்பட்ட குறைபாடுகள் மற்றும் அதனைப் பயன்படுத்துகையில் அவதானிக்கப்பட்ட சில குறைபாடுகள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

i. குறித்த ஆரம்பத்திட்டங்களின் படி, துறைமுக தடாகத்தின் நிலப்பிரதேசத்தினை நோக்கியதாக இறங்குதுறையின் நீளம் ஏறத்தாழ 250 மீற்றர்களாக காணப்பட வேண்டிய போதிலும், செயற்திட்டத்தின் கீழ் நிர்மாணிக்கப்பட்ட இறங்குதுறையின் நீளம் ஏறத்தாழ 100 மீற்றர்களாக மாத்திரம் காணப்பட்டதுடன் அதனுள்ளே படகுகளை நிறுத்தி வைக்கக்கூடிய நீளம் 70

மீற்றர்களாக மாத்திரம் காணப்பட்டது. எஞ்சிய 30 மீற்றர்களில் இறங்குதுறையின் அருகே மணல் குவிகின்றமையால் படகுகளை நிறுத்தி வைக்க முடியாது போயிருந்தது.

ii. மீன் ஏலவிற்பனை நிலையமொன்று காணப்படுகையிலும் அதனைப் பயன்படுத்தாது, துறைமுக இறங்குதுறையிலிருந்தே லொறிகளுக்கு மீன்களை ஏற்றி இறக்குதல் இடம்பெறுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டது.

iii. நெத்தலி போன்ற சிறிய வகை மீன்களைக் கொண்ட வலைகளை தெரிப்பதற்காகவும் படகுகளைத் திருத்துவதற்காகவும் இறங்குதுறை பயன்படுத்தப்படுகின்றமை காரணமாக துறைமுக இறங்குதுறை அதன் அடிப்படை செயற்பாடுகளுக்கு முரணான நடவடிக்கைகளிற்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

துறைமுக இறங்குதுறை நிர்மாணித்தலிலுள்ள குறைபாடுகள் மற்றும் பயனுள்ள விதத்தில் இறங்குதுறையை பயன்படுத்தாமை காரணமாக ஏற்பட்டிருந்த பாதகமான தாக்கங்கள் பின்வருமாறாகும்.

i. இறங்குதுறையின் எரிபொருள் (வெளியிலிருந்து எடுத்துவரப்படுகின்ற மண்ணெண்ணை) மற்றும் தண்ணீரை வழங்கும் இடங்கள் படகுகளை நங்கூரமிடுவதற்கும் மீன் வளத்தை இறக்குவதற்கும் பயன்படுத்தப்படுகின்றமையால் ஏனைய படகுகளிற்காக எரிபொருளையும் தண்ணீரையும் வழங்குவதற்கு சிக்கலேற்பட்டிருத்தல் மற்றும் மீனவர்களிடையே மோதல்கள் ஏற்பட்டு மீன் வளத்தில் எரிபொருள் கலக்கப்படுவதனால் மீன்களின் தரம் பாதிக்கப்படுதல்.

ii. படகுகளின் திருத்த நடவடிக்கைகளிற்காக இறங்குதுறை பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தமையால் மீன்களை தரையிறக்கும் பணிகளுக்கு சிக்கலேற்படுதல்.

iii. பிடிக்கப்பட்ட மீன்களை சேகரித்தல், மீன் வலைகளை சுத்தப்படுத்தல் என்பன இறங்குதுறையில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றமையால் இறங்குதுறை அசுத்தமான நிலையிலும் துர்நாற்றம் வீசும் நிலையிலும் காணப்படுதல்.

பரிந்துரைகள்

i. படகுகளிற்காக எரிபொருளையும் நீரையும் வழங்குவதற்குத் திட்டமிடப்பட்டுள்ள இடங்களை அதற்காக ஒதுக்கி எரிபொருளையும் நீரையும் பெற்றுக்கொள்ளாத படகுகளிற்கு அந்த இடங்களில் நங்கூரமிடுவதற்கும் மீன்களை தரையிறக்குவதற்கும் அனுமதியினை வழங்காது படகுகள் அந்த இடங்களிற்கு இலகுவாக வந்துசேரக்கூடிய விதத்தில் இறங்குதுறைக்கு அருகே குவிகின்ற மணலை அகற்றுவதற்காக தொடர்ச்சியான நடவடிக்கை எடுத்தல்.

ii. அதிக எண்ணிக்கையான பல்நாள் படகுகளிற்கு வசதிகளை பெற்றுக்கொள்ளக் கூடிய விதத்தில் காணப்படுகின்ற இறங்குதுறையினை விஸ்தரித்தல் மற்றும் ஏனைய படகுகளிற்காக வசதிகளை வழங்குவதற்கு வேறொரு இறங்குதுறையை நிர்மாணிப்பது தொடர்பில் கவனம் செலுத்துதல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

i. தற்போது துறைமுகத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ள படகுகளிற்காக எரிபொருளையும் நீரையும் வழங்குதல் தொடர்ச்சியாக மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன் மீன்களை தரையிறக்குதலும் நங்கூரமிடலும் குறித்த இடங்களில் இடம்பெறுகின்றன.

ii. நெத்தலி போன்ற சிறிய வகை மீன்களைக் கொண்ட வலைகளை தெரிப்பதற்காகவும் படகுகளைத் திருத்துவதற்காகவும் இறங்குதுறை பயன்படுத்தப்படுகின்றமை தொடர்பில்

பணிப்பாளர் சபையுடன் கலந்தாலோசித்து அதன்மீது விசேட கவனம் செலுத்தி வரப்படுகின்றது.

3.2.3 துறைமுகத்தினால் வழங்கப்படுகின்ற அடிப்படை வசதிகள்

நீர், மின்சாரம், பாதுகாப்பு, சிற்றுண்டிச்சாலை, ஏலமிடல் மண்டபம் அடங்கலாக வழங்கப்பட்டிருந்த வசதிகள், துறைமுக நிர்மாணித்தலின் அடிப்படை நோக்கங்களை அடைந்து கொள்வதற்காக பெருமளவில் உதவுகின்றன. துறைமுகமொன்றில் காணப்பட வேண்டிய அடிப்படை வசதிகள் தொடர்பில் கீழே கலந்துரையாடப்பட்டுள்ள வசதிகளுடன் கூடிய 17 விடயங்கள் கருத்திற்கொள்ளப்பட்டதுடன் அதில் 06 விடயங்களுடன் சம்பந்தப்பட்ட வசதிகள் வழங்கப்படாதிருந்தமையும் வழங்கப்பட்டிருந்த சேவைகளும் வினைத்திறனான மற்றும் பயனுறுதிமிக்க பெறுபேறுகளை கொண்டுவரும் நிலமையிலும் காணப்படாதிருந்தமையும் அவதானிக்கப்பட்டது.

அதனுடன் சம்பந்தப்பட்ட சில அவதானிப்புக்கள் கழே தரப்பட்டுள்ளன.

(அ) நீர் வசதிகள்

i. தரையிலிருந்து ஏறத்தாழ 06 அடிகள் உயரம் கொண்ட 08 கொங்ரீட் நீர்த் தாங்கிகளும் 05 பிளாத்திக்கு நீர்த் தாங்கிகளும் துறைமுகத்தில் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. படகுகளிற்கு வழங்கப்படுகின்ற தண்ணீரின் அளவை கணிப்பிடுவதற்காக பொருத்தப்பட்டிருந்த மானியும் நீர்த் திருகியும் இலகுவில் கண்டுபிடிக்க முடியாத விதத்தில் நிலத்தின் கீழ் அமைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அது பலகையொன்றினால் தற்காலிகமாக மூடிவிடப்பட்டிருந்தது. படகுகளிற்காக நீரை வழங்குவதற்கு பொறுப்பாக நிரந்தர ஊழியர் ஒருவர் நியமிக்கப்படாதிருந்ததுடன் அவசியமேற்படுகையில் அலுவலக ஊழியர் ஒருவரை வரவழைத்து நீர் வழங்கப்பட்டு வந்திருந்தது. மேலும் பிடிக்கப்பட்ட மீன்களை கழுவுவதற்காக மீனவர்களுக்கு சுத்தமான நீரை பெற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வழிமுறையொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

ii. சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையின் படி பாதுகாப்பு இருப்பாக நாளொன்றிற்கான நீர் தேவையில் 2/3 ஆன 6000 லீற்றர் நீரை நிலக்கீழ் தாங்கியில் களஞ்சியப்படுத்தக் கூடிய விதத்தில் நிலக்கீழ் தாங்கி நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. அநேக சந்தர்ப்பங்களில் மீன்களை கழுவுவதற்காக துறைமுக தடாகத்திலுள்ள அசுத்தமான கடல் நீரைப் பயன்படுத்துகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன் அதன் காரணமாக மீன்களின் தரத்திற்கு சேதமேற்படுதல்.

ii. போதிய அமுக்கத்துடன் தண்ணீரை வழங்குவதற்கு உயரத்திலுள்ள நீர்த்தாங்கியொன்றைப் பயன்படுத்தாமையால் படகுகளிற்காக நீரைப் பெற்றுக்கொள்கையில் நீண்ட காலம் எடுத்தல் மற்றும் அதன் காரணமாக மீனவர்களிடையே மோதல்கள் ஏற்படும் சந்தர்ப்பங்கள் காணப்படுகின்றமை வெளிப்பட்டமை.

iii. வெளிவாரி நீர் வழங்கல் தடைப்படுகின்ற சந்தர்ப்பங்களில் படகுகளிற்காக போதியளவு நீரை வழங்க முடியாதிருத்தல்.

iv. பொறுப்புவாய்ந்த உத்தியோகத்தர் ஒருவரின் மேற்பார்வையின் கீழ் நீர் வழங்கல் இடம்பெறாமையால் துஷ்பிரயோகங்கள் இடம்பெறுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் அதிகமாக உள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டமை.

பரிந்துரைகள்

i. படகுகளிற்காக அதிக அமுக்கத்துடன் தண்ணீரை வழங்குவதற்கு முடியுமான விதத்தில் உயரமான நீர்த்தாங்கியொன்றையும் நிலக்கீழ் நீர்த்தாங்கியொன்றையும் நிர்மாணித்தல் மற்றும் பல படகுகளிற்கு ஒரே நேரத்தில் தண்ணீரை வழங்குவதற்கு ஏற்ற விதத்தில் போதியளவு நீர் குழாய்களை பொருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

ii. படகுகளிற்கு நீரை வழங்குவதற்காக பொறுப்புவாய்ந்த நிரந்தர ஊழியர் ஒருவரை நியமித்தல் மற்றும் மோசடியான முறையில் நீரைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியாத விதத்தில் நீர் மானியையும் திருகிகளையும் பொருத்துதல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

i. படகுகளிற்கு நீரைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக 10000 லீற்றர் இயலுமை கொண்ட 2 நீர் தாங்கிகள் துறைமுக வளவில் நிறுவப்பட்டுள்ளதுடன், பாதுகாப்பான நீர் தாங்கியொன்றையும் எதிர்காலத்தில் தாபிப்பதற்கு திட்மிடப்பட்டுள்ளது. பல படகுகளிற்கு ஒரே நேரத்தில் தண்ணீரை வழங்குவதற்கு ஏற்ற விதத்தில் போதியளவு நீர் குழாய்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

ii. மீன்பிடி படகுகளிற்காக நீரை வழங்குவதற்கும் பணம் தொடர்பில் பொறுப்புடன் செயற்படுவதற்குமாக தனியானதோர் ஊழியர் நிறுவனத்தினால் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

(ஆ) மின்சாரம்

மீன்பிடி படகுகளின் திருத்தல் நடவடிக்கைகளிற்குத் தேவையான மின்சாரத்தினை மீனவர்களுக்கு வழங்கி பணம் அறவிடப்பட்டிருந்த போதிலும், அது முறைப்படியாகவும் பாதுகாப்பான முறையிலும் இடம்பெறாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. துறைமுக வளவிலுள்ள மின்சார பொருத்திக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ள வயரின் ஊடாக இந்த மின்சாரம் பெறப்படுகின்றமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன் மின் மானியொன்றைப் பயன்படுத்தாது அதற்காக நாளாந்த அடிப்படையில் கட்டணம் அறவிடப்படுகின்றது. இரவு நேரங்களில் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுவதற்கு ஏற்ற வகையில் இறங்குதுறையில் மின் கம்பங்கள் பொருத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், இந்த மின்கம்பங்களிலுள்ள சகல மின்சார விளக்குகளும் செயலிழந்திருந்ததுடன் அந்த மின்கம்பங்களை திருத்துவதற்கு முடியாத விதத்தில் இறங்குதுறையின் உட்புறத்தில் வயர்களைப் பயன்படுத்தி கொங்ரீட் இடப்பட்டிருந்தது.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. இறங்குதுறையிலுள்ள மின்சார விளக்குகள் செயற்படாதிருந்தமையால் இரவு நேரங்களில் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுவதற்கு தடை ஏற்படுதல்.

ii. படகுகளின் திருத்தல் நடவடிக்கைகளிற்குத் தேவையான மின்சாரத்தினை தற்காலிக மின்கம்பிகளை பொருத்தி பெற்றுக்கொள்ளல் அபாயகரமானதாகவும் அதன் மூலம் மோசடியாக மின்சாரத்தினைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான வாய்ப்பு காணப்படுகின்றமை.

பரிந்துரைகள்

i. இறங்குதுறையில் மின்சார விளக்குகள் நிரந்தரமாக இருக்கும் வகையில் திருத்தங்களை மேற்கொள்ளல் மற்றும் மேற்பார்வை நடவடிக்கைகளிற்காக துறைமுகத்திற்கு நிரந்தர மின்சாரத் தொழிலாளரொருவரை சேவையில் ஈடுபடுத்தல்.

ii. படகுகளின் திருத்தல் நடவடிக்கைகளிற்கு மின்சாரத்தினை வழங்குகையில் வேரோர் இடத்தில் பொருத்தப்பட்ட மானியொன்றின் ஊடாக உரிய கட்டணத்தின் கீழ் மின்சாரத்தை வழங்குவதற்காக முறையான வேலைத்திட்டமொன்றை அறிமுகப்படுத்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

i. "தற்போது துறைமுகத்தில் மின்சார நடவடிக்கைகளின் பராமரித்தலுக்காக நிரந்தர மின்சாரத் தொழிலாளரொருவர் நியமிக்கப்படாதிருப்பதுடன் அதற்காக நிறுவனத்தின் ஊழியர் ஒருவர் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளார்.

ii. படகுகளிற்காக மின்சாரத்தை வழங்குகையில் நிறுவனத்தின் பிரதான மின்சார மானியினால் ஒவ்வொரு படகிற்காகவும் நாளாந்த வாடகை அடிப்படையில் மின்சாரத்தை வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது."

(இ) மீன் ஏலமிடும் நிலையம், சிற்றுண்டிச்சாலை மற்றும் வலை திருத்தல் நிலையம்

சிற்றுண்டிச்சாலைக்காக 2230 சதுர அடிகளுடன் கூடிய கட்டிடமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அது குறைப்பயன்பாட்டுடன் காணப்பட்டது. வலைகளைத் திருத்துவதற்காக 2624 சதுர அடிகளுடன் கூடிய வலை திருத்தல் நிலையமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அது மீன்பிடிப் படகுகளை திருத்தும் நடவடிக்கைகளிற்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. மீன்களை ஏலமிடுவதற்காக 4800 சதுர அடிகளுடன் கூடிய ஏலமிடல் நிலையமொன்று நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அந்த நோக்கத்திற்கு முரணாக வலைகளைத் திருத்தும் நடவடிக்கைகளுக்காக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. சிற்றுண்டிச்சாலை திறக்கப்படாமையால் மீனவர்கள் வெளியிலிருந்து உணவுகளை எடுத்துவர நேர்ந்துள்ளமை, வெளியிலிருந்து உணவினை எடுத்துவரக்கூடிய பொருத்தமான சுற்றாடலொன்று காணப்படாமை, உணவுகளை உட்கொண்ட பின்னர் அகற்றப்படும் பொருட்கள் துறைமுக வளவில் ஆங்காங்கே வீசப்படுதல் போன்றவற்றால் துறைமுகப் பிரதேசம் அசுத்தமடைதல்.

ii. மீன் விற்பனை நடவடிக்கைகளிற்காக ஏலமிடல் நிலையத்தைப் பயன்படுத்தாது இறங்குதுறையினை பயன்படுத்தியமையால் இறங்குதுறை அசுத்தமடைதல் மற்றும் தேவையற்ற நெறிசல்கள் ஏற்படுதல்.

பரிந்துரைகள்

தற்போது நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ள சிற்றுண்டிச்சாலை, மீன் ஏலமிடல் நிலையம், வலை திருத்தும் நிலையம் போன்றவற்றை ஏனைய நடவடிக்கைகளிற்காக பயன்படுத்தாது குறித்த பணிகளுக்காக மாத்திரம் பயன்படுத்துவதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

தற்போது சிற்றுண்டிச்சாலை புதிய குத்தகைதாரர் ஒருவருக்கு குத்தகைக்கு வழங்கப்பட இருப்பதுடன், மீன் ஏலமிடல் நிலையம், செய்திப் பரிமாற்றல் மற்றும் வலை திருத்தும் நிலையம் போன்றவற்றின் நடவடிக்கைகள் தேவையின் பிரகாரம் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

(ஈ) பணிக்கட்டிக் களஞ்சியம், இரும்புத் தராசு, படகு திருத்தும் நிலையம், நீர் வழி வசதி, கிரேன் வசதிகள் மற்றும் தொடர்பாடல் நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்தல்

மீன்பிடித் துறைமுகமொன்றில் காணப்பட வேண்டிய அடிப்படை வசதிகளான இந்த வசதிகள் எதுவும் இத்துறைமுகத்தில் அமைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. நீர் வழி வசதி இன்மையால் படகுகளைத் திருத்த வேண்டிய நிலைமைகளில் கிரேன்களை பயன்படுத்த வேண்டியேற்பட்டிருந்ததுடன் இந்த துறைமுகத்தில் கிரேன் வசதியும் காணப்படாமையால் அதனை வெளியிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியேற்பட்டிருந்தது. மேலும், படகுகளைத் திருத்துவதற்காக குறிப்பான இடமொன்று காணப்படாமையால் துறைமுக வளவின் பல்வேறு இடங்களிலும் படகுகள் திருத்தப்பட்டு வரப்பட்டிருந்தன.

மீன்பிடிப் படகுகளிற்கும் துறைமுகத்திற்குமிடையே சிறந்த தொடர்பினை பேணிவருவதற்கு சிறப்பான செய்திப் பரிமாற்ற பிரிவொன்று காணப்பட வேண்டியதுடன், மீனவர்களுக்குத் தேவையான அறிவுரைகள் மற்றும் அவசர செய்திகளை வழங்குவதற்காக தொடர்பாடல் வசதிகளுடன் கூடிய நிலையமொன்று பின்னர் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதில் தொழில்நுட்ப ஊழியர்களை சேவையில் ஈடுபடுத்தியிருக்காமை மற்றும் கட்டிட வசதிகள் போதியதாக இல்லாமை காரணமாக தொடர்ச்சியாக சேவையை வழங்க முடியாதிருந்தது.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. படகுகளைத் திருத்துவதற்காக கடலிலிருந்து தரைக்கு கொண்டுவருவதற்காக நீர் வழி வசதிகள் அல்லது கிரேன்கள் துறைமுகத்தில் காணப்படாமை காரணமாக அதிக வாடகை செலுத்தி வெளியிலிருந்து கிரேன்களை பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியிருந்தமையால் அதிக காலம் எடுத்தல் மற்றும் திருத்தப்பட வேண்டிய படகுகள் வீணாக இறங்குதுறையில் தரித்திருத்தல் காரணமாக இயங்கு நிலையிலுள்ள மீன்பிடிப் படகுகளிற்கு இறங்குதுறை வசதியை பெற்றுக்கொள்வதில் சிரமம் ஏற்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே, நீர் வழி வசதியை அல்லது கிரேன் வசதிகளை வழங்குவதன் மூலம் துறைமுகத்திற்கு வருமானம் ஈட்டுவதற்கு காணப்பட்ட சந்தர்ப்பம் இதன் மூலம் இழக்கப்பட்டிருந்தது.

ii. இரும்புத் தராசு பொருத்தப்பட்டிருக்காமையால் துறைமுகத்தின் மீன் உற்பத்தி தொடர்பான உள்ளபடியான தரவுகளை பெற்றுக்கொள்வதில் சிரமம் காணப்பட்டது.

iii. சாதாரண கடமை நேரத்தினுள் மாத்திரம் இந்த நிலையம் திறந்து வைக்கப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன் அதன் காரணமாக மீனவர்களுக்கு 24 மணிநேரமும் தொடர்ச்சியான சேவையை வழங்க முடியாதிருத்தல்.

பரிந்துரைகள்

i. துறைமுக வளவிலுள்ள இட வசதிகள் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்பட்டு சிறந்த தொடர்பாடல் வலைப்பின்னலுடன் கூடிய தொடர்பாடல் நிலையமொன்றை தாபித்தல்.

ii. மீன் உற்பத்தி தொடர்பான திருத்தமான தரவுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக பொருத்தமான இரும்புத் தராசினை பொருத்துதல் மற்றும் அதனைப் பயன்படுத்துவதற்கு வழிமுறையொன்றை ஏற்படுத்துதல்.

iii. படகுகளை திருத்தும் நடவடிக்கைக்காக நீர் வழி வசதியினை துரிதமாக வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

''தற்போது துறைமுக வளவில் பணிக்கட்டி உற்பத்தி நிலையம், பணிக்கட்டிக் களஞ்சியம் மற்றும் பணிக்கட்டி விற்பனை நிலையம் செயற்படுத்தப்பட்டிருப்பதுடன் தொடர்பாடல் நிலையம் மற்றும் மீன் உற்பத்தி தொடர்பான திருத்தமான தரவுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக பொருத்தமான இரும்புத் தராசினை பொருத்துதல் அத்துடன் நீர் வழிமுறை வழங்கவதற்காக சிறந்த முகாமைத்துவத்தினை இடம்பெறச் செய்வதற்கு தற்போது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.''

3.3 மீன்பிடித் துறைமுகத்தினால் வழங்கப்படுகின்ற சேவைகளின் பொருளாதார நலன்கள்

இது தொடர்பில் பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) சாத்திய ஆய்வு அறிக்கையின் படி இத் துறைமுகத்தினை நிர்மாணித்ததன் மூலம் 2010 ஆம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட மொத்த வருமானம் ரூபா 880.8 மில்லியன் என மதிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும் உண்மையில் அந்த இலக்கை அடைய முடியாது போயிருந்தது. அதனிடையே 3 வருமான மூலங்கள் தொடர்பில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட மட்டத்திற்கு அணுகியிருக்காமை 100 சதவீதமாக காணப்பட்டதுடன் ஏனைய விடயங்களில் அது 95.6 சதவீதம் முதல் 99.7 சதவீதம் வரையிலான வீச்சினுள் காணப்பட்டது. ஒவ்வொரு வருமான மூலத்துடனும் தொடர்புடைய விபரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

வருமானமீட்டல் மூலம்	எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானம்	உள்ளபடியான வருமானம்	எதிர்பார்க்கப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியான வருமானத்திற்கிடையிலான வேறுபாடு
	ரூபா மில்லியன்	ரூபா மில்லியன்	சதவீதம்
i. நீர்	20.6	0.1	(99.5)
ii. மின்சாரம்	6.7	0.02	(99.7)
iii. எரிபொருள்	816.5	-	(100)
iv. நங்கூரமிடல் கட்டணம்	24.9	-	(100)
v. பனிக்கட்டி வருமானம்	2.9	-	(100)
vi. நீர் வழங்கல்	10.6	0.46	(95.7)

(ஆ) கூட்டுத்தாபனத்திற்கு உரித்தாக காணப்படுகின்ற ஏனைய மீன்பிடித் துறைமுகங்களால் ஈட்டப்படுகின்ற பின்வரும் ஏனைய வருமான மூலங்கள் தொடர்பில் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

- நீர் வழி வசதியை வழங்குதல்.
- குளிரூட்டல் அறை வசதிகளை வழங்குதல்
- தரையில் தராசினை பொருத்துவதன் மூலம் பெற்றுக்கொள்ளப்படத்தக்க வருமானம்
- துறைமுகத்திற்காக செயற்படுத்தப்படுகின்ற சட்ட விதிகளை (துறைமுகத்தினை அசுத்தப்படுத்தல்) மீறுவோருக்கு எதிராக தண்டப் பணத்தினை விதித்தல்.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு இலாபகரமானதாக துறைமுகத்தினை நடாத்திச் செல்வதற்கு முடியாது போயிருந்தமை காரணமாக இத்துறைமுகம் தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு செலவுச் சுமையாக மாறலாம்.

பரிந்துரைகள்

i. வருமானத்தை ஈட்டித்தருகின்ற நீர், மின்சாரம் மற்றும் நங்கூரமிடல் கட்டணம் போன்ற வருமான மூலங்களிலிருந்து கிடைக்கும் வருமானத்தினை உச்சப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

ii. கீழே குறிப்பிடப்பட்டவாறு புதிய வருமான மூலங்களை இனங்காண்பதற்கு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்தல்.

- நீர் வழி வசதியை வழங்குவதன் மூலம் வருமானமீட்டல்
- குளிரூட்டல் அறை வசதிகளை வழங்குதல் மூலம் வருமானமீட்டல்
- தரையில் தராசினை பொருத்துவதன் மூலம் பெற்றுக்கொள்ளப்படத்தக்க வருமானம்
- துறைமுகத்திற்காக செயற்படுத்தப்படுகின்ற சட்ட விதிகளை (துறைமுகத்தினை அசுத்தப்படுத்தல்) மீறுவோருக்கு எதிராக தண்டப் பணத்தினை விதித்தல்.

iii. மீனவர்களுக்குத் தேவையான சகல சேவைகளையும் இத் துறைமுகத்திலிருந்து வழங்குவதற்கும் அவற்றை மிகவும் பயன்தரக் கூடிய விதத்திலும் வினைத்திறனாகவும் வழங்குவதன் ஊடாக துறைமுகத்திற்கு வருகைதருகின்ற மீன்பிடிப் படகுகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதன் மூலம் ஒட்டுமொத்த வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்தல்.

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

i. தற்போது முகாமைத்துவத்தின் விசேட கவனம் திரும்பியுள்ளதுடன், எதிர்காலத்தில் துறைமுக வருமான மூலங்களினூடாக உயர்ந்த வருமானத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

ii. பின்வருமாறு புதிய வருமான மூலங்களை இனங்காண்பதற்கு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்தல்.

- நீர் வழி வசதியை வழங்குவதற்கு கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது.
- பணிக்கட்டிகள் மற்றும் குளிரூட்டல் அறை வசதிகளை வழங்குதல் தற்போது சகல துறைமுகங்களிலும் இடம்பெறுகின்றது.
- துறைமுக வளவிற்குள் பிரவேசிக்கின்ற ஆட்களிடமிருந்தும் வாகனங்களிலிருந்தும் தற்போது கட்டணம் அறவிடப்பட்டு வருகின்றது.
- தரையில் தராசினை பொருத்துதல் தற்போது 05 துறைமுகங்களில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது. ஏனைய துறைமுகங்களில் பொருத்துதல் மீனவர்களின் எதிர்ப்புக் காரணமாக தற்காலிகமாக நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், எதிர்வரும் காலத்தில் துறைமுக இடத்தில் நிலத் தராசினைப் பொருத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.
- தற்போது தண்டப்பணம் அறவிடப்படுதல் இடம்பெறாதிருப்பதுடன், அறிவுறுத்தப்படலின் மூலம் மீனவர்களின் தவறான செயற்பாடுகளில் குறைவொன்றைக் காணக்கூடியதாக உள்ளது.

iii. தற்போது ஏறத்தாழ 100 பல்நாள் படகுகள் வரை நிரந்தரமாக பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ளதுடன், எதிர்காலத்தில் மேலும் மீன்பிடிப் படகுகளை பதிவு செய்வதற்குத் தேவையான வசதிகளை வழங்குவதன் மூலம் துறைமுகத்தின் ஒட்டுமொத்த வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

3.4 எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானமீட்டலில் புதிய மீன்பிடித் துறைமுக நிர்மாணம் ஏற்படுத்திய தாக்கங்கள்.

மேற்குறிப்பிட்ட பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட குறைபாடுகளின் கீழும்கூட புதிய மீன்பிடித் துறைமுக நிர்மாணம் காரணமாக அப்பிரதேசத்தில் இதுவரை ஏனைய மீன்பிடித் துறைமுகங்களைப் பயன்படுத்தி

வந்திருந்த மீனவர்கள் தமது படகுகளை இத்துறைமுகத்திற்கு எடுத்து வந்திருந்தனர். அவ்வாறே மீன் பிடித் துறைமுகத்தில் பல்நாள் படகுகளின் செயற்பாடுகள் ஆரம்பிக்கப்பட்ட பின்னர் பிரதேசத்தில் ஏனைய வர்த்தக நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்த சில நபர்களும் புதிய பல்நாள் படகுகளை ஈடுபடுத்தி மீன்பிடித் தொழிலில் நுழைந்திருந்தனர். பல்நாள் படகுகளிற்கு மேலதிகமாக நாள் படகுகளின் எண்ணிக்கையும் புதிய துறைமுகம் நிர்மாணிப்பட்டதன் பின்னர் அதிகரித்திருந்தது. நடைமுறையில் மேற்படி விடயங்களைக் கருத்திற்கொள்கையில் மீன்பிடித் துறைமுகத்தைச் சுற்றி அதிக எண்ணிக்கையிலான நேரடியான மற்றும் மறைமுகமான வேலை வாய்ப்புக்கள் உருவாகியிருந்தன. இருப்பினும் பல்நாள் படகுகளின் எண்ணிக்கை பொருண்மையான அளவில் அதிகரித்திருந்தமையால் நாற் படகுகளை பயன்படுத்தி மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுகின்ற மீன் உற்பத்தி குறைவடைந்துள்ளதாக மீனவர்களால் விளக்கமளிக்கப்பட்டிருந்தது.

சுட்டிக்காட்டல்கள்

i. படகுகளின் எண்ணிக்கை அதிகரித்திருந்தமையால் படகு உரிமையாளர்கள், செலுத்துனர்கள் மற்றும் கொள்வனவாளர் என்ற வகையில் மீன்பிடித் துறையுடன் சம்பந்தப்பட்ட நேரடித் தொழில்வாய்ப்புக்கள் அதிகரித்திருந்தன. பல்நாள் படகுகளின் செயற்பாடுகள் அதிகரித்திருந்தமையால் வருடாந்த மீன் உற்பத்திக்கு ஏறத்தாழ 250,000 கிலோ கிராம்கள் சேர்க்கப்பட்டிருந்தமை.

ii. கட்டுவலை மீன்பிடித்தலில் ஈடுபடுவோர், படகு திருத்துனர்கள் அதிகரித்திருந்தமை மற்றும் கருவாடு, மாசிக்கருவாடு மற்றும் பதணிடல் போன்ற துறைகளில் வேலைவாய்ப்புக்கள் அதிகரித்திருந்த அதேவேலை அதனுடன் இணைந்ததாக மீன்பிடி உபகரணங்களுக்கான கேள்வி அதிகரித்திருந்தமையால் அதனுடன் சம்பந்தப்பட்ட வர்த்தக நிலையங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தமை.

iii. புதிய மீன்பிடித் துறைமுகம் அம்பலாங்கொடை நகரத்தை அண்மித்தாக தாபிக்கப்பட்டிருந்தமையால் போக்குவரத்தினை வாழ்வாதாரமாகக் கொண்ட (முச்சக்கர, லொறி, வான் வாகனங்கள்) நபர்களின் தொழில்வாய்ப்புக்கள் அதிகரித்து பல்நாள் படகுகளை செலுத்துவோரிற்கான உணவு பானங்களை அருகிலுள்ள கடைகளிலிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்கு தூண்டப்பட்டிருந்தமையால் அருகிலுள்ள வர்த்தக நிலையங்களில் உணவு பானங்களின் விற்பனை அதிகரித்திருந்தது. அத்துடன் புதிய வர்த்தக நிலையங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் இது மறைமுகமாக அவர்களின் வாழ்வாதாரத்தை உயர்த்துவதற்கு காரணமாகியிருந்தது.

பரிந்துரைகள்

மீனவர்களினதும் குடும்பங்களினதும் எதிர்காலப் பாதுகாப்பினை உறுதிப்படுத்தவதற்காக அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ள மீனவ ஓய்வூதிய திட்டத்தினை மேம்படுத்தி புதிய மீனவர்களை அதில் இணைத்துக் கொள்வதற்கும் ஆதன மற்றும் ஆயுள் காப்புறுதித் திட்டமொன்றை அறிமுகப்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்தல்

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

மீனவர்களினதும் குடும்பங்களினதும் எதிர்காலப் பாதுகாப்பினை உறுதிப்படுத்தவதற்காக அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ள மீனவ ஓய்வூதிய திட்டத்தினை மேம்படுத்தி புதிய மீனவர்களை அதில் இணைத்துக் கொள்வதற்கும் அவர்களிற்காக ஆதன மற்றும் ஆயுள் காப்புறுதித் திட்டமொன்றை அறிமுகப்படுத்துவதற்கும் நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக நிறுவன மட்டத்தில் முறைப்படியான வேலைத்திட்டமொன்று எதிர்காலத்தில் திட்டமிட்டு முன்னெடுக்கப்படும்.

3.5 துறைமுக நிர்மாணித்தலினால் ஏற்பட்ட சுற்றாடல் தாக்கங்கள்

குறித்த நிர்மாணித்தலின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நோக்கங்களை அடைந்து கொள்வதற்கு மேலதிகமாக அதனை சுற்றாடல் ரீதியாக சாதகமான நிலைக்குக் கொண்டுவருதல் செயற்திட்டத்தின் ஒட்டுமொத்த செயலாற்றலுக்கும் தாக்கமளிக்கும் விடயமாகும். இருப்பினும், பின்வரும் காரணங்களால் சுற்றாடல் ரீதியாக ஏற்பட்டுள்ள தாக்கங்கள் தொடர்பில் கூடிய கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டியுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

I. இந்த மீன்பிடித் துறைமுகத்தினை அண்மித்த கடற் பிரதேசம் முன்னர் அழகான மீன்கள் மற்றும் கடற்பாரைகளுடன் கூடிய கடற்பிரதேசமாக காணப்பட்டமையால் அங்கு சுழியோடல் தொழிலுடன் இணைந்த உல்லாசப் பிரயாணத் தொழில் முன்னேற்றகரமானதாகக் காணப்பட்டதுடன் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் அந்த அழகான கடற் சுற்றாடலும் சுற்றுலாத் தொழிலும் இழக்கப்பட்டிருந்தது.

II. துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் அதிகரித்திருந்த இயந்திரப் படகுகள் காரணமாக அப்படகுகளிலிருந்து வெளியாகும் எரிபொருள், உராய்வு நீக்கிகள் மற்றும் புகை என்பன கடல் நீருடன் கலந்து கடல் நீரை அசுத்தப்படுத்தல்.

III. மீனவர்களால் அகற்றப்படுகின்ற எண்ணை, பொலிதீன், படகுகளை திருத்துகையில் அகற்றப்படுகின்ற பைபர்கிளாஸ், ரிஜிபோர்ம் போன்றன துறைமுக வளவிற்கும் துறைமுக தடாகத்திற்கும் வீசப்படுவதனால் கடல் நீரும் சுற்றாடலும் அசுத்தமடைதல்.

IV. மீன் கழிவுகள் துறைமுக வளவினுள் ஆங்காங்கே போடப்படுகின்றமையால் சுற்றாடல் மாசுற்று துர்நாற்றம் வீசுதல்

V. நகரத்தின் கழிவுகளை அகற்றும் பிரதான கழிவோடை முறைமை துறைமுகத்தின் தடாகத்திற்கு திசை திருப்பப்பட்டுள்ளமையால் தடாகத்திலுள்ள நீர் அசுத்தமடைதலும் அந்த நீரால் பிடிக்கப்பட்ட மீன்கள் மீனவர்களால் கழுவப்படுவதனால் பிடிக்கப்பட்ட மீன்களின் தரத்திற்கு ஆபத்து ஏற்பட்டுள்ளமையும்.

அசுத்தமடைந்துள்ள துறைமுகப் பிரதேசம்

சுட்டிக்காட்டல்கள்

துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டமையால் ஏற்பட்டிருந்த சுற்றாடல் தாக்கங்கள், துறைமுகச் செயற்பாடுகளினால் ஏற்படுகின்ற சுற்றாடல் தாக்கங்கள் மற்றும் மக்கள் உயிர் வாழ்விற்கும் சுற்றாடல் நிலையினை மாற்றுவதற்கும் ஏற்படுத்தும் தாக்கங்கள்.

பரிந்துரைகள்

i. 1981 இன் 59 ஆம் இலக்க கடல் மாசடைதல் தடுப்பு அதிகாரச்சட்டத்தின் iii ஆம் பகுதியின் 6(2)அ பிரிவின் படி துறைமுக வளவினுள் கழிவு எண்ணை மற்றும் ஏனைய கழிவுகளை

அகற்றுதல் தொடர்பில் மீனவர்களை அறிவுறுத்தும் அறிவித்தல் பலகைகளை பொருத்துதல் மற்றும் கழிவு எண்ணையினை சேகரிப்பதற்கான வாளிகளை தேவையான அளவில் வைத்தல்.

ii. 1997 ஏப்ரல் 25 ஆந் திகதிய 972/14 ஆம் இலக்க வர்த்தமானி அறிவித்தலினால் கடற்றொழில் மற்றும் நீரியல் வளங்கள் அமைச்சரினால் மீன்களை கையாளல் மற்றும் விநியோகித்தல் நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் வெளியிடப்பட்டுள்ள பணிப்புரைகளின் பிரகாரம் துறைமுகத்தில் மீன்பிடி நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுவோர்களின் ஆரோக்கியம், சுகாதாரம் மற்றும் மீன்களின் தரத்தினைப் பாதுகாப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள ஏற்பாடுகளை நடைமுறைப்படுத்துதல்.

iii. துறைமுக தடாகத்திற்கு திருப்பப்பட்டுள்ள கழிவுக் கால்வாய் முறைமையினை துறைமுக வளவிலிருந்து வெளியே திருப்புதல்

iv. கடல் இயலுமைச் சான்றிதழை வைத்துள்ள படகுகளிற்கு மாத்திரம் துறைமுகத்தில் செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு இடமளித்தல்

v. துறைமுகத்தினையும் சுற்றுச் சூழலையும் தூய்மையாக வைத்திருப்பது தொடர்பில் மீனவர்களுக்கு விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்தல்.

vi. துறைமுக வளவிலுள்ள குறித்த இடங்களில் குப்பை வாளிகள் மற்றும் கழிவு எண்ணை சேகரித்தல் வாளிகளை வைத்தல்

நிறுவனத்தின் கருத்துரை

i. 1981 இன் 59 ஆம் இலக்க கடல் மாசடைதல் தடுப்பு அதிகாரச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளை நடைமுறைப்படுத்துவதற்காக துறைமுக வளவினுள் அறிவித்தல்கள் மூலம் அறிவுறுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

ii. குறித்த ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுவதற்கு மீனவர்களுக்கு அறிவுறுத்தல் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

iii. துறைமுக தடாகத்திலும் வளவிலும் உள்ள குப்பைகளை துறைமுகத்திலிருந்து அகற்றுவதற்கு நகர சபையினால் வாரத்திற்கு 03 நாட்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

iv. கடல் இயலுமைச் சான்றிதழை வைத்துள்ள படகுகளிற்கு மாத்திரம் துறைமுகத்தில் செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்கு இடமளித்தல் தொடர்பில் துறைமுக முகாமைத்துவம் கவனம் செலுத்தியுள்ளது.

v. துறைமுகத்தினையும் சுற்றுச் சூழலையும் தூய்மையாக வைத்திருப்பது தொடர்பில் மீனவர்களுக்கு விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்துவதற்குத் தேவையான அறிவுரைகள், அறிவித்தல்கள் துறைமுகத்தில் காட்சிப்படுத்தப்பட்டு விழிப்புணர்ச்சியூட்டல் இடம்பெற்று வருகின்றது.

vi. துறைமுக வளவிலுள்ள குறித்த இடங்களில் குப்பை வாளிகள் மற்றும் கழிவு எண்ணை சேகரித்தல் வாளிகளை பொருத்துவதற்காக தற்போது முறையான வேலைத்திட்டமொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றது.

4. ஒட்டுமொத்த கணக்காய்வு முடிவுரை

இத் துறைமுகத்தின் நிர்மாணித்தலுடன் சம்பந்தப்பட்ட 2 நிறுவனங்களினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த சாத்தியவள ஆய்வு அறிக்கையில் உள்ளக திரும்பல் வீதம் மறைப் பெறுமதியைக் கொண்டிருந்தமையால் துறைமுகத்தை நிர்மாணித்தல் பொருளாதார ரீதியில் பயனற்றதாகும் என்பது உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருந்தது. துறைமுகத்தினால் மறைமுகமாக ஏற்படத்தக்க பொருளாதார மற்றும் சமூக நலன்களைக் கருத்திற்கொண்ட பின்னர் துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், செயலாற்றல் கணக்காய்வில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட முதலாந்தர மற்றும் இரண்டாந்தர தரவுகளின் படி குறித்த பொருளாதார மற்றும் சமூக நலன்கள் நிறைவேற்றப்படும் வகையில் குறித்துரைத்த வசதிகளுடன் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. துறைமுகத்தினால் மீனர்வர்களுக்கு வழங்கப்படுகின்ற பல்வேறுபட்ட வசதிகள் போதியளவில் நிறுவப்படாதிருந்ததுடன் அதன் காரணமாக துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் நோக்கம் நிறைவேறியிருக்கவில்லை. மேலும், இத்துறைமுகத்தினை நிர்மாணிப்பதனால் ஏற்படக் கூடிய சுற்றாடல் தாக்கங்கள் தொடர்பில் போதிய கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டியிருந்தது. நேரடியாகவும் மறைமுகமாகவும் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுகின்ற மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் மற்றும் சமூக அந்தஸ்தினை முன்னேற்றுவதற்காக பயனுள்ள விதத்தில் மீன்பிடித் தொழிலில் ஈடுபடுவதற்கு இயலுமான விதத்தில் துறைமுகத்தில் தற்போது காணப்படுகின்ற வசதிகளை மேம்படுத்தி பயனுள்ளவாறு முகாமைத்துவத்தினை மேற்கொண்டு தற்போது நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்காத வசதிகளை வழங்குவதன் மூலம் துறைமுகம் நிர்மாணிக்கப்பட்டதன் நோக்கத்தினை ஓரளவேனும் அடைந்து கொள்வதற்கு இயலுமாகும் என்பது குறித்த அவதானிப்புக்களிலிருந்து தெளிவாகின்றது.