ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் லிமிட்டட் மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனி -2022/ 2023

----

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 அபிப்பிராயம்

ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் லிமிட்டட்டினதும் (கம்பனி) மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனியினதும் (குழு) 2023 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த விரிவான வருமானக் கூற்று, உரிமை மாற்றல்க்கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2023 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான ஒருங்கிணைந்த நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளுக்கு இணங்க எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. பாராளுமன்றத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதுகின்ற எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புக்களும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படுகின்றன. இந்தக் கணக்காய்வினை மேற்கொள்வதற்கு பட்டயக்கணக்காய்வாளர் நிறுவனத்தின் உதவியைப் பெற்றுக்கொண்டேன்.

கம்பனி மற்றும் குழுவின் 2023 மார்ச 31 உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க கம்பனி மற்றும் குழுவின் நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு (எஸ்எல்ஏயூஎஸ்எஸ்) இணங்க எனது கணக்காய்வினை நான் மேற்கொண்டேன். அவ் நியமங்களின் கீழான எனது பொறுப்புக்கள் எனது அறிக்கையில் நிதிக்கூற்றுக்களின் கணக்காய்விற்கான கணக்காய்வாளரின் பொறுப்புக்கள் பகுதியில் மேலும் விபரிக்கப்படுகின்றன. எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

1.3 விடயத்தினைச் சுட்டிக் காட்டல்

(அ) தொடர்ந்து செல்லும் எண்ணக்கரு தொடர்பான பொருண்மையான நிச்சயமற்றதன்மை

நிதிக்கூற்றுக்களின் குறிப்பு 2.1.1 இல் 2023 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின்போது ஏற்பட்ட ரூபா 71,306.66 மில்லியன் தேறிய நட்டத்துடன் (2022- ரூபா 163,583.08 மில்லியன்) ரூபா 601,781.56 மில்லியன் திரண்ட நட்டத்தை (2022- ரூபா 529,212.71 மில்லியன்) குழு ஏற்படுத்தியிருந்தது. அத்திகதியில், குழுமத்தின் நடைமுறைப்பொறுப்புக்களானது அதனுடைய நடைமுறை சொத்துக்களை ரூபா 418,568.67 மில்லியனால் (2022- ரூபா 292,420.15 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் மொத்தப் பொறுப்புக்களானது மொத்தச் சொத்துக்களை ரூபா 494,429.99 மில்லியனால் (2022- ரூபா 426,423.83 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்தது. மேலும், குழுவானது ரூபா 612,376.11 மில்லியன் (2022- ரூபா 537,505.15 மில்லியன்) திரண்ட நட்டத்துடன் 2023 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின் போது ரூபா 73,621.53 மில்லியன் (ரூபா 166,369.68 மில்லியன்) தேறிய நட்டத்தை ஏற்படுத்தியிருந்ததுடன் அத்திகதியிலுள்ளவாறு குழுவின் நடைமுறைப்பொறுப்புக்களானது அதனுடைய நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூபா 431,624.55 மில்லியனால் (2022- ரூபா 302,702.50 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் மொத்தப்பொறுப்புக்களானது அதனுடைய மொத்தச் சொத்துக்களை ரூபா 509,174.88 மில்லியனால் (2022- ரூபா 437,036.92 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்தது.

குறிப்பு 2.1.1 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஏனைய விடயங்களுடன், இதுபோன்ற நிகழ்வுகளின் அல்லது நிபந்தனைகளின் இருக்கும் தன்மையானது பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மையொன்று இருப்பதைக் குறிக்கின்றது. இது குழுவின்/ கம்பனியின் தற்போதைய தொடர்ந்தியங்கும் தொடரும் ஆற்றல் மீது குறிப்பிடத்தக்க சந்தேகத்தை ஏற்படுத்தலாம்.

(ஆ) விமானங்களின் முன் விநியோக கொடுப்பனவுகள்

2023 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு விமானத்திற்குச் செலுத்தப்பட்ட ரூபா 6,288.68 மில்லியன் (USD 19.21 மில்லியன்) தொகையான முன் விநியோக கொடுப்பனவு தொடர்பில் குறிப்பு இலக்கம் 5 இல் கவனஞ்செலுத்தப்படுகின்றது. வழங்குனருடனான ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முரண்பாட்டினை தீர்க்கும் பொறிமுறையின் ஊடாக சேதங்களுடன் சேர்த்து கூறப்பட்ட தொகையினை மீட்டெடுப்பதற்கான கோரிக்கையை கம்பனி முன்வைத்துள்ளது.

எனது அபிப்பிரயமானது இந்த விடயங்களின் அடிப்படையில் மாற்றஞ்செய்யப்பட்டுள்ளது.

1.4 நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான முகாமைத்துவத்தினதும் அவ் ஆளுகைக்கு உட்பட்ட தரப்பினர்களினதும் பொறுப்புக்கள்

நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து சரியாகவும் நியாயமாகவும் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிக்கும் போது, குழு தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவொன்றாக தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கான அதன் ஆற்றலினை மதிப்பீடு செய்தல், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவுடன் தொடர்புடைய விடயங்களை பொருத்தமானவாறு வெளிப்படுத்துதல் மற்றும் முகாமைத்துவமானது குழுவினை கலைப்பதற்கு கருதினால் அல்லது வேறு மாற்று வழி இல்லாவிட்டால் செயற்பாடுகளினை இடைநிறுத்த நடவடிக்கை எடுத்தால் தவிர தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு அடிப்படையினை பயன்படுத்துதல் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

கம்பனியின் நிதி அறிக்கையிடல் செயன்முறையை மேற்பார்வை செய்தல் அவ் ஆளுகைக்குட்பட்ட தரப்பினர்களின் பொறுப்பாக உள்ளது.

2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு அதிகாரச்சட்டத்தின் 16(1) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் கம்பனிகுழுவின் வருடாந்த மற்றும் காலரீதியான நிதிக்கூற்றுக்களை தயாரிக்கக்கூடியவாறு அதன் அனைத்து வருமானங்கள், செலவினங்கள், சொத்துக்கள் மற்றும் பொறுப்புக்களின் புத்தகங்கள் மற்றும் பதிவேடுகளை முறையாக பேணுதல் வேண்டும்.

1.5 கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை

மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக ஏற்படக்கூடிய அனைத்துப் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிருந்து நிதிக்கூற்றுக்கள் விடுபட்டுள்ளனவா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதும் எனது அபிப்பிராயத்தை உள்ளடக்குகின்ற கணக்காய்வாளர் அறிக்கை ஒன்றை வழங்குவதும் எனது குறிக்கோள்களாக உள்ளன. நியாயமான உறுதிப்பாடென்பது உறுதிப்பாட்டின் உயர் நிலையொன்றாக காணப்படுகின்ற போதிலும் இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களிற்கு இணங்க மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கணக்காய்வில் பொருண்மையான பிறழ்கூற்றொன்று காணப்படுகையில் அதனை எல்லா வேளையிலும் கண்டுபிடிக்கும் என்பதற்கு அது உத்தரவாத்தினை வழங்குவதில்லை. பிறழ்கூற்றுக்களானவை மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக எழக்கூடுமென்பதுடன் அவற்றுள் இந்த நிதிக்கூற்றுக்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு பாவனையாளர்களால் மேற்கொள்ளப்படும் பொருளாதாரத் தீர்மானங்கள் மீது தனித்தனியாகவோ அல்லது கூட்டுமொத்தமாகவோ செல்வாக்குச் செலுத்தக்கூடுமென நியாயமாக எதிர்பார்க்கப்படுபவை பொருண்மையானவையாக கருத்திலெடுக்கப்படும்.

இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களின் பிரகாரம் கணக்காய்வின் பகுதியொன்றாக, கணக்காய்வின் போது உயர்தொழில் தீர்ப்புக்களை நான் மேற்கொண்டு உயர்தொழில் ஐயப்பாட்டினையும் பேணுகின்றேன். அத்துடன்,

- மோசடி அல்லது தவறு காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களிற்கு ஏற்படக்கூடிய தவறான கூற்றுக்களின் பொருண்மையான ஆபத்துக்களை இனங்கண்டு மதிப்பீடு செய்தல், அந்த இடர்களை எதிர்கொள்ளக்கூடிய கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைத்துச் செயற்படுத்துதல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்குப் போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்ளுதல். மோசடியானது கூட்டுச்சதி, கள்ளத்தனம், வேண்டுமென்று விட்டுவிடுதல்கள், தவறான வெளிப்படுத்தல்கள் அல்லது உள்ளகக் கட்டுப்பாட்டிலான எல்லை மீறல்களை உள்ளடக்குவதால் மோசடி மூலம் ஏற்படும் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றொன்றைக் கண்டுபிடிக்காது விடுவதால் ஏற்படும் ஆபத்தானது தவறின் மூலமான விளைவொன்றைவிடக் கூடியதாகும்.

- சந்தர்ப்பங்களிற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைப்பதற்காக கணக்காய்வுடன் தொடர்புடைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் தொடர்பான அறிவை பெற்றுக்கொள்வதற்காகவேயன்றி கம்பனியின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் செயற்திறன் மீது அபிப்பிராயமொன்றை தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல.

- பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தப்பாடுகளையும் கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மற்றும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தொடர்புடைய வெளிப்படுத்தல்களினையும் மதிப்பீடு செய்தல்.

- பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு முகாமைத்துவத்தின் தொடர்ந்தியங்கும் கணக்கீட்டு எண்ணக்கரு பயன்பாட்டின் பொருத்தப்பாடுகள் தொடர்பிலும், தொடர்ந்தியங்கும் எண்ணக்கருவிற்கு அமைய தொடர்ந்து செயற்படுவதற்கு குழுவிற்கு உள்ள ஆற்றல் தொடர்பில் குறிப்பிடத்தக்க ஐயப்பாட்டிற்கு காரணமாகவுள்ள நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகளுடன் தொடர்புடைய பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றதா என முடிவிற்குவருதல். பொருண்மையான நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்படுகின்றது என நான் முடிவுக்குவந்தால், அல்லது எனது அபிப்பிராயத்தினை மாற்றியமைப்பதற்கு அவ்வாறான வெளிப்படுத்தல்கள் போதியனவாக காணப்படாதிருக்கையில், நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள வெளிப்படுத்தல்களுடன் தொடர்புபட்டுள்ள எனது கணக்காய்வு அறிக்கையின் மீது கவனம் செலுத்துதல் வேண்டும். எனது கணக்காய்வு அறிக்கைத் திகதி வரையிலும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வுச் சான்றுகள் எனது முடிவுகளிற்கு அடிப்படையாகக் காணப்படுகின்றன. எவ்வாறாயினும், எதிர்கால நிகழ்வுகள் அல்லது நிலைமைகள் குழுவின் தொடர்ந்தியங்கும் நிலையினை இடைநிறுத்துவதற்கு காரணங்களாக அமையலாம்.

- வெளிப்படுத்தல்கள் அடங்கலாக நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தல், கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கங்களை மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நியாயமான சமர்ப்பித்தலினை நிறைவேற்றுவதற்கு அடிப்படையாகக் காணப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிகழ்வுகளை நிதிக்கூற்றுக்கள் பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனவா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

எந்தவொரு சந்தர்ப்பத்திலும் இயலுமான அளவில் பின்வருவனவற்றை பரீட்சிப்பதற்கு சாத்தியமானதாகவும் அவசியமானதுமானதாகவும் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளது.

- குழுவின் செயற்பாடுகளை தொடர்ச்சியாக மதிப்பீடு செய்யக்கூடியவாறான தகவல்களை சமர்ப்பிக்கும் நோக்கில் அமைப்பு, முறைமைகள், நடைமுறைகள், ஏடுகள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் முறையாகவும் போதுமானதாகவும் வடிவமைக்கப்பட்டிருந்தனவா என்பதுடன் அத்தகைய முறைமைகள், நடைமுறைகள், புத்தகங்கள், பதிவேடுகள் மற்றும் ஏனைய ஆவணங்கள் ஆக்கபூர்வமான செயற்பாட்டில் உள்ளனவா என்பதும்,

- குழுவின் ஆளுகை சபையால் வழங்கப்பட்ட பொருத்தமான எழுத்துமூலமான சட்டம் அல்லது ஏனைய பொதுவான அல்லது விசேட பணிப்புரைகளுடன குழு இணங்கியிருந்ததா என்பதும்,

- அதன் அதிகாரங்கள், தொழிற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளின் பிரகாரம் குழு செயற்பட்டிருந்தனவா என்பதும், மற்றும்

- குழுவின் வளங்கள் கால வரையறைகளினுள்ளேயும் பொருத்தமான சட்டங்களிற்கிணங்கவும் சிக்கனமாகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தனவா என்பதும் ஆகும்.

1.6 நிதிக்கூற்றுக்களின் தயாரிப்பு மீதான அவதானிப்புக்கள்

1.6.1 கணக்காய்விற்கான ஆவணச் சான்றுகள் சமர்ப்பிக்கப்படாமை

விடயம்	தொகை ரூபா	இல்லாத சான்று	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)HSBC-Hong Kong 111-417531-001 (ஆ) HSBC Hong Kong 111-417531-002	4,763,375 982,420	வங்கி கூற்றுக்கள் மற்றும் உறுதிப்படுத்தல் கடிதங்கள்	செயல்பாடற்ற வங்கிக் கணக்கை மீண்டும் செயல்படுத்துவதற்கும் மூடுவதற்கும் HSBC Hong Kong உடனான தொடர்பை ஏற்படுத்துவதற்கும் நிர்வாகம் இலங்கை HSBC உடன் இணைந்து பணியாற்றும்.	வங்கி கூற்றுக்கள் மற்றும் உறுதிப்படுத்தல் கடிதங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப் படல் வேண்டும்.

1.7 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த வேண்டிய கணக்குகள்

1.7.1 பெறவேண்டியவைகள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
கம்பனி 31 மார்ச் 2022 மற்றும் 31 மார்ச் 2023 இல் உள்ளவாறான முறையே ரூபா 2,028.66 மில்லியன் மற்றும் ரூபா 2,522.86 மில்லியன் தொகையான வியாபார கடன்பட்டோர்களின் வயதுப் பகுப்பாய்வினை பராமரிக்கவில்லை மற்றும் 2023 மார்ச 31 இல் உள்ளவாறான 5 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக மீள அறவிடப்படாமல் காணப்பட்ட ரூபா 1,230.83 மில்லியன் தொகையான வியாபார கடன்பட்டோர்கள் காணப்பட்டமை கணக்காய்வில் அவதானிக்கப்பட்டது.	அனைத்து கடனாளிகளும் சரியான நேரத்தில் கண்காணிக்கப்பட்டு, நிலுவையில் உள்ள அனைத்து விடயங்களின் மீதும் உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. மேலும் குறிப்பிட்ட கடன்பட்டோர்கள் குறித்து கணக்காய்வு குழு காலாண்டுக்கு ஒருமுறை மதிப்பீட்டினை மேற்கொள்கின்றது. மேற்குறிப்பிட்ட 5 வருட நிலுவைத்தொகையில் உள்ளடங்கிய முக்கிய விடயங்கள் மிஹின் லங்கா-1,028 மில்லியன் (கடந்த 2023 மே இன் நீதிமன்ற விசாரணை படி தற்போது கலைப்பின் கீழ் உள்ளது), ஜனாதிபதி செயலகம்-113 மில்லியன் (இயக்குநர் மட்டத்தினை தொடர்ந்தது, தொடர்புடைய அனைத்து அமைச்சுக்களுக்கும் இந்த விடயம்	கம்பனி கடன்பட்டோர்களின் வயதுப் பகுப்பாய்வினை அவ்வப்போதான கால அடிப்படையில் மேற்கொள்ள வேண்டும் மற்றும் நீண்டகாலமாக நிலுவையில் உள்ள கடன்பட்டோர்களை வினைத்திறனான முறையில் மீள அறவீடு செய்ய தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். மேலும் நிதி அறிக்கைகளில் தேவையான சீராக்கங்களையும் கூட செய்ய வேண்டும்.

பற்றிய கடிதங்கள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன.) பாகிஸ்தான் இன்டர்நெஷனல் எயார்லைன்ஸ்-63 மில்லியன் (பாகிஸ்தானில் வரிப் பிரச்சினை முடிவடையும் வரை திறந்திருக்கும்.) மேலும் ஒரு வருடத்திற்கு மேலான ஆனால் 5 வருடங்களுக்கும் குறைவான முக்கிய உருப்படிகளானது ரூபா. 637 மில்லியன் BSP இயல்புநிலையுடன் தொடர்புடையது, இதில் பெரும்பாலானவற்றிற்கு மீட்பு நடவடிக்கையாக IATA ஆல் சட்ட நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. ரூபா. 518 மில்லியன் தொகையான பராமரிப்பு ஒதுக்க கோரிக்கைகள் குத்தகை வழங்குனரின் ஒப்புதலுக்கு நிலுவையில் உள்ளன அவை காசுப்பாய்வில் எவ்வித தாக்கத்தினையும் ஏற்படுத்தாது. முகாமையினால் உடனடி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு பின்தொடரப்பட்டு வருகின்றது.

1.7.2 செலுத்த வேண்டியவைகள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	மீளாய்வாண்டின் கம்பனியின் நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம், Airport Aviation Service (Sri Lanka) Pvt Ltd (AASL) க்கு செலுத்த வேண்டிய தொகையாக ரூபா. 808.14 மில்லியன் தொகையொன்று காட்டப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறாயினும், யுயுளுடு இன் நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம், ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து பெற வேண்டியதாக காட்டப்பட்ட தொகை ரூபா. 2,298.11 மில்லியன் ஆகும். எனவே, இரண்டு மீதிகளுக்கும் இடையிலான வேறுபாடு ரூபா. 1,489.98 மில்லியன் ஆகும்.	இந்த வேறுபாடு 2023 மார்ச் 31 இல் அங்கீகரிக்கப்படாத பட்டியல்களினை பிரதிபலிக்கின்றது மற்றும் நிதிநிலை நிதிக்கூற்றுக்களில் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன மற்றும் வியாபாரம் மற்றும் ஏனைய செலுத்த வேண்டியவைகளின் கீழ் காட்டப்பட்டது. AASL இலிருந்து பெறப்பட்ட உறுதிப்படுத்தலுடன் ஒரு கணக்கிணக்கத்தினை நாங்கள் மேற்கொண்டுள்ளோம். மற்றும் எவ்வித வேறுபாடுகளையும் சந்திக்கவில்லை.	கணக்குகளின் மீதிகளை இணக்கம் செய்ய உடனடி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படல் வேண்டும்.
(ஆ)	2003 ஆம் ஆண்டின் 25 ஆம் இலக்க நிதிச் சட்டத்தின் பிரிவு 4 (3) இன் பிரகாரம் தகுதிவாய்ந்த அதிகாரிக்கு உரிய நேரத்தில் புறப்படுகை தீர்வையினை	தொற்றுநோய் காரணமாக ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்சின் (SLA) காசுப்பாய்வு கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டது மற்றும் கிடைக்கக்கூடிய பணத்தில் இருந்தே	தொடர்புடைய நாணயமாற்று வீதங்களைப் பயன்படுத்துவதன் மூலம் புறப்படுகை

	செலுத்தத் தவறிய எந்தவொரு விமானத்தை இயக்குபவரும் தவணை தவறியவராக கருதப்படுவார் மற்றும் செலுத்த வேண்டிய மொத்தத் தொகைக்கு வட்டி கணக்கிடப்படுகிறது. சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் நாயகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட 2023 பிப்ரவரி 03 ஆந் திகதியிடப்பட்ட FN/16/2/24 ஆம் இலக்க கடிதத்தின் பிரகாரம், 2022 ஜனவரி 01 முதல் டிசம்பர் 31 வரையிலான காலதாமதமான கொடுப்பனவுக் காலத்திற்கு ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன் லிமிடெட் ரூபா 449.1 மில்லியன் தொகையான தாமதமான வட்டியினை செலுத்த வேண்டும். சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபை சமர்ப்பித்த தகவலின் பிரகாரம், ரூபா. 4,540 மில்லியன் தொகையான புறப்படுகை தீர்வை நிலுவை மற்றும் 2023 ஜனவரி முதல் மார்ச் வரையிலான காலப்பகுதியில் தாமதமான வட்டியாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ள ரூபா. 122 மில்லியன் தொகை என்பன இன்றுவரையிலும் கூட கொடுப்பனவு செய்யப் பட்டிருக்கவில்லை.	அனைத்து செயல்பாடுகளும் முக்கியமான கொடுப்பனவுகளும் முகாமை செய்யப்படுகின்றன. 2021 ஏப்ரல் முதல் திறைசேரியிலிருந்து கம்பனி எந்த நிதியினையும் பெறவில்லை. இவ்வாறான சூழ்நிலையில், இலங்கையில் உள்ள சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபைக்கு (CAASL) இந்தக் கொடுப்பனவுகளை தாமதப்படுத்த கம்பனி தயக்கத்துடன் நிர்பந்திக்கப்பட்டது.	தீர்வையினை தாமதமின்றி செலுத்துவதற்கு கம்பனி தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும்.
(இ)	சென்மதி கணக்குகளின் பரீட்சை மீதியின் (APTB) பிரகாரம், 2023 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறான கம்பனியின் கடன் கொடுத்தோர் மீதி ரூபா. 102,038.17 மில்லியன் ஆகும். அவற்றில் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மீதி ரூபா.802.30 மில்லியன் ஆகும். மேலும், கடன் கொடுத்தோர் அட்டவணை ரூபா.1,353.22 மில்லியன் வரவு மீதியினை உள்ளடக்கியுள்ளது. அவற்றில் 5 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மீதி ரூபா.65.43 மில்லியன் ஆகும்.	ஐந்தாண்டுகளுக்கு மேலான நிலுவைத் தொகையான ரூபா.802.30 மில்லியனில் 99.5% மான தொகையானது Airport & Aviation Services (Sri Lanka) (Pvt) Ltd (AASL) தொடர்பான ரூபா.798.27 மில்லியன் கொடுப்பனவுகளைக் கொண்டுள்ளது, முந்தைய ஆண்டு தொடர்பான அனைத்து கூடுதல் கட்டணங்களையும் பதிவழிப்பு செய்வதற்கு ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது. நிதி அமைச்சினால் எந்தவொரு ஆட்சேபனையும் வழங்கப்படவில்லை, ஏர்பஸ் A350 விமானம் கொள்வனவு தொடர்பான Airbus France இன் ரூபா.1,742,444 தொகையான மீதிகள்	01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் மூலம் வெளியிடப்பட்ட அரசுக்கு சொந்தமான நிறுவனங்களுக்கான செயல்பாட்டு கையேட்டின் பிரிவு 6.9 இன் பிரகாரம் ஒரு முறையான செயல்முறை மூலம் நட்டங்களை பதிவழிக்க முடியும் எனவே பதிவழிக்கப்பட்ட மீதிகளின் உறுதிப்படுத்தல்கள்

தீர்ப்பனவு செய்யப்படவில்லை, இது பொறியியல் துறை மற்றும் வழங்குனர் ஆகிய இருவரிடமிருந்தும் உறுதிசெய்யப்பட்டதன் மூலம் அகற்றப்பட்டது.

Airport ரூ Aviation Services (Sri Lanka) (Pvt) Ltd. நிறுவனத்திடம் இருந்து பெறப்பட வேண்டும்.

ரூபா.1,676,560 மீதி லங்கா அசோக் லேலண்ட் பிஎல்சிக்கானதாகும்.

1-5 ஆண்டுகளுக்கு மேலான உள்ள 85மூ வரவு மீதிகள் ரூபா. 1,353,201,620 தொகைானது ரோல்ஸ் ராய்ஸ் இன் ரூபா.1,148,320,135 மீதியினை உள்ளடக்கியுள்ளது

இது ரூபாய் அடிப்படையில் மட்டுமேயான வரவு மீதியாகும் மற்றும் தொடர்புடைய நாணயமாற்று தாக்கம் அதே கணக்கில் பிரதிபலிக்கிறது ஆனால் AP பரீட்சை மீதியில் பிரதிபலிக்கவில்லை.

1-5 ஆண்டுகளுக்கு மேலான உள்ள 4% ஏர்பஸ் இண்டஸ்ட்ரீஸ் மீதி ரூபா. 49,089,335, Y7 ACT பயிற்சித் தொகுப்பிலிருந்து 10 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக (ஆண்டுக்கு USD 114,500) பெறப்படும் விமானக் கொள்வனவுக்காக பெறப்பட்ட கடன் குறிப்புகளுடன் தொடர்பானது.

RRPF இன்ஜின் லீசிங் மீதி ரூபா. 46,305,000, Fraport AG மீதி ரூபா. 41,182,256 மற்றும் புநு இன்ஜினியரிங் சர்வீசஸ் மலேசியாவின் மீதி ரூபா. 12,617,571 பின்னர் மீள அறவிடப்பட்டுள்ளது. மேலும் இது 1-5 ஆண்டுகளுக்கு மேல் உள்ள வரவு மீதியில் 7% ஆகும். மேலே குறிப்பிட்டுள்ள மொத்த மீதிகள் 1-5 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான ரூ.1,353,201,620 வரவு மீதியில் 96% இனை உள்ளடக்கியதாகும்.

98.6% சதவீதமான ரூபா. 65,431,891 தொகையான விமானம் வாங்குவதற்காக பெறப்பட்ட ஐந்து வருடங்களுக்கு மேலான வரவு மீதிகள் ஏர்பஸ் இண்டஸ்ட்ரீஸ் (ரூபா.64,542,387) தொடர்பான ஓரளவு மீளஅறவீடு செய்யப்பட்ட 5 வருடங்களுக்கு

மேலான கடன் செலவுத்தாளினை கொண்டுள்ளது.

இது மேலே விவரிக்கப்பட்டுள்ள Y7 ACT பயிற்சித் தொகுப்பிலிருந்து 10 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான கிரயத்தில் இருந்து மீளஅறவீடு செய்யப்படுகின்றது.

1.8 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் போன்றவற்றுடன் இணங்காமை

	சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் போன்றவற்றுடனான தொடர்பு	இணங்காமை	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் பணிப்பாளர் நாயகத்தினால் வெளியிடப்பட்ட 2022 மார்ச் 11 ஆந் திகதியிடப்பட்ட EL/01/2022 ஆம் இலக்க வழிகாட்டலின் 05 ஆம் பந்தி	சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபையால் வாரந்தோறும் அறிவிக்கப்படும் நாணயமாற்று விகிதங்கள் புறப்படுகை தீர்வையின் மாற்றத்திற்காக பிரயோகிக்கப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், அதற்கு முரணாக கம்பனி புறப்படுகை தீர்வையின் மாற்றத்திற்கு தவறான நாணயமாற்று விகிதங்களைப் பயன்படுத்தியது மற்றும் அதன் பிரகாரம் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டது. இதன் விளைவாக, 2022 மார்ச் 01 முதல் யூலை 15 வரையிலான காலப்பகுதியில் ரூபா. 496.4 மில்லியன் தொகையான புறப்படுகை தீர்வை மேலதிகமாக கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது. மேலும் 2023 மார்ச் 31 இல் கூட மேலதிகமாக கொடுப்பனவு செய்யப்பட்ட தொகை மீள அறவீடு செய்யப்படாமல் காணப்பட்டது.	மிகையாக கொடுப்பனவு செய்யப்பட்ட தொகையை மீள அறவீடு செய்வது பற்றி CAASL உடன் கலந்துரையாடப்பட்டு இணக்கம் தெரிவிக்கப்பட்டது. செலுத்த வேண்டிய தாமதமான வட்டிக்கு எதிராக அதை ஈடுசெய்வதற்கு அதிகார சபையிடம் CAASL கோரியிருந்தது மற்றும் SLA அதற்கு உடன் பட்டது.	பெற வேண்டிய நிலுவைத் தொகைக்கு எதிராக செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகையை ஈடு செய்ய கம்பனி ஒப்புதலினை பெற வேண்டும்.
(ஆ)	2021 நவம்பர் 16 ஆம் திகதியிடப்பட்ட 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை.			
	(i) பிரிவு 2.3	வணிகச் சூழலில் ஏற்படும் மாற்றங்களுக்கு ஏற்ப ஒவ்வொரு ஆண்டும் தந்திரோபாய திட்டம் நாளதுவரையாக்கப்படும் (ரோலிங் பிளான்) மற்றும் தொடர்ந்து வரும்	தனியார்மயமாக்கல்/ மறுசீரமைப்பு செயல்முறை நோக்கத்துடனான தனது 5 ஆண்டு வணிகத் திட்டத்தை கம்பனி	பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் ஏற்பாடுகளை

	ஆண்டு ஆரம்பிப்பதற்கு 15 நாட்களுக்கு முன்னர் பொது திறைசேரிக்கு சமர்ப்பிக்கப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், கம்பனி 2022/23 தொடக்கம் 2025/26 வரையிலான ஆண்டை உள்ளடக்கிய தந்திரோபாய திட்டத்தினை தயாரித்திருக்கவில்லை. மேலும் 2022/23 ஆண்டுக்கான செயல் நடவடிக்கை திட்டத்தினையும் தயாரித்திருக்கவில்லை.	அண்மையில் புதுப்பித்துள்ளது மற்றும் அரசின் இந்த முயற்சிக்கு நிறுவனம் முழு ஆதரவை அளிக்கிறது. ஆரம்ப கட்ட ஆவணத்தில் செயல் நடவடிக்கை திட்டம் உள்ளடக்கப் படவில்லை எனினும் அதைத் தொடர்ந்து, வரிசை அமைச்சினால் வழங்கப்பட்ட வடிவமைப்பின் அடிப்படையில் இது இணைக்கப்பட்டுள்ளது.	கம்பனி பின்பற்றுதல் வேண்டும்.
(ii) பிரிவு 4.3	இடர் குழுவை நியமிக்க வேண்டும் மற்றும் வணிக செயல்பாட்டில் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய இடர்களினை கண்டறிந்து மதிப்பீடு செய்வதற்கு காலாண்டுக்கு ஒருமுறை சந்திக்க வேண்டும். எனினும், 2021 நவம்பர் முதல் 2023 மார்ச் வரையிலும் ஒரே ஒரு குழுக் கூட்டம் மட்டுமே நடத்தப்பட்டிருந்தது.	2021 திசம்பர் 13 அன்று, சபை BRC உறுப்பினர்களை நியமித்தது. 2022 சனவரி 28 அன்று, கம்பனியின் செயலாளரால் தயாரிக்கப்பட்ட வரைவு TOR இனை சபை ஆராய்ந்ததுடன் ஒரு ஆலோசனை நிறுவனம் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. விலை மனு மதிப்பீட்டிற்குப் பின்னர், ஏப்ரல் 2022 இல் சபையானது ரூபா.4,588,000 விலையில் நிறுவனத்தைத் தேர்ந்தெடுத்தது. நிதி நிலைமை காரணமாக தீர்மானம் ஒரு மாதம் தள்ளிவைக்கப்பட்டது. பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரின் (CEO) பரிந்துரையின் பேரில், இடர் உத்தியோகத்தரை நியமிப்பது மற்றும் BRC கூட்டங்களை 2022 செப்டம்பர் வரை மறுபரிசீலனை செய்வதற்காக நடத்துவது தொடர்பான 2 முடிவுகளை ஒத்திவைக்க சபை முடிவு செய்தது. அரசாங்கம் எதிர்கொண்ட	பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் ஏற்பாடுகளை கம்பனி பின்பற்றுதல் வேண்டும்.

			நடந்து கொண்டிருக்கும் எரிபொருள் மற்றும் நிதி நெருக்கடி காரணமாக, அதன் பிறகு சபை இராஜினாமா செய்ததாலும், சபை மற்றும் அதன் துணைக் குழுக்களுக்கு புதிய உறுப்பினர்களை நியமிப்பதில் கால தாமதம் ஏற்பட்டதாலும், BRC இன் தொடக்க கூட்டத்தை நடத்துவதில் கால தாமதம் ஏற்பட்டது.	
(இ)	2003 யூன் 06 ஆம் திகதியிடப்பட்ட PED 12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9.2 ஆம் பிரிவு	2020 ஆம் ஆண்டில் கம்பனியின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியில் பெறுகை ஆலோசகர் பதவியொன்று அடையாளம் காணப்படவில்லை. எவ்வாறாயினும், பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் அனுமதியைப் பெறாமல் பெறுகை ஆலோசகர் ஒருவரை நியமனம் செய்ய பணிப்பாளர்கள் சபை 2020 நவம்பர் 29 அன்று தீர்மாணித்திருந்தது. ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் லிமிடெட் மற்றும் ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடெட் ஆகிய இரண்டிற்கும் ரூபா.300,000 மாத சம்பளத்திற்கு ஒப்பந்த அடிப்படையில் இந்தப் பதவி நியமிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆலோசகரை வேலைக்கமர்த்தல் மற்றும் வழிகாட்டுதல்கள் - 2007 இன் பிரகாரம் பெறுகை ஆலோசகர் தேர்வு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. பெறுகை வழிகாட்டுதல்கள் 2.6 (ஆ) இன் பிரகாரம், தொழில் நுட்ப மதிப்பீட்டு குழுவின் வழிகாட்டுதல் மற்றும் மேற்பார்வையின் கீழ் பெறுகைச் செயல்பாட்டின் போது எந்தவொரு வெளிப்புற ஆலோசகரிடமிருந்தும் மற்றும் ஆலோசகரால் செய்யப்பட்ட எந்தவொரு சேவையிலிருந்தும் தொழில் நுட்ப மதிப்பீட்டு குழு உதவியைப் பெற்றுக்கொண்டமைக்கான எவ்வித சான்றுகளும்	நிரந்தர அடிப்படையில் உள்ள அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதிவியணியில் உள்ள பதவியைப் போலன்றி, ஆலோசகர் பதவி என்பது ஒரு குறிப்பிட்ட பணிக்காக ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒதுக்கப்படும். எனவே வருடாந்திர பதிவியணிக்கான திட்டமிடலில் குறித்த பதவியை கருத்தில் கொள்ள முடியாது. ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் இன் செயல்பாட்டு கையேட்டின் பிரகாரம், இணைப்பு A இல் பட்டியலிடப்பட்டதன் காரணமாக, திறைசேரியிலிருந்து பெறவேண்டிய ஒப்புதலிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. அதன்பிரகாரம், தலைவர் தலைமையிலான சபையானது தேவையான விடயங்களில் முடிவுகளை எடுக்க அதிகாரம் பெற்றுள்ளது. ஒரு சேவை வழங்குநர் மூலம் ஒரு வருட காலத்திற்கு மாத சம்பளம் ரூபா. 300,000 படி நியமனத்தை செயற்படுத்த பணிப்பாளர்கள் சபைகள்	2020 ஆம் ஆண்டு நியமனம் செய்யப்பட்டதால். 2003 யூன் 06 ஆம் திகதியிடப்பட்ட PED 12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை இந்த நியமனத்திற்கு பொருந்தும். எனவே, ஆலோசகரை நியமிப்பதற்கு முன் திறைசேரியிடம் இருந்து முன் அனுமதி பெறுவது மற்றும் ஆலோசகரை வேலைக் கமர்த்தல் மற்றும் வழிகாட்டுதல்கள் - 2007 இல் உள்ள பொருத்தமான விதிகளைப் பின்பற்றுவது அவசியம்.

	காணப்பட்டிருக்கவில்லை. இந்தப் பதவி தற்போது வரை தொடர்ந்து நீட்டிக்கப்பட்டு வந்திருந்தது ஆனால் அவரது அறிக்கையின் தேவைப்பாட்டிற்கான ஆதாரமாக வரவு அறிக்கை எதுவும் காணப்படவில்லை மற்றும் ஜனவரி 2021 முதல் ஆகஸ்ட் 2023 வரை (ரூபா.10.33 மில்லியன் தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்தது.	முடிவு செய்திருந்தது. பெறுகை ஆலோசகரின் ஆரம்ப நியமனம் 2020 டிசம்பர் 01 முதல் ஒரு வருட காலத்திற்கு இருந்தது. மேலும் இது 2 சந்தர்ப்பங்களில் மேலும் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு நீடிக்கப்பட்டது. திசம்பர் 2023 இல் உடன்படிக்கை புதுப்பிக்கப் படவில்லை. ஜனவரி 2023 இற்கு முந்தைய வருகைப் பதிவுகளை மீட்டெடுக்க முடியவில்லை.	ஏவ்வாறாயினு ம், கம்பனி அந்த விதிகளுக்கு இணங்கத் தவறியுள்ளது..

1.9 தகவல் தொழில் நுட்ப பொதுவான கட்டுப்பாடுகள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	செயலிழக்கும் திகதி இல்லாததால், பயனாளர் கணக்குகளின் சரியான நேரத்தில் செயலிழக்கச் செய்வதை முகாமையினால் சரிபார்க்க முடியாமல் போகலாம். கடைசி உள்நுழைவு திகதி இல்லாமல், முரண்பாடு ஏற்பட்டால், பயனாளர்களால் முறைமையில் கடைசியாக உள்நுழைந்த திகதியை முகாமையினால் சரிபார்க்க முடியாது. மேலும், பயனாளர் நிலை (Status) இல்லாமல் கணினியில் உள்ள பயனாளர்களின் தற்போதைய பயனர் கணக்கு நிலைமையைச் சரிபார்ப்பது கடினமாக காணப்படும்.	Rapid இனை ஒரு புதிய முறைமைக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. இந்த அடையாளம் காணப்பட்ட குறைபாடுகள் அனைத்தும் தீர்க்கப்பட்டுள்ளன.	முறைமையின் முரண்பாட்டை நிறுவனம் தவிர்க்க வேண்டும்.
(ஆ)	2023 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு கணக்காய்வு மீளாய்வின் போது, இராஜினாமா செய்த ஊழியர்களின் பயனர் கணக்குகள் ஸ்கை செயின் அமைப்பில் சரியான நேரத்தில் செயலிழக்கச் செய்யப்படவில்லை.	பயனர் நிலை செயலில் இருப்பதாகக் காட்டப்பட்டாலும், அந்தந்த இராஜினாமா திகதிக்கு முன்னதாக கணக்கின் கடவுச்சொற்கள் காலாவதியாகிவிட்டதால், பயனர்கள் கணினியில் உள்நுழைந்து எந்தப் பரிவர்த்தனைகளையும் செய்ய முடியாது என்பதை Sky Chain உறுதிப்படுத்தியுள்ளது. முறைமை தற்போது SSO உடன் AD அங்கீகரிப்புடன் புதிய முறைமை ஒன்றிற்கு மாற்றப்படுகிறது, இது இந்த சிக்கலை நிரந்தரமாக சரிசெய்யும்.	இராஜினாமா செய்த ஊழியர்களின் பயனர் கணக்குகள் ஸ்கை செயின் முறைமையில் சரியான நேரத்தில் செயலிழக்கப்பட வேண்டும்.

(இ)	முறைமையில் நகல் பயனர் கணக்குகள் இருந்தமையின் காரணமாக, பொறுப்புக்கூறல் இல்லாமை மற்றும் இந்தக் கணக்குகள் மூலம் அணுகக்கூடிய தகவல்களை தவறாகப் பயன்படுத்துதல் என்பவற்றிற்கு முறைமையில் நகல் பயனர் கணக்குகள் இருப்பது வழிவகுக்கும். முறைமையொன்றில் செயல்பாட்டில் உள்ள நகல் பயனர் கணக்குகள் இருப்பது, பயன்பாட்டிற்கு அங்கீகரிக்கப்படாத அணுகலைப் பெறுவதற்கான வாய்ப்புகளை கணிசமாக அதிகரிக்கிறது, இது பொருத்தமற்ற அல்லது மோசடி நடவடிக்கைகளுக்கு வழிவகுக்கும்.	நகல் பதிவுகள் உள்ளீடு செய்யப்படாமல் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்காக, பயனர் கணக்கை உருவாக்கும் முன் பணியாளர் எண்ணுக்கு முன்னால் வைல்டு கார்டு எழுத்து % எனத் தேடும் திறனுடன் முறைமை மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளது.	இராஜினாமா செய்யும் ஊழியர்களின் முறைமைக்கான அணுகல் அனுமதி நீக்கப்பட வேண்டும் மற்றும் இராஜினாமா/ ஓய்வு/ இடமாற்றம் ஆகியவை அந்தந்த திகதிகளில் செயலிழக்கப்படல் வேண்டும்.
(ஈ)	2023 மார்ச் 31 இல் முறைமையில் உள்நுழைய காலாவதியான ஒப்பந்த ஊழியரின் பயனர் கணக்கு பயன்படுத்தப்பட்டது. காலாவதியான ஒப்பந்த ஊழியர்களின் பயனர் கணக்குகளை சரியான நேரத்தில் செயலிழக்கச் செய்வதில் போதிய நடைமுறைகள் இல்லாததால், வணிகப் கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்கான பொறுப்புகளை ஒதுக்கும்போது குறிப்பிடத்தக்க சிக்கல்கள் ஏற்படலாம்.	கணக்காய்வு அவதானிப்பின் பிரகாரம் இது மனித தவறு ஆகும் மற்றும் அத்தகைய பிழையான கணக்கு அதே நாளில் நீக்கப்பட்டது முறைமையில் உள்ள தவறான கணக்கிற்கு எந்த பரிவர்த்தனைகளும் அல்லது எந்த உள்நுழைவு பதிவுகளும் காணப்படாது.	நகல் பயனர் கணக்குகள் செயலிழக்கப்படுவதை உறுதிசெய்யவும் மற்றும் வேலையின் வகிபாகங்கள் மற்றும் ”தெரிந்து கொள்ள வேண்டியவை” மற்றும் ”செய்ய வேண்டியவை” என்ற அடிப்படையில் ஊழியர்களின் முறைமை அணுகலுக்கான உரிமைகள் என்பன தொடர்பில் கம்பனி அவ்வப்போது பயனர் அணுகல் மீளாய்வுகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.
(உ)	முறைமையில் கடவுச்சொல் பாதுகாப்பு அளவுருக்களை கம்பனி போதுமான அளவு கட்டமைக்கவில்லை. அங்கீகரிக்கப்படாத அணுகலின் அபாயத்தைத் தணிக்க, அதே கடவுச்சொல் உள்ளமைவுகளைப் பயன்படுத்துவதிலிருந்து பயனரைத் தடுக்கும் வகையில் அளவுருக்களின் கலவையை அமைக்க வேண்டும்	எதிர்காலத்தில் கடவுச்சொல் அமைப்புகளை சரி செய்யப்படும் மற்றும் முறைமை தற்போதைய அனைத்து குறைபாடுகளையும் நிவர்த்தி செய்வதற்காக புதிய முறைமையொன்றிற்கு மாற்றப்படுகிறது.	அங்கீகரிக்கப்படாத அணுகலின் இடரை தணிப்பதற்காக, முறைமைகளில் போதுமான கடவுச்சொல் கட்டமைப்பு செயல்படுத்தப்படல் வேண்டும்.
(ஊ)	விளக்கப் பகுதியில் (Description field) பயனரின் பெயரைக் குறிப்பிடாமல் பயனர்களை உருவாக்கும் வகையில் சில முறைமை வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது, விளக்கப் பகுதியில் எந்தத் தரவுகளும் இல்லாமல் அத்தகைய பயனர் கணக்குகள் காணப்படும் மற்றும்	பயனர் விளக்கம் இல்லாமல் பயனரின் உருவாக்கம் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. முறைமையானது பயனர் விளக்கத்தினை கேட்கும் மற்றும் பயனர் விளக்கம் இல்லாமல் பயனர் உருவாக்கும் செயல்முறையை முடிக்க முறைமை அனுமதிக்காது.	தொடர்புடைய தகவல்கள் விளக்கப் புலத்தில் சேர்க்கப்படல் வேண்டும் மற்றும் முறைமைக்கான புதிய பயனர் கணக்குகளை உருவாக்கும் போது இது ஒரு கட்டாய பகுதியாக செயல்படுத்தப்பட வேண்டும்.

அத்தகைய பயனர் கணக்கைப் பயன்படுத்துவதற்கு அங்கீகாரம் பெற்ற ஊழியர்களின் பெயரை முகாமையினால் அடையாளம் காண முடியாமல் போகலாம்.

2. நிதிசார் மீளாய்வு

2.1 நிதிசார் விளைவு

கம்பனியின் செயற்பாட்டு விளைவு ரூபா. 71,307 மில்லியன் தொகையான நட்டமொன்றாகக் காணப்பட்டதுடன் முன்னைய ஆண்டின் நட்டம் ரூபா. 163,583 மில்லியன் தொகையாகும். ஆகையினால், நிதி விளைவில் ரூபா 92,276 மில்லியன் முன்னேற்றமொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. பயணிகள், சரக்கு, கூடுதல் பொதிகள் மற்றும் அஞ்சல் வருமானம் ரூபா. **244,581** மில்லியனால் அதிகரித்தமை மற்றும் நாணயமாற்று இழப்பு ரூபா. **79,482** மில்லியனால் குறைவடைந்தமை என்பன இந்த முன்னேற்றத்திற்கான பிரதான காரணங்களாகவிருந்தன.

2.2 பிரதான வருமானம் மற்றும் செலவின வகைகளின் போக்கு பகுப்பாய்வு

வருமானம்	**2022/23 ரூபா. மில்லியன்**	**2021/22 ரூபா. மில்லியன்**	**2020/21 ரூபா. மில்லியன்**	**2019/20 ரூபா. மில்லியன்**	**2018/19 ரூபா. மில்லியன்**	**முன்னேற்றம் / (பற்றாக்குறை) 2021/22- 2022/23**	
						ரூபா. மில்லியன்	**சதவீதம் (மூ)**
வருமானம்	347,957	123,376	43,979	164,744	164,929	244,581	198
பயணிகள், சரக்கு, மிகைப் பொதிகள் மற்றும் அஞ்சல்	17,215	9,561	6,715	15,407	15,412	7,654	80
விமான முடியுமிடம், தீர்வை அற்ற பட்டியல்படுத்தப்படாத சேவைகள் மற்றும் விமான உணவு ஏற்பாடு செய்தல்.	6,140	699	20,629	3,046	4,223	5,441	778
ஏனைய வருமானம் மற்றும் மிகைகள்						அதிகரிப்பு/ (குறைவு)	
செலவினம்	155,559	42,759	10,569	55,328	60,673	112,800	264
விமான எரிபொருள் கிரயம்	42,199	23,088	13,695	22,820	26,333	19,111	83
விமான பராமரிப்பு மற்றும் மேந்தலைக் கிரயம்	14,685	14,188	16,296	1,214	1,349	497	4
பெறுமானத் தேய்வு / நட்டக்கழிவு	24,628	7,180	2,034	14,541	15,775	17,448	243
விற்பனை சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விளம்பரப்படுத்தல் செலவினங்கள	25,560	37,812	6,895	6,119	3,414	(12,252)	(32)
நாணயமாற்று நட்டம்	88,448	129, ,795	35,148	22,276	10,850	(41,347)	(32)

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) விமான எரிபொருள் செலவு ரூபா.112,800 மில்லியனால் அதிகரித்துள்ளது மற்றும் முந்தைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் மீளாய்வாண்டில் 264 சதவீதம் அதிகரித்துள்ளது.

(ஆ) ஸ்ரீலங்கன் கேட்டரிங் லிமிடட் மூலம் ஏனைய வருமானம் மற்றும் பங்குலாப தொகை முறையே ரூபா.3,065 மில்லியனாலும் மற்றும் ரூபா.2,382 மில்லியனாலும் அதிகரித்ததன் காரணமாக ஏனைய வருமானம் மற்றும் ஆதாயங்கள் 778 சதவீதம் அதிகரித்திருந்தன.

2.3 விகிதப் பகுப்பாய்வு

	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19	2017/18
நடைமுறைப் பொறுப்புக்களிற்கான நடைமுறைச் சொத்துக்கள் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18	0.23
வருமானத்திற்கான தேறிய நட்டத்தின் சதவீதம்	20.16	125.15	89	26	24	11
வருமானத்தில் அதிகரிப்பு / (குறைவு) சதவீதம்	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7	19.3

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2017/2018 ஆம் ஆண்டில் கம்பனியின் நடைமுறைப் பொறுப்புக்களுக்கான நடைமுறைச் சொத்துக்கள் விகிதம் 0.23 ஆகவிருந்ததுடன் 2022/2023 வரை படிப்படியாக 0.13 இற்கு குறைவடைந்தது ஆகையினால், அது கம்பனியின் பலவீனமான தொழிற்படு மூலதன நிலையினைக் காட்டுகின்றது.

(ஆ) வருமானத்திற்கான தேறிய நட்டச் சதவீதம் முன்னைய ஆண்டில் 46 சதவீதத்தினால் அதிகரித்திருந்ததுடன் மீளாய்வாண்டில் அது 104.99 சதவீதத்தினால் குறைவடைந்திருந்தது.

3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

3.1 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல்வாங்கல்கள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் விலை நிர்ணயம் தந்திரோபாயம் மற்றும் நடைமுறைகள் கையேட்டில் உள்ள அறிவுறுத்தல்களின் அடிப்படையில் கம்பனி உலகளாவிய மேம்படுத்தலினை நடத்தியிருந்தது மற்றும் இந்த கையேடு பணிப்பாளர்கள் சபையினால் அங்கீகரிக்கப் பட்டிருக்கவில்லை. 2022 நவம்பர் 01 முதல் 2023 மே 31 வரையிலான 07 மாதப் பயணங்களுக்கு 2022	குறிப்பிடப்பட்ட விலை மூலோபாய கையேடு ஒரு துறை சார்ந்த கையேடு மற்றும் பணிப்பாளர்கள் சபையின் அங்கீகாரம் தேவையில்லை. விமானம் இயக்கப்படுவதற்கு முன் இருக்கை விற்கப்படவில்லை, அது (விற்பனைப் பொருட்களைப் போலல்லாமல்) ஒரு வருமான இழப்பாகும். எனவே கேள்வி குறைந்த காலத்தில், வருமானத்தை உச்சப்படுத்துவதற்கு விற்பனையை அதிகரிக்க விற்பனை ஊக்குவிப்புகளை மேற்கொள்வது பொதுவான நடைமுறையாகும்.	2021 நவம்பர் 17 ஆம் திகதியிடப்பட்ட 01/2021 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் ஒவ்வொரு கையேடும் பணிப்பாளர்கள் சபையின் அங்கீகாரத்தினை பெற வேண்டும் மற்றும் இந்த மேம்படுத்தலுக்கு முன்னர் மற்றும் பின்னரான விற்பனை பகுப்பாய்வின் பிரகாரம் டிக்கெட் இற்கான

ஒக்டோபர் 01 முதல் 2022 ஒக்டோபர் 03 வரை IBE குளோபல் 25 சதவீத கழிவு விளம்பரத்தை கம்பனி மேற்கூறிய கையேட்டின்படி நடத்தியது.
கம்பனி 1,219 விமான டிக்கெட்டுகளை ரூபா. 228.86 மில்லியனுக்கு விற்பனை செய்துள்ளது. இந்த மேம்படுத்தல் செயற்பாட்டின் மூலம் கம்பனி ரூபா.57.22 மில்லியன் நட்டமடைந்ததை அவதானிக்க முடிந்தது.

நாடு அனுபவித்து வரும் அரசியல் மற்றும் பொருளாதாரக் குழப்பங்கள் காரணமாக இலங்கைக்கான சுற்றுலாப் பயணிகளின் வருகை கணிசமாகக் குறைந்திருந்த காலப்பகுதியில் இந்த விற்பனை மேம்படுத்தல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.
எனவே, இந்த விற்பனை மேம்படுத்தல் தொடங்கப் பட்டிருக்கவில்லை என்றால், விற்பனை செய்யப்படாத இருக்கைகள் காரணமாக விமானத்தின் கொள்ளளவு திருப்திகரமான அளவில் நிரம்பியிருக்காது.

சராசரி தினசரி விற்பனையுடன் ஒப்பிடும்போது குறிப்பிடப்பட்ட விற்பனை மேம்படுத்தல் 40% க்கும் அதிகமான சராசரி விற்பனை வருவாயை அதிகரித்தது. இந்த மேம்படுத்தல் மூலம் உருவாக்கப்பட்ட விற்பனையின் மொத்த மதிப்பு ரூபா. 290 மில்லியன் ஆகும். இந்த மேம்படுத்தல் மேற்கொள்ளப்படாவிட்டால் விமான நிறுவனத்திற்கு நட்டம் ஏற்பட்டிருக்கும். விமானப் பயணச்சீட்டு மேம்படுத்தல் பரீட்சிப்புக்கான கணக்காய்வு ஐய வினாவுக்கு 2023 ஆம் ஆண்டு 03 ஆந் திகதியிடப்பட்ட எமது பதிலைப் பார்க்கவும்.

மேலும், இந்த மேம்படுத்தல் இணைய முன்பதிவு இயந்திரம் (IBE) மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டதால், ஒரு பௌதீக ரீதியான பிரச்சாரத்துக்கான செலவு அல்லது விநியோகக் கட்டணம் (விற்பனை முகவர்களுக்கான தரகு) போன்ற எந்த செலவும் இந்த மேம்படுத்தலுக்கு இல்லை. எனவே, இந்த மேம்படுத்தல் IBE மூலம் நடத்துவதில் விமான நிறுவனத்திற்கு கூடுதலான சேமிப்பொன்று காணப்பட்டது.

கேள்வியில் குறிப்பிடத்தக்க வேறுபாடு இல்லை.

எனவே, கம்பனி சார்பாக கம்பனி சாதகமாக செயல்பட வேண்டும்.

3.2 முகாமைத்துவ செயற்திறனின்மைகள்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் லிமிடெட் (SLAL) இன் தேவை மதிப்பீட்டின் பிரகாரம் 27 விமானங்கள் தேவைப்படுகின்றன மற்றும் தற்போது 24 விமானங்களை கொண்ட படையுடன் இயங்குகின்றன. அவற்றில் எட்டு விமானங்கள் 2023 ஏப்ரல் 20 இல் உள்ளவாறு சேவையில் இல்லை மற்றும் 2021 முதல் 20 ஏப்ரல் 2023 வரை சேவையில் இல்லாத விமானங்களுக்கு குத்தகை வாடகை மொத்தமாக ரூபா.5,646.76 மில்லியன் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தன.	ANC மற்றும் ANF எனும் விமானங்கள் இன்ஜின் செயலிழப்பு காரணமாக சேவை செய்ய முடியாதவை மற்றும் சேவை செய்யக்கூடிய என்ஜின்களுக்காக காத்திருக்கும் நீண்ட கால களஞ்சியத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இன்ஜின் இல்லாத நிலை உலகளாவிய பிரச்சினையாக உள்ளது மற்றும் அதை செயல்பாட்டிற்கு மீட்டெடுக்கும் திட்டத்தில் முகாமை தற்போது செயல்பட்டு வருகிறது. அசல் இன்ஜின்கள் திருத்தம் செய்யப்படும் வரை உதிரி இன்ஜின்களை வழங்குவதற்கு உற்பத்தியாளர் உடன்பட்டுள்ளார். ANA, AND, ANE, ALH மற்றும் ALN ஆகிய விமானங்கள் 2023 நவம்பர் 30 இல் உள்ளவாறு இயங்கக்கூடிய நிலையில் மற்றும் செயல்பாட்டு நிலையில் காணப்படுகின்றன.	சேவையில் இல்லாத விமானங்களை வினைத்திறனான மற்றும் செயற்திறனான வகையில் பயன்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படல் வேண்டும்.
(ஆ)	2011 மார்ச் 29 அன்று Airport and Aviation Service (Sri Lanka) Limited (AASL) மற்றும் Sri Lankan Airlines Limited (SLAL) ஆகியவற்றுக்கு இடையே கைச்சாத் திடப்பட்ட புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை (MOU) இன் பிரகாரம், இரு தரப்பினரும் குத்தகை/அனுமதிப்பத்திர உடன்படிக்கை ஒன்றினை செய்து கொள்ள வேண்டும். எவ்வாறாயினும், 2011 ஆம் ஆண்டு முதல் 10 இடங்களுக்கான குத்தகை வாடகை/அனுமதிப்பத்திர உடன்படிக்கை ஒன்றில் கைச்சாத்திடாமல் AASL க்கு SLAL ஆல் கொடுப்பனவு செய்யப்படுகின்றது. மேலும் AASL இன் மற்றைய 7 செயல்பாடுகள் மற்றும் இடங்கள் பயன்படுத்தப்படுவதுடன்	புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கையின் நோக்கெல்லைக்குள் உள்ள மொத்த அங்காடியைத் (Bulk Store) தவிர குறிப்பிடப்பட்ட பகுதிகள் வழங்கல் கடிதத்தின் (Awarding Letter) கீழ் உள்ளன. 2011 மார்ச் 29 முதல் அமுலுக்கு வரும் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் கோடிட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ள விதிமுறைகளின்படி குத்தகை வாடகைகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. கார்கோ டெர்மினல் (ஏற்றுமதி மற்றும் ஏற்பு) T5 - BIA க்காக நடைமுறையில் இருந்த ஒப்பந்தம் 2019 இல் காலாவதியாகியது மற்றும் புதிய SLA ஆல் மீளாய்வு செய்யப்பட்டது. AASL இடமிருந்தான இறுதி ஒப்பந்தத்திற்காக காத்திருக்கின்றது. 2023 திசம்பர் இல் புதிய ஒப்பந்தங்கள் கைச்சாத்தாகும் வரை வழங்கல் கடிதங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதிமுறைகளின் அடிப்படையில் BIA இன் புதிய மொத்த அங்காடி மற்றும்	MOU வின் பிரகாரம் கம்பனி ஒப்பந்தமொன்றினுள் நுழைய வேண்டும்.

	குத்தகை உடன்படிக்கைகளில் கைச்சாத்திடாமல் வழங்கப்படும் கடிதங்களின் மீது குத்தகை வாடகையும் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டது.	அலுவலக இடங்களுக்கான வாடகைக் கொடுப்பனவுகள் (G64, FD30, FD41,FD51, FD55) தீர்ப்பனவு செய்யப்படுகின்றன.	
(இ)	2022 டிசம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான AASL இன் நிதி கூற்றுக்களின் பிரகாரம், வாடகைக் கட்டணங்கள் மீதான மிகை கட்டணம் ரூபா. 269.6 மில்லியன் ஞடுயுடு இடமிருந்து பெறவேண்டியதாக காட்டப்பட்டுள்ளது. மேலும், மேற்படி நிலுவைத் தொகைகளில் ரூபா. 152.79 மில்லியன் நிலுவை தொகையொன்று 5 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக மீள அறவீடு செய்யப்படாமல் காணப்படுகிறது.	AASL மற்றும் SLA இடையேயான புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கையினை தொடர்ந்து நிதி அமைச்சகத்தால் எந்த ஆட்சேபனையும் தெரிவிக்கப்படாத நிலையில் முந்தைய ஆண்டு தொடர்பான அனைத்து மிகை கட்டணங்களையும் தள்ளுபடி செய்வதற்கு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது. அதன்பிரகாரம், ஸ்ரீலங்கன் ஏர்லைன்ஸ் லிமிடெட் மூலம் தீர்ப்பனவு செய்ய வேண்டிய எவ்வித நீண்டகால நிலுவைத் தொகை எதுவும் காணப்படவில்லை.	நிலுவை மீதிகளை தள்ளுபடி செய்வதற்கான உறுதிப்படுத்தல்/அங்கீகாரத்தை கம்பனி பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.
(ஈ)	மத்தள ராஜபக்ச சர்வதேச விமான நிலையத்தில் (MRIA) செயற்பாடு ஆரம்பிக்கப்பட்ட நாளிலிருந்து 03 மாத காலப்பகுதிக்குள் ஞடுயுடு இனால் AASL க்கு செலுத்த வேண்டிய தொடர்புடைய சலுகைக் கட்டணம் மற்றும் குத்தகை வாடகை என்பன தொடர்பில் இரு தரப்பினரிடையே பரஸ்பர உடன்பாடு காணப்பட வேண்டிய போதிலும் 2020 ஒக்டோபர் முதல் 2023 மார்ச் வரை குத்தகை வாடகையாக ரூபா. 8.42 மில்லியன் ஒப்பந்தமொன்று இல்லாமல் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தது. மேலும், AASL மற்றும் ஞடுயுடு ஆகியவற்றுக்கு இடையேயான MRIA இல் செயல்படும் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை 2023 மார்ச் 17 அன்று காலாவதியாகிருந்தது ஆனால் அது புதுப்பிக்கப்படவில்லை.	AASL மற்றும் SLA கைச்சாத்திட்ட புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை 2023 மார்ச் 17 அன்று காலாவதியாகியது, மேலும் அதே வீதங்களின் கீழ் புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கை மேலும் ஒரு வருடத்திற்கு நீடிக்கப்பட்டது. SLC இற்கான சலுகைக் கட்டணம், உரிமக் கட்டணம் மற்றும் நில வாடகைகள் மற்றும் SLA இற்கான அங்கீகாரவணிக உரிமைக் கட்டணம் ஆகியவை 2023 யூலை 28 தேதியிட்ட அதே வழங்கல் கடிதத்தில் உடன்பட்டுக் கொள்ளப்பட்டன.	காலாவதியான ஒப்பந்தத்திற்காக புதிய ஒப்பந்தத்தினுள் கம்பனி நுழைய வேண்டும்.

3.3 பெறுகை முகாமைத்துவம்

	கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவ கருத்துரை	பரிந்துரை
(அ)	அரச பெறுகை வழிகாட்டுதல்கள் 4.3.1 இன் பிரகாரம் எதிர்பார்க்கப்படும் பெறுகை நடவடிக்கைக்காக மொத்த கிரய மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட வேண்டும் எனினும், பதிப்பு மேம்படுத்தல் (Version Upgrading), முறைமை மேம்படுத்தல் (System Upgrading) மற்றும் புதிய தீர்வு (New Solution) தொடர்பான தகவல் தொழில்நுட்ப பெறுகைக்கான மொத்த கிரய மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. எனவே, நிறுவனத்தால் பொருத்தமான பெறுகை குழு மற்றும் தொழில்நுட்ப மதிப்பீட்டுக் குழுவை தீர்மானிக்க முடிந்திருக்கவில்லை.	கொள்முதல் செயற்பாட்டின் தொடக்கத்தில் காமன் யூசர் பாசஞ்சர் பிராசசிங் முறைமை (CUPPS) மற்றும் தானியங்கி விமான திட்டமிடல் தீர்வு ஆகிய இரண்டு முறைமைகளுக்கும் கிரய மதிப்பீடுகள் தயார் செய்யப்பட்டுள்ளன. மற்றும் பெறுகை அதிகாரபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஆரம்பகட்ட ஆவணங்களில் இது சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. • SLA ஆனது தற்போதுள்ள முறைமையின் விகிதத்தின் அடிப்படையில் மொத்த கிரயத்தை ஆரம்பத்தில் மதிப்பபீடு செய்தது. எவ்வாறாயினும், தொழில்நுட்ப முன்னேற்றங்கள் மற்றும் சந்தை நிலைமைகள் காரணமாக கிரயமானது மாற்றங்களுக்கு உட்பட்டது.	கம்பனி அரசு பெறுகை வழிகாட்டுதல்கள் 4.3.1 இனை பின்பற்றுதல் வேண்டும் மற்றும் மொத்த கிரய மதிப்பீடும் தயாரிக்கப்படல் வேண்டும்.
(ஆ)	அரசாங்க பெறுகை வழிகாட்டுதல்களின் 5.3.11(அ) வழிகாட்டுதலின் பிரகாரம், விலைமனுதாரர் விலைமனு செல்லுபடியாகும் காலத்தில் விலை மனுவை திரும்பப் பெறவோ அல்லது திருத்தவோ மாட்டார் என்பதை உறுதிசெய்யும் வகையில் கம்பனி விலைமனுக்கான பிணை முறியினை (Bid Security) பெற வேண்டும். எனினும், கம்பனி விலைமனுக்கான பிணை முறியினை பெறவில்லை. மேலும், Automated Crew Scheduling and Resource Management system, முறைமைக்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட விலைமனுதாரர், அவரது விலை மனுவுடன் தொடர்புபட்ட வணிக நடவடிக்கைகளை மதிப்பீட்டு கட்டத்தில் மற்றொரு கம்பனிக்கு விற்பனை செய்திருந்தார் மற்றும் இந்த விடயம் கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.	பெறுகையின் போது அல்லது ஒப்பந்த காலப்பகுதியில் எந்த நேரத்திலும் உரிமை மாற்றம் நிகழலாம் என்பதை கவனத்தில் கொள்ளவும். இருப்பினும், இந்த மாற்றத்தின் காரணமாக, RFP இன் சேவை அல்லது விதிமுறைகளில் எந்த மாற்றமும் செய்யப்படவில்லை. எனவே, அரச பெறுகை நடைமுறையில் எந்த விதிமீறலும் இடம்பெறவில்லை. •பல்வேறு தொழில்களில் நிபுணத்துவம் பெற்ற புகழ்பெற்ற கனடிய நிறுவனமான CAE Inc. இற்கு Saber Ltd. அதன் ஏர் சென்டர் வணிகத்தை விற்பனை செய்தது. இது உரிமையாண்மையின் கட்டமைப்பில் மாற்றத்திற்கு வழிவகுத்தது. • CAE Flight Services USA க்கு உரிமையை மாற்றுவது குறித்து இறுதி கொள்முதல் அதிகார சபைக்கு SLA இந்த மாற்றம் குறித்து முறையாகத் தெரிவித்துள்ளது. இந்த உரிமை மாற்றம் காரணமாக, வணிக முழுமையாக கைமாற்றம் செய்யப்பட்டதுடன் அது பெயர் மாற்றமொன்றை மாத்திரம் ஏற்படுத்தியது.	தெரிவு செய்யப்பட் விலை மனுதாரரின் தொடர்ந்தியங்கும் தன்மை பற்றி முறையாக மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை . ஆரச பெறுகை வழிகாட்டுதல்களின்பிரகாரம் கம்பனி மீள் விலை மனு கோரலை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

(இ)	Automated Crew Scheduling and Resource Management system and the CUPP system ஆகியவற்றின் முதன்மை ஒப்பந்தங்களில் உள்ள எட்டு வாசகங்கள் கம்பனிக்கு பாதகமானவை என்பதால் அவற்றை சேர்க்க வேண்டாம் என சட்டமா அதிபர் கம்பனிக்கு அறிவுறுத்தியிருந்தார். எவ்வாறாயினும், நிறுவனம் சாதகமற்ற உட்பிரிவுகளை நீக்காமல் முதன்மை ஒப்பந்தங்களில் கைச்சாத்திட்டிருந்தது.	கௌரவ. சட்டமா அதிபர் தனது அவதானிப்பில் இரண்டு முறைமைகள் மீதும் பல அவதானிப்பு விடயங்களை எடுத்துரைத்துள்ளார். மேற் குறிப்பிட்ட அவதானிப்புகளுடன் இணங்க SLA ஒப்பந்தத்தின் உட்பிரிவுகளில் திருத்தங்களைச் செய்ததுடன் உடன்படிக்கையில் கூறப்பட்ட உட்பிரிவுகளை மறுபரிசீலனை செய்தது. இரு விற்பனையாளர்களுடனும் தொடர்ச்சியான கலந்துரையாடலை தொடர்ந்து, முன்மொழியப்பட்ட திருத்தங்களின் பெரும்பாலான விடயங்களில் தரப்பினர்கள் உடன்பட்டுள்ளனர் மற்றும் அவை இறுதி ஒப்பந்தங்களில் உள்ளடக்கப்பட்டன. மீதமுள்ள உட்பிரிவுகள் மீது விற்பனையாளருடன் விரிவான பேச்சுவார்த்தைகளை SLA நடாத்தியது.	சட்டமா அதிபரின் அறிவுறுத்தல்களை பின்பற்றாமல் ஒப்பந்தத்தில் கைச்சாத்திடும் பொறுப்பு வாய்ந்த அதிகாரிகள் தொடர்பில் விசாரணை நடத்தப்படல் வேண்டும்.
(ஈ)	ஒப்பந்த உடன்படிக்கைகள் காலாவதியான பின்னர், ஒப்பந்த காலப்பகுதிறை நீடிக்காமல் அல்லது புதிய ஒப்பந்தங்களில் நுழையாமல் கம்பனி தொடர்ந்து மூன்று முறைமைகளினதும் சேவையைப் பெற்று சேவை வாடகைகளாக ரூபா. 127.82 மில்லியன் செலுத்தியது.	இந்த முன்னிலைப்படுத்தப்பட்ட முறைமைகள் அனைத்தும் விமான நிறுவனங்களுக்கான தினசரி நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கான முக்கியமான வணிக செயலிகள் ஆகும். எனவே, புதிய முறைமை செயல்படுத்தப்படும் போது செயல்பாட்டில் உள்ள முறைமை இல்லாமல் SLA செயல்படுவதற்கான சாத்தியம் இல்லை. தேவையான பெறுகை அங்கீகாரங்கள் மற்றும் நீடிப்புகள் ஏற்கனவே உள்ள ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் செய்யப்பட்டுள்ளன மற்றும் கொடுப்பனவுகள் முறையாக அங்கீகரிக்கப்பட்டு கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டுள்ளன.	இப்பிரச்னையை சீர் செய்வதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படல் வேண்டும்.