

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම - 2024/2025

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 මතය

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ (සමාගම) සහ එහි පරිපාලනයන්ගේ (සමූහය) 2025 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ ලාභ හා අලාභ ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අදාළ තොරතුරු ද ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්වලින් සමන්විත 2025 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මෙම විගණනය සඳහා ප්‍රසිද්ධ වෘත්තීයවේදී යෙදී සිටින වරලත් ගණකාධිකාරී සමාගමක සහය මා ලබා ගන්නා ලදී.

සමාගමේ සහ සමූහයේ 2025 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රතිපත්තිවලට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 කරුණු අවධාරණය කිරීම

(අ) අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවය

2025 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ සමූහය රු. මිලියන 2,735.28 ක ශුද්ධ අලාභයක් (2024 - රු. මිලියන 7,925.01 ක ලාභයක්) සහ රු. මිලියන 596,461.28 ක සමුච්චිත අලාභයක් (2024 - රු. මිලියන 592,626.52) වාර්තා කර ඇති අතර, එම දිනය වන විට, සමූහයේ වත්මන් වගකීම් එහි වත්මන් වත්කම් රු. මිලියන 346,479.55 කින් (2024 - රු. මිලියන 327,144.66) ඉක්මවා ගොස් ඇති අතර වාර්තා කරන දිනය වන විට සමූහයේ මුළු කොටස් ප්‍රාග්ධනය රු. මිලියන 379,519.61 ක සෘණ අගයක් (2024 - රු. මිලියන 381,723.67) බව හෙළි කරන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ 2.1.1 සටහනට මම අවධානය යොමු කරමි. තවද, 2025 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ සමාගම රු. මිලියන 7,594.56 ක ශුද්ධ අලාභයක් (2024 - රු. මිලියන 3,870.86 ක ලාභයක්) වාර්තා කළ අතර සමුච්චිත අලාභය රු. මිලියන 616,306.06 (2024 - රු. මිලියන 607,613.60) ක් වූ අතර, එම දිනය වන විට, සමාගමේ වත්මන් වගකීම් එහි වත්මන් වත්කම් රු. මිලියන 368,296.84 කින් (2024 - රු. මිලියන 344,130.60) ඉක්මවා ගිය අතර වාර්තා කරන දිනය වන විට සමාගමේ මුළු කොටස් වටිනාකම රු. මිලියන 403,172.55 (2024 - රු. මිලියන 400,534.71) සෘණ අගයක් ගෙන තිබේ .

සමාගමේ/ සමූහයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම ඉදිරියට යාමට ඇති හැකියාව පිළිබඳව සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කළ හැකි ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතභාවයක් පවතින බව සටහන 2.1.1 හි දක්වා ඇති අනෙකුත් කරුණු සමඟ එවැනි සිදුවීම් හෝ කොන්දේසිවල පැවැත්ම පෙන්නුම් කරයි

(ආ) ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්

2025 මාර්තු 31 දිනට රු.මිලියන 5,692.34 (ඇ.ඩො. මිලියන 19.21) ක් වූ ගුවන් යානා ලැබීමට පෙර ගෙවීම්වලට අදාළ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සටහන 5 කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන අතර, එම මුදල අයකර ගැනීම සඳහා සැපයුම්කරු සමඟ ගිවිසුමේ දක්වා ඇති ආරවුල් විසඳීමේ යාන්ත්‍රණය හරහා සිදුවන හානි සමඟ සමාගම හිමිකම් පැමක් කර තිබුණි.

මාගේ මතය මෙම කරුණු මත තත්වගණනය නොකරමි.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට නටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, සමාගමේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යා යුතුය.

1.5 විගණන විෂය පථය

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා හා වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණක වාර්තාව නිකුත් කිරීම මගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත්, ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිත ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සැමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත. වංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී. මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම් හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්සන්ධානයෙන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන්, වේතනාන්විත මහභැරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මගහැරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.

- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබා ගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය, ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාලත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව් කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම් අගයන ලදී.

හැකිතාක් දුරට සහ ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථය ද පුළුල් කර ඇත.

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකි වන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා සහ වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, සමාගම ක්‍රියා කර ඇති බව,
- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,
- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිත කර ඇති බව.

1.6 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන නිරීක්ෂණ

1.6.1 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.6.1.1 ලැබිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>වෙළඳ ණයගැතියන්ගේ උපලෙඛනයේ ඇති රු. මිලියන 16,557.39 න් රු. මිලියන 1,617.28 ක් වසර පහකට වැඩි කාලයක් තිස්සේ හිඟව පැවතුනි. මෙයට මිහින් ලංකා සමාගම (රු. මිලියන 1,003.97), ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය (රු. මිලියන 113.6) සහ විදේශ සබඳතා අමාත්‍යාංශය (රු. මිලියන 5.2) වැනි රජයේ ආයතනවලින් ලැබුණු සැලකිය යුතු මුදල් ප්‍රමාණයන් ඇතුළත් විය.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • මිහින් ලංකා (රු.මිලියන 1,004) - දැනට ඇවර කරමින් පවතී • ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය - රු. මිලියන 113 - ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලය සහ මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ අඛණ්ඩ පසු විපරමක් සිදු කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, අයකර ගැනීම සාර්ථක වී නොමැත. අවස්ථා කිහිපයකදී එය පියවීම සඳහා අයවැයෙන් අරමුදල් වෙන් කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිමින් භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයාගෙන් සහාය ඉල්ලා ඇත. • විදේශ සබඳතා අමාත්‍යාංශය - රු.මිලියන 9 ක මුදලක් කපා හැර ඇති අතර, අමාත්‍යාංශය එය පියවීමට ප්‍රතික්ෂේප කර ඇති බැවින් 2024 සැප්තැම්බර් මාසයේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙන් අනුමැතිය ලබාගෙන ඇත. • බහු රටවල BSP පැහැර හැරීම - රු. මිලියන 486.78 ක් අදාළ වේ. BSP යනු IATA නියෝජිතයන් හරහා සිදු කරන ලද විකුණුම් සඳහා වන අතර, එහිදී IATA විසින් එක් එක් රට සඳහා අනුමත රාමුව මත පදනම්ව විකුණුම්, එකතු කිරීම සහ ණය නිරාවරණය කළමනාකරණය කරයි. දැනට IATA විසින් නඩු පවරා ඇති ශ්‍රීසියෙන් - රු. මිලියන 298 සහ කුවේට් රු.මිලියන 168 වන සැලකිය යුතු ශේෂයන් වේ 	<p>සමාගම දිගු කලක් තිස්සේ හිඟව පවතින රජයේ ආයතනවලට ප්‍රමුඛත්වය දෙමින්, එක් එක් ණයගැතියා සඳහා පැහැදිලි කාලරාමු සහිත විධිමත් අයකර ගැනීමේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් ස්ථාපිත කළ යුතුය.</p>

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම.

නීති, රීති රෙගුලාසි ආදිය වෙත යොමුව.	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2003 අංක 25 දරන මුදල් පනත 4(3) වගන්තිය	අදාළ රෙගුලාසිවලට අනුව, නියමිත කාලය තුළ අපගමන බද්ද නිසි බලයලත් අධිකාරියට ප්‍රේෂණය කිරීමට අපොහොසත් වන ඕනෑම	මූල්‍ය වර්ෂය 24/25 වාර්ෂික වාර්තාවේ 28.2 සටහනට අනුව, CAASL වෙත ගෙවිය යුතු ශේෂය රු.මිලියන 26,286.53 ක් වූ අතර එයට රු.මිලියන	සමාගම එහි අභ්‍යන්තර වාර්තා සහ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන්

ගුවන් යානා ක්‍රියාකරුවෙකු පැහැර හැරීමක් ලෙස සලකනු ලබන අතර, මුළු හිඟ මුදල සඳහා පොලිය අය කෙරේ. 2025 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට (CAASL) රු. 21,507,739,800 ක මුදලක් ගෙවිය යුතු බව දක්වා ඇත. කෙසේ වෙතත්, CAASL වෙතින් ලැබුණු තහවුරු කිරීමකින් පෙනී යන්නේ 2022 ජනවාරි 01 සිට 2025 මාර්තු 31 දක්වා කාලය සඳහා ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් රු. 26,302,032,244 ක් වන අතර, එයට රු. 3,957,341,549 ක පොලියක් සහ රු. 22,344,690,694 ක අපගමන බද්ද ඇතුළත් වේ.

3,957.34 ක පොලියක් ද ඇතුළත් විය.

(CAASL) ලැබුණු තහවුරු කිරීම් අතර කඩිනම් සැසඳීමක් සිදු කළ යුතුය. කිසියම් විෂමතාවයක් හඳුනාගත් පසු, කළමනාකාරිත්වය කඩිනම් නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු අතර ප්‍රමාද වූ ගෙවීම් වලින් පැන නගින පොලිය අවම කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.

(ආ) 2021 නොවැම්බර් 16 දිනැති අංක 01/2021 සහ අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වක්‍රලේඛයේ රජය සතු ව්‍යවසායන් සඳහා ආයතනික පාලනය පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ.

2.3 වගන්තිය

සමාගමේ නිල මූල්‍ය වර්ෂය අප්‍රේල් 1 සිට මාර්තු 31 දක්වා පැවතියද, 2024/25 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම මෙම වාර්තාකරණ කාල සීමාවට අනුකූලව සකස් කර නොමැති බව සටහන් විය. ඒ වෙනුවට, සමාගම 2025 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන දින දර්ශන වර්ෂය ආවරණය වන පරිදි ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

2024 සිට, NAO හි අවශ්‍යතාවයට අනුකූලව, SLA විසින් 24/25 ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සඳහා මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඇති අතර එය අයවැය සමඟ රේඛීය අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කර ඇත.

මූල්‍ය වාර්තාකරණ කාල සීමාවට අනුකූලව සමාගම සිය වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සකස් කළ යුතුය.

(ඇ) රාජ්‍ය ව්‍යවසාය වක්‍රලේඛ අංක

01/2021 සහ 2021
නොවැම්බර් 16
දිනැති රාජ්‍ය
ව්‍යවසාය සඳහා වන
මෙහෙයුම්
අත්පොත.

(i) 2.2.5 වගන්තිය

මව් ආයතනයට ලාභාංශ, කොටස් සහ කොටස් හිමිකම් වෙනස්කම් සහ ප්‍රධාන ගනුදෙනු පිලිබඳ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද අනුබද්ධ ප්‍රතිපත්තියක් තිබිය යුතුය. තවද, මව් ආයතනය සමාගම් පනතේ විධිවිධානවලට අනුකූලව, එහි අනුබද්ධිත සමාගම්වල කාර්ය සාධනය ඵලදායී ලෙස අධීක්ෂණය කිරීමට පහසුකම් සපයන ව්‍යුහයක් ස්ථාපිත කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම මෙම අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව කාර්යාල කර නොතිබුණි.

අනුබද්ධිත ආයතනයේ කාර්ය සාධනය අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා SLA විසින් පාලන රාමුවක් ස්ථාපිත කර ඇත. විශේෂයෙන්ම, ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් (SLC) මණ්ඩලයේ සියලුම අධ්‍යක්ෂවරුන් SLA මණ්ඩලයේ අය වෙති. මෙම ද්විත්ව නියෝජනය මගින් ලාභාංශ, කොටස් සහ කොටස් හිමිකාරීන්වලට වෙනස්කම් සහ ප්‍රධාන ගනුදෙනු ඇතුළත් උපායමාර්ගික පෙළගැස්ම සහ තීරණ ගැනීම සහතික කෙරේ. වරින් වර පවත්වනු ලබන මණ්ඩල රැස්වීම්වලදී කාර්ය සාධනය නිරීක්ෂණය කෙරේ.

සමාගම් පනතේ අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව සියලුම අනුබද්ධිත ආයතනවල කාර්ය සාධනය, අනුකූලතාවය සහ උපායමාර්ගික පෙළගැස්ම නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා සමාගම් විධිමත් පාලන සහ අධීක්ෂණ රාමුවක් ස්ථාපිත කළ යුතුය.

(ii) 2023 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති PED 09/2021(III) අංක දරන රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් සඳහා වන මෙහෙයුම් අත්පොත - පරිපූරක III හි 2.3 සහ 7.7 වගන්තිය

(i) සියලුම රාජ්‍ය ව්‍යවසායන් මෙම අත්පොතේ අදාළ විධිවිධානවලට අනුකූලව තම පරිපාලන හා මූල්‍ය අත්පොත් සම්මත කර ගැනීමට අවශ්‍ය වන අතර රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවේ (PED) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් අනුමත කළ යුතු වුවද, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය සඳහා අත්පොත් 12 ක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

SLA සතුව දැනට සියලුම මෙහෙයුම් ආවරණය වන පරිදි අත්පොත් 135 ක් පවතී. 2022 අගෝස්තු 26 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද SLA හි ආයතනික කළමනාකරණ පද්ධති අත්පොතට අනුව, අත්පොත් පුළුල් ලෙස ආයතනික, අංශ/දෙපාර්තමේන්තු සහ මෙහෙයුම් අත්පොත් ලෙස වර්ගීකරණය කර ඇත. ඔවුන්ගේ වර්ගීකරණය මගින් අත්පොත් අනුමත කිරීමේ අධිකාරිය තීරණය කරනු ලබන අතර, එයට BoD, අංශ ප්‍රධානියා සහ IATA, EASA සහ CAASL වැනි අදාළ බාහිර පාලන අධිකාරීන් ඇතුළත් වේ. ඉදිරියේදී අපි PED සමඟ සම්බන්ධ වන්නෙමු.

නියමිත මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව, සමාලෝචනය සහ අනුමැතිය සඳහා සමාගම් තම පරිපාලන සහ මූල්‍ය අත්පොත් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවට (PED) ඉදිරිපත් කිරීමට වහාම පියවර ගත යුතුය.

(ii) වක්‍රලේඛයට අනුව සියලුම ප්‍රධාන මෙහෙයුම් අත්පොත් අවම වශයෙන් සෑම වසර 5 කට වරක්වත් සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කළ යුතු වුවද, සමාගමේ අත්පොත් 08 න් 4 ක් මෙම වාර්තාවේ දිනය වන විට සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.

අත්පොත් 8 න් 4 ක් යාවත්කාලීන කර ඇති අතර, ඉතිරි ඒවා සිදු කරමින් පවතින අතර 2026 ජනවාරි වන විට අවසන් වනු ඇත.

අදාළ වක්‍රලේඛයට අනුකූලව, සියලුම මෙහෙයුම් අත්පොත් අවම වශයෙන් සෑම වසර පහකට වරක්වත් සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කිරීම සහතික කිරීම සඳහා සමාගම විධිමත් යාන්ත්‍රණයක් ක්‍රියාත්මක කරයි.

(ඇ) කොමිස්ට්‍රෝලර් ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද 2022 සැප්තැම්බර් 16 දිනැති වත්කම් කළමනාකරණ වක්‍රලේඛ අංක 11/2022 හි 2 වන වගන්තිය

අබලි ද්‍රව්‍ය ලෙස බැහැර කිරීම සඳහා නම් කර ඇති වාහන ලියාපදිංචියෙන් ඉවත් කළ යුතු අතර, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලියාපදිංචියෙන් ඉවත් කිරීමේ ලේඛනයේ පිටපතක් ජනරාල් කොමිස්ට්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වාහන ලැයිස්තුවේ ලැයිස්තුගත කර නොමැති වාහන 36 ක් අවශ්‍ය පරිදි සකස් කර නොතිබුණි.

SLA විසින් එම වාහන අසාදු ලේඛනගත කරන ලෙස DMT ආයතනයෙන් විධිමත් ලෙස ඉල්ලා ඇති අතර, ප්‍රතිපෝෂණ මත පදනම්ව, SLA වෙතින් පූර්ව දැනුම්දීමක් සහ කැමැත්තක් නොමැතිව DMT විසින් කිසිදු හිමිකාරිත්ව වෙනසක් හෝ බලපත්‍ර අලුත් කිරීමක් සිදු නොකරන බව ඔවුන් අපට දන්වා ඇත. එම අවස්ථාවේදී, වත්මන් හිමිකරුගේ ඉල්ලීම මත, තිබේ නම්, ලියාපදිංචිය ඉවත් කිරීම සිදු කරනු ලැබේ. ඒ අනුව, 2025 සැප්තැම්බර් වන විට, මෙම ලැයිස්තුවේ ඇති වාහන දෙකක් ලියාපදිංචියෙන් ඉවත් කර ඇත.

ඉදිරිපත් කරන ලද වාහන ලැයිස්තුවට ඇතුළත් කර නොමැති වාහන 36 හඳුනාගෙන ඒවායේ තත්ත්වය සත්‍යාපනය කිරීමට සමාගම වහාම පියවර ගත යුතුය. අබලි ද්‍රව්‍ය ලෙස බැහැර කිරීම සඳහා නම් කර ඇති සියලුම වාහන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිසි ලෙස ලියාපදිංචිය ඉවත් කළ යුතු අතර, ලියාපදිංචිය ඉවත් කිරීමේ සහතිකයේ පිටපතක් අදාළ ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව කොමිස්ට්‍රෝලර් ජනරාල් කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

1.8 තොරතුරු තාක්ෂණ පොදු පාලන

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 4.5.9.3 වගන්තියට අනුව - “ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂණ සහ රහස්‍යතා කළමනාකරණ අත්පොතෙහි පරිපාලක සහ ක්‍රියාකරු ලොග්, පද්ධති පරිපාලකයින් සහ විශ්වාසනීය තනතුරුවල පරිශීලකයින් ඇතුළු සියලුම මෙහෙයුම් සහ පද්ධති සහාය පුද්ගලයින් සඳහා ලොග් කිරීම සහ ක්‍රියාකාරකම් අධීක්ෂණය සක්‍රීය කළ යුතුය. සමූහ දත්ත ආරක්ෂණ සහ අනුකූලතා (GDPC) විසින් පරිපාලක සහ ක්‍රියාකරු ලොග් අර්ධ වාර්ෂිකව සමාලෝචනය කළ යුතුය. කෙසේ වෙතත්, ඉහත සඳහන් වගන්තිය උල්ලංඝනය කරමින් සමාගම 2024 අප්‍රේල් 1 සිට 2025 මාර්තු 31 දක්වා මූල්‍ය කාලය තුළ පරිපාලක ගිණුම් සම්බන්ධයෙන් ද්වි වාර්ෂික ක්‍රියාකාරකම් නිරීක්ෂණයක් සිදු කර නොතිබුණි</p>	<p>පරිපාලක පරිශීලක ගිණුම් භාවිතයෙන් සිදු කරන ක්‍රියාකාරකම් දැනටමත් නිරීක්ෂණය කර විවිධ වේදිකා හරහා විවිධ ආකාරවලින් ලොග් කර ඇත. ශ්‍රී ලංකන් පහත සඳහන් පාලනයන් යොදවා ඇත:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SIEM 2. Darktrace ජාල රථවාහන හැසිරීම් විශ්ලේෂකය 3. SentinelOne EDR සහ Cortex XDR 4. 24/7 ආරක්ෂක මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය (SOC) සහ IT සේවා මේසය ලොග්, ක්‍රියාකාරකම් සහ ඇඟවීම් නිරීක්ෂණය කරයි. 	<p>සමාගමේ ප්‍රතිපත්තියේ සඳහන් කර ඇති පරිදි, පරිපාලක පරිශීලක ගිණුම් භාවිතයෙන් සිදු කරනු ලබන ක්‍රියාකාරකම්, යෙදුම්, මෙහෙයුම් පද්ධති සහ දත්ත සමුදා මට්ටම්වලදී, වරින් වර නිරීක්ෂණය කිරීමට සහ ක්‍රියා පටිපාටිය නිසි ලෙස අනුගමනය කර වාර්තා කර ඇති බව තහවුරු කර ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ලියකියවිලි පවත්වා ගැනීමට සමාගමට අවශ්‍ය විය යුතුය.</p>
<p>(ආ) PRA V20 පද්ධතියේ පරිශීලක සාක්ෂි පත් සුරැකීමේ අනාරක්ෂිත පිළිවෙත, සමාගමේ සේවකයින් විසින් බ්‍රවුසරයේ "මුරපද මතක තබා ගන්න" යන තේරීම මගින් භාවිතා කර ඇත.</p>	<p>ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ ඩිජිටල් පරිසර පද්ධතිය, යෙදුම් සහ උපාංග මට්ටමින් බලාත්මක කරන ලද ද්වි-සාධක සත්‍යාපනය (2FA) ඇතුළත් ශක්තිමත් ආරක්ෂක ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පයකින් ගොඩනගා ඇත. පළමු ආරක්ෂක ස්ථරය වන්නේ පරිශීලකයින්ට ශක්තිමත් මුරපද ප්‍රතිපත්තියක් සහ/හෝ උපාංග මට්ටමේ ජෛවමිතික සත්‍යාපනයක් අනුගමනය කරන ආයතනික අක්ෂර සමඟ උපාංගයට ප්‍රවේශ වීමයි. දෙවන ස්ථරය වන්නේ OTP එකක් අවශ්‍ය වන යෙදුමට පිවිසීමයි.</p>	<p>පද්ධති/බ්‍රව්සර් තුළ පරිශීලක සාක්ෂි පත් සුරැකීමට ඉඩ සලසන විශේෂාංගය අක්‍රීය කිරීම සහ පරිශීලකයින් ලොග් වන සෑම අවස්ථාවකම ඔවුන්ගේ පරිශීලක නාම සහ මුරපද අතින් ඇතුළත් කිරීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපත්ති බලාත්මක කිරීම වැදගත් වේ. මීට අමතරව, ශක්තිමත් මුරපද කළමනාකරණ පිළිවෙත් ක්‍රියාත්මක කළ යුතු අතර, සාක්ෂි පත් සුරැකීම හා සම්බන්ධ අවදානම් සහ ආරක්ෂිත සත්‍යාපන</p>
<p>මුරපද බ්‍රවුසරයේ ගබඩා කර තිබුණත්, ඒවා සරල පෙළ හෝ නැවත ලබා ගත</p>		

හැකි ආකාරයෙන් ගබඩා නොකෙරේ. මුරපදය ලබා ගත හැක්කේ ආරක්ෂිත ආයතනික මුරපදය සමඟ පමණි. එබැවින් අවශේෂ අවදානම අවම වේ.

පිළිවෙත්වල වැදගත්කම පිළිබඳව පරිශීලකයින් දැනුවත් කිරීම සඳහා නීතිපතා දැනුවත් කිරීමේ පුහුණුවක් ද පැවැත්විය යුතුය.

PRAV20 යෙදුම සමඟ SMS හෝ Authenticator යෙදුම සඳහා 2FA කළ නොහැක. අවදානම් ලේඛනය ඒ අනුව යාවත්කාලීන කර ඇත.

(ඇ)සමාගමේ “ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂාව සහ රහස්‍යතා කළමනාකරණ අත්පොත” 4.10.5 වගන්තියේ විවිධ ආකෘතීන් හරහා රහස්‍යතා මට්ටම් ලේඛල් කිරීම සඳහා නිශ්චිත මාර්ගෝපදේශ දක්වා ඇත. තොරතුරු ලේඛල් කිරීම. කඩදාසි ලේඛන, ඉලෙක්ට්‍රොනික ලිපිගොනු, තොරතුරු පද්ධති, විද්‍යුත් තැපැල්, ගබඩා මාධ්‍ය සහ වාචික සන්නිවේදනයන් සඳහා වන අවශ්‍යතා මෙයට ඇතුළත් වේ. කෙසේ වෙතත්, විද්‍යුත් සහ කඩදාසි ලේඛන කිහිපයක් වැරදි ලෙස ලේඛල් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මෙම ස්ථාපිත මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව නොතිබුණි.

වත්මන් දත්ත වර්ගීකරණ පාලනයන් ලේඛන නිර්මාපකයා/පරිශීලකයා විසින් ස්වේච්ඡා පදනමක් මත යොදනු ලබන අතර, සමහර විට ලේඛල ලේඛනයේ විවිධ ස්ථානවල ප්‍රදර්ශනය කෙරේ.

පැහැදිලි ලේඛල් කිරීමේ ප්‍රොටෝකෝල ස්ථාපිත කිරීම සහ නිසි ලේඛන කළමනාකරණයේ සහ අනුකූලතාවයේ වැදගත්කම පිළිබඳව සේවකයින්ට අඛණ්ඩ පුහුණුවක් ලබා දීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ISO විගණන අතරතුර, බ්‍රිතාන්‍ය ප්‍රමිති ආයතනය (BSI) විසින් වත්මන් පාලනයන් සමාලෝචනය කර විගණනය කරනු ලබන අතර ඒවා ප්‍රමාණවත් ලෙස පිළිගනු ලැබේ.

ISO සඳහා වන විගණන අවශ්‍යතාවය වන්නේ ලේඛනය තුළ වර්ගීකරණ ලේඛලයක් ප්‍රදර්ශනය කිරීම මිස ස්ථානය (වමේ හෝ දකුණේ) ගැන විශේෂයෙන් සඳහන් කිරීම නොවේ.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවාව දැනට දත්ත වර්ගීකරණය සහ කාන්දු වීම වැළැක්වීමේ විසඳුමක් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටින අතර එමඟින් ලේඛල් කිරීම බලාත්මක කරනු ලැබේ, වැරදි ලේඛල් කිරීම අනාවරණය වේ, සහ දත්ත කාන්දු වීම වළක්වයි.

(ඈ) යල් පැන ගිය “ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා සැලැස්ම” ලේඛනයක් මගින් සැබෑ ව්‍යසනයකදී තීරණාත්මක පාරිභෝගික සේවා පවත්වා ගැනීමට නොහැකි වීම, වෙළඳපල කොටසට හානි වීම, වෙළඳ නාම ප්‍රතිරූපයට, කීර්ති නාමයට හානි වීම සහ සමාගමේ වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමට අපොහොසත් වීම වැනි සමාගම අවදානමට ලක් කළ හැකි තත්වයක් ඇති කරයි, තවද, BCP යනු ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වයේ සහාය ඇතිව ක්‍රියාත්මක වන කළමනාකරණ සහ පාලන ක්‍රියාවලියක් වන අතර තීරණාත්මක ව්‍යාපාරික ක්‍රියාවලීන් සහ තොරතුරු පද්ධති යථා තත්වයට

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සිය ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා කළමනාකරණ පද්ධතිය (BCMS) අඛණ්ඩ ක්‍රියාවලියක් ලෙස පවත්වාගෙන යන අතර, 2022 දී සැලකිය යුතු ප්‍රතිසංස්කරණයක් සිදු කරන ලදී. යාවත්කාලීන කරන ලද රාමුව යටතේ, දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමේ ව්‍යාපාර බලපෑම් විශ්ලේෂණය (BIAS) සහ ක්‍රියාකාරී ප්‍රතිසාධන සැලසුම් (FRPs) හඳුන්වාදීමට සමගාමීව, ආයතනය පුරා ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා සැලසුම් (BCPs) ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ආපදා සහ සිදුවීම් වලදී ප්‍රතිසාධන ක්‍රියා පටිපාටි ඵලදායී හා ප්‍රමාණවත් බව සහතික කිරීම සඳහා යාවත්කාලීන කරන ලද “ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතා සැලැස්ම” ලේඛනයක් ක්‍රියාත්මක කිරීම කළමනාකාරිත්වයට අත්‍යවශ්‍ය වේ.

පත් කිරීම සහතික කිරීම සඳහා විභව පාඩු වල බලපෑම හඳුනා ගැනීමට සහ ශක්‍ය ප්‍රතිසාධන උපාය මාර්ග පවත්වා ගැනීමට සහ විවිධ හදිසි අවස්ථා සහ බාධා කිරීම් සඳහා සැලසුම් කිරීමට අවශ්‍ය පියවර ගැනීම සහතික කිරීම සඳහා සම්පත් සපයනු ලැබේ.

BCMS අත්පොතට අනුව, වාර්ෂික සමාලෝචනයක් අවශ්‍ය වේ. 2023 දී, සමාලෝචනය පවත්වන ලද අතර, එම වසර සඳහා කිසිදු සංශෝධන අවශ්‍ය නොවන බව අභ්‍යන්තර සන්නිවේදනයකින් ලේඛනගත කරන ලදී. 2024 දී, අපගේ මූලික අවධානය යොමු වූයේ දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමේ BIA සහ FRP අවසන් කිරීම සහ ඇතුළත් කිරීම කෙරෙහි වන අතර එමඟින් BCMS අත්පොතෙහි නියමිත සමාලෝචනය ප්‍රමාද විය.

වත්මන් වර්ෂය සඳහා සමාලෝචනයක් දැන් අවසන් කර ඇත. නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස, කාලෝචිත අතින් සමාලෝචන සඳහා ඇති අවශ්‍යතාවය නැවත අවධාරණය කර ඇති අතර නැවත ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා BCMS අත්පොතට ඇතුළත් කර ඇත.

(ඉ) 4.1 වගන්තියට අනුව. නඩත්තුව, IT ආපදා ප්‍රතිසාධන සැලැස්මේ, "සමාලෝචන වාර ගණන Error හි ක්‍රියාකාරකම් මට්ටම මත රඳා පවතින ලේඛනයේ නිශ්චිත ශෛලියේ පෙළක් නොමැති, නමුත් එය සෑම කාර්තුවකටම අවම වශයෙන් එක් වරක් සමාලෝචනය කළ යුතුය". කෙසේ වෙතත්, 2024 අප්‍රේල් 1 සිට 2025 මාර්තු 31 දක්වා මූල්‍ය කාලය තුළ සමාගම IT ආපදා ප්‍රතිසාධන සැලැස්ම සමාලෝචනය කර ඇත්තේ එක් වරක් පමණක් වන අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස "IT ආපදා ප්‍රතිසාධන සැලැස්මේ" ඉහත සඳහන් කොටස උල්ලංඝනය විය.

IT ආපදා ප්‍රතිසාධන සැලැස්ම අවම වශයෙන් වාර්ෂිකව හෝ ශ්‍රී ලන්කන් සමූහ IT රාමුවට සහ/හෝ ගුවන් සේවා IT පද්ධතිවලට සැලකිය යුතු වෙනසක් සිදුවන විට සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. ඉහත සඳහන් කළ අසම්පූර්ණ වාක්‍යය අක්ෂර වින්‍යාස දෝෂයක් වූ අතර එය දැනටමත් නිවැරදි කර ඇත.

අවම වශයෙන් වාර්ෂිකව හෝ IT යටිතල පහසුකම් හෝ ව්‍යාපාර ක්‍රියාවලීන්හි සැලකිය යුතු වෙනස්කම් තිබේ නම්, බොහෝ විට IT ආපදා ප්‍රතිසාධන සැලැස්ම සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කිරීම සඳහා සමාගම විධිමත් කාලසටහනක් ස්ථාපිත කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. ඊට අතිරේකව, සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය ලේඛනගත කළ යුතු අතර, ආපදා සුදානම සහ අර්ථ දක්වා ඇති නඩත්තු අවශ්‍යතා සමඟ අනුකූල වීම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා අදාළ පාර්ශවකරුවන්ට ඕනෑම යාවත්කාලීන කිරීමක් සන්නිවේදනය කළ යුතුය.

(ඊ) 2024 අගෝස්තු 21 වන දින සිදු කරන ලද ආපදා ප්‍රතිසාධන (DR) පරීක්ෂණය අතරතුර, ප්‍රතිසාධනය අසාර්ථක වීම හේතුවෙන්, Oracle EBS පද්ධතියේ සැපයුම් සහ ගුණාංග

හඳුනාගත් සිදුවීම් පරිශීලකයා විසින් සිදු කරන ලද වැරදි ක්‍රියාකාරී පරීක්ෂාවක් නිසා සිදු විය.

ආපදා ප්‍රතිසාධන (DR) පරීක්ෂණ අසාර්ථක වීමට මූලික හේතුව හොඳින් විමර්ශනය කිරීම සහ

මොඩියුලයේ ක්‍රියාකාරිත්වය සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක වී නොතිබුණි.

DR පරීක්ෂණ අසමත් වීම නිසා ව්‍යසනයකදී දීර්ඝ අක්‍රීය කාලය, දත්ත නැතිවීම සහ ව්‍යාපාර මෙහෙයුම් වලට බාධා ඇතිවීමේ අවදානම වැඩි විය හැකිය. එය නියාමන හෝ ගිවිසුම්ගත අවශ්‍යතාවලට අනුකූල නොවීම, මූල්‍යමය පාඩුව, කීර්ති නාමයට හානි කිරීම සහ ව්‍යසනයකදී ප්‍රධාන සිදුවීම් වලින් ගොඩ ඒමට සමාගමට ඇති හැකියාව පිළිබඳ පාර්ශවකරුවන්ගේ විශ්වාසය නොමැතිකමට ද හේතු විය හැක.

(උ) මූල්‍ය කාල සීමාව සඳහා SAE (Sabre) පද්ධතිය සඳහා SOC 2 වර්ගයේ 2 වාර්තාව ලබා ගත නොහැකි වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ක්ලැවුඩ් යටිතල පහසුකම් හෝ මෘදුකාංගයක් ලෙස සේවාවක් ලෙස ක්‍රියාත්මක වන පද්ධතියේ අදාළ සේවා සපයන්නාගේ IT පාලන පරිසරය පිළිබඳ සහතිකය අසාර්ථක විය.

(ඌ) 2023 දී අවසන් වරට සමාලෝචනය කරන ලද “ආයතනික තොරතුරු ආරක්ෂාව සහ රහස්‍යතා කළමනාකරණ අත්පොත” හි ලියකියවිලි සමාගම යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.

එබැවින්, වාර්තා වූ අසාර්ථකත්වය DR තොරපණය, පද්ධතියක් හෝ ක්‍රියාවලි ගැටළුවක් නොවේ - නමුත් පරිශීලක-ආශ්‍රිත දෝෂයකි. විස්තර සහ පරිශීලක පිළිගැනීම සඳහා INC000000639343 පරිශීලනය කරනු ලැබේ.

සම්මත පිරික්සුම් ලැයිස්තුවක් සකස් කර ඇති අතර ප්‍රතිසාධන පරීක්ෂණ සඳහා හඳුන්වා දෙනු ලැබේ.

CAE: SOC 2 වර්ගයේ 2 වාර්තා තවමත් ඔවුන් සතුව නොමැත. කෙසේ වෙතත්, ඒවා ISO 27001 තොරතුරු ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධති සඳහා අනුකූල වන අතර සහතික කර ඇත. වාර්තාව ලබා ගත නොහැකි වීම ව්‍යවසාය අවදානම් කළමනාකරණය දක්වා යොමු කරනු ලැබේ (යොමුව - R585-25).

වත්මන් අත්පොත (7.0 අනුවාදය) වඩාත්ම යාවත්කාලීන සහ ක්‍රියාකාරී අනුවාදය වේ.

ආයතනික පිළිවෙත වන්නේ අත්පොත සමාලෝචනය කරන විට නොව වෙනසක් ඇති විට පමණක් අත්පොත යාවත්කාලීන කිරීමයි - එය බොහෝ විට සිදු වන අතර එක් එක් අභ්‍යන්තර හා බාහිර විගණනයන්ට පෙර (බ්‍රිතාන්‍ය ප්‍රමිති ආයතනයේ ISO විගණන ඇතුළුව) සිදු වේ.

හඳුනාගත් ගැටළු විසඳීම සඳහා නිවැරදි ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සමාගමට වැදගත් වේ. උගත් පාඩම් මත පදනම්ව DR සැලැස්ම යාවත්කාලීන කළ යුතු අතර, පද්ධති විනාශයෙන්, ප්‍රතිසාධන ක්‍රියා පටිපාටි සහ යටිතල පහසුකම් සුදානම් සමාලෝචනය කර ගැනීමත් කළ යුතුය.

සේවා සපයන්නන්ගෙන්/ සපයන්නන්ගෙන් SOC 2 වාර්තා ලබා ගැනීමේ වැදගත්කම කළමනාකරණය තේරුම් ගැනීම සහ එවැනි වාර්තා සමාලෝචනය කිරීමට සහ සේවා සපයන්නන්ගේ පරිසරය තුළ ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු පාලනයන් එලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක කර ඇති බව සහතික කිරීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග සහ අනුමැතීන් ගැනීමට ක්‍රියාවලියක් ස්ථාපිත කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

සමාගම තුළ සමාලෝචනය කරන ලද සහ යාවත්කාලීන කරන ලද වගන්ති අඩංගු ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි භාවිතා කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වන අතර, ඒවා අදාළ සියලුම පාර්ශවකරුවන්ට දැනුම් දිය යුතුය.

මෙය කළමනාකරණය තුළ සහ අභ්‍යන්තර හා බාහිර විගණනවලට නිල වශයෙන් ඇතුළු දී ඇත. EY වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද සාක්ෂි.

(එ) සමාගමේ වර්තමාන තොරතුරු ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්ම ආපදා කාලය තුළ නැතිවූ දත්ත කොපමණ ප්‍රමාණයක් සමාගමට මිලට ගත හැකිද යන්න නිර්වචනය කරන ප්‍රකෘතිකරණ ලක්ෂ්‍ය අරමුණ (RPO) ඇතුළත් කර නොතිබුණි.

යම් සිදුවීමක්, ගැටළුවක් සහ ආපදාවක් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කවුළුව හරහා මධ්‍යගතව සම්බන්ධීකරණය කෙරේ.

ඒ අනුව, ආපදාවක හෝ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ පෙරහුරුවකදී තොරතුරු තාක්ෂණය තුළ විධිමත් සහ පරිවෘත වන ලෙස අනිවාර්ය ලිපිලේඛන දෙකක් වේ.

ප්‍රකෘතිකරණ ලක්ෂ්‍ය අරමුණ තොරතුරු තාක්ෂණ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්ම සමඟ ශ්‍රී ලංකන් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කවුළුව නඩත්තු කරන තොරතුරු තාක්ෂණ නාමාවලියේ පැහැදිලිව දක්වා ඇත. එක් එක් අත්පොත්/ප්‍රතිපත්ති වලට යොමුගත කිරීම් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කළමනාකරණ අත්පොතේ සහ සංයුක්ත තොරතුරු ආරක්ෂක සහ රහස්‍යභාවය කළමනාකරණ අත්පොතේ ලබා දී ඇත.

සමාගම එහි තොරතුරු තාක්ෂණ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස පැහැදිලි ප්‍රකෘතිකරණ ලක්ෂ්‍ය අරමුණ (RPO) ක් නිර්වචනය කර ලේඛන සකස් කිරීම් වැදගත් වේ. තොරතුරු තාක්ෂණ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්මේ ව්‍යාපාර අවශ්‍යතාවයන් ගැඹුරින් තක්සේරු කිරීම, දත්ත වල ඉතා වැදගත්භාවය සහ එක් එක් පද්ධතියෙන් උපරිම පිළිගත හැකි දත්ත අභිමිච්ච පදනම් කර ගත යුතුය.

(ඒ) වර්තමාන තොරතුරු තාක්ෂණ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්ම තුළ විනාශයකදී හෝ හදිසි අවස්ථාවකදී අනුගමනය කල යුතු ඇමතුම් ධුරාවලි ජාලය සහ සන්නිවේදන ධුරාවලියක් අන්තර්ගත නොවේ.

යම් සිදුවීමක්, ගැටළුවක් සහ ආපදාවක් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කවුළුව හරහා මධ්‍යගතව සම්බන්ධීකරණය කෙරේ.

ඒ අනුව, තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කවුළුව, හරහා ඇමතුම් ධුරාවලි ජාලය නඩත්තු කර සම්බන්ධීකරණය වේ. ඇමතුම් ධුරාවලි ජාලයට පරිශීලකයන් ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්මට ඇතුළත් කර ඇත.

එක් එක් අත්පොත්/ප්‍රතිපත්ති වල පරිශීලකයන් තොරතුරු තාක්ෂණ සේවා කළමනාකරණ අත්පොතේ සහ සංයුක්ත තොරතුරු ආරක්ෂක සහ රහස්‍යභාවය කළමනාකරණ අත්පොතේ ඇත.

විනාශයකදී හෝ හදිසි අවස්ථාවකදී එලදායී සහ කාලීන සන්නිවේදනයන් ඇති බවට සහතික කරමින් ඇමතුම් විස්තර සහ වැඩිදියුණු මාර්ග සමඟ ආකෘතිමය ඇමතුම් ධුරාවලි ජාලය ඇතුළත් කිරීමට තොරතුරු තාක්ෂණ ආපදා ප්‍රකෘතිකරණ සැලැස්ම කළමණාකරණය විසින් යාවත්කාලීන කල යුතු බව වැදගත් වේ.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු.මිලියන 2,735.28 ක අලාභයක් ලබා තිබූ අතර ඉකුත් වර්ෂයේ ප්‍රතිරූපී ලාභය රු.මිලියන 7,925.01 ක් විය. එබැවින්, මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු.මිලියන 10,660.29 ක පිරිහීමක් නිරීක්ෂණය විය. පිරිහීමට හේතුව වූයේ මගීන් ආදායම සියයට 15.12 ක් නියෝජනය කරමින් රු.මිලියන 41,768.5 කින් අඩුවීම , සියයට 8.5ක් නියෝජනය කරමින් ගුවන්යානා නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා වියදම් රු.මිලියන 3,424.72 කින් වැඩිවීම සියයට 221.63 නියෝජනය කරමින් ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය රු.මිලියන 21,726.57 කින් වැඩිවීමයි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් සහ වියදම් අයිතමවල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

ආදායම	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	වර්ධනය / (පිරිහීම)	
	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	රු.මි.	2024/25 - 2023/24	ප්‍රතිශතය (%)
මගීන් , භාණ්ඩ අමතර ගමන් මලු සහ තැපෑල	268,981	309,991	347,671	123,376	43,979	(41,010)	(13)
ගුවන් පර්යන්ත, තීරුබදු රහිත, උපලේඛන ගත නොවූ සේවාවන් සහ ගුවන් යානය තුළ ආහාරපන සැපයීම	34,113	29,600	21,799	10,926	6,950	4,513	15
වෙනත් ආදායම් සහ ලාභ	1,661	1,486	3,758	613	17,062	175	12
වියදම							
ගුවන් යානා ඉන්ධන පිරිවැය	91,687	115,119	155,559	42,759	10,569	(23,432)	(20)
සේවක පිරිවැය	32,799	32,261	26,553	17,416	17,112	538	2
ගුවන්යානා, ගුවන් ගමන් අතරතුර වියදම් සහ මගීන් වියදම්	38,601	39,187	40,761	17,753	7,308	(586)	(1)
ගුවන්ගමන් නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය	43,783	40,359	39,300	23,088	13,695	3,424	8
කෂය/ක්‍රම කෂය	15,975	14,138	15,153	14,656	16,745	1,837	13

ගුවන්‍යානා සහ අමතර එන්ජින් කෙටිකාලීන කල්බදු මත කුලිය	3,556	10,723	504	44	2265	(7,167)	(67)
විකිණිම්, අලෙවිකරණ සහ ප්‍රචාරණ වියදම්	20,286	22,082	24,643	7,250	2,065	(1,796)	(8)
ගුවන්‍යානා කාර්ය මණ්ඩලයේ වියදම්	9,469	9,701	7,661	3,231	1,680	(232)	(2)
වෙනත් මෙහෙයුම් වියදම්	17,949	17,786	16,822	7,026	4,671	163	1
විනිමය ලාභය/(අලාභය)	1,262	1,943	(24,749)	(34,730)	(6,339)	(681)	(35)
උපලේඛනගත නොවූ ගුවන්‍යානා එන්ජින් (Neo) අලුත්වැඩියා පිරිවැය	2,228	11,572	2,900	0	0	(9,344)	(81)
ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය	31,574	9,847	88,568	130,120	35,302	21,727	221
ගිවිසුම කඩකිරීම හේතුවෙන් දණ්ඩන ගාස්තු	0	11,837	0	0	0	(11,837)	(100)

පහත නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

- (අ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, පසුගිය වර්ෂය සහ සාපේක්ෂව මහින්, භාණ්ඩ, අමතර භාණ්ඩ, තැපෑල සහ අනෙක් ආදායම් සහ ලාභ වලින් ජනනය කරන ලද මුළු ආදායම රු.මිලියන 41,010 කින් සැලකිය යුතු ලෙස අඩුවීමක් දක්නට ලැබුණි.
- (ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ, පසුගිය වර්ෂය සහ සාපේක්ෂව ශුද්ධ මූල්‍ය පිරිවැය සියයට 221 ක විශාල වැඩිවීමක් නියෝජනය කරමින් රු.මිලියන 21,727 කින් වර්ධනය විය.
- (ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ පසුගිය වර්ෂය සහ සාපේක්ෂව ගුවන්ගමන් නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා පිරිවැය සියයට 8.5 ක වැඩිවීමක් නියෝජනය කරමින් රු.මිලියන 3,424.72 කින් වැඩි විය.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

සමාගම

	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19
ජංගම වත්කම් වලට	0.12	0.15	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18
ජංගම වගකීම් (වාර ගණන)							
ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය)	(2.56)	1.16	(20.16)	(125.15)	(89)	(26)	(24)

අදායමෙහි ප්‍රතිශතයක් ලෙස								
අදායම වැඩිවීම/(අඩුවීම)	(11.12)	(8.64)	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7	
ප්‍රතිශතයක් ලෙස								

සමුහය

	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	19/2018
ජංගම වත්කම් වලට ජංගම වගකීම් (වාර ගණන)	0.13	0.17	0.15	0.16	0.13	0.14	0.19
ශුද්ධ ලාභය/(අලාභය)							
අදායමෙහි ප්‍රතිශතයක් ලෙස	(0.90)	2.33	(19.30)	(121.80)	(97.60)	(24.05)	(22.65)
අදායම වැඩිවීම/(අඩුවීම)							
ප්‍රතිශතයක් ලෙස	(10.75)	(8.09)	175.11	163.70	(72.25)	(0.31)	11.82

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් සිදු කරනු ලැබේ.

- (අ) ජංගම වත්කම් සහ ජංගම වගකීම් අතර අනුපාතය (ජංගම අනුපාතය) මෙම කාල පරිච්ඡේදය පුරා සාපේක්ෂව ස්ථාවරව පැවති අතර එය 0.12 සහ 0.18 අතර පරාසයක පැවතුනි. 2024/25 හි නවතම අගය වන 0.12 පෙන්නුම් කරන්නේ ජංගම වගකීම් ජංගම වත්කම් සැලකිය යුතු ලෙස ඉක්මවා යන බවයි. එය ද්‍රවශීලතා පීඩනය සහ කෙටි කාලීන බැඳීම් සපුරාලීමේදී අභියෝග ඇති විය හැකි බව පෙන්නුම් කරයි.
- (ආ) සමාගමේ මූල්‍ය කාර්ය සාධනය මගින් වසර ගණනාවක් පුරා දුර්වල ද්‍රවශීලතාවයක් සහ අස්ථායී ලාභදායීතාවයක් පෙන්නුම් කරයි. ජංගම අනුපාතය 1 ට වඩා අඩුවෙන් පැවතුන අතර, එය කෙටි කාලීන මුදල් ප්‍රවාහ ගැටළු ඇති විය හැකි බව පෙන්නුම් කරයි. 2021/22 දී සහ 2022/23 දී ආදායම නියුණු වර්ධනයක් අත්විඳ ඇතත්, ඊළඟ වසරවලදී එය නැවතත් පහත වැටුණු අතර එය අස්ථාවර පාර කාර්ය සාධනය පිළිබිඹු කරයි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
(අ) 2024/25 දී, ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන් හේතුවෙන් සමාගමට ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 4.16 ක පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වූ අතර එය පෙර වසරට වඩා 44% ක වැඩිවීමක් වන අතර එය වසර හතරක් තුළ ඉහළ යාමේ ප්‍රවණතාවක් පිළිබිඹු කරයි. නියමිත ගුවන් ගමන් 46,518 න් 23,055 ක් පමණක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර ඉන් 29% ක් ප්‍රමාද විය. ප්‍රධාන ගැටළු අතර තාක්ෂණික දෝෂ, කාර්ය මණ්ඩල හිඟය, ප්‍රමාද වූ ගුවන්	ගෝලීය සැපයුම් දාම ගැටළු, කුරුළු ගැටීම් වැනි අනපේක්ෂිත සිදුවීම්, විදේශීය ආයතනවලින් ඉහළ ඉල්ලුමක් හේතුවෙන් දක්ෂ සේවකයින් නොමැතිකම හේතුවෙන් ප්‍රමාද වූ ගුවන්යානා නඩත්තුව, අනපේක්ෂිත තාක්ෂණික ගැටළු සහ මෙහෙයුම් අභියෝගවලට තුඩු දෙන SLA ගුවන් යානා බලඇණියේ වයස සහ අඛණ්ඩ/අමතර ගුවන් යානා නොමැතිකම ඇතුළු ගෝලීය ගුවන්	ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන් සහ ඒ ආශ්‍රිත වියදම් අඩු කිරීමට සමාගම විසින් වහාම පියවර ගත යුතුය.

යානා පැමිණීම් සහ දුර්වල නඩත්තු සැලසුම් ඇතුළත් විය. පැමිණීම් සඳහා නියමිත වේලාවට කාර්ය සාධනය (OTP) 65% ක් සහ පිටත්වීම් සඳහා 66% ක් ලෙස අඩු මට්ටමක පැවතුනි.

යානා හිඟය හේතුවෙන් කල් ඉකුත් වූ පසු ආපසු ලබා දුන් ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට නොහැකි වීම හේතුවෙන් ගුවන්යානා ඇණි සීමාවන් ගුවන් ගමන් බාධාවන්ට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු විය.

2024/25 මූල්‍ය වර්ෂයේදී, තාක්ෂණික ගැටළු හේතුවෙන් ලන්ඩන් සහ පැරිසියේ සිදු වූ ප්‍රධාන ගුවන් ගමන් ප්‍රමාදයන්/අවලංගු කිරීම් දෙකක් සඳහා EU රෙගුලාසි මගින් අවශ්‍ය පරිදි මගීන්ට ගෙවිය යුතු වන්දි වලින් බාධා කිරීම් ආශ්‍රිත වියදම්වලින් 15%ක් ලැබුණු අතර, අනෙකුත් වියදම් පෙර වසරට සමාන මට්ටමක පැවතුනි.

අයවැයගත අංශ 24,718 න් 23,154 ක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර එය 94% ක් නියෝජනය කරයි. ක්‍රියාත්මක වූ අංශවලින් 29% ක් මිනිත්තු 15 ක් හෝ ඊට වැඩියෙන් ප්‍රමාද වී ඇති අතර, 18% ක් මිනිත්තු 30 ක් හෝ ඊට වැඩි ප්‍රමාදයන් අත්විඳ ඇත.

oneworld හි කාලානුරූප කාර්ය සාධන (OTP) නිර්ණායක ඇතුළුව සමාගම් ප්‍රතිපත්ති සහ කර්මාන්ත ප්‍රමිතීන්ට අනුව, ගුවන් ගමනක් නියමිත වේලාවට මිනිත්තු 15ක් ඇතුළත පැමිණියහොත් හෝ පිටත් වුවහොත් එය නියමිත වේලාවට සිදු වූ ලෙස සලකනු ලැබේ. මෙම ප්‍රමිතිය oneworld කාලානුරූප කාර්ය සාධන වාර්තාවේ ඇමුණුම 3 හි 03 පිටුවේ සඳහන් කර ඇත. ඒ අනුව, විමසුමේ සඳහන් පියාසැරි සංඛ්‍යාවන් නිවැරදි කිරීම අවශ්‍ය වේ. යාවත්කාලීන කළ වගුව සඳහා කරුණාකර ඇමුණුම 4 බලන්න.

ගුවන් සේවය සඳහා කාලානුරූප කාර්ය සාධනය ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකයක් (KPI) වන අතර එය අඛණ්ඩව නිරීක්ෂණය කරනු ලබන අතර හැකි නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, 2025 සැප්තැම්බර් වන විට, පැමිණීමේ සහ පිටවීමේ කාලානුරූප කාර්ය සාධන දෙකම 76% දක්වා වැඩිදියුණු විය.

(ආ) විශේෂයෙන් ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන 1,068,662 ක් භාවිතයට නොගෙන පැවතීම හේතුවෙන් අවම ආසන භාවිතයක් නිරීක්ෂණය වූ අතර එමඟින් රු. මිලියන 71,725.52 ක ඇස්තමේන්තුගත ආදායම් අලාභයක් සිදුවිය. එයට අමතරව, ආසන 27,456 කින් ආදායම් නොලැබීම හේතුවෙන් රු. මිලියන 1,842.76 ක තවත් පාඩුවක් සිදු වූ අතර ව්‍යාපාරික පන්තියේ

2024/25 මූල්‍ය වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය (SLA) විසින් 78.6% ක ආසන උපයෝගීතා අනුපාතයක් වාර්තා කරන ලදී. ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයේ (IATA) සංඛ්‍යාලේඛනවලට අනුව, 2024 සඳහා කර්මාන්තය මට්ටමේ මගී ආසන භාවිත ප්‍රතිශතය (Industry wide passenger load factor) 83.5% කි. ඉහත සඳහන් කළ

විශේෂයෙන්ම ව්‍යාපාරික පන්තියේ ආසන භාවිතය සහ ආදායම් කළමනාකරණය වැඩිදියුණු කිරීමට සමාගම විසින් වහාම පියවර ගත

ආසන 1,766 ක් ආර්ථික පන්තියට පරිවර්තනය කිරීම හේතුවෙන් වාරික ආදායම් විභවය තවදුරටත් අඩු විය. ගුවන් සේවය මෙහෙයුම් අකාර්යක්ෂමතාවන්ට ද මුහුණ දුන් අතර, එහි මාර්ග 33 න් 25 ක් පාඩු ලබමින් ක්‍රියාත්මක විය.

ගුවන් යානා බල ඇණියේ සහ බාධාකිරීම්වල යුතුය. වයස හේතුවෙන් පැන නගින නිෂ්පාදන පිරිනැමීම හේතුවෙන් SLA ගෝලීය සාමාන්‍යයට වඩා තරමක් අඩුය. 24/25 දී, ව්‍යාපාරික පන්තියේ සහ ආර්ථික පන්තියේ ආසන සාධක පිළිවෙලින් 55.99% සහ 80.82% විය (මූල්‍ය වර්ෂය: 23/24 ව්‍යාපාරික පන්තිය - 52.64% සහ ආර්ථික පන්තිය - 81.53%). ගුවන් ගමන් වල සෘතුමය ස්වභාවය සහ දිශානුගත අසමතුලිතතාවය හේතුවෙන් සැබෑ මෙහෙයුම් වලදී 100% පැටවුම් සාධකයක් ලබා ගැනීම ප්‍රායෝගිකව අත් කරගත නොහැකි බව සැලකිල්ලට ගැනීම වැදගත්ය.

(ඇ) රෝල්ස් රොයිස් සමඟ ඇති කරගත් ගිවිසුම කඩ කිරීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට සැලකිය යුතු මූල්‍යමය දඩවලට මුහුණ දීමට සිදුවිය. A350 ගුවන් යානා සඳහා එන්ජින් සම්බන්ධයෙන් Select Care ගිවිසුමේ නියමයන් ගුවන් සමාගම විසින් උල්ලංඝනය කර තිබේ. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, රෝල්ස් රොයිස් සමාගම විසින් ව්‍යාපාරයේ අලාභය සඳහා හිමිකම් පෑමක් ගොනු කරන ලදී. 2024 ජනවාරි 25 දිනැති තීරණයකින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මෙම කඩකිරීමේ මූල්‍ය බලපෑම ආවරණය කිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදනයක් ස්ථාපිත කිරීම අනුමත කරන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සමාගම විසින් 2025 මාර්තු 31 දිනට එහි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු.මිලියන 13,451.21 ක ප්‍රතිපාදන මුදලක් ලෙස සටහන් කර තිබෙන අතර උපවිත පොලිය ඇතුළත්ව රෝල්ස් රොයිස් සමඟ ගිවිසුම කඩ කිරීමේ පිරිවැය එමගින් පිළිබිඹු කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය 2015 දී රෝල්ස් රොයිස් (RR) සමාගම සමඟ A350 ගුවන් යානා එන්ජින් නඩත්තු කිරීම සඳහා ගිවිසුමකට එළඹුණි (බදු ගත් 3 ක් සහ සෘජු මිලදී ගැනීම් 4 ක්). කෙසේ වෙතත්, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් මෙම ගුවන් යානා භාර නොගත් බැවින්, ගිවිසුම උල්ලංඝනය වූ අතර, ඒ සඳහා අර්ධ විසඳුමක් ලෙස, A330 එන්ජින් නඩත්තු කිරීම සඳහා නව ගිවිසුමකට එළඹීමට සිදුවිය. කෙසේ වෙතත්, COVID සමයේදී, ගුවන් යානා ඇණිය ගොඩබස්වන ලද බැවින්, එක් ගුවන් යානයක් බදුකරුව (එන්ජින් 2) ආපසු ලබා දෙන ලද අතර, එක් එන්ජිමක් අලුත්වැඩියාවකින් තොරව ආපසු ලබා දෙන ලදී. ඒ අනුව, RR විසින් මේ සඳහා සහ සෘජු මිලදී ගැනීම් සිදු කළ ගුවන් යානා 4 හි හානි සඳහා වන්දි ඉල්ලා සිටිනු ලැබේ. A330 ගුවන් යානා භයක සැලසුම්ගත කල්බදු කාල දීර්ඝ කිරීම හා සම්බන්ධ නව ව්‍යාපාරික අවස්ථා සැලකිල්ලට ගනිමින්, දඩ මුදලින් නිදහස් කිරීම සඳහා රෝල්ස් රොයිස් සමාගම සමඟ ඉහළ මට්ටමින් සාකච්ඡා දැනට පවත්වමින් පවතී. පසුගිය මූල්‍ය වර්ෂයේදී මෙම ප්‍රතිපාදනය ලබාදෙන ලදී.

රෝල්ස් රොයිස් සමඟ ඇති කරගත් Select Care ගිවිසුම වැනි තීරණාත්මක ගිවිසුම් අනාගතයේදී උල්ලංඝනය වීම වැළැක්වීම සඳහා සමාගම විසින් එහි කොන්ත්‍රාත් කළමනාකරණය සහ අනුකූලතා අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලීන් ශක්තිමත් කළ යුතුය. සමාගම විසින් පවත්නා සියලුම ගිවිසුම්ගත බැඳීම් පිළිබඳව ගැඹුරු සමාලෝචනයක් සිදු කළ යුතු අතර අනුකූලතාවය නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා නීතිය සහ මෙහෙයුම් සමාලෝචන ඇතුළුව සුදුසු අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණ ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කළ යුතුය.

(ඇ) 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට එහි A320neo ගුවන් යානා ඇණියට බලය සපයන CFM LEAP එන්ජින් පුළුල් ලෙස අසාර්ථක වීම හේතුවෙන් පැනනැගුණු සැලකිය යුතු මෙහෙයුම් බාධාවන්ට මුහුණ දීමට සිදුවිය. ගුවන් සේවය විසින් එවැනි ගුවන් යානා භයක් ක්‍රියාත්මක කරන අතර, ඒවායේ මුළු එන්ජින් සංඛ්‍යාව 13 ක් වන අතර, ඉන් 11 ක් මෙම එන්ජින් වර්ගයට බලපාන ගෝලීය තාක්ෂණික ගැටළුවක් හේතුවෙන් අක්‍රිය වී ඇති බව වාර්තා වේ. තෝරා ගැනීමේදී CFM LEAP එන්ජින් හා සම්බන්ධ අවදානම් දැන සිටියද, මෙම එන්ජින් ප්‍රසම්පාදනය කර බදු දීමට ගුවන් සමාගම විසින් ගත් තීරණයට හේතුව පැහැදිලි කිරීමට ප්‍රමාණවත් විගණන සාක්ෂි ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. අවශ්‍ය එන්ජින් අලුත්වැඩියාවන් සිදු කිරීම සඳහා පවතින කල්බදු ගිවිසුම් යටතේ සමාගමේ ගිවිසුම්ගත බැඳීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් හඳුනාගෙන ඇති අතර, ඒ අනුව 2025 මාර්තු 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල මූල්‍ය බලපෑම පිළිබිඹු කරන ලෙස නියෝග කරන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, බලපෑමට ලක් වූ NEO එන්ජින්වල ඇස්තමේන්තුගත උපලේඛනගත නොකළ අලුත්වැඩියා පිරිවැය සඳහා ගිණුම්ගත කිරීම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල රු. මිලියන 8,363.33 ක (ශුද්ධ වටිනාකම) ප්‍රතිපාදනයක් සටහන් කරන ලදී. වත්මන් වාර්තාකරණ කාල සීමාව තුළ සාක්ෂාත් කර ගැනීමට අපේක්ෂිත ණය සටහනක් පිළිබිඹු කරමින්, දළ ප්‍රතිපාදනයට සාපේක්ෂව රු. මිලියන 1,361.94 ක මුදලක් ගලපන ලද බව තවදුරටත් සටහන් විය. කෙසේ වෙතත්, එන්ජින් අක්‍රියතා හඳුනා ගැනීම සහ මූලික එන්ජින් තේරීම සඳහා තාර්කිකත්වය සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි නොමැතිකම ප්‍රධාන විගණන සීමාවක් ලෙස ඉස්මතු කර තිබේ.

2025 ඔක්තෝබර් 31 වන දින වන විට, එන්ජින් 13 න් 10 ක් අලුත්වැඩියා කර තිබෙන අතර දැන් ඒවායින් සේවය සපයාගත හැකිය. එන්ජින් 3 ක් අලුත්වැඩියාව සඳහා යවා තිබේ. මෙම එන්ජින් තිබෙන සියලුම ගුවන් සමාගම් එකවර අලුත්වැඩියා කිරීම සඳහා එන්ජින් යවන බැවින් අලුත්වැඩියා කිරීමේ මධ්‍යස්ථානවල ඉඩකඩ නොපැවතීම හේතුවෙන් අලුත්වැඩියා කිරීමේදී සැලකිය යුතු ප්‍රමාදයන් ඇති වේ. අලුත්වැඩියා කටයුතු ආරම්භ කිරීමෙන් පසු සොයාගැනීම් මත පදනම්ව ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි විය. ඒ අනුව, ඉංජිනේරු කළමනාකරණයේ හොඳම ඇස්තමේන්තුව, CFM වෙතින් අපේක්ෂා කරනු ලබන නිෂ්පාදක සහයෝගයේ ශුද්ධ ප්‍රමාණය මත පදනම්ව අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සලසන ලදී. නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ සහ විදේශීය නීති උපදේශකයින්ගේ උපදෙස් මත සහ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, 2024 සැප්තැම්බර් මාසයේදී පිරිවැය බෙදා ගැනීම සඳහා වාණිජ විසඳුමක් සඳහා CFM සමඟ ගිවිසුමකට එළඹ තිබේ. A320/A321 Neo සඳහා තෝරා ගැනීමට එන්ජින් යෝග්‍යතාවය ඇගයීමේදී මෙම වර්ගයේ ගුවන් යානා සඳහා අනුමත එන්ජින් දෙකම - CFM (LEAP-1A) සහ Pratt & Whitney (PW1130G) සලකා බලන ලදී. මෙය එකල නව තාක්ෂණයක් බැවින් නිෂ්පාදන සහ එයාර්බස් දත්ත මත පදනම්ව තෝරා ගැනීමට පෙර මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් විශ්ලේෂණයක් සිදු කර තිබේ. ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව, නඩත්තු වියදම්, shop visit intervals සහ නිෂ්පාදක වගකීම් යන කරුණු සැලකිල්ලට ගත් අතර, CFM එන්ජිම උසස් දිගුකාලීන වටිනාකමක් ලබා දෙන බව නිගමනය විය. කෙසේ වෙතත්, ක්‍රියාත්මක වීමෙන් පසු, මැද පෙරදිග සහ දකුණු ආසියාව වැනි කලාපවල විශේෂයෙන් උණුසුම් හා කටුක පරිසරවල, එන්ජින් වර්ග දෙකටම සැලසුම් නොකළ අලුත්වැඩියාවන් අවශ්‍ය විය (එය ගෝලීය ගැටලුවකි). කෙසේ වෙතත්, පිරිවැය වැඩිවීම සැලකිය යුතු බැවින්, අමතර මූල්‍ය ආධාර ලබා ගැනීම සඳහා නව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය CFM සමඟ සාකච්ඡා ක්‍රියාවලිය නැවත ආරම්භ කර ඇත.

සමාගම විසින් ගුවන් යානා සහ එන්ජින් වැනි තීරණාත්මක සංරචක තෝරා ගැනීම සහ බදු දීමට අදාළව එහි ප්‍රසම්පාදන, තාක්ෂණික ඇගයීම සහ අවදානම් තක්සේරු ක්‍රියාවලීන් ශක්තිමත් කළ යුතුය.

(ඉ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ අවශ්‍යතා තක්සේරුවට අනුව (SLAL) දැනට ගුවන් යානා 22 ක ඇණියක් සමඟ ක්‍රියාත්මක වේ. 2024/2025 මූල්‍ය වර්ෂය තුළ මාස 1 සිට 12 දක්වා කාලයක් ගුවන් යානා භයක් ක්‍රියාත්මක නොවී පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක නොවූ කාලසීමාවලදී ඒවා සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් 13,818,396 ක කල්බදු වාරික ගෙවීම් සිදු කර තිබේ. තවද, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා සමාගමේ ගුවන් යානා නඩත්තු සහ අලුත්වැඩියා වියදම් රු. මිලියන 43,783 ක් ලෙස වාර්තා වූ අතර එය පෙර වසරට සාපේක්ෂව 8% ක වැඩිවීමකි.

එයට අතිරේකව, මූල්‍ය වර්ෂය තුළ එන්ජින් 12 ක් පියාසර පැය 55 සිට 458 දක්වා පමණක් වන ලෙස අවම වශයෙන් භාවිත වූ බව වාර්තා විය. මෙම එන්ජින්වල දිගුකාලීන අඩු භාවිතය වත්කම් යෙදවීමේ සහ ඇණිය සැලසුම් කිරීමේ අකාර්යක්ෂමතාව පෙන්නුම් කරයි. එවැනි උෞත උපයෝජනය අනවශ්‍ය රඳවා ගැනීමේ පිරිවැය, දින දර්ශන පාදක සේවා අවශ්‍යතා හේතුවෙන් නඩත්තු වියදම් වැඩිවීම සහ අනුරූප මෙහෙයුම් ප්‍රතිලාභයකින් තොරව ඉහළ ක්ෂයවීම් වලට හේතු විය හැක.

(ඊ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය විසින් ඇමරිකානු ඩොලර් 390,000 ක ඉගෙනුම් කළමනාකරණ පද්ධතිය (LMS) ප්‍රසම්පාදනය කිරීමේදී සැලසුම් කිරීම, අනුකූල වීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී බරපතල ගැටළු දක්නට ලැබුණි. සාමාජිකයින් 17 දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් විසින් ලංසු ඇගයීමට ලක් කළද, පද්ධතිය පරිශීලක අවශ්‍යතා සපුරා නැත. කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමෙන් පසුව පමණක් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගත් අතර, මූල්‍ය සාධාරණීකරණයන් සඳහා භාවිතා කරන ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාව අතිශයෝක්තියට නංවා තිබේ. මූලික ඩිජිටල්කරණය පමණක් අවශ්‍ය වුවද, සංකීර්ණ හා මිල අධික පද්ධතියක් සංවර්ධනය කරන ලද අතර, එමඟින් සති 143 කට වඩා වැඩි ප්‍රමාදයන් සහ අමතර මූල්‍ය පීඩනයක් ඇති විය. පද්ධති ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳව මාලදිවයිනේ විගණකවරුන්ට නොමඟ යවන තොරතුරු ලබා දී ඇති අතර, පද්ධතිය අසාර්ථක වුවද සම්පූර්ණ ගෙවීමක් අවශ්‍ය වන බවට වගන්තියක්

ගුවන් යානා 6 න් ගුවන් යානා 4 ක් NEO ගුවන් යානා වන අතර, ඒවා සේවය ලබාගත හැකි එන්ජින් නොමැතිකම හේතුවෙන් ගොඩබස්වා තිබෙන අතර, ඉන් 3 ක් පිළිවෙලින් 2024 ඔක්තෝබර්, 2025 පෙබරවාරි සහ 2025 මාර්තු මාසවලදී සේවය ලබාගත හැකි තත්ත්වයට පත් කරන ලදී. දැනට, එක් NEO ගුවන් යානයක් සේවය ලබාගත හැකි එන්ජින් බලාපොරොත්තුවෙන් ගොඩබස්වා තිබේ. ඉතිරි ගුවන් යානා දෙක සම්මත එයාර්බස් නඩත්තු වැඩසටහනට අනුකූලව වසර 6 ක සහ අවුරුදු 12 ක නියමිත දැඩි නඩත්තු පරීක්ෂාවන් සඳහා ගුවන් ගත කරන ලදී.

මෙම නඩත්තු කටයුතු දැඩි නඩත්තු පරීක්ෂාවන් ලෙස සලකනු ලබන අතර සම්පූර්ණ කිරීමට කාලය අවශ්‍ය වේ. ගුවන් යානය බදු දී ඇති බැවින්, ගුවන් යානයේ සේවය ලබාගැනීමේ හැකියාව බදුකරුගේ වගකීම වන බැවින්, කල්බදු ගිවිසුම මත පදනම්ව කල්බදු ගෙවීම් සේවා සැපයිය යුතුය. වශයෙන් සංරචක අලුත්වැඩියා කිරීමේ පිරිවැය සහ එන්ජින් නඩත්තු පිරිවැය වැඩිවීම හේතුවෙන් 2023/24 මූල්‍ය වර්ෂයට සාපේක්ෂව ප්‍රධාන ගුවන් යානා නඩත්තු පිරිවැය ඉහළ ගොස් තිබේ.

ඇමුණුම 5 හි විස්තර කර ඇති පරිදි උපයෝගීතා විස්තර නිවැරදි කළ යුතුය.

පද්ධතිය අසාර්ථක වුවහොත් සම්පූර්ණ ගෙවීමක් අවශ්‍ය වන බවට වගන්තියක් කොන්ත්‍රාත්තුවේ ඇතුළත් නොවේ. සැපයුම්කරු විසින් ගිවිසුම් සන්ධිස්ථාන සම්පූර්ණ කිරීමෙන් සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් පිළිගැනීමෙන් පසුව පමණක් ගෙවීම් කළ යුතුය. ඒ අනුව, මුළු ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ගාස්තුව වන ඇමරිකානු ඩොලර් 278,400 න් මේ දක්වා ගෙවා ඇත්තේ ඇමරිකානු ඩොලර් 111,360 ක් පමණි. මේ වන විට විදේශීය සිසුන් 14 දෙනෙකු දැනටමත් බඳවාගෙන ඇති අතර, ගුවන් යානා නඩත්තු වැඩසටහනෙන් ලැබෙන ලාභය පමණක් සැලකිල්ලට ගනිමින් ආයෝජනය සම්පූර්ණයෙන්ම අයකර ගැනීමට අවශ්‍ය වන්නේ තවත් සිසුන් 3 දෙනෙකු පමණි. එයට අතිරේකව, මුළු සමාගම විසින්ම භාවිතා කිරීමේ අරමුණින් ඉගෙනුම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් (LMS) ප්‍රසම්පාදනය කරන ලදී. ඒ අනුව, නොවැම්බර් 07 වන දින වන විට, පුහුණු

සමාගම විසින් ගුවන් යානා ඇණිය භාවිතය වැඩි දියුණු කිරීමට සහ අදාළ පිරිවැය ප්‍රශස්ත කිරීමට ක්ෂණික පියවර ගත යුතුය.

ස්ථාපිත ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සහ පාලන රාමු සමඟ සුර්ණ අනුකූලතාවයක් සහතික කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා විද්‍යාලය විසින් එහි ප්‍රසම්පාදන සැලසුම්, ඇගයීම සහ කොන්ත්‍රාත් කළමනාකරණ ක්‍රියාවලීන් කඩිනමින් සමාලෝචනය කර ගැනීමක් කළ යුතුය.

කොන්ත්‍රාත්තුවේ ඇතුළත් කර තිබෙන අතර, අභිරුචිකරණ පිරිවැය(customization cost) පමණක් මුළු මුදලින් 59% කි.

වැඩසටහන් 60 ක් අවසන් කර තිබෙන අතර (ලැයිස්තුව අමුණා ඇත - ඇමුණුම 6), ඉදිරි වැඩසටහන් පැවැත්වීමට නියමිතය. මෙමගින් සුරක්ෂිතභාවය, ආරක්ෂාව සහ භූමිය හැසිරවීම ආදිය පිළිබඳ අනිවාර්ය පුහුණුව ආවරණය කෙරේ.

ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමාදයට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වූයේ අනන්‍ය වූ පරිශීලක සහ ක්‍රියාකාරී අවශ්‍යතා සංවර්ධනය කිරීමට ගතවන කාලය දීර්ඝ වීමයි.

තවද, අභිරුචිකරණය ප්‍රධාන වශයෙන් SLAC හි පසු-කාර්යාල කාර්යයන් ස්වයංක්‍රීය කිරීම සඳහා වූ අතර එමඟින් කාර්යක්ෂමතාවයට මග පෑදීය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මෙම සාධකවලට ඉඩ සැලසීම සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කාලරාමුව සංශෝධනය කරන ලදී. දෙවන අදියර 2026 අප්‍රේල් මාසයේදී ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂා කරන අතර එමඟින් සේවාව තවදුරටත් වැඩිදියුණු වනු ඇත.

SLAC විසින් මාලදිවයින රෙගුලාසිවලට අනුකූලව විගණන සොයා ගැනීම අවසන් කරන ලද අතර එමඟින් දීර්ඝ කිරීම් දෙකකට පමණක් අවසර දෙන අතර 2 වන මට්ටමේ සොයා ගැනීමක් වසරකට වඩා දීර්ඝ කිරීම තහනම් කරනු ලැබේ. ශිෂ්‍ය ප්‍රමාදයන් වැනි ප්‍රධාන ගැටළු විසඳා ඇති බැවින්, පද්ධතිය සජීවීව ක්‍රියාත්මක කිරීමට සූදානම් බව SLAC කණ්ඩායම විසින් තීරණය කරන ලදී. අදියර 1 ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමඟ, SLAC දැන් මාලදිවයින CAA අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වේ.

(උ) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් මුලින් එහි පියාසැරි සැලසුම් පද්ධතිය (FPS) සඳහා Lufthansa Systems (Lido) සමඟ ගිවිසුම්ගත වූ අතර, පසුව 2023 දී රු.මිලියන 273 ක වටිනාකමකින් යුත් පස් අවුරුදු ගිවිසුමක් යටතේ Jeppesen පද්ධතිය වෙත මාරු විය. කෙසේ වෙතත්, අඛණ්ඩ මෙහෙයුම් ගැටළු හේතුවෙන්, Jeppesen පද්ධතිය වසර දෙකකට පසු අවසන් කරන ලද අතර, 2025 ජූනි මාසයේදී රු. මිලියන 152.6 ක වියදමින් ලිඩෝ නැවත සේවයට යොදවන ලදී. විගණනයේදී හෙළි වූයේ සේවය අවසන් කිරීම සඳහා නිසි ලියකියවිලි නොමැති බවත්, ලිඛිත අමාත්‍යාංශ අනුමැතියක් ලබා දී නොමැති බවත්ය. දන්නා පද්ධති අසාර්ථකත්වයන් තිබියදීත්, Jeppesen සඳහා පරිශීලක පිළිගැනීමේ සහතිකයක් නියමිත

2023 දී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් සිය ගුවන් ගමන් සැලසුම් පද්ධතිය ලෙස Jeppesen පද්ධතිය සමඟ ගිවිසුම්ගත වූයේ එය එකල තාක්ෂණිකව අනුකූල අඩුම වියදම් විකල්පය වූ බැවිනි. Jeppesen පද්ධතිය අපේක්ෂා කළ පරිදි ක්‍රියා නොකළ බැවින් පියාසැරි මාර්ගය සහ ඉන්ධන ප්‍රමාණය ආදිය තීරණය කිරීම ඇතුළුව ගුවන් ගමන් සැලසුම් කිරීම සඳහා ගුවන් ගමන් සැලසුම් පද්ධතිය (FPS) යන ඉතා වැදගත් පද්ධතිය භාවිතා කරන ලදී. තීරණාත්මක මෙහෙයුම් පවත්වා ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් වසර 2.5 ක් සඳහා LIDO ගුවන් ගමන් සැලසුම් පද්ධතිය වෙත යොමු වී තිබේ. මෙම කාල සීමාව තුළ නව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියක් සිදු කරනු ලැබේ.

සමාන ගැටළු නැවත ඇතිවීම සඳහා සමාගම විසින් ප්‍රසම්පාදන සහ කොන්ත්‍රාත් කළමනාකරණ පිළිවෙත් ශක්තිමත් කළ යුතුය.

කාලයට පෙර අත්සන් කරන ලද අතර, දුර්වල වලංගුකරණය සහ අධීක්ෂණය පෙන්වුම් කරමින් ගැටළු 55 ක් පසුව හඳුනා ගන්නා ලදී. මෙම අඩුපාඩු තිබියදීත්, සැලකිය යුතු මූල්‍ය අලාභයක් නියෝජනය කරමින් Jeppesen සඳහා රු.මිලියන 165.98 ක් සමාගම විසින් ගෙවන ලදී. තවද, අනිවාර්ය කාර්ය සාධන ආරක්ෂාව සහතික කිරීමට අපොහොසත් වීම, දුර්වල කොන්ත්‍රාත් කළමනාකරණය හේතුවෙන් සමාගම තවදුරටත් මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් අවදානම් වලට නිරාවරණය කිරීම ද ඊට ඇතුළුව නව Lido පද්ධතිය ප්‍රසම්පාදනය කිරීම රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ - 2024 ට අනුකූල නොවීය.

මෙම අන්තර්කාලීන කාලසීමාව තුළ LIDO භාවිතය අඛණ්ඩව කරගෙන යාම සඳහා SLA විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙන් සහ ව්‍යවසාය ප්‍රසම්පාදන කමිටුවෙන් අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී. මෙම වසර 2.5 වෙනුවෙන් LIDO සඳහා අය කෙරෙන ගාස්තුව Jeppesen සඳහා වන ගාස්තුවට වඩා අඩුය.

සජීවී ක්‍රියාත්මක කිරීමේ තීරණයට බාධාවක් නොවෙන පරිශීලක පිළිගැනීමේ පරීක්ෂණ (UAT) සහතිකයේ සඳහන් ගැටළු තුනක් හැරුණු විට, සියලුම මූලික ක්‍රියාකාරීත්වයන් අපේක්ෂා කළ පරිදි ක්‍රියාත්මක වූ බව තහවුරු කරමින්, SLA විසින් ව්‍යාපෘති පාලන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව Jeppesen සඳහා UAT පවත්වන ලදී. කෙසේ වෙතත්, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අදියරෙන් පසු නිෂ්පාදන භාවිතයට ඇතුළත් කිරීමේ කාල පරිච්ඡේදය (Post Go-live), සජීවී මෙහෙයුම් අතරතුර පද්ධති විශ්වසනීයත්වය පිළිබඳ ගැටළු සහ වරින් වර විශේෂාංග අසාර්ථක වීම මතු විය.

SLA විසින් 2025 ජූලි දක්වා එහි දෛනික මෙහෙයුම් සඳහා FPS භාවිතා කිරීම දිගටම කරගෙන යන ලදී. සාකච්ඡා හරහා, ඉන්වොයිස් කරන ලද ගුවන් යානා ගණන 22 සිට 16 දක්වා අඩු කිරීමෙන් සහ පද්ධති ගැටළු විසඳීමට කාලය ලබා දීම සඳහා 2024 අගෝස්තු දක්වා ගෙවීම කල් දැමීමෙන් ඇමරිකන් ඩොලර් 65,116.33 ක් ඇතුළුව සැලකිය යුතු පිරිවැය ඉතිරියක් SLA විසින් ලබා ගන්නා ලදී. ජප්පසන් විසින් ඇමරිකන් ඩොලර් 240,232 ක අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව අත්හැරීමට ද එකඟවන ලදී.

FPS ප්‍රසම්පාදනය සෑම අදියරකදීම අදාළ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශවලට සම්පූර්ණයෙන්ම අනුකූලව සිදු කරන ලද අතර, අවශ්‍ය සියලු අනුමැතීන් EPC හරහා ලබා ගන්නා ලදී. සේවා කොන්ත්‍රාත්තු සඳහා කාර්ය සාධන ආරක්ෂාව අනිවාර්ය නොකළ 2006 රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ යටතේ ආරම්භ කරන ලද මෙම අවශ්‍යතාවය අදාළ කර නොගන්නා ලදී. ඒ වෙනුවට, SLA විසින් සන්ධිස්ථාන පාදක ගෙවීම් සහ ආධාරක විධිවිධාන ඇතුළුව ගිවිසුම්ගත ආරක්ෂණ ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

3.2 හඳුනාගත් පාඩු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>නියැදි විගණනයකින් හෙළි වූයේ සෞදි අරාබියේ GACA රෙගුලාසිවලට අනුකූල වීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් හොලිඩේස් (SLH) ආයතනය විසින් 2021 මැයි මාසයේදී ආයතනික නිරෝධායන (IQ) පැකේජ දියත් කරන ලද බවයි. කෙසේ වෙතත්, ආයතන දෙකම විසින් එකම එකතු කරන්නෙකු වන අර්ජා ට්‍රැවල් සහ ට්‍රැවර්සම් භාවිතා කරමින් තිබිය දී ද ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් මෙම පැකේජ විකිණීම සඳහා ජෙට්වින් ට්‍රැවල්ස් පත් කරන ලදී. මෙම පියවර අතිරේක ව්‍යාපාරික වටිනාකමක් ජනනය කිරීමට අපොහොසත් වූ අතර ඒ වෙනුවට පවතින වෙළඳපොළ බණ්ඩනය කළ අතර එමඟින් SLH හි විකුණුම් නියුණු පහත වැටීමකට ලක් විය. සැලකිය යුතු කරුණක් නම්, ජෙට්වින්ගේ සමාගමට සෞදි අරාබි වෙළඳපොළ තුළ පෙර පැවැත්මක් නොතිබූ අතර එය හඳුන්වා දෙනු ලැබුවේ ගුවන් සමාගමේම විකුණුම් දෙපාර්තමේන්තුව විසිනි, එමඟින් ඔවුන්ට නොමිලේ පසු-කාර්යාල සහාය ද ලබා දෙන ලදී. මෙම තීරණ හේතුවෙන් SLH හි ඇස්තමේන්තුගත ආදායම් අලාභය රු. මිලියන 119 ක් සහ ලාභ අලාභය රු. මිලියන 27 ක් වූ අතර, එමඟින් අභ්‍යන්තර පාලනයන් සහ සංවිධානය තුළ ව්‍යාපාරික තීරණ ගැනීමේ කාර්යක්ෂමතාව පිළිබඳ බරපතල ගැටළු මතු විය.</p>	<p>මෙය 2021 කාලපරිච්ඡේදයට අදාළ වේ. මෙම කරුණ මීට පෙර අභ්‍යන්තර විගණනය විසින් පරීක්ෂා කර විගණන කමිටුවට වාර්තා කරන ලදී. මෙය 2022 දී පෙර මණ්ඩලය විසින් නිගමනය කරන ලදී. වාර්තාවලට අනුව, අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය විසින් (2022 මැයි 25 දිනැති චක්‍රලේඛ යෝජනාව අංක: CR/08/2022), "මෙම විෂය කරුණ සම්බන්ධයෙන් කාර්ය මණ්ඩලයේ කිසිවෙකු විසින් ප්‍රතිලාභ ලබා ඇති බවට කිසිදු වංචාවක් හෝ සාක්ෂි මතුවී නොමැති අතර, මෙවැනි කරුණු ඉදිරියට යන සියලුම අත්පොත් සහ ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූල වන බව කළමනාකාරිත්වය පිළිගෙන ඇත" යනුවෙන් නිගමනය කර තිබේ. 2024 අගභාගයේදී, පැහැදිලි කිරීමක් ඉල්ලා රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් මෙම කාරණය නැවත විමසන ලදී. සමාගම විසින් අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා ලබා දෙන ලදී. ඉන්පසුව, ඉහත සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් ස්වාධීන සමාලෝචනයක් පවත්වා ඒ සම්බන්ධයෙන් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග නිර්දේශ කරන ලෙස ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් 2024 දෙසැම්බර් 03 වන දින විගණකාධිපතිවරයාගෙන් ඉල්ලා සිටින ලදී.</p>	<p>උපායමාර්ගික ව්‍යාපාරික තීරණ, විශේෂයෙන් හවුල්කාරිත්වයන්, වෙළඳපොළ ප්‍රවේශ උපාය මාර්ග සහ ශ්‍රී ලන්කන් හොලිඩේස් (SLH) වැනි ආදායම් උත්පාදනය කරන අනුබද්ධිත සමාගම් සම්බන්ධයෙන්, සමාගම විසින් ශක්තිමත් අභ්‍යන්තර පාලනයන් සහ පාලන යාන්ත්‍රණයන් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.</p>

3.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ශ්‍රී ලන්කන් හොලිඩේස් (SLH) සම්බන්ධ කර නොගෙන, ස්ථාපිත ගිවිසුමේ මුල් කෙටුම්පත මඟ හරිමින්, නෙස්මා ට්‍රැවල්ස් විසින් ස්වාධීනව කම්කරුවන් 1,000 ක් සඳහා IQ පැකේජ සකස් කරන ලදී. SLAL හි සෞදි අරාබියේ ප්‍රාදේශීය කළමනාකරු විසින් රු. මිලියන 150 ඉක්මවන කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා අවශ්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීමට අපොහොසත් විය. 2021 මැයි 25 දිනැතිව නෙස්මා වෙතින් ලැබුණු විවේචනාත්මක ලිපියක් 2021 සැප්තැම්බර් 12 වන දින පමණක් පිළිගනු ලැබූ අතර, ප්‍රමාදයට වලංගු හේතුවක් නොතිබුණි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මගීන් 626 දෙනෙකු විසින් SLH</p>	<p>2021 නොවැම්බර් මාසයේදී නෙස්මා ට්‍රැවල්ස් විසින් KSA Institutional Quarantine පිළිබඳ විශේෂ සමාලෝචනයක් පවත්වන ලදුව අභ්‍යන්තර විගණනය විසින් විශේෂ සමාලෝචනයක් පවත්වා නිකුත් කරන ලදී. මෙම වාර්තාව 2022 ජනවාරි 7 වන දින පැවති විගණන කමිටු රැස්වීමේදී සභාගත කරන ලද අතර 2022 දී පෙර මණ්ඩලය විසින් අවසන් කරන ලදී. වාර්තාවලට අනුව, 2022 මැයි 25 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල</p>	<p>නෙස්මා ට්‍රැවල්ස් විසින් ආයතනික නිරෝධායන (IQ) පැකේජ අනවසරයෙන් සකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් සෞදි අරාබියේ දේශීය කළමනාකරු විසින් ගනු ලැබූ ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව සමාගම විසින් ගැඹුරු පරීක්ෂණයක් පැවැත්විය යුතුය.</p>

සේවාවන් මහ හරින ලද අතර, එමඟින් රු. මිලියන 103.8 ක ආදායම් අලාභයක් සහ රු. මිලියන 23.8 ක ලාභ අලාභයක් සිදුවිය. එයට අතිරේකව, වංචනික ක්‍රම මගින් SLH වන්දි පෝරම යටතේ මගීන් 85 දෙනෙකුට අදාළව කටයුතු කරන ලද අතර, එමඟින් ආදායමෙන් රු. මිලියන 13.8 ක් සහ ලාභයෙන් රු. මිලියන 3.4 ක් තවදුරටත් අහිමි විය.

වක්‍රලේඛ යෝජනාව අංක: CR/08/2022 මගින් නිගමනය කර ඇත්තේ "මෙම විෂය කරුණ සම්බන්ධයෙන් කාර්ය මණ්ඩලයේ කිසිවෙකු ප්‍රතිලාභ ලබා ඇති බවට කිසිදු වංචාවක් හෝ සාක්ෂියක් මතු වී නොමැති බවත්, මෙවැනි කරුණු ඉදිරියට යන සියලුම අත්පොත් සහ ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූල වන බව කළමනාකාරිත්වය විසින් පිළිගෙන ඇති බවත්" ය. 2024 අගභාගයේදී, පැහැදිලි කිරීමක් ඉල්ලා රේඛීය අමාත්‍යාංශය විසින් මෙම කාරණය නැවත විමසන ලදී. මෙම සමාගම විසින් අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා ලබා දෙන ලදී. ඉන්පසුව, ඉහත සිදුවීම සම්බන්ධයෙන් ස්වාධීන සමාලෝචනයක් පවත්වා ඒ සම්බන්ධයෙන් සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග නිර්දේශ කරන ලෙස ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම විසින් 2024 දෙසැම්බර් 03 වන දින විගණකාධිපතිවරයාගෙන් ඉල්ලා සිටින ලදී.

3.4 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2025 මාර්තු 31 වන විට අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 6,402 ක් වූ අතර, අංශ 17 ක් පුරා පුරප්පාඩු 331 ක් තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, විගණනයෙන් හෙළි වූයේ අංශ 12 ක සේවා සපයන්නන් යටතේ නිලධාරීන් 832 ක් බඳවාගෙන ඇති බවයි. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, සත්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව 6,903 ක් වූ අතර, එය අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව 501 කින් ඉක්මවා ගොස් තිබේ. මෙයින් පෙනී යන්නේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩල මට්ටම් ඉක්මවා සේවකයින් 501 දෙනෙකු පත්කර ඇති බවයි.</p>	<p>සමාගම ක්‍රියාත්මක වන්නේ අනුමත සමාගම් සේවක සංඛ්‍යාව සහ බාහිරින් ලබාගත් සේවා සපයන්නන්ගේ සේවක සංඛ්‍යාව ලෙස වෙනස් මිනිස් බල ව්‍යුහ දෙකක් ලෙස වන අතර ඒ සෑම එකක්ම ස්වාධීනව කළමනාකරණය කෙරේ. අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව සෘජුවම සේවයේ යොදවා ඇති කාර්ය මණ්ඩලය විසින් පුරවන ලද අයවැයගත තනතුරු වලින් සමන්විත වන අතර, සේවා සපයන්නන්ගේ සේවක සංඛ්‍යාව කොන්ත්‍රාත් විධිවිධාන යටතේ බාහිර කොන්ත්‍රාත්කරුවන් හරහා කුලියට ගත් පිරිස් වලින් සමන්විත වේ. මෙම බාහිරින් ලබාගත් භූමිකාවන්</p>	<p>සමාගම විසින් අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව සමඟ කාර්ය මණ්ඩල මට්ටම් පෙළගැස්වීමට වහාම පියවර ගත යුතුය.</p>

සමාගමේ නිල සේවක සංඛ්‍යාවේ කොටසක් නොවන අතර කාර්ය මණ්ඩල අතිරික්තයකට දායක නොවේ. අංශ විසින් ඉල්ලා සිටින ඕනෑම අමතර SP අවශ්‍යතාවක් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා විසින් අනුමත කරනු ලබන අතර පසුව නිකුත් කරන ලද HRRC පත්‍රිකාවේ පිළිබිඹු වේ. මේවා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද ආයතනික අයවැය යටතේ ඇතුළත් වේ.

(ආ) ඉංජිනේරු ප්‍රධානී තනතුර සඳහා බඳවා ගැනීමේදී, තෝරාගත් අපේක්ෂකයා විසින් අවශ්‍ය සුදුසුකම් සපුරා නොතිබූ අතර, තනි වර්ගයේ අනුමැතියක් (බහු-වර්ගය වෙනුවට) සහ අවශ්‍යවන අවුරුදු 10 කට වඩා අඩුවෙන් එනම් අවුරුදු 7 මාස 4 ක කළමනාකරණ පළපුරුද්දක් පමණක් තිබුණි. එසේ තිබියදීත්, කුසලතා සම්පත් ප්‍රතිපත්ති අත්පොතෙහි ව්‍යතිරේකය වලංගු ලෙස සාධාරණීකරණය නොකළ වගන්තියක් උපුටා දක්වමින්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ඇතිව අපේක්ෂකයාව පත් කරන ලදී. ඊට අමතරව, අපේක්ෂකයාගේ ඉල්ලීම මත පදනම්ව, මණ්ඩලය විසින් අමතර දීමනා සහ ප්‍රතිලාභ සමඟ මසකට ඇමරිකානු ඩොලර් 7,500 සිට ඇමරිකානු ඩොලර් 10,000 දක්වා වෙනනය වැඩි කරන ලදී.

ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව සහ නියාමන අනුකූලතාව සහතික කිරීම සඳහා, පුරප්පාඩුව දේශීය හා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් ප්‍රචාරය කරන ලද අතර, ඒ සඳහා බාහිර අයදුම්පත් 44 ක් (දේශීය 19 ක් සහ විදේශික 26 ක්) ලැබී තිබුණි. ඇගයීමෙන් පසු, කිසිදු දේශීය අයදුම්කරුවන් කිසිවෙකු අවශ්‍ය සුදුසුකම් සපුරා නොමැති අතර, විදේශගත අපේක්ෂකයෝ 10 දෙනෙක් මූලිකව සුදුසුකම් ලබා සිටියහ. මෙයින් පස් දෙනෙකු සමාගමේ විශ්‍රාම යන වයසට වඩා වැඩි වූ අතර, පසුව නිදෙනෙකු ඉවත් වූ අතර, අවසාන වටයට අපේක්ෂකයින් දෙදෙනෙකු ඉතිරි විය. සම්මුඛ පරීක්ෂණවලින් පසුව, එක් අපේක්ෂකයෙකු ඉවත් වූ අතර, ඉතිරි අපේක්ෂකයා සුදුසු බව සහාපති, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු ඇතුළත් සම්මුඛ පරීක්ෂණ මණ්ඩලය විසින් හඳුනාගන්නා ලදී. තෝරාගත් අපේක්ෂකයා ප්‍රචාරණය කරන ලද සුදුසුකම් සම්පූර්ණයෙන්ම සපුරා නොතිබුණද (කළමනාකරණ පළපුරුද්ද වසර තුනක කෙටි කාලයක් සහ එක් ගුවන් යානා වර්ගයක් සඳහා පමණක් අනුමැතිය තිබීම), භූමිකාවේ හදිසිභාවය, අපේක්ෂකයාගේ ශක්තිමත් විභවය සහ නැවත ප්‍රචාරණය කිරීම හරහා ශක්තිමත් සංචිතයක් ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ අඩු සම්භාවිතාව හේතුවෙන් අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය

අනුමත රැකියා විස්තර සහ ප්‍රතිපත්ති අත්පොත්වල දක්වා තිබෙන සුදුසුකම් සහ පළපුරුද්ද නිර්ණායකයන්ට පූර්ණ අනුකූලතාවයක් සහතික කිරීම සඳහා සමාගම විසින් එහි බඳවා ගැනීමේ සහ පත්කිරීමේ ක්‍රියාවලීන් ශක්තිමත් කළ යුතුය.

විසින් පත්වීම අනුමත කරන ලදී. මානව සම්පත් සහ වෙනත් කමිටුව (HRRC) විසින් තෝරා ගැනීම අනුමත කරන ලද අතර, විදේශගත වෘත්තිකයන් සඳහා කර්මාන්ත ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සුදුසුකම් නිර්ණායක සහ සංශෝධිත වෙනත් පැකේජයට ව්‍යතිරේක අනුමත කරන ලදී. බඳවා ගැනීමේ සහ තෝරා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය Talent Resourcing ප්‍රතිපත්තියට සහ අදාළ ආයතනික පාලන මූලධර්මවලට අනුකූල විය. අවශ්‍ය විටෙක සම්මත ප්‍රතිපත්තිවලින් බැහැර වීමේ බලය පැවරී ඇති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පත්වීම විධිමත් ලෙස අනුමත කරන ලදී.