

1. நிதிக்கூற்றுக்கள்

1.1 அபிப்பிராயம்

வரையறுத்த ஸ்ரீ லங்கன் எயார்லைன்ஸ் கம்பனியின் (“கம்பனி”) மற்றும் அதன் துணைக் கம்பனியினதும் (“தொகுதி”) 2025 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த இலபம் அல்லது நட்டக் கூற்று, உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் பொருண்மையான கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2025 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான திரண்ட நிதிக்கூற்றுக்கள் 2018 இன் 19 ஆம் இலக்க தேசிய கணக்காய்வு சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 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 தொகுதியின் 2025 மார்ச் 31 உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க கம்பனி மற்றும் தொகுதியின் நிதிக்கூற்றுக்கள் உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

1.2 அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

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

1.3 விடயத்தினை வலியுறுத்தல்

(அ) பொருண்மையான நிச்சயமற்றதன்மை

தொடர்ந்து செல்லும் எண்ணக்கரு தொடர்பானது

நான் நிதிக்கூற்றுக்களின் குறிப்பு 2.1.1 இல் கவனத்தை ஈர்க்கையில், தொகுதியானது 2025 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின்போது ஏற்பட்ட ரூபா 2,735.28 மில்லியன் தேறிய நட்டமும் (2024- ரூபா 7,925.01 மில்லியன் இலாபம்) ரூபா 596,461.28 மில்லியன் தேறிய நட்டத்தையும் (2024- ரூபா 592,626.52 மில்லியன்) பதிவு செய்திருந்ததுடன் அத்திகதியில் உள்ளவாறு தொகுதியினுடைய நடைமுறை பொறுப்புகள் ரூபா 346,479.55 மில்லியனாக அதன் நடைமுறை சொத்துக்களை (2024- ரூபா .327,144.66 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் அறிக்கையிடல் திகதியிலுள்ளவாறு தொகுதியின் மொத்த உரிமை மூலதனம் ரூபா 379,519.61 மில்லியன் எதிர்மறையை (ரூபா 381,723.67 மில்லியன் எதிர்மறை) பதிவு செய்திருந்தது. மேலும், கம்பனியாளது 2025 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டின் போது ரூபா 7,594.56 மில்லியன் தேறிய நட்டம்

(2024- ரூபா 3,870.86 மில்லியன் இலாபம்) ரூபா . 616,306.06 மில்லியனால் (2024- ரூபா 607,613.60 மில்லியன்) திரண்ட நடடத்துடன் பதிவுசெய்திருந்ததுடன் அத்திகதியில் உள்ளவாறு கம்பனியினுடைய நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள் அதன் நடைமுறைச் சொத்துக்களை ரூபா 368,296.84 மில்லியனால் (2024 – ரூபா 344,130.60 மில்லியன்) விஞ்சியிருந்ததுடன் அறிக்கையிடல் திகதியில் உள்ளவாறு கம்பனியினுடைய மொத்த உரிமை மூலதனம் ரூபா 403,172.55 மில்லியன் (2024 – ரூபா. 400,534.71 மில்லியன் எதிர்மறை) எதிர்மறையாக உள்ளது.

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

(ஆ) விமானங்களின் முன் விநியோக கொடுப்பனவுகள்

2025 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு விமானத்திற்குச் செலுத்தப்பட்ட ரூபா 5,692.34 மில்லியன் (USD 19.21 மில்லியன்) தொகையான முன் விநியோக கொடுப்பனவு தேடர்பில் நிதிக்கூற்றுக்களிற்கான குறிப்பு இலக்கம் 5 இல் கவனஞ்செலுத்தப்படுகின்றது. வழங்குநருடனான ஒப்பந்தத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முரண்பாட்டினை தீர்க்கும் பொறிமுறையின் ஊடாக சேதங்களுடன் சேர்த்து மீட்டெடுப்பதற்கான கோரிக்கையை கம்பனி முன்வைத்துள்ளது.

எனது அபிப்பிரயமானது இந்ந 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 கூற்றுக்களிலிருந்தும் நிதிக்கூற்றுக்கள் விடுபட்டுள்ளவா 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 பிறழ்சூற்றொன்று காணப்படுகையில் அதனை எல்லா வேளையிலும் கண்டுபிடிக்கும் என்பதற்கு அது உத்தரவாதத்தினை வழங்குவதில்லை. பிறழ்சூற்றுக்களானவை 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 இணங்கண்டு மதிப்பீடு செய்தல், அந்த இடர்களை எதிர்கொள்ளக்கூடிய கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைத்துச் செயற்படுத்துதல் மற்றும் எனது அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை ஒன்றினை வழங்குவதற்குப் போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை பெற்றுக்கொள்ளுதல். மோசடியானது தவறான கூட்டிணைவு, தவறான ஆவணம் தயாரித்தல், வேண்டுகோள் 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 கம்பனிக்கு 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 போதியளவாக 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 கம்பனியின் தொடர்ந்தியங்கும் நிலையினை இடைநிறுத்துவதற்கு காரணங்களாக அமையலாம்.
- வெளிப்படுத்தல்கள் அடங்கலாக நிதிக்கூற்றுக்களின் ஓட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தல், கட்டமைப்பு மற்றும் உள்ளடக்கங்களை மதிப்பீடு செய்தல் மற்றும் நியாயமான

சமர்ப்பித்தலினை நிறைவேற்றுவதற்கு அடிப்படையாகக் காணப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மற்றும் நிகழ்வுகளை நிதிக்கூற்றுக்கள் பிரதிநிதித்துவம் செய்கின்றனவா என்பதனை மதிப்பீடு செய்தல்.

தேவையானவாறு எந்த நேரத்திலும் பின்வரும் விடயங்களை பரீட்சிப்பதற்கு சாத்தியமானதாக கணக்காய்வின் நோக்கெல்லை விஸ்தரிக்கப்பட்டுள்ளது.

- கம்பனியின் 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,
- தொகுதியின் ஆளுகை சபையால் வழங்கப்பட்ட பொருத்தமான எழுத்துமூலமான சட்டம் அல்லது ஏனைய பொதுவான அல்லது விசேட பணிப்புரைகளுடன் கம்பனி இணங்கியிருந்ததா என்பதும்,
- தொகுதி அதன் அதிகாரங்கள், தொழிற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளின் பிரகாரம் செயற்பட்டிருந்ததா என்பதும், மற்றும்
- தொகுதியின் வளங்கள் கால வரையறைகளினுள்ளேயும் பொருத்தமான சட்டங்களிற்கிணங்கவும் சிக்கனமாகவும் வினைத்திறனாகவும் ஆக்கபூர்வமாகவும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டு பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தனவா என்பதும் ஆகும்.

1.6 நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரித்தல் மீதான கணக்காய்வு அவதானிப்புகள்

1.6.1 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்த கணக்குகள்

1.6.1.1 பெறவேண்டிய கணக்குகள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
வியாபார கடன்பட்டோர் பட்டியலிலுள்ள ரூபா 16,557.39 மில்லியனில் ரூபா 1,617.28 மில்லியன் ஐந்து ஆண்டுகளிற்கு மேலாக இருந்தது. இது மிஹின் லங்கா லிமிட்டெட் (ரூபா 1,003.97 மில்லியன்) சனாதிபதி செயலகம் (ரூபா 113.6 மில்லியன்) மற்றும் வெளிநாட்டு உறவுகள் அமைச்சு (ரூபா 5.2 மில்லியன்) போன்ற அரசாங்க நிறுவனங்களிடம் இருந்தான கணிசமானளவு தொகைகளை உள்ளடக்கியது.	<ul style="list-style-type: none"> • மிஹின் லங்கா லிமிட்டெட் (ரூபா 1,004 மில்லியன்) – தற்போது கலைப்பின் கீழ் உள்ளது • சனாதிபதி செயலகம் (ரூபா 113 மில்லியன்) - சனாதிபதி செயலகம் மற்றும் நிதி அமைச்சுடன் தொடர்ச்சியாக தொடர் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அறவீடு வெற்றியளித்திருக்கவில்லை. திறைசேரி செயலாளரிடமிருந்து உதவி வேண்டப்பட்டிருந்தது. பல சந்தர்ப்பங்களில் அதனை தீர்ப்பளவு செய்வதற்கு பாதிட்டு ஒதுக்கீடுகளிலிருந்து நிதிகளை வேண்டியிருந்தது. • வெளிநாட்டு உறவுகள் அமைச்சு - அமைச்சு தீர்ப்பளவு செய்யவதற்கு மறுத்திருந்தமையால் 2024 செப்டெம்பர் மாதத்தில் நடைபெற்ற பணிப்பாளர் 	கம்பனியானது நீண்ட காலம் நிலுவையாக இருக்கின்ற அரசாங்க நிறுவனங்கள் முன்னுரிமையளித்து ஒவ்வொரு கடன்பட்டோருக்காகவும் தெளிவான கால அட்டவணைகளுடன் முறையான அறவீட்டு செயல் திட்டம் தாபிக்கப்பட வேண்டும்.

சபையில் அனுமதி பெற்று ரூபா 9 மில்லியன் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

- பல நாடுகளில் BSP கடன் தவணை தவறுதல் - ரூபா 486.78 மில்லியன் தொடர்புடையது BSP என்பது ஒவ்வொரு நாட்டிற்கும் IATA முகவர்கள் ஊடாக செய்யப்படும் விற்பனை தொடர்பில் IATA ஒவ்வொரு நாட்டிற்கும் அனுமதிக்கப்பட்ட கட்டமைப்பு அடிப்படையில் விற்பனை, அறவீடு மற்றும் கடனின் வெளிப்பட்டு முகாமை செய்கின்றது. குறிப்பிடத்தக்க மீதிகள் ரூபா 298 மில்லியன் கிரேக்கம் மற்றும் ரூபா 168 மில்லியன் குவைற் என்பன தற்போது IATA ஆல் வழக்கு தொடரப்பட்டுள்ளது.

1.7 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவ தீர்மானங்கள் பேன்றவற்றுடன் இணங்காமை.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் போன்றவற்றுடனான தொடர்பு	இணங்காமைகள்	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
(அ) 2003 இன் 25 ஆம் இலக்க அதிகாரச்சட்டம் பிரிவு 4(3)	பிரயோகிக்கக்கூடிய பிரமாணங்களின் பிரகாரம் எந்தவாரு விமானச் செயற்பாட்டாளரும் குறித்த நேரத்திற்குள் தகுதிவாய்ந்த அதிகாரிகளிற்கு பயணிகள் வரியை செலுத்த தவறினால் அவர் தவறு செய்ததாக கருதப்பட்டதுடன் நிலுவைத் தொகைக்கு வட்டி சாட்டுதல் செய்யப்பட்டுள்ளது. 2025 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான கம்பனியினுடைய நிதிக் கூற்றுக்களின் பிரகாரம், இலங்கை விமான சேவைகள் அதிகார சபைக்கு (CAASL) செலுத்த வேண்டியவையாக ரூபா 21,507,739,800 காட்டப்பட்டுள்ளது. எவ்வாறாயினும் CAASL இன் உறுதிப்படுத்தல் ரூபா	FY 24/25 வருடாந்த அறிக்கையின் 28.2 ஆம் குறிப்பின் பிரகாரம் CAASL இற்கு செலுத்த வேண்டிய மீதி இருபா 3,957.34 மில்லியன் வட்டி உள்ளடங்கலாக இருபா 26,286.53 மில்லியனாக இருந்தது.	கம்பனயானது அதன் உள்ளக பதிவேடுகளிற்கும் சிவில் விமான போக்குவரத்து அதிகாரசபையிடமிருந்து (CAASL) பெறப்பட்ட தகவல்களிற்கும் இடையில் உடனடியாக இணக்கம் செய்யப்பட வேண்டும். ஏதாவது வேறுபாடுகள் இனங்காணப்படுமாயின் முகாமைத்துவம் உடனடியாக சரியான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டியதுடன் தாமத கொடுப்பனவுகளில் எழுந்த வட்டியை குறைப்பதற்கு தேவையான அளவீடுகளை அமுலாக்கப்பட வேண்டும்.

3,957,341,549 வட்டி மற்றும்
ரூபா 22,344,690,694
பயணிகள் வரி
என்பவற்றினைக் கொண்ட
ரூபா 26,302,032,244 ஆன
தொகை 2022 சனவரி 01
இலிருந்து 2025 மார்ச் 31
வரையான காலத்திற்காக
தாமதப்பட்ட
கொடுப்பனவுகளை
குறிக்கின்றது.

(ஆ) 2021 செப்டெம்பர் 16
ஆந் திகதிய 01/2021
ஆம் இலக்க பொது
முயற்சிகள்
சுற்றறிக்கையின் கீழ்
அரசு
உடமையாக்கப்பட்ட
முயற்சிகளிற்கான
கூட்டு ஆளுகை
வழிகாட்டல்
பிரிவு 2.3

பம்பனியினுடைய
உத்தியோகபூர்வ
நிதியாண்டு 1 ஏப்ரல்
முதல் மார்ச் 31 ஆக
செயற்பட்டிருந்த போதிலும்
2024/25 இற்கான செயல்
நடவடிக்கை திட்டம் இந்த
அறிக்கையிடல் காலத்தை
சீரமைத்து தயாரிக்கப்பட்
டிருக்கவில்லை. பதிலாக
கம்பனியானது 2025 மார்ச்
31 இல் முடிவடைந்த
கலண்டர் ஆண்டினை
மேவி செயல் நடவடிக்கை
திட்டத்தை விருத்தி செய்து
அமுலாக்கியிருந்தது.

2024 இலிருந்து
NAO
வேண்டுகையுடன்
இணங்கப்படும் SLA
ஆனது 24/25
இற்கான செயல்
நடவடிக்கை
திட்டத்திற்காக சபை
அனுமதி
பெற்றிருந்ததுடன்
வரிசை
அமைச்சிற்கான
பாதீட்டுடன் சேர்த்து
சமர்ப்பிக்கப்பட்டது.

கம்பனியானது நிதி
அறிக்கையில்
காலப்பகுதியுடன்
இணங்கி அதன்
வருடாந்த செயல்
நடவடிக்கை திட்டம்
தயாரிக்கப்பட
வேண்டும்.

(இ) 2021 செப்டெம்பர் 16
ஆந் திகதிய
01/2021 ஆம்
இலக்க பொது
முயற்சிகள்
சுற்றறிக்கையின் கீழ்
அரசு
உடமையாக்கப்பட்ட
முயற்சிகளிற்கான
செயற்பாட்டுக்
கைநூல்
(i) பிரிவு 2.2.5

தாய் நிறுவனம் பங்கிலாபத்
தொகையை பங்கு மற்றும்
பங்குதாரர் மாற்றம் மற்றும்
முக்கிய கொடுக்கல்
வாங்கலை வெளிப்பத்தல்

SLA ஆனது துணை
நிலைக்
கம்பனிகளின்
செயற்பாடுகளின்
கண்காணிப்பு

கம்பனியானது
கம்பனிகள்
அதிகாரச்சட்டத்தின்
வேண்டுகைகளிற்கு
அமைய சகல

செய்தல் சபை அனுமதித்த துணை நிலைக் கொள்கையை கொண்டிருக்க வேண்டும். மேலும், தாய் நிறுவனம் கம்பனிகள் அதிகாரச் சட்டத்திலுள்ள ஏற்பாடுகளிற்கமைய அதன் துணைநிலைக் கம்பனியின் செய்பாடுகளின் கண்காணிப்பை எவ்வாறாயினும் வரையறுத்த சிறீலங்கன் எயாலைன்ஸ் அந்த வேண்டுகைக்கு அமைய செயற்பட்டிருக்கவில்லை.

வசதிக்கு ஆளுகை கட்டமைப்பை அறிமுகப்படுத்தியிருந்தது. விசேடமாக சிறீலங்கன் கற்றரிங்கின் (SLC) சபை மீது சகல பணிப்பாளர்களும் SLA இன் சபையில் உள்ளனர் இந்த இரட்டை பிரதி நிதிகள் உபாய சீரமைப்பு மற்றும் தீர்மானம் எடுத்தலை உறுதி செய்கின்றது. பங்கிலாப தொகை பங்கு மற்றும் பங்குதாரர் மாற்றங்கள் மற்றும் முக்கிய கொடுக்கல் வாங்கல்கள் உள்ளடங்கும். கால ரீதியாக நடைபெறும் சபை கூட்டங்களில் செயலாற்றல் கணக்காணிக்கப்படுகின்றது.

துணைநிலைக் கம்பனிகளினதும் செயலாற்றல், இணங்காமை மற்றும் உபாய முறையான ஆளுகை மற்றும் கண்காணிப்பு தாபிக்கப்பட வேண்டும்.

(ii) பிரிவு 2.3 மற்றும் குறைநிரப்பு III – 7.7 ஆம் பிரிவு-2023 செப்டெம்பர் 27 ஆந் திகதிய PED 09/2021(III) ஆம் இலக்க அரசு உடமையாக்கப்பட்ட முயற்சிகளிற்கான செயற்பாட்டுக் கைநூல்

(i) சகல SOEs களும் இந்த கைநூலிலுள்ள உரிய ஏற்பாடுகளுடன் இணங்கி அவர்களுடைய நிர்வாக மற்றும் நிதிக் கைநூல் பின்பற்றுவதற்கு வெண்டப்பட்டதுடன் பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தின் (PED) பணிப்பாளர் நாயகத்தால் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டிய போதிலும் 12 கைநூல் PED இன் அனுமதிக்காக சமர்ப்பிக்கப் பட்டிருக்கவில்லை.

SLA ஆனது தற்போது சகல செயற்பாடுகளையும் மேலி 135 கைநூல் இருந்தது. 2022 ஆகஸ்ட் 26 இல் பணிப்பாளர் சபையால் அனுமதித்த SLA இனுடைய கூட்டு முகாமைத்துவ முறைமை கைநூல் பிரகாரம் கைநூல் ஆளுகை நிறுவன, பிராந்திய / திணைக்கள செயற்பாட்டு கைநூலிற்குள் பரவலாக வகைப்படுத்தப்பட்டன அவர்களுடைய வகைப்படுத்தல் கைநூல்களின் அனுமதித்தல்

கம்பனியானது குறிப்பிடப்பட்ட வழிகாட்டலுடன் இணங்கி மீளாய்வு மற்றும் அனுமதிக்காக பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்திற்கு (PED) அவர்களுடைய நிதி மற்றும் நிதி கைநூலை சமர்ப்பிப்பதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

அதிகாரத்தை
தீர்மானிக்கின்ற
BoD பிரிவின்
தலைவர் மற்றும்
IATA, EASA
மற்றும் CAASL
போன்ற உரிய
வெளிவாரி
ஆளுகை
அதிகாரிகள்
உள்ளடக்கி
நாங்கள்
முன்னளிக்கும்
வழியில் PED
உடன் தொடர்பு
கொள்வோம்.

(ii) சகல பிரதான செயற்பாட்டு கைநூல்களும் சுற்றறிக்கை பிரகாரம் குறைந்தது ஒவ்வொரு 5 ஆண்டுகளிற்கு ஒரு தடவை மீளாய்வு செய்யப்பட்டு நாளது வரையாக்கப்பட வேண்டும். கம்பனியின் 08 கைநூல் இந்த அறிக்கை திகதி வரை மீளாய்வு செய்யப்பட்டு நாளது வரையாக்கப்படவில்லை.

8 கைநூலில் 4 கைநூல் நாளது வரையாக்கப் பட்டிருந்ததுடன் மிகுதி 2026 சனவரி அளவில் பூர்த்தியாக்கப்படும்.

கம்பனியானது சகல செயற்பாட்டு கைநூல்களும் உரிய சுற்றறிக்கைக்கு அமைய ஒவ்வொரு ஐந்து ஆண்டுகளிற்கு ஒருதடவை மீளாய்வு செய்யப்பட்டு நாளது வரையாக்கப்பட்டன என உறுதிப் படுத்துவதற்கு முறையான பொறிமுறை அமுலாக்கப்பட வேண்டும்.

(ஈ) கட்டுப்பாட்டாளர் நாயகத்தால் வழங்கப்பட்ட 2022 செப்டெம்பர் 16 ஆந் திகதிய 11/2022 ஆம் இலக்க சொத்து முகாமைத்துவ சுற்றறிக்கையின் 2 ஆம் பிரிவு

கழிவுகளாக கைதவிர்த்த வாகனங்களின் பதிவை இரத்துச் செய்யப்பட வேண்டும். மேலும் மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து திணைக்களத்திடமிருந்து பதிவை இரத்து செய்ய ஆவணங்களின் பிரதியை அகற்றிய பின்னர் கட்டுப்பாட்டாளர் நாயக அலுவலகத்திற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும். 36 எவ்வாறாயினும், வாகனங்கள் வேண்டப்பட்டவாறு செயற்படவில்லை.

SLAஆனது வாகனங்களை கறுப்பு பட்டியலில் சேர்க்குமாறு வேண்டுகை செய்துள்ளது. மேலும் கருத்துக்களின் அடிப்படையில் SLA இன் முன்றிவிப்பு மற்றும் அனுமதி இல்லாமல் DMT ஆல் எந்தவொரு உரிமை மாற்றமும் அல்லது புதுப்பித்தலோ செய்யப்படாது என்று அவர்களிடம் தெரிவித்தனர். அந்த நேரத்தில் தற்போதைய

கம்பனியானது சமர்ப்பிக்கப்பட்ட வாகனப் பட்டியலில் உள்ளடக்கப் பட்டிருக்காத 36 வாகனங்களின் நிலையை இனங்கண்டு மெய்மையாய்வு செய்வதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். கழிவாக கைதவிர்க்கப்பட்ட சகல வாகனங்களானது பதிவை இரத்து செய்தல் மோட்டார் போக்குவரத்து திணைக்களத்துடன்

பயனாளர் கோரிக்கையின் பெயரில் கிடைத்தால் பதிவு நீக்கம் செய்வதும். இதன்படி செப்டெம்பர் மாதத்தில் உள்ளவாறு பட்டியலிலுள்ள இரண்டு வாகனங்களும் நீக்கப்பட்டன.	முறையாக செய்யப்பட வேண்டும். பிரயோகிகக் நடைமுறை களிற்கமைய கட்டுப்பாட்டாளர் நாயத்தின் அலுவலகத்திற்கு இரத்து செய்த வான்றிதழிலின் பிரதி சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும்.
--	---

1.8 பொதுவான IT கட்டுப்பாடுகள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு

(அ) பிரிவு 4.5.9.3 இன் பிரகாரம்- “கூட்டுத் தகவல் பாதுகாப்பு மற்றும் தனியுரிமை நிர்வாக கைநூல், மற்றும் செயற்பாட்டாளர் பதிவுகள் முறைமை நிர்வாகிகள் மற்றும் நம்பிக்கைக்குரிய பதவிகளில் பயனாளர் உட்பட்ட சகல செயற்பாடுகள் மற்றும் முறைமை ஆதரவு ஊழியர்களிற்கும் பதிவு செய்தல் மற்றும் செயற்பாட்டு கண்காணிப்பு செயற்பட வேண்டும். முழுத் தரவு பாதுகாப்பு மற்றும் இணக்கம் (GDPC) நர்வாகி மற்றும் செயற்பாட்டாளர் பதவிகளை இரண்டு அண்டுகளிற்கு ஒரு முறை மதிப்பாய்வு செய்யும். எவ்வாறாயினும் மேற்குறிப்பிட்ட பிரிவனை மீறி கம்பனி 2024 ஏப்ரல் 1 முதல் 2025 மார்ச் 31 வரையான நிதியாண்டில் நிர்வாக கணக்குகள் மீதான அரையாண்டு நடவடிக்கை கண்காணிப்பு செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை

நிர்வாக பயனாளர் கணக்கு செயற்படுத்தப்பட்ட நடவடிக்கைகள் ஏற்கனவே பல வழிகளில் கண்காணிக்கப்பட்டு பதிவு செய்யப்படுகின்றன சிறீலங்கன் பின்ரும் கட்டுப்பாடுகளை பயன்படுத்தியுள்ளது.

1. SIEM
2. டாக்ரோஷ் வலையமைப்பு நெரிசல் நடத்தை பகுப்பாய்வாளர்
3. சென்டிஸேலேன் EDR மற்றும் காட்டெக்ஸ் XDR
4. 24/7 பாதுகாப்பு செயற்பாட்டு நிலையம் (SOC) மற்றும் IT சேவை மேசை மொனிட்டர் லொக், நடவடிக்கைகள் மற்றும் விழிப்பூட்டல்கள் பயன்பாடுகளிற்கு பயனாளர் செயற்பாடுகளை நிகழ் காலத்தில் கண்காணிப்பு நடைமுறையில் சாத்தியமில்லை. கணக்காய்வு மற்றும் இணக்க நோக்க விரிவான பதிவுகள் பராமரிக்கப்படுகின்ற அவை வேண்டப்பட்டவாறு தடயவியல் விசாரணைகளிற்கு உதவக்கூடும் மேற்கூறியவற்றினை பிரதிபலிக்கும் வகையில் கைநூல் திருத்தப்பட்டுள்ளது.

பரிந்துரைகள்

கம்பனியானது விண்ணப்பம், செயற்பாட்டு முறைமை மற்றும் தரவு அடிப்படையில் கால ரீதியான அடிப்படையில் கம்பனியின் கொள்கையில் குறிப்பிடப்பட்டவாறு நிர்வாக பயனாளர் கணக்குகளை பயன்படுத்தி செயற்படுத்திய நடவடிக்கைகளை கண்காணிப்பதற்கும் நடைமுறை முறையாக பின்பற்றப்பட்டிருந்ததென தாபிக்கும் நொக்கில் போதிய ஆவணங்களைப் பேணுவதற்கும் வேண்டப்பட வேண்டும்.

(ஆ) PRA V20 முறைமையில் பயனாளர் சான்றுகளை சேமிப்பதற்கான பாதுகாப்பற்ற நடைமுறை கம்பனியிலுள்ள ஊழியர்களால் உலகளாவிய “கடவுச் சொற்களை நினைவில் வைத்துக்கொள்ளுதல்” என்பனை தெரிவு செய்வதன் மூலம் பயன்படுத்தப்படுகின்றது.

சிறீலங்கன் எயாலைன்ஸ் டிஜிட்டல் எகோ முறைமை பிரயோக மற்றும் கருவிகள் மட்டத்தில் இரண்டு முறை அனுமதித்தல் (2FA) உள்ளடங்கியது என வலுவான கடவுச் சொற்களை உருவாக்கியுள்ளது. பாதுகாப்பின் முதலாவது படை பாதுகாப்பு பயனாளர்கள் வலுவான கடவுச் சொல் கொள்கை மற்றும் சாதன அளவிலான பயோமெற்றிக் மெய்மையாய்வை பின்பற்றும் நிறுவன சான்றுகளுடன் சாதனத்தில் உள்நுழைவதாகும். இரண்டாவது படை OPT வேண்டப்படும் பயனாளர் உள்நுழைவதாகும். கடவுச் சொற்கள் உலாவியில் சேமிக்கப்பட்டிருப்பினும் அவை எளிய வடிவத்திலோ அல்லது அறவிடக்கூடிய வடிவத்திலோ சேமிக்கப்படுவதில்லை. நிறுவன கடவுச்சொல் பாதுகாப்புடன் மாத்திரம் கடவுச் சொல் மீளக்கட்டமைக்க முடியும். எனவே, எஞ்சிய ஆபத்து மிகவும் குறைவாக உள்ளது. SMS இற்கான 2FA அல்லது அனுமதிக்கும் அப் இதன்படி தரமுயர்த்தப்பட்டு PRAV20 விண்ணப்பத்துடன் சாத்தியமற்றிருக்கவில்லை.

பயனாளர் சான்றுகள் முறைமைகள் உலாவிகளுக்குள் சேமிக்க அனுமதிக்கும் தன்மையை முடக்குவதும் பயனாளர் ஒவ்வொரு முறையும் உள்நுழையும் பொது அவர்களின் பயனாளர் பெயர்களை மற்றும் கடவுச் சொற்களை கைமுறையான உள்ளிட வேண்டிய கொள்கையை அமுலாக்குவது முக்கியமாக உள்ளது. மேலும் வலுவான கடவுச் சொல் முகாமைத்துவ நடைமுறை அமுலாக்கப்பட வேண்டியதுடன் சேமிப்பு சான்றிதழ் தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பான அனுமதி நடைமுறை முக்கியத்துவம் என்பவற்றுடன் இணைந்து ஆபத்துக்கள் மீது பயனாளர் கல்வியறிவிற்கு ஒழுங்கான விழிப்புணர்வு பயிற்சி நடாத்தப்பட வேண்டும்.

(இ) கம்பனியினுடைய “கூடுத் தகவல் பாதுகாப்பு மற்றும் தனியுரிமை முகாமைத்துவ கைநூல்” தகவல் அடையாளமிடலின் 4.10.5 ஆம் பிரிவிலுள்ள பல்வேறு படிவங்களிற்கு இடையில் வலுவான அடையாளமிடலிற்காக குறித்த வழிகாட்டலை கோடிட்டு காட்டுகின்றது. அவை கடதாசி ஆவண்கள், மின்னியல் கோவைகள், தகவல் முறைமைகள், ஈமெயில்கள், சேமிப்பு கருவிகள் மற்றும் வாய்வழித் தொடர்புகள் போன்றவற்றினை உள்ளடக்குகின்றது. எவ்வாறாயினும்

தற்போது தரவு வகைப்படுத்தல் கட்டுப்பாடு ஆவண உருவாக்கல்/ பயனாளரால் பாதுகாப்பு அடிப்படையில் பிரயோகிக்கப்பட்டதுடன் அடையாளங்கள் ஆவணத்திற்குள் வேறுபட்ட இடங்களில் சில நேரங்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டது. தற்போது கட்டுப்பாட்டுகள் மீளாய்வு செய்யப்பட்டு பிரட்டிஸ் தரச்சான்றிதழ் நிறுவனதால் (BSI) ISO காணக்காய்வின் போது கணக்காய்வு செய்யப்பட்டது.

தெளிவான அடையாளமிடல் நெறிப்படுத்தலை தாபிப்பதும் முறையான ஆவண முகாமைத்துவம் மற்றும் இணக்க முக்கியத்துவத்தினை குறித்த ஊழியர்களிற்கு தொடர்ந்து பயிற்சியளிப்பது முக்கியமாக உள்ளது.

பல மின்னியல் மற்றும் கடதாசி ஆவணங்கள் தவறாக அடையாளம் இடப்பட்டிருந்தமையால் அந்த தாபிக்கப்பட்ட வழிகாட்டலுடன் இணங்கவில்லை.

ISO கணக்காய்வு வேண்டுகை மீளாய்வு செய்யப்பட்டு மற்றும் குறிப்பிடப்படாத இடங்கள் பற்றி (வலது அல்லது இடது) வகைப்படுத்தல் அடையாளத்தை வெளிப்படுத்த வேண்டியுள்ளது. எயாலைன்ஸ் தற்போது அடையாளமிடல் செயற்பாட்டை தவறான அடையாளமிடலை கண்டறியும் மற்றும் தரவு கசிவுகளை தடுத்தல் பொன்ற தரவு வகைப்படுத்தல் மற்றும் கசிவு பாதுகாப்பு தீர்வு அமுலாக்கல் நடைமுறையில் உள்ளது

(ஈ) காலாவதியான “வியாபார தொடர்ச்சி திட்டம்” ஆவணம் உண்மையான அழிவு ஏற்பட்டால் முக்கியமான வாடிக்கையாளர் சேவைகளை பராமரிக்க இயலாமை, சந்தை பங்கு பிராண் தரம், நற்பெயர் மற்றும் கம்பனியின் சொத்துக்களை பாதுகாக்க தவறுதல் போன்ற ஆபத்தை உண்டாக்கும் நிலையில் கம்பனியை உருவாக்கும் சாத்தியமான சூழலை ஏற்படுத்தும். மேலும் BCP முகாமைத்துவம் தொடர்ச்சியான முகாமைத்துவம் சிரேஸ்ட முகாமையாளரால் ஆதரவளிக்கப்பட்ட ஆளுகை நடைமுறைகள் செயற்பாட்டில் உள்ளதுடன் முக்கியமான வியாபார செயற்பாடுகள் மற்றும் தகவல் முறைமைகளை மீட்டெடுப்பதை உறுதி செய்வதற்கு சாத்தியமான இழப்புகளின் தாக்கத்தை அடையாளம் காணவும் சாத்தியமான மீட்டெடுப்பு உபாயங்களை பேணவும், பல்வேறு அவசர நிலைகள் மற்ற இடையூறுகளிற்கு திட்டமிடவும் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதை உறுதிசெய்வதற்கு வளங்களைப் பெறப்பட வேண்டும்.

சிறீ லங்கன் எயாலைன்ஸ் 2022 இல் கையேற்ற குறிப்பிடத்தக்க மறுசீரமைப்புடன் தொடர்ந்து செல்லும் நடைமுறையாக வியாபார தொடர்ச்சி முகாமைத்துவ முறைமை (BCMS) பேறுகின்றது. நாளது வரையாக்கிய வேலை கட்டமைப்பின் கீழ் வியாபார தொடர்ச்சி திட்டம் (BCPs) பிரிவு சார்ந்த வியாபார தாக்க பகுப்பாய்வு (BIAs) மற்றும் செயற்பாட்டு மீம்புத் திட்டங்கள் (FRP) நிறுவனம் முழுவதும் அமுலாக்கப்படுகின்றது. BCMS கைநூலின் பிரகாரம் வருடாந்த மீளாய்வு வேண்டப்பட்டது. 2023 இல் மீளாய்வு நடாத்தப்பட்டதுடன் அந்த ஆண்டிற்காக அவசியமான திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டதென உள்ளக தொடர்புகள் ஆவணப்படுத்தப்பட்டது. 2024 இல் எங்களுடைய ஆரம்ப நோக்கம் பிரிவு மட்டத்தில் இறுதியாக்கல மற்றும் உட்போதித்தலாக உள்ளது. BIAs மற்றும் FRPs BCMS கைநூலின் பட்டியலிடப்பட்ட மீளாய்வு தாமதப்பட்டிருந்தது. நடைமுறையாண்டிற்கான மீளாய்வு தற்போது பூர்த்தியாக்கப்பட்டிருந்தது. சரியான நடவடிக்கையாக சரியான நேரத்தில் கைமுறை

முகாமைத்துவம் இடர்கள் மற்றும் விபத்துக்கள் ஏற்படும் போது மீட்டெடுப்பு நடைமுறைகள் பயனுள்ளதாகவும் போதுமானதாகவும் இருப்பதை உறுதி செய்வதற்கு உறுதி புதுப்பிக்கப்பட்ட “வியாபார தொடர்ச்சி திட்டமிடல்” ஆவணத்தை செயற்படுத்துவது முக்கியமாக உள்ளது.

மீளாய்வுகளிற்கான தேவை
மீண்டும் வலியுறுத்தப்பட்டு
மீண்டும் நிகழாமல் தடுப்பதற்கு
BCMS கைநூலில்
இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

(உ) பிரிவு 4.1 இன் பிரகாரம் IT இடர் அறவீட்டு திட்டத்திலுள்ள பராமரிப்பு “மீளாய்வுகளின் அதிர்வெண் தவறுகள் செயற்பாட்டின் அளவின் அடிப்படையில் ஆவணத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட வடிவில் எதுவும் இல்லை ஆனால் அது ஒவ்வொரு காலாண்டிற்கு ஒரு தடவை மீளாய்வு செய்யப்பட வேண்டும்” எவ்வாறாயினும் கம்பனியானது 2024 ஏப்ரல் 1 முதல் 2025 மார்ச் 31 வரையான காலத்தின் போது IT இடர் அறவீட்டு திட்டத்தை ஒரு தடவை மாத்திரமே மீளாய்வு செய்திருந்தது. IT இடர் அறவீட்டு திட்டத்தில் மேற்குறிப்பிடப்பட்ட பிரிவினை மீறியிருந்தது.

IT இடர் அறவீட்டு திட்டம் குறைந்தது வருடாந்தம் அல்லது சிறீ லங்கள் தொகுதிற்கு குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்கள் இருந்தனவா எனவும் மீளாய்வு செய்யப்பட்டது. IT வேலைக் கட்டமைப்பு மற்றும் / அல்லது விமான IT முறைமை மேலே குறிப்பிடப்பட்ட முழுமையற்ற வசனம் எழுத்துப் பிழை அல்லது ஏற்கனவே சரிசெய்யப்பட்டது.

கம்பனியானது குறைந்தது வருடாந்தம் அல்லது IT உட்கட்டமைப்பு அல்லது வியாபாரச் செயற்பாடுகளில் குறிப்பிடத்தக்க மாற்றங்கள் ஏற்பட்டால் IT இடர் அறவீட்டு திட்டத்தை மீளாய்வு செய்து தரமுயர்த்துவதற்கு முறையான பட்டியல் தாபிக்கப்பட வேண்டும். மேலும் மீளாய்வு நடைமுறை ஆவணப்படுத்தப்பட வேண்டியதுடன் ஏதாவது நாளது வரையாக்கல் இடர் தயார்ப்படுத்தலை மேம்படுத்தவும் வரையறுத்த பராமரிப்பு தேவைகளிற்கு இயங்கவும் தொடர்புடைய பங்குதாரரிற்கு தொடர்புபடுத்தப்பட்டது.

(ஊ) 2024 ஆகஸ்ட் 21 இல் உள்ளவாறு நடாத்தப்பட்ட இடர் அறவீட்டு (DR) பரீட்சிப்பு மீளாய்வின் மீட்பு தோல்வியடைந்தால் ஓரள் EBS முறைமையில் லொஜிட்ஸ் மற்றும் பண்புகள் தொகுதியின் செயற்பாடு வெற்றிகரமாக செயற்பிவல்லை. னுசு சோதனையின் தோல்வி, இடர் ஏற்பட்டால் நீடிக்கப்பட்ட செயலிழப்பு நேரம் தரவு இழப்பு மற்றும் வியாபார நடவடிக்கைகளில் ஏற்படும் இடையூறுகள் ஏற்படும் ஆபத்தை அதிகரிக்கக்கூடும். இது ஒழுங்கான மற்றும் ஒப்பந்த வேண்டுகைக்கு இணங்காதது. நிதி நட்டம் நற்பெயரிற்கு சேதம் ஏற்பட்டால் பெரிய நிகழ்வுகளிலிருந்து மீள்வதற்கான கம்பனியினுடைய இயலுமையில் பங்குதாரர் நம்பிக்கையின்மைக்கு வழிவகுக்கும்.

இனங்காணப்பட்ட நிகழ்வுகள் பயனாளரால் செயற்படுத்தப்பட்ட தவறான பரிசோதனை செயற்பாடுகள் காரணமாக இருந்தது. ஆகவே, அறிக்கையிடப்பட்ட தவறுகள் DR டிறில், முறைமைகள் அல்லது செயற்பாட்டு பிரச்சனை இருக்கவில்லை ஆனால் பயனாளர் தொடர்புபட்ட தவறுகள்- விபரங்கள் மற்றும் ஏற்றுக்கொள்ளலிற்கான குறிப்பு INC000000639343 . நியம பரிசோதனை பட்டியல் விருத்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அறவீட்டு பரீட்சிப்புகள் அறிமுகப்படுத்தப்படும்.

கம்பனியானது இடர் அறவீட்டு (DR) பரீட்சிப்பு தவறுகள் காரணமாக முழுமையான விசாரணைக்கு உட்படுத்துவது முக்கியமானதுடன் மற்றும் இனங்காணப்பட்ட பிரச்சனைகளை வெளிப்படுத்துவதற்கு சரியான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். DR திட்டம் பாடம் கற்பித்தல், மற்றும் முறைமை குழறுபடிகள், அறவீட்டு நடைமுறை அடிப்படையில் நாளதுவரையாக்கப்பட வேண்டும் மற்றும் உட்கட்டமைப்பு தயார்ப்படுத்தலை மீளாய்வு செய்து வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

(எ) SOC 2 வகை 2 அறிக்கை நிதிக் காலப்பகுதிக்காக கிடைக்கவில்லை.

CAE:
SOC 2 வகை 2 அறிக்கை

சேவை வழங்குநரிடமிருந்து ஞமுஊ 2 அறிக்கை

இதன் விளைவால் CAE (Sabre) முறைமையின் தொடர்புடைய சேவை வழங்குநரின் IT கட்டுப்பாட்டுச் சூழல் உத்தரவாதம் தோல்வியடைகின்றது. இது கிளவுட் உட்கட்டமைப்பிற்காக அல்லது மென்பொருள் சேவையாகவோ செயற்படுகின்றது.

இன்னமும் அவரிகளிற்கு கிடைக்கவில்லை. எவ்வாறாயினும் அவர்கள் முறைப்பாடு செய்திருந்ததுடன் தகவல் பாதுகாப்பு முகாமைத்துவ முறைமைகள் அறிக்கை கிடைத்திருக்கவில்லை. கம்பனி ஆபத்து முகாமைத்துவ உர்த்தப்பட்டுள்ளது. (குறிப்பு - R585-25).

பெறப்படுவதன் மூலம் முக்கியத்துவத்தை புரிந்து கொள்வதும் அத்தகைய அறிக்கைகளின் மீளாய்வு செய்வதற்கான செயல் முறையை தாபிப்பதும் சேவை வழங்குநர் / களின் சூழலில் போதுமான மற்றும் பொருத்தமான கட்டுப்பாடுகள் வினைத்திறனுடன் செயற்பட்டதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு பொருத்தமான நடவடிக்கைகள் மற்றும் அனுமதிகள் பெறுவதும் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பாகும்.

(ஏ) கம்பனியானது “நிறுவனத் தகவல் பாதுகாப்பு மற்றும் தனியுரிமை முகாமைத்துவ கைநூல்” நாளதுவரையாக்கப்பட்டிருக்காததன் கடைசியாக 2023 இல் மீளாய்வு செய்யப்பட்டிருந்தது.

தற்போதைய கைநூல் (பரிமாணம் 7.0) பெருமளவு நாளதுவரையாக்கப்பட்டு செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

கம்பனியானது மீளாய்வு செய்யப்பட்ட மற்றும் புதுப்பிக்கப்பட்ட உட்பிரிவுகளைக் கொண்ட கொள்கைகள் மற்றும் நடைமுறைகள் பயன்படுத்தப்படுவது அவசியமாக உள்ளது. இது சகல தொடர்புடைய பங்குதாரரிற்கும் தெரிவிக்கப்பட வேண்டும்.

நிறுவன நடைமுறை மாற்றங்கள் ஏற்படும் போது கைமுறையால் நாளது வரைக்கப்பட்டிருந்ததுடன் கைநூல் நாளது வரையாக்கப்படும் பொது அல்ல இது அடிக்கடி நடைபெறும். ஒவ்வொரு உள்ளக மாற்றம் வெளிப்புற கணக்காய்வுகளிற்கு முன்னரும் (பிரிட்டிஸ் கட்டளைகள் நிறுவனத்தால் ISO கணக்காய்வுகள் உள்ளடங்க) நடைபெறும்.

இது முகாமைத்துவத்திற்குள் உள்ளக மற்றும் வெளியக கணக்காய்வாளர்களிடம் ஆக்கபூர்வமாக தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. EY இற்கு சான்றுகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டன.

(ஐ) கம்பனியின் தற்போதைய IT இடர் அறவீட்டுத் திட்டம் இடர் நட்டங்கள் ஏற்படும் போது கம்பனி எவ்வளவு தரவை இழக்க நேரிடும் என்பதை வரையறக்கும் அறவீட்டுப் புள்ளி குறிக்கோள் (RPO) உள்ளடக்கப்படவில்லை.

ஏதாவது நிக்பிரச்சனை அல்லது இடர் IT சேவை மேசை மூலம் மையமாக தொடர்பு கொள்கின்றது. எந்தவொரு நிகழ்வுகளும் பிரச்சனை அல்லது இடர் IT சேவை மேசை மூலம் மையமாக தொடர்பு

கம்பனி அதன் இடர் அறவீட்டு திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக தெளிவான அறவீட்டு புள்ளி இலக்கை (RPO) வரையறுத்து ஆவணப்படுத்துவது முக்கியமாக உள்ளது. இது

கொள்கின்றது. எனவே, ஒரு இடர் அல்லது DR டிறில் பயிற்சியின் போது IT இற்குள் செயற்படுத்தப்பட்ட இரண்டு கட்டாய ஆவணங்கள் உள்ளன.

அறவீட்டுப் புள்ளிக் குறிக்கோள் (RPO) IT சேவை பட்டியலில் தெளிவாக கோடிட்டு காட்டப்பட்டுள்ளது. இது இலங்கை IT சேவை மேசையால் IT TR திட்டத்துடன் பேணப்படுகின்றது.

ஒவ்வொரு கைநூல் / கொள்கைக்கான குறிப்புகளும் IT தேவை முகாமை கைநூல் மற்றும் நிறுவன தகவல் பாதுகாப்பு மற்றும் தனியுரிமை முகாமைத்துவ கைநூல் கிடைத்திருந்தது.

வியாபார தேவைகள் தரவின் முக்கியத்துவம் மற்றும் ஒவ்வொரு அமைப்பிற்கும் அதிக பட்ச ஏற்றுக் கொள்ளக் கூடிய தரவு இழப்பு ஆகியவற்றின் முழுமையான மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் இருக்க வேண்டும்.

(ஓ) தற்போதைய IT இடர் அறவீட்டுத் திட்டத்தில் இடையூறு அல்லது அவசர நிலையின் போது பின்பற்ற வேண்டிய அழைப்பு டிறீ அல்லது தகவல் தொடர்பு படிநிலையில்லை.

ஏதாவது நிகழ்வுகள் பிரச்சனைகள் அல்லது இடர் IT சேவை மேசை மூலம் மையமாக தொடர்பு கெள்கின்றது. அதனால் அமைப்பு றீ IT சேவை மேசை மூலம் பேணப்பட்டு தொடர்பு கொள்கின்றது அழைப்பு றீயிற்கான குறிப்பு TR திட்டத்தில் இணைக்கப்பட்டுள்ளது.

ஒவ்வொரு கைநூல் / கொள்கைக்கான குறிப்புகளும் IT தேவை முகாமை கைநூல் மற்றும் நிறுவன தகவல் பாதுகாப்பு மற்றும் தனியுரிமை முகாமைத்துவ கைநூல் கிடைத்திருந்தது

இடையூறு அல்லது அவசர நிலையின் போது பயனுள்ள மற்றும் சரியான நேரத்தில் தகவல் தொடர்பை உறுதி செய்வதற்காக தொடர்பு விபரங்களை மற்றும் விரிவாகக் பாதைகளுடன் கட்டமைக்கப்பட்ட அழைப்பு மரத்தை சேர்க்க முகாமைத்துவம் IT இடர் அறவீட்டு திட்டத்தை புதுப்பிக்க வேண்டும் என்பது முக்கியமாக உள்ளது.

2. நிதி மீளாய்வு

2.1 நிதி விளைவுகள்

மீளாய்வாண்டிற்கான செயற்பாட்டு விளைவுகள் ரூபா 2,735.28 மில்லியன் நட்டமொன்றாக இருந்ததுடன் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டின் இலாபம் ரூபா 7,925.01 மில்லியனாக இருந்தது. ஆகவே நிதி விளைவுகளில் ரூபா 10,660.29 மில்லியன் தொகையான வீழ்ச்சியொன்று அவதானிக்கப்பட்டது. 15.12 சதவீதத்தை பிரதி நிதித்துவப்படுத்துகின்ற ரூபா 41,768.5 மில்லியனால் பயணிகள் வருமானம் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தமை, 8.5 சதவீதத்தை பிரதி

நிதித்துவப்படுத்துகின்ற ரூபா 3,424.72 மில்லியனால் விமான பாரமரிப்பு மற்றும் மேந்தலை செலவினம் அதிகரித்திருந்தமை மற்றும் 221.63 சதவீதத்தை பிரதி நிதித்துவப்படுத்துகின்ற ரூபா 21,726.57 மில்லியனால் தேறிய நிதிக் கிரயம் அதிகரித்தமை எனபன இந்த வீழ்ச்சிக்கான பிரதான காரணங்களாகும்.

2.2. முக்கிய வருமான செலவின விடயங்களின் போக்கு தொடர்பான பகுப்பாய்வு

வருமானம்	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	முன்னேற்றம் / (வீழ்ச்சி)	
	ரூபா மில்	2024/25 - 2023/24 ரூபா மில்	சதவீதம் (%)				
பயணிகள், சரக்கு, மிகை பாக் மற்றும் தபால்.	268,981	309,991	347,671	123,376	43,979	(41,010)	(13)
விமான இறங்குதுறை, தீர்வையற்ற கடை, பட்டியலிடப்படாத தேவை மற்றும் விமான கற்றரிங்	34,113	29,600	21,799	10,926	6,950	4,513	15
ஏனைய வருமானம் மற்றும் இலாபம்	1,661	1,486	3,758	613	17,062	175	12
செலவினம்							
விமான எரிபொருள் கிரயம்	91,687	115,119	155,559	42,759	10,569	(23,432)	(20)
ஊழியர் கிரயம்	32,799	32,261	26,553	17,416	17,112	538	2
விமான நிலை நுழைவு மற்றும் பயணிகள் செலவினம்	38,601	39,187	40,761	17,753	7,308	(586)	(1)
விமான பாரமரிப்பு மற்றும் மேந்தலைக் கிரயம்	43,783	40,359	39,300	23,088	13,695	3,424	8
பெறுமானதேய்வு / திரட்டல்	15,975	14,138	15,153	14,656	16,745	1,837	13
குறுகியகால விமானம் மற்றும் விமான உபபாகங்கள் மீதான வாடகை	3,556	10,723	504	44	2265	(7,167)	(67)
விற்பனை சந்தைப்படுத்தல் மற்றும் விளம்பரச் செலவினம்	20,286	22,082	24,643	7,250	2,065	(1,796)	(8)

குழுச் செலவினம்	9,469	9,701	7,661	3,231	1,680	(232)	(2)
ஏனைய செயற்பாட்டுச் செலவினம்	17,949	17,786	16,822	7,026	4,671	163	1
நாணயமாற்று இலாபம் / (நட்டம்)	1,262	1,943	(24,749)	(34,730)	(6,339)	(681)	(35)
Neo என்சின்கள் மீதான பட்டியலிடப்படாத திருத்தச் செலவினம்	2,228	11,572	2,900	0	0	(9,344)	(81)
தேறிய நிதிக் கிரயம்	31,574	9,847	88,568	130,120	35,302	21,727	221
உடன்படிக்கை மீறியமை மீதான தண்டப்பணம்	0	11,837	0	0	0	(11,837)	(100)

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

- (அ) முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டில் பயணிகள், சரக்கு, மிகை வாக்கேச் மற்றும் தபால் வருமானம் மற்றும் ஏனைய வருமானம் மற்றும் இலாபம் என்பன ரூபா 41,010 மில்லியன் குறிப்பிடத்தக்களவு வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது.
- (ஆ) மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 21,727 மில்லியனால் தேறிய நிதிக் கிரயம் அதிகரித்திருந்தது, முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 221 சதவீதமான சிறிய அதிகரிப்பைக் காட்டியது.
- (இ) மீளாய்வாண்டின் போது விமான பராமரிப்பு மற்றும் மேந்தலைக் கிரயம் ரூபா 3,424.72 மில்லியனால் அதிகரித்திருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 8.5 சதவீதமான சிறிய அதிகரிப்பைக் காட்டியது.

2.3 விகித பகுப்பாய்வு

கம்பனி

	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	2018/19
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கான நடைமுறை சொத்துக்கள் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	0.12	0.15	0.13	0.15	0.13	0.13	0.18
வருமானத்திற்கான தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) சதவீதம்.	(2.56)	1.16	(20.16)	(125.15)	(89)	(26)	(24)
வருமானத்தில் அதிகரிப்பு / (குறைவு) சதவீதம்	(11.12)	(8.64)	174.70	162.23	(72)	(0.1)	11.7

தொகுதி

	2024/25	2023/24	2022/23	2021/22	2020/21	2019/20	19/2018
நடைமுறைப் பொறுப்புக்கான நடைமுறை சொத்துக்கள் (தடவைகளின் எண்ணிக்கை)	0.13	0.17	0.15	0.16	0.13	0.14	0.19
வருமானத்திற்கான தேறிய இலாபம்/ (நட்டம்) சதவீதம்.	(0.90)	2.33	(19.30)	(121.80)	(97.60)	(24.05)	(22.65)
வருமானத்தில் அதிகரிப்பு / (குறைவு) சதவீதம்	(10.75)	(8.09)	175.11	163.70	(72.25)	(0.31)	11.82

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

(அ) கம்பனியின் நடைமுறை பொறுப்புக்களிற்கான விகிதம் (நடைமுறை விகிதம்) அக்காலப் பகுதியில் ஒப்பீட்டளவில் நிலையானதாக இருந்தது. இது 0.12 இற்கும் 0.18 இற்கும் இடையிலான வீச்சில் இருந்தது. 2024/25 ஆம் ஆண்டில் 0.12 இன் தற்போதைய பெறுமதி நடைமுறைப் பொறுப்புக்கள் மற்றும் நடைமுறைச் சொத்துக்களை கணிசமானளவு அதிகமாக இருப்பதைக் குறிக்கின்றது. இந்த காசுப்பாய்ச்சல் தாக்கம் மற்றும் குறுகியகால நலன்களை செய்வதில் சாத்தியமானளவு சவால்களை குறிக்கின்றது.

(ஆ) கம்பனியினுடைய நிதிச் செயற்பாடு பல ஆண்டுகளாக பலவீனமான காசுப்பாய்ச்சல் மற்றும் நிலையற்ற இலாபத்தைக் காட்டுகின்றது. நடைமுறை விகிதம் 1 இற்கும் குறைவாக இருந்தது. இது குறுகிய கால காசுப்பாய்ச்சலில் சிக்கலைக் குறிக்கின்றது. 2021/22 மற்றும் 2022/23 ஆம் ஆண்டுகளில் வருமானம் சடுதியான வளர்ச்சியை காட்டியிருந்தாலும் அடுத்த ஆண்டுகளில் மீண்டும் சரிவடைந்து நிலையற்ற வியாபாரச் செயற்திறனைக் பிரதிபலிக்கின்றது.

3. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

3.1 முகாமைத்துவ திறமையீனங்கள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
(அ) 2024/25 இல் கம்பனியானது விமான தாமதங்கள் காரணமாக ஐ.அ.டொலர் 4.16 மில்லியன் அதிகரித்திரந்தது. முன்னைய ஆண்டிலிருந்து 44 சதவீதம் அதிகரித்திருந்தது. நான்கு ஆண்டுகளிற்கு மேலாக கவலைக்குரிய மேல நொக்கிய போக்கை வெளிப்படுத்துகின்றது. பட்டியலிட்ட 46,518 விமானங்களில் 23,055 விமானங்கள் மாத்திரம் அவற்றின் 29 சதவீத தமதத்துடன் செயற்பட்டிருந்தது. தொழில்நுட்ப தவறுகள் ஊழியர் பற்றாக்குறை விமானங்கள் தாமதமடைதல் மற்றும் நலிவான பராமரிப்பு	உலனளாவிய பற்றாக்குறை குத்தகை காலாவதியான பிறகு திருப்பி அனுப்பப்பட்ட விமானங்கள் மாற்ற முடியாமையில் விளவால் விமான கடற்படையின் எல்லை வரையற காரணமாக பிரதானமாக விமான இடையூறுகள் ஏற்பட்டன. இதில் உலகளாவிய விநியோகச் சங்கிலிச் சிக்கல்களால் ஏற்பட்ட தாமதமான விமானப் பராமரிப்பு பறவை மோதல்கள் போன்ற எதிர்பாராத நிகழ்வுகள் வெளிநாட்டு கம்பனிகளிடமிருந்து அதிக தேவை காரணமாக திறமையான ஊழியர்களின்மை	கம்பனியானது விமான தாமதங்கள் மற்றும் இணைந்த கிரயங்களை குறைப்பதற்கு உடனடியாக அளவீடுகளை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

திட்டம் போன்ற பிரதான பிரச்சனைகள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது. சரியான நேர செயலாற்றல் (OTP) வருகைதரலிற்கு 65 சதவீதமாகவும் புறப்படலிற்கு 66 சதவீதமாகவும் குறைவாக இருந்தது.

எதிர்பாராத தொழிலிடுப சிக்கல்கள் மற்றும் செயற்பாட்டுச் சவால்களிற்கு வழிவகுத்தது. SLA கடற்படை விமானத்தின் காலம் மற்றும் நிபந்தனை/ உபபாகங்கள் கிடைக்காமை என்பன உள்ளடங்கியிருந்தது.

FY 2024/25 இலில், தொழிலிடுப சிக்கல் காரணமாக இலண்டன் மற்றும் பாரீஸில் இரண்டு பெரிய விமானங்கள் தாமதங்கள் / இரத்து செய்யப்பட்டதற்கு ஐரோப்பிய ஒன்றியத்தின் விதிமுறைகளின் பிரகாரம் பயணிகளிற்கு செலுத்த வேண்டிய இழப்பீட்டிலிருந்தான இடையூறு காரணமாக லெவகளில் 15 சதவீத ஏனைய செலவுகள் முன்னைய ஆண்டினைப் போலவே இருந்தது.

பாதீட்டில் ஒதுக்கப்பட்ட 24,718 துறைகளில் 94 சதவீததை பிரதிநிதித்துவப்படுத்துகின்ற 23,154 துறைகள் செயற்பட்டது. செயற்பட்ட துறைகளில் 29 சதவீதமானவை 15 நிமிடங்கள் அல்லது அதற்கு மேலான தாமதங்களையும் 18 சதவீதமானவை 30 நிமிடங்கள் அல்லது அதற்கு மேலான தாமதங்களை சந்தித்திருந்தது.

கம்பனி கொள்கை மற்றும் கைதொழில் நியமங்களின் பிரகாரம் ஒரேஉலகம் ஒரே தடவை செயலாற்றல் (OTP) அளவுகோல்கள் உட்பட ஒரு விமானம் அதன் திட்டமிட்ட நேரத்தில் 15 நிமிடங்களிற்குள் வருகைதரல் அல்லது புறப்பட்டால் அது சரியான நேரமாக கருதப்படுகின்றது.

ஒரேஉலகம் OTP அறிக்கையின் இணைப்பு 3 இன் பந்தி 03 இன் இதன்ப வினாவில் குறிப்பிடப்பட்ட விமான புள்ளி விபரங்கள் திருத்தம் தேவை புதுப்பிக்கப்பட்ட அட்டவணைக்கு இணைப்பை 4 ஐ பார்க்கவும்.

சரியான நேரத்தில் செயற்தின் என்பது விமான கம்பனிக்கான ஒரு முக்கிய செயற்திறன் குறிகாட்டியாகும் (KPI) தொடர்ந்து கண்காணிக்கப்படுகின்றது. மேலும் சாத்தியமான திருத்த நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. இதன் விளைவால் 2025 செப்டெம்பர் அளவில் வருகை மற்றும் புறப்படல் OTP கள் இரண்டும் 76 சதவீதமாக முன்னேற்றப்பட்டது.

(ஆ) குறிப்பாக வியாபார வகுப்பில் நலிவான ஆசன பயன்பாடு அவதானிக்கப்பட்டது. 1,068,662 ஆசனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டது. மதிப்பிடப்பட்ட வருமானத்தில் ரூபா 71,725.52 மில்லியன் நட்டம் விளந்தது. மேலும், 27,456 வருமானமற்ற ஆசனங்கள் ரூபா 1,842.76 மில்லியன் தேறிய நட்டத்திற்கு பங்காற்றியது. அதேநேரம் 1,766 வியாபார வகுப்பு ஆசனங்கள் பொருளாதார வகுப்பாக மாறியது. பிரிமியம் வருமான திறனை மேலும் குறைத்தது. விமானக் கம்பனி செயற்பாட்டு திறனின்மையை சந்தித்தது. அதன் 33 வழி இடையூறுகளில் 25 இடையூறுகள் நட்டத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.

SLA ஆனது FY24/25 ஆண்டிற்காக 78.6 சதவீத ஆசனப் பயன்பாட்டு இருந்தது. முன்னைய ஆண்டிலிருந்து 0.4 சதவீதமான மெதுவான வீழ்ச்சி இருந்தது. IATA புள்ளி விபரங்களின் பிரகாரம் 2024 ஆம் ஆண்டிற்காக கைத்தொழில் ரீதியாக பயணிகள் ஏற்றிய துறை 83.5 சதவீதமாக உள்ளது. SLA ஆனது கடற்படையின் கால முதிர்ச்சியாலும் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட இடையூறுகளாலும் ஏற்படும் தயாரிப்பு வழங்கல் காரணமாக உலக சராசரியை விட மெதுவான வீழ்ச்சியாக இருந்தது.

கம்பனியானது குறிப்பாக வியாபார வகுப்பு ஆசனப் பயன்பாடு மற்றும் வருமான முகாமைத்தவம் முன்னேற்றுவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

24/25 ஆம் ஆண்டில் வியாபார வகுப்பு மற்றும் பொருளாதார வகுப்பு ஆசனக் காரணிகள் முறையே 55.99 சதவீதம் மற்றும் 80.82 சதவீதம் ஆக இருந்தது. (23/24 ஆம் நிதியாண்டு வியாபார வகுப்பு- 52.64 சதவீதம் மற்றும் பொருளாதார வகுப்பு - 81.53 சதவீதம்) விமான பயணத்தின் பருவகாலம் மற்றும் திசை ஏற்றத்தாழ்வுகள் எனபன காரணமாக நிச உலக செயற்பாடுகளில் 100 சதவீதம் சுமைப் பாரணியை அடைவது நடைமுறையில் அடைய முடியாதது என்பதை கவனத்திற் கொள்ள வேண்டும்.

(இ) ரோல் சாய்ஸ்குடனான ஒப்பந்த மீறல் காரணமாக சிறீ லங்கன் எயாலைன் குறிக்கிடத்தக்க நிதி

SLA ஆனது A350 விமானத்தின் என்சின் தொடர்பான பராமரிப்பிற்காக ரோல் -

எதிர்காலத்தில் ரோல் சாய்ஸ்குடனான தெரிவு பராமரிப்பு ஒப்பந்தம்

தண்டப்பணங்களை எதிர்கொண்டது. A350 விமானங்களிற்கான என்சின் தொடர்பான தெரிவு பராமரிப்பு நிபந்தனை விதி முறைகளை விமான கம்பனி மீறியிருந்தது. இதன் விளைவால் ரோல் சாய்ஸ் வியாபார நட்டத்திற்கான வேண்டுகையை செய்திருந்தது. 2024 சனவரி 25 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானம் இந்த மீறலின் நிதி தண்டப்பணத்தை சரிசெய்வதற்கு கொள்கையை தாபிப்பதற்கு அனுமதி அளதிதிரந்தது. இதன் விளைவால் 2025 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறான நிதிக் கூற்றுக்களில் ரூபா 13,451.21 மில்லியன் ஏற்பாட்டுத் தொகையை அட்டுறு வட்டி உள்ளடங்க ரோல் சாய்ஸுடன் ஒப்பந்த மீறுதல் கிரயத்தை வெளிப்படுத்துகின்றது.

சாய்ஸ்குடன் (RR) 2015 இல் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டிருந்தது. (3 குத்தகைக்கிடப்பட்டது மற்றும் 4 நேரடிக் கொள்வனவுகள்) எவ்வாறாயினும் SLA ஆனது அந்த விமானங்களை உடன்படிக்கை மீறியிருந்தது மற்றும் அதற்கான தீர்ப்பளவிற்காக சமமாக A330 விமானத்தின் என்சின் தொடர்பான பராமரிப்பிற்காக புதிய உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் கோவிட் நோய் தொற்றின் போது விமானம், கப்பல்கள் தரையிறக்கப்பட்டதால் ஒரு விமானம் குத்தகை தாரரிடம் (2 என்சின்கள்) திருப்பி அனுப்பப்பட்டது. மேலும் ஒரு இன்சின் பழுதுபார்க்காமல் திருப்பி அனுப்பப்பட்டது. இதன்படி 4 நேரடி கொள்வனவுகள் விமானங்களிற்கும் RR இழப்பீட்டை கோரியிருந்தது.

போன்ற முக்கிய ஒப்பந்தங்களின் மீறல்களைத் தடுப்பதற்கு கம்பனி அதன் ஒப்பந்த முகாமைத்துவம் மற்றும் இணக்க கண்காணிப்பு செயற்பாடுகளை வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும். கம்பனியானது இணக்க கண்காணிப்பில் சட்ட மற்றும் செயற்பாட்டு மீளாய்வு உள்ளமையை உள்ளடக்கி இருக்கின்ற சகல ஒப்பந்த மீறல்களை மீளாய்வு ஊடான நாடாத்தப்பட வேண்டியதுடன் முறையான கண்காணிப்பு பொறமுறைகளை உறுதிப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

ஆறு A330 விமானங்களின் பாதிடப்பட்ட குத்தகை காலப்பகுதி நீடிப்புடன் தொடர்புடைய புதிய வியாபார சந்தர்ப்பங்களை கருத்திற் கொண்டு தண்ணப்பணத்தை தள்ளுபடி செய்வதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் தற்போது முன்னேறிய கட்டத்தில் இருந்தது. இந்த ஏறபாடு முன்னைய நிதி ஆண்டிலும் செய்யப்பட்டது.

(ஈ) 2023/24 ஆம் நிதியாண்டின் போது, சிறீ லங்கன் எயாலைன்ஸ் அதன் A320 neo விமான குழுவிற்கு சக்தியளிக்கும் CFM LEAP இயந்திரங்களின் பரவலான செயலிழப்புகளால் இடையூறுகளைச் சந்தித்திருந்தது. இந்த விமானக் கம்பனி இது போன்ற ஆறு விமானங்களை விமானம் செயற்படுகின்றது. மொத்தம் 13 இன்சின்கள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. அதில் 11 இன்சின்கள் இந்த இன்சின் வகைகளை பாதிக்கும் உலகளாவிய தொழில்நுட்ப சிக்கல் காரணமாக இயங்க

2025 ஒக்தோபர் 31 இல் உள்ளவாறு 13 இன்சின்களில் 10 திருத்தப்பட்டிருந்ததுடன் தற்பொது திருத்தங்களிற்காக அனுப்பப்பட்ட 3 இன்சின்களும் சேவையில் உள்ளது. திருத்த பிரிவுகளில் வசதிகள் இன்மையால் திருத்தங்களில் குறிப்பிடத்தக்களவு தாமதங்கள் நிலவின. இந்த இன்சின்களுடனான சகல விமானங்களும் அதேநேரத்தில் திருத்தங்களிற்காக அனுப்பப்படுகின்றன. திருத்தங்கள் தொடங்கப்பட்டிருப்பினும் மதிப்பிடப்பட்ட கிரயம் குறிப்பிடத்

கம்பனியானது இன்சின்களிற்காக தெரிவு மற்றும் விமான குத்தகை எடுத்தல் ஆபத்துப்பகுதிகள் தொடர்பான அதன் கொள்வனவு, தொழில்நுட்ப மதிப்பாய்வு மற்றும் ஆபத்து மதிப்பீட்டு நமுறைகளை வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

முடியாதமையால் செயற்பாடற்றதாக அறிவிக்கப்பட்டது. தெரிவு நேரத்தில் CFM LEAP இன்சின்களுடன் தொர்புடைய கண்டறியக்கூட ஆபத்துக்கள் இருந்த போதிலும் இந்த இன்சின்களை வாங்குவதற்கும் குத்தகைக்கு எடுப்பதற்கும் விமானக் கம்பனி எடுக்கப்பட்ட முடிவிற்கான அடிப்படையை தெளிவுபடுத்துவதற்கு போதுமான கணக்காயவுச் சான்றுகள் எதுவும் கிடைக்கவில்லை. தற்போதுள்ள குத்தகை ஒப்பந்தங்களின் கீழ் வேண்டப்பட்ட இன்சின்களின் திருத்தங்கள் மேற்கொள்வதற்காக கம்பனியின் ஒப்பந்த வேலைகளை பணிப்பாளர் சபை அனுமதித்திருந்தது. இதன்படி நிதி தாக்கம் 2025 மார்ச் 31 இல் முடிவடைந்தத ஆண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டுமென கட்டளையிடப்பட்டது. அதன் பின்னர் ரூபா 8,363.33 மில்லியன் ஏற்பாட்டுத் தொகை வழங்கப்பட்ட NEO இன்சின்களின் மதிப்பிடப்பட்ட பட்டியலிடப்படாத திருத்தக் கிரயங்களிற்காக கணக்கிற்கு நிதிக்கூற்றுக்களில் பதிவு செய்திருந்தது. மேலும் ரூபா மில்லியன் தொகை மொத்த ஒதுக்கீட்டிற்கு எதிராக சீராக்கப்பட்டிருந்தது. தற்போதைய அறிகையிடல் காலத்தின் பொது விடுவிக்கப்பட வேண்டிய கடன் தாள் வெளிப்படுத்தகின்றதென கவனத்திற்கொள்ளப்பட்டது. எவ்வாறாயினும் இன்சின் செயலிழப்புக்களை அடையாளம் காண்பது மற்றும் ஆரம்ப இன்சின் தெரிவிற்கான காரணம் தொடர்பான போதிய மற்றும் முறையான கணக்காய்வுச் சான்றுகளின்மை ஒழு முக்கிய கணக்காய்வுச் எல்லையாக சுட்டிக்காட்டப்பட்டது.

தக்களவு அதிகரித்திருந்தது. இதன்படி பொறியியல் முகாமையாளருடைய சிறந்த மதிப்பீட்டின் அடிப்படையில் வேண்டப்பட்ட ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. தேறிய உற்பத்தியாளர் ஆதரவு CFM இலிருந்து எதிர்பார்க்கப்பட்டது. சட்டமா அதிபர் திணைக்களம் மற்றும் வெளிநாட்டு சட்ட சபை மற்றும் சபையின் அனுமதியுடன் ஆலோசனை அடிப்படையில் 2024 செப்டெம்பரில் கிரயத்தை பகிர்வதற்கு வர்த்தக தீர்ப்பனவிற்காக CFM உடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டது.

இந்த விமான வகைக்காக அனுமதிக்கப்பட்ட இன்சின் - CFM (LEAP) மற்றும் பரத் அன்ட் விட்னி (PW1130G) இரண்டினதும் கருத்திற்கொண்டிருந்த தெரிவு நேரத்தில் இற்காக பொருத்தமான இன்சினினின் மதிப்பாய்வு.

நிதி மற்றும் செயற்பாட்டு பகுப்பாய்வுகள் அந்நேரத்தில் இது புதிய தொழில்நுட்பமாக இருந்தமையால் உற்பத்தி மற்றும் எயார் பஸ் தரவு அடிப்படையில் தெரிவிற்கு முன்னர் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. எரிபொருள் வினைத்திறன், பராமரிப்பு கிரயம், கடை வருகை இடைவெளிகள் மற்றும் உற்பத்தியாளர் உத்தரவாதங்கள் என்வுள்ள தொழிற்சாலை மற்றும் மேந்தர நீண்ட காலப் பெறுமதி CFM இன்சின் வழங்கப்பட்டதென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

எவ்வாறாயினும், செயற்பாட்டிற்குள் நுழைந்த பின்னர் இரண்டு இன்சின் வகைகளும் திட்டமிடப்படாத திருத்தங்களை வேண்டியிருந்தது. (உலகளாவிய பிரச்சனையாக இருந்தது) விசேடமாக மத்திய கிழக்கு மற்றும் தெற்காசிய பிராந்தியங்களைப் போல குறிப்பாக சூடான மற்றும் கடுமையான சுற்றாடலில் இரந்தது.

எவ்வாறாயினும் குறிப்பிடத்தக்க கிரய அதிகரிப்பாக புதிய பணிப்பாளர் சபை மேலதிக நிதி உதவி பாதுகாக்கும் நொக்கில் CFM உடன் பேரம் பேசல் நடைமுறையை திரும் தொடங்கியிருந்தது.

(உ) வரையறுத்த சிறீ லங்கள் எயாலைன்சின் (SLAL) மதிப்பீட்டு தேவை தற்போது 22 வீமான அணிகளுடன் செயற்படுகின்றது ஆறு விமானங்கள் 2024/2025 ஆம் நிதியாண்டிற்காக 1 முதல் 12 மாதங்கள் வரையான வீச்சில் செயற்பாடற்றிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. ஐ.அ.டொலர் 13,818,396 மொத்தமான குத்தகை தவணைப்பண கொடுப்பனவு அவற்றினுடைய செயற்பாடற்ற காலப்பகுதியின் பொது அந்த விமானங்களிற்காக ஏற்பட்டது. மேலும் மீளாய்வாண்டிற்காக கம்பனியின் விமான பராமரிப்பு மற்றும் திருத்த செலவினம் ரூபா மில்லியனை பதிவு செய்திருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 8 சதவீத அதிகரிப்பை வெளிப்படுத்துகின்றது. மேலும், 12 இன்சின்கள் 55 முதல் 458 மணித்தியாலங்கள் வரையான வீச்சில் பயன்பாட்டுடன் நிதியாண்டின் பொது குறைவான பயன்பாட்டைப் பதிவுசெய்திருந்தது. அந்த இன்சின்களின் நீடித்த குவான பயன்பாடு சொத்து அபிவிருத்தி மற்றும் அணித் திட்டமிடலில் போதாமையை குறிக்கின்றது. அத்தகைய குறை பயன்பாடு தேவையற்ற சேமிப்புச் செலவுகளை திட்டமிடல் அடிப்படையிலான சேவைத் தேவைகள் காரணமாக பராமரிப்புச் செலவுகள் அதிகரிப்பதற்கும் தொடர்புடைய செயற்பாட்டு தன்மையில்லாமல் அதிக தேய்மானத்திற்கு வழிவகுக்கும்

6 விமானங்களில் 4 விமானங்கள் நேுழு விமானமாக இருந்தன, இன்னின்கள் வேலை செய்ய முடியாத நிலையில் இருந்தமையால் தரித்திருந்தது. 2024 ஒக்தோபர், 2025 பெப்ரவரி மற்றும் 2025 மார்சில் முறையே 3 இன்சின்கள் வேலைசெய்யும் நிலையில் இருந்தன. தற்போது ஒரு NEO விமானம் காத்தரக்கின்ற இன்சின்கள் வேலை செய்வதற்காக தரித்திருந்தது. மிகுதி இரண்டு விமானங்களும் நியம உயாபல் பராமரிப்பு நிகழ்ச்சித் திட்டத்திற்கமைய பாரிய பராமரிப்பு பரிசோதனைகளை பட்டியலிடப்பட்ட 6 ஆண்டுகள் மற்றும் 12 ஆண்டுகளற்காக தரித்திருந்தது. அந்த பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள் கருத்திற்கொள்ளப்பட்டது. பாரிய பராமரிப்பு பரிசோதனை மற்றும் பூர்த்தியாக்கவதற்கு தேவையான நேரம் விமானம் குத்தகையிடப்பட்டிருந்தது. குத்தகை கொடுப்பனவுகள் வேலை செய்ய கூடிய விமானங்கள் குத்தகையாளர் பொறுப்பாக உள்ளமையால் குத்தகை உடன்படிக்கை அடிப்படையில் வேலை செய்யப்பட வேண்டியிருந்தது.

கம்பனியானது நிலக் பயன்பாட்டை அதிகரிப்பதற்கும் கிரயத்தை குறைப்பதற்கும் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

FY23/24 உடன் ஒப்பிடும் பொது விமான பராமரிப்பு கிரயம் கூறின் மேந்தலை கிரயம் மற்றும் இன்சின் பராமரிப்புக் கிரயம் மற்றும் பராமரிப்புக் கிரயம் அதிகரித்தமையால் பிரதானமாக பிரதானமாக அதிகரித்திருந்தது.

(ஊ) இலங்கை விமான போக்குவரத்து கல்லூரியால் ஐ.அ.டொலர் 390,000 இல் கற்பித்தல் முகாமைத்துவ முறைமையின் (டுஆளு) கொள்வனவு திட்டமிடல், இணங்காமை மற்றும் நிறைவேற்றலிலுள்ள பாரிய பிரச்சனைகளை காட்டியிருந்தது. 17 நபர்கள் அடங்கி குழு கேள்வியை மதிப்பாய்வு செய்திருந்த போதிலும் முறைமையானது பயனாளர் தேவைகளை செய்திருக்கவில்லை. சபை அனுமதி ஒப்பந்தம் வழங்கிய பின்னரே பெறப்பட்டிருந்ததுடன் நிதி சான்றபடுத்தல்களற்காக பயன்படுத்திய மாணவர்கள் எண்ணிக்கை அதிகரித்துக் காட்டப்பட்டிருந்தது. அடிப்படை டிஜிரலாக்கல் மாத்திரம் வேண்டப்பட்டிருப்பினும் கட்டிடதொகுதி மற்றும் செலவின முறைமை 143 வாரங்களிற்கு மேலான பாரிய தாமதம் நிகழ்ந்தமையால் விருத்தி செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் மேலதிக நிதி நெருக்கடி இடம்பெற்றது. மாலைதீவில் கணக்காய்வாளர்களிற்கு முறைமை அமுலாக்கல் தொடர்பில் தவறான தகவல்கள் வழங்கப்பட்டன. மேலும் ஒப்பந்தம் உள்ளடங்கலாக தோல்வியடைந்தாலும் முழுக் கொடுப்பனவும் செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் ஒரு பிரிவு இருந்தது நிதி பயன்படுத்தல் செலவுகள் மாத்திரம் மொத்தத்தில் 59 சதவீதமாகும்.

முறைமை தோல்வியுற்றதால் முழுக் கொடுப்பனவும் செலுத்த வெண்டுமென ஒப்பந்த உட்பிரில் இருக்கவில்லை. ஒப்பந்த மைல்கற்களை வழங்குநர் பூத்தி செய்வதற்கு SLA ஆனது ஏற்றுக்கொண்ட பின்னரே செலுத்தப்படும். இதன்படி, மொத்த அமுலாக்கல் கட்டணம் ஐ.அ.டொலர் 278,400 இல் ஐ.அ.டொலர் 111,360 மாத்திரம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அத்திகதியிலுள்ளவாறு 14 வெளிநாட்டு மாணவர்கள் ஏற்கனவே நுழைந்திருந்தனர் விமான பராமரிப்பு திட்டத்தின் இலாபத்தை மாத்திரம் கணக்கில் எடுத்தக்கொண்டு முதலீட்டை முழுமையாக மீட்டெடுக்க இன்னமும் 3 மாணவர்கள் மாத்திரமே தேவைப்பட்டனர்.

இலங்கை விமான சேவை கல்லூரி தாபிக்கப்பட்ட கொள்வனவு வழிகாட்டல் மற்றும் நிறுவன வேலைக் கட்டமைப்புகளுடன் முழுமையாக இணங்குவதை உறுதிப்படுத்துவதற்கு உடனடியாக மீளாய்வு செய்யப்பட்டு வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

மேலும் முழுக் கம்பனியும் பயன்படுத்தும் நோக்கில் டுஆளு வாங்கியிருந்தது. இதன்படி நவம்பர் 07 ஆந் திகதி வரை 60 பயிற்றித் திட்டங்கள் ஏற்கனவே தீர்மானிக்கப்பட்டது. (பட்டியல் இணைக்கப்பட்டுள்ளது- இணைப்பு 6) மேலும் திட்டங்கள் நடாத்தப்பட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இது பாதுகாப்பு மற்றும் நிலப் கையாளல் போன்றவற்றில் கட்டாய பயிற்சியை உள்ளடக்கியது.

மேலும் தனிப் பயனாளர் முக்கியமாக SLACs இன் பின் அலுவலக செயற்பாடுகளை தானியக்கம் ஆக்குவதற்கு உள்ளது. இதன் விளைவால், காரணிகளை பூர்த்தி செய்வதற்கு காலக் கெடு திருத்தப்பட்டது. 2026 இல் செயற்படுத்தப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது இது சேவையை மேலும் மேம்படுத்தும்.

SLAC ஆனது கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்பை மாலைதீவு விதி முறைகளின்படி முடிந்தது. இது இரண்டு நீடிப்புப்பளை மாத்திரம்

அனுமதிக்கின்றதுடன் மட்டம் 2 தீர்மானத்தை ஒரு வருடத்திற்கு மேல் நீடிப்பதை தடை செய்கின்றது. மாணவர் தாமதங்கள் போன்ற முக்கிய பிரச்சனைகள் தீர்க்கப்பட்டதால் இந்த முறைமை செயற்பாட்டிற்கு வரவிருப்பதை தீர்மானித்தது. மட்டம் 1 செயற்படுத்தப்பட்டதன் மூலம் SLAC தற்போது மாலைதீவு த்யாராக இருப்பதை SLAC ஆனது வேண்டுகைக்கு இணங்கியிருந்தது.

(எ) ஆரம்பத்தில் சிறீ லங்கள் எயாலைன்ஸ் அதன் விமான திட்டமிடல் முறைமைக்காக (FPS) லப்ஸ்தான முறைமைகளுடன் (Lido) ஏற்படுத்திய ஒப்பந்தம் ஐந்து ஆண்டு உடன்படிக்கையின் கீழ் 2023 இல் ஐப்சன் முறைமைக்கு கடைசியாக மாற்றுகின்ற ரூபா 273 மில்லியன் பெறுமதியாகும். எவ்வாறாயினும், தற்போதைய செயற்பாட்டு பிரச்சனை காரணமாக இரண்டு ஆண்டுகளின் பின்னர் ஐப்சன் முறைமை இடை நிறுத்தப் பட்டுள்ளதுடன் Lido ரூபா 152.6 மில்லியன் கிரயத்தில் 2025 யூனில் மீளச் செயற்படுத்தியிருந்தது. அமைச்சின் எழுத்துமூல அனுமதி வழங்கப் பட்டிருக்காததுடன் முறையான ஆவணங்கள் இல்லாமையால் இடை நிறுத்தப்பட்டதென கணக்காய்வில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது. இனங்காணப்பட்ட முறைமை தோல்விகள் கண்டு பிடிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் ஐப்சன் முறைமைக்கான பயனாளர் ஏற்றுக்கொள்ளல் சான்றிதழ் முன்னரே கையொப்பமிடப்பட்டிருந்தது. மேலும் 55 பிரச்சனைகள் இனங்காணப்பட்டிருந்ததுடன் இது நலிவான மேற்பார்வை மற்றும் கண்காணிப்பை குறிக்கின்றது. அந்த குறைபாடுகள் இருப்பினும் கம்பனியானது ஐப்சன் முறைமைக்கு ரூபா 165.98 மில்லியன் குறிப்பிடத்தக்களவு

SLA ஆனது அந்நேரத்தில் குறைந்த கிரய சந்தர்ப்பம் தொழில்நுட்ப ரீதியான முரண்பாடுகள் இருந்தமையால் 2023 இல் அதன் விமான திட்டமிடல் முறைமையாக ஐக்ஸ்சன் ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்தியது.

EPT ஆனது ஐப்சன் முறைமை எதிர்பார்த்தபடி செயற்படாமையால் விமான வழி மற்றும் எரிபொருள் அளவை தீர்மானிப்பது உள்ளடங்கிய விமானத் திட்டமிடலிற்கு முக்கியமான செயற்பாடுகளை பராமரிக்க SLA ஆனது 2.5 ஆண்டுகளிற்கு LIDO FTS ஐ திரும்பவும் பயன்படுத்தியது ஒரு புதிய கொள்வனவு நடைமுறை செயற்படுத்தப்படும்.

SLA ஆனது திட்டமிடல் முகாமைத்துவ தரநிலைகளிற்கு ஐப்சன் முறைமைக்கான UAT ஐ நாடத்தியது. UAT சான்றிதழில் குறிப்பிடப்பட்ட மூன்று பிரச்சனைகளை தவிர சகல முக்கிய செயற்பாடுகளையும் எதிர்பார்க்கப்பட்டவாறு செயற்படுத்தியது என்பதை உறுதிப்படுத்தியது. அவை GO-Live தீர்மானத்தை தடுக்கவில்லை. எவ்வாறாயினும் GO-Live இற்கு பின்னர் நேரடி செயற்பாடுகளின் போது முறைமை நம்பகத் தன்மை, கவலைகள் மற்றும் இடைக்கால

கம்பனியானது ஒரே பிரச்சனைகள் ஏற்படுவதை பாதுகாப்பதற்கு கொள்வனவு மற்றும் ஒப்பந்த முகாமைத்துவ நடைமுறையை வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

நிதி நட்டத்தை பிரதிநிதிப்படுத்தி செலுத்தியிருந்தது. மேலும் புதிய Lido முறைமையின் கொள்வனவு அரசாங்க கொள்வனவு வழிகாட்டுதல் -2024 உடன் இணங்கியிருக்கவில்லை. இதில் செயலாற்றல் பாதுகாப்பை பெறத் தவறியது, நலிவான ஒப்பந்த முகாமை காரணமாக கம்பனியை மேலும் நிதி மற்றும் செயற்பாட்டு ஆபத்துக்களிற்கு உள்ளாக்கியது.

செயல் தவறுகள் என்பன காணப்பட்டன.

SLA ஆனது 2025 யூலை வரை தனது நாளாந்த நடவடிக்கைகளிற்காக FPT ஐ தொடர்ந்து பயன் படுத்தியிருந்தது. SLA ஆனது பேச்சு வார்த்தைகள் மூலம் பட்டியலிடப்பட்ட விமான எண்ணிக்கை 22 இலிருந்து 16 இற்கு குறைந்தமையால் ஐ.அ.டொலர் 65,116.33 உள்ளடங்க குறிப்பிடத்தக்களவு கிரயங்களை சேமித்திருந்தது. இதில் முறைமை பிரச்சனைகளை தீர்ப்பதற்கு நேரத்தை ஒதுக்குவதற்கு 2024 ஆகஸ்ட் வரை பிற்போட்ட கொடுப்பனவுகள் ஐக்சன் ஐ.அ.டொலர் 240,232 இடைநிறுத்தல் கட்டணத்தை தள்ளுபடி செய்வதற்கு ஒத்துக்கொண்டிருந்தது.

FPS இன் கொள்வனவு ஒவ்வொரு கட்டத்திலும் பிரயோகிக்கக்கூடிய கொள்வனவு வழிகாட்டுதல்களிற்கு அமைய முழுமையான இணங்கி நடாத்தப்பட்டது. EPC மூலம் தேவையான சகல அனுமதிகளும் பெறப்பட்டது. சேவை கொள்வனவு செயலாற்றல் பாதுகாப்பு கட்டாயப்படுத்தாத 2006 அரசாங்க கொள்வனவு வழிகாட்டுதல்களின் கீழ் தொடங்கப்பட்டது. இந்த வேண்டுகை பிரயோகிக்கப்படவில்லை. அதற்கு பதிலாக மைல்கல் அடிப்படையிலான கொடுப்பனவுகள் மற்றும் விதிகள் உள்ளடங்கின ஒப்பந்த பாதுகாப்புகளை SLA செயற்படுத்தியது.

3.2 இனங்காணப்பட்ட நட்டங்கள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
சவுதி அரேபியாவிலுள்ள GACA பிரமாணங்களுடன் இணங்கி 2021 மே மாதத்தில் சிறீலங்கன் கொலிடே	இது 2021 காலப்பகுதியுடன் தொடர்புபட்டது.	கம்பனியானது உபாய வியாபார தீர்மானங்கள் குறிப்பாக ஆளுகைகள்,

(SLH) நிறுவன தனிமைப்படுத்தல் பொதிகளை அறிமுகப்படுத்தியதாக மாதிரி கணக்காய்வு செவ்வையில் வெளிப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், பின்னர் சிறீ லங்கள் எயாலைன் இந்த பொதிகளை விற்பனை செய்வதற்கு ஜெட்டிங் டிரவல்ஸ் கம்பனிக்கு நியமிக்கப்பட்ட இரண்டு கம்பனிகளும் ஒரே ஒருங்கிணைப்பாளரான அர்ஜா டிரவல் மற்றும் ருவர்ஸ்சை பயன்படுத்தினாலும் இந்த நடவடிக்கை மேலதக வியாபார பெறுமதியை உருவாக்க தவறியது. பதிலாக இருக்கின்ற சந்ததையை துண்டு துண்டாக பிரித்தது. இது SLH இன விற்பனையில் மெதுவான சரிவுக்கு வழிவகுத்தது. குறப்பாக ஜெட்டிங் சவுதி அரேபியா சந்தையில் இதற்கு மன்பு எந்தவொரு இருப்பையும் கொண்டிருக்கவில்லை. மேலும் விமானக் கம்பனி சொந்த விற்பனைப் பிரிவால் அறமுகப்படுத்தப்பட்டது. இது அவர்களிற்கு இலவச் பிந்திய அலுவலக உதவியையும் வழங்கியது. இந்த தீர்மானம் SLH இற்கு ரூபா 119 மில்லியன் வருமான இழப்பை ரூபா 27 மில்லியன் இலாப இழப்பையும் ஏற்படுத்தியது இது உள்ளக கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் கம்பனிக்குள் வியாபார தீர்மானம் எடுத்தல் செயலாற்றல் தொடர்பில் கடுமையான சந்தேகத்தை எழுப்பியிருந்தது.

இந்த விடயம் உள்ளகக் கணக்காய்வால் பரீட்சிக்கப் பட்டதுடன் கணக்காய்வு குழுவிற்கு அறிக்கையிட்டிருந்தது. இது 2022 இல் முன்னைய சபையால் முடிவு செய்யப்பட்டது. டீமுனு அறிக்கை பிரகாரம் 2022 மே 25 ஆந் திகதிய CR/08/2022 ஆம் இலக்க சுற்றறிக்கை) “இந்த விடயத்தில் எந்தவொரு உத்தியோகத்தர்களும் பயனடைந்ததிற்கான மோசடி அல்லது சான்றுகளோ இருக்கவில்லை. மேலும் “இந்த வகையான விடயங்கள் சகல கைநூல்கள் மற்றும் நடைமுறைகளுக்கும் இணங்கும் என்பதை முகாமைத்துவம் ஏற்றுக்கொண்டது” என முடிவு செய்யப்பட்டது.

இந்த விடயம் 2024 இன் இறுதி பகுதியில் மீண்டும் விசாரணைக்கு உட்படுத்தப்பட்டு விளக்கம் கோரப்பட்டது கம்பனி உள்ளக கணக்காயறிக்கைகளை வழங்கியிருந்தது. அதன் பின்னர் மேற்கூறிய விடயம் தொடர்பில் சுதந்திரமான மீளாய்வை நடாத்தி அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட பரிந்துரைக்குமாறு 2024 திசெம்பர் 03 அந் திகதிய கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி SLA ஐ வேண்டியிருந்தது.

சந்தை ருழைவுகள் தந்திரோபாயங்கள் மற்றும் சிறீலங்கள் கொலிடேஸ் (SLH) போன்ற வருமானம் உழைக்கும் துணைநிலை கம்பனிகள் தொடர்பானவற்றில் வலுவான உள்ளக கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் முகாமைத்துவ வழிமுறைகள் செயற்படுத்தப்பட வேண்டும்.

3.3 சர்ச்சைக்குரிய தன்மையான கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
தாபிக்கப்பட்ட நெறிமுறைகளை தவிர்த்து சிறீ லங்கள் கொலிடேஸ் (SLH) ஈடுபடுத்தப்படாமல் 1,000 தொழிலாளர்களிற்கு நெஸ்மா டிரவல் சுதந்திரமாக IQ பொதிகளை ஏற்பாடு செய்திருந்தது. சவுதிய அரேபியாவிலுள்ள SLAL நாட்டு முகாமையாளர் ரூபா 150 மில்லியனிற்கு அதிகமான ஒப்பந்தத்திற்று தேவையான சபை அனுமதியை பெறத் தவறியிருந்தனர். 2021 மே 25 அந் திகதிய நெஸ்மா கடித்தின் பிரகாரம் கருத்தரைகள்	2021 நவம்பரில் நெஸ்மா டிரவல் வழங்கிய KSA நிறுவன தனிமைப்படுத்தல் தொடர்பில் விசேட மீளாய்வை உள்ளக கணக்காய்வு பிரிவு வெளியிட்டிருந்தது. 2022 சனவரி 7 இல் நடைபெற்ற கணக்காய்வு குழுக் கூட்டத்தில் அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்பட்டதுடன் 2022 முன்னைய சபையால் உறுதி செய்யப்பட்டது. கூட்ட குறிப்பு பிரகாரம் BOD ஆனது (2022 மே 25 ஆந் திகதிய CR/08/2022 ஆம் இலக்க சுற்றறிக்கை) “இந்த	பம்பனியானது நெஸ்மா டிரவல் தனியார் மயமாக்கல் (IQ) பொதிகளை அனுமதிக்கப்படாத முறையில் ஏற்பாடு செய்ததல் தொடர்பில் சவுதிய அரேபியாவிலுள்ள முகாமையாளரால் முழுமையான விசாரணைகள் நடாத்தப்பட வேண்டும்.

ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. தாமதங்களிற்கு உவ்வித சரியான காரங்களும் இருக்கவில்லை. இதன் விளைவால் SLH சேவைகளை 626 பயணிகள் தவிர்த்திருந்தனர். இதனால் ரூபா 103.8 மில்லியன் வருமான இழப்பையும் ரூபா 23.8 மில்லியன் இலாப இழப்பையும் ஏற்படுத்தியது. மேலும் 85 பயணிகள் SLH இடம் இழப்பீட்டு படிவங்களின் கீழ் ஏமாற்றப்பட்ட வழிகளை விசாரித்திரந்தனர் இதனால் ரூபா 13.8 மில்லியன் வருமானம் மற்றும் 3.4 மில்லியன் வருமானம் இழப்பு ஏற்பட்டது.

விடயத்தில் எந்தவொரு உத்தியோகத்தர்களும் பயனடைந்ததற்கான மோசடி அல்லது சான்றுகளோ இருக்கவில்லை. மேலும் “இந்த வகையான விடயங்கள் சகல கைநூல்கள் மற்றும் நடைமுறைகளுக்கும் இணங்கும் என்பதை முகாமைத்துவம் ஏற்றுக்கொண்டது” என முடிவு செய்யப்பட்டது.

இந்த விடயம் 2024 ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் மீண்டும் விசாரணைக்கு உட்படுத்தப்பட்டு விளக்கம் கொரியிரந்தது. கம்பனி உள்ளக கணக்காய்வு அறிக்கைகளை வழங்கியது பின்னர் மேற்கூறிய விடயம் தொடர்பில் சுதந்திர மீளாய்வை நடாத்தி அதன் மீது உரிய நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு பரிந்துரைக்குமாறு 2024 திசெம்பர் 03 இல் உள்ளவாறு ஞாயி ஆனது கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியிடம் கோரியிருந்தது.

3.4 மனித வன முகாமைத்துவம்

கணக்காய்வு அவதானிப்பு	முகாமைத்துவத்தின் கருத்துரை	பரிந்துரைகள்
(அ) 2025 மார்ச் 31 இல் உள்ளவாறு அனுமதிக்கப்பட்ட பதவியணி 6,402 இதுந்ததுடன் 17 பிரிவுகளிற்கடையில் 331 வெற்றிடங்கள் நிலவின. எவ்வாறாயினும் 832 உத்தியோகத்தர்கள் 12 பிரிவுகளில் சேவை வழங்குநர்களின் கீழ் சேர்க்கப்பட்டிருந்தனர் பின்னர் உள்ளபடியான ஊழியர் எண்ணிக்கை 6,903 ஆக இருந்ததுடன் அனுமதிக்கப்பட்ட பதவியணியை விட 501 ஆல் விஞ்சியிருந்தது. 501 ஊழியர்கள் அனுமதிக்கப்பட்ட உத்தியோகத்தர் மட்டங்களை விஞ்சி நியமிக்கப்பட்டதை இது குறிக்கின்றது.	கம்பனியானது இரண்டு மாவட்ட மனிதவள கட்டமைப்புடன் செயற்படுகின்றது அனுமதிக்கப்பட்ட கம்பனி பதவியணி மற்றும் அப்பாற்பட்ட சேவை வழங்குநர் பதவியணி, ஒவ்வொன்றும் சுதந்திரமாக முகாமை செய்யப்பட்டனர் அனுமதிக்கப்பட்ட பதவியணி நேரடியாக ஈடுபடுத்தப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களால் நிரப்பப்பட்ட பாதிடப்பட்ட பதவியணியை கொண்டிருந்தது. அதேநேரம் சேவை வழங்குநர் பதவியணி ஒப்பந்த அடிப்படையில் வெளிவாரரி ஒப்பந்தகாரர்கள் ஊடாக வாடகைக்கு அமைர்த்தப்பட்ட பதவியணியை கொண்டுள்ளது. அந்த வெளித் தரப்பினர் பணிகள் கம்பியினுடைய தலைமை அலுவலகத்தின் பகுதியாக இருக்காததுடன் உத்தியோகத்தரில் ஏதவது மிகைக்கு பங்களிப்பு	கம்பனியானது அனுமதிக்கப்பட்ட ஆனணி பதவியணியுடன் உத்தியோகத்தர் மட்டங்களுடன் சீரமைப்பதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

செய்திருக்கவில்லை.

பிரிவுகளால் வெண்டப்பட்ட SP
வெண்டுகைகளிற்கு மேலதிக
ஏதாவது CEO ஆல்
அனுமதிக்கப்பட்டதுன் அதன்
பின்னர் HRRC தாளில்
வெளிப்பட்டது. அவை
பணிப்பாளர் சபையால்
அனுமதிக்கப்பட்டு நிறுவன
பாதீட்டின் கீழ்
உள்ளடக்கப்பட்டது.

(ஆ) பிரதம பொறியியலாளர் பதவிநின்
ஆட்சேர்ப்பு தெரிவுசெய்யப்பட்ட
விண்ணப்பதாரிக்கு வேண்டப்பட்ட
தகைமைகளை
கொண்டிருக்கவில்லை ஒரே வகை
அனுமதி (பல வகைக்கு பதிலாக)
மற்றும் வேண்டப்பட்ட 10
ஆண்டுகளிற்கு குறைவான 7
ஆண்டுகளும் 4 மாதங்களும்
மாத்திரம் முகாமைத்துவ
அனுபவத்தைக் கொண்டிருந்தார்.
அவ்வாறிருப்பினும் திறமை வளக்
கொள்கை கைநூலில்
விதிவிலக்கை நியாயப்படுத்தாத ஒரு
பிரிவை மேற்கோள் காட்டி
விண்ணப்பதாரி சபை அனுமதியுடன்
நியமிக்கப் பட்டிருந்தார் மேலும்
விண்ணப்பதாரியின் வெண்டுகையின்
அடிப்படையில் மேலதிக
கொடுப்பனவுகள் மற்றும்
சலுகைகளுடன் மாதம் ஒன்றிற்கு
ஐ.அ.டொலர் 7,500 ஆக
சம்பளத்தை சபை
அனுமதித்திருந்தது.

வியாபார தொடர்ச்சி மற்றும்
பிரமாணப்பத்தல் இணக்கங்கள்
உறுதி செய்வதற்கான வெற்றிடம்
உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச
மட்டத்தில் விளம்பரம்
வெளியிடப்பட்டது. 44
வெளித்தரப்பு விண்ணப்பங்களை
இணைக்கப்பட்டது. (19
உள்நாட்டு மற்றும் 26
வெளிநாட்டினர்). மீளாய்வுக்கு
பின்னர் உள்நாட்டு
விண்ணப்பதாரிகள் எவரும்
வேண்டப்பட்ட தகைமைகளை
பூர்த்தி செய்திருக்கவில்லை.
அதேநேரத்தில் 10 வெளிநாட்டு
விண்ணப்பதாரிகள் ஆரம்பத்தில்
தகுதிபெற்றிருந்தனர். அவர்களில்
ஐந்து பேர் கம்பனியின் ஓய்வூதிய
வயதை தாண்டியிருந்தனர். ஆகவே,
இரண்டு விண்ணப்பதாரிகள்
இறுதிச் சுற்றிற்கு தெரிவு
செய்யப்பட்டிருந்தனர். நேர்முகப்
பரீட்சையை தொடர்ந்து ஒரு
விண்ணப்பதாரி விலகியிருந்தார்.
தலைவர், CEO, மற்றும் ஒரு
பணிப்பாளர் உள்ளடங்கிய
நேர்முகப் பரீட்சை குழுவால்
பொருத்தமானவரை கண்டறிந்து
தெரிவு செய்யப்பட்ட
விண்ணப்பதாரி விளம்பரத்தில்
வெளியிட்ட தகைமைகளை
முழுமையாக பூர்த்தி
செய்யவில்லை. எவ்வாறாயினும்,
(மூன்று ஆண்டுகள்
முகாமைத்துவ அனுபவம்
குறைவு மற்றும் ஒரே ஒரு
விமான வகை அனுமதியை
மாத்திரம் வைத்திருப்பது)
வேலையின் அவசர்,
விண்ணப்பதாரியின் வினைத்திறன்
மற்றும் மீள் விளம்பரம் மூலம்
வலுவான குழுவை

கம்பனியானது
அனுமதிக்கப்பட்ட
கடமைப் பட்டியல் மற்றும்
கொள்கை கைநூலில்
சுட்டிக்காட்டிய தகைமை
மற்றும் அனுபவங்களுடன்
இணங்கி நிரப்பப்பட்டதை
உறுதி செய்வதற்கு
அதன் ஆட்சேர்ப்பு
மற்றும் நியமன
நடைமுறைகளை
வலுப்படுத்தப்பட
வேண்டும்.

நியமிப்பதற்காக குறைந்த
வாய்ப்பு காரணமாக சபை
நியமனத்தை அனுமதித்திருந்தது.
மனித வள மற்றும் சம்பளக் குழு
(HRRC) இந்த தெரிவை
அனுமதித்திருந்தது. தெரிவிற்கான
நியமங்களையும் வெள்நாட்டு
நிபுணர்களிற்காக தொழில் துறை
தரநிலைகளுடன் இணைக்கப்பட்ட
திருத்தப்பட்ட சம்பளத் பொதியை
அனுமதித்திருந்தது. ஆட்சேர்ப்பு
மற்றும் தெரிவு நடைமுறை
திறமை வளக் கொள்கை மற்றும்
தொடர்புடைய நிறுவனக்
கொள்கை என்பவற்றிற்கு
இணங்கியிருந்தது. வேண்டப்படும்
பொது நிலையான
கொள்கையிலிருந்து விலகும்
உரிமையை கொண்டிருந்த
பணப்பாயர் சபை நியமனத்தை
முறையாக அனுமதித்திருந்தது.