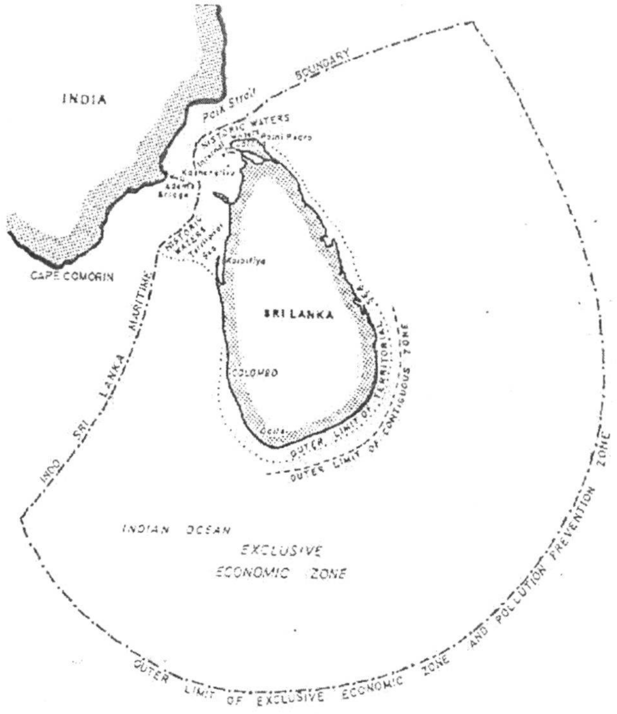
අපේ සමුදුරු කලාපය තුල ඛනිජ තෙල් විසිරීම මගින් සමුද්‍ර පරිසරය දූෂණය වීමේ අවදානමක් !

ශ්‍රී ලංකාවේ සාගර කලාප

එක්සත් ජාතීන්ගේ සාගර නීති ප්‍රඥප්තියට අනුව ශ්‍රී ලංකාව වටා ඇති මහ සයුරින් සැලකිය යුතු ප්‍රදේශයක අයිතිය අප සතුව ඇත. එම ප්‍රඥප්තියට අනුව බොහෝ සාගර කලාප ශ්‍රී ලංකාවේ සාගර කලාප බවට පත්වේ.

පූර්ණ අයිතිය ඇත්තේ අපට පමණක් වන අතර එම කලාපය තුල මුහුදු ස්වභාවික සම්පත් භාවිතයේ පූර්ණ අයිතිය අප සතුවේ. එමෙන්ම සීමා කරනු ලැබූ ආර්ථික ක්‍රියාකාරකම් වල හා සමුද්‍ර විද්‍යා පර්යේෂණ වල යෙදීමේ පූර්ණ අයිතිය ද අප සතුවේ. මෙම සියලු කලාප 1976 අංක 22 දරන සමුද්‍රීය කලාප පනත යටතේ ප්‍රකාශයට පත් කොට ඇත. මෙයට අමතරව මෙම පනත යටතේ



ශ්‍රී ලංකාවේ සමුද්‍ර කලාප දැක්වෙන සිතියම

සාගර ප්‍රඥප්තියට අනුව පාදක රේඛාවේ (base line) සිට නාවික සැතපුම් 12 දක්වා වූ කලාපය දේශීය සමුද්‍රය (Teritorial sea) ලෙස හඳුන්වනු ලබයි. එම කලාපය තුල වූ ජලය, අහස, මුහුදු පතුල යන කොටස් වල සියලු සම්පත් හි අයිතිය අප සතුවේ. දේශීය සමුද්‍ර කලාපයේ ප්‍රමාණය ආසන්නව වර්ග කිලෝමීටර 21700 කි.

දේශීය සමුද්‍ර සීමාවේ සිට නාවික සැතපුම් 12 දක්වා වූ කලාපය ප්‍රත්‍යයන්ත කලාපය (Contiguos Zone) ලෙස හඳුන්වයි. එම කලාපය තුල ජලයේ සහ මුහුදු පතුලේ වූ සම්පත් වල අයිතිය අප රට සතුවේ. මෙම කලාපයේ විශාලත්වය ආසන්න ලෙස වර්ග කිලෝමීටර 22600 කි.

පාදක රේඛාවේ සිට නාවික සැතපුම් 200 දක්වා වූ ප්‍රදේශය අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය (Exclusive Economic Zone) ලෙස හඳුන්වනු ලබන අතර එම කලාපයේ සම්පත් නෙලා ගැනීමේ

අනන්‍ය ආර්ථික කලාපය, දූෂණය වැළැක්වීමේ (Pollution Prevention Zone) ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කොට ඇත. මේ අනුව ගොඩබිම් ප්‍රමාණය මෙන් හත් ගුණයක් පමණ විශාල සාගර කලාපයක සම්පත් නෙලා ගැනීමේ මෙන්ම පරිසර දූෂණය වැළැක්වීමේ වගකීම අප සතුවේ.

ඛණිජ තෙල් මගින් අප සාගරයේ දූෂණයට ඇති අවදානම

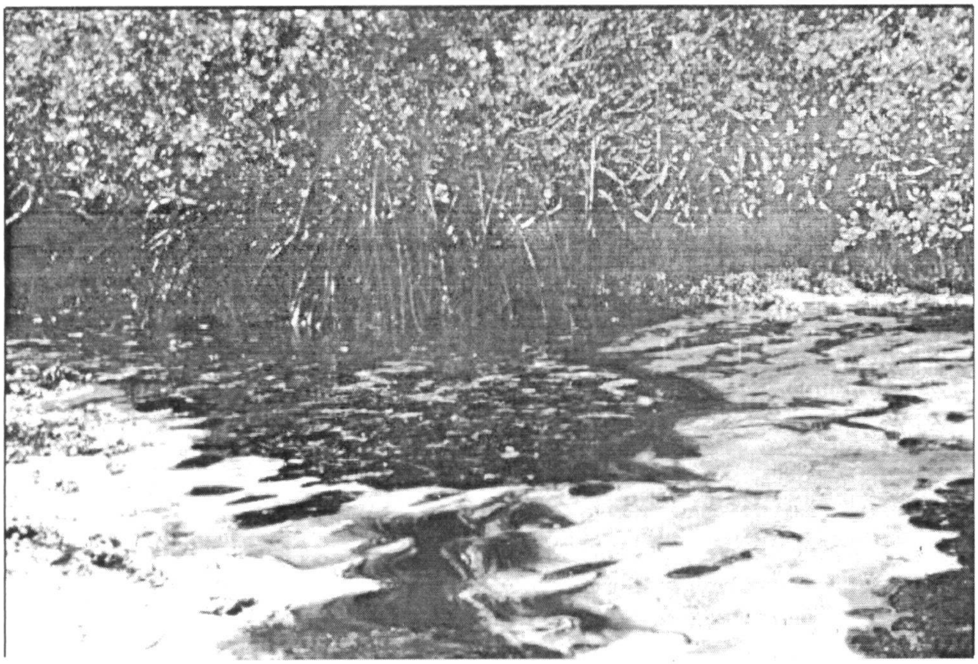
වෙරළාසන්න ප්‍රදේශ වල බොහෝ විට ගොඩබිම මිනිස් ක්‍රියාකාරකම් නිසා සමුද්‍ර දූෂණය සිදුවේ. වෙරළාසන්න ප්‍රදේශ වලින් ඈතට යත්ම සමුද්‍ර දූෂණය සඳහා ප්‍රධාන ලෙස දායක වන්නේ නාවික කටයුතුය.

ශ්‍රී ලංකාව මධ්‍යධරණී රටවල් සහ ඈත පෙරදිග රටවල් යා කරන නැව් මාර්ගයේ පිහිටා ඇත. මේ නිසා විශාල නැව් සංඛ්‍යාවක්

අප රටට ආසන්නව ගමන් කරයි. දැනට ගණන් බලා ඇති පරිදි අප රටට ආසන්නව අපගේ සාගර කලාපය තුලින් දිනකට ගමන් කරන නැව් සංඛ්‍යාව 300 ට අධික වේ. මෙම නෞකා වලින් බොහෝමයක් බොරතෙල් ප්‍රවාහනය කරනු ලබන නෞකාවේ. (Oil Tankers) මෙලෙස නෞකා මගින් අප මුහුදු සීමාව තුලින් වසරකට ප්‍රවාහනය කරනු ලබන ඛනිජ තෙල් ප්‍රමාණය ටොන් මිලියන 500 ඉක්මවයි.

තෙල් පොම්ප කරන නළ වැනි ස්ථාන වලින් විශාල ප්‍රමාණයක ඛනිජ තෙල් විසිරීමක් සිදුවිය හැක.

නෞකා තුල ජනනය වන තෙල්මය අපද්‍රව්‍ය සාගරයට බැහැර කිරීම මගින්ද සාගර පරිසරය දූෂණය වීමකට ලක්වේ. නැව් බෝට්ටු අලුත් වැඩියා කරන හා සේවා සපයන ස්ථාන වලින් පරිසරයට ඛනිජ තෙල් එකතු වීමේ අවධානමක් ඇත. ඛනිජ තෙල් විසිරීම් වලින් 80% ක් පමණම වරායන් හා තොටුපල වල් ආශ්‍රිතව සිදුවේ.



තෙල් වලින් දූෂණයට ලක් වූ කඩොලාන පරිසරයක්

අප රටට අවශ්‍ය ඉන්ධන සඳහාද බොරතෙල් විශාල ප්‍රමාණයක් ආනයනය කරනු ලබයි. එම බොරතෙල් රැගත් නෞකා කොළඹ වරාය අසල මුහුදේ සිට (Single Point B) ගොඩබිම දක්වා නළ මගින් පොම්ප කරයි. මෙයට අමතරව තවත් එවැනිම නල මාර්ගයක් මගින් කෙරවල පිටිය ආසන්නයේ මුහුදේ සිට නෞකා මගින් ගොඩබිම පිහිටි ටැංකි වෙත මුහුදු පතුලේ ඇති නල මගින් පොම්ප කරනු ලබයි. එලෙස කොළඹ, ගාල්ල හා ත්‍රිකුණාමලය යන වරායන් වෙත වාර්ෂිකව නෞකා 5000 ක් පමණ පැමිණෙයි.

මෙම හේතු නිසා ශ්‍රී ලංකාව වටා පිහිටි සමුද්‍ර කලාපය තුල නාවික ගමනාගමනය ඉතා වැඩි නිසා නාවික අනතුරු සිදුවීමේ වැඩි අවධානමක් පවතී. මෙම නෞකා මගින් කිහිප ආකාරයකින් ඛනිජ තෙල් හා තෙල්මය අපද්‍රව්‍ය සාගර පරිසරයට මුදා හැරීමේ විශාල අවධානමක් පවතී.

නෞකා එකිනෙක ගැටීම, මුහුදු පත්ලේ ගැටීම වැනි සාගරය තුල සිදුවන හදිසි අනතුරු වලින් ඉතා කෙටි කලක් තුල ඛනිජ තෙල් විශාල ප්‍රමාණයෙන් සාගර ජලයට එකතුවීම නිසා විශාල හානියක් සිදුවීමට ඇති හැකියාව ඉහළය. එමෙන්ම නොසැලකිලිමත්කම හා අපරීක්ෂාකාරී වීම මගින්ද නෞකා හා

ඛනිජ තෙල් සාගර පරිසරයට එකතු වීමෙන් සිදුවන විපර්යාස

හදිසි අනතුරු හේතුවෙන් සාගර ජලයට එකතු වන ඛනිජ තෙල් විවිධ වෙනස් වීම් රාශියකට භාජනය වේ. සාගර පරිසරයට එකතු වන ඛනිජ තෙල් ජලය මත විසිරීමකට ලක් වෙයි. ඛනිජ තෙල් ස්ථරයේ පැතිරීම තෙල් දුස්සාවිතාව හා සුළගේ වේගය හා සාගර තරංග වල රටාව වැනි බාහිර පරිසර සාධක මත රඳා පවතී. මෙලෙස සාගර ජලය මත විසිරුණු තෙල් හිරු එළිය හා අනෙකුත් තත්ත්වයන් නිසා වාෂ්පීකරණය ඔක්සිකරණය හා තවත් නොයෙකුත් රසායනික විපර්යාසයන්ට ලක් වේ. මෙහිදී වාෂ්පශීලි සංයෝග ඉවත්වන අතර සමහර ජලයේ දියවන රසායන ද්‍රව්‍ය ඉවත්වීම හා වැඩි බර සහිත අවශේෂප මුහුදු පත්ලේ තැන්පත් වීම සිදුවේ. අවසානයේ ඉතිරි වන්නේ තාර වැනි ස්ථරයකි (tar ball) මෙලෙස විපර්යාස වලට ලක් වීමට සෑහෙන කාලයක් ගතවීම සිදුවේ. මෙම හේතුව නිසා ගැඹුරු මුහුදේ සිදුවන තෙල් විසිරීමේදී වෙරළාසන්න ප්‍රදේශ වලට සිදුවන බලපෑම අඩුය. නමුත් වෙරළාසන්න ප්‍රදේශ වල සිදුවන හදිසි තෙල් විසිරීම් වලදී ඉතා ඉක්මනින් විශාල තෙල් ප්‍රමාණයක් වෙරළාසන්න පරිසරයට ගලා එන නිසා සිදුවන පරිසර දූෂණය ඉතා අධික වේ.

වෙරළාසන්න පරිසර පද්ධති වලට ඛනිජතෙල් වල බලපෑම

අප රට වටා පිහිටි සමුද්‍ර කලාපය ඉතා වැදගත් පරිසර පද්ධති කිහිපයකින් සමන්විත වන අතර ඒවායේ ජෛව විවිධත්වය ඉහල මට්ටමක පවතී.ඛනිජ තෙල් විසිරීම නිසා මෙම සමුද්‍ර පරිසර පද්ධති වලට සිදුවන බලපෑම විවිධ වන අතර එහි බලපෑම එම පරිසර පද්ධති ඛනිජ තෙල් වලට දක්වන සංවේදිතාව මත රඳා පවතී.

කඩොලාන පරිසරය තෙල් විසිරීම් වලට ඉතා සංවේදී වේ. එම පරිසර පද්ධතිය තුළට තෙල් ඇතුලු වූ විට ඒවායේ විෂ සහිත බව නිසා විශාල ශාක සංඛ්‍යාවක් විනාශයට පත්වේ. එයට අමතරව ඛනිජ තෙල් වල ක්‍රියාකාරීත්වය කඩොලාන ශාක වල වර්ධනය සහ බීජ ප්‍රරෝහණය කෙරෙහි අහිතකර ලෙස බලපායි. එම බලපෑම නිසා කඩොලාන බීජ වල ප්‍රරෝහන ශක්තිය විශාල ලෙස අඩු වීමකට ලක් වේ. කඩොලාන පරිසරය තුළ ඛනිජ තෙල් එක්රැස් වීමක් සිදුවන නිසා මෙම අහිතකර තත්ත්වය ඉවත් වී නැවත යථා තත්ත්වයට පත්වීමට ඉතා විශාල කාලයක් ගතවේ. කඩොලාන පරිසරය අනෙකුත් ජීවීනට අභිජනන මධ්‍යස්ථාන ලෙස ක්‍රියාකරන අතර තෙල් විසිරීම නිසා අනෙකුත් ජීවීන්ගේ ලාබාල අවස්ථා විනාශ වීම ද සිදුවේ.

ජෛව විවිධත්වය අතින් වැදගත් වන කොරල් පරද තෙල් විසිරීම් වලට අධිකව සංවේදී වෙයි. නොගැඹුරු ජලයේ ඇති කොරල් පර වලට තෙල් විසිරීම නිසා සිදුවන හානිය වැඩිවන අතර එයට හේතු වන්නේ බාදිය අවස්ථාවේ දී කොරල් පර කෙලින්ම ඛනිජ තෙල් හා ගැටීම නිසා ඛනිජ තෙල් කොරල් පර මත තැන්පත් වීමයි. එලෙස තෙල් කොරල් පර මත තැන්පත් වූ විට කොරල් විනාශයට පත්වේ. එමෙන්ම කොරල්පර වල ජීවත් වන අනෙකුත් ජීවීන්ද මේ නිසා විනාශයට පත්වේ.

සාගර පරිසරයේ ඇති මෘදු තෘණ වලටද තෙල් විසිරීම නිසා හානි සිදුවේ. එහිදී කොරල් පර ලෙසම නොගැඹුරු මුහුදේ ඇති මුහුදු තෘණ තෙල් හා ගැටීමට ඇති ඉඩ ප්‍රස්ථා වැඩි නිසා ඒවාට ඇති බලපෑම වැඩිය.

තවත් සුවිශේෂී සාගර පරිසර පද්ධතියක් වන ලවණ සහිත වගුරුබිම් (Salt Marshes) වල විවිධ සත්ව විශේෂ රාශියක් ජීවත්වන අතර ඒවා පක්ෂීන්ගේ වාසස්ථාන ලෙසද විශාල ලෙස වැදගත් වේ.

ඛනිජ තෙල් මෙම ලවණ සහිත වගුරු බිම් වලට ඇතුලු වූ විට එම පරිසරයේ ඒවා එක් රැස් වීමක් සිදුවන නිසා එම පද්ධතියේ වාසය කරන ජීවී විශේෂ වලට සිදුවන හානිය වැඩිවේ. මෙහිදී මෙම ජීවීන් විශාල සංඛ්‍යාවක් ජීවිතක්ෂයට පත්වීමේ හැකියාව පවතින අතර පරිසරය යථා තත්ත්වයට පත්වීමට අධික කාලයක් ගතවේ.

ගල් සහිත වෙරළ තීරයකට ඛනිජ තෙල් ගලා ආ විට එම තෙල් ගල්මත ස්ථර ලෙස තැන්පත් වේ. එවිට ගල් මත ඇති ඇල්ගී වැනි ශාක සහ කුඩා සතුන් (බෙල්ලන් කක්කුට්ටන්) වැනි සතුනට බලපෑම් ඇතිවේ. නමුත් මෙම සතුන් විශේෂ බොහොමයක් ඛනිජ තෙල් වලට ප්‍රතිරෝධිතාවක් දක්වයි.

වැලි සහිත වෙරළ වෙත ඛනිජ තෙල් ගලා ආවිට එම ඛනිජ තෙල් වැලි තුල තැන්පත් වීම සිදුවේ. මෙම ඛනිජ තෙල් මෙලෙස තැන්පත් වීම නිසා එම පරිසරයේ ජීවීනට හානි සිදුවන අතර ආර්ථික සංචාරක කර්මාන්තයේ දී වැදගත් වන බිම් මේ නිසා දූෂණයට ලක් වී ඒවායේ අලංකාරය නැති වී යයි.

ඛනිජ තෙල් නිසා සාගර ජීවීනට සිදුවන බලපෑම

වෙරළාසන්නව වූ සාගරය බොහෝ සාගර ජීවීන්ගේ අභිජනන ස්ථාන (Breeding ground) ලෙස භාවිතා කරනු ලබයි. එම පරිසරය මත්ස්‍ය බිත්තර හා වෙනත් ජීවීන්ගේ සුහුඹුල් අවස්ථා ගත කරන ජීවීන් විශාල සංඛ්‍යාවක් දැකිය හැක. ඛනිජතෙල් වල ඉතා විෂ සහිත (toxic) ද්‍රව්‍ය අඩංගු වන බැවින් මෙම ජීවීනට ඒවා අහිතකරය. මේ නිසා මේ ජීවීන් හා බිත්තර විනාශ වීම සිදුවේ. එමෙන්ම එම විෂ සහිත ද්‍රව්‍ය ජීවීන් තුල එක් රැස් වීම (Bio accumulation) නිසා සතුන් තුල විවිධ විකෘති ද හටගනී.

විශාල මත්ස්‍යයින්ට වේගයෙන් ගමන් කල හැකි නිසා ඔවුන්ට සිදුවන හානිය අඩුයි. වෙරළාසන්න පරිසරයේ ජීවත් වන පක්ෂීනට තෙල් විසිරීම නිසා විශාල ලෙස හානි සිදු වේ. ඛනිජ තෙල් පක්ෂීන්ගේ පියාපත් මත ගැටුණු විට ඒවා එම පියාපත් වල තැන්පත්වේ. එවිට එම පියාපත් චලනය කල නොහැකි අතර පක්ෂීන්ට පියාසර කිරීමට නොහැකිවේ. එමෙන්ම විෂ සහිත සංයෝග නිසා පක්ෂීන්ගේ අභ්‍යන්තර අවයව වලට හානි සිදුවීමේ අවස්ථා වැඩි නිසා සාගර ආශ්‍රිත පක්ෂීන් විශාල ලෙස විනාශයට පත් වේ.

ඛනජ තෙල් විසිරීම නිසා කැස්බෑවුන්ගේ බිත්තර ලන ස්ථාන දූෂණය වීමත් කැස්බෑ බිත්තර විනාශ වීමත් සිදුවේ. මෙලෙස ඛනිජ තෙල් විසිරීම නිසා සාගර ජීවීන්ට මෙන්ම මිනිසාට සිදුවන බලපෑම අති මහත්ය. විශේෂයෙන් ධීවර කර්මාන්තයට ඛනිජ තෙල් විසිරීම නිසා සිදුවන හානිය විශාලය. මෙහිදී ඛනිජ තෙල් ධීවර ආම්පන්න වල ගැටීම නිසා ඒවා විනාශ වී යැම හෝ දූෂණය වීම සිදුවිය හැකිය. එලෙසම වෙරළ කලාපය දූෂණය වීම නිසා මුහුදු යාමට නොහැකි තත්ත්වයක් මතු වේ. මාළුන්ගේ ශරීර වලට තෙල් වල දුගඳ උරා ගන්නා නිසා මාළු වල ගන්ධය වෙනස් වන අතර මාළු විකුණා ගැනීම අපහසු වේ. සාගර පරිසරයේ වාසය කරන කුඩා මත්ස්‍යයින් හා බිත්තර විනාශ වී යාම නිසා දීර්ඝ කාලීනව මත්ස්‍ය අස්වැන්න අඩුවීමද මෙහිදී සිදුවේ.

සාගර පරිසරය හා බැඳුණු සංචාරක කර්මාන්තය කෙරෙහිද තෙල් විසිරීම අහිතකර ලෙස බලපායි. තෙල් මගින් දූෂණය වූ වෙරළ තීරයක් යථා තත්ත්වයට පත් වීමට සැහෙන කාලයක් ගන්නා බැවින් මෙම බලපෑම සැහෙන කලක් පවතිනු ඇත.

විශේෂයෙන් වරායන් ආශ්‍රිතව තෙල් විසිරීම් සිදු වු විට වරායන් වල කටයුතු තවකාලිකව නවතා දැමීමට සිදුවේ. මේ නිසා ද විශාල අර්ථික හානියක් සිදුවේ. විශාල තෙල් විසිරීමක් නිසා සාගර පරිසරයට හා අර්ථික පරිසරයට සිදුවන බලපෑම ඉතා විශාල වේ.

තෙල් විසිරීම වැළැක්වීමේ උපාය මාර්ග

තෙල් විසිරීම සිදු වීමට තුඩු දෙන හේතු අවම කිරීම හා තෙල් විසිරීමක් සිදු වු විට එහි හානි අවම කර ගැනීම සඳහා සැලසුම් කිරීම යන ආකාර දෙකින් තෙල් විසිරීම වැළැක්වීම සඳහා කටයුතු කල හැකියි.

තෙල් විසිරීම සිදුවීමට තුඩුදෙන හේතු අවම කිරීම සඳහා නොයෙකුත් උපක්‍රම අනුගමනය කල හැකිය. එක් ක්‍රමයක් ලෙස නෞකා ගමනාගමනය පාලනය කිරීම සඳහා කටයුතු කිරීම (vessel trafic seperation) දැක්විය හැක. මේ සඳහා අධි තාක්ෂණය අවශ්‍ය වන අතර විශාල වියදමක් දැරීමට සිදුවේ. මේ නිසා ශ්‍රී ලංකාව වැනි රට වලට ප්‍රායෝගිකව මෙම ක්‍රමය භාවිතා කිරීම අපහසු වේ.

ඒ නිසා ශ්‍රී ලංකාව වැනි රටවල් මූලිකව යොමු වී තිබෙන්නේ තෙල් විසිරීමක් සිදු වු විට එයින් හානි අවම කර ගැනීම සඳහා කටයුතු කිරීමටයි. ඒ යටතේ හදිසි තෙල් විසිරීමේ දී ක්‍රියාත්මක සැලසුම් සකස්කොට ඇත.

හදිසි තෙල් විසිරීම් ඒවායේ ප්‍රමාණය අනුව කාණ්ඩ තුනකට බෙදිය හැක (Tier 1, 11, 111) මෙහි මුල් කාණ්ඩය එනම් කුඩා තෙල් විසිරීම් සඳහා අදාල වු සැලසුම් සකස් කල යුත්තේ එම තෙල් විසිරීමට දායකවන ආයතන වන අතර ඔවුන් ඒ සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ ඔවුන් සතුව තබා ගත යුතුය.

විශාල තෙල් විසිරීමකදි තෙල් විසිරීම වැළැක්වීම සඳහා ජාතික සැලැස්ම ක්‍රියාවට නැංවීම සිදුවේ. හදිසි තෙල් විසිරීම වැලැක්වීමේ ජාතික සැලැස්ම (National oil spill contingency plan) කැබිනට් මණ්ඩලය මගින් සම්මත කොට ඇති අතර එය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මූලික වගකීම පැවරෙන්නේ සමුද්‍ර දුෂණ වැළැක්වීමේ අධිකාරියටයි.

ජාතික සැලැස්ම අනුව හදිසි තෙල් විසිරීමකදි කටයුතු කිරීමේ විවිධ කාර්යයන් සඳහා රාජ්‍ය හා රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන රාශියක දායකත්වය ලබාගනී. මේ එම ආයතන නියෝජනය වන පරිදි සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කමිටුවක් පත් කොට ඇත. (Operation Responce team) එම ආයතන වල සම්බන්ධීකරණ කටයුතු ඔවුන්ට පැවරෙන ප්‍රධාන වගකීම වේ. තෙල් විසිරීමකදී ආදාල අයතන වලින් සිදුවිය යුතු දායකත්වය ලබා දීම සඳහා විශාල මෙහෙයක් ඔවුන්ගෙන් සිදුවේ.

තෙල් විසිරීමේදී අයහපත් බලපෑම් හා ශ්‍රී ලංකාවේ නීතිය

සමුද්‍ර දුෂණ වැළැක්වීමේ 1981 අංක S1 දරණ පනත අනුව තෙල් විසිරීමකදී සිදුවන හානි සඳහා සියලු වගකීම් තෙල් විසරීම සිදු කල ආයතනය (Polluter) විසින් දැරිය යුතුය. ඒ යටතේ සමුද්‍ර දුෂණ වැලැක්වීමේ නීතිය අනුව අපරාධ හා සිවිල් වගකීම යන අංශ දෙක යටතේම දඩුවම් කල හැක.

සිවිල් වගකීම යටතේ පරිසරයට සිදු වු හානිය සඳහා රු. මිලියන 780 පමණ දක්වා වු සීමාවක දඩයක් අයකර ගැනීමේ හැකියාව පවතී.

එයට අමතරව තෙල් විසිරීමේදි සිදුවන හානි ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීම සඳහා අන්තර්ජාතික සම්මුති වන 1971 තෙල් දුෂණ හානි සම්බන්ධයෙන් වු සිවිල් වගකීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය හා 1971 තෙල් දුෂණ හානි සඳහා වන්දි ගෙවීම සඳහා වු ජාත්‍යන්තර අරමුදලක් පිහිටුවීම පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර සම්මුතිය යන සම්මුති සඳහා අත්සන් තබා ඇත. ඒ යටතේ තෙල් මගින් සිදුවන පරිසර හානි හා අනෙකුත් හානි සඳහා මෙන්ම හානි වැලැක්වීම සඳහා සමත් වු ක්‍රියාකාරකම් සඳහාද වැය වු වියදම් ප්‍රතිපූරණ කර ගැනීමේ අවස්ථාව යම් සීමාවන්ට ලබා ගැනීමට හාකියාව පවතී.

කෙසේ වුවද තෙල් විසිරීම වැලැක්වීම සඳහා අධික වියදම් දැරීමට සිදුවන අතර මෑතකදි ස්පාඤ්ඤ මුහුදේ දී සිදු වු ප්‍රෙස්ටීජ් (Prestege) අනතුර සලකන කළ එමගින් සිදුවන දුෂණය වැලැක්වීම ඉතා අසීරු කටයුත්තක් බව පැවසිය යුත්තකි.

ජගත් මෙන්ඩිස් ගුණසේකර
ප්‍රාදේශීය නිලධාරී
සමුද්‍ර දුෂණ වැළැක්වීමේ අධිකාරිය