බාධාවකින් තොර සංක්‍රාන්තියක්

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

වාර්ෂික වාර්තාව 2024

Civil Aviation Authority Sri Lanka

Safe and Efficient Skies for All

CAASL

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

Safe and Efficient Skies for All

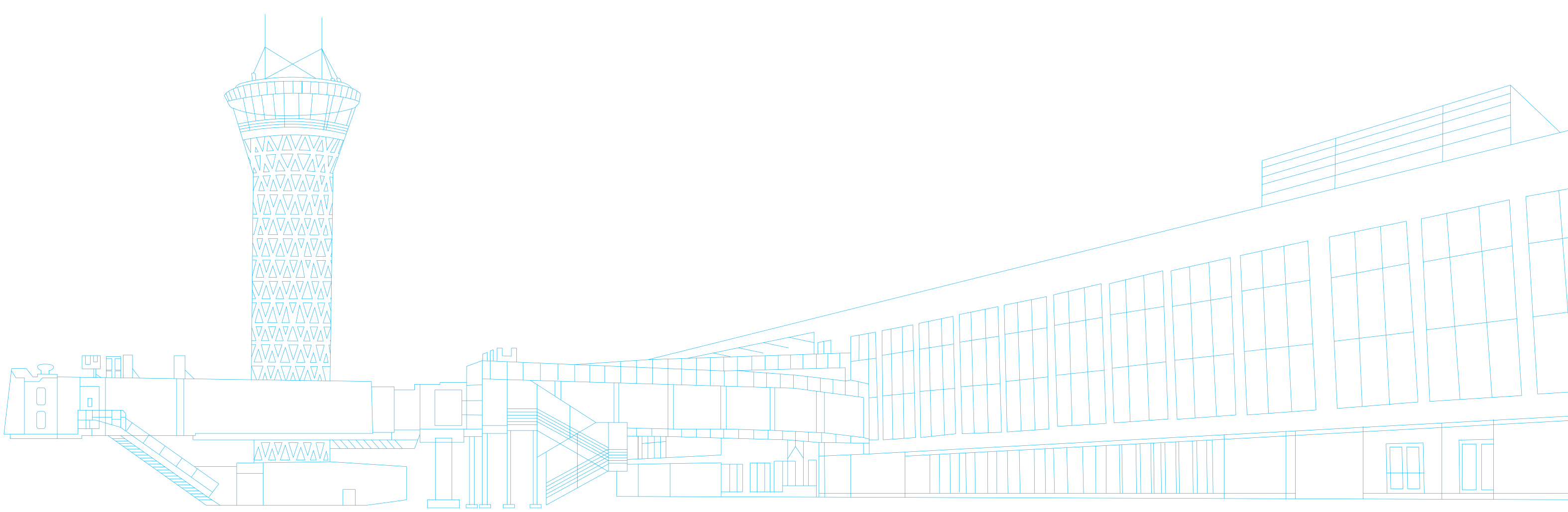
වාර්ෂික වාර්තාව 2024

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ 15 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලබයි.

CAASL

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය



පටුන

- ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා ගරු අමාත්‍යතුමා වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී / 4
- දැක්ම, මෙහෙවර සහ ආදර්ශ පාඨය / 5
- ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන ඉස්මතු කිරීම් / 6
- සභාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය / 12
- ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමාගේ සමාලෝචනය / 16
- අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය / 20
- ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය / 22
- ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පිළිබඳ විග්‍රහය / 24
- අංශ සහ ඒකක පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණය / 27
- මෙහෙයුම් සංවිධාන ව්‍යුහය - කළමනාකරණ කාර්යමණ්ඩලය / 32
- CAASL හි පාලනය සහ වගවීම / 34

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

- සුරක්ෂිතභාවය ශක්තිමත් කිරීම / 39
- ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම / 48
- කාර්යක්ෂමතාව සහ ඵලදායී කළමනාකරණය / 54
- හරිත ගුවන් සේවය / 58
- ගුවන්සේවා වර්ධනය / 60
- ධාරිතා සංවර්ධනය / 66
- තොරතුරු තාක්ෂණ සංවර්ධනයන් / 70
- සේවකයන් සවිබල ගැන්වීම / 72
- මූල්‍ය කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා / 74

2024 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන

- විස්තීර්ණ ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය / 80
- මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය / 81
- ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය / 82
- මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය / 83
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන් සඳහා සටහන් / 84
- විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව 2024 / 109
- විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය 2024 / 120
- නියාමන විෂය පථය / 129
- CAASL හි තාක්ෂණික කාර්යසාධනය පිළිබඳ සාරාංශය / 131
- ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක / 133
- ගුවන් ගමන් පිළිබඳ තොරතුරු / 139

සැ.යු.:
මෙය ඉංග්‍රීසි වාර්ෂික වාර්තාවේ පරිවර්තනයක් වන හෙයින්, සංශෝධන හෝ ගැටළු ඇත්නම් කරුණාකර ඉංග්‍රීසි වාර්ෂික වාර්තාව භාවිතා කරන්න.

ඇමුණුම 9 -
පහසුකම් සැලසීමේ වර්ෂය

බාධාවකින් තොර සංක්‍රාන්තියක්

ICAO කවුන්සිලය විසින් 2024 වර්ෂය ”පහසුකම් සැලසීමේ වර්ෂය” (FAL20242024) ලෙස නම් කරන ලදී. ඊට සමගාමීව, ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතුවල පරිවර්තනයන් සිදු කරමින් සිටී. ගුවන් තොටුපළ මගී පාලන ක්‍රියාවලි විධිමත් කිරීම සහ ජාත්‍යන්තර සංචාරවල කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා පහසුකම් සැලසීම වෙනුවෙන් අනවරත ප්‍රයත්න දරමින්, රට සමස්ත ගුවන්සේවා අත්දැකීම් නැවත අර්ථකථනය කරමින් සිටී. සියලුම මගීන් වෙත සුවපහසුව සැලසීම, ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය, වේගවත් හා කාර්යක්ෂම ගුවන් සංචාරයක් පිරිනැමීම මින් අරමුණු කරයි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) විද්‍යුත් ගමන් බලපත්‍ර, විද්‍යුත් ද්වාර, AI තාක්ෂණය සහ ඩිජිටල් පද්ධති යොදා ගනිමින් මෙම පරිවර්තනය මෙහෙයවයි. CAASL ජාතියේ ගුවන්සේවා නියාමකයා ලෙස, මෙකී නවෝත්පාදනයන් බාධාවකින් තොරව, නිරුපද්‍රතව, කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කරන බවට සහතික කරයි.

ඩිජිටල් පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීමෙන් සහ ක්ෂේත්‍රයේ හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීමෙන්, CAASL, ඇතුල්වීමේ සිට ගොඩබෑම දක්වා සමස්ත ක්‍රියාවලි වඩාත් සුවපහසු කරයි. ගුවන් සේවය නව තාක්ෂණය වැළඳ ගනිමින් වෙනසකට මුල පිරුවද, ගුවන් පියාසැරි නිරුපද්‍රතව, ආරක්ෂිතව සහ කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගන්නා බවට අපි සහතික වන්නෙමු.

ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා ගරු අමාත්‍යතුමා වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

2022 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ 15 වන වගන්තිය යටතේ ප්‍රකාශිත ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාව සපුරාලීම සඳහා වාර්ෂික වාර්තාව - 2024 සම්පාදනය කරන ලදී. 2024 ජනවාරි මස 01 වන දින සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා අතර කාල පරිච්ඡේදය තුළ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් සිදු කරන ලද ප්‍රධාන කාර්යන්හි සාරාංශයක් සහ 2024 වර්ෂය සඳහා අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය මෙහි අන්තර්ගත වේ.

සුනිල් ජයරත්න
සභාපති

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය
2025 පෙබරවාරි 27වනිදා

දැක්ම

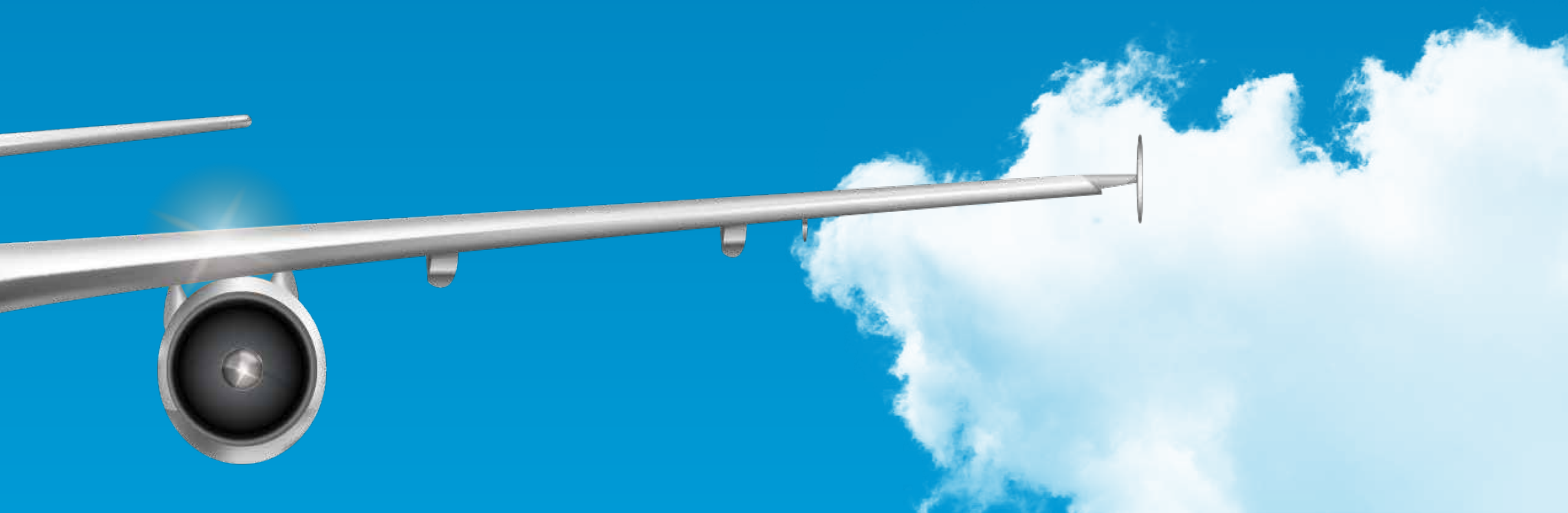
සැමට නිරුපද්‍රිත අහසක් සහතික කරමින් ප්‍රවීණ සහ විශ්වාසනීය ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රිතතා නියාමකයකු බවට පත් වීම.

මෙහෙවර

උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය සහ ප්‍රබලකර නියාමනය මගින්, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සමඟත් ජාතික ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතා සමඟත් අනුගත නිරුපද්‍රිත, සුරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම, ක්‍රමවත් සහ පරිසර හිතකාමී ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා පද්ධතියක් මෙහෙයවීම සුසාධනය කිරීම.

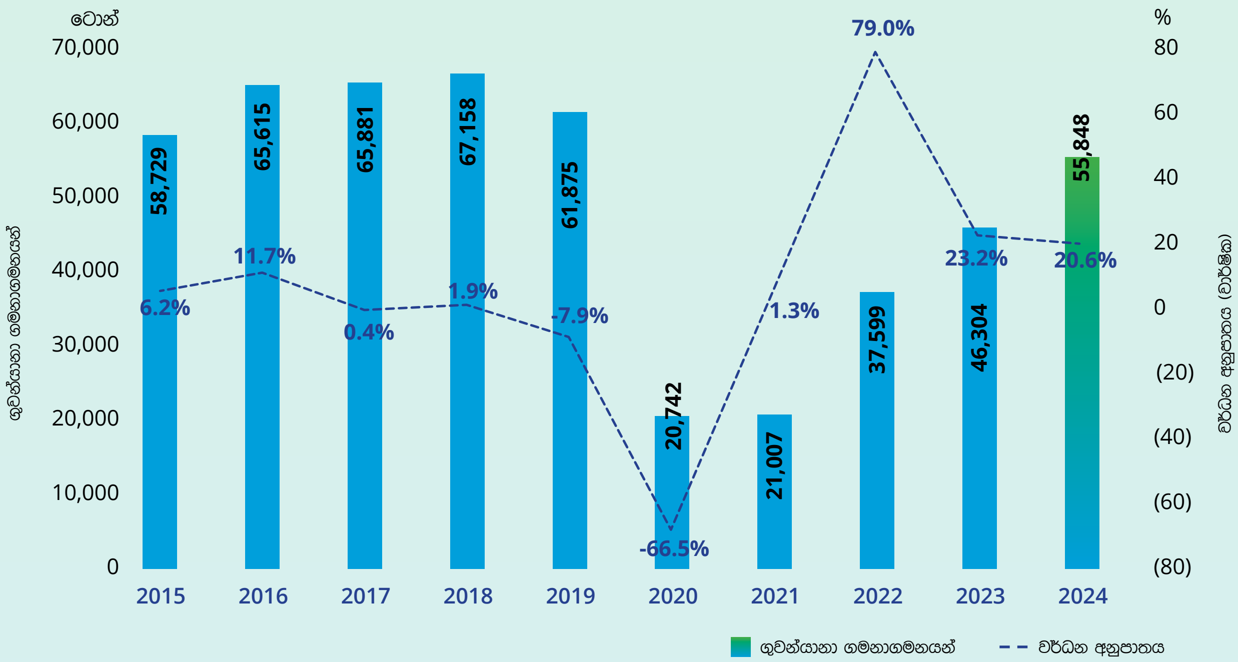
ආදර්ශ පාඨය

"සැමට නිරුපද්‍රිත සහ කාර්යක්ෂම අහසක්"

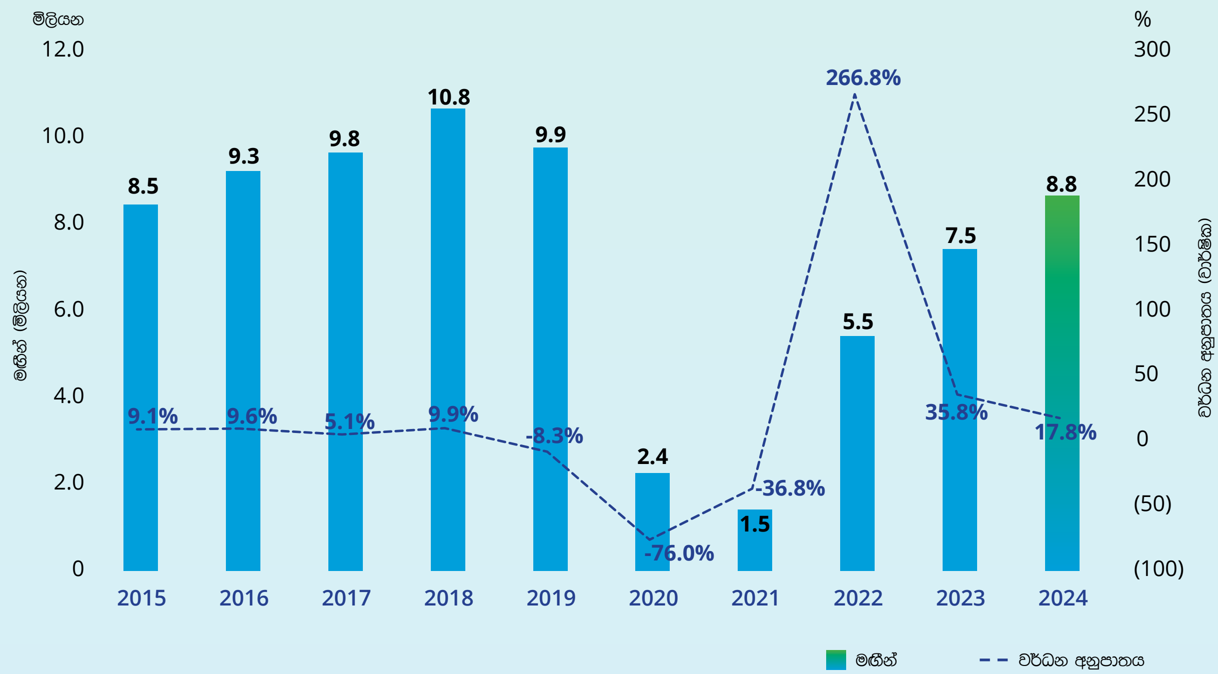


ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන ඉස්මතු කිරීම්

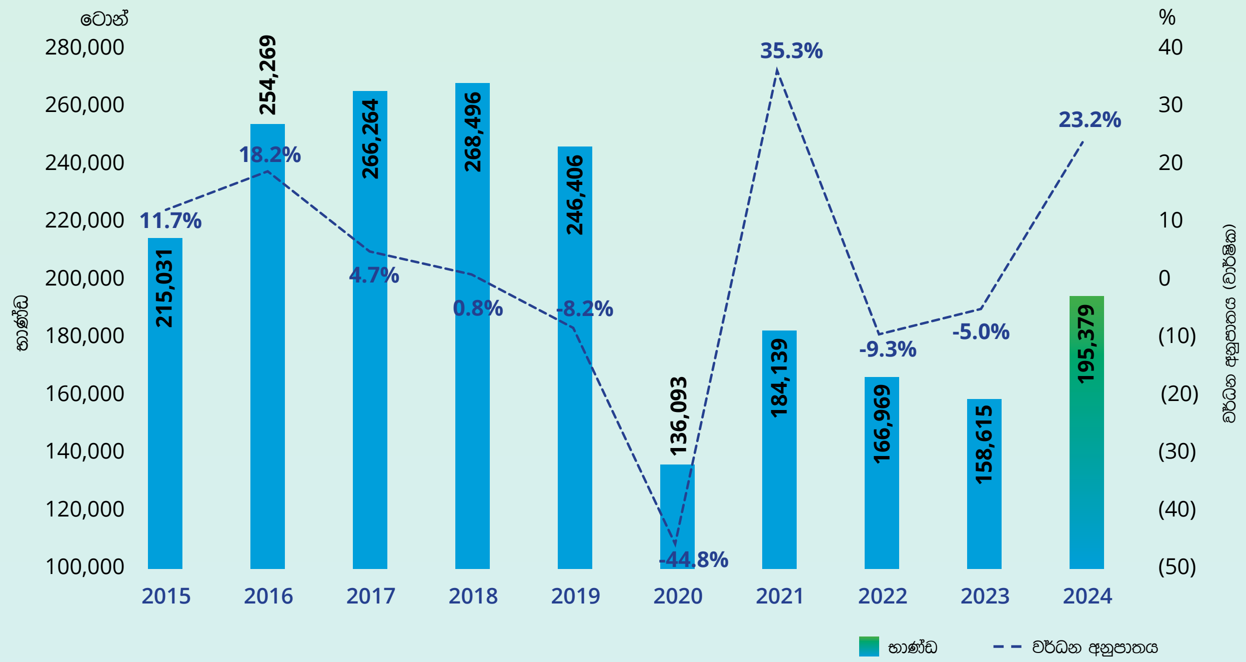
ගුවන්යානා ගමනාගමනයන්

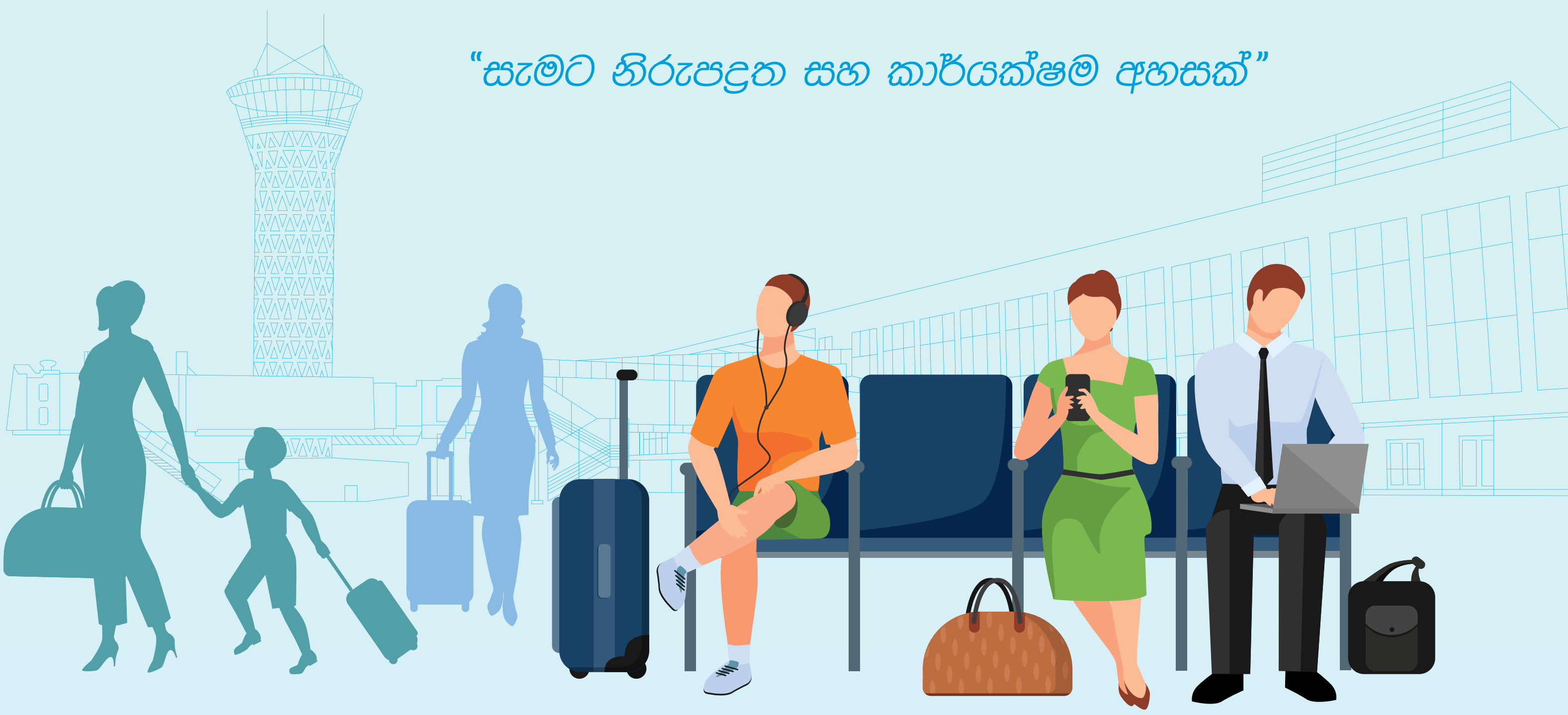


මඟී ගමනාගමනයන්



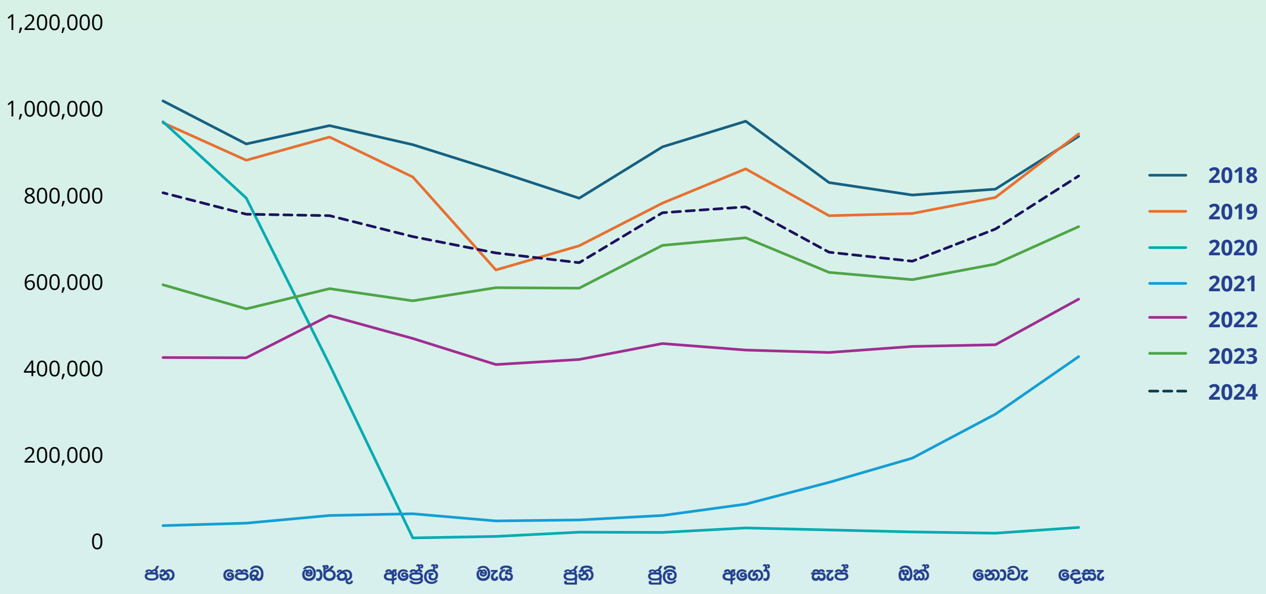
භාණ්ඩ ප්‍රවාහන


ටොන්
%
භාණ්ඩ
වර්ධන අනුපාතය (වාර්ෂික)
280,000
260,000
240,000
220,000
200,000
180,000
160,000
140,000
120,000
100,000
40
30
20
10
0
(10)
(20)
(30)
(40)
(50)
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
215,031
254,269
266,264
268,496
246,406
136,093
184,139
166,969
158,615
195,379
11.7%
18.2%
4.7%
0.8%
-8.2%
-44.8%
35.3%
-9.3%
-5.0%
23.2%
භාණ්ඩ
වර්ධන අනුපාතය


"සැමට නිරුපද්‍රිත සහ කාර්යක්ෂම අහසක්"

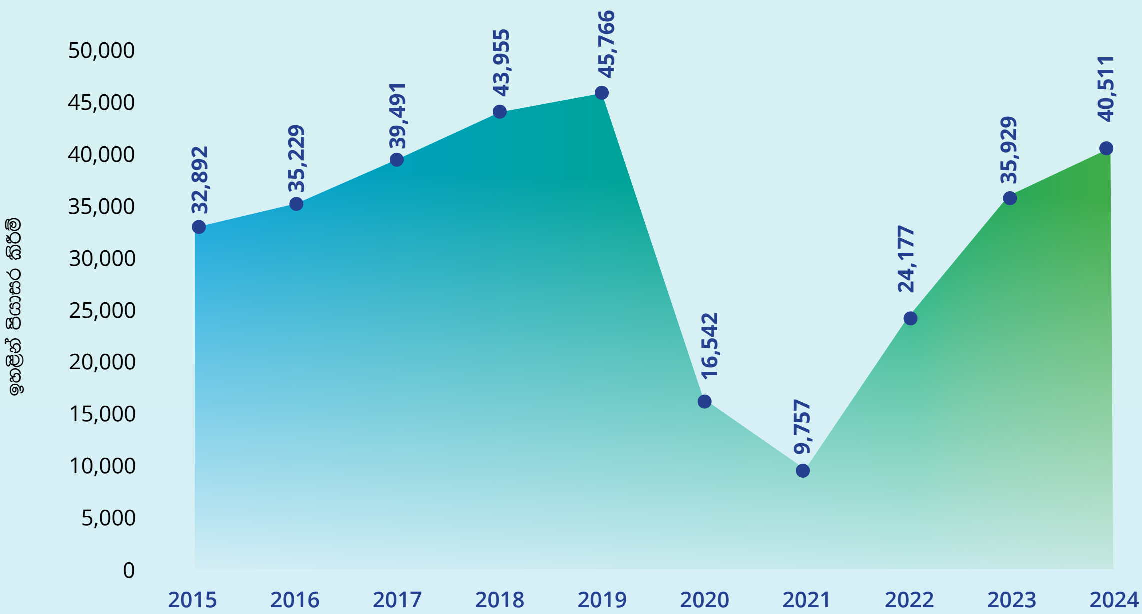
ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන ඉස්මතු කිරීම්

මාසික මඟී ගමනාගමනයන් 2018-2024



ප්‍රස්ථාරයේ දැක්වෙන පරිදි, 2024 වර්ෂයේ දත්ත, මාසික පදනමින් පූර්ව කොවිඩ් මට්ටමට ක්‍රමයෙන් ළඟා වෙමින් පවතී. එය 2019 වර්ෂයේ දත්ත සමග බොහෝ දුරට සමාන වන අතර, 2025 වර්ෂයේදී එකී මට්ටම අතික්‍රමණය කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරයි.

වසර 10ක් කාල පරාසය තුළ ඉහළින් පියාසර කිරීම් පිළිබඳ දත්ත



නියාමන සංවර්ධන

2024 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් යටිතල පහසුකම් සහ සංතරණ නියාමන අධීක්ෂණය වැදගත් කොට සැලකූ අතර, එහිදී ගගන යාත්‍රාංගණ සහ ගුවන් සංතරණ සේවා සම්බන්ධයෙන් විශේෂ අවධානයක් යොමු විය. මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව සහ නවීකරණය සඳහා සැලසුම්ගත ප්‍රවේශයක් දක්වමින් සෙසු අංශවල අවම නියාමන යාවත්කාලීන කිරීම් පෙන්නුම් කළේය.

රෙගුලාසි, රීති සහ නිවේදන ප්‍රමාණය - 2024

9 ගගන යාත්‍රාංගණ

7 ගුවන් සංතරණ සේවා

1 ගුවන් වෛද්‍ය සේවා

1 ගුවන්යානා මෙහෙයුම්

1 ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීම සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව

සහතිකකරණය පිළිබඳ කෙටියෙන්

සහතිකකරණ ක්‍රියාවලි, විශේෂයෙන් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව වැනි ඉහළ ප්‍රමාණයේ පිරිස් අනුමැතිය සඳහා යොදා ගන්නා ලදී. ස්ථාවර නමුත් සහතිකකරණ ප්‍රවණතා කිහිපයක් පමණක් යොදා ගනිමින් විශේෂිත භූමිකා සහ සංවිධාන සහතික කළ අතර, එහිදී තාක්ෂණික ක්ෂේත්‍ර තුළ ගුණාත්මකභාවය සහ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට අවධානය යොමු විය.

සහතිකකරණය/ ආයතන/ පුද්ගල බලපත්‍ර

1,117 ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පිරික්සුම්කරුවන් සහතිකකරණය සහ නැවත සහතික කිරීම

368 ගුවන් නියමු

85 ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය

33 ගුවන් ගමනාගමන පාලන

29 ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍රධාරීන්

13 ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කළමනාකරුවන් සහතිකකරණය සහ නැවත සහතික කිරීම

11 ගොඩබිම් උපදේශක

8 ශ්‍රේණිගත කිරීමේ උපදේශකවරු

6 පියාසර උපදේශකවරුන් (සීමිත)

5 ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන (විදේශ)

5 කෘත්‍රිම පියාසර උපදේශකවරුන්

4 පියාසර උපදේශකවරු

5 විදේශීය ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතික

2 අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධාන

1 ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (ගුවන් ගමන් සංදේශකරුවන්)

1 අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන (AMTO)

1 ශ්‍රේණිගත කිරීමේ උපදේශකවරුන් (සීමිත)

1 අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (AMO)

1 ශ්‍රේණිගත කිරීම්

ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාන ඉස්මතු කිරීම්

නිරීක්ෂණ සහ අධීක්ෂණය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් දැඩි නිරීක්ෂණයකින් යුතුව පවත්වා ගෙන යන ලදී. එහිදී ආරක්ෂාව, ගගන යාත්‍රාංගණ සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව නිරීක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් විශේෂ ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලදී. අධීක්ෂණ උපායමාර්ග මගින් විශේෂ අංශ කෙරෙහි සැලකිලිමත් තක්සේරුවක් පවත්වා ගනිමින් පුළුල් ආරක්ෂාවක් සහතික කරන ලදී.

නිරීක්ෂණ සහ අධීක්ෂණය කටයුතු - 2024

- **11** බෑවුම් මඟ පරීක්ෂණ මෙහෙයුම්
- **3** සිමියුලේටර පරීක්ෂණ
- **11** මාර්ග පරීක්ෂණ
- **10** අන්තරායකර භාණ්ඩ පරීක්ෂණ
- **8** ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්
- **4** ප්‍රධාන මූලික පරීක්ෂණ/උපදේශක නිරීක්ෂණ
- **1** නම් කරන ලද පරීක්ෂක නියමුවන්
- **11** බෑවුම් මඟ පරීක්ෂණ - ගුවන් යෝග්‍යතාව
- **49** ගුවන්යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතා සහතිකය (C of A)
- **21** ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධානයේ පරීක්ෂණ
- **5** අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධානයේ පරීක්ෂණ
- **16** අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානයේ (CAMO) පරීක්ෂණ
- **4** ඉන්ධන පහසුකම් පරීක්ෂණ/ විගණන
- **17** අනුමත පියාසර පුහුණු සංවිධානයේ පරීක්ෂණ
- **5** බලපත්‍ර නිරීක්ෂණය
- **43** ගගන යාත්‍රාංගණ පරීක්ෂණ
- **40** ATM පරීක්ෂණ
- **6** AIM පරීක්ෂණ
- **15** SMS පරීක්ෂණ
- **31** CNS පරීක්ෂණ
- **7** MET පරීක්ෂණ
- **3** සිතියම් සහ ප්‍රස්තාර පරීක්ෂණ
- **6** PANS-OPS පරීක්ෂණ
- **6** SKED නොවන පියාසර පරීක්ෂණ
- **97** ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් පැවැත්වීම (පරීක්ෂණ, විගණන, විමර්ශන, පිරික්සුම්)
- **5** නම් කරන ලද රෝහල් - පරීක්ෂණ
- **2** පහසුකම් පරීක්ෂණ

නිකුත් කරන ලද අනුමත කිරීම්

2024 වර්ෂයේ අනුමත ප්‍රමාණ මගින් කලාපීය ගුවන් අවකාශ කළමනාකරණය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ උපාය මාර්ගික වැදගත්කම ඉස්මතු කරනු ලැබිණ. මෙහෙයුම් නිෂ්කාශනවලට අදාළව ක්‍රියාකාරකම් බොහෝමයක් පැවතුණ අතර ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් යටිතල පහසුකම්, කාලසටහන්ගත කිරීම සහ විශේෂිත ගුවන් සේවා කාර්යයන් සඳහා විශේෂ අනුමත කිරීම් නිකුත් කරන ලදී.

CAASL විසින් නිකුත් කරන ලද අනුමත කිරීම් - 2024

40,511 කොළඹ පියාසර තොරතුරු කලාපයට (FIR) ඉහළින් පියාසර කරන ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව

185 අනුමත කරන ලද ගුවන් කාර්යන් ගණන

781 නිකුත් කරන ලද ගොඩබෑමේ නිෂ්කාශන

1,429 නිකුත් කරන ලද ගුවන් පියාසැරි නිෂ්කාශන

2,210 කාලසටහන්ගත නොකළ පියාසැරි අනුමැති සංඛ්‍යාව

348 NOTAM නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැත

115 උස් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම සඳහා අනුමැති

142 අනුමත කරන ලද කුලුනු ගණන

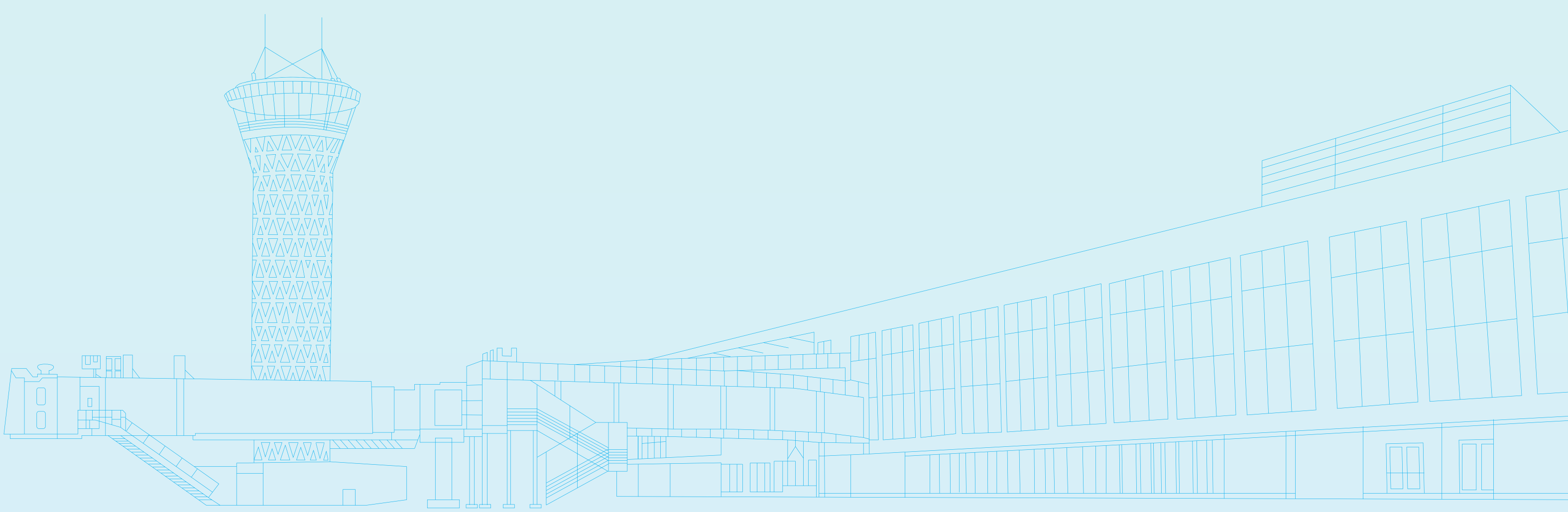
61 ගුවන් යානයක් තුළ භාණ්ඩ රඳවනයක් මත ආයුධ රැගෙන යාම

48 අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කාලසටහන් අනුමත කිරීම්

526 ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කාලසටහන් අනුමත කිරීම්

11 උපදේශක අනුමැති

3 විශේෂ මෙහෙයුම් (විශේෂ ගුවන් ගමන් අනුමැති)



සභාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය

"ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් පවත්වනු ලබන විශ්ව නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP CMA) සඳහා අපි අප්‍රමාදව සූදානමින් සිටින්නෙමු. මෙම ගෝලීය වශයෙන් පිළිගත් විගණනය මඟින් ජාතික නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණ පද්ධතිවල කාර්යක්ෂමතාව තක්සේරු කරන අතර, රාජ්‍යයක ගුවන්සේවා පාලනයේ ප්‍රධාන මිනුමක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. අපගේ පුළුල් හා කේන්ද්‍රගත ප්‍රවේශයේ අරමුණ වනුයේ, වගකිවයුතු ගුවන්සේවා රාජ්‍යයක් ලෙස අපගේ ජාත්‍යන්තර තත්ත්වය නැවත තහවුරු කරමින්, ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයෙහි (ICAO) නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණයේ තීරණාත්මක අංගයන්ට සැලකිය යුතු හා තිරසාර අනුකූලතාවයක් පෙන්නුම් කරන බව සහතික කිරීමයි."

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය සඳහා ප්‍රත්‍යාස්ථිතිය, උපායමාර්ගික දියුණුව සහ නව්‍ය සර්ව ශුභවාදීත්වයේ වැදගත් අවධියක් සනිටුහන් කළ වසරක් වන 2024 වසර සඳහා සභාපතිවරයාගේ සමාලෝචනය මා ඉදිරිපත් කරන්නේ ඉමහත් ආඩම්බරයකින් සහ ජාතික වගකීම පිළිබඳ හෘදයංගම හැඟීමකින් යුතුවයි. ගෝලීය වශයෙන් පවතින සංකීර්ණ සහ අභියෝගාත්මක තත්ත්වය හමුවේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) රටේ සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමන භාරකරු ලෙස සිය මෙහෙවර ඉටු කිරීමේ දී නායකත්වය, සචලතාව සහ දූරදර්ශීභාවය අඛණ්ඩව පෙන්නුම් කළේය.

විකාශනය වන අභියෝග මධ්‍යයේ අපගේ සාමූහික අවධානය යොමු වූයේ, ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කිරීම, නියාමන රාමු නවීකරණය කිරීම සහ ජාතික සංවර්ධනයේ වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරන කර්මාන්තයක තිරසාර වර්ධනයට දායක වීම කෙරෙහි ය. 2024 වර්ෂයේදී අපගේ ප්‍රගතියට අපගේ කැපවූ කණ්ඩායම්වල අප්‍රතිහත ධෛර්යය, ශක්තිමත් පාර්ශවකාර හවුල්කාරිත්වයන් සහ ශ්‍රී ලංකා රජයේ නොසැලෙන සහයෝගය සාක්ෂි දරයි.

කර්මාන්ත ප්‍රතිසාධනය සහ කාර්ය සාධනයේ කැපී පෙනෙන අවස්ථා

COVID - 19 වසංගත තත්වයෙන් පසු ගෝලීය ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිසාධනීය ශක්‍යතාව යහපත් මට්ටමකින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී දක්නට ලැබුණි. ජාත්‍යන්තර සංචාරක ව්‍යාපාරයේ පුනර්ජීවනය සහ ගෝලීය සංචාරක කටයුතු පිළිබඳ විශ්වාසය නව්‍යකරණයට ලක්වීම කරණ කොටගෙන ශ්‍රී ලංකාවේ මගී ගමනාගමනය ක්‍රමයෙන් වර්ධනය විය. සංචාරක සීමා ලිහිල් කිරීම සහ පාරිභෝගික විශ්වාසය ක්‍රමයෙන් නැවත ලැබීම ගුවන් ගමන් කෙරෙහි සෘජු හා ධනාත්මක බලපෑමක් ඇති කළේය. පැමිණෙන සහ පිටවන මගී පරිමාවන්හි සැලකිය යුතු වර්ධනයක් දැක ගත හැකි විය.

ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා සඳහා වන ගෝලීය ඉල්ලුම, විශේෂයෙන් ඊ-වාණිජ්‍යය, සෞඛ්‍ය සේවා සහ නිෂ්පාදන වැනි අංශවල අඛණ්ඩ වර්ධනය හේතුවෙන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුතු ද සැලකිය යුතු ප්‍රසාරණයකට ලක් විය. ශ්‍රී ලංකාව තුළ සහ ඉන් පිටත ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම් විසින්, ඉහළ යන ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා භාණ්ඩ ධාරිතාව වර්ධනය කළ අතර, ඉන්දියන් සාගරයේ රටේ පිහිටීම පදනම් කරගනිමින්, කලාපය තුළ අත්‍යවශ්‍ය සැපයුම් සහ ප්‍රතිනැව්ගත කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ක්‍රියා කිරීමට හැකියාව ලැබුණි.

ශ්‍රී ලංකාව නැගෙනහිර සහ බටහිර අතර සම්බන්ධයක් ඇති කරමින් මධ්‍යගත පිහිටීම, අපගේ බලගතුම වත්කමක් ලෙස නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරයි. සංචාරක ව්‍යාපාරය, වෙළඳාම සහ සහසම්බන්ධතාවට සහය වීම සඳහා ගුවන්සේවා අංශය මූලිකත්වය ගෙන කටයුතු කරන අතර, 2024 වර්ෂයේදී රජය විසින් යටිතල පහසුකම්, ප්‍රතිපත්ති ප්‍රතිසංස්කරණ සහ ගුවන් තොටුපළ නවීකරණය සඳහා අඛණ්ඩ ආයෝජන සිදු කළ හෙයින්, එය අපගේ ගුවන්සේවා පරිසර පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීමේ දී රුකුලක් විය.

නිරුපද්‍රිතතාවය, අනුකූලතාවය සහ නියාමන අධීක්ෂණය වැඩි දියුණු කිරීම

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) අපි ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රිත, ආරක්ෂාව, ආරක්ෂණය සහ නියාමන අනුකූලතාවයේ ඉහළම ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙන් නොසැලෙන කැපවීමකින් කටයුතු කරන්නෙමු. අපි ජාත්‍යන්තර සම්මතයන්ට අනුකූලව අපගේ ආයතනික හා තාක්ෂණික ශක්‍යතා ශක්තිමත් කිරීම සඳහා උපායමාර්ගික ප්‍රයත්නයන් කිහිපයක් 2024 වර්ෂයේදී ආරම්භ කළෙමු. මෙම වසර සඳහා ප්‍රධාන ප්‍රමුඛතාවක් වූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් (SARPs) සඳහා කරන ලද නවතම සංශෝධන අනුව අපගේ නියාමන පද්ධති පෙළගැස්වීමයි.

විධිමත් ආරක්ෂක විගණන, අවදානම් මත පදනම් වූ පරීක්ෂණ, ඉලක්කගත ආවේක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් සහ වැඩිදියුණු කළ ධාරිතා සංවර්ධන වැඩසටහන් හරහා අපගේ නියාමන කාර්යයන් ශක්තිමත් කරන ලදී. මෙම උත්සාහයන් මගින් රට පුරා ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් දැඩි ආරක්ෂක මිනුම් සලකුණු සපුරාලන බවත් දේශීය හා ජාත්‍යන්තර නියාමන අපේක්ෂාවන්ට අනුකූල වන බවත් සහතික කරන ලදී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් පවත්වනු ලබන විශ්ව නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP CMA) සඳහා අපි

සභාපතිතුමාගේ සමාලෝචනය

අප්‍රමාදව සූදානමින් සිටින්නෙමු. මෙම ගෝලීය වශයෙන් පිළිගත් විගණනය මගින් ජාතික නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණ පද්ධතිවල කාර්යක්ෂමතාව තක්සේරු කරන අතර, රාජ්‍යයක ගුවන්සේවා පාලනයේ ප්‍රධාන මිනුමක් ලෙස ක්‍රියා කරයි. අපගේ පුළුල් හා කේන්ද්‍රගත ප්‍රවේශයේ අරමුණ වනුයේ, වගකිවයුතු ගුවන්සේවා රාජ්‍යයක් ලෙස අපගේ ජාත්‍යන්තර තත්ත්වය නැවත තහවුරු කරමින්, ශ්‍රී ලංකාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයෙහි (ICAO) නිරුපද්‍රිත අධීක්ෂණයේ තීරණාත්මක අංගයන්ට සැලකිය යුතු හා තිරසාර අනුකූලතාවයක් පෙන්නුම් කරන බව සහතික කිරීමයි.

පාරිසරික කළමනාකරණය සහ තිරසාරභාවය මෙහෙයවීම

ගෝලීය ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූලව, තිරසාරභාවය අපගේ දිගුකාලීන උපායමාර්ගික දැක්මේ අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් බවට පත්ව ඇත. ලොව පුරා ගුවන්සේවා කර්මාන්ත ඒවායේ පාරිසරික පියසටහන යහපත් මට්ටක පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් පීඩාවට පත් වන අතර, පාරිසරික වශයෙන් වගකිවයුතු ගුවන්සේවා භාවිතයන් ප්‍රවර්ධනය කරන ප්‍රතිපත්ති සහ නියාමන ක්‍රියාමාර්ග මාලාවක් වර්ධනය කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ඊට ක්‍රියාකාරීව ප්‍රතිචාර දක්වා ඇත.

2024 දී, අපි තිරසාර ගුවන්සේවා ඉන්ධන (SAF) භාවිතය සක්‍රියව දිරිමත් කළ අතර බලශක්ති කාර්යක්ෂම කරනු ලබන ගුවන් යානා තාක්ෂණයන් තෝරා ගැනීමේ දී ගුවන් සමාගම්වලට සහය දැක්වුවෙමු. පුනර්ජනනීය බලශක්ති පද්ධති, ස්මාර්ට් යටිතල පහසුකම් සහ හරිත ගොඩනැගිලි භාවිතයන් යොදාග ැනීම තුළින් ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම්හි කාබන් පියසටහන අඩු කිරීමට ද උත්සාහ දරන ලදී. එමෙන්ම, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලාපය තුළ පරිසර හිතකාමී ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් සඳහා මාර්ගෝපදේශ සහ දිරිගැන්වීම් ලබා දෙමින්, අපි පාර්ශවකරුවන් සඳහා කාබන් විමෝචනය තුලනය කිරීමේ ප්‍රයත්නයන් ක්‍රියාත්මක කළෙමු.

ජාත්‍යන්තර පාරිසරික ආයතන, කර්මාන්ත සංගම් සහ ගුවන්සේවා හවුල්කරුවන් සමඟ සමීප සහයෝගීතාවයෙන්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ආර්ථික වර්ධනය සහ පාරිසරික වගකීම සමතුලිත කරන තිරසාර ගුවන්සේවා රාමු ප්‍රවර්ධනය කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කරගෙන යනු ලබයි. දිගුකාලීන කර්මාන්ත සාර්ථකත්වයේ මාවත පවතින්නේ එක්සත් ජාතීන්ගේ තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්ක (SDGs) සමඟ ගුවන්සේවා සංවර්ධනය පෙළගැස්වීම තුළ බව අපි විශ්වාස කරමු.

ආර්ථික දායකත්වය සහ ආංශික සංවර්ධනය

සංචාරක ව්‍යාපාරය, වෙළඳාම, රැකියා නියුක්තිය සහ කලාපීය ඒකාබද්ධතාව සඳහා පහසුකම් සපයන්නා වූ ගුවන් සේවය, ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයේ වැදගත් අංශයක් ලෙස කටයුතු කරයි. 2024 වර්ෂයේ දී, ජාත්‍යන්තර සංචාරක ආගමනයන් නැවත ඇති කිරීම සහ අපනයනය මූලික කරගත් වර්ධනය සඳහා ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් ඉහළ යාම, මාර්ග ජාලකරණ පුළුල් වීම සහ ගෝලීය ගුවන්සේවා සමඟ උපායමාර්ගික හවුල්කාරිත්වයන් දායක විය.

මෙම වසරේ දී දේශීය ගුවන්සේවා වර්ධනයේ අඛණ්ඩ ප්‍රගතියක් ද දක්නට ලැබුණු අතර, කලාපීය ගුවන් තොටුපල අතර සම්බන්ධතාවය වැඩිදියුණු වීම, පෞද්ගලික අංශයේ සහභාගීත්වය වැඩිවීම සහ කුලී මෙහෙයුම් සඳහා වැඩි උනන්දුවක් ඇති විය. නියාමන ක්‍රියාවලීන් විධිමත් කිරීම, සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ආයෝජන දිරිමත් කිරීම සහ සාධාරණ හා විනිවිද භාවයෙන් යුත් බලපත්‍ර ලබා දීමේ ක්‍රියා පටිපාටි සහතික කිරීම මගින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) මෙකී වර්ධනය සාක්ෂාත් කරගත්තේය.

වසර තුළ දී අවධානය යොමු වූ සැලකිය යුතු ක්ෂේත්‍රයක් වූයේ, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා ශ්‍රම බලකාය ශක්තිමත් කිරීමයි. නිපුණත්වයෙන් යුතු මෙන්ම අනාගතයට සූදානම් කුසලතා සංචිතයක වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින් පුහුණු වැඩසටහන්, සහතිකපත්‍ර පාඨමාලා සහ ජාත්‍යන්තර හුවමාරු අවස්ථා පුළුල් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සහය විය. ගෝලීය ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතන සහ ඇකඩමි සමඟ අපගේ හවුල්කාරිත්වයන් මගින් ශ්‍රී ලාංකික ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් කාර්මික දැනුම, නියාමන අනුකූලතාව සහ ක්‍රියාකාරිත්ව යහ භාවිතයන්ගෙන් ප්‍රමුඛස්ථානයෙහිලා රැඳී සිටීම සහතික කෙරිණි.

මූල්‍ය තත්ත්වය

2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය, 2023 දී රුපියල් බිලියන 10.89 සමඟ සංසන්දනය කිරීමේ දී මුළු වත්කම්වල රුපියල් බිලියන 41.37ක සැලකිය යුතු වර්ධනයක් අධිකාරිය වාර්තා කළේය. මෙකී වර්ධනය ප්‍රධාන වශයෙන් ජංගම වත්කම්වල ශීඝ්‍ර වර්ධනය හේතුවෙන් සාක්ෂාත් කරගත හැකි විය. වෙළඳ ලැබීම් සහ මුදල් ශේෂයන් ඉහළ යාම කරණ කොටගෙන එය පෙර වසරේ පැවති රුපියල් බිලියන 8.06 සිට රුපියල් බිලියන 38.67 දක්වා ප්‍රසාරණයට ලක් විය. 2023 වර්ෂයේ දී වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 2.82ක ජංගම නොවන වත්කම් රුපියල් බිලියන 2.70 දක්වා සුළු පහත වැටීමක් පෙන්නුම් කරමින්, දේපල, පිරියත හා උපකරණ රුපියල් බිලියන 2.67 ලෙස ප්‍රමුඛ සංරචකයක්ව පැවතිණ. රඳවා ගත් ඉපැයීම් සහ ඉහළ ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් හේතුවෙන් කොටස් වටිනාකම රුපියල් බිලියන 6.91 සිට රුපියල් බිලියන 7.27 දක්වා ශක්තිමත් විය. ජංගම නොවන වගකීම් ප්‍රමාණවත් ලෙස රුපියල් මිලියන 478 දක්වා වර්ධනය වූ අතර, ප්‍රධාන වශයෙන් ඉහළ වෙළඳ ගෙවීම් හේතුවෙන් 2023 වර්ෂයේ දී වාර්තා වූ රුපියල් බිලියන 3.58 සිට රුපියල් බිලියන 33.62 දක්වා ජංගම වගකීම් සැලකිය යුතු ලෙස ඉහළ ගියේය. සමස්තයක් ලෙස, වසර තුළ දී මෙහෙයුම් අභියෝග සහ මූල්‍ය ව්‍යුහයට ගැලපීම් පිළිබිඹු කරන, ශේෂ පත්‍රයේ කැපී පෙනෙන ප්‍රසාරණයක් මධ්‍යයේ ද, අධිකාරිය ස්ථාවර කොටස් පදනමක් පවත්වා ගෙන යන ලදී.

අභියෝග ජය ගැනීම සහ අනාගතය හැඩගස්වා ගැනීම

2024, බොහෝ ජයග්‍රහණ සනිටුහන් කළ වසරක් වූ අතර ඉන්ධන මිල ඉහළ යාම, උච්චාවචනය වන මෙහෙයුම් පිරිවැය, භූ දේශපාලනික අවිනිශ්චිතතාවයන් සහ කලාපීය මධ්‍යස්ථාන අතර තරඟකාරිත්වය වර්ධනය වීම වැනි දිගුකාලීන අභියෝග කිහිපයක් ද දැකගත හැකි විය. මෙම සාධක කර්මාන්ත ආන්තික පාර්ශවකරුවන්ගේ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව මත නිරන්තරයෙන් පීඩනයක් ඇති කරයි.

ඊට පිළියම් වශයෙන්, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය, සාක්ෂි මත පදනම් වූ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය සහ ක්‍රියාකාරී පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සහභාගීත්වය මත පදනම් වූ ඉදිරි දැක්මක් සහිත ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කර ඇත. ඉදිරි වසර සඳහා ප්‍රධාන ප්‍රයත්නයන් වන්නේ,

- අංශයේ දිගුකාලීන සංවර්ධනයට මග පෙන්වීම සඳහා ජාතික ගුවන්සේවා ප්‍රධාන සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- වෙළඳපොළ ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ද්විපාර්ශ්වික සහ බහුපාර්ශ්වික ගුවන්සේවා ගිවිසුම් පුළුල් කිරීම.
- ගුවන්තොටුපළ සේවා සහ යටිතල පහසුකම්හි රාජ්‍ය-පෞද්ගලික හවුල්කාරිත්වයන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා (UAVs), ඩිජිටල් ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය සහ සයිබර් ආරක්ෂණ ප්‍රොටෝකෝල වැනි නැගී එන ගුවන්සේවා තාක්ෂණයන් අනුගමනය කිරීම.

- ප්‍රතිපත්ති පෙළගැස්ම සහ දැනුම හුවමාරුව සහතික කිරීම සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO), ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමය (IATA) සහ අනෙකුත් ගෝලීය ගුවන්සේවා ආයතන සමඟ කලාපීය සහයෝගීතාව ශක්තිමත් කිරීම.

ස්තුතිය

2024 දී අත්කර ගත් ප්‍රගතිය බොහෝ පුද්ගලයින්ගේ සහ ආයතනවල කැපකිරීම සහ වගවීම නොමැතිව කළ නොහැකි වනු ඇත. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියෙහි (CAASL) කළමනාකාරිත්වයට සහ කාර්ය මණ්ඩලයට ඔවුන්ගේ නොසැලෙන වෘත්තීයභාවය සහ විශිෂ්ටත්වය සඳහා ඇති ලැදියාව වෙනුවෙන් මම අවංකවම ස්තුතිවන්ත වෙමි. ඔබේ සේවය, අපගේ ගුවන්සේවා අංශයේ ඒකීයත්වය නිරන්තරයෙන් ආරක්ෂා කරන අතර ජාතික සංවර්ධනය වෙනුවෙන් අර්ථවත් ලෙස දායක වේ.

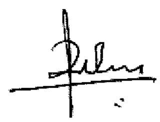
ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ අපගේ හවුල්කරුවන්ට, ගුවන් තොටුපළ බලධාරීන්ට, ගුවන් තොටුපළ භූමියෙහි සේවා සහ ගුවන්සේවා පුහුණු සපයන්නන්ට ද මගේ හෘදයාංගම කෘතඥතාව පළ කරමි. අපගේ ප්‍රතිපත්තිය සහ මෙහෙයුම් දිශානතිය හැඩගැස්වීමේ දී අඛණ්ඩ සහයෝගය ලබා දුන් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා යන අංශවලට විශේෂ ස්තූතිය පුද කරමි.

සංචාරයේ නියැලෙන මහජනතාව වෙත - ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා පද්ධතිය පිළිබඳ ඔබේ විශ්වාසය අපගේ මට්ටම ඉහළ නැංවීමට අපව නිරන්තරයෙන් දිරිමත් කරයි. ඔබගේ ආරක්ෂාව සහ තෘප්තිය අපගේ මෙහෙවරෙහි හරය ලෙස කටයුතු කරයි.

සමාප්තිය

අපගේ අනාගත කාර්යභාරය තුළ, අපි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ආරක්ෂිත, සුරක්ෂිත සහ ගෝලීය වශයෙන් තරඟකාරී ගුවන්සේවා අංශයක් ලෙස සහතික කිරීම වෙනුවෙන් පූර්ණ වශයෙන් කැපවී සිටිමු. අඛණ්ඩ සංචාරක අත්දැකීම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම සහ සියලු, මෙහෙයුම් හරහා තිරසාරභාවය ඒකාබද්ධ කිරීම තුළින්, අපි ධෛර්යවත්ව සහ අනාගතයට සූදානම් කර්මාන්තයක් හැඩගස්වමින් සිටිමු. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් නියම කරන ලද ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් (SARPs) පිළිපැදීමෙන්, කලාපය තුළ වඩාත් අභිප්‍රේරිත ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය ඉහළ නැංවීම අපගේ අරමුණයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන විවෘතව, මනාව සම්බන්ධ වී, ඒ හරහා ගමන් කරන සියලු දෙනා සඳහා අවස්ථාවන්ගෙන් සපිරිව පවතින බව සහතික කරමින්, අපි එක්ව නව සංධිස්ථානයකට නොනැවතී පිය නගන්නෙමු.



සුනිල් ජයරත්න මහතා
සභාපති
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ සමාලෝචනය

> **උපායමාර්ගික සංවර්ධන සහ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලසුම් දියත් කිරීම වසරේ ප්‍රධාන සිදුවීමක් විය. උපදේශන සහ අභ්‍යන්තර සමාලෝචන මාලාවකින් පසුව, ව්‍යුහයේ පවතින දුර්වලතාවලට පිළියම් යෙදීම සහ සමස්ත මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියකට CAASL මුලපුරනු ලැබුවේය. මෙම සාකච්ඡා මඟින් විකාශනය වන ගෝලීය ගුවන්සේවා අවශ්‍යතා අනුව CAASL හි වෙනස්කම් සිදු කිරීමත්, ඒම වෙනස්කම් මඟින් මූලික නියාමන කාර්යයන් ශක්තිමත් කිරීමත් අරමුණු කරන ලදී.**

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීතුමා ලෙස, සලකා බලනු ලබන වර්ෂය සඳහා මම මෙම සමාලෝචනය ගෞරවයෙන් හා මහත් වගකීමෙන් යුතුව ඉදිරිපත් කරමි. ගුවන්සේවා කර්මාන්තය ඉතා වේගයෙන් විකාශනය වේ. ඒ සමානව, ජාතික ගුවන්සේවා නියාමකයා ලෙස අපගේ කාර්යභාරය අතරින් නිරුපද්‍රතතාව, ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව ඉහළ ප්‍රමිතියකින් පවත්වා ගැනීම, නවෝත්පාදන පෝෂණය කිරීම, බාධා නොමැති සංචාරක අත්දැකීම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම සහ අංශයේ තිරසාර වර්ධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම මූලික වේ. අපගේ ආයතනික රාමුව ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කළ හෙයින් පසුගිය වසරේ CAASL හි සැලකිය යුතු වෙනසකම් සිදු විය. සපයනු ලබන සේවාවල ගුණාත්මකභාවය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් නියම කරන ලද ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත් (SARPs) අනුව මෙහෙයුම් පවත්වා ගැනීම ඒ අතර වේ. මෙකී ප්‍රයත්න මඟින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා අංශයේ නියාමන විශිෂ්ටත්වය, ICAO අනුකූලතාවය සහ තිරසාර වර්ධනය සහතික කිරීම සඳහා CAASL හි දැඩි කැපවීම පිළිබිඹු වේ.

ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ සැලසුම් කිරීම තුළින් ඉදිරි සැලසුම් සහ අරමුණු ශක්තිමත් කිරීම

උපායමාර්ගික සංවර්ධන සහ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලසුම් දියත් කිරීම වසරේ ප්‍රධාන සිදුවීමක් විය. උපදේශන සහ අභ්‍යන්තර සමාලෝචන මාලාවකින් පසුව, ව්‍යුහයේ පවතින දුර්වලතාවලට පිළියම් යෙදීම සහ සමස්ත මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලියකට CAASL මුලපුරනු ලැබුවේය. මෙම සාකච්ඡා මඟින් විකාසනය වන ගෝලීය ගුවන්සේවා අවශ්‍යතා අනුව CAASL හි වෙනස්කම් සිදු කිරීමත්, ඒ ඔස්සේ මූලික නියාමන කාර්යයන් ශක්තිමත් කිරීම අරමුණු කෙරිණ.

යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය මඟින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO's) ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත් (SARPs) වලට අනුකූල වීම, අධීක්ෂණ කටයුතු ශක්තිමත් කිරීම සහ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සේවා සැපයීම වැඩිදියුණු කිරීම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරයි. සවිස්තරාත්මක උපායමාර්ගික සංවර්ධන සැලැස්මක් කෙටුම්පත් කිරීමෙන් මෙහි මූලික පියවර අවසන් කර ඇත. එය CAASL නවීන, වෙනස්කම්වලට ඔරොත්තු දෙන, සෙසු රාජ්‍යයන්ගේ ගෞරවයට ලක් වන්නා වූ සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමකයෙකු බවට පත්වීම සඳහා මාර්ගෝපදේශයක් ලෙස කටයුතු කරයි.

ප්‍රජාව වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීම: මානව සම්පත් සංවර්ධනය

නියාමන විශිෂ්ටත්වයේ පදනම මානව ප්‍රාග්ධනය බැව් හඳුනා ගත් හෙයින්, අධිකාරිය වසර තුළ මානව සම්පත් කළමනාකරණයේ කැපී පෙනෙන ප්‍රගතියක් ලබා ගත්තේය. අපි ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු හතරක් ඇතුළුව තීරණාත්මක පුරප්පාඩු දහයක් සඳහා බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සාර්ථකව සිදු කළෙමු. මෙය අප සමඟ ශක්තිමත් නායකත්වයක් සිටින බැව් සහතික කරමින් ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම කාර්යක්ෂම කිරීමට හැකියාව ලබා දුන්නේය.

එමෙන්ම, සියලුම කාර්ය මණ්ඩල කාණ්ඩ සඳහා තාක්ෂණික සහ ආයතනික දීමනා ව්‍යුහයන් සමාලෝචනය කිරීම සහ විග්‍රහ කිරීම වෙනුවෙන් කැප වූ තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවක් පිහිටුවන ලදී. අභ්‍යන්තර පුහුණුව, විශේෂයෙන් ප්‍රායෝගික, රැකියාව පදනම් වූ වැඩසටහන් නැවත ආරම්භ කිරීමත් සමඟ ඉගෙනීම සහ සංවර්ධනය පවත්වා ගැනීමේ ප්‍රයත්න දිරිමත් විය. කාර්ය මණ්ඩලය අතර ගෝලීය නිපුණතා ගොඩනැගීම අරමුණු කරගත් තාක්ෂණික සහ නියාමන ක්ෂේත්‍ර කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ඉලක්කගත විදේශීය පුහුණු සැසි නැවත ආරම්භ කරන ලදී.

ඊළඟ පරම්පරාවේ ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් සූදානම් කිරීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ අනාගතය සුරක්ෂිත කිරීමේ ප්‍රයත්නයක් ලෙස, CAASL ඊළඟ පරම්පරාවේ ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් (NGAP) සූදානම් කිරීමට කටයුතු කොට ඇත. අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය සමඟ සහයෝගයෙන්, ජාතික පාසල් විෂය මාලාව සඳහා විෂයයක් ලෙස ගුවන්සේවා හඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම සන්ධිස්ථානීය මුලපිරීම මඟින් දැනුවත්භාවය ඉහළ නැංවීම සහ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වෘත්තීන් හැදෑරීමට තරුණයින් දිරිමත් කිරීම අරමුණු කරයි.

ප්‍රායෝගික ඉගෙනීම සහ කර්මාන්ත සහභාගීත්වය ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ අරමුණින් පාසල් සහ විශ්ව විද්‍යාලවල සිසුන් සඳහා ගුවන් තොටුපළ පිළිබඳ අධ්‍යාපනික වැඩමුළු මාසිකව පවත්වනු ලබයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ගුවන් තොටුපළවල පවත්වනු ලබන මෙම වැඩමුළු මඟින් ගුවන් මෙහෙයුම් සහ නියාමන රාමු

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ සමාලෝචනය

පිළිබඳ පුථුල අත්දැකීමක් ලබා දෙන අතර, අනාගත කර්මාන්ත වෘත්තිකයන් වෙනුවෙන් අඩිතාලම දමයි.

ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සහ දේශීය ගුවන්සේවා පද්ධති වැඩි දියුණු කිරීම

වසර තුළ, හිඟුරක්ගොඩ ගුවන් තොටුපළේ සංවර්ධන කටයුතු සඳහා CAASL සිය නියාමන සහය ලබා දුන්නේය. එහි ප්‍රධාන ඉදිකිරීම් කටයුතු; විශේෂයෙන් ධාවන පථයේ වැඩකටයුතු සිදුවෙමින් පවතී. එය කලාපීය ගුවන්සේවා ධාරිතාව පුළුල් කිරීම සහ දේශීය ගුවන්සේවා ජාලය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා රුකුලක් වේ.

එමෙන්ම, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා රෙගුලාසිවලින් වෙන් වූ, දේශීය ගුවන්සේවා අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා ව්‍යාපෘතිය දියත් කරන ලදී. පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ පුළුල් උපදේශන පවත්වන ලද අතර, පවතින ගැටලු සාර්ථකව විසඳන ලදී. සංවර්ධනය කරමින් පවතින නව නියාමන රාමුව මඟින් දේශීය ගුවන්සේවා කටයුතුවලට සම්බන්ධ ක්‍රියාකරුවන් වෙත පැහැදිලි අවබෝධයක් සහ කාර්යක්ෂමතාවක් ලබා දෙනු ඇත.

මූල්‍ය කාර්ය සාධනය සහ තත්ත්වය

2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ මූල්‍ය වර්ෂය, අධිකාරියේ මූල්‍ය කටයුතුවලදී ඇති වූ අභියෝග සහ ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් පිළිබිඹු කළේය. 2023 දී රුපියල් බිලියන 5.53ක් ලෙස වාර්තා වූ මුළු ආදායම රුපියල් බිලියන 2.39 දක්වා දැඩි සංකෝචනයකට ලක් විය. ප්‍රධාන වශයෙන් මෙහෙයුම් සහ මෙහෙයුම් නොවන ආදායම අඩුවීම මේ සඳහා බලපාන ලදී. මෙහෙයුම් ආදායම රුපියල් බිලියන 1.68 දක්වා (2023: රුපියල් බිලියන 4.27) සංකෝචනය වූ අතර, මෙහෙයුම් නොවන ආදායම රුපියල් මිලියන 707.08 දක්වා (2023: රුපියල් බිලියන 1.26) සංකෝචනය විය. වියදම් සම්බන්ධයෙන් ගත් කළ, පිරිවැය සාපේක්ෂව පාලනය කර ඇත. කාර්ය මණ්ඩල වියදම් සහ මූල්‍ය වියදම් ඉහළ ගියද, 2023 වර්ෂයේ රුපියල් මිලියන 193.73ට සාපේක්ෂව රුපියල් බිලියන 1.01 ලෙස සුළු වශයෙන් ඉහළ ගොස් ඇත. වත්කම්වල අඛණ්ඩ ආයෝජනය පිළිබිඹු කරමින් ක්ෂයවීම් ද රුපියල් මිලියන 193.73 දක්වා ඉහළ ගියේය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, බදු ගෙවීමට පෙර ලාභය පෙර වසරේ රුපියල් බිලියන 4.56 ට සාපේක්ෂව රුපියල් බිලියන 1.38 දක්වා සැලකිය යුතු ලෙස අඩු වූ අතර, බදු ගෙවීමෙන් පසු ලාභය රුපියල් බිලියන 1.17 ක් ලෙස වාර්තා විය (2023: රුපියල් බිලියන 4.35). 2023 දී රුපියල් බිලියන 4.44 සිට රුපියල් බිලියන 1.18 දක්වා සැලකිය යුතු අඩු වීමක් වාර්තා කරමින්, මුළු විස්තීර්ණ ආදායම මඟින් මෙම පහත වැටීමේ ප්‍රවණතාවය නිරූපණය විය. විශ්‍රාම වැටුප් ප්‍රතිලාභ බැඳීම් මත නැවත ඇගයීමේ අලාභය ඉහළ යාම සහ නැවත තක්සේරු අතිරික්තය අඩු වීම මෙකී තත්ත්වයට මූලික ලෙස බලපාන ලදී.

ශේෂ පත්‍රවලට අනුව, 2024 දී මුළු වත්කම් රුපියල් බිලියන 41.37 දක්වා සැලකිය යුතු ලෙස වර්ධනය විය. එය පෙර වසරේ රුපියල් බිලියන 10.89 ට සාපේක්ෂව හතර ගුණයක වර්ධනයකි. එය බොහෝ දුරට ජංගම වත්කම්; විශේෂයෙන් බිලියන 29.80 (2023: රු. මිලියන 356) දක්වා වර්ධනය වූ වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ, රුපියල් බිලියන 4.26ක (2023: රු. බිලියන 3.45) ශක්තිමත් මුදල් ශේෂ හේතුවෙන් ඇති විය. ජංගම නොවන වත්කම් රුපියල් බිලියන 2.70 ක් ලෙස පුළුල් ස්ථාවරයක පැවතුණි. කොටස් රුපියල් බිලියන 7.27 (2023: රු. බිලියන 6.91) දක්වා මධ්‍යස්ථ මට්ටමින් වර්ධනය වූ අතර, ඒ සඳහා රඳවා ගත් ඉපැයීම් සහ නැවත තක්සේරු කිරීමේ අතිරික්තය ඉහළ යාම හේතු විය. කෙසේ වෙතත්, වෙළඳ ගෙවිය යුතු ගෙවීම් හේතුවෙන් ජංගම වගකීම් රුපියල් බිලියන 33.62 (2023: රු. බිලියන 3.58) දක්වා ශීඝ්‍ර ලෙස ඉහළ යාමත් සමඟ වගකීම්වල සැලකිය යුතු ප්‍රසාරණයක් දැකගත හැකි විය. ජංගම නොවන වගකීම් ද මධ්‍යස්ථව රුපියල් මිලියන 478 දක්වා වර්ධනය විය.

මුදල් ප්‍රවාහ කාර්ය සාධනය මඟින් මෙහෙයුම් මුදල් ගලා ඒම්වල අඩුවීම පෙන්නුම් කළේය. මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වලින් ලැබෙන ශුද්ධ මුදල් රුපියල් බිලියන 1.28 ක් වූ අතර එය 2023 දී රුපියල් බිලියන 4.00ට සාපේක්ෂව ඉහළ යාමකි. ඒ අනුව එය ලැබිය යුතු මුදල් ඉහළ යෑමෙන් ඇති වන පීඩනය පිළිබිඹු කරයි. ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් රුපියල් මිලියන 271ක මුදල් ප්‍රමාණයක් භාවිත කළ අතර, එය මූලික වශයෙන්ම වත්කම් අත්පත් කර ගැනීම් සඳහා විය. මූල්‍ය පිටතට ගලායාම රුපියල් මිලියන 750ක් වූ අතර, එයට ප්‍රධාන වශයෙන් ඒකාබද්ධ අරමුදලේ දායකත්වය හේතු විය. මෙම වෙනස්වීම් පැවතුණද, මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ රුපියල් බිලියන 4.26 ක් ලෙස වාර්තා කරමින් වසර අවසනය සහිටුහන් කළේය. එය 2023 වර්ෂයේ රුපියල් බිලියන 3.45ට සාපේක්ෂව වර්ධනයක් පෙන්නුම් කරයි. සමස්තයක් වශයෙන්, ලාභදායිතාවය තියුණු ලෙස පහත වැටෙමින් තිබියදී, අධිකාරිය යහපත් මට්ටමකින් ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය සහ ශක්තිමත් වත්කම් පදනමක් පවත්වා ගෙන ගියේය. නමුත්, විචක්ෂණශීලී මූල්‍ය කළමනාකරණය පවත්වා ගැනීමේ වැදගත්කම වගකීම්වල තියුණු වැඩිවීම අවධාරණය කරයි.

විගණනය සඳහා සූදානම සහ නියාමන ශක්තිමත් කිරීම

වසර තුළ අවධානය යොමු කළ තවත් ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍රයක් වූයේ ICAO විසින් ඉදිරියේදී පැවැත්වීමට නියමිත විශ්ව හිරුපද්‍රත, ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP CMA) හි විගණනය සඳහා අධිකාරියේ සූදානමයි. විගණන සූදානම සහ අනුකූලතාවය සහතික කිරීම සඳහා, ජාතික අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ කමිටුවක් (NCMC) පත් කරන ලදී. ක්‍රියාත්මක කිරීම නිරීක්ෂණය, සැලකිලිමත් විය යුතු ක්ෂේත්‍ර හඳුනා ගැනීම සහ අනුකූලතාවල පවතින දුර්වලතා ක්‍රියාකාරී ලෙස විසඳීම සහතික කිරීම සඳහා නිතිපතා ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම් ආරම්භ කෙරිණ.

එමෙන්ම, නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා (UAVs) සඳහා නීති සහ ප්‍රමිති සංවර්ධනය කිරීමේදී සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. ජාතික ආරක්ෂාව, පෞද්ගලිකත්වය සහ ගුවන් අවකාශ කළමනාකරණය පිළිබඳ සලකා බැලීම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, ගෝලීය භාවිතයන් සමඟ UAV රෙගුලාසි අනුකූලතා පවත්වා ගැනීමට ප්‍රධාන පාර්ශවකරුවන් සමඟ උපදේශන මාලාවක් පවත්වන ලදී.

UHKDU සමඟ සහයෝගයෙන් ගුවන් වෛද්‍ය සේවා වැඩිදියුණු කිරීම

ගුවන්සේවා ප්‍රජාව වෙත වටිනා සෞඛ්‍ය සේවා සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරමින්, CAASL සහ කොතලාවල ආරක්ෂක විශ්ව විද්‍යාලය (UHKDU) අතර අවබෝධතා ගිවිසුමක් (MoU) අත්සන් කරනු ලැබිණ. ඒ විශ්ව විද්‍යාල රෝහලේ ගුවන් වෛද්‍ය සේවා (AMS) ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ය. මෙම සහයෝගීතාවය මඟින් මේ වන විට සහතික කළ ගුවන් වෛද්‍ය පරීක්ෂණ දේශීය වශයෙන් පැවැත්වීමට හැකියාව ලබා දී ඇති අතර, ඒ අනුව බාහිර යොමු කිරීම් සඳහා අවශ්‍යතාවය ඉවත් කරමින්, ගුවන්සේවා සේවකයින් සඳහා ප්‍රවේශය විධිමත් කරයි.

සංවිධානය තුළ වගවීම සහ ගුණාත්මකභාවය පවත්වා ගැනීම

කාර්ය සාධනය මත පදනම් වූ සංවිධානයක් බවට පත්වීමේ අපගේ අරමුණට අනුකූලව, CAASL විසින් ප්‍රාදේශීය, අංශ සහ ඒකක ප්‍රධානීන් සම්බන්ධ කර ගනිමින් මාසික ප්‍රගති සමාලෝචන රැස්වීම්වලට අදාළ ව්‍යුහගත ක්‍රියාවලියක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. මෙම යාන්ත්‍රණය විනිවිදභාවයෙන් යුතු ඇගයීම, වගවීම සහ අධිකාරියේ පුළුල් උපායමාර්ගික ඉලක්කවලට අනුකූල, වීම සහතික කරයි.

මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ සේවා ප්‍රමිතිය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා, CAASL විසින් ISO 9001:2015 මත පදනම් වූ තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතියක් (QMS) ද හඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම මුලපිරීම මඟින් තත්ත්ව වැඩිදියුණු කිරීම අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීම සහ ආයතනික විශිෂ්ටත්වය පවත්වා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා දෙයි. QMS ක්‍රමවේදය දෙපාර්තමේන්තු තුළ භාවිත කිරීම ආරම්භ වී ඇති අතර, ප්‍රමිතිකරණය, පාරිභෝගික හැඩ ගැසීම සහ තිරසාර වර්ධනය පෙරදැරි කර ගත් සංස්කෘතියක් නිර්මාණය කිරීම අරමුණු කරයි.

කලාපීය සහ ගෝලීය සහභාගීත්වය ශක්තිමත් කිරීම

CAASL, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ප්‍රජාවේ ක්‍රියාකාරී සාමාජිකයෙකු ලෙස, වසර තුළදී වැදගත් සංසද කිහිපයකදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කළේය. මා විසින් COSCAP- දකුණු ආසියානු මෙහෙයුම් කමිටුවේ සභාපති ලෙස කටයුතු කිරීමේ වරප්‍රසාදය ලද අතර, එහිදී අපගේ පරීක්ෂක කාර්යාලය සඳහා වටිනා පුහුණු සහ සංවර්ධන අවස්ථා ලබා ගැනීමට අවස්ථාව උදා විය. එමෙන්ම, අපගේ දූත පිරිස නවදිල්ලියේ පැවති සිවිල් ගුවන්සේවා පිළිබඳ 2 වන ආසියා සහ පැසිෆික් අමාත්‍ය සමුළුවට සහභාගී වූ අතර, එහිදී ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය, පහසුකම් සැපයීම, ධාරිතා වර්ධනය සහ පාරිසරික ආරක්ෂාව ඇතුළු කලාපීය ප්‍රමුඛතා පිළිබඳ දිල්ලි ප්‍රකාශනය වෙනුවෙන් අපි අපගේ සහයෝගය ලබා දුන්නෙමු.

විනෝදාස්වාදය පෙරදැරි කරගත් ගුවන්සේවා නියාමනය කිරීම

වාණිජ නොවන පියාසර කිරීම් ජනප්‍රියතාවයට පත් වීම හඳුනා ගනිමින්, CAASL ශ්‍රී ලංකාවේ විනෝදාත්මක ගුවන්සේවා කටයුතු නියාමනය කිරීම සඳහා කැපවූ ව්‍යාපෘතියක් ආරම්භ කළේය. ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව කෙරෙහි අවධානයක් නොමැති, විනෝදාත්මක කටයුතු සඳහා නිශ්චිත ගුවන් අවකාශ කලාප නම් කිරීම මෙයට ඇතුළත් වේ. මෙම නව නියාමන ප්‍රවේශය පරිශීලක අවශ්‍යතා සහ ජාතික ගුවන් අවකාශ කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති අනුව සංවර්ධනය වෙමින් පවතී.

ඉදිරිය දැක්ම

පසුගිය වසර CAASL අනාගතයට සූදානම්, ප්‍රතිචාරාත්මක සහ ගෝලීය මට්ටමින් ක්‍රියා කරන්නා වූ සිවිල් ගුවන්සේවා නියාමකයෙකු බවට පරිවර්තනය කිරීම සඳහා ශක්තිමත් පදනමක් ලබා දුන්නේය. මෙම කාලය තුළ දියත් කරන ලද ප්‍රතිසංස්කරණ සහ මුලපිරීම් මඟින් දිගුකාලීන ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව, ආයතනික විශිෂ්ටත්වය සහ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ විශ්වාසය ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගැනීම අරමුණු කරයි. ඉදිරිය සැලසුම් කිරීමේදී, අපගේ නියාමන රාමුව ශක්තිමත් කිරීම, අපගේ ප්‍රජාව වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීම සහ දේශීය හා ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් සමඟ දැඩි සහයෝගීතාවයක් පවත්වා ගැනීම අපගේ ප්‍රමුඛතා ලෙස කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ආරක්ෂිත, වඩා කාර්යක්ෂම සහ තිරසාර ගුවන්සේවාවක් පිහිටුවනු පිණිස නොසැලෙන සහයෝගය සහ ශක්තිය ලබා දුන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය, CAASL කළමනාකාරිත්වය සහ කාර්ය මණ්ඩලය, අපගේ අමාත්‍යාංශය සහ ක්ෂේත්‍රයේ සියලුම පාර්ශ්වකරුවන් වෙත මම හෘදයාංගම කෘතඥතාව පළ සිටිමි.

අපි එක්ව වෙනසට මඟ පෙන්වනවා පමණක් නොව, කලාපයේ සිවිල් ගුවන්සේවා අනාගතය හැඩගස්වන්නෙමු.

එයාර් වයිස් මාර්ෂල් සාගර කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික)
සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

අධ්‍යක්ෂක මණ්ඩලය

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියෙහි සාමාජිකයන් - ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා අධිකාරියෙහි (CAASL) 15 වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය

අසුන්ගෙන සිටින (වමේ සිට දකුණට)

සුනිල් ජයරත්න මහතා
සභාපති
CAASL හි සාමාජික - පත් කළ

(AVM) එච්.එම්.එස්.කේ.බී. කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික)
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
CAASL හි සාමාජික - (නිල බලයෙන් සාමාජික)

සිටගෙන සිටින (වමේ සිට දකුණට)

කේ.ජී. කුමාරසිංහ මහතා
CAASL හි සාමාජික - පත් කළ

(AVM) සම්පත් තුියයකෝන්තා මහතා
ආරක්ෂක විෂයභාර අමාත්‍යවරයාගේ අමාත්‍යංශයේ ලේකම්වරයා
CAASL හි සාමාජික - (නිල බලයෙන් සාමාජික)

ශමීර ප්‍රියන්කරගේ මහතා
CAASL හි සාමාජික - පත් කළ

සී.ඩබ්ලිව්.කේ. ධර්මසේන මහතා
මුදල් විෂයභාර අමාත්‍යවරයා විසින් නම් කරන ලද අමාත්‍යවරයාගේ නියෝජිත
CAASL හි සාමාජික - (නිල බලයෙන් සාමාජික)

ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය

(වමේ සිට දකුණට)

සිටගෙන සිටින

එම්.ඒ.කේ. ප්‍රසන්න මහතා - නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් *(ගුවන් සංතරණ සේවා රෙගුලාසි)*
තිළිණ වර්ණසිංහ මහතා - අධ්‍යක්ෂ *(ගුවන් සංතරණ සේවා)*
කපිතාන් දමින්ද රඹුක්වැල්ල මහතා - නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් *(ගුවන් ගමන් නිරුපද්‍රිත, ආරක්ෂණ නියාමනය)*
චම්පිකා විදානපතිරණ මහත්මිය - වැඩබලන අධ්‍යක්ෂ *(පුහුණු සංවිධානය සහ පිරිස් බලපත්‍රකරණය)*,
සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂක (පුහුණු බලපත්‍රකරණය - ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය)
(AVM) එච්.එන්. අබේසිංහ මහතා (විශ්‍රාමික) - අධ්‍යක්ෂ *(ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ)*

අසුන්ගෙන සිටින

ජේ.එම්.ඩී. කරුණාරත්න මහත්මිය - අධ්‍යක්ෂ *(මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණය)*
(AVM) එච්.එම්.එස්.කේ.බී. කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික) - සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
සුනිල් ජයරත්න මහතා - සභාපති

(වමේ සිට දකුණට)

සිටගෙන සිටින **රේහාන් වන්නියප්පා මහතා** - *නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආරක්ෂක නියාමනය /වැඩ බලන අධ්‍යක්ෂ නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, ආයතනික කළමනාකරණ*

නිරෝෂ් ගුණවර්ධන මහතා - *අධ්‍යක්ෂ (පරිසර, පර්යේෂණ සහ ව්‍යාපෘති)*

මහිලාල් දුෂ්‍යන්ත රත්නායක මහතා - *අධ්‍යක්ෂ (ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීම සහ ගුවන් යෝග්‍යතාවය)*

රංගන සමන්ප්‍රිය මහතා - *අධ්‍යක්ෂ (ගගන යාත්‍රාංගණ)*

අසුන්ගෙන සිටින **අසංග ලියනාරච්චි මහතා** - *අධ්‍යක්ෂ (ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආර්ථික නියාමනය)*

රමේෂා ද සිල්වා මහත්මිය - *අධ්‍යක්ෂ (මූල්‍ය සහ ආදායම් කළමනාකරණය)*

ලලිත් ප්‍රේමසිරි මහතා - *වැඩ බලන අධ්‍යක්ෂ (ගුණාත්මකභාවය සහ අභ්‍යන්තර විගණනය), කළමනාකරු (අභ්‍යන්තර විගණන සහ තත්ත්ව සමීක්ෂණය)*

CAASL's පිළිබඳ

CAASL කෙටි හැඳින්වීම

2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ 2002 දෙසැම්බර් 27 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) පිහිටුවන ලදී. එය ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වන වගන්තිය යටතේ ගිණුම් විගණනය කිරීමේ අරමුණින් පොදු ව්‍යවසායක් ලෙස සැලකේ.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් අනුමත කරන ලද ජාත්‍යන්තර සම්මත සහ භාවිත අනුගමනය කරමින්, 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ සහ 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ නෛතික විධිවිධාන යටතේ දේශීය සිවිල් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය නියාමනය කිරීම CAASL හි ප්‍රධාන කාර්යය වේ. එමගින් රටේ පුරවැසියන්ගේ ජීවන තත්ත්වය වැඩිදියුණු කරලනු පිණිස ජාතික ආර්ථිකයේ වර්ධනයට දායක වන කර්මාන්තය තුළ ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව, කාර්යක්ෂමතාව, විධිමත්භාවය සහ පාරිසරික ප්‍රතිචාරාත්මකභාවය පිළිබඳ ඉහළ කාර්ය සාධනයක් අරමුණු කරයි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සාමාජිකයින් අට දෙනෙකුගෙන් (08) සමන්විත වන අතර ඔවුන්ගෙන් පස් දෙනෙකු (05) සිවිල් ගුවන්සේවා විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරනු ලබයි. ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, මුදල් විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයාගේ නියෝජිතයෙකු සහ සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා නිල බලයෙන් පත් CAASL හි අනෙකුත් සාමාජිකයින් තිදෙනා වේ. CAASL හි සභාපතිවරයා සහ උප සභාපතිවරයා සිවිල් ගුවන්සේවා විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරනු ලැබේ. අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරන ලද සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ව්‍යවස්ථානුකූලව CAASL හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියා වේ. පත් කරන ලද සාමාජිකයින්ගේ ධුර කාලය පත්වීම් ලද දිනය සිට වසර තුනක් (03) කාලයක් වේ.

සිවිල් ගුවන්සේවා විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයාගේ මූලික මඟ පෙන්වීමට සහ පාලනයට අධිකාරිය යටත් වේ.

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය තුළ ක්‍රියාත්මක වන ඉලක්ක

- වාණිජ ගුවන්සේවා අංශයේ ඇතිවන දරුණු අනතුරු වැළැක්වීමට ආරක්ෂක පියවර ශක්තිමත් කිරීම.
- ගුවන්සේවාහි පැහැර ගැනීම් සහ සිවිල් ගුවන් සේවයේ නීති විරෝධී මැදිහත්වීම් වැළැක්වීමට නිසි ආරක්ෂක ක්‍රියාපිළිවෙත් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ගුවන්සේවාහි සාමාන්‍ය අනතුරු අවම කිරීමට ආරක්ෂක පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ගුවන් තොටුපළ පරිශ්‍රයේදී ඇතිවන ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත දරුණු අනතුරු වළක්වා ගැනීමට ආරක්ෂිත පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ඉංජිනේරු/නඩත්තු වැඩමුළුවලට අදාළ අනතුරු අවම කිරීමට ආරක්ෂක ක්‍රියාපිළිවෙත් ශක්තිමත් කිරීම.
- ප්‍රායෝගික පියවර ඔස්සේ ගුවන් කටයුතුවල හානිකර අවස්ථා අවම කිරීම.
- ගුවන්යානා අදාළ වේලාවට පිටත්වීම සහතික කිරීමට කාර්යක්ෂමතාව ශක්තිමත් කිරීම.
- ගුවන් ගමන් අත්දැකීම වැඩිදියුණු කිරීමට සේවාවේ ගුණාත්මකභාවය වැඩි දියුණු කිරීම.
- ආරක්ෂාව පවත්වා ගනිමින් ගුවන් තොටුපළවල තදබදය අවම කිරීමට සහ මඟී පිරිසැකසුම් කටයුතු කඩිනම් කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම.
- මෙහෙයුම් වියදම් අවම කිරීමට සහ ගුවන් ගමන්වලදී සිදුවන නාස්තිය අවම කිරීමට සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- ගුවන් ගමනාගමනයේ හානිකර පාරිසරික බලපෑම් අවම කිරීමට පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- සිවිල් ගුවන් සේවයේ ප්‍රතිලාභ පිළිබඳව පාසල් දරුවන් දැනුවත් කිරීමට අධ්‍යාපනික වැඩසටහන් පැවැත්වීම.
- මීළඟ ගුවන් වෘත්තික පරපුර උදෙසා මඟ පෙන්වීමට සහ පුහුණුව ලබා දීමට වැඩසටහන් සූදානම් කිරීම.

ස්ථාවරය

අපට ඉහළින් පවතින ගුවන් අවකාශය, සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා විභවයන්ගෙන් පොහොසත් පොදු සම්පතකි. එය රටේ ප්‍රගතිය සහ සමෘද්ධිය මෙන්ම ජාතියේ උන්නතිය වෙනුවෙන් කළමනාකරණය කළ යුතුය.

අරමුණු

- ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතභාවයේ ඉලක්ක අභිබවා යාම.
- සම්පත් නිසි ලෙස භාවිත කිරීම.
- වෘත්තීයභාවය සහ නිපුණතාවය පවත්වා ගැනීම.
- පුළුල් විශ්වසනීයත්වයක් සහ පිළිගැනීමක් අත්කර ගැනීම.
- ජයග්‍රහණ අඛණ්ඩව වර්ධනය කරලීම.
- සියලුම ක්‍රියාකාරකම්වල ඵලදායිතාව උපරිම කිරීම.
- ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සමඟ ඉහළ අනුකූලතාවයක් පවත්වා ගැනීම.
- සිවිල් ගුවන්සේවා සැලසුම් සහ සංවර්ධනය වෙනුවෙන් ප්‍රමුඛකත්වය ගෙන කටයුතු කිරීම.

අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල

- සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ජාත්‍යන්තර බැඳීම්වලට රජය අනුගතවීම සහතික කිරීම සහ SARPS ඵලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඉහළ මට්ටමක් සාක්ෂාත් කර ගැනීමට ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත් අවධානයෙන් යුතුව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ බලාත්මක කිරීම.
- ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා පද්ධතිය සම්බන්ධයෙන් ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීම සහතික කරලීම, සම්බාධක හෝ සීමා කිරීම් නොමැති, ICAO මගින් දක්වන්නාවූ ආරක්ෂිත ගැටළු පිළිබඳ නිසි අවධානය යොමු කිරීම.
- ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතිය කෙරෙහි මහජන විශ්වාසය ඇති කරමින් සිවිල් ගුවන්සේවාවන්හි ආරක්ෂාව, කාර්යක්ෂමතාව සහ විධිමත්භාවය සහ වැඩි දියුණු කිරීම.
- ගුවන්සේවා අංශය පිළිබඳ පාරිභෝගික තෘප්තිමත්භාවය ඉහළ නැංවීම.
- උපායමාර්ගික වැඩිදියුණු කිරීම් හරහා අධිකාරියේ මූල්‍ය කාර්යසාධනය වැඩි දියුණු කිරීම.

උපාය මාර්ග

- අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට අනුකූලව සමාජ වගකීම් ඉටු කරමින්, ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් වැඩිදියුණු කිරීම සහ ස්ථාවර ලෙස ක්‍රියාත්මක වීම සහතික කිරීම.
- අවධානය යොමු කළ යුතු ගුවන් අභියෝග සම්බන්ධයෙන් ඵලදායී විසඳුම් හඳුනාගෙන ක්‍රියාත්මක කිරීම.
- සංවිධානය තුළ ධනාත්මක වෙනස්කම් ප්‍රවර්ධනය කරලීමට විශේෂිත සංස්කෘතිය වෙනස් කිරීමේ මුලපිරීම් හඳුන්වා දීම..
- ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ පාර්ශවකරුවන් සමඟ සහයෝගීතාවය සහ හවුල්කාරිත්වය ශක්තිමත් කරලීම.
- බාහිරව සහ අභ්‍යන්තරව ඵලදායී සන්නිවේදනයකට පහසුකම් සලසමින් විනිවිදභාවයෙන් හා ස්ථාවරව කටයුතු කිරීම.
- සියලුම ලේඛන, ද්‍රව්‍ය සහ අභ්‍යන්තර ක්‍රියා පටිපාටිවල ඵලදායිතාවය සහ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීම.

වටිනාකම්

- ගුවන්සේවා කටයුතුවල ආරක්ෂාවට ප්‍රමුඛත්වය ලබාදීම සහ ආරක්ෂිත පරිසරයක් ඇති කිරීම.
- අපගේ ගනුදෙනුකරුවන්ට සපයනු ලබන සියලුම සේවාවන්හි විශිෂ්ටත්වය පවත්වා ගැනීම.
- සිදු කරනු ලබන සෑම කාර්යයකදීම 'කළ හැකිය' යන ආකල්පය පවත්වා ගැනීම.
- අපගේ ක්‍රියාවන්වල විශ්වසනීයත්වය, යථාර්ථවාදය සහ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීම.
- අඛණ්ඩ වර්ධනයක් අත්කරගැනීමට විපර්යාසයන්ට මුහුණදීම.
- සාර්ථකත්වය ළඟා කර ගැනීමට සහ අභියෝග ජය ගැනීමට කණ්ඩායමක් ලෙස සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම.
- විවෘත, අවංක සහ විනිවිදභාවයෙන් යුතු සන්නිවේදනයක් පවත්වා ගැනීම.
- සියලුම ක්‍රියාකාරකම්වල කාර්යක්ෂමතාව, ඵලදායිතාව සහ විධිමත්භාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- සගයන් අතර විශ්වාසය, ගෞරවය සහ කණ්ඩායම් වැඩ කටයුතු පවත්වා ගැනීම.
- සැමගේ දායකත්වය අගය කිරීම.
- සමාජ වගකීම් සහ බැඳීම් ඉටු කිරීම.
- අපගේ කාර්යයේ සතුට සහ තෘප්තිය පවත්වා ගැනීම.
- වෘත්තීය ප්‍රවේශයක් පවත්වා ගැනීම.
- ගෘහ පරිසරය සහ රාජකාරී පරිසරය සමබරව පවත්වා ගැනීම.

ප්‍රජාව වෙත මූලිකත්වය

අංශ සහ ඒකක පිළිබඳ විශ්ලේෂණය

ගගන යාත්‍රාංගණ අංශය

ගගන යාත්‍රාංගණ අංශය මඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම්වල ආරක්ෂිතභාවය, කාර්යක්ෂමභාවය සහ වැඩිදියුණුව සහතික කරමින් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. එය ගුවන් තොටුපළේ මෙහෙයුම් කටයුතුවල ආරක්ෂාව මෙන්ම ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ වර්ධනය සහ නියාමනය වෙනුවෙන්ද වගකීම් දරයි. පහත දැක්වෙනුයේ එහි ප්‍රධාන ක්‍රියාකාරකම්වල කාණ්ඩයන්ය.

1. සිවිල් ගගන යාත්‍රාංගණවලට අදාළ නියාමන
   - ගගන යාත්‍රාංගණ අංශය මඟින් සිවිල් ගගන යාත්‍රාංගණ මෙහෙයුම් ආරක්ෂිතව සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සිදුවන බවට සහතික කරමින් සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (DGCA) වෙත සහය ලබා දෙයි.
   - ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා විසින් මෙහෙයවනු ලබන සිවිල් ගගන යාත්‍රාංගණ පහක් මෙම අංශයේ විෂය පථය යටතේ පවතී. ඉන් හතරක්, ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් සම්බන්ධයෙන් ගෝලීය අවශ්‍යතා සපුරාලන බවට සහතික කරමින් ජාත්‍යන්තර තත්ත්වය ලබා ගෙන ඇත.

2. ජල ගගන යාත්‍රාංගණවල මෙහෙයුම්:
   - ශ්‍රී ලංකාවේ ජල ගගන යාත්‍රාංගණ මෙහෙයුම්, විශේෂයෙන් ඉපිලුම් ගුවන් යානා සංචාරකයින්ගේ ආකර්ෂණය දිනා ගනිමින් සුවිශේෂී කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි.
   - ආරක්ෂිතව සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව මෙහෙයුම් සිදු වන බව සහතික කරලීමට ජල ගගන යාත්‍රාංගණ හතෙහි නිතිපතා නිරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරමින් අධීක්ෂණය කරනු ලබයි.

3. බාධක සීමා ප්‍රදේශය :
   - ගුවන් යානාවල ආරක්ෂාවට ගැටලු ඇති කරනු ලබන ඉදිකිරීම් සහ බාධා වැළැක්වීමට, සිවිල් ගගන යාත්‍රාංගණ වටා පවතින ගුවන් ප්‍රදේශය සහ භූමිය කළමනාකරණය කිරීම මෙමඟින් අදහස් කරනු ලබයි.
   - ගගන යාත්‍රාංගණ අංශය මඟින් ගුවන් පථවල ආරක්ෂාව සහ ගගන යාත්‍රාංග ණවල ප්‍රයෝජ්‍යතාව උපරිමය කරමින්, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේදී ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කටයුතුවලට බාධා ඇති නොවන බවට සහතික කරයි.

අංශ සහ ඒකක පිළිබඳ විශ්ලේෂණය

4. නියාමනය සහ ප්‍රමිති සංවර්ධනය:

- මෙම අංශය මඟින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රකාශන සහ ජාතික අවශ්‍යතා මත පදනම් වූ රෙගුලාසි, ප්‍රමිති, සහ මාර්ගෝපදේශ ක්‍රියාත්මක කරයි.
- එකී කාර්යයෙන්, මෙහෙයුම්වල ආරක්ෂාව තහවුරු කරන්නා සේම සමස්ත ගුවන් සේවා කර්මාන්තය වැඩිදියුණු කරලීම වෙනුවෙන් දායකත්වයක් ලබා දේ.

ගුවන් සන්තරණ සේවා අංශය

ගුවන් සන්තරණ සේවා අංශය (ANS) මඟින් කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපයේ (Colombo FIR) ගුවන් සන්තරණ සේවාවල ආරක්ෂාව, කාර්යක්ෂමතාව සහ ඵලදායි කළමනාකරණය තහවුරු කිරීමේ වැදගත් කාර්යභාරය ඉටු කරනු ලබයි. මෙහිදී ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට (SARPs) අනුකූල පරිපූර්ණ නීති සහ රෙගුලාසි සැකසීම සිදු කරනු ලබයි. මෙකී ප්‍රමිති, ලොව පුරා සිවිල් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් කටයුතුවල සමානත්වය, ආරක්ෂාව සහ කාර්යක්ෂමභාවය ප්‍රවර්ධනය කරනු පිණිස නිර්මාණය කළ ගෝලීය වශයෙන් හඳුනාගත් මිනුම් දඬු වේ.

දේශීය සන්දර්භය තුළට මෙකී ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් යොදා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ANS අංශය වැදගත් කාර්යභාරයක් සිදු කරනු ලබයි. එහිදී ඒවා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ප්‍රදේශය කළමනාකරණ රාමුව තුළ කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික කරයි. මේ සඳහා ගුවන් ගමන් කළමනාකරණය, සන්නිවේදනය, සන්තරණ, නිරීක්ෂණ, ගගන යාත්‍රාංගණ කාලගුණ විද්‍යාව සහ ගගන යාත්‍රාංගණ තොරතුරු සේවා සඳහා ක්‍රියා පටිපාටි පිහිටුවීම ඇතුළත් වේ. එමෙන්ම මෙම අංශය මඟින් මෙකී රෙගුලාසිවලට අනුකූල වීම තහවුරු කරනු පිණිස ශ්‍රී ලංකාවට අදාළ ගුවන් සන්තරණ සේවා සපයන්නාගේ කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම සහ විගණනය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

මෙම වගකීම් ඉටු කිරීමෙන් ANS අංශය විසින් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව ඉහළ ප්‍රමිතියකින් පවත්වා ගැනීම, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සංචාරවලට සහය දැක්වීම සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා අංශයේ තිරසාර සංවර්ධනය තහවුරු කරයි. ගෝලීය ගුවන්සේවා ජාලයේ තීරණාත්මක සන්ධිස්ථානයක් ලෙස කටයුතු කරන කොළඹ ගුවන් ගමන් තොරතුරු කලාපය (Colombo FIR) තුළ බාධාවකින් තොර සුරක්ෂිත ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් පවත්වා ගැනීමට මෙම අංශයේ කාර්යභාරය ඉතා වැදගත් වේ.

ගුවන්යානා ලියාපදිංචි සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය

චිකාගෝ සම්මුතියට අත්සන් තැබූ පාර්ශවයක් ලෙස, ශ්‍රී ලංකාව ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සඳහා ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීමට බැඳී සිටී. ICAO ඇමුණුම් 1,6,7,8,16 සහ 19 හි ආවරණය වන අදාළ විෂය පථය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අනන්‍ය මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලමින් ගෝලීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන බව සහතික කිරීම ආදි ප්‍රධාන වැදගත් වගකීම් ගුවන් යානා ලියාපදිංචි සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශයට පවරා ඇත.

මෙම අංශය මඟින් රෙගුලාසි වරින් වර සමාලෝචනය කරයි. එමඟින් ගුවන් යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතාවයට අදාළ සියලු වැදගත් කරුණු පිළිබඳ නියෝග/චක්‍රලේඛ සහ/හෝ ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ නිවේදනවලින් ගුවන්සේවා කර්මාන්තය කාලෝචිත ලෙස දැනුම් දෙන බව සහතික කරයි.

එමෙන්ම, ගුවන් යානා ප්‍රථම වතාවට ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන එන විට ඒවා පිළිගැනීම සහ ලියාපදිංචි කිරීම ඇතුළත් ආරක්ෂාව සහ අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතාවය සහතික කිරීමේ මූලික පියවර, ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කර ඇති සියලුම ගුවන් යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතාවය සහතික වීම තක්සේරු කිරීම සහ නිකුත් කිරීම, අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (AMOs), අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන (AMTOs), අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධාන (CAMOs) තක්සේරු කිරීම සහ අනුමැතිය ලබා දීම ආදි කාර්යභාරයන්ද ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශයට පවරා ඇත. මූලික අනුමැතීන්ට අමතරව, සියලුම ක්‍රියාකරුවන්, AMOs, CAMOs සහ AMTOs විසින් නියම කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටි, ප්‍රමිතීන් සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිපැදීම සහතික කරනු පිණිස නිරන්තර නිරීක්ෂණය සිදු කරනු ලබයි. මෙම අංශය මඟින් කර්මාන්තය පුරා විශිෂ්ට ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම සඳහා අංශයේ කැපවීම සහතික කරමින්, ක්‍රියාකරුගේ ගමන්මාර්ග ස්ථාන පහසුකම් සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා සඳහා සේවා සපයන ප්‍රධාන සංරචක අලුත්වැඩියා/ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමේ පහසුකම් පරීක්ෂා කිරීම ද සිදු කරයි.

ඊට අමතරව, නිරන්තරයෙන් සිදු කරනු ලබන අනෙකුත් කාර්යයන් කිහිපයක් ලෙස ගුවන් යානා ඉන්ධන පොළවල් සහ ඉන්ධන පිරවුම්හල් පරීක්ෂා කිරීම, වෙනස් කිරීම් (ප්‍රධාන/සුළු) අධීක්ෂණය කිරීම සහ අනුමැතිය ලබා දීම, ගුවන් යානා නඩත්තු වැඩසටහන් (AMPs) සමාලෝචනය කිරීම සහ අනුමැතිය ලබා දීම; ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන වාර්තාව (MOEs); අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා නඩත්තු සංවිධාන වාර්තාව (CAMEs); නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන වාර්තාව (MTOEs) දැක්විය හැකිය.

ශ්‍රී ලංකාවේ සියලුම ගුවන් යානා සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් ගුවන් යානාවල ලියාපදිංචි රට සහ ලියාපදිංචි සලකුණු, ගුවන් යෝග්‍යතා සහ ගුවන් යානා ශබ්දය සහ විමෝචනයට අදාළ නෛතික අවශ්‍යතා, ඒවා පිහිටි ස්ථානය කොතැනක වුවත්, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ/හෝ බලාත්මක කිරීම, මෙම අංශයට පවරා ඇත.

මෙම අංශය මඟින් ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර ක්‍රියාවලිය සිදු කරයි. එමෙන්ම අයදුම්පත් සමාලෝචනය කිරීම සහ අවශ්‍ය ප්‍රශ්න පත්‍ර සකස් කිරීමෙන් ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරුවන්ගේ මූලික පරීක්ෂණ සහ නිශ්චිත ගුවන් යානා වර්ග පිළිබඳ වර්ග ශ්‍රේණිගත පරීක්ෂණ පැවැත්වීම සහ ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර අයදුම්කරුවන්ගේ නඩත්තු අත්දැකීම් සමාලෝචනය කිරීම සිදු කරයි.

පුහුණු සංවිධානය සහ පුද්ගල බලපත්‍ර අංශය

අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට අනුව සිවිල් ගුවන්සේවා සම්බන්ධයෙන් ආරක්ෂක සංවේදී ක්‍රියාකාරකම්වල නියැලී සිටින පුහුණු සංවිධාන සහ පුද්ගලයින් සහතික කිරීම සහ නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා නීති, රෙගුලාසි සහ ක්‍රියා පටිපාටි යාවත්කාලීන කිරීම සහ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා පුහුණු සංවිධාන සහ පුද්ගල බලපත්‍ර (TOPL) අංශය වගකීමෙන් බැඳේ.

TOPL අංශය, අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට අනුකූල දේශීය රෙගුලාසිවලට අනුකූලව පියාසර කිරීම, ගුවන් ගමනාගමන පාලක සහ ගුවන් ගමන් සංදේශකරුවන් සඳහා පුහුණු සංවිධාන සහතික කිරීම සහ අඛණ්ඩ නිරීක්ෂණයට අදාළ සියලු කාර්යයන් ඉටු කරයි. එමෙන්ම, මෙම අංශය මඟින් ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලය, ගුවන් යානා නඩත්තු නිලධාරීන්, ගුවන්

ගමනාගමන පාලකවරුන්, ගුවන් යානා ස්ථාන ක්‍රියාකරුවන්, ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් සහ කැබින් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් වැනි පිරිස් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම, නැවත වලංගු කිරීම සහ අලුත් කිරීම සිදු කරනු ලබයි. මෙම අංශය මඟින් ගුවන් කාර්ය මණ්ඩල බලපත්‍ර, ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර සහ ගුවන් ගමන් සංදේශකරුවන්ගේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට දැනුම පරීක්ෂණ ද සිදු කරනු ලබයි. ඊට අමතරව, අවශ්‍ය විටෙක අනතුරක් හෝ සිදුවීමක් විමර්ශනය කිරීමේදී සහයෝග යෙන් කටයුතු කිරීමට හෝ සහය ලබා ගැනීමට TOPL අංශය කැඳවිය හැකිය.

ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය

ගුවන් යානා ආරක්ෂණ රෙගුලාසි අංශය යටතේ පවතින ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය, ගුවන් මෙහෙයුම්, ගොඩබිම් මෙහෙයුම් සහ ගුවනින් අන්තරායදායක භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, කැබින් ආරක්ෂාව සහ නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා පද්ධති (UAS) ඇතුළු බහු තීරණාත්මක කාර්යයන් සඳහා වගකිව යුතුය. මෙම අංශය මඟින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට (SARPs) අනුකූලව දේශීය රෙගුලාසි සංවර්ධනය කිරීම, ප්‍රමිතීන්, නියෝග සහ ක්‍රියා පටිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි. මෙකී ප්‍රයත්නයන් ක්‍රියාකරුවන්ගේ ඵලදායී ආරක්ෂක අධීක්ෂණය සහතික කරන අතර ප්‍රකාශිත රෙගුලාසි, රීති, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතීන්, නියෝග සහ මාර්ගෝපදේශ අත්පොත්වලට අනුකූලව පහත සඳහන් මෙහෙයුම් අනුමැතීන් නිකුත් කිරීම සහ ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා පහසුකම් සපයයි;

- ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතිකය (AOC)
- විදේශ ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතිකය (FAOC)
- අන්තරායකර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන බලපත්‍ර
- ගොඩබිම් හැසිරවීම් බලපත්‍රය
- ආහාර සැපයුම් බලපත්‍රය
- ගොඩබිම් සහය සේවා බලපත්‍ර
- ගුවන් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩල සාමාජික සහතික (CMC)
- නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා මෙහෙයුම් අනුමැතිය (UAS).

ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශය

ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශයේ මූලික අරමුණ වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා සඳහා සුදුසු අධිකාරිය වන සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (DGCA) වෙනුවෙන් රටේ සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කාර්යයන් නියාමනය කිරීමයි. එමෙන්ම මගීන්, කාර්ය මණ්ඩලය, ගොඩබිම් කටයුතු කාර්ය මණ්ඩලය, මහජනතාව, ගුවන් යානා සහ සිවිල් ගුවන් සේවයේ ගුවන් තොටුපළ පහසුකම් සඳහා රැකවරණය සහ ආරක්ෂාව සැපයීම, භූමියේ හෝ ගුවන් ගමන්වලදී සිදු කරන නීති විරෝධී ක්‍රියාවන්ට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමද මේ අතර වේ.

ICAO හි සාමාජික රාජ්‍යයක් ලෙස, ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට (SARPs) අනුකූලව ජාත්‍යන්තර, ජාතික සහ ගුවන් තොටුපළ මට්ටමින් විවිධ මානව සහ ද්‍රව්‍යමය සම්පත් සන්නද්ධ කිරීම හරහා මෙය සිදු කරයි. එමෙන්ම, 2024 වර්ෂයේදී පහත සඳහන් විශේෂ ජයග්‍රහණ සාක්ෂාත් කර ගත් මෙම අංශයට ICAO ඇමුණුම 17 - ආරක්ෂාව හි විධිවිධානවලට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක වැඩසටහන (NCASP) සංවර්ධනය කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම, නඩත්තු කිරීම සහ සමාලෝචනය කිරීම යන වගකීම් පැවරී ඇත.

ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආර්ථික නියාමන අංශය

ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආර්ථික රෙගුලාසි අංශය, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආරක්ෂක රෙගුලාසි අංශය තුළ එහි භූමිකාව හරහා රටේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට සේවය කරයි. අනුකූලතා කළමනාකරණය සහ පාරිභෝගික ආරක්ෂණ පියවරයන් සමඟ කර්මාන්ත ව්‍යාප්තිය තහවුරු කරමින්, ගුවන් ප්‍රවාහනයේ ව්‍යුහාත්මක විශිෂ්ටත්වය සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව ළඟා කර ගැනීම සඳහා පාලන අංශය කැපවීමෙන් කටයුතු කරනු ලබයි.

අංශය මඟින් තරඟකාරී සහ නියාමනය වූ ගුවන්සේවා අංශයක් යන දැක්මෙන් කටයුතු කළ හෙයින්, ඵලදායී ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයීම සහ ආර්ථික කටයුතු නියාමනය කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම අරමුණු කරමින් 2024 වර්ෂය සඳහා උපායමාර්ගික ඉලක්කය ස්ථාපිත කරන ලදී. මෙකී අරමුණ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශයේ සංවර්ධනය වැඩි දියුණු කළ විවිධ නියාමන කාර්යයන් සහ පහසුකම් සපයන පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීමට සංවිධානය වෙත උපකාරී විය. ගෝලීය හවුල්කාරිත්වයන් ශක්තිමත් කරමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සම්බන්ධතා ඉහළ නංවන ද්විපාර්ශ්වික සහ බහුපාර්ශ්වික ගිවිසුම් ස්ථාපිත කිරීමට එය කටයුතු කළ හෙයින් ගුවන්සේවා සාකච්ඡා සහ ගිවිසුම් සම්බන්ධයෙන් අංශයේ මූලික අවධානය යොමුවිය. ගිවිසුම් හරහා සංවිධානය විසින් මගී ප්‍රවේශය ඉහළ නැංවීම සිදු කළේය. එය වෙළඳ හා සංචාරක අංශ තුළ කර්මාන්ත ව්‍යාප්තිය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට උපකාරී විය.

ගුවන් ගමන් කාලසටහන් සඳහා අංශයේ අනුමැතිය අවශ්‍ය වූ හෙයින් ගුවන්තොටුපළ ධාරිතාව උපරිම කිරීමේදී ගුවන් සේවය දේශීය හා ජාත්‍යන්තර නියාමන මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූල වන බව සහතික විය. කර්මාන්තයේ ප්‍රගතියට දායක විය හැකි තමන්ගේම වෘත්තිකයන් බඳවා ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවයට සහය දක්වමින් මෙම අංශය විදේශික වීසා නිර්දේශ ලබා දුන්නේය.

අංශය විසින් ගුවන්සේවා සහ ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සපයන්නන් යන දෙඅංශය වෙත අත්‍යවශ්‍ය බලපත්‍ර කාර්යයන් සිදු කරන ලද අතර එමඟින් සියලුම ක්‍රියාකරුවන් අපේක්ෂා කරන ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් සහ ආර්ථික ශක්‍යතා නිර්ණායකවල තෘප්තිමත්භාවය සහතික විය. අංශය විසින් දැඩි අධීක්ෂණයක් සිදු කිරීමෙන් වෙළඳ පොළ ස්ථාවරත්වයක් සහතික කළ අතර, එමඟින් ගුවන්සේවා කර්මාන්ත ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කර තරඟකාරී වෙළඳපොළක් ප්‍රවර්ධනය කරනු ලැබිණ.

ගුවන් ප්‍රවාහන සහ ආර්ථික නියාමන අංශය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුව එහි වගකීම් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ පැවැත්ම තහවුරු කරනු ලබයි. එහි පුළුල් නියාමන මාර්ගෝපදේශ අතරින්, පාරිභෝගිකයින්ට ප්‍රතිලාභ ලබා දෙන සහ ආර්ථික සම්බන්ධතා ඉලක්ක වැඩි දියුණු කරන තිරසාර ගුවන්සේවා කර්මාන්තයක් නිර්මාණය කිරීම වෙනුවෙන් අංශය සිය කැපවීම පවත්වා ගනු ලබයි.

අංශ සහ ඒකක පිළිබඳ විශ්ලේෂණය

මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණ අංශය

මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණ අංශය (HRPM) විසින් CAASL හි රාජකාරි ඉටු කිරීම සඳහා නිවැරදි පුද්ගලයින් සේවයේ යොදවා ඇති බවට සහතික කරයි. එමෙන්ම, CAASL හි පුද්ගලයින් සහ සේවක කණ්ඩායම් වෙත ඔවුන්ගේ කාර්ය සාධනය වර්ධනය කර ගැනීමට සහ දියුණු කිරීමට පහසුකම් සැලසීමට මෙන්ම අභිප්‍රේරණය කිරීම සිදු කරනු ලබයි. අධිකාරියේ කාර්යාල පරිපාලනය සහ දේපළ කළමනාකරණය සඳහා ද මෙකී අංශය වගකිමෙන් බැඳේ.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, HRPM අංශය විසින් කාර්ය මණ්ඩල නීති සහ පරිපාලන ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොතෙහි (SLCAP 5000) මාර්ගෝපදේශ ලෙස සකසා ඇති අවශ්‍යතාවලට අදාළ අරමුණු, ක්‍රියා පටිපාටි, සුදුසුකම්, සීමාවන් සහ නිදහස් කිරීම් (ඇත්නම්) පිළිබඳ පුළුල් විස්තරයක් ගෙනහැර දක්වන මානව සම්පත් ප්‍රතිපත්ති එකතුවක් සමඟ ක්‍රියා කරමින්, අධිකාරියට එහි උපායමාර්ගික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා නිරන්තර සහය දක්වන ලදී. අධිකාරිය විසින් එහි ප්‍රමුඛතා ඉටු කිරීම සඳහා නියම කර ඇති ඉලක්ක, අරමුණු සහ අපේක්ෂාවන් සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහතික කිරීමේදී HRPM අංශය සැමවිටම සම්මුති විරහිත කටයුතු කොට ඇත.

මූල්‍ය සහ ආදායම් කළමනාකරණ අංශය

CAASL/ රජයේ ප්‍රතිපත්ති, රීති සහ ක්‍රියා පටිපාටිවලට අනුකූලව, සීමිත මූල්‍ය සම්පත් කාර්යක්ෂමව, ඵලදායීව සහ ආර්ථික වශයෙන් කළමනාකරණය කිරීම සහ ICASL විසින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද පොදුවේ පිළිගත් ගිණුම්කරණ මූලධර්ම ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පොත් පවත්වා ගැනීම, සත්‍ය සහ සාධාරණ තත්ත්වයේ මූල්‍ය ගිණුම් සැපයීම මෙම අංශය කාර්යභාරය වේ.

පරිසරය, පර්යේෂණ සහ ව්‍යාපෘති අංශය

සිවිල් ගුවන්සේවා අංශයට අදාළව පර්යේෂණ පැවැත්වීම, තිරසාර ගුවන්සේවා සංවර්ධන සංඛ්‍යාලේඛන වැඩසටහන් ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කිරීම, වාර්තා ප්‍රකාශයට පත් කිරීම, CAASL ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය, CAASL සිදුවීම් පැවැත්වීම, භෞතික යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ ICAO ඇමුණුම 9 - පහසුකම් සැපයීම සහ ජාතික සිවිල් ගුවනසේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (CAMP) ක්‍රියාත්මක කිරීම යන වගකීම් පරිසර පර්යේෂණ සහ ව්‍යාපෘති අංශය වෙත පැවරී ඇත.

තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණ ඒකකය (ICT)

තොරතුරු සහ සන්නිවේදන තාක්ෂණ ඒකකය විසින් CAASL හි මෙහෙයුම්වලදී ඩිජිටල් කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සහය දැක්වීම සිදු කරනු ලබයි. එය පද්ධතිවල ආරක්ෂිතභාවය, විශ්වසනීයත්වය සහ පරිමාණය කළ හැකි බව සහතික කරයි. තාක්ෂණික සහ තාක්ෂණික නොවන ඒකකවල සම්බන්ධකයෙකු ලෙස තොරතුරු තාක්ෂණය කටයුතු කරන අතර, ස්වයංක්‍රියකරණය, සන්නිවේදනය සහ දත්ත අඛණ්ඩතාව සඳහා පහසුකම් සපයයි.

නෛතික කටයුතු සහ බලාත්මක කිරීමේ ඒකකය

නෛතික කටයුතු සහ බලාත්මක කිරීමේ ඒකකයේ (LA&E) ප්‍රධාන කාර්යභාරය වනුයේ, CAASL හි නෛතික සහ බලාත්මක කිරීමේ කාර්යයන්ට අදාළ කටයුතු විධිමත් කිරීමයි. මෙම ඒකකය මූලික වශයෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතීන් අනුමත කිරීම/ප්‍රතිග්‍රහණය, ගුවන්සේවා පිළිබඳ ප්‍රාථමික සහ අනුබද්ධ නීති සමාලෝචනය කිරීම, යාවත්කාලීන කිරීම සහ සංවර්ධනය කිරීම, CAASL හි බලාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය ශක්තිමත් කිරීම සහ CAASL හි අයිතිවාසිකම් සහ අවශ්‍යතා හි ධාරිතාව සහ ආරක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම සිදු කරයි.

තත්ත්ව සහ අභ්‍යන්තර විගණන අංශය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) අභ්‍යන්තර විගණන අංශය මඟින් ගුවන්සේවා නීතිවලට අනුකූලතාවය සහතික කිරීම, අවදානම් කළමනාකරණය සහ අභ්‍යන්තර පාලනයන් ඇගයීම, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සහ මූල්‍ය නිරවද්‍යතාවය සහ ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පිළිබඳ සහතිකයක් ලබා දීම සිදු කරයි. එමෙන්ම එය කළමනාකරණයට උපදෙස් දීම, අක්‍රමිකතා විමර්ශනය කිරීම සහ පාලනය සහ වගවීම අඛණ්ඩව වැඩිදියුණු කිරීමට සහය දක්වයි.

ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ ඒකකය

ICAO ඇමුණුම 13 සහ ඇමුණුම 19 හි අඩංගු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත්වලට අනුකූලව ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිද්ධි විමර්ශන සහ රාජ්‍ය ආරක්ෂණ වැඩසටහන (SSP) ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් රාජ්‍ය වගකීම් සහතික කිරීම සහ රට තුළ නියමුවන් රහිත ගුවන් යාත්‍රා නියාමනය කිරීම, ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ ඒකකයේ වගකීම වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවය ප්‍රවර්ධන සහ මාධ්‍ය ඒකකය

සෘජු කළමනාකරණය යටතේ පවතින සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධන ඒකකය වෙත, විශේෂයෙන් රටේ තරුණයින් ඇතුළු පොදු ජනතාව අතර ගුවන් සේවය පිළිබඳ දැනුම වැඩි දියුණු කිරීම, කාලීන සහ වඩාත්ම විශ්වාසදායක ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත පුවත් පිළිබඳ ප්‍රජාව යාවත්කාලීන කිරීම සහ විද්‍යුත්, මුද්‍රිත මාධ්‍ය සහ CAASL සමාජ මාධ්‍ය වේදිකා හරහා එහි ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රවර්ධනය කිරීම ඔස්සේ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන්සේවා පසුබිම පිහිටුවාලීමේ කාර්යභාර්යය පැවරී ඇත.

ගුවන් වෛද්‍ය සේවා ඒකකය

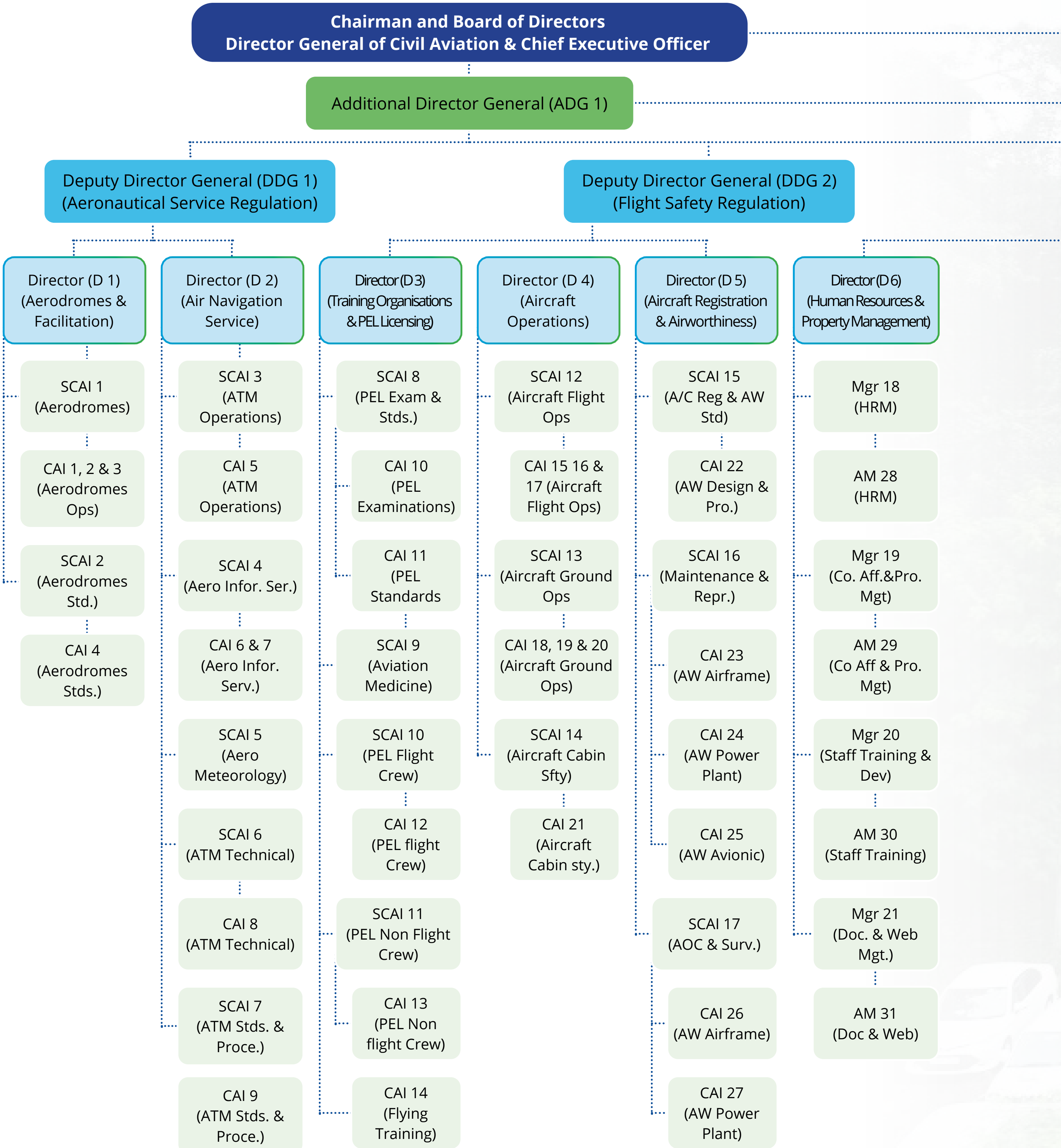
ගුවන් වෛද්‍ය සේවා ඒකකය CAASL බලපත්‍රලාභීන්ගේ වෛද්‍ය ඇගයීම සඳහා පහසුකම් සැපයීම මෙන්ම, අනෙකුත් ප්‍රධාන විශේෂ ක්ෂේත්‍ර වන ගුවන් වෛද්‍ය පුහුණුව, පර්යේෂණ, කාර්ය මණ්ඩලය සහ අනෙකුත් පාර්ශ්වකරුවන් අතර ගුවන් වෛද්‍ය විද්‍යාව පිළිබඳ දැනුවත්භාවය ඇති කිරීම, ප්‍රවේශ වීමේ ස්ථානවල මහජන සෞඛ්‍ය සේවා සිදු කිරීම, CAASL සේවාදායකයන්ගේ සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ සුබසාධනය සහතික කරමින් CAASL හි අනෙකුත් අංශ සහ අනෙකුත් අදාළ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ නිරීක්ෂණ කටයුතු සහ පහසුකම් සැලසීමේ කටයුතු ආදිය ඇතුළත් විශාල ක්ෂේත්‍රයක් ආවරණය කෙරේ. එමෙන්ම, ගුවන් වෛද්‍ය සේවා අංශය මඟින් රාජ්‍යයට සහ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයට අභ්‍යවකාශ

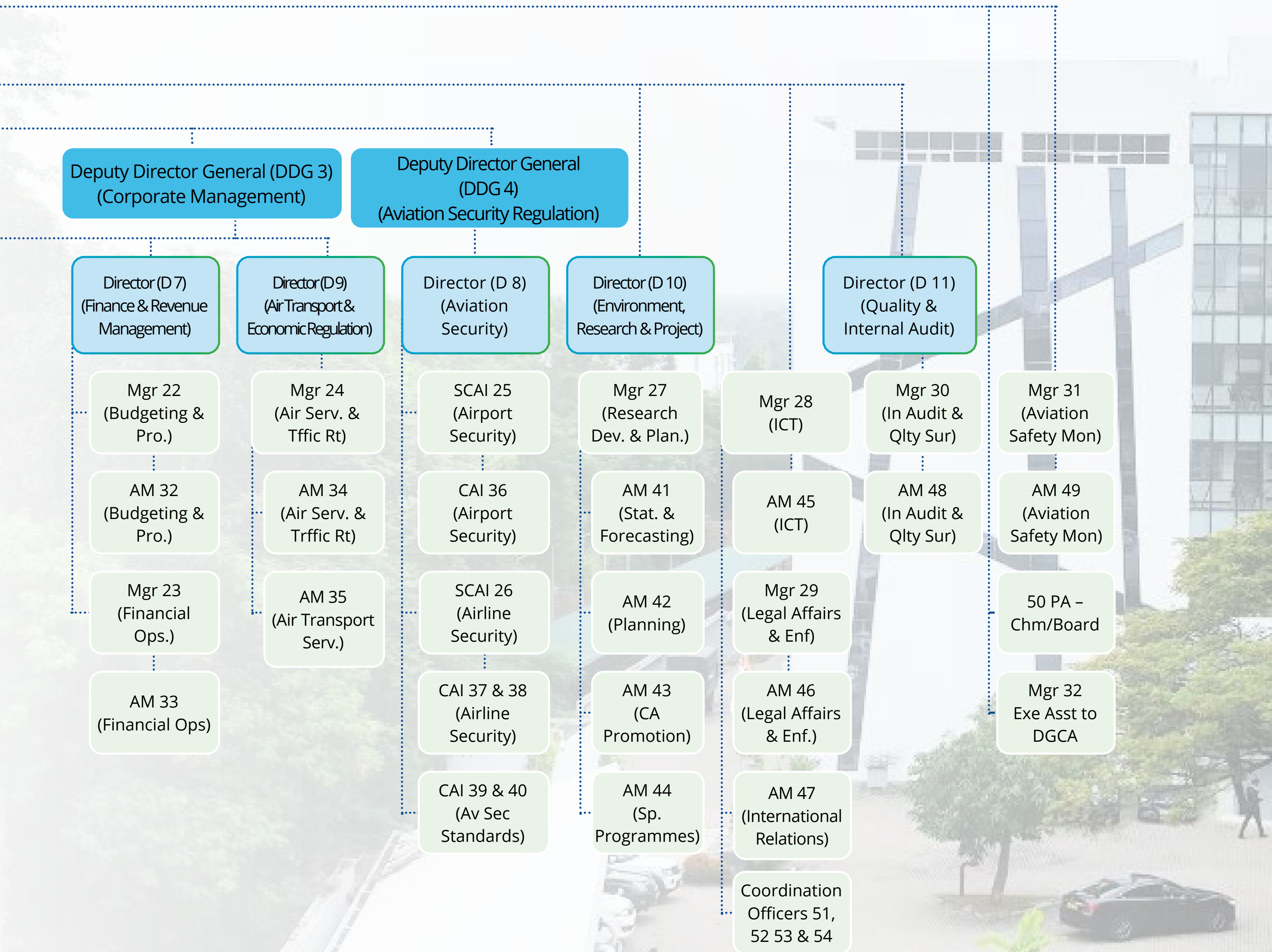
ආරක්ෂණ විසඳුම් සහ මහජන සෞඛ්‍ය ආරක්ෂණ විසඳුම් අඛණ්ඩව සපයනු ලබයි. ගුවන් වෛද්‍ය සේවා අංශයෙහි ක්‍රියාකාරකම්වල සියලුම පැතිකඩ මඟින් අභ්‍යවකාශ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීම මූලිකව අරමුණු කොට ඇත.

තාක්ෂණික පුස්තකාලය

තාක්ෂණික පුස්තකාලයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ CAASL අංශවලට ඔවුන්ගේ නියාමන ද්‍රව්‍ය සහ අත්පොත් යාවත්කාලීන කිරීමට සහය වීම හරහා පවතින ලේඛන රාමුව ශක්තිමත් කිරීම සහ CAASL තුළ මෙන්ම දේශීය ගුවන් සේවා කර්මාන්තය තුළ ICAO සහ අනෙකුත් ප්‍රකාශන කාර්යක්ෂමව ව්‍යාප්ත කිරීම හරහා CAASL හි අරමුණු වෙනුවෙන් ලබා දෙන සහය වැඩි දියුණු කිරීමයි. 2016 අංක 12 දරන RTI පනත අනුව, CAASL වෙත යොමු කරන ලද තොරතුරු දැනගැනීමේ අයිතිවාසිකම් විමසීම් සම්බන්ධයෙන් වෙබ් අඩවි අන්තර්ගත යාවත්කාලීන කිරීම මෙන්ම මහජනතාවට තොරතුරු ලබා දීම හරහා ගුවන්සේවා කර්මාන්තය සහ සාමාන්‍ය ජනතාව වෙත ප්‍රධාන තොරතුරු සැපයීමට ඒකකය ප්‍රමුඛත්වය දී ඇත.

මෙහෙයුම් සංවිධාන ව්‍යුහය - කළමනාකරණ කාර්ය මණ්ඩලය





SCAI – Senior Civil Aviation Inspector
Mgr. – Manager
CAI – Civil Aviation Inspector
AM – Assistant Manager

Rev 03 – 09/07/2023

CAASL හි පාලනය සහ වගවීම

අධිකාරියේ කමිටු

කාර්ය මණ්ඩල කමිටුව

අරමුණ: කාර්ය මණ්ඩල කමිටුව මඟින් CAASL හි මානව සම්පත්, ආයතනික සංවර්ධනය සහ සේවක සුභසාධනය සම්බන්ධ කරුණු අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම දරයි.

සංයුතිය: ජී.එස්. විතානගේ මහතා කමිටුවේ සභාපති වන අතර, (AVM) එච්.එම්.එස්.කේ.බී. කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික) සහ ඩී.ඩබ්ලිව්.එස් නාරංගොඩ මහතා එහි සාමාජිකයින් වේ.

ඔවුන්ගේ පත්වීම් 2024 සැප්තැම්බර් 27 වන දින දක්වා බලපැවැත්වේ.

වගකීම්: කාර්ය මාණ්ඩල කමිටුවේ වගකීම් අතරට වැටුප් සහ සේවක සංඛ්‍යාව තීරණය කිරීම, සේවක බඳවා ගැනීම් සහ උසස්වීම් සිදුකිරීම, විනය ක්‍රියා පටිපාටි සංවර්ධනය කිරීම, පුහුණු වැඩසටහන් අධීක්ෂණය කිරීම, සේවකයින් සඳහා විදේශීය පුහුණුව සහ ශිෂ්‍යත්ව අනුමත කිරීම සහ CAASL සේවකයින් වෙනුවෙන් සමාජ සහ සුබසාධන යෝජනා ක්‍රම සංවර්ධනය කිරීම ඇතුළත් වේ.

විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව

අරමුණ: විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුව මඟින් CAASL හි මූල්‍ය කළමනාකරණය, අභ්‍යන්තර පාලන සහ විගණන කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

සංයුතිය: ඒ.කේ. සෙනෙවිරත්න මහතා කමිටුවේ සභාපති වන අතර, කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා, සහ මංගල විජේසිංහ මහතා එහි සාමාජිකයින් වේ.

ඔවුන්ගේ පත්වීම් 2024 සැප්තැම්බර් 27 වන දින දක්වා බලපැවැත්වේ.

වගකීම්: අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති සමාලෝචනය කිරීම, පිරිවැය ඵලදායීතාවය සහතික කිරීමට කාර්ය සාධනය ඇගයීම, බාහිර විගණකවරුන් සමඟ සම්බන්ධ වීම, අනුකූලතා සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශන සමාලෝචනය කිරීම, විගණන වාර්තාවල නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ වාර්ෂික වාර්තාවට ඇතුළත් කිරීම සඳහා වාර්තා සකස් කිරීම කමිටුවේ වගකීම් වේ.

සැලසුම් කමිටුව

අරමුණ: සැලසුම් කමිටුව මඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා වැඩසටහන් සහ ක්‍රියාකාරකම්වල උපාය මාර්ගික සැලසුම්කරණය, ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධනය සහ අධීක්ෂණය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

සංයුතිය: කමිටුවේ සභාපති (AVM) එච්.එම්.එස්.කේ.බී. කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික) වන අතර කපිතාන් මිලින්ද රත්නායක මහතා සහ මංගල විජේසිංහ මහතා එහි සාමාජිකයින් වේ.

ඔවුන්ගේ පත්වීම් 2024 සැප්තැම්බර් 27 වන දින දක්වා බලපැවැත්වේ.

වගකීම්: සැලසුම් කමිටුව විසින් ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රතිපත්ති සහ සංවර්ධන සැලැස්ම සංවර්ධනය කිරීම, සිවිල් ගුවන්සේවා සම්බන්ධ නීති සම්පාදනය සමාලෝචනය කිරීම, ගුවන් ආරක්ෂක සහ ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳ අධීක්ෂණය, සිවිල් හමුදා ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධීකරණය කිරීම, ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් අධීක්ෂණය සහ ගුවන්සේවා සපයන්නන් අධීක්ෂණය කිරීම සිදු කරනු ලබයි.

අධිකාරියෙහි කාර්යභාරය

අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයට පහත සඳහන් දෑ ඇතුළත් වන අතර තවත් බොහෝ කාර්යභාර්යයන් එමඟින් ඉටු කරයි.

- සිවිල් ගුවන්සේවා විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයා සහ අනෙකුත් රජයේ පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ සන්නිවේදන කටයුතු පවත්වා ගනිමින්, එකී අදහස් රටේ සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය සැලසුම් කිරීමේ දී ක්‍රියාත්මකවන බවට සහතික කිරීම.
- සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රතිපත්ති සහ ඉලක්ක සැකසීම සහ CAASL හි අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට ආයතනික කාර්යසාධනය අධීක්ෂණය කිරීම සහ සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධයෙන් රජයේ අරමුණු පිළිබිඹු කිරීමට CAASL ආයතනික සැලැස්ම අවශ්‍ය පරිදි යාවත්කාලීන කිරීම.
- CAASL හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාද වන සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ නිශ්චිත අරමුණු සාක්ෂාත් කරලීමට වගකීම පැවරීම.
- CAASL හි කාර්යයන් සහ රාජකාරි ඉටු කිරීමට හැකි වන පරිදි සුදුසුකම් ලත් සහ කුසලතා සපිරි පුද්ගලයන් සේවයේ යෙදවීම සහ ඔවුන්ගේ සේවා නියමයන් සහ කොන්දේසි නිර්ණය කිරීම.
- CAASL ආයතනික සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සැලසුම් සහ ප්‍රගතිය පිළිබඳ සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු විෂය භාර ගරු අමාත්‍යවරයාට වගවීම.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන්

ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග හා වරාය කටයුතු භාර ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ ඔහුට පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සාමාජිකයන් පත් කරන ලදී.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සහ පාලනය

CAASL හි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයන් යනු ව්‍යාපාර, පරිපාලන, මූල්‍ය, නෛතික සහ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය යන ක්ෂේත්‍ර හි මනා විශේෂඥතාවයකින් යුතු පිරිසකි. සිවිල් ගුවන්සේවා සම්බන්ධ ප්‍රතිපත්තිමය ගැටලු වෙනුවෙන් මෙකී කුසලතා සංකලනය මහත් පිටුවහලක් ලබා දේ.

පත් කරනු ලැබීමෙන් පසු, මණ්ඩලයේ සාමාජිකයන් සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ යහපත වෙනුවෙන් ක්‍රියා කරනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර, අධිකාරිය එහි තීරණ සම්බන්ධයෙන් ඒකමතික විය යුතු බවත්, තනි තනි සාමාජිකයන්ට අධිකාරියෙන් පිටත වෙනම පාලන භූමිකාවක් නොමැති බවත් පිළිගත යුතුය.

අධිකාරිය විසින් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමා වෙත යෝග්‍ය ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන්, CAASL හි අරමුණු සාක්ෂාත් කරලීමට බලතල සහ කාර්යයන් සඳහා බලය පවරා ඇත. ඉදිරි සැලසුම් එහි ත්‍රෛවාර්ෂික ආයතනික සැලැස්මට ඇතුළත් කර ඇති අතර, එය සෑම වර්ෂයකම ආරම්භයේ දී වාර්ෂික වැඩසටහන, පුහුණු වැඩසටහන, ප්‍රසම්පාදන වැඩසටහන, වැඩසටහන් අයවැය සහ විගණන වැඩසටහන හරහා ඵලදායී ලෙස අධීක්ෂණය කරනු ලැබේ. දැනට නිශ්චිත විධිවිධාන නොමැති සියලුම කරුණු සම්බන්ධයෙන් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල යෝජනා හරහා අධිකාරිය විසින් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමා වෙත උපදෙස් ලබා දෙන අතර එවැනි යෝජනා බලාත්මක කිරීම ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමාගේ යුතුකම වේ.

අධිකාරියේ විධායක බලතල

2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතට අනුව, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා පත් කරනු ලබන අතර, ඔහු සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිතුමා ලෙස ද ක්‍රියා කරයි. අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සඳහා සේවා නියුක්ති නියමයන් සහ කොන්දේසි අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් ස්ථාපිත කරනු ලබයි. මෙකී භූමිකාව තුළ, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනත හෝ වෙනත් අදාළ ලිඛිත නීති මගින් නිශ්චිතව දක්වා ඇති සියලුම රාජකාරි සහ කාර්යයන් ඉටු කිරීම අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට පැවරී ඇත. මේ සඳහා අධිකාරියේ කාර්යයන්හි සමස්ත පරිපාලනය සහ කළමනාකරණය ඇතුළත් වේ.

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට නීතියෙන් නියම කර ඇති පරිදි ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් ස්වාධීනව සිදුකිරීමේ අවශ්‍යතාවය අධිකාරිය පිළිගනී. එසේ වුවද, මෙකී රාජකාරි සහ වගකීම් ඉටු කරමින්, CAASL හි සම්පත් භාවිත කිරීමට අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට බලය ඇත. එය අනුමත ක්‍රියා පටිපාටි සහ මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූල වේ. ව්‍යවස්ථාපිත අවශ්‍යතා සහ ස්ථාපිත ක්‍රියාපිළිවෙළ පිළිපැදීමෙන් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට අධිකාරියේ මෙහෙයුම් ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කළ හැකි බව මෙම විධිවිධානය සහතික කරයි.

පාර්ශවකරුවන් සමඟ සම්බන්ධතාවය

අධිකාරිය තම පාර්ශ්වකරුවන් සමඟ අඛණ්ඩව සහ ක්‍රියාශීලීව කටයුතු කිරීමට මූලිකත්වයක් ලබා දේ. සිවිල් ගුවන්සේවා භාර ගරු අමාත්‍යතුමා විසින් දක්වා ඇති උපායමාර්ගික ඉලක්ක සහ නියාමන අවශ්‍යතා අනුව කටයුතු කිරීමට එය උපකාරී වේ.

අධිකාරියේ සහ ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වයේ වගකීම්

සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ කාර්යක්ෂම ක්‍රියාකාරකම් සඳහා අධිකාරියේ කාර්ය භාරය සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වයේ අතර පැහැදිලි සීමා නිර්ණයක් පැවතීම මූලිකව බලපානු ලබයි.

අධිකාරිය මගින් ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිපත්ති සහ උපාය මාර්ග සැකසීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමේ ප්‍රගතිය නිරීක්ෂණය කරයි. එහි වත්මන් ප්‍රතිපත්ති, ක්‍රියා පටිපාටි හෝ පිළිවෙත් සම්බන්ධයෙන් නිශ්චිත ප්‍රතිපාදන නොපවතින කරුණු සඳහා එය තවදුරටත් උපදෙස් සපයයි.

මෙම ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිපත්ති සහ උපාය මාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ප්‍රධාන විධායකයාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් ජ්‍යේෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය වගකීමෙන් බැඳේ.

අධිකාරිය ස්වාධීනව ක්‍රියාත්මක වන අතර, 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත, ඒ යටතේ සකස් කළ ගුවන් සන්තරණ රෙගුලාසි හෝ වෙනත් ලිඛිත නීතියක් ප්‍රකාරව සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත විශේෂයෙන් පවරා ඇති නිශ්චිත නියාමන වගකීම් ඉටු කිරීමේ වගකීම සඳහා හවුල්කාරිත්වයක් නොදක්වයි.

කෙසේ වෙතත්, සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට සහ රාජ්‍යයට පැවරී ඇති නියාමන වගකීම් සහ කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පිරිස්, උපකරණ, පහසුකම් සහ සේවා ඇතුළත් අවශ්‍ය සියලු සම්පත් සහ සහය සහ ඊට සීමා නොවූ සේවාවක් අධිකාරිය විසින් සපයනු ලබයි.

CAASL හි පාලනය සහ වගවීම

සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ CAASL හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි වෙත බලතල සහ කාර්යයන් පැවරීම සංක්ෂිප්ත සහ සම්පූර්ණ බව තහවුරු කරමින් අධිකාරිය එකී භූමිකාවන් මනාව ඉටු කරයි.

වගවීම

අධිකාරිය සහ එහි කමිටු මඟින් එහි උපාය මාර්ගික අරමුණු පිළිබඳ ප්‍රගතිය නිරීක්ෂණය කිරීමට සහ අධිකාරියේ ප්‍රතිපත්ති, උපාය මාර්ගික මඟපෙන්වීම් සහ එහි ආයතනික සැලැස්මේ දක්වා ඇති අරමුණු අනුව සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ කටයුතු කළමනාකරණය කිරීම, මෙහෙයවීම, ගිණුම්කරණය සහ අධීක්ෂණය කිරීම සහතික කරලීමට නිරන්තරයෙන් රැස්වීම් පවත්වනු ලබයි.

බැඳියා ගැටුම

අධිකාරිය මඟින් පොලී ලේඛනයක් පවත්වා ගෙන යන අතර, උනන්දුව ප්‍රකාශ කිරීමට ඇති වගකීම් පිළිබඳව අධිකාරියේ සාමාජිකයින් දැනුවත් බවට සහතික කරයි. මෙකී ක්‍රියාවලිය අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයින් සහ CAASL හි සියලුම සේවකයින් සඳහා පිළිබැඳියා ගැටුම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙනයාම තුළින් පිළිබිඹු වේ.

ගුණාත්මකභාවය සහ අභ්‍යන්තර විගණනය

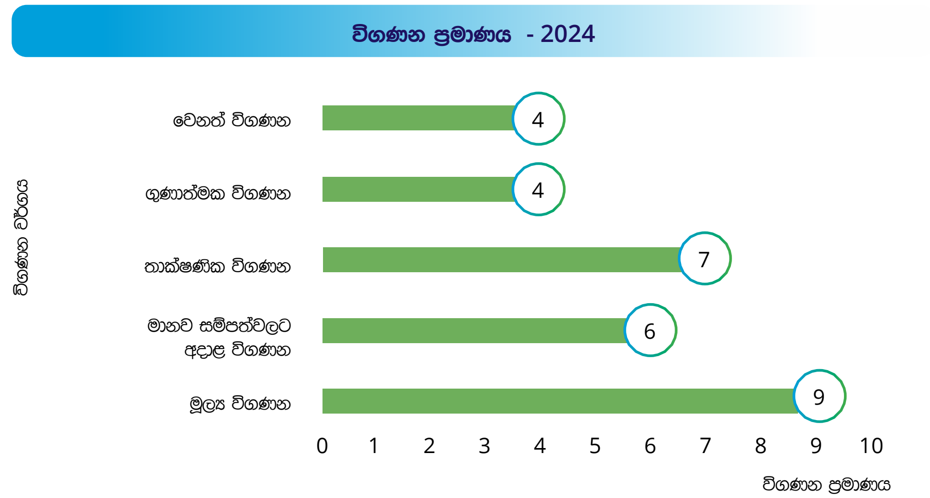
අධිකාරියේ බොහෝ කාර්යයන් සහ රාජකාරි පවරා තිබුණද, ඵලදායි ආයතනික පාලන සහ අධීක්ෂණ පද්ධති පවත්වාගෙන යාමේ සමස්ත අවසාන වගකීම අධිකාරිය සතු වේ.

අභ්‍යන්තර පාලන සඳහා ප්‍රතිපත්ති පද්ධති සහ ක්‍රියාත්මක කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටි ඇතුළත් අතර සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය එහි නිශ්චිත අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහතික කරනු ලබයි. මෙම වාර්තාවේ ඇතුළත් වගකීම් ප්‍රකාශය අනුමත කිරීමෙන් අධිකාරිය සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය යන දෙපිරිසම ඔවුන්ගේ වගකීම විධිමත් ලෙස පිළිගෙන ඇත.

අධිකාරිය විසින් CAASL හි සෑම අංශයකම අභ්‍යන්තර පාලන පද්ධති පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක පරීක්ෂාව සහ අධීක්ෂණය සඳහා වගකිව යුතු ගුණාත්මකභාවය සහ අභ්‍යන්තර විගණන අංශයක් පවත්වා ගෙන යනු ලබයි. ගුණාත්මකභාවය සහ අභ්‍යන්තර විගණන අංශය, CAASL මඟින් ඉටු කරන සමස්ත රාජකාරි, කාර්යයන් සහ සේවා හි ගුණාත්මකභාවය පවත්වා ගැනීම සඳහා වගකීමෙන් බැඳෙන අතර ස්ථාපිත ක්‍රියාපිළිවෙල අනුව අධිකාරියේ සභාපතිවරායාට සහ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවට සෘජුවම වාර්තා කරනු ලබන මූල්‍ය හා අනෙකුත් තොරතුරුවල විශ්වසනීයත්වය සඳහා වගකිව යුතුය.

අභ්‍යන්තර විගණන කටයුතු සඳහා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය සම්බන්ධ නොවන අතර, ස්ථාපිත ක්‍රියාපිළිවෙලට අනුකූලව එහි ප්‍රතිඵල සෘජුවම CAASL හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා ලෙස ද කටයුතු කරන CAASL හි අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරායාට සහ විගණන සහ කළමනාකරණ කමිටුවට වාර්තා කරයි.

වර්ෂය තුළ සිදු කළ ගුණාත්මකභාවය සහ අභ්‍යන්තර විගණන ක්‍රියාවලි



ව්‍යවස්ථාදායක අනුකූලතාවය

සංවිධානය සියලු නීතිරීතිවලට අනුකූල වන බව සහතික කිරීම සඳහා අධිකාරිය වගකීම් දරයි. අධිකාරිය විසින් අනුකූලතා ගැටලු ක්‍රමානුකූලව හඳුනාගැනීමේ වැඩසටහන සංවර්ධනය කිරීමේ සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වය වෙත පවරා ඇති අතර සියලුම සේවකයින් ඔවුන්ට විශේෂයෙන් අදාළ වන ව්‍යවස්ථාදායක අවශ්‍යතා පිළිබඳව දැනුවත් බව සහතික කරයි.

අධිකාරිය වෙත රජයේ සංවිධාන විසින් නිකුත් කරන ලද සාමාන්‍ය හෝ විශේෂිත චක්‍රලේඛ සහ/හෝ විධානයන් එක් එක් සිද්ධිය අනුව අධිකාරියට අදාළ කර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය තීරණ ගනී. එබැවින්, අධිකාරියේ නීත්‍යානුකූල බලතල, කර්තව්‍ය සහ යුතුකම් ඵලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ ඉටු කිරීම සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය විසින් එවැනි චක්‍රලේඛවල අන්තර්ගතයේ බලපෑම පිළිබඳ විමර්ශනය කරන්නේ නම් සහ එවැනි යෙදුම්වල ස්වභාවය සහ විෂය පථය තීරණය කරන්නේ නම් මිස, රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවක් විසින් නිකුත් කරනු ලබන සෑම චක්‍රලේඛයක්ම CAASL කළමනාකරණය තුළ ස්වයංක්‍රීයව අදාළ නොවේ.

CAASL හි ක්‍රියාකාරිත්වය සඳහා රජයේ චක්‍රලේඛවල යෙදීම් දීර්ඝ කිරීම සම්බන්ධයෙන් යාවත්කාලීන වූ එකඟතා ලැයිස්තුවක් පවත්වාගැනීමේ වගකීම ආයතනික කටයුතු සහ ආර්ථික නියාමන අංශය මඟින් ඉටු කරයි.

වර්ෂය තුළ සිදු කළ නෛතික කටයුතු සහ බලාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම්

ගුවන් සේවයට අදාළ මූලික නීති පැනවීම

2024 වර්ෂය තුළ නීති කෙටුම්පත් සම්පාදක දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද පහත සඳහන් කෙටුම්පත් හතර (4) සමාලෝචනය කිරීමට LA&E අංශයට හැකි විය.

- ජංගම උපකරණවල ජාත්‍යන්තර බැඳියා (කේප්ටවුන් සම්මුතිය) කෙටුම්පත
- ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා කෙටුම්පතට අදාළ නීති විරෝධී කටයුතු මර්දන පනත
- ගුවන් යානාවලට අදාළ අපරාධ (සංශෝධිත) කෙටුම්පත
- ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන කාර්යාංශ කෙටුම්පත

ඉහත කෙටුම්පත් බලාත්මක කිරීමෙන් පසු ශ්‍රී ලංකාව පහත ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුති සහ ක්‍රියාපිළිවෙත් සඳහා රාජ්‍ය පාර්ශවකරුවෙකු වන අතර ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතියේ 13වන ඇමුණුමට අනුකූල වනු ඇත.

1. ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවයට අදාළ නීති විරෝධී කටයුතු මර්දන පනත පිළිබඳ සම්මුතිය (බීජිං සම්මුතිය 2010)
2. ජංගම උපකරණවල ජාත්‍යන්තර බැඳියා පිළිබඳ කේප්ටවුන් සම්මුතිය සහ ගුවන් යානා උපකරණ සඳහා විශේෂිත කරුණු සම්බන්ධයෙන් ජංගම උපකරණ පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර බැඳියා පිළිබඳ සම්මුතියේ ක්‍රියාපිළිවෙත් - 2001
3. ගුවන් යානා පිළිබඳ අපරාධ පිළිබඳ සම්මුතිය සහ වෙනත් ඇතැම් පනත් සංශෝධනය කිරීමේ ක්‍රියාපිළිවෙත (මොන්ට්‍රියල් ක්‍රියාපිළිවෙත 2014)
4. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශන කාර්යාංශයක් පිහිටුවීම සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සම්මුතියේ ඇමුණුම - 13

අනුබද්ධයේ ගුවන් සේවයට අදාළ නීති පැනවීම

- CAASL විසින් නිකුත් කිරීමට නියමිත රෙගුලාසි, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතීන්, නියෝග, උපදෙස් ඇතුළු අනුබද්ධයට අදාළ නීති පැනවීම් විසිහතරක් (24) සමාලෝචනය කිරීමට බීඃ අංශයට හැකි විය.

- 2018 අංක 29 දරන ගුවනින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන පනත යටතේ නියෝගය නිකුත් කිරීම (2024/12/27 දිනැති අංක 2416/43 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනය) ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනයට අදාළ වගකීම් සීමාවන් සංශෝධනය කිරීම සඳහා මෙම නියෝගය නිකුත් කරන ලදී.

ආචාර ධර්ම

අධිකාරිය මඟින් ආචාර ධර්ම සංග්‍රහයක් සකස් කර ඇති අතර, කාර්ය මණ්ඩලයේ සියලුම සාමාජිකයින් සදාචාරාත්මක හැසිරීම් පිළිබඳ උසස් ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගෙන යන්නේද සහ 'යහපත් ආයතනික පාලනය' පිළිබඳ ප්‍රගුණ කරන්නේද යන්න නිරන්තරයෙන් අධීක්ෂණය කරයි. පැමිණිලි සහ විනය ක්‍රියාමාර්ගවල ප්‍රවණතා අධීක්ෂණය කිරීම, අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා හෝ ආචාර ධර්ම සංග්‍රහයේ අඩංගු මූලධර්මවලට අනුකූල නොවන බව පෙන්වන වාර්තා හෝ දර්ශක වැනි ක්‍රම හරහා ආචාර ධර්ම ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව අධීක්ෂණය කිරීම ක්‍රියාත්මක කරනු ලබයි.

යහපත් ආයතනික පුරවැසිභාවය සඳහා අධිකාරිය, එහි සේවකයින් ඇතුළුව, එය සහ එය අධීක්ෂණය කරන කර්මාන්තයෙන් පිටත බොහෝ ප්‍රජාවන්ගේ සාමාජිකයෙකු බව පිළිගැනීම සහ සදාචාරය සහ පිළිගත් සදාචාරය සමඟ විනිවිදභාවය, ස්ථාවර, ස්වාධීන සහ වගකීම් සහගත ලෙස ක්‍රියා කිරීමට කැපවීම සහ එම ප්‍රජාවන්ගේ සියලුම පුරවැසියන්ගේ අයිතිවාසිකම් සහ වගකීම් පිළිගැනීම ඇතුළත් වේ.

ගුවන් ගමන් ආරම්භය සිට අවසානය දක්වා

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

සුරක්ෂිතභාවය ශක්තිමත් කිරීම

ආරක්ෂාව, නියාමන අධීක්ෂණය සහ සෞඛ්‍ය පද්ධතියේ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සම්බන්ධයෙන් ප්‍රගතියක් ලද හෙයින් 2024 වසර ගුවන්සේවා අංශය සඳහා සන්ධිස්ථානීය කාල පරිච්ඡේදයක් විය. ගෝලීය ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ක්‍රියා පටිපාටි පරිදි, ආරක්ෂාව දැඩිව පවත්වා ගැනීම සහ ගුවන්සේවා සේවකයින්ගේ ශාරීරික හා මානසික යහපැවැත්මට ප්‍රමුඛත්වය දීම කෙරෙහි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) හි අවධානය යොමු විය. ඒ අනුව ගුවන්සේවා සෞඛ්‍ය අංශය (AMS) තුළ සැලසුම් සහ ජයග්‍රහණ මාලාවක් ක්‍රියාත්මක කරමින් මනා නායකත්වයක් සපයනු ලැබිණ.

මෙම සන්ධිස්ථාන මඟින් ගුවන් සේවයේ සෞඛ්‍ය අංශයේ දේශීය කාර්යභාරය මනාව ඉටු කරමින්, ජාත්‍යන්තර මට්ටමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ස්ථාවරය ද තක්සේරුවට ලක් විය. 2024 දී සිදු කරන ලද කාර්යයන් මඟින් ගුවන් සේවයේ යහපැවැත්ම සහ නියාමන විශිෂ්ටත්වයට අදාළ ඉදිරි දැක්ම, සහයෝගී ප්‍රවේශය පිළිබිඹු කළේය. එමෙන්ම සෞඛ්‍ය අංශය දැඩි සහ නැගී එන ගෝලීය ඉල්ලුමට උචිත ලෙස හැඩගැසී ඇති බව සහතික කළේය.

මෙහෙයුම් අංශය

ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ ආරක්ෂාව, අනුකූලතාවය සහ කාර්යක්ෂමතාව පවත්වා ගැනීමට ශක්‍යතාවයක් සතුය යන්න සහතික කරමින් 2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය මඟින් බහුවිධ නියාමන සහ මෙහෙයුම් ක්ෂේත්‍රවල වර්ධනයක් පෙන්නුම් කළේය. ඉදිරි දැක්මක් සහිතව අංශය, ජාත්‍යන්තර මිනුම්දඬු අනුව කටයුතු කළ අතර, නියමුවන් රහිත ගුවන්සේවා සහ අන්තරායකර භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ඇතුළුව සාම්ප්‍රදායික සහ නැගී එන ගුවන් මෙහෙයුම් අංශ ද්විත්වයේම පාලනය පවත්වා ගත්තේය.

EASA ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මෙහෙයුම් රෙගුලාසි සංවර්ධනය කිරීම

වසරේ කැපී පෙනෙන සිදුවීමක් වූයේ යුරෝපීය සංගමයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ ඒජන්සියේ (EASA) මෙහෙයුම් රීතිවලට අනුකූලව මෙහෙයුම් රෙගුලාසිවල වෙනස්කම් සිදු කිරීමයි. 2024 වර්ෂයේ අවසානය වන විට මෙහි සංවර්ධන කටයුතුවලින් ආසන්න වශයෙන් 90% ක් සම්පූර්ණ කෙරිණ. එය ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් හොඳම භාවිතයන් අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ නියාමන පරිසරය සකස් කිරීමේ ප්‍රධාන පියවරක් වේ.

EASA මූලධර්ම පිළිපැදීමෙන් නවීන, අවදානම් මත පදනම් වූ නියාමන රාමුවක් පවත්වා ගැනීම, කර්මාන්තයට අදාළ නිවැරදි පුරෝකථනය කිරීම, ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් නම්‍යශීලීභාවය පවත්වා ගෙන ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා ශක්‍යතාව ලබා දේ. ගෝලීය මට්ටමට සමානව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා නියාමන ප්‍රමිති පවත්වා ගැනීම නම් වූ CAASL හි දිගුකාලීන උපාය මාර්ගයේ මූලික පියවරක් ලෙස මෙම මුලපිරීම කටයුතු කරයි.

ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතික කිරීම සහ අධීක්ෂණය

ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලි ආරම්භ කිරීම

2024 දී, CAASL නව ගුවන් ක්‍රියාකරු අයදුම්කරුවන් දෙදෙනෙකු සඳහා සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලි ආරම්භ කළේය:

- **Air Ceilao** – නියමිත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය සඳහා එයාර්බස් A320 ගුවන් යානා ක්‍රියාත්මක කිරීමට අදහස් කරන ඉදිරියේදී ක්‍රියාත්මක වන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයකි.
- **Aura Aviation** – ශ්‍රී ලංකාව තුළ හෙලිකොප්ටර් පාදක සේවා යෝජනා කරන දේශීය ක්‍රියාකරුවෙකි.

මෙම සංවර්ධන මඟින් ජාතික ගුවන්සේවා වෙළඳපොළ තුළ වර්ධනය වීමේ හැකියාව පෙන්නුම් කරයි. එමෙන්ම දැඩි සහතිකකරණ ක්‍රියාවලි යටතේ නවකයින්ට සහය දැක්වීමට CAASL විසින් ඉටු කරන ලද ක්‍රියාකාරී කාර්යභාරය ඉස්මතු කරයි. මෙය මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව පවත්වාගෙන ක්ෂේත්‍රයේ දියුණුවක් ලැබීමට උපකාරී වේ.

පවතින ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතික (AOCs) අලුත් කිරීම

ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය විසින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත් (ICAO SARPs) සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව, ජාත්‍යන්තර වාහකයන් දෙදෙනෙකු ඇතුළුව ගුවන් ප්‍රවාහන ක්‍රියාකරුවන් පස් දෙනෙකුගේ පවතින ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතික සාර්ථකව අලුත් කරන ලදී. සහතිකකරණ ක්‍රියාවලිය පුරාවට සහතික කළ ක්‍රියාකරුවන් විසින් මෙහෙයුම් සහ ආරක්ෂක මිනුම්දඬු සමඟ පූර්ණ අනුකූලතාවයක් පවත්වා ගෙන යන බව සහතික කිරීමට අඛණ්ඩ පාලනයක් තිබිය යුතු බවට මෙම අලුත් කිරීම් මඟින් පිළිබිඹු කරයි.

ගොඩබිම් හැසිරවීමේ බලපත්‍රකරණය

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ 31(ඓ) වගන්තියට අනුකූලව, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයට නිකුත් කරන ලද ගොඩබිම් හැසිරවීමේ සේවා බලපත්‍රය 2024 දී සාර්ථකව අලුත් කරන ලදී. ගොඩබිම් හැසිරවීමේ සිදු කිරීමේදී ක්‍රියාකරු විසින් නියමිත සේවා සහ ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් පිළිපදින බව මෙම බලපත්‍ර අලුත් කිරීම මඟින් තහවුරු කරයි. බාධාවකින් තොරව සහ ආරක්ෂිතව ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම්වල පවත්වා ගැනීම සඳහා එය අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් වේ.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

සහතික ලද ක්‍රියාකරුවන්ගේ ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීම

ක්‍රියාකරු විසින් ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර ආරක්ෂක අවශ්‍යතාවලට ගැළපීමක් පවත්වා ගැනීම සහතික වීම අංශයේ මෙහෙයුම්වල මූලික අවධානයක් විය.

- ICAO SARP සහ දේශීය මෙහෙයුම් මාර්ගෝපදේශ අනුගමනය තක්සේරු කරනු පිණිස ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් සහ ෆිට්ස් ඒවියේෂන් ඇතුළු ප්‍රධාන ක්‍රියාකරුවන් සඳහා නියාමන විගණන පවත්වන ලදී. මෙම විගණනවලදී පද්ධති, ලියකියවිලි සහ ආරක්ෂක කාර්ය සාධන මිනුම් දැඩි තක්සේරුවට ලක් විය.
- ගුවන් ගමන්, කැබින් සහ ගොඩබිම් මෙහෙයුම් දක්වා වූ මුළු පරීක්ෂණ 67ක් වසර තුළ සිදු කරන ලදී. තත්‍ය කාලීන අනුකූලතාව සහ ක්‍රියාකරු සූදානම නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා මෙම පරීක්ෂණ තීරණාත්මක කාර්ය ලෙස කටයුතු කළේය. එය ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධතිය ශක්තිමත්ව පවත්වා ගැනීමට උපකාරී විය.

විදේශ ගුවන් මෙහෙයුම් සහතික (FAOCs)

ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය විදේශීය ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම හේතුවෙන් කලාපීය ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ ඉහළයන ප්‍රමුඛතාවය තවදුරටත් සහතික විය.

- 2024 දී පහත සඳහන් ජාත්‍යන්තර ක්‍රියාකරුවන්ට නව ඒධක පහක් නිකුත් කරන ලදී:
  - ඉන්දුනීසියාවේ බීබීඑන් එයාර්ලයින්ස්
  - ඉරාන් එයාර් ටුවර් එයාර්ලයින්ස්
  - ජෙට්ස්ටාර්
  - සීමාසහිත ආර්කියා ඊශ්‍රායල ගුවන් සමාගම
  - ස්මාර්ට්වින්ග්ස් හංගේරියාව

- ඊට අමතරව, පවතින මෙහෙයුම්වල අඛණ්ඩ නියාමන අධීක්ෂණය සහතික කරමින් FAOCs 32ක් අලුත් කරන ලදී.

2024 අවසානය වන විට, විදේශීය ගුවන් මෙහෙයුම්කරුවන් 45 දෙනෙකු වලංගු කළ සහ ක්‍රියාකාරීව අධීක්ෂණය කළ ඒධක යටතේ ශ්‍රී ලංකාවට සහ ඉන් පිටතට කාලසටහන්ගත හෝ කාලසටහන්ගත නොකළ මෙහෙයුම් සිදු කළ අතර, එය ශ්‍රී ලංකාවේ නියාමන කටයුතුවල නිරන්තර ආකර්ෂණය සහ විශ්වාසය පිළිබිඹු කරයි.

අන්තරායදායක භාණ්ඩ ගුවනින් ප්‍රවාහනය

නියාමන අවධානයට ලක්වන ප්‍රමුඛතා ක්ෂේත්‍රයක් ලෙස අනතුරුදායක භාණ්ඩ ආරක්ෂිතව සහ විධිමත්ව ප්‍රවාහනය කිරීම දැක්විය හැකිය:

- 2024 දී ශ්‍රී ලංකාව තුළට, ඉන් පිටතට, ඉන් ඔබ්බට හෝ ඇතුළත අන්තරායකර භාණ්ඩ රැගෙන යාම සඳහා දේශීය සහ විදේශීය AOC හිමියන් ඇතුළු ක්‍රියාකරුවන් 18දෙනෙකුගේ බලපත්‍ර අලුත් කරන ලදී.
- ඊට අමතරව, අන්තරායකර භාණ්ඩ රැගෙනයාම පිළිබඳ පුහුණු වැඩසටහන් පැවැත්වීමට නව පුහුණු සංවිධානයක් වසර තුළ අනුමත කරන ලදී. එහිදී පාඨමාලා අන්තර්ගතය සහ උපදේශක කාර්ය මණ්ඩලය වෙත පූර්ණ ප්‍රතීතනය ලබා දී ඇත. මෙම මුලපිරීම සහතික කළ පුහුණු විකල්ප පුළුල් කිරීමට උපකාරී වේ; ICAO තාක්ෂණික උපදෙස් සහ CAASL අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව අන්තරායකර ද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය කිරීමට හැකියාව ලබා දෙයි.

කැබින් ආරක්ෂාව පවත්වා ගැනීම සහ සහතික කිරීම

කැබින් කාර්ය මණ්ඩල ප්‍රවීණතාවය තහවුරු කිරීම සහ ගුවන් ගමන් අභ්‍යන්තර ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් සහතික කිරීම සඳහා, CAASL 2024 දී කාර්ය මණ්ඩල සාමාජික සහතික 1,176ක් නිකුත් කළේය. පුහුණු අනුකූලතාව, සෞඛ්‍ය අංශයේ යෝග්‍යතාවය සහ මෙහෙයුම් සූදානම සත්‍යාපනය කිරීමෙන් පසු මෙම සහතික ලබා දෙන ලද අතර එය සමස්ත ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ කටයුතුවල වැදගත් අංගයකි.

නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා පද්ධති නියාමනය (UAS)

නියමුවන් රහිත ගුවන්සේවා වර්ධනය සහ එහි විභව යෙදීම් හඳුනා ගනිමින්, CAASL විසින් නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා පද්ධතිවලට (UAS) අදාළ රීති සහ රෙගුලාසි වැඩිදියුණු කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබීය:

- SLCAP 4610 ප්‍රකාශනය මඟින් නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා සඳහා නියමු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීමට අදාළව පැහැදිලි මාර්ගෝපදේශ හඳුන්වා දුන් අතර, එමගින් නියමු පුහුණුව සහ බලපත්‍ර ලබා දීම විධිමත් කරන ලදී.
- ඊට අමතරව, UAS පුහුණු සංවිධාන සඳහා අනුමත කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කරන ලදී. වේගයෙන් සංවර්ධනය වෙමින් පවතින මෙම අංශයේ ව්‍යුහගත ආයතනික අධීක්ෂණයේ ආරම්භය එමඟින් සනිටුහන් කරයි. මෙම මුලපිරීම් සාමූහිකව මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කරන අතර වාණිජ හා විනෝදාත්මක ක්ෂේත්‍ර දෙකෙහිම ඩ්‍රෝන යානා පුළුල් ලෙස භාවිතා කිරීමට මග පාදයි.

සංශෝධිත ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති

මෙහෙයුම් භාවිතයන්හි අනුකූලතාව සහ පැහැදිලිකම ප්‍රවර්ධනය සඳහා, ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතිවල ප්‍රධාන අංගයක් වන SLCAIS 053 හි දෙවන සංස්කරණය අවසන් කර අදාළ පාර්ශ්වකරුවන් අතර බෙදා හරින ලදී. මෙම සංශෝධිත සංස්කරණය සඳහා මෑත කාලීන නියාමන යාවත්කාලීන කිරීම් සහ මෙහෙයුම් ප්‍රතිපෝෂණ ඇතුළත් වේ. එමඟින් ගුවන්සේවා ප්‍රජාව දේශීය ප්‍රමුඛතා සහ ජාත්‍යන්තර වගකීම්වලට අනුකූලව, පැහැදිලි සහ වත්මන් මාර්ගෝපදේශ යටතේ ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කරයි.

2024 වර්ෂයේදී ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අංශය වේගවත් ප්‍රගතියක් සහ දූරදර්ශී දැක්මක් පෙරදැරිව කටයුතු කළේය. නියාමන අනුව ක්‍රියාත්මක වීම, ක්‍රියාකරු අධීක්ෂණය, සහතිකකරණය පුළුල් කිරීම සහ නැගී එන ගුවන්සේවා තාක්ෂණය කෙරෙහි අවධානය යොමු කිරීම වැනි ප්‍රයත්න පෙරදැරිව, ගුවන් සේවයේ අනාගතය පිළිගනිමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන ආරක්ෂා කිරීම වෙනුවෙන් අංශය තවත් කැපවූවේය. පරිණත හා ඔරොත්තු දෙන නියාමන යටිතල පහසුකම් මෙම ජයග්‍රහණ සඳහා උපකාරී විය. එමෙන්ම ගුවන්සේවා කටයුතුවලදී ගෝලීය මට්ටමින් සිය ඉදිරි දැක්ම පවත්වා ගන්නා රාජ්‍යයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ස්ථානගත කරයි.

ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීම සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය

2024 වර්ෂයේ දී, ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීම සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය මඟින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) ප්‍රධාන ආරක්ෂක අධීක්ෂණ කටයුතුවලදී වැදගත් සේවයක් ඉටු කළේය. පුළුල් ආරක්ෂක අධීක්ෂණ වැඩසටහන සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන්, සිවිල් ගුවන්සේවා අංශය පුරා මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව සහ නියාමන අනුකූලතාවයට අදාළ ඉහළම ප්‍රමිති පවත්වා ගැනීමට අංශය දරන උත්සහය මනාව පැහැදිලි වේ.

නිරීක්ෂණ සහ නිරුපද්‍රතාව සහතික කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම්

අංශය විසින් වසර පුරාවටම, ගුවන් යෝග්‍යතාවයට අදාළ වගකීම් රාශියක් ආවරණය කරමින්, නියමිත නිරීක්ෂණ සියල්ලම සහ අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් මනාව සිදු කළේය. එහි ප්‍රධාන සාක්ෂාත් කරගැනීම් සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් යානා දැඩි ගුවන් යෝග්‍යතා ප්‍රමිතීන් සපුරාලන බව සහතික කරමින්, ජාතික ගුවන් යානා බලඇණිය වෙත ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික නිකුත් කිරීම සහ අලුත් කිරීම.
- අත්‍යවශ්‍ය ගුවන්සේවා ආයතනවල ආරක්ෂක අධීක්ෂණ විගණන, පහත දෑ ඇතුළුව:
  - අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (AMOs)
  - අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධාන (CAMOs)
  - අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන (AMTOs)

ගුවන් යානාවල මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව පවත්වා ගැනීම සහ නඩත්තු සහ පුහුණු විෂයන් හරහා ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත්භාවයක් ඇති කිරීමට මෙම අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් උපකාරී විය.

නිරුපද්‍රත කළමනාකරණ පද්ධති (SMS) විගණන ආරම්භ කිරීම

නිරුපද්‍රත අධීක්ෂණය තවදුරටත් ඉහළ නැංවීම සඳහා, සහතික කළ ක්‍රියාකරුවන් අතර නිරුපද්‍රත ගුවන් යාත්‍රාංගණ අංශ කළමනාකරණ පද්ධතිවල (SMS) විගණන ආරම්භ කිරීමෙන් 2024 දී නව නියාමන සම්බන්ධතාවයක් අංශය ආරම්භ කළේය. එහි පළමු විගණනය සීමාසහිත ෆිට්ස් එයාර් (පෞද්ගලික) සමාගමේ දී සිදු කෙරිණ. එය EASA-SARI ව්‍යාපෘතිය හරහා පහසුකම් සපයන ලද ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් විෂය කරුණු පිළිබඳ විශේෂඥයෙකුගේ මග පෙන්වීම යටතේ සිදු කෙරිණ. විගණන ක්‍රියාවලිය නව ජාත්‍යන්තර හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූලව සිදු කර ඇති බව මෙම සහයෝගී ප්‍රවේශය මගින් සහතික කරන ලද අතර ICAO ඇමුණුම 19 විධිවිධාන සහ SLCAIS 070 අවශ්‍යතා සමඟ ඔවුන්ගේ ආරක්ෂක පිළිවෙත් ගැළපීමේදී ක්‍රියාකරුවන්ට සහය දැක්වීය.

SMS විගණන හඳුන්වාදීම CAASL හි නියාමන අධීක්ෂණයේ සිදු වූ වැදගත් වෙනසකි. එය අනුකූලතා පදනම් වූ නිරීක්ෂණයක සිට කාර්ය සාධනය පදනම් කර ගැනීම දක්වා වූ, ක්‍රියාශීලී ආරක්ෂක කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයකි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා හවුල්කාරිත්වය ශක්තිමත් කිරීම

යුරෝපීය සංගමය - දකුණු ආසියානු ගුවන්සේවා හවුල්කාරිත්ව ව්‍යාපෘතියට (EU-SA APP) ක්‍රියාකාරී දායකත්වයක් ලබා දෙමින් කලාපීය සහ ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා සබඳතා ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ගුවන් යානා ලියාපදිංචිය සහ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය සැලකිය යුතු දායකත්වයක් ලබා දුන්නේය. මෙම මුලපිරීම සඳහා සම්බන්ධ වීමෙන් CAASL කාර්ය මණ්ඩලයට සිය ශක්‍යතා ගොඩනඟා ගැනීමට අවස්ථාව උදා විය. එහිදී ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව, නැගී එන අවදානම් ක්ෂේත්‍ර සහ සහයෝගී ආරක්ෂක වැඩිදියුණු කිරීමේ උපාය මාර්ග පිළිබඳ ජාත්‍යන්තර ඉදිරි දර්ශන පිළිබඳ දැනුවත්භාවයක් ලැබිණ.

ආයතනික දැනුවත්භාවය වර්ධනයට EU-SA APP හි සහභාගීත්වය උපකාරී විය. එමෙන්ම, ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රතාව හා ආරක්ෂාව පිළිබඳ වැඩි කලාපීය සහයෝගීතාවයක් පෝෂණය කරමින්, පුළුල් දකුණු ආසියානු සහ යුරෝපීය ආරක්ෂක ප්‍රමුඛතා සහ උපායමාර්ගික අරමුණු අනුව ශ්‍රී ලංකාව ස්ථානගත කරන ලදී.

ගුවන් යාත්‍රාංගන අංශය

ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය ගුවන්තොටුපළෙහි මෙහෙයුම් ප්‍රමිතිය ආරක්ෂා කිරීම සහ යටිතල පහසුකම්වල යහපත් තත්තවය සහතික කිරීම සඳහා ගුවන් යාත්‍රාංගන අංශය තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. විගණන, නියාමන යාවත්කාලීන කිරීම් සහ ඉලක්කගත ප්‍රතිසංස්කරණ පිළිබඳ විධිමත් වැඩසටහනක් හරහා, රටේ ගුවන් යාත්‍රාංගන මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලිය ඉහළ නැංවීමට මෙම අංශය උපකාරී විය.

1. සහතිකකරණය සහ බලපත්‍ර අලුත් කිරීමේ විගණන

2024 දී ප්‍රධාන ජයග්‍රහණයක් වූයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වන බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA), කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන (CIAR) සහ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සඳහා සහතික අලුත් කිරීමේ විගණන සාර්ථකව නිම කිරීමයි. ICAO මාර්ගෝපදේශවලට අනුකූලව සිදු කරන ලද මෙම විගණන, ජාත්‍යන්තර නිරුපද්‍රතතාව, ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් ප්‍රමිති අනුව පවත්වා ගෙන යනු ලබයි. ඉන් සහතික කළ තත්ත්වය සඳහා අමතර වසර දෙකක කාලයක් ද ලැබේ.

මීට අමතරව, මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළ සඳහා බලපත්‍ර අලුත් කිරීමේ විගණනයක් සම්පූර්ණ කරන ලද අතර, දේශීය ගුවන්සේවා මට්ටමින් පවා ශක්තිමත් ආරක්ෂක අනුකූලතාවයක් පවත්වා ගැනීම කෙරෙහි අධිකාරියේ අවධානය යොමු විය. මෙම මුලපිරීම් CAASL හි ඉදිරිගාමී නියාමන පවත්වා ගැනීම සහ සියලුම සහතික කළ ගුවන්තොටුපළවල වටපිටාවේ ආරක්ෂාව සහ ක්‍රියාකාරිත්වය පවත්වා ගැනීම තහවුරු කරයි.

2. ජල ගුවන් යාත්‍රාංගන රෙගුලාසි හඳුන්වාදීම

දියපිට ගමන් ගන්නා ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා ඉහළ නැඹුරුතාවයක් පවතින හෙයින්, එය කළමනාකරණය සහ නියාමනය කිරීමේ පියවරක් ලෙස, ඊට අදාළව CAASL රෙගුලාසි ඇතුළත් මාර්ගෝපදේශයක් සකස් කළේය. ජාතික ගුවන්සේවා රාමුවට දියපිට ගමන් ගන්නා ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ද ඇතුළත් කිරීම සංවර්ධන කටයුතුවල වැදගත් සන්ධිස්ථානයකි.

නියාමන සමාලෝචනය සහ අනාගත විගණනය සඳහා පුළුල් මෙහෙයුම් අත්පොත් සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලෙස ක්‍රියාකරුවන්ට දැනුම් දී ඇත. මෙම රෙගුලාසි හඳුන්වාදීම මඟින් ගෝලීය ප්‍රවණතාවලට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගුවන්සේවා ජාලයේ විෂය පථය පුළුල් කරන අතරම, ජල ගුවන් යානාවල ආරක්ෂිත බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේ සහ අධීක්ෂණයේ පහසුව ඇති කරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

3. බාධක සීමා ප්‍රදේශය (OLS) අධීක්ෂණය

සියලුම ගුවන් යානා මෙහෙයුම්වලට අදාළ ප්‍රවේශවීමේ සහ පිටවීමේ මාර්ගවල ආරක්ෂාව සහතික කරමින්, සහතික කළ ගුවන් යාත්‍රාංගන වටා ඇති බාධක සීමා ප්‍රදේශය (OLS) ක්‍රියාකාරීව කළමනාකරණය කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම ගුවන් යානා අංශය අඛණ්ඩව සිදු කළේය. OLS පරාමිති නිතිපතා පරීක්ෂා කිරීම සහ බලාත්මක කිරීම ප්‍රමුඛතාවයක් වූ අතර, එය ගුවන් යාත්‍රාංගන වටා පවතින අනතුරු ඵලදායී ලෙස අවම කිරීමට සහ පාලිත ගුවන් අවකාශයේ අඛණ්ඩතාව ආරක්ෂා කිරීමට දායක විය. සියලුම ගුවන් යානා යටිතල පහසුකම් වටා ආරක්ෂිත මෙහෙයුම් පරිසරයක් පවත්වා ගැනීමට CAASL සුපරීක්ෂාකාරී ප්‍රවේශයක් පවත්වා ගන්නා බැව් මෙම මුලපිරීම මඟින් පෙන්නුම් කරයි.

4. රත්මලාන- කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ධාවන පථ ප්‍රතිසංස්කරණය

2024 වර්ෂයේ දී සිදු කරන ලද යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘතිවලින් අතරින්, CIAR හි ධාවන පථය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම වැදගත් තැනක් ගනී. මෙහිදී ගුවන් යානා ගුවන්ගත වීමේදී සහ ගොඩබෑමේදී මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා අවදානම් ඇති කළ මතුපිට ඉරිතැලීම් සහ ද්‍රව්‍ය හායනය ඇතුළුව පිරිහෙන තත්වයක පැවති ධාවන පථ මතුපිට ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට පියවර ගන්නා ලදී.

තාක්ෂණික පිරිවිතරයන්ට අනුකූල වීම සහ සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් සඳහා බාධා අවම කිරීම සඳහා ගුවන් යානා අංශය, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (AASL) සමඟ සමීප සහයෝගයෙන් කටයුතු කළේය. මෙම ප්‍රතිසංස්කරණ ව්‍යාපෘතිය CAASL හි යටිතල පහසුකම් කළමනාකරණ පිළිබඳ ඉදිරි සැලසුම් සහ ප්‍රධාන ජාතික ගුවන් යානා මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව සහ ආරක්ෂිතව පවත්වා ගැනීම සඳහා උපකාරී වේ.

ගුවන් සංචාලන සේවා අංශය

CAASL හි ගුවන් සංචාලන සේවා අංශය විසින් නියාමන සහ මෙහෙයුම් කටයුතුවල ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. විශේෂයෙන් අධීක්ෂණය වැඩි දියුණු කිරීම, දිගුකාලීන අඩුපාඩු විසඳීම සහ උසස් කාලගුණ විද්‍යාත්මක පද්ධති අනුගමනය කිරීම ඒ අතර වේ. මෙකී වර්ධනය, ගුවන් සංචාලන ආරක්ෂාව සහ සේවා සැපයීම සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාව ඉහළ තැනකට ඔසවා තබයි.

1. COSCAP-SA විසින් පූර්ව- USOAP විගණනය සාර්ථකව නිම කිරීම

2024 අප්‍රේල් මාසයේදී, ANS අංශය, දකුණු ආසියාවේ මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව සහ අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා සංවර්ධන වැඩසටහන (COSCAP-SA) මඟින් පවත්වන ලද පූර්ව-විශ්වීය ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ වැඩසටහන (USOAP) අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශයේ (CMA) විගණනයකට භාජනය විය.

විගණනය 81.14% ක ඵලදායී ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අගයක් (EI) ලබා ගනිමින් අවසන් වූ අතර, එතුළින් ශ්‍රී ලංකාව ICAO ප්‍රමිති සහ ගුවන් සංචාලන ආරක්ෂණ අධීක්ෂණයේ හොඳම භාවිතයන්ට දැඩි ලෙස අනුගත වීම පෙන්නුම් කරයි. මෙම ජයග්‍රහණය මඟින් ANS නියාමන රාමුවේ පරිණතභාවය, සූදානම සහ ගෝලීය ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ මිනුම්දඬුවලට අනුකූලව ඉහළ කාර්ය සාධනයක් පවත්වා ගැනීමට CAASL හට හැකි බැව් පෙන්නුම් කරයි.

2. ශ්‍රී ලංකාවට අදාළ ගුවන් සංචාලන දුර්වලතා ඉවත් කිරීම

2024 නොවැම්බර් මාසයේදී පැවති ආසියා පැසිෆික් ගුවන් සංචාලන සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහ සමාලෝචන කණ්ඩායමේ (APANPIRG/35) 35වන රැස්වීමේදී, 2016 දී ආරම්භ වූ ශ්‍රී ලංකාවට අදාළව දිගුකාලීනව පැවති ගුවන් සංචාලන ඌනතාවයක් නිල වශයෙන් ඉවත් කරන ලදී. මෙම දුර්වලතාව වූයේ ගුවන් තොරතුරු සේවා (AIS) ප්‍රතිපාදන සඳහා ISO 9000 සහතික කළ තත්ත්ව කළමනාකරණ පද්ධතියක් (QMS) නොමැති වීමයි.

මෙම සැලකිය යුතු සන්ධිස්ථානය, CAASL විසින් නිරන්තර විගණන, නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගවල සාර්ථකත්වය ඇගයීම් සහ පවතින ක්‍රියාවලි වැඩිදියුණු කිරීමේ අධීක්ෂණය ඇතුළත් අඛණ්ඩ නියාමන මැදිහත්වීම්වල ප්‍රතිඵලයකි. මෙම හිඟතාවට පිළියම් යෙදීමෙන් ශ්‍රී ලංකාව ගෝලීය ගුවන් සංචාලන ප්‍රමිති පවත්වා ගන්නා බව සහතික කරයි. එමෙන්ම එය ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම සහ නිතිපතා ගුවන් අවකාශ මෙහෙයුම් සඳහා ජාතියේ කැපවීම ශක්තිමත් කරයි.

3. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ AWOS සහ ATIS ක්‍රියාත්මක කිරීම

ස්වයංක්‍රියකරණය සහ කාර්යක්ෂමතාව කරා යන ප්‍රධාන පිම්මක් ලෙස, CAASL විසින් 2024 දී බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (BIA) ස්වයංක්‍රීය කාලගුණ නිරීක්ෂණ පද්ධතිය (AWOS) සහ ස්වයංක්‍රීය පර්යන්ත තොරතුරු සේවාව (ATIS) ක්‍රියාත්මක කිරීම අනුමත කරන ලදී.

කාලගුණ විද්‍යාත්මක දත්ත කළමනාකරණය සහ නියමුවන් දැනුවත් කිරීමේ කාර්යක්ෂමතාව සඳහා මෙම පද්ධති මඟින් විශාල වෙනසක් සිදු කළේය. AWOS මඟින් ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාවට වැදගත් වන කාලගුණ තොරතුරු අඛණ්ඩව, තත්‍ය කාලීනව ග්‍රහණය කර ගැනීම සහතික කරයි. ATIS මඟින් පැමිණෙන සහ පිටත්වන ගුවන් යානා සඳහා මෙහෙයුම් සහ කාලගුණ යාවත්කාලීන කිරීම් ස්වයංක්‍රියව විකාශනය කරන්නේය.

මෙම පද්ධති ඒකාබද්ධ වීමෙන් නියමුවන්ට අවස්ථාවල දැනුවත්භාවය, තීරණ ගැනීමේ නිරවද්‍යතාවය සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කරන අතරම, නවීන ගෝලීය ගුවන්සේවා භාවිතයන් අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රාථමික ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ වෙනස් කරයි. මෙම තාක්ෂණය යෙදවීම අනුමත කිරීම, නිරීක්ෂණය කිරීම සහ පහසුකම් සැලසීම සඳහා CAASL හි කාර්යභාරය මඟින් ගුවන්සේවා සංතරණ සේවාවල නවෝත්පාදනය සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය වෙනුවෙන් කැපවීම පෙන්නුම් කරයි.

ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සහ ප්‍රගතිය වෙනුවෙන් ඒකාබද්ධ කැපවීමක්

2024 වර්ෂයේ දී CAASL හි ගුවන් යාත්‍රාංගන සහ ANS අංශ දෙකෙහිම මෙහෙයුම් යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත් කිරීම, නියාමන කාර්ය සාධනය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගෝලීය ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූලවීම සඳහා ඒකාබද්ධ ප්‍රයත්නයක් දරනු ලැබීය. දැඩි විගණන, උපායමාර්ගික යටිතල පහසුකම් ව්‍යාපෘති, ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීම සහ උසස් පද්ධති යෙදවීම හරහා, CAASL ඉදිරිගාමී ගුවන්සේවා අධිකාරියක් ලෙස එහි ස්ථාවරය ශක්තිමත් කර ඇත.

කර්මාන්තය සංකීර්ණ හා වෙනස් වන ස්වභාවයකින් යුතු හෙයින්, මෙම ජයග්‍රහණ ශ්‍රී ලංකාවේ වඩාත් ඔරොත්තු දෙන, කාර්යක්ෂම සහ ගෝලීය වශයෙන් ඒකාබද්ධ ගුවන්සේවා අංශයක් බවට පත් කිරීමේ තීරණාත්මක පියවරයන් ලෙස කටයුතු කරයි.

ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ ඒකකය

ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ (ASM) ඒකකය විසින් ජාතික නීති සම්පාදනය සහ ICAO ඇමුණුම 13 ට අනුකූලව අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශන අධීක්ෂණය පවත්වා ගත්තේය. එහි මූලික වගකීම්වලට පහත දෑ ඇතුළත් විය:

- ගුවන් යානා අනතුරු සහ බරපතල සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් ස්වාධීන පරීක්ෂණ පැවැත්වීම, හේතු සාධක හඳුනා ගැනීම සහ නැවත ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා ආරක්ෂක නිර්දේශ නිකුත් කිරීම.
- ICAO ඇමුණුම 19 ට අනුකූලව, රාජ්‍ය ආරක්ෂක වැඩසටහන (SSP) ක්‍රියාත්මක කිරීමට සහය දැක්වීම. සියලුම ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රවල ආරක්ෂක අධීක්ෂණ වගකීම්, අවදානම් මත පදනම් වූ එක රාමුවකට ඒකාබද්ධ කිරීමට එමඟින් උත්සාහ කරයි.

මෙම ප්‍රයත්න මඟින් ශ්‍රී ලංකාව විනිවිදභාවයෙන් යුතු සහ ඵලදායී විමර්ශන හැකියාවක් පවත්වා ගැනීම සහතික කරයි. එය දේශීය වගවීම සහ ජාත්‍යන්තර විශ්වසනීයත්වය වෙනුවෙන් අත්‍යවශ්‍ය වේ.

නියාමන සංවර්ධනය සහ ආයතනික ශක්තිමත්භාවය

2024 වසරේ ප්‍රධාන නියාමන සන්ධිස්ථානයක් වූයේ ගුවන් අනතුරු විමර්ශනය සඳහා ව්‍යවස්ථාදායක රාමුවේ දියුණු කිරීමයි. ICAO ඇමුණුම 13 හි නවතම ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පිළිවෙත් (SARPs) පිළිබිඹු කිරීම සඳහා යාවත්කාලීන කරන ලද ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන කාර්යාංශයේ (AAIB) පනත් කෙටුම්පතේ අවසාන කෙටුම්පතේ අවසාන ව්‍යවස්ථාදායක සැකසුම් සඳහා නීති කෙටුම්පත්කරු දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙම කෙටුම්පත EU-SA APP ii තාක්ෂණික මෙහෙවර යටතේ විෂය කරුණු පිළිබඳ විශේෂඥයෙකුගේ තාක්ෂණික දැනුම සමඟ සංවර්ධනය කරන ලද අතර, යෝජිත නීති සම්පාදනය ගෝලීය අනුකූලතාව පවත්වා ගන්නා අතර දේශීය වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට ප්‍රායෝගික බව සහතික කරයි.

ඊට සමගාමීව, අනතුරු විමර්ශනයට අදාළ ICAO USOAP අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (CMA) පිළිවෙත් හි ප්‍රශ්න සමාලෝචනය කිරීම මෙම අංශය විසින් සිදු කරන ලදී. නවතම ICAO විගණන අරමුණු අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ අනුකූලතා මිනුම් සහ කාර්ය සාධන දර්ශක ක්‍රමාංකනය කර ඇති බව මෙම යාවත්කාලීන කිරීම සහතික කරයි.

මාර්ගෝපදේශ ලේඛන සංවර්ධනය කිරීම සහ සමාලෝචනය කිරීම

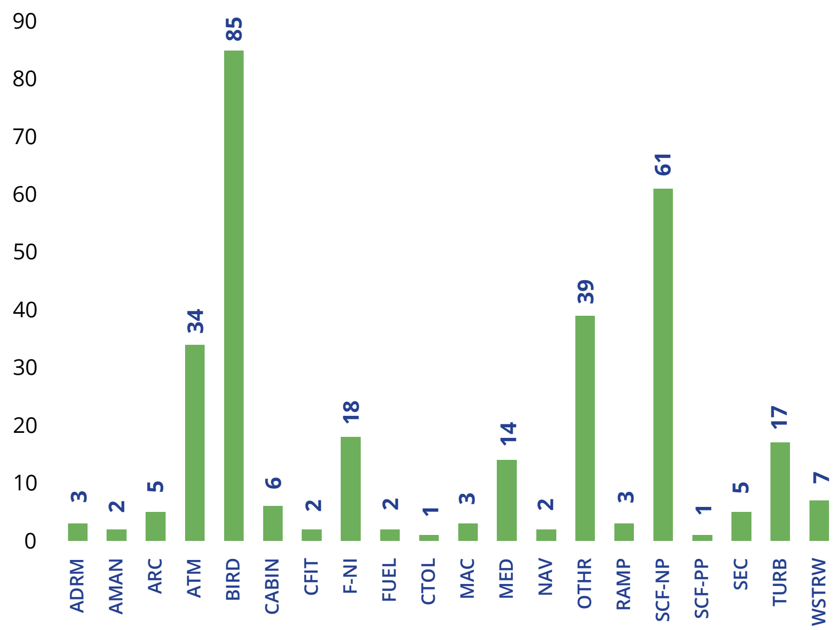
ගුවන් ක්‍රියාකරුවන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද SMS අත්පොත් අධ්‍යයනය කිරීමෙන් නිරුපද්‍රත, ආරක්ෂක කළමනාකරණ පද්ධති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී ස්ථාවරත්වය සහ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට අංශය දායක විය. අදාළ මෙහෙයුම් අංශ විසින් ස්ථිර කිරීමට පෙර, SMS රාමුවේ SLCAIS 070 - ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිතිය සමඟ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට සෑම අත්පොතක්ම දැඩි ලෙස ඇගයීමට ලක් කරන ලදී. ක්‍රියාකරුවන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද සියලුම ආරක්ෂක ලියකියවිලි මඟින් මෙහෙයුම්වල යථාර්ථය පිළිබිඹු කරන බවත් නියාමන අපේක්ෂාවන් සපුරාලන බවත් සහතික කරමින්, මෙම සමාලෝචන තත්ත්ව සහතික කිරීමේ මිනුමක් ලෙස කටයුතු කරයි.

සහතිකකරණ ක්‍රියාකාරකම්

2024 වන විට, සහතික කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම් සඳහා ගුවන්සේවා නිරුපද්‍රත අධීක්ෂණ ඒකකය සෘජුවම වගකිව යුතු නොවීය. කෙසේ වෙතත්, ජාතික මට්ටමින් සහතික කිරීමේ සහ මෙහෙයුම් නිරුපද්‍රත ප්‍රතිපත්ති සකස් කිරීමේදී අනතුරු විමර්ශනය සහ නිරුපද්‍රත කාර්ය සාධන අධීක්ෂණය සඳහා එහි අනුපූරක කාර්යභාරය අත්‍යවශ්‍ය වේ.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා සහ ශ්‍රී ලංකා භූගෝලීය ප්‍රදේශය තුළ විදේශීය ලියාපදිංචි ගුවන් යානා සම්බන්ධයෙන් වාර්තා වූ සිදුවීම් - 2024



කෙටි යෙදුම්	
ADRM	ගගන යාත්‍රාංගණය
AMAN	හදිසි ගුවන් සංචලන
ARC	අක්‍රමවත් ධාවන පථ කොන්ත්‍රාත්තු
ATM	ගුවන් ගමන් කළමනාකරණය /සන්නිවේදන සහ සන්තරණ නිරීක්ෂණ
BIRD	පක්ෂීන් ගැටීම
CABIN	කැබින් ආරක්ෂණ සිදුවීම්
CFIT	භූමි ප්‍රදේශය වෙත හෝ ඉවත පාලිත පියාසැරි
CTOL	ගුවන්ගත වීමේදී සහ ගොඩබෑමේදී ඇති වන බාධකවල ගැටීම
F-NI	ගිනි/දුම් (බලපෑමක් නොමැති)
FUEL	ඉන්ධන - අදාළ
MAC	එයාර්ප්‍රොක්ස්/ACAS අනතුරු ඇඟවීම්/වෙන් කිරීමේ අලාභ/(ආසන්න) ගුවන් ඝට්ටනයන
MED	වෛද්‍ය
NAV	සන්තරණ දෝෂ
OTHR	වෙනත්
RAMP	ගොඩබිම් හැසිරවීම
SCF-NP	පද්ධති/ සංරචක අක්‍රිය වීම හෝ අක්‍රමවත් වීම (විදුලි යන්ත්‍ර නොවන)
SEC	ආරක්ෂාව සම්බන්ධ
TURB	කැළඹීම්වලට මුහුණ දීම
WSTRW	සුළං මාරුව සහ අකුණු කුණාටු

2024 දී, ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන්යානාවල සහ ශ්‍රී ලංකා භූගෝලීය ප්‍රදේශය තුළ විදේශීය ලියාපදිංචි ගුවන්යානා වලින් වාර්තා වූ සිදුවීම්

ගුවන්සේවා සිදුවීම් සහ විමර්ශන - 2024

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) 2024 දී ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ නිරීක්ෂණය සඳහා ශක්තිමත් සහ ක්‍රියාශීලී ප්‍රවේශයක් අනුගමනය කළේය. ඇති විය හැකි උපද්‍රව හඳුනා ගැනීම, පද්ධති අවදානම් නිවැරදි කිරීම සහ අනාගත සිදුවීම් වැළැක්වීම සඳහා ගුවන්සේවා සිදුවීම් වාර්තාකරණය, තක්සේරුකරණය සහ විමර්ශනය මඟින් තීරණාත්මක කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය.

සිදුවීම් වාර්තා කිරීම පිළිබඳ දළ විශ්ලේෂණය

2024 දී, ගුවන්සේවා සිදුවීම් 310 ක් CAASL වෙත වාර්තා විය. මෙම සිදුවීම් සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා මෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන විදේශීය ලියාපදිංචි ගුවන් යානා ද ඇතුළත් විය. සියලුම සිදුවීම් පියාසැරි පදනම් වූ මෙහෙයුම්වල නියැලී සිටින ගුවන් යානාවලින් වාර්තා වූ ඒවා විය.

වාර්තා කළ සිදුවීම් අතරින්, පහත දෑ නිතර වාර්තා වන කාණ්ඩයට ඇතුළත් විය:

➔ පක්ෂීන් ගැටීම

පක්ෂීන් ගැටීම් සිදුවීම් 85 ක් වාර්තා වූ අතර, එය වසරේ වඩාත් සුලභ සිදුවීම් කාණ්ඩය බවට පත් විය. මෙම සිදුවීම් ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි සහ විදේශීය ගුවන් යානා යන දෙකම සම්බන්ධ වූ අතර, රටේ විවිධ ගුවන් තොටුපළවලින් වාර්තා විය.

- කටුනායක බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (BIA) පක්ෂීන් ගැටීම් 50ක් වාර්තා විය.
- රත්මලාන කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ සිදුවීම් 4ක් වාර්තා විය.
- මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (MRIA) සිදුවීමක් වාර්තා විය.

පක්ෂීන් ගැටීම්මේ සිදුවීම්වල ඉහළ යාම හේතුවෙන්, පක්ෂි උපද්‍රව කළමනාකරණය සහ ධාවන පථ ආරක්ෂණ වැඩසටහන්වල වැදගත්කම ඉස්මතු වේ.

➔ පද්ධති සහ සංරචකවල බිඳ වැටීම්

පද්ධති අක්‍රමිකතා හෝ සංරචක අසාර්ථකවීම් පිළිබඳ සම්පූර්ණ වාර්තා 61ක් වාර්තා විය. මේ සඳහා යානස්ථ සහ ගොඩබිම මෙහෙයුම් පදනම් කරගත් යාන්ත්‍රික ගැටළු ඇතුළත් විය. ඒට ක්‍රියාකරුවන් සහ නඩත්තු සංවිධාන විසින් ක්ෂණික හෝ පසු විපරම් නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ අවශ්‍යතාව පවතී.

- ATM සහ සන්නිවේදන ගැටලු ආශ්‍රිත සිදුවීම් 34ක් ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ (ඕඑ) හෝ සන්නිවේදන විෂමතාවලට අදාළ දෑ විය. ඉන් බහුතරයක් ගුවන් යානා සහ ගුවන් ගමනාගමන සේවා (ඕ) ඒකක සමඟ සම්බන්ධතා තාවකාලිකව අහිමි වීම හේතුවෙන් ඇති විය. මෙම අවස්ථා කිසිවක් ගැටුම් හෝ බරපතල ප්‍රතිඵලවලට හේතු නොවූවත්, හදිසි අවස්ථා ක්‍රියාදාමයක් සහ ඵලදායී සන්නිවේදන පද්ධති පවත්වා ගැනීමේ වැදගත්කම එමඟින් ඉස්මතු විය.

2024 වර්ෂයේ දී සිදු කරන ලද විමර්ශන

ICAO ඇමුණුම 13 යටතේ රාජ්‍ය වගකීමට අනුකූලව, ගුවන් යානා සිදුවීම් සහ බරපතල සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් කාලෝචිත හා දැඩි පරීක්ෂණ පැවැත්වීමට CAASL කටයුතු කළේය. වර්ෂය තුළ අවසන් කරන ලද හෝ ආරම්භ කරන ලද වැදගත් විමර්ශන පහත පරිදි වේ.

1. **ගුවන් යානා අතර දුර පවත්වා ගැනීමට අපොහොසත් වීම - එමිරේට්ස් ෆ්ලයිට්ස් UAE 359 සහ UAE 5CL**
   2023 මැයි 31 වන දින, කොළඹ සාගර බල ප්‍රදේශය තුළ එමිරේට්ස් ගුවන් යානය UAE 359 (Boeing 77W, A6 EGI) සහ UAE 5CL (Airbus A380, A6-EVG) අතර මෙවැනි සිදුවීමක් වාර්තා විය. විමර්ශනය 2024 දී අවසන් කරන ලද අතර, අවසන් වාර්තාව CAASL වෙබ් අඩවියේ ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. සම්බන්ධීකරණ ක්‍රියා පටිපාටි ශක්තිමත් කිරීම සහ නැවත ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සංචලන සේවා සපයන්නා වෙත ආරක්ෂිත නිර්දේශ නිකුත් කරන ලදී.

2. **SID අනුකූල නොවීම - ෆ්ලයි ඩුබායි FDB1026**
   2024 ජනවාරි 9 වන දින, බජාගු සිට මාලේ දක්වා ක්‍රියාත්මක වන ෆ්ලයි ඩුබායි ගුවන් යානය FDB1026, නිසි නිෂ්කාශනය සහ යළි දැනුවත් කිරීම් සිදු කර තිබුණද, SID හි දක්වා ඇති සිරස් සීමාවන්ට අනුකූල වීමට අපොහොසත් විය. මෙම දෝෂය හේතුවෙන් චෙන්නායි සිට පැමිණි ශ්‍රීලංකන් ගුවන් යානය, UL122 ගුවන් යානය සමඟ පවතින ආරක්ෂිත දුර අඩු විය. මෙම සිදුවීම බරපතල සිදුවීමක් ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලදී. විමර්ශනය අවසන් කර, ATC සහ ගුවන් කාර්ය මණ්ඩල සඳහා ක්‍රියා පටිපාටික පිළිපැදීම නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග නිර්දේශ කරන ලදී.

3. **දුම සහ ගන්ධය නිකුත් වූ සිදුවීම - ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් හි UL605 (4R-ALQ) ගුවන් යානය**
   2024 පෙබරවාරි 12 වන දින, මෙල්බර්න් සිට කොළඹ දක්වා ක්‍රියාත්මක වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් යානයේ A330-300 (4R-ALQ) පියාසැරි අතරතුර දැවෙන ගන්ධයක් සහ දුමාරයක් දෘශ්‍යමාන වීම පිළිබඳ සිදු වීමක් වාර්තා විය. සිද්ධිය සම්පූර්ණයෙන්ම විමර්ශනය කරන ලද අතර, අවසාන වාර්තාව ICAO සහ අදාළ රාජ්‍යයන් වෙත ලබා දෙන ලදී. විමර්ශනය අතරතුර හඳුනාගත් හේතු ප්‍රත්‍ය වෙත පිළියම් යෙදීම සඳහා ආරක්ෂක නිර්දේශ නිකුත් කරන ලදී.

4. **ගුවන් යානා ගොඩබෑමේදී ධාවන පථයේ ගැටීම - Cessna 152 (4R-ACV), ආසියානු ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානය**
   2024 ජූනි 8 වන දින, ආසියානු ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානය විසින් පවත්වන ලද පුහුණුවකදී රත්මලාන, කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ධාවන පථයේ ගැටීමෙන් ගුවන් යානයේ ගොඩබෑම සිදු විය. මෙම සිදු වීම වූ ගුවන් යානය Cessna 152 (4R-ACV) වේ. නියමු හැසිරවීමේ ශිල්පීය ක්‍රම සහ පුහුණු අධීක්ෂණ වැඩිදියුණු කිරීම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් විමර්ශනය අවසන් කරන ලදී.

5. **ධාවන පථයෙන් පිටතට ගමන් කිරීම - ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් A330-200 (4R-ALS)**
   2024 ජූලි 8 වන දින, බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළට අවසන් ප්‍රවේශය අතරතුර, ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් A330-200 (4R-ALS) ගුවන් යානය ධාවන පථ 22 මධ්‍ය රේඛාවෙන් ඉවතට යමින්, මඳක් වමට හැරීමෙන්, ප්‍රධාන ගොඩබෑමේ ගියර් ටයර් හතරකට සහ ධාවන පථයේ ලයිට් හතරකට හානි විය. බරපතල සිදුවීමක් ලෙස කාණ්ඩ කොට විමර්ශනය අවසන් කරන ලද අතර, සොයාගැනීම් ICAO සහ අදාළ රාජ්‍යයන් වෙත ලබා දෙන ලදී. හරස් සුළං ගොඩබෑමේ ක්‍රියා පටිපාටි සහ ධාවන පථ මතුපිට තක්සේරු කිරීමට නිර්දේශ කරන ලදී.

6. **වැරදි ධාවන පථයේ ස්ථානගත වීම - ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් UL153 (4R-ALN) ගුවන් යානය**
   2024 ජූලි 15 වන දින, කොළඹ සිට ලාහෝර් බලා ගමන් කරමින් සිටි UL153 ගුවන් යානය, පකිස්ථානයේ අල්ලාමා ඉක්බාල් ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ ගොඩබෑම් සිදු කිරීමට පෙර වැරදි ධාවන පථයක ස්ථානගත විය. ඉන් පසු ගුවන් යානය ධාවන පථ අංක 36R හි ආරක්ෂිතව ගොඩ බැස්සවීය. කාර්ය මණ්ඩල පුහුණුව වැඩිදියුණු කිරීමටත්, දැනුවත්භාවය වැඩිදියුණු කිරීමටත් ක්‍රියා පටිපාටි සඳහා නිර්දේශ කරන ලදී.

7. **නියමු කුටියට ප්‍රවේශ වීමට අවසර නොදීම - ශ්‍රීලංකන් එයාර්ලයින්ස් UL607 (4R-ALR) ගුවන් යානය**
   සිඩ්නි සිට කොළඹ දක්වා ක්‍රියාත්මක වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ UL607 ගුවන් යානයේ සිදුවීමක් සම්බන්ධයෙන් 2024 ඔක්තෝබර් 2 වන දින අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තාවක් (MOR) ගොනු කරන ලදී. ගුවන් යානා කුටියේ ආරක්ෂක ක්‍රියාපිළිවෙත් නොසලකා, නියමු කුටියට ප්‍රවේශ වීම ප්‍රතික්ෂේප කළ බව වාර්තා වේ. සිද්ධිය හොඳින් විමර්ශනය කරන ලද අතර, කාර්ය මණ්ඩල හැසිරීම, ආරක්ෂක ක්‍රියා පටිපාටි සමාලෝචනය කිරීමට සහ හැසිරීම් අනුකූලතා ප්‍රමිති පවත්වා ගැනීමට නිර්දේශ නිකුත් කරන ලදී.

ගුවන් සෞඛ්‍ය සේවා ඒකකය

2024 දී ලබා ගත් ප්‍රගතිය මගින් CAASL සහ එහි ගුවන් සෞඛ්‍ය සේවා ඒකකය කලාපයේ ගුවන්සේවා සෞඛ්‍ය පාලනයේ ප්‍රමුඛයෙකු ලෙස ස්ථානගත කරයි. ගෝලීය හවුල්කාරිත්වයන් සඳහා ආයෝජනය කිරීමෙන්, ගුවන් වෛද්‍ය සේවා සඳහා ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීමෙන්, උසස් පුහුණුව තුළින් වෘත්තිකයන් බලගැන්වීමෙන් සහ දැනුවත්භාවය සහ අනුකූලතාවයේ සංස්කෘතියක් පෝෂණය කිරීමෙන්, CAASL වඩාත් ඔරොත්තු දෙන, ආරක්ෂිත සහ සෞඛ්‍යය පිළිබඳ සැලකිලිමත් ගුවන්සේවා පරිසර පද්ධතියක් සඳහා මග පාදයි.

සංකීර්ණ සෞඛ්‍ය, ආරක්ෂාව සහ නියාමන අභියෝග මධ්‍යයේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක වන හෙයින්, CAASL ගුවන්සේවා වෛද්‍ය විද්‍යාවේ ඉහළම ප්‍රමිති යොදා ගනිමින් සිය මෙහෙවර ස්ථිරව ඉටු කරයි. එය සෑම පියාසැරියකදීම ICAO හොඳම භාවිතයන් කෙරෙහි දැඩි අවධානයක් යොමු කරමින් සෞඛ්‍යය, ආරක්ෂාව සහතික වන බැව් වගවීමක් දරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

1. ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ ආදර්ශ ගුවන් සේවා සෞඛ්‍ය අංශයක් ලෙස AMS පිළිගැනීම

2024 වසරේ විශේෂ ජයග්‍රහණයක් වූයේ ආසියා පැසිෆික් කලාපය තුළ ආදර්ශ ගුවන්සේවා සෞඛ්‍ය අංශයක් ලෙස CAASL හි ගුවන්සේවා සෞඛ්‍ය අංශය (AMS) විධිමත් ලෙස පිළිගනු ලැබීමයි. කාර්ය සාධන මිනුම්දඬු, නියාමන අනුකූලතාව සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය මත පදනම්ව මෙය පිරිනමන ලදී. එමගින් ගුවන්සේවා සෞඛ්‍ය අංශය වෛද්‍ය කටයුතුවල ඉහළම ප්‍රමිතිය පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙන් දරන කැපවීම අවධාරණය කරයි.

එමෙන්ම, AMS හි ප්‍රධානියා, ආසියා පැසිෆික් කලාපය සඳහා ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ගුවන්සේවා වෛද්‍ය විශේෂඥයෙකු ලෙස පත් කරන ලදී. එය ගෝලීය ක්ෂේත්‍රයේ පුද්ගල සහ ආයතනික විශ්වසනීයත්වය සංකේතවත් කරන කීර්තිමත් තනතුරකි. මෙම පිළිගැනීම, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා වෛද්‍ය කවයන් තුළ ශ්‍රී ලංකාව අවධානය වැඩි දියුණු කරමින්, කලාපීය ගුවන් සේවා සෞඛ්‍ය ප්‍රතිපත්ති සහ පුහුණු ප්‍රමිතීන් මෙහෙයවීමට සහ අනුප්‍රාණයක් ලබා දීමට CAASL සතු හැකියාව ශක්තිමත් කර ඇත.

මෙම පිළිගැනීම උපයෝගී කරගනිමින්, AMS හි ප්‍රධානියා වසර තුළ ප්‍රධාන කලාපීය ගුවන්සේවා වෛද්‍ය පුහුණු වැඩසටහන් තුනක් සාර්ථකව පවත්වන ලදී. නියාමන පිළිවෙත් පවත්වා ගැනීම, නැගී එන වෛද්‍ය අවබෝධයන් පිළිබඳ දැනුම බෙදා ගැනීම සහ සෞඛ්‍ය සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලි හි අනුකූලතාව සහතික කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, කලාපය පුරා ගුවන්සේවා වෛද්‍ය පරීක්ෂකයින් සහ වෛද්‍ය තක්සේරුකරුවන් සඳහා මෙම මුලපිරීම් දැඩි සැලකිල්ලෙන් යුතුව ලෙස නිර්මාණය කරන ලදී. මෙකී ප්‍රයත්න හේතුවෙන්, CAASL ආසියා-පැසිෆික් කලාපය පුරා ගුවන්සේවායේ සෞඛ්‍ය කටයුතුවල ශක්‍යතා ගොඩනැගීමට දායකයෙකු බවට පත්ව ඇත.

2. කොතලාවල ආරක්ෂක විශ්ව විද්‍යාලයීය රෝහලේ ගුවන් වෛද්‍ය සේවා පුළුල් කිරීම.

ප්‍රවේශය සහ සේවා සැපයීම වැඩි දියුණු කිරීමේ ප්‍රයත්නයක් ලෙස, කොතලාවල ආරක්ෂක විශ්ව විද්‍යාල (KDU) රෝහලේ විශේෂ AMS ඒකකයක් ස්ථාපිත කිරීමෙන් එහි ගුවන්සේවා වෛද්‍ය මෙහෙයුම් පුළුල් කිරීමට CAASL කටයතු කළේය. මෙම ව්‍යාප්තිය කොළඹ සහ අවට තදාසන්න ප්‍රදේශවල පිහිටි බලපත්‍රලාභීන් සඳහා ප්‍රවේශ්‍යතාව ලිහිල් කිරීම අරමුණු කළ අතර, ගුවන් වෛද්‍ය පරීක්ෂණ සඳහා CAASL ප්‍රධාන කාර්යාලයට ගමන් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සැලකිය යුතු ලෙස අවම කළේය.

වෛද්‍ය පරීක්ෂණ ක්‍රියාවලියේ සායනික අඛණ්ඩතාව හෝ නියාමන අධීක්ෂණයට හානියක් නොවන පරිදි පහසුව සලසමින්, ෂක්ඩ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සියලුම ප්‍රධාන ගුවන් වෛද්‍ය තක්සේරු කිරීම් සිදු කිරීමට හැකි වන ලෙස KDU රෝහල් ශාඛාව සූදානම්ව සිටී. මෙසේ කාර්යයන් පැවරීමට මුලපිරීමෙන් CAASL සිය පාර්ශවකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා වෙත ප්‍රතිචාර දැක්වීමේ ගුණය සහ එහි දිගුකාලීන දැක්ම වන ප්‍රවේශ වීමේ පහසුව, කාර්යක්ෂම සහ පාරිභෝගික කේන්ද්‍රීය නියාමන පරිසරයක් ඇති කිරීම පිළිබිඹු කරයි.

3. ගුවන්සේවා වෛද්‍ය අංශයේ නවක පුහුණු වැඩසටහන් පුළුල් කිරීම

වෘත්තීය සංවර්ධනය සඳහා අඛණ්ඩ කැපවීමක් පවත්වා ගනිමින්, CAASL විසින් ගුවන්සේවා වෛද්‍ය වෘත්තිකයන්, පරීක්ෂකයින් සහ තක්සේරුකරුවන් ඉලක්ක කර ගනිමින් වසර තුළ ගුවන්සේවා වෛද්‍ය අංශයේ නවක පුහුණු වැඩසටහන් මාලාවක් පවත්වන ලදී. මෙම වැඩසටහන් වෛද්‍ය යෝග්‍යතා ප්‍රමිති භාවිතයේදී නිපුණතා ශක්තිමත් කිරීම, වෙනස් වන සෞඛ්‍ය අවදානම් සලකා බැලීම සහ පවතින ICAO මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව සායනික තීරණ ගැනීම ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා සැලසුම් කර ඇත.

නැගී එන වෛද්‍ය තාක්ෂණය, මානසික සුවතාවය, මානව කාර්ය සාධන සාධක සහ වසංගත තත්වයන්ට සූදානම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින්, පුහුණුව මඟින් කාලීන අවශ්‍යතා සහ ඉදිරි අභියෝග ආවරණය කරන ලදී. CAASL ගුවන්සේවා

වෛද්‍ය වෘත්තිකයන්ගේ කුසලතා ඉහළ නැංවීමට ආයෝජනය කිරීමෙන්, ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්වල සායනික විශිෂ්ටත්වය, නියාමන අනුකූලතාව සහ සෞඛ්‍ය නිරීක්ෂණ පවත්වා ගනී.

4. ගුවන්සේවා වෛද්‍ය විද්‍යාව සහ මහජන සෞඛ්‍යය පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ පුළුල් වැඩසටහන්

අධ්‍යාපනයේ සහ මහජන සහභාගීත්වයේ වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින්, CAASL 2024 දී දැනුවත් කිරීමේ ව්‍යාපාර සහ පුහුණු වැඩමුළු මාලාවක් පවත්වමින් එහි ප්‍රජා සම්බන්ධතා ප්‍රයත්නයන් පුළුල් කළේය. මෙම මුලපිරීම් ගුවන් සේවා සේවකයින්, ගොඩබිම් මෙහෙයුම් කාර්ය මණ්ඩලය, නියාමකයින් සහ මෙහෙයුම් කාර්ය මණ්ඩලය ඇතුළු පුළුල් ගුවන්සේවා පද්ධතිය පුරා සිටින පාර්ශ්වකරුවන් ද ඉලක්ක කොට ඇත.

මෙම දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සඳහා පහත සැසි ඇතුළත් විය:

- සෞඛ්‍ය පිළිවෙත් සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳව පාර්ශ්වකරුවන් හුරු කරවීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා වෛද්‍ය විද්‍යාව පිළිබඳ දැනුවත්භාවය.
- ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන්ගේ මානසික අභියෝග ඉවත් කිරීම සහ මානසික යහපැවැත්ම ප්‍රවර්ධනය කිරීම අරමුණු කරගත් මනෝවිද්‍යාව සහ මානසික සෞඛ්‍යය පිළිබඳ සායන.
- "mpox" වෛරසය පිළිබඳ අවධානය යොමු කළ ව්‍යාපාරයක් ඇතුළුව නැගී එන රෝග පිළිබඳ මහජන සෞඛ්‍ය දැනුවත්භාවය සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය සමඟ සහයෝගයෙන් පැවැත්වීම.

ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ මෙහෙයුම් සූදානම සහ ආරක්ෂාව පවත්වා ගැනීමේදී සෞඛ්‍ය පිළිබඳ දැනුවත් වීමේ වැදගත්කම පෙන්වා දෙමින්, පුද්ගල සම්මන්ත්‍රණ, ඩිජිටල් සන්නිවේදන වේදිකා සහ අන්තර් ආයතන සහයෝගීතාවයෙන් මෙම උත්සාහයන්ට සහය දැක්වීය.

5. ගුවන්සේවා වෛද්‍ය විද්‍යාවේ නියාමන ප්‍රමිති සංශෝධනය කිරීම සහ වැඩිදියුණු කිරීම

2024 දී මූලික උපායමාර්ගික ජයග්‍රහණයක් වූයේ ගුවන්සේවා වෛද්‍ය කටයුතු පාලනය කරන නියාමන ප්‍රමිති පුළුල් ලෙස සංශෝධනය කිරීමයි. තාක්ෂණික දියුණුව, ගෝලීය හොඳම භාවිතයන් සහ පරිණාමය වන වෛද්‍ය දැනුම පාදක කරගනිමින්, CAASL එහි ගුවන්සේවා වෛද්‍ය රාමුව නවීකරණය කිරීම අරමුණු කරගත් පුළුල් පරාසයක නියාමන ප්‍රතිසංස්කරණ සැලසුම් සකස් කළේය.

මෙම ක්‍රියාවලියට දේශීය වෛද්‍ය විශේෂඥයින් සහ ජාත්‍යන්තර නියාමන ආයතන සමඟ සමීප සම්බන්ධීකරණය, ෂක්ඨ ඇමුණුම 1 විධිවිධාන සහ අනෙකුත් අදාළ ගෝලීය ප්‍රමිතිවලට අනුකූල වීම සහතික කරන ලදී. සංශෝධිතයන් සඳහා වෛද්‍ය සහතික කිරීම සඳහා යාවත්කාලීන කරන ලද ක්‍රියාපිළිවෙත්, වැඩිදියුණු කළ ලියකියවිලි සහ තක්සේරු කිරීමේ මාර්ගෝපදේශ සහ අඛණ්ඩ සමාලෝචනය සහ තත්ත්ව සහතික කිරීම සඳහා යාන්ත්‍රණ ඇතුළත් වේ.

මෙම ප්‍රතිසංස්කරණ මගින්, වේගයෙන් විකාශනය වන ගෝලීය සන්දර්භයක් තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා වෛද්‍ය පාලනය අරමුණු අනුව කටයුතු කරන බැව් සහතික කරමින්, ක්‍රියාකාරී නියාමනය සඳහා CAASL හි කැපවීම අවධාරණය කරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් විකාසනය වන ගෝලීය ප්‍රමිති සහ ජාතික ප්‍රමුඛතා අනුව රටේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් හි නිරන්තර වෙනස්කම් සිදු කරනු ලද්දේය. නියාමන අනුකූලතාව සවිගැන්වීම, ඇති වන්නා වූ තර්ජන අවම කිරීම සහ මගී අත්දැකීම් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති මුලපිරීම් අනුග මනය කරමින් ආරක්ෂිත, බාධා රහිත සහ කාර්යක්ෂම ගුවන් ප්‍රවාහනය සහතික කිරීම එහි මූලික අරමුණ විය.

වර්ෂය තුළදී, නිරීක්ෂණ සහ සහතික කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම්, සයිබර් ආරක්ෂණ අධීක්ෂණය සහ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අවශ්‍යතා බලාත්මක කිරීම යන අංශවල සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් දැකගත හැකි විය. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා ජාලය පුරා ශක්තිමත් ආරක්ෂක පියවර පවත්වා ගැනීමට ඇති හැකියාව තහවුරු කරයි. ඒ හා සමගාමීව, 2024 ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) ප්‍රකාශය "පහසුකම් සැලසීමේ වසර" සඳහා සහය දැක්වීමට CAASL එහි පහසුකම් උසස් කෙරුවේය. සම්බන්ධීකරණ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සහභාගීත්වය, ප්‍රතිපත්තිවල ඒකාග්‍රතාවය සහ ගුවන් තොටුපළේ ක්‍රියාකාරකම් හරහා, ශ්‍රී ලංකාව දේශසීමා ක්‍රියාවලි විධිමත් කිරීම, මෙහෙයුම් සූදානම වැඩිදියුණු කිරීම සහ ICAO ඇමුණුම 9 සමඟ ජාතික භාවිතයන්වල ගැළපීම සම්බන්ධයෙන් වැදගත් ක්‍රියාමාර්ග ගත්තේය.

මෙම සියල්ල කැටිකොට ගත් කළ, CAASL හි ද්විත්ව අරමුණු පිළිබිඹු කරයි: එනම් මගින්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ සේවා කාර්යක්ෂමව ගලා යාමට ඉඩ සැලසීම සහ අප ගුවන ආරක්ෂා කිරීම වේ. අධීක්ෂණ කාර්යයන්හි ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් සැපයීම යන ද්විත්වයම කෙරෙහි සමාන වැදගත්කමක් ලබා දෙමින්, CAASL ජාතික සංවර්ධනයට සහය වන සහ ගෝලීය ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ විශ්වාසදායක සහ ප්‍රතිචාරාත්මක සමාජිකයෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ භූමිකාව වර්ධනය කරන්නා වූ ගුවන් සේවා පද්ධතියක් ගොඩනඟනු ලබයි.

ආරක්ෂාව සහ පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම

1. නිරීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම්

2024 වර්ෂයේ දී, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ආරක්ෂක අධීක්ෂණ පද්ධතිය ආරක්ෂා කිරීමේ කාර්යභාරය ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක විසින් මනාව ඉටු කරන ලද්දේය. DGCA විසින් අනුමත කළ නිරීක්ෂණ කාලසටහනට අනුකූලව, සියලුම ගුවන්සේවා ආරක්ෂක සේවා සපයන්නන් ආවරණය වන පරිදි විගණන, පිරික්සුම සහ ආරක්ෂක පරීක්ෂණ ඇතුළු නිරීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම්, සිදු කරන ලදී.

නියමිත ක්‍රියාකාරකම්වලට අමතරව, ශ්‍රී ලංකාවට සහ ඉන් පිටතට කාලසටහන්ගත නොකළ ගුවන් යානා මෙහෙයුම් ඇතුළත් කිරීම සඳහා පිරික්සුම පුළුල් කරන ලදී. ගුවන් යානා සඳහා ගොඩබිම් හැසිරවීමේ විධිවිධාන, පහසුකම් සහ සේවාවලට අදාළ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට දායක වෙමින්, ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් ආරක්ෂක සහතික කිරීමේ විගණනයට ද ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක සහභාගී විය.

1.1 ගුවන්සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රය (ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව) නිකුත් කිරීම

2024 වර්ෂයේ දී, ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සඳහා ගුවන්සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රය නම් කරන ලද ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා වන ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම වෙත නැවත නිකුත් කරන ලදී. නිපුණතා සහතිකය සමඟින් එන මෙම නැවත නිකුත් කිරීම මඟින් ජාතික නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව නියාමනය කරන ලද ගුවන්සේවා ආරක්ෂක මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා විධිමත් අනුමැතියක් ලබා දෙයි.

2024 ජූලි 22 සිට 25 දක්වා සිදු කරන ලද ගුවන්සේවා ආරක්ෂක විගණනයෙන් පසුව, විගණන සොයාගැනීම් ආමන්ත්‍රණය කිරීම සඳහා බලපත්‍රලාභියා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාකාරී සැලසුම්, ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක සමාලෝචනය කර සම්මත කළේය. මෙම ප්‍රයත්න ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක ප්‍රමිතීන් අඛණ්ඩව වැඩිදියුණු කිරීම සහ පිළිපැදීම සඳහා අපගේ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි.

2. සයිබර් ආරක්ෂණ ක්‍රියාත්මක කිරීම අධීක්ෂණය කිරීම

සිවිල් ගුවන්සේවා අංශයේ ඉහළ යන ඩිජිටල්කරණ ඉල්ලුම සැලකිල්ලට ගනිමින්, ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශය 2024 දී එහි සයිබර් ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ කාර්යයන් දැඩි කළේය. ඩිජිටල්කරණයත් සමඟ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ ධාරිතාව වේගවත් වූ අතර, සියලුම පාර්ශවකරුවන්ගේ වෙත නව සහ සංකීර්ණ සයිබර් අවදානමක් ද ඇති කළේය.

මෙම විකාසනය වන තර්ජන අවම කිරීම සඳහා, ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශය මඟින් ගුවන්සේවා සපයන්නන්ගේ සයිබර් ආරක්ෂණ ක්‍රියාත්මක කිරීම්වල කාර්යක්ෂමතාව තක්සේරු කිරීම සඳහා ඉලක්කගත නිරීක්ෂණ සිදු කෙරිණ. මූල්‍ය අවංකභාවය, සේවා අඛණ්ඩතාව සහ ගුවන් මෙහෙයුම්වල ආරක්ෂාව සඳහා අවදානම් ඇති කරන සයිබර් ප්‍රහාරවලට එරෙහිව ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහතික කිරීම සඳහා මෙම අධීක්ෂණ මිනුම් නිර්මාණය කර ඇත.

3. බලාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග

ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශය අදාළ ගුවන් සේවා ආරක්ෂක අවශ්‍යතා උල්ලංඝනය කරන ක්‍රියාකරුවන්ට එරෙහිව ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කිරීමෙන් නියාමන අනුකූලතාව බලාත්මක කිරීම පවත්වා ගත්තේය. නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග නිරීක්ෂණය කිරීම සඳහා පසු විපරම් පරීක්ෂණ පවත්වන ලද අතර එමඟින් ගුවන්සේවා පරිසර පද්ධතිය පුරා වගවීම සහ නියාමන අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට හැකි විය.

4. සහතික කිරීමේ ක්‍රියාකාරකම්

4.1 ගුවන් යානා සහතික කිරීම

2024 වර්ෂයේ දී මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවයේ ගුවන් යානා සහතිකය අලුත් කිරීමට ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක විසින් සහයෝගය දක්වනු ලැබීය. එහිදී ගුවන් යානා ක්‍රියාකරු අදාළ සියලුම ගුවන්සේවා ආරක්ෂක (AVSEC) නියාමන ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කරන බවට සහතික කෙරිණ.

4.2 ගුවන් යානා ක්‍රියාකරු සහතික කිරීම

දේශීය සහ විදේශීය ගුවන් යානා ක්‍රියාකරුවන් සඳහා ආරක්ෂක වැඩසටහන් සමාලෝචනය කිරීම් සහ මෙහෙයුම් තක්සේරු කිරීම් සිදු කරන ලදී. මෙම ඇගයීම් මත පදනම්ව, ගුවන්

යානා ක්‍රියාකරු සහතික (AOC) සහ විදේශීය ගුවන් යානා ක්‍රියාකරු සහතික (FAOC) මූලික වශයෙන් නිකුත් කිරීම සහ අලුත් කිරීම සඳහා නිර්දේශ ලබා දෙන ලද අතර එමඟින් ආරක්ෂිත මෙහෙයුම් පිළිවෙත් සහතික කරයි.

4.3 ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පිරිස් සහතික කිරීම

වසර පුරාවටම, ගුවන්සේවා ආරක්ෂක නිලධාරීන් සහතික කිරීම සහ නැවත සහතික කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කෙරිණ.ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කළමනාකරුවන්, උපදේශකයින් සහ පරීක්ෂකයින් ඇතුළු පිරිස් පුළුල් තක්සේරු ක්‍රමවේදයක් හරහා සහතික කරන ලදී. එමඟින් ආරක්ෂක පරීක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් අධීක්ෂණය කටයුතුවලදී වෘත්තීය ප්‍රමිති පවත්වා ගැනීම සහතික විය.

4.4 ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පරීක්ෂණ උපකරණ සහතික කිරීම

2024 වර්ෂයේ දී, ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පරීක්ෂක විසින් ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවය විසින් භාවිත කරන ආරක්ෂාව තහවුරු කරන උපකරණ සහතික කිරීම සහ නැවත සහතික කිරීම සිදු කරන ලදී. මෙම තක්සේරු කිරීම් මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්තොටුපළවල යොදවා ඇති ආරක්ෂක උපකරණවල නිරවද්‍යතාව සහ නියාමන අනුකූලතාව සහතික කරන ලදී.

5. ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කමිටුව (NCASC) සම්බන්ධීකරණය

2024 වර්ෂයේ දී සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සඳහා වගකිව යුතු ජාතික කොටස්කරුවන් අතර ඵලදායී සම්බන්ධීකරණය සහතික කිරීමට, ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කමිටුව (NCASC) වරින් වර රැස්විය. ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා විසින් කමිටුවේ සභාපතිත්වය දරයි. කමිටුව මඟින් රජයේ ආයතන, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් යානා ක්‍රියාකරුවන්, ගුවන් ගමනාගමන සේවා සපයන්නන් සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතන අතර සහයෝගීතාවයට පහසුකම් සලසනු ලැබිය. මෙම රැස්වීම් ජාතික ගුවන්සේවා ආරක්ෂක ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහ උපායමාර්ගික තීරණ ගැනීමේ මාධ්‍යක් ලෙස කටයුතු කළේය.

6. ගුවනින් යුධෝපකරණ රැගෙන යාම සඳහා අනුමැතිය

ජාතික ආරක්ෂක පිළිවෙත්වලට අනුකූලව, DGCA විසින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ සහ එහි ගුවන් තොටුපළ හරහා යුධෝපකරණ ප්‍රවාහනයට අනුමැතිය දුන්නේය. රාජ්‍ය සහ පෞද්ගලික දෙඅංශයේ ආයතන විසින් ඉල්ලුම් කළ මෙම අනුමැති, ගුවන් යානා භාණ්ඩ ගබඩාවල ආරක්ෂිතව යුධෝපකරණ ප්‍රවාහනය කිරීම සහ අදාළ වන විට දැඩි ඇගයීම් ක්‍රියා පටිපාටි අනුගමනය කරමින් ගුවන් යානය තුළ ප්‍රවාහනය කිරීම ඇතුළත් විය.

7. අධිකරණ සහ පරිපාලනමය වශයෙන් පාලනය කෙරෙන මඟී ගුවන් ප්‍රවාහනය සඳහා අනුමැතිය

ව්‍යුහගත අවදානම් තක්සේරුකරණයේ ප්‍රතිඵල මත පදනම්ව, ශ්‍රී ලංකාවට සහ ඉන් පිටතට අධිකරණ සහ පරිපාලනමය වශයෙන් පාලනය වන මගීන්ගේ ගුවන් ප්‍රවාහනය සඳහා අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී. ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අංශයේ තක්සේරු කිරීම් මඟින් නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන සහ නියාමන ආයතන ඉදිරිපත් කළ තොරතුරු සහ නිරීක්ෂණ සලකා බැලුවේය. අවස්ථා ආරක්ෂිතව හැසිරවීම සහතික කිරීම එමඟින් අරමුණු කරයි.

8. සිවිල් ගුවන්සේවා තර්ජන තක්සේරු කමිටුව

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන්සේවා අංශයට ඇති විය හැකි තර්ජන ඇගයීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා තර්ජන තක්සේරු කමිටුව 2024 වසර පුරා නිතිපතා රැස්විය. කමිටුවේ කාර්යභාරය සඳහා අඛණ්ඩ තර්ජන විශ්ලේෂණය සහ ජාතික බුද්ධි ප්‍රධානියාට (CNI) වාර්තා ඉදිරිපත් කිරීම ඇතුළත් වේ. මෙම තක්සේරු කිරීම් මත පදනම්ව, DGCA පවතින තර්ජන මට්ටම් පිළිබඳව කාලෝචිත උපදේශන ලබා ගනී. එය ජාතික හා ජාත්‍යන්තර හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූල සමබර හා ඵලදායී ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පියවර ක්‍රියාත්මක කිරීමට හැකියාව ලබා දේ.

ICAO ඇමුණුම 9 පහසුකම් සැපයීම පිළිබඳ සැලසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම - 2024

ICAO ඇමුණුම 9 - පහසුකම් සැපයීම - 75 වන සංවත්සරය සැමරීම සඳහා, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය (ICAO) 2024 වසර “පහසුකම් සැපයීමේ වසර (FAL2024)” ලෙස ප්‍රකාශයට පත් කළේය. ඊට අනුකූලව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ගෝලීය ප්‍රමිතීන්ට අනුව ජාතික පහසුකම් සැපයීමේ ශක්‍යතා දියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් මුලපිරීම් මාලාවක් දියත් කළේය. එමඟින්, මඟීන්, කාර්ය මණ්ඩලය, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ ගුවන් යානා කාර්යක්ෂමව ගමන් කිරීම සහතික කිරීමේදී පහසුකම් සැපයීමේ වැදගත්කම අවධාරණය කරයි; ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ නියාමන අනුකූලතාව පවත්වා ගනී.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ තීරණාත්මක අංගයක් වන්නේ පහසුකම් සැපයීමයි. එය දේශසීමා පාලන ක්‍රියාවලිවල පහසුව ඇති කිරීමට සහ ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කිරීමට අවැසි අංගයකි. ICAO හි ගෝලීය අරමුණු සමඟ අනුකූලවීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවයේ පවත්වා ගැනීම 2024 වැඩසටහන් හරහා CAASL අරමුණු කරයි.

1. ICAO ඇමුණුම 9 ඒකාබද්ධ කිරීම - ජාතික පහසුකම් පියවර ශක්තිමත් කිරීම

FAL2024 අනුගමනය කරමින්, ජාතික ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතිය පුරා ICAO ඇමුණුම 9 හි විධිවිධාන ඒකාබද්ධ කිරීම සහ ශක්තිමත් කිරීම සඳහා CAASL විසින් පුළුල් ක්‍රියාමාර්ග කල්තියාම සිදු කරන ලදී. මෙම මුලපිරීම් සඳහා ඇමුණුම 9 හි ක්‍රමානුකූලව කළමනාකරණය සහ යාවත්කාලීන කිරීම ඇතුළත් විය. එමඟින් සියලු සංශෝධන සහ සංවර්ධන ඵලදායී ලෙස සහ ICAO මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක කර ඇති බව සහතික විය.

ICAO හි විශ්ව ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP CMA) යටතේ වෙනස්කම්වල ඉලෙක්ට්‍රොනික ගොනු කිරීම (EFOD) නිවැරදිව හා කාලෝචිත ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන අවධානයට ලක් වූ ක්ෂේත්‍රයකි. මෙම ක්‍රියාවලිය ගෝලීය විනිවිදභාවයට සහය දක්වයි. එමඟින් පූර්ණ අනුකූලත්වය සහ ජාත්‍යන්තරව ගෞරවයට පාත්‍ර වන ගුවන්සේවා අධීක්ෂණ පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ ශක්‍යතාව පිළිබිඹු කරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

CAASL, ICAO නියාමන ලිපි හුවමාරුව සමාලෝචනය සහ ප්‍රතිචාර දැක්වීම ක්‍රියාකාරීව ඉටු කළේය. එමෙන්ම ගෝලීය පහසුකම් සැපයීමේ ප්‍රතිපත්තිවලට බලපාන කලාපීය සහ ජාත්‍යන්තර සාකච්ඡාවලට සහභාගී විය. නියාමකයෙකු සහ කර්මාන්ත උපදේශකයෙකු ලෙස සම්බන්ධ වීමෙන්, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රමිති සංවර්ධනය කිරීම සහ යෙදීම සඳහා අර්ථවත් ලෙස දායක වීමට සිය හැකියාව CAASL ගොඩනංවනු ලැබීය.

ඊට සමගාමීව, දේශසීමා පාලන ක්‍රියා පටිපාටි විධිමත් කිරීම, මගී සැකසුම් පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම සහ ගුවන් සංචාරකයින්ගේ කාර්යක්ෂම සංචලනය සහතික කිරීම සඳහා CAASL ආගමන, රේගු සහ අනෙකුත් අදාළ බලධාරීන් සමඟ සමීපව කටයුතු කර ඇත. මෙම සම්බන්ධීකරණ ප්‍රයත්න මඟින් ආරක්ෂාව තහවුරු කිරීම, මගී අත්දැකීම් වැඩි දියුණු කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර බැඳීම් සපුරාලීම අරමුණු කරයි.

එක්ව ගත් කළ මෙම මුලපිරීම් ඔස්සේ ගෝලීය ප්‍රවණතා සහ අභියෝගවලට ප්‍රතිචාර දක්වන ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම සහ පහසුකම් සැපයීම පදනම් කරගත් ගුවන්සේවා පරිසරයක් පෝෂණය කිරීම සඳහා ජාතික කැපවීම පිළිබිඹු කරයි.

2. 8 වන ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් කමිටුව (NATFC) කැඳවීම - සහයෝගීතා පාලනය ඉදිරියට ගෙන යාම

2024 අගෝස්තු 14 වන දින, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් කමිටුවේ (NATFC) 8 වන රැස්වීම කෝකිලා ශ්‍රවණාගාරයේදී පැවැත්විණි. වරාය, නාවික සහ ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් රුවන්චන්ද්‍ර මහතා විසින් රැස්වීමේ මුලසුන දරන ලදී. ඒ සඳහා රජයේ දෙපාර්තමේන්තු, ගුවන්සේවා බලධාරීන් සහ අදාළ සේවා සපයන්නන් ආදි පාර්ශවකරුවන් සහභාගී විය.

ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ වැඩසටහන (NATFP) යටතේ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය සහ තීරණ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රධාන කමිටුව ලෙස NATFC කටයුතු කරයි. මෙහෙයුම් බාධක විසඳීම, පහසුකම් සැපයීමේ ක්‍රියා පටිපාටි ප්‍රමිතිකරණය කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ හරහා

ගුවන් ගමනාගමනය පහසු කරලීමට විවිධ ආයතන අතර සහයෝගීතාවයට වර්ධනය කිරීමේ කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි.

ICAO හි පහසුකම් සැපයීමේ වැදගත්කම ආමන්ත්‍රණය කරමින් පැවති රැස්වීමේදී සිවිල් ගුවන් සේවය ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතභාව පවත්වා ගැනීමට කටයුතු කරන්නා සේම පහසුකම් සැපයීම වෙනුවෙන් ද කටයුතු කිරීම වැදගත්ය යන්න පසක් කරලීය. ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීමේදී ඒකාග්‍රතාවයකින් යුත් පහසුකම් සැපයීමේ ක්‍රියා පටිපාටිවල වැදගත්කම, කොවිඩ් 19 වසංගතය සහ ඉන් පසුව යථා තත්ත්වයට පත්වීමේ අවධියේදී සංචාරක කටයුතු සහ වෙළඳ කටයුතු කළමනාකරණය කිරීමේ අත්දැකීම් මඟින් පෙන්නුම් කළේය.

පහසුකම් සැපයීම සඳහා මානව, ක්‍රියා පටිපාටි සහ ද්‍රව්‍යමය සම්පත් සම්බන්ධීකරණයෙන් හා කාර්යක්ෂමව භාවිත කිරීම ඇතුළත් වේ. එමඟින් ගුවන් යානා, මගීන්, ගමන් මලු, භාණ්ඩ සහ තැපෑල් කටයුතු බාධාවකින් තොරව පවත්වා ගැනීම අරමුණු කරයි. ගුවන් ගමනාග මනයේ වර්ධනයට සහය වීම, ගුවන් තොටුපළ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම සහ ජාතික

ආරක්ෂාව පවත්වා ගැනීම සඳහා පාදක වන, මනාව සැලසුම් කළ, අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කරන ලද පහසුකම් සැපයීමේ වැඩසටහනක පවතින වටිනාකම NATFC සාමාජිකයින් අවබෝධ කරගෙන ඇත.

8 වන NATFC රැස්වීම ඉදිරි සැලසුම් පිළිබඳ සංසදයක් ලෙස කටයුතු කරයි; ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශයේ පහසුකම් සැපයීමේ ප්‍රයත්න සඳහා අඛණ්ඩ කැපවීම ද පසක් කරයි. එය සහයෝගීතාව, පාර්ශවකරුවන් අතර ගැළපීම සහ විකාසනය වන ගෝලීය පරිසරයක දී ගුවන්සේවා මුහුණදෙන අභියෝගවලදී අනුවර්තනය වීමේ වැදගත්කම පහදා දෙයි.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (HRI/VCRI) සහ යාපනය ගුවන්තොටුපළේ (JAF/VCCJ) ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් පරීක්ෂණ රැස්වීම්

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ICAO ඇමුණුම 9 - පහසුකම් සැපයීමේ ප්‍රමිතිවලට අනුකූල වීම නිරීක්ෂණය කිරීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා වූ ජාතික සැලසුමක් ලෙස (CAASL) මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ (HRI/VCRI) සහ යාපනය ගුවන්තොටුපළේ (JAF/ VCCJ) අවධානය යොමු කළ පහසුකම් පරීක්ෂණ රැස්වීම් පවත්වන ලදී. ගෝලීය හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා පහසුකම් පවත්වා ගැනීම සඳහා මෙම පරීක්ෂණ උපකාරී විය.

මෙම පරීක්ෂණවල මූලික අරමුණ වූයේ දේශසීමා පාලන ක්‍රියා පටිපාටි, මගී සැකසුම් යාන්ත්‍රණ, සංක්‍රමණ කාර්ය ප්‍රවාහ සහ සමස්ත ගුවන්තොටුපළ පහසුකම් සේවා හි කාර්යක්ෂමතාව සහ අනුකූලතාව තක්සේරු කිරීමයි. ICAO හි නිර්වචනය කරන ලද අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා මෙම ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළවල මෙහෙයුම් සූදානම ඇගයීම කෙරෙහි අවධාරණය කරන ලදී. එහිදී මගීන්ට අදාළ කාර්යයන් කඩිනමින් ඉටු කිරීම, වීසා සහ රේගු සම්බන්ධීකරණය, ප්‍රවේශ්‍යතා විධිවිධාන සහ ගුවන් තොටුපළ පර්යන්ත හරහා පුද්ගලයින් සහ භාණ්ඩ කාර්යක්ෂමව සංචලනය කිරීම වැනි ක්ෂේත්‍රවලට විශේෂයෙන් අවදානය යොමු විය.

ගුවන් තොටුපළ ද්විත්වයේදීම පරීක්ෂණ කණ්ඩායම් විසින් ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණය, ආගමන හා රේගු නිලධාරීන් සහ ආරක්ෂක නිලධාරීන් ඇතුළු ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කොටස්කරුවන් සමඟ සම්බන්ධ වී සමූහ සමාලෝචන සහ උපදේශන රැස්වීම් පවත්වනු ලැබුවේය. මෙම කටයුතු මගින් පහසුකම් සැලසීමේ එදිනෙදා ක්‍රියාපිළිවෙත් සඳහා දැනුවත්භාවයක් ලබා දුන්නේය; ශක්තීන් ඉස්මතු කරමින්, ක්‍රියා පටිපාටි හෝ තාක්ෂණික වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අවස්ථා ඇති කළේය.

මෙම තක්සේරුකරණයන්හි ප්‍රතිඵල මගින් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ යාපනය ගුවන් තොටුපළ හි ඉහළ ප්‍රමිතීන්ගෙන් යුත් පහසුකම් පවත්වා ගැනීමේ හැකියාව තහවුරු කරන ලදී. විශේෂයෙන්, ගුවන් තොටුපළ ද්විත්වය මඟින් දේශසීමා ආයතන අතර මනා සම්බන්ධීකරණය පවත්වා ගැනීම, මගීන් සඳහා එලදායී සංඥා සහ තොරතුරු බෙදා හැරීම සහ ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ආරක්ෂක සහ සැකසුම් පිළිවෙත්වලට අනුකූල වීම පෙන්නුම් කරන ලදී.

මෙම පූර්ව පරීක්ෂණ මගින්, ඇමුණුම 9 විධිවිධානවලට අනුකූල වීම සහතික කරමින්, බාධාවකින් තොරව, ආරක්ෂිත සහ සුරක්ෂිත ගුවන් ගමන් මූලධර්ම ආරක්ෂා කිරීමට ශ්‍රී ලංකාව ක්‍රියාත්මක වන බව අවධාරණය කරයි. ඉක්මනින් වෙනස් වන ගුවන්සේවා පසුබිමක, මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය, මගී තෘප්තිය සහ නියාමන අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන්ට මඟ පෙන්වීම සහ සහය දීම සඳහා CAASL හි කාර්යභාරය ද එමඟින් නිරූපණය කරයි.

එවැනි මුලපිරීම්, දකුණු ආසියානු කලාපය තුළ ප්‍රතිචාරාත්මක සහ පහසුකම් සලසන ගුවන් ප්‍රවාහන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවට එහි කීර්ති නාමය පවත්වා ගැනීමට උපකාරී වේ.

4. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශයේ පහසුකම් සැපයීමේ ක්‍රියාවලි වැඩි දියුණු කිරීම

සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පහසුකම් සැපයීම පවත්වා ගනු පිණිස, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) 2024 වර්ෂය පුරා පුළුල් පරාසයක නියාමන, ප්‍රතිපත්තිමය සහ සහයෝගීතා මුලපිරීම් ක්‍රියාකාරීව අනුගමනය කළේය. ICAO ඇමුණුම 9 - පහසුකම් සැපයීමේ විකාසනය වන විධිවිධාන අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා පහසුකම් භාවිතයන් ගැළපෙන පරිදි සකස් කිරීම නව මෙම මුලපිරීම් මඟින් අරමුණු කරයි. එසේම රටේ ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් සහ ක්‍රියාවලි කාර්යක්ෂම, ආරක්ෂිත සහ මගීන් පෙරදැරි කරගනිමින් සිදු වන බව සහතික කරයි.

ජාතික ගුවන්සේවා නියාමකයා ලෙස CAASL හි කාර්යභාරය අනුකූලතා අධීක්ෂණයෙන් ඔබ්බට විහිදේ. ජාතික ප්‍රතිපත්තිය හැඩගැස්වීම, අංශ එකතුවෙන් සැකසුනු කමිටු සමඟ සම්බන්ධතා පවත්වා ගැනීම සහ බහු රාජ්‍ය ආයතන සහ කර්මාන්තයේ හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම, ඔරොත්තු දෙන, අනුවර්තනය කළ හැකි සහ ගෝලීය වශයෙන් පෙළගැස්වූ පහසුකම් රාමුවක් ගොඩනැගීම මේ සඳහා ඇතුළත් වේ.

4.1 නියාමන අධීක්ෂණය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ජාතික පහසුකම් සැලසීමේ කමිටුවල සහභාගීත්වය

ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත ප්‍රතිපත්තියට බලපෑම් කරන සහ ඒවා හැඩගස්වන ජාතික මට්ටමේ කමිටු සහ තාක්ෂණික ක්‍රියාකාරී කණ්ඩායම්වල ක්‍රියාකාරී සහභාගීත්වය CAASL හි පහසුකම් උපාය මාර්ගයේ මූලික අංගයකි. මෙම සංසදවල නියෝජන කටයුතු මනාව පවත්වා ගැනීමෙන්, සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රමුඛතා පුළුල් ජාතික මුලපිරීම්වලට යොදා ගෙන ඇති බවට සහතික කරයි; ICAO ඇමුණුම 9 ප්‍රමිතීන් සමඟ අනුකූල වීම සහතික කරයි.

ගුවන්සේවා පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමේදී පහත සඳහන් කමිටුවල අධිකාරියේ දායකත්වය සහ අන්තර්-නියෝජිත මුලපිරීම් මඟින් ප්‍රධාන දායකත්වයක් ලබා දී ඇත:

- **නොමිලේ සංචාරක වීසා නිකුත් කිරීම**
  - විදේශ කටයුතු, විදේශ රැකියා සහ සංචාරක අමාත්‍යාංශය විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. මෙම මුලපිරීම, ඇතුල්වීමේ අවශ්‍යතා ලිහිල් කිරීමෙන් අභ්‍යන්තර සංචාරක ව්‍යාපාරය උනන්දු කිරීම අරමුණු කරයි. එමඟින් ගුවන් ගමන් ප්‍රවර්ධනය කරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

- **ශ්‍රී ලංකාවේ ස්වයංක්‍රීය දේශසීමා පාලන (ABC) ද්වාර (B ද්වාර) ක්‍රියාත්මක කිරීම** – ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. දේශසීමා සැකසීම් ඩිජිටල්කරණය, කාර්යක්ෂමතාව සහ මගී අත්දැකීම් වැඩිදියුණු කිරීමට සහය දක්වයි.

- **ඇ.ඩො 525,620 ක SITA ගෙවීම පිළිබඳ කමිටුව** – පිරිවැය විනිවිදභාවය සහ සේවා අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම සඳහා ගුවන් සේවා පද්ධතිවල ජාත්‍යන්තර ගෙවීම් යාන්ත්‍රණ අධීක්ෂණය කිරීම.

- **විදේශ ගමන් බලපත්‍ර වැඩිදියුණු කිරීමේ කමිටුව (හෙන්ලි විදේශ ගමන් බලපත්‍ර දර්ශකය)** – වීසා පහසුකම් සැපයීම සහ ගමන් නිදහස සඳහා සෘජු සම්බන්ධයක් ලබා දෙමින්, ශ්‍රී ලංකාවේ ගෝලීය සංචලතා ශ්‍රේණිගත කිරීම වැඩිදියුණු කිරීමට උත්සාහ කිරීම.

- **පොදු ප්‍රමුඛ යටිතල පහසුකම් (PKI) ස්ථාපිත කිරීම** – මහජන ආරක්ෂාව සහ පාර්ලිමේන්තු කටයුතු අමාත්‍යාංශය විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. මෙම ව්‍යාපෘතිය මඟින් දේශසීමා හරහා ගමන් කිරීමේදී ඩිජිටල් අනන්‍යතා සත්‍යාපනය වැඩි දියුණු කරයි.

- BIADP **තාක්ෂණික කමිටුව (BIA හි මගී පර්යන්ත සංවර්ධනය)** – වරාය, නැව්ගත කිරීම සහ ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ තීරණාත්මක යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය.

- BIA **ප්‍රධාන සැලැසුම් ප්‍රසම්පාදන කමිටුව** – වර්ධනය වන මගී සහ භාණ්ඩ පරිමාවන්ට සහය වීම සඳහා ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම්වල උපායමාර්ගික දිගුකාලීන සැලසුම් ක්‍රියාත්මක කිරීම.

- **අපනයන සංවර්ධන මණ්ඩලය** – වෙළඳ පහසුකම් සැපයීමේ කාර්ය සාධක බලකාය - ජාතික අපනයන උපාය මාර්ග අනුව ගුවන්සේවා පවත්වා ගැනීම සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කාර්යක්ෂම කිරීම.

- BIA **පහසුකම් සැපයීමේ කමිටුව** – මෙහෙයුම් සහ මගී පහසුකම් සැපයීමේ ගැටලු විසඳීම සඳහා ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම විසින් සම්බන්ධීකරණය කරන ලදී.

- **සංචාරක උපදේශක කමිටුව** – රටේ සංචාරක සංවර්ධන ඉලක්ක අනුව ගුවන් සේවා පහසුකම් සැපයීමට ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය විසින් මෙහෙයවනු ලබයි.

ගුවන් සේවයේ තීරණ, ජාතික සංවර්ධන උපාය මාර්ගවලට ඇතුළත් කර ඇති බව සහතික කරමින්, පුළුල් පරාසයක ප්‍රතිපත්ති හරහා පහසුකම් සැපයීම වැඩිදියුණු කිරීම වෙනුවෙන් CAASL හි නායකත්ව භූමිකාව මෙම කටයුතුවලින් පිළිබිඹු කරයි.

4.2 උපායමාර්ගික සාකච්ඡා සහ සහයෝගිතා මුලපිරීම්

කමිටු මට්ටමේ මැදිහත්වීමට අමතරව, බහු උපායමාර්ගික ප්‍රතිපත්ති සංවාද, පාර්ශ්වකරුවන්ගේ උපදේශන සහ සියලු අංශ සහභාගීත්වයෙන් පවත්වන වැඩමුළු සඳහා CAASL සහභාගී වී ඇත. මෙම මුලපිරීම් මගින් පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීම, නැගී එන තාක්ෂණයට අනුකූලවීම සහ ගුවන් ප්‍රවාහනයේ අනාගත ඉල්ලුම සඳහා සූදානම් වීම පිළිබඳ ඉදිරි දැක්මක් සහිත සාකච්ඡා සඳහා අවස්ථා නිර්මාණය කර ඇත.

ප්‍රධාන මැදිහත්වීම් සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ.

- **ප්‍රවාහන අංශය සඳහා දේශගුණයේ වෙනස්කම් පිළිබඳ දැනුවත්භාවය, හරිත වර්ධන උපාය මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම** - පරිසර අමාත්‍යාංශය විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. තිරසාර භාවිතය ඔස්සේ ගුවන්සේවා සංවර්ධනය සහ දේශගුණික ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව කෙරෙහි අවධානය යොමු කරයි.

- **ස්ටාර්ලින්ක් විදුලි බලපත්‍ර ක්‍රියාත්මක කිරීම** - ආනයන සහ අපනයන පාලන දෙපාර්තමේන්තුවේ මුලපිරීමකි. බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම විධිමත් කරන, වැඩිදියුණු කළ භාණ්ඩ සහ රේගු පහසුකම් සඳහා දායක වන පහසුකමකි.

- **සමුද්‍ර අවකාශීය සැලසුම්කරණය සහ සාගරය පදනම් වූ ආයෝජන සිතියම්කරණය** - මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් UNDP සමඟ සහයෝගයෙන් පවත්වනු ලබයි. ගුවන්සේවා මාර්ග ආශ්‍රිත බහුමාධ්‍ය සැපයුම් සහ ආර්ථික කලාපකරණයට සහය වීම අරමුණු කරයි.

- **ජාතික සංක්‍රමණ ප්‍රතිපත්ති මෙහෙයුම් කමිටුව (2023-2027)** - කම්කරු සහ විදේශ රැකියා අමාත්‍යාංශයේ මුලපිරීමකි. ගුවන්තොටුපළ මගී පහසුකම් සලසමින්, ශ්‍රම සංචලනය සහ දේශසීමා පාලන සම්බන්ධීකරණය පවත්වා ගනී.

- **බෝවන රෝග ප්‍රතිචාර සඳහා දේශසීමා පාලනය ශක්තිමත් කිරීම** - වරාය, නාවික සහ ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් සම්බන්ධීකරණය කරයි. පශ්චාත් වසංගත තත්වයෙන් ගුවන්සේවා ප්‍රකෘතිමත් වන මෙහොතේ තීරණාත්මක දේශසීමාවල සෞඛ්‍ය කටයුතුවල ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව ගොඩනැගීම අරමුණු කරයි.

- **කොළඹ සහ බස්නාහිර පළාත් ප්‍රධාන සැලැසුමේ උපදේශනය** - නාගරික සංවර්ධන හා නිවාස අමාත්‍යාංශය විසින් සත්කාරකත්වය දරයි. කලාපීය සංවර්ධන සැලසුම්කරණය සඳහා ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් ඒකාබද්ධ කර ඇත.

- **24 වන අපනයනකරුවන්ගේ සංසදය** - අපනයනකරුවන් මුහුණ දෙන සැපයුම් සහ පහසුකම් සැපයීමේ අභියෝග ආමන්ත්‍රණය කරයි. ගුවන් සේවයේ භාණ්ඩ සේවා කටයුතු ජාතික වෙළඳ ප්‍රමුඛතාවයන්ට ප්‍රතිචාර දක්වන බව සහතික කරයි.

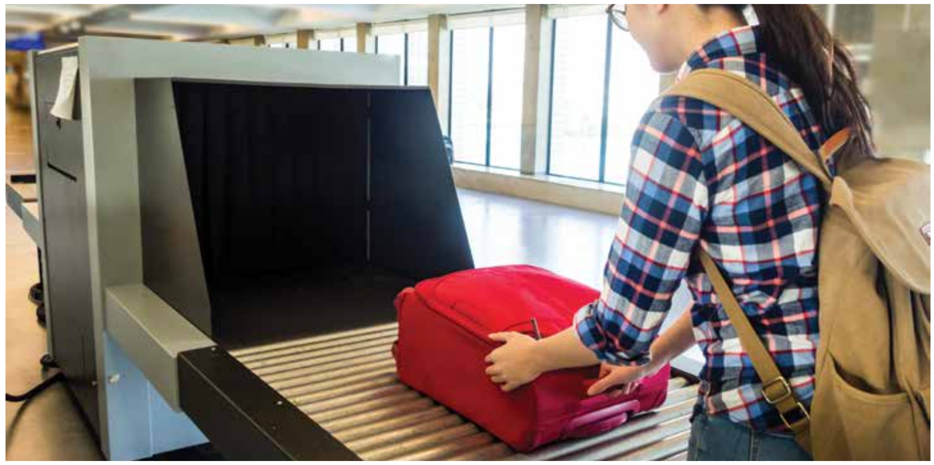
- **ශ්‍රී ලංකා-ඊජිප්තු වෙළඳ සහ ආර්ථික සහයෝගීතාව පිළිබඳ ඒකාබද්ධ කොමිසම** - වෙළඳ පහසුකම් සැපයීම සහ ගුවන් සම්බන්ධතාවය පිළිබඳ ද්විපාර්ශ්වික සාකච්ඡා ප්‍රවර්ධනය කරන ලදී.

- **ප්‍රවාහන අංශයේ හරිත ආයෝජන පිළිබඳ අවධානය යොමු කරන සමූහ සාකච්ඡා** - පරිසර අමාත්‍යාංශය විසින් මෙහෙයවනු ලබයි. තිරසාර වර්ධනය සඳහා ගුවන් සේවා අංශයේ සූදානම තක්සේරු කරයි.

අංශ කිහිපයක් පුරා ක්‍රියාත්මක වන මෙම මුලපිරීම් හරහා, CAASL විසින් ඇමුණුම 9 - පහසුකම් සැපයීම අනුව කටයුතු කිරීම ප්‍රවර්ධනය කෙරිණ. එමෙන්ම ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය කඩිසරව, ගෝලීය වශයෙන් තරඟකාරීව සහ ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර පාර්ශවකරුවන්ගේ අවශ්‍යතා සඳහා ප්‍රතිචාර දක්වන බව සහතික කරන ලදී.

නියාමන සහ උපායමාර්ගික සංසද ද්විත්වයෙහිම CAASL හි ක්‍රියාකාරී භූමිකාව මඟින් 2024 දී ශ්‍රී ලංකාවේ පහසුකම් සැපයීමේ ශක්‍යතා ශක්තිමත් කර ඇත. අන්තර් ආයතන සම්බන්ධීකරණය, ජාතික සංවර්ධන කමිටු සහ සියලු අංශ අතර සහයෝගීතාවයන්ට සහය දක්වමින්, අධිකාරිය ICAO ඇමුණුම 9 හි විධිවිධාන ප්‍රතිපත්ති හා භාවිතය පවත්වා ගැනීම සිදු කරයි.

මෙම ඒකාබද්ධ උත්සාහයන් බාධාවකින් තොරව, ආරක්ෂිත සහ මගී හිතකාමී ගුවන් සේවා පරිසර පද්ධතියකට දායක වේ. එමෙන්ම ගෝලීය පහසුකම් සැපයීමේ ඉලක්ක සඳහා වගකීම් දරන ICAO සාමාජික රාජ්‍යයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ තත්ත්වය තහවුරු කරයි. ගුවන් ගමන්වල වෙනස්කම්වලට නිරන්තරයෙන් මුහුණ දීමට සිදු වන හෙයින්, කාර්යක්ෂමතාව, නියාමන අනුකූලතාවය සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය රැකෙන ලෙස පහසුකම් සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණ කිරීමට CAASL වගකීම් දරයි.



මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

කාර්යක්ෂමතාව සහ ඵලදායී කළමනාකරණය

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) එහි මෙහෙයුම් කටයුතුවලදී කාර්යක්ෂමතාව, වගවීම සහ ශක්තිමත් පාලනය පවත්වාගෙන ගත්තේය. වැඩිදියුණු කළ අධීක්ෂණ සහ තත්ත්ව සහතික පද්ධති යොදා ගනිමින් අනුකූලතා අධීක්ෂණය තහවුරු කරන ලදී. එමගින් ICAO හි විශ්වීය ආරක්ෂක අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP-CMA) සමඟ අනුකූල වීම සහතික කෙරිණ. මෙම වැඩිදියුණු කිරීම් මගින් ආරක්ෂක ප්‍රමිතී මෙන්ම, මෙහෙයුම් විනිවිදභාවය ද වැඩි දියුණු කළේය.

ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සංවර්ධනය කිරීම වසර තුළ ප්‍රධාන ජයග්‍රහණයක් විය. මෙම ක්‍රියාදාමය මගින් දිගුකාලීන ආර්ථික ඉලක්ක සහ එක්සත් ජාතීන්ගේ තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්ක (SDGs) සමඟ ජාතියේ ගුවන් සේවා ප්‍රමුඛතා ඒකාබද්ධ කරයි. අනාගත ශක්‍යතා සහ යටිතල පහසුකම් අවශ්‍යතා සපුරාලමින්, තිරසාර අංශ වර්ධනය කිරීමට මෙකී සැලැස්ම පැහැදිලි මඟ පෙන්වීමක් ලබා දෙයි.

මෙහෙයුම් සඳහා සම්පත් සීමා වීම නොතකා ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය එහි නියාමන අධීක්ෂණ ඉලක්ක සපුරා ගත්තේය; එමෙන්ම ආරක්ෂාව සඳහා ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ කැපවීම පෙන්නුම් කළේය. මේ අතර, ආයතනික කටයුතු සහ දේපළ කළමනාකරණ ඒකක මගින් දිගුකාලීන ස්ථාවරත්වයට අවශ්‍ය නියාමන කටයුතු කළමනාකරණය සහ ගුවන් සේවා වත්කම් ආරක්ෂා කිරීම සිදු කළේය. මෙම උත්සාහයන් තුළින්, ඵලදායී නියාමනය, තිරසාර වර්ධනය සහ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය ගෝලීය වශයෙන් තරඟකාරී ලෙස ස්ථානගත කිරීම සඳහා CAASL හි කැපවීම පෙන්නුම් කරයි.

අනුකූලතා අධීක්ෂණ සහ තාක්ෂණික සහය ඒකකය

අනුකූලතා අධීක්ෂණ සහ තාක්ෂණික සහය ඒකකය මගින් 2024 වර්ෂයේ දී, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සහ අනුකූලතා රාමු සමඟ, විශේෂයෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) විශ්ව ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ ප්‍රවේශය (USOAP-CMA) සමඟ ශ්‍රී ලංකාවේ හැඩගැසීමා අදාළ තීරණාත්මක කාර්යභාරය ඉටු කළේය.

විවිධ නියාමන අංශ සහ මෙහෙයුම් ඒකකවල ප්‍රගතිය USOAP හි මූලික සංරචක යොදා ගනිමින් වරින් වර නිරීක්ෂණය කිරීම සහ සමාලෝචනය කිරීම මෙම ඒකකය විසින් සිදු කරන ලදී. මේ සඳහා ක්‍රියාපිළිවෙලට අදාළ ප්‍රශ්න (PQs), නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාකාරී සැලසුම් (CAPs), අනුකූලතා පිරික්සුම් ලැයිස්තු (CCs), රාජ්‍ය ගුවන්සේවා ක්‍රියාකාරකම් ප්‍රශ්නාවලිය (SAAQs) සහ වෙනස්කම් පිළිබඳ ඉලෙක්ට්‍රොනික ගොනු කිරීම (EFODs) යාවත්කාලීන කිරීම් ඇතුළත් විය.

USOAP-CMA රාමුව යටතේ අදාළ PQ 790න්, ප්‍රතිචාර 738ක් සාර්ථකව එකතු කර, සමාලෝචනය කර, අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර තත්ත්ව සහතික කිරීමේ සහ පරීක්ෂා කිරීමේ ක්‍රියාවලියට භාජනය වීමෙන් පසු ICAO වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. CAP ප්‍රගතිය ඇගයීම සඳහා අංශ වශයෙන් සමාලෝචන රැස්වීම් පවත්වන ලදී. එහිදී ඉදිරිපත් කිරීම්වල නිරවද්‍යතාවය, අනුකූලතාව සහ සම්පූර්ණත්වය සහතික කිරීම සඳහා විෂය කරුණු පිළිබඳ විශේෂඥයින්ගේ ක්‍රියාකාරී සහභාගීත්වයෙන් ලබා ගන්නා ලදී. මෙම ප්‍රයත්න මගින් නියාමන අධීක්ෂණය සහ ජාත්‍යන්තර අනුකූලතාව කෙරෙහි අධිකාරියේ ව්‍යුහගත සහ ක්‍රියාශීලී ප්‍රවේශය පිළිබිඹු කරයි.

නීති අනුකූලතාව වඩාත් හොඳින් නිරීක්ෂණය කිරීම අරමුණු කරමින්, අදාළ ICAO අනුකූලතාව තක්සේරුකරණය සඳහා නව අධීක්ෂණ පද්ධතියක් හඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම පද්ධතිය මගින් තත්‍ය කාලීන අධීක්ෂණය සහ තත්ව යාවත්කාලීන කිරීම් පවත්වා ගනී. එය ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ ප්‍රමිති ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී වගවීම සහ පසු විපරම් දියුණු මට්ටමින් පවත්වා ගැනීමට පහසුකම් සපයයි.

ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවයේ ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සංවර්ධනය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම

2024 වර්ෂයේ තවත් වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් වූයේ ඉදිරි දශකය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අංශයට මග පෙන්වීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති පුළුල්, ඉදිරි දැක්මක් සහිත වැඩ පිළිවෙළ වන ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) අඛණ්ඩව සංවර්ධනය කිරීම සහ ආයතනිකකරණය කිරීමයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතියේ තිරසාර හා ශක්තිමත් වර්ධනය සහතික කිරීම සඳහා NCAMP මගින් විවිධ ජාතික ප්‍රතිපත්ති, ආංශික සැලසුම් සහ උපායමාර්ගික වැඩසටහන් එක්ව ගෙන එයි. එය දිගුකාලීන ගුවන්සේවා සැලසුම් කිරීම සඳහා ප්‍රධාන මාර්ගෝපදේශයක් ලෙස කටයුතු කරයි. එය ජාතික සංවර්ධන ඉලක්ක, ෂඬ් ප්‍රමිති සහ එක්සත් ජාතීන්ගේ තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්ක (SDGs) සමඟ ආංශික අරමුණු ගැළපීම සහතික කරයි.

ජාතික සංවර්ධන න්‍යාය පත්‍රයට ගුවන් සේවා-නිශ්චිත මුලපිරීම් ඒකාබද්ධ කිරීමෙන්, NCAMP මගින් සාක්ෂි මත පදනම් වූ තීරණ ගැනීම පහසු කරයි, සම්පත් වෙන් කිරීම ප්‍රශස්ත කරයි. එමෙන්ම ආයතන අතර සහ රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශය අතර සහයෝගීතාව ප්‍රවර්ධනය කරයි. මූලික අරමුණු වලින් බැහැර නොවී නැගී එන ප්‍රවණතා, නියාමන වෙනස්කම් සහ අනාගත තාක්ෂණික දියුණුවට ඉඩ සලසන නම්‍යශීලීභාවයක් මෙම ක්‍රියාපිළිවෙත් සතුය. NCAMP මගින් විවිධ ප්‍රමුඛතා ක්ෂේත්‍ර සඳහා උපායමාර්ගික මඟ පෙන්වීමක් සපයයි. ඒ සඳහා පහත දෑ ඇතුළත්ය:

- ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය
- ගුවන් සංචාලනය සහ ගුවන් තොටුපළ ධාරිතාව වැඩි දියුණු කිරීම
- ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතභාවය වැඩිදියුණු කිරීම
- මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම
- පාරිසරික තිරසාරභාවය
- මානව ප්‍රාග්ධන සංවර්ධනය
- මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ සේවා නවෝත්පාදනය

මෙම උපායමාර්ගික සැලැසුම මගින් ආර්ථික වර්ධනය, වෙළඳාම, සංචාරක ව්‍යාපාරය සහ කලාපීය සම්බන්ධතාවයේ ප්‍රධාන සක්‍රීයකාරකයක් බවට ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා කර්මාන්තය පරිවර්තනය කිරීම අරමුණු කරයි.

2024 වසරේ ප්‍රධාන සන්ධිස්ථාන
සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, NCAMP මුලපිරීම යටතේ සැලකිය යුතු ජයග්‍රහණ කිහිපයක් සාක්ෂාත් කර ගන්නා ලදී:

- ජාතික සැලසුම් රාමුව සමඟ ඒකාබද්ධ වීම: ගුවන්සේවා අංශයේ අරමුණු සහ ව්‍යාපෘති ශ්‍රී ලංකාවේ පුළුල් ජාතික සංවර්ධන උපාය මාර්ග සමඟ විධිමත් ලෙස ගළපමින්, සහජීවනය සහ ප්‍රතිපත්ති වෙනුවෙන් සමූහිකව ක්‍රියාත්මක වීම සහතික කිරීම.

- එක්සත් ජාතීන්ගේ තිරසාර සංවර්ධන ඉලක්කවලට (SDGs) අනුකූලත්වය: තිරසාරභාවය, සියලුදෙනා ඇතුළත් වීම සහ දිගුකාලීන වටිනාකම් නිර්මාණය සහතික කිරීම සඳහා NCAMP මුලපිරීම් ඇගයීමට ලක් කර, අදාළ SDG ඉලක්ක අනුව සැලසුම් සකස් කරන ලදී.

- විවිධත්වයෙන් පිරි පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගීත්වය: රජයේ ආයතන, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා ක්‍රියාකරුවන්, පෞද්ගලික අංශයේ නියෝජිතයින් සහ ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන හවුල්කරුවන් සමඟ බහු පාර්ශවකරුවන්ගේ උපදේශන මාලාවක් පවත්වන ලද අතර අදහස් සහ සහය ලබා ගන්නා ලදී.

- ප්‍රමුඛතා ව්‍යාපෘති හඳුනා ගැනීම: ප්‍රධාන මුලපිරීම් - විශේෂයෙන් තීරණාත්මක යටිතල පහසුකම්, හරිත තාක්ෂණය සහ ඩිජිටල් පරිවර්තනයට අදාළ දෑ වහාම ක්‍රියාත්මක කළ යුතු දෑ ලෙස වෙන් කරන ලදී.

- NCAMP සපුරාලීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම: විස්තීර්ණ NCAMP ලේඛනය සම්පූර්ණ කර අවසන් සමාලෝචනය සහ අනුමැතිය සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත විධිමත්ව ඉදිරිපත් කරන ලදී.

අනුකූලතා අධීක්ෂණ සහ තාක්ෂණික සහාය ඒකකය මෙකී සාමූහික ප්‍රයත්න යොදා ගනිමින් ගුවන්සේවා නියාමනය,
උපායමාර්ගික සැලසුම්කරණය සහ ජාත්‍යන්තරයට අනුකූලවීම සම්බන්ධයෙන් සිය විශිෂ්ටත්වය ඉදිරියටත් පවත්වා ගනී. USOAP-CMA ක්‍රියාකාරකම් සහ NCAMP රාමුව ක්‍රියාත්මක කිරීම හමුවේ ගෝලීය ගුවන්සේවා අංශය තුළ අනුකූලතාවය පවත්වා ගන්නා, ඉදිරිගාමී සහ ඔරොත්තු දෙන සාමාජිකයෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ස්ථානගත වීම ශක්තිමත් කරයි.

ගුවන් යෝග්‍යතා අධීක්ෂණය සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව

සීමිත සුදුසුකම් ලත් ගුවන් යෝග්‍යතා පරීක්ෂකවරුන්ගෙන් ඇති වූ අභියෝගය මධ්‍යයේ වුවද, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය විසින් 2024 වර්ෂය සඳහා එහි වාර්ෂික ආරක්ෂක අධීක්ෂණ නිරීක්ෂණ සැලැස්ම සහ කාර්ය වැඩසටහන්වල සම්පූර්ණ විෂය පථය සාර්ථකව ක්‍රියාත්මක කළේය. මෙම ජයග්‍රහණය කණ්ඩායමේ කැපවීම, විනයගරුක සම්පත් කළමනාකරණය සහ ජාතික හා ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීම සඳහා නොසැලෙන කැපවීම පිළිබඳ ස්ථිරව ප්‍රකාශ කරන්නකි.

අංශය එහි නිරීක්ෂණ ඉලක්ක සපුරා ගැනීමට අමතරව, අභ්‍යන්තර ක්‍රියා පටිපාටි සහ කාර්ය වගකීම්වල වැඩිදියුණු කිරීම් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කළේය. මෙහෙයුම් ප්‍රමිතිකරණයට සහ නියාමන කාර්යක්ෂමතාවට අදාළ ප්‍රයත්න මඟින් අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම්වල අනුකූලතාවය සහ විනිවිදභාවය ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගැනීමට දායක විය. ලේඛනගත කිරීම, කර්මාන්ත කොටස්කරුවන් සමඟ සම්බන්ධීකරණය සහ ඉලක්ක අනුව තාක්ෂණික විශේෂඥතාව භාවිතය වැඩිදියුණු කිරීම ඔස්සේ සිවිල් ගුවන්සේවා අංශයේ ගතික ඉල්ලීම්වලට ප්‍රතිචාර දැක්වීමට ගුවන් යෝග්‍යතා අංශයේ හැකියාව තවදුරටත් ශක්තිමත් විය. සීමිත මානව සම්පත් පරිසරයක් තුළ සාක්ෂාත් කර ගන්නා මෙම කාර්ය සාධන මට්ටම මඟින් CAASL හි මෙහෙයුම්වල ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ ජාතික අත්‍යවශ්‍යතාවයක් ලෙස ගුවන් ආරක්ෂාව සඳහා ප්‍රමුඛතාවයක් ගෙන කටයුතු කිරීම පෙන්නුම් කරයි.

ආයතනික කටයුතු සහ දේපළ කළමනාකරණය

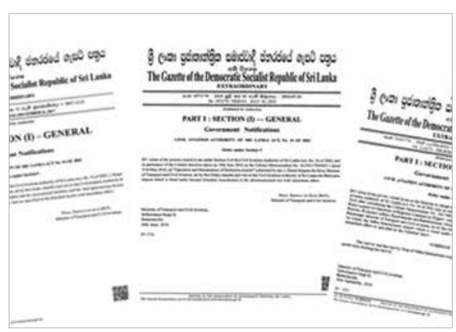
මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණ (HRPM) අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ආයතනික කටයුතු සහ දේපළ කළමනාකරණ ඒකකය, අධිකාරියේ මෙහෙයුම් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් සහ පරිපාලන පහසුකම් ක්‍රියාත්මක කරමින් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. මෙම ඒකකය දෙපාර්තමේන්තු හරහා පුළුල් පරාසයක සහය සේවා සහ CAASL කාර්යාල සහ ගුවන්තොටුපළ හි සේවා කටයුතු කිසිදු බාධාවකින් හෝ අකාර්යක්ෂමතාවයකින් තොරව ක්‍රියාත්මක වන බවට සහතික කළේය.

දේපළ කාර්යක්ෂමව සහ ක්‍රියාශීලීව කළමනාකරණය කිරීමෙන්, අධිකාරියේ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාවය සහ ජාතික ගුවන් සේවා සංවර්ධන ඉලක්ක සමඟ උපායමාර්ගවල ගැළපීම පවත්වා ගැනීමට ඒකකය සෘජුවම දායක වී ඇත.

දේපළ පරිපාලනයේ විශේෂ ජයග්‍රහණ

2016 අංක 1973/78, 2017 අංක 2050/38 සහ 2019 අංක 2142/74 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් නිවේදනවල දක්වා ඇති විධිවිධානවලට අනුකූලව, අධිකාරියට පවරා ඇති දේපළ පිළිබඳ විධිමත් පරිපාලන ලේඛනගත කිරීම CAASL විසින් ආරම්භ කරන ලදී. මෙකී දේපළවලට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ
- මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළ
- රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ
- යාපනය ගුවන්තොටුපළ
- මාදම්පැල්ල ගුවන් තරංග ආධාරකය
- සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය
- ගගන නාවික සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය - අත්තිඩිය



මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

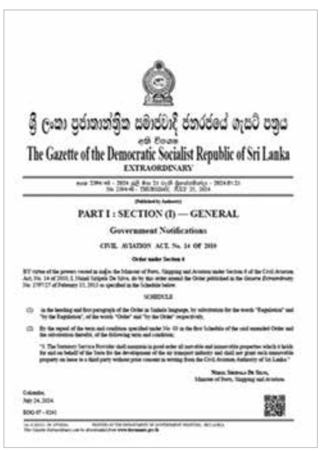
හිමිකම් සහතිකය
உரித்துச் சான்றிதழ்
BIM SAVIYA

මාදම්පැල්ල ගුවන් තරංග ආධාරකය, සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය සහ ගගන නාවික සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය - අත්තිඩිය හි මායිම් විධිමත් ලෙස සකස් කළ සංශෝධිත ගැසට් නිවේදනය ප්‍රකාශයට පත් කිරීම වාර්තාකරණ කාල සීමාව තුළ සිදු වූ ප්‍රධාන ජයග්‍රහණයකි. මෙම සංවර්ධනය මඟින් CAASL හි දේපළ කළමනාකරණ උපාය මාර්ගවල සැලකිය යුතු දියුණුවක් සනිටුහන් කරයි. එමෙන්ම එහි විෂය පථය යටතේ පවතින අනෙකුත් දේපළවල සමාන කටයුතු පවත්වා ගැනීම සඳහා යොමුවක් ලෙස කටයුතු කරයි.

එමෙන්ම තවත් සන්ධිස්ථානයක් ලෙස, මාදම්පැල්ල ගුවන් තරංග ආධාරක ඉඩම සඳහා හිමිකම් සහතිකය සාර්ථකව ලබා ගැනීමෙන් CAASL හි නෛතික හිමිකාරිත්වය තහවුරු විය. එය ප්‍රධාන ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම්වලට අදාළ වත්කම්වල භාරකරු ලෙස අධිකාරියේ තත්ත්වය තහවුරු කිරීමේ තීරණාත්මක පියවරක් වේ.

මීට අමතරව, 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ විධිවිධාන පිළිබිඹු කිරීම සඳහා 2013 පෙබරවාරි 15 දිනැති අංක 1797/27 දරන ගැසට් නිවේදනයේ සංශෝධනය කටයුතු වසර තුළ දී සිදු විය. වත්මන් ව්‍යවස්ථාදායක විධිවිධාන සමඟ අනුකූලතාව මෙකී සංශෝධන මඟින් සහතික කෙරේ. එමෙන්ම රජය සතු ගුවන්සේවා දේපළ කළමනාකරණය සහ භාවිතය වටා ඇති නියාමන පාලනය ශක්තිමත් කරයි.

සංශෝධිත ප්‍රකාශය:3. ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයේ දියුණුව සඳහා රජය වෙනුවෙන් භාරයේ තබා ඇති සියලුම චංචල සහ නිශ්චල වත්කම් නිසි ලෙස පවත්වා ගැනීම සහ නඩත්තු කිරීම සඳහා ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා වගකිව යුතුය. ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ පූර්ව ලිඛිත අනුමැතියකින් තොරව, ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා කිසිදු නිශ්චල දේපලක් තෙවන පාර්ශවයකට බදු දීම, පැවරීම හෝ වෙනත් ආකාරයකින් භාරදීම නොකළ යුතුය."


ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය
අති විශෙෂ
The Gazette of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka
EXTRAORDINARY
PART I : SECTION (I) — GENERAL
Government Notifications
CIVIL AVIATION ACT, No. 14 OF 2010

CAASL දේපල පිහිටීම

දේපළ කළමනාකරණ කටයුතුවල සාරාංශය - 2024

වාර්තාකරණ කාලය තුළ, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) එහි දේපළ අංශයේ පරිපාලනය, නෛතික විධිමත්භාවය සහ උපායමාර්ගික සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. මෙම උත්සාහයන් ජාතික ගුවන්සේවා අංශයේ දියුණුව අරමුණු කරගත් භෞතික යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත් කිරීම නම් වූ CAASL හි දිගුකාලීන දැක්ම වෙත සහය දක්වයි. ප්‍රධාන ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත දේපළවල වර්ධනයට අදාළ මූලික කරුණු පහතින් සාරාංශගත කර ඇත:

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA)

ඉඩම් නිරවුල් කිරීමේ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් CAASL හිමිකාරිත්වය යටතේ පවතින ඉඩම් ලියාපදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කරන ලදී. මෙයට ඉඩමේ මායිම් තුනකින් ආවරණය වන භූමිය ඇතුළත් වේ. ගුවන්තොටුපළේ මායිම් මැනීම දැනට සිදු කෙරෙන අතර, පරිශ්‍රයේ CAASL හි නෛතික භාරකාරත්වය විධිමත් ලෙස ස්ථාපිත කිරීමට උපකාරී වනු ඇත.

රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ

සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඓතිහාසිකව අත්පත් කරගත් ඉඩම, ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම (AASL) සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව (SLAF) විසින් දැනට අත්පත් කරගෙන ඇති ප්‍රදේශ සමඟ ආවරණය කිරීම සඳහා පෞද්ගලික මිනින්දෝරුවෙකු හරහා සවිස්තරාත්මක මිනින්දෝරු වාර්තාව ලබාගෙන ඇත. වත්මන් භාවිතය සමඟ නීත්‍යානුකූල හිමිකම් සංසන්දනය කිරීම සහ ඉඩම් වෙන් කිරීමේදී අනුකූලතාවය සහතික කිරීම සඳහා මෙම පියවර ඉතා වැදගත් ය.

මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළ

ගුවන්තොටුපළේ නීත්‍යානුකූල සීමා නිශ්චිතව දක්වා ඇති සංශෝධිත ගැසට් නිවේදනයක් සාර්ථකව ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. අධිකාරියේ දේපළ කළමනාකරණ වැඩසටහනේ සැලකිය යුතු සන්ධිස්ථානයක් සනිටුහන් කරමින් CAASL යටතේ පවතින ඉඩම විධිමත් ලෙස ලියාපදිංචි කිරීම අවසන් කර ඇත.

යාපනය ගුවන්තොටුපළ

භාවිතයට නොගත් ඉඩමකින් කොටසක් මහජනතාවට ආපසු ලබා දීමට රජය ගත් තීරණය හේතුවෙන්, ගුවන්තොටුපළේ අනාගත ව්‍යාප්තිය සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රදේශය හඳුනාගෙන සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය සමඟ CAASL කටයුතු කළේය. ඒ අනුව යෝජිත විස්තාරය සඳහා ඉඩමේ අවශ්‍යතාවය දක්වා ඇති විධිමත් ඉල්ලීමක් ඉදිරිපත් කරන ලදී.

මාදම්පැල්ල ගුවන් තරංග ආධාරක

ඉඩමේ මායිම් තහවුරු කරන සංශෝධිත ගැසට් නිවේදනයක් වසර තුළ දී ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. එතැන් සිට මෙම ඉඩම CAASL යටතේ ලියාපදිංචි කර ඇති අතර, හිමිකම් සහතිකයක් සාර්ථකව ලබා ගන්නා ලදී. එමඟින් මෙම අත්‍යවශ්‍ය ගුවන් සන්තරණ පහසුකම සඳහා නීත්‍යානුකූල හිමිකාරිත්වය සහ මෙහෙයුම්වල හිමිකාරිත්වය තහවුරු කර ඇත.

කපුන්ගොඩ ගුවන් තරංග ආධාරක

අපැහැදිලි මායිම් නිර්වචනවලට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, විධිමත් තහවුරු කිරීමක් ලබා දීම සඳහා මීගමුව ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයාගෙන් (DS) උපදෙස් ලබා ගන්නා ලදී. ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයාගේ ඉල්ලීම පරිදි, වෘත්තීය ඉඩම් මැනීමක් සිදු කරන ලදී. මිනින්දෝරු සැලැස්ම මේ වන විට අවසන් කර ඇති අතර, ඊළඟ පියවර ලෙස විධිමත් ලියකියවිලි සහ ලියාපදිංචිය කෙරෙහි අවධානය යොමු කරනු ඇත.

ගගන නාවික සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය - අත්තිඩිය

මෙහි ඉඩම් මායිම් රත්මලාන ප්‍රාදේශීය ලේකම් විසින් පැහැදිලිව අර්ථ දක්වා ඇති අතර විධිමත් ලෙස තහවුරු කර ඇත. නොමිලේ ප්‍රදානයක් නිකුත් කිරීම සඳහා අදාළ ලියකියවිලි ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කර ඇත. ඉඩම් කැබලි දෙකෙන් එකක් සඳහා දැනටමත් හිමිකම් සහතිකයක් ලබාගෙන ඇති අතර, ඉතිරි ඉඩමේ අයිතිය සුරක්ෂිත කිරීමට කටයුතු කෙරෙමින් පවතී.

සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය - කළුවල

රත්මලාන ප්‍රාදේශීය ලේකම්වරයා විසින් මායිම් පැහැදිලිව ස්ථාපිත කර සත්‍යාපනය කර ඇති අතර, පරිශ්‍රයේ නෛතික සීමා පිළිබිඹු කිරීම සඳහා සංශෝධිත ගැසට් නිවේදනයක් නිකුත් කරන ලදී. පුහුණු පහසුකම සඳහා CAASL හි නිල අයිතිය තහවුරු කරමින් හිමිකම් සහතිකයක් සාර්ථකව ලබාගෙන ඇත.

රේඩාර් මධ්‍යස්ථාන - පිදුරුතලාගල සහ නිවාඩු නිකේතනය

රේඩාර් මධ්‍යස්ථානය සහ නිවාඩු බංගලාව සඳහා පුළුල් සමීක්ෂණ සැලැස්මක් ලබාගෙන ඇත. මායිම් විධිමත් කිරීම සහ දේපළ CAASL යටතේ පවරා ගැනීම පිළිබඳ ගැසට් නිවේදනයක් සකස් කර ප්‍රකාශනය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත.

CAASL සංචාරක බංගලා

CAASL එහි සේවා පාදක වූ මුලපිරීමක් ලෙස, මඩකලපුව සංචාරක බංගලාව පවත්වා ගෙන යන අතර, පහසු මිල ගණන් යටතේ මහජනතාවට විවෘත කර ඇත. මඩකලපුව ගුවන්තොටුපළට යාබදව පිහිටා ඇති මෙම බංගලාව, ගුවන් තොටුපළේ පුළුල් දර්ශන සමඟ අමුත්තන් වෙත අද්විතීය අත්දැකීමක් පිරිනමයි. එය කලාපීය සංචාරක ව්‍යාපාරයට සහ පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගීත්වයට උපකාරී වේ.

එමෙන්ම, මෑත කාලීන ප්‍රතිසංස්කරණවලින් පසුව, වැඩිදියුණු කළ පහසුකම් සහ නැවුම්, නවීන පෙනුමක් සමඟින් වීරවිල සංචාරක බංගලාව වෙන් කරවා ගැනීම් සඳහා විවෘත කර ඇත. CAASL හි කාර්ය මණ්ඩල සුභසාධන මුලපිරීමක් ලෙස, සේවකයින්ට මෙම සහ අනෙකුත් සංචාරක බංගලා සහනදායී මිලකට වෙන් කරවා ගැනීමේ හැකියාව ඇත. විනෝදාත්මක අවස්ථා ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ සමස්ත කාර්ය මණ්ඩල යහපැවැත්ම වැඩි දියුණු කිරීම ඉන් අරමුණු කරයි.

හරිත ගුවන් සේවය

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) ජාතික ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය සහ මෙහෙයුම් සඳහා පාරිසරික වගකීම ඇතුළත් කරන ලද්දේ, තිරසාර ගුවන් සේවයක් වෙනුවෙන් කැපවන බව තවදුරටත් සහතික කරමින්ය. අධිකාරිය දේශගුණික විපර්යාසවල දැඩි බලපෑම් හඳුනා ගනිමින්, ගෝලීය තිරසාර ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූලව එහි නව සැලසුම් සකස් කර ඇත. දේශීය වශයෙන් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්, ගුවන් තොටුපළ කළමනාකරණ සහ නියාමන අධීක්ෂණ කටයුතුවලදී ඒවා පාදක කර ගන්නා ලදී.

ICAO ඇමුණුම 16 යටතේ, ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සඳහා කාබන් නිෂ්ඵල කිරීමේ සහ ශූන්‍ය කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය (CORSIA) ක්‍රියාත්මක කිරීම වසර තුළ ප්‍රධාන ජයග්‍රහණයක් විය. ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ෆිට්ස් ගුවන්සේවා සමඟ සහයෝගීතාවයෙන්, අධිකාරිය දිගුකාලීන විමෝචන අවම කිරීම සඳහා ශක්තිමත් පදනමක් ඇති කරමින්, අනුකූලතාව සහ විනිවිදභාවය සහතික කිරීමේ දැඩි අධීක්ෂණ සහ වාර්තාකරණ යාන්ත්‍රණයක් ස්ථාපිත කළේය.

නියාමන පියවර හැරුණු කොට, හරිත වර්ධනයක් කරා මෙහෙයවන, තිරසාර ගුවන් සේවා පිළිබඳ ජාතික ප්‍රතිපත්තිය සකස් කරමින් CAASL ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. මෙම ප්‍රතිපත්තිය මඟින් ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව, අපද්‍රව්‍ය අවම කිරීම, පුනර්ජනනීය බලශක්ති භාවිතය සහ තිරසාර ගුවන්සේවා ඉන්ධන භාවිතයට හුරු වීම සඳහා ක්‍රමවේද ගෙනහැර දක්වයි. ඊට අනුපූරකව, කාබන් අවම වශයෙන් භාවිත වන ගුවන් සේවයක් බවට පත් වීම කාර්යක්ෂම කරනු පිණිස පර්යේෂණ මත පදනම් වූ අවබෝධයන්ගේ සහය ඇතිව, ගුවන්සේවා, ගුවන්තොටුපළ, රජයේ ආයතන සහ ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් සමඟ සහයෝගීතා වැඩසටහන් අධිකාරිය ආරම්භ කළේය. ජාතික තිරසාර සංවර්ධනයට සහය දක්වමින්, ගෝලීය වශයෙන් කාබන් අවම කිරීම සඳහා වගකීම් දරන්නෙකු ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය ස්ථානගත කිරීමේ CAASL හි අරමුණු මෙකී පියවර හරහා නැවත තහවුරු විය.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ CORSIA ක්‍රියාත්මක කිරීම

ගුවන්සේවා අංශයේ ගෝලීය දේශගුණික ක්‍රියාමාර්ගවලට සහය දැක්වීමේ උත්සහයක් ලෙස, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) iv වන වෙළුමේ ඇමුණුම 16 ට අනුකූලව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා සඳහා කාබන් නිෂ්ඵල කිරීමේ සහ ශූන්‍ය කිරීමේ යෝජනා ක්‍රමය (CORSIA) ක්‍රියාත්මක කිරීමට සාර්ථකව මුලපුරන ලදී.

CORSIA යනු ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා වලින් කාබන් විමෝචනය ස්ථාවර කිරීම අරමුණු කරගත් ගෝලීය මට්ටමේ සන්ධිස්ථානීය මුලපිරීමකි. එමඟින් ගුවන්සේවා ක්‍රියාකරුවන්ට 2020 වර්ෂයේ කාබන් මට්ටම් ඉක්මවන CO_2 විමෝචනය නිරීක්ෂණය කිරීම, වාර්තා කිරීම සහ හිලව් කිරීම සඳහා අනුබල දෙයි. ශ්‍රී ලංකාවේ තුළ මෙම යෝජනා ක්‍රමය CAASL විසින් මෙහෙයවනු ලබන ව්‍යුහගත සහ විනිවිදභාවයෙන් යුතු ක්‍රියාවලියක් හරහා ක්‍රියාත්මක වේ. එහිදී රට තුළ ක්‍රියාත්මක වන ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ෆිට්ස් ඒවියේෂන් සමඟ සමීප සම්බන්ධීකරණයක් පවත්වා ගනී.

පරික්ෂාකාරී දත්ත රැස් කිරීම, විමෝචන නිරීක්ෂණය සහ තෙවන පාර්ශවීය සත්‍යාපන ක්‍රියාවලි සිදු කිරීමෙන් මෙම වාහකයන් මෙකී මුලපිරීමට ක්‍රියාකාරීව දායක වී ඇත. මෙම ප්‍රයත්න හරහා ශ්‍රී ලංකාව ICAO හි වාර්තාකරණ සහ සත්‍යාපන ප්‍රමිතීන්ට පූර්ණ අනුකූලතාවයක් පවත්වා ගැනීම තහවුරු කරයි. එමඟින් පාරිසරික වශයෙන් තිරසාර ගුවන් සේවා භාවිතයන් ප්‍රවර්ධනය වෙනුවෙන් එහි දැඩි කැපවීම පෙන්නුම් කරයි.

CORSIA ක්‍රියාත්මක කිරීම හුදෙක් CAASL හි නියාමන වගකීම පමණක් නොව, එය අවම කාබන් භාවිතයක් පවත්වා ගන්නා ගුවන්සේවා ආර්ථිකයක් කරා ගෝලීය සංක්‍රාන්තියට සහය දක්වන, ගුවන් ප්‍රවාහනයේ පාරිසරික බලපෑම අවම කිරීමට ශ්‍රී ලංකාවේ පුළුල් කැපවීම ද පෙන්නුම් කරන්නකි.

තිරසාර ගුවන්සේවා අනාගතයක් සඳහා සහයෝගීතාව වර්ධනය කිරීම

දේශගුණික විපර්යාසවල ඉහළ යන අවදානම හඳුනා ගනිමින්, ශ්‍රී ලංකාව, ජාතික ගුවන්සේවා අංශය තුළ පාරිසරික තිරසාරභාවය පවත්වා ගැනීමට තීරණාත්මක පියවර ගනිමින් සිටී. CAASL හි නායකත්වය යටතේ, ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් සහ ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම්වල සියලු අංශ හරහා හරිත භාවිතයන් ඒකාබද්ධ කිරීමේ අරමුණින් තිරසාර ගුවන්සේවා පිළිබඳ පුළුල් ජාතික ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කර ඇත.

තීරණාත්මක ක්ෂේත්‍ර ආවරණය කරමින්, තිරසාරභාවය සඳහා පූර්ණ ප්‍රවේශයක් මෙම ප්‍රතිපත්ති රාමුව හරහා ලැබෙයි. කරයි:

- ගුවන් යානා නඩත්තු කිරීම සහ ඉන්ධන කාර්යක්ෂමතාව ප්‍රශස්තිකරණය
- පරිසර හිතකාමී අපද්‍රව්‍ය කළමනාකරණ පද්ධති
- හරිතාගාර වායු විමෝචනය අඩු කිරීම
- විකල්ප ගුවන්සේවා ඉන්ධන සහ පිරිසිදු බලශක්ති තාක්ෂණය යොදා ගැනීම

තිරසාරභාවය පිළිබඳ මූලධර්ම අනුව නියාමන සහ මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන්, ගෝලීය හොඳම භාවිතයන් සහ පාරිසරික මිනුම්දඬුවලට ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය අනුකූල කිරීම මෙම ප්‍රතිපත්තිය මගින් අරමුණු කරයි.

මෙම අරමුණු සම්බන්ධයෙන්, ප්‍රතිපත්ති ලේඛනය අවසන් කර අනුමැතිය සඳහා කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කොට ඇත. සම්මත වූ පසු, එය රට පුරා පරිසර හිතකාමී ගුවන් සේවයක් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා මාර්ගෝපදේශයක් ලෙස ක්‍රියා කරනු ඇත.

විවිධ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සහයෝගීතාවය සහ නවෝත්පාදනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම

ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ අර්ථවත් හා දිගුකාලීන තිරසාරභාවයක් සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා ක්ෂේත්‍රයේ සියලුම පාර්ශ්වකරුවන්ගේ ක්‍රියාකාරී සහභාගීත්වය අවශ්‍ය බව CAASL පිළිග නී. ඒ අනුව, ගුවන්සේවා, ගුවන් තොටුපළ ක්‍රියාකරුවන්, නියාමන බලධාරීන්, රජයේ අමාත්‍යාංශ, පාරිසරික ආයතන සහ ජාත්‍යන්තර සංවර්ධන හවුල්කරුවන් එක්රැස් කරමින් සහයෝගී පසුබිමක් පෝෂණය වෙමින් පවතී.

මෙම පූර්ණ ප්‍රවේශය මගින් පහත දෑ අපේක්ෂා කරනු ලබයි:

- නව්‍ය පරිසර හිතකාමී තාක්ෂණයන් අනුග මනය කිරීම වේගවත් කිරීම
- පාරිසරික දත්ත සහ පර්යේෂණ අවබෝධයන් බෙදා ගැනීම ශක්තිමත් කිරීම
- ICAO හි තිරසාර ඉලක්ක සමඟ දේශීය භාවිතයන් හි අනුකූලතාව ප්‍රවර්ධනය කිරීම
- ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දේශගුණික පිළිබඳ සවිඥානික තීරණ ගැනීමේ ජාතික සංස්කෘතියක් ඇති කිරීම

සංවාදය, ඒකාබද්ධ මුලපිරීම් සහ ශක්‍යතා ගොඩනැගීමේ වැඩසටහන් හරහා, කාබන්ඩයොක්සයිඩ් පිළිබඳ ගෝලීය ප්‍රයත්න සඳහා ක්‍රියාකාරීව දායක වන වගකිවයුතු, දූරදර්ශී ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාව ස්ථානගත කිරීමට CAASL අරමුණු කරයි.

පර්යේෂණ සහ උපායමාර්ගික අනුකූලතාව

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශයේ පාරිසරික බලපෑම් තක්සේරු කිරීම සඳහා ජාතික පර්යේෂණ ප්‍රයත්නයක් CAASL ආරම්භ කළේය. එමගින් සාක්ෂි මත පදනම් වූ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය සහ ඉලක්කගත ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කිරීම අරමුණු කරයි. අධ්‍යයනය මගින් වත්මන් ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්වල පාරිසරික පියසටහන පරීක්ෂා කරන ලද අතර, ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් තිරසාර ප්‍රමිති සමඟ ඒවායේ අනුකූලතාව තක්සේරු කෙරිණ.

දේශීය වශයෙන් සුදුසු උපාය මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රධාන සොයාගැනීම් උපකාරී විය. ඒ සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- පරිසර හිතකාමී මෙහෙයුම් දිරිගැන්වීම සඳහා ප්‍රතිපත්ති ප්‍රතිසංස්කරණ
- පරිසර හිතකාමී යටිතල පහසුකම් සහ කාබන් විමෝචනය අවම තාක්ෂණය වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීම
- ශ්‍රී ලාංකික සන්දර්භයට ගැළපෙන හොඳම භාවිතයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම

මෙම පර්යේෂණය මගින් ප්‍රතිපත්ති සම්පාදකයින්, කර්මාන්ත කොටස්කරුවන් සහ ශාස්ත්‍රඥයින් සඳහා වටිනා අවබෝධයක් ලබා දේ. එය පාරිසරික අඛණ්ඩතාවයට හානි නොකොට ආර්ථිකයේ තිරසාර සංවර්ධනයට සහය දක්වන්නා වූ, ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහිත, අවම විමෝචනයක් පවත්වා ගන්නා ගුවන්සේවා පරිසර පද්ධතියක් සඳහා මං සලසයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ගුවන් සේවයේ වර්ධනය

2024 වර්ෂයේ දී, ගෝලීය භූ දේශපාලනික බාධක සහ වසංගත තත්වයෙන් පසු ප්‍රතිසාධනයේ පවතින ගැටලු හමුවේ වුවද ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය ස්ථාවර ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කළේය. ඇතැම් කලාපීය වෙළඳපොළ හා සසඳන විට ප්‍රතිසාධන වේගය පහළ මට්ටමක පැවතියද, අපි වර්ධනයක් අත්වින්දෙමු. ජාත්‍යන්තර සම්බන්ධතාවය සහ ගුවන්සේවා සහභාගීත්වය වර්ධනය වීම සහ මගී විශ්වාසය යළිත් තහවුරු වීම මෙකී වර්ධනයට හේතු විය.

වසර තුළ ශ්‍රී ලංකාව වෙත සහ ඉන් පිටතට ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා 40කට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් ක්‍රියාත්මක වූ අතර, එය රටේ ගුවන් සේවා විභවය කෙරෙහි විශ්වාසයක් ඇති කරයි. පූර්ණ සේවා සහ පිරිවැය අවම ප්‍රධාන විදේශීය ගුවන් සමාගම් සිය සේවා පුළුල් කර ඔවුන්ගේ වෙළඳපළ කොටස ශක්තිමත් කිරීමට කටයුතු කරනු ලැබුවද, ජාතික ගුවන්සේවා සමාගම් වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ෆිට්ස්එයාර් විසින් විශේෂයෙන් කලාපීය වෙළඳපොළ සමඟ තරඟකාරීත්වයක් පවත්වා ගන්නා ලදී. කැතේ පැසිෆික් වැනි ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කිරීම සහ ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා ඇතුළු නව තරඟකරුවන් බිහි වීමත් හමුවේ කලාපීය මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ වටිනාකම අවධාරණය කළේය.

ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් සාමාන්‍ය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා පවත්වා ගැනීමත්, ඍතුමය හෝ තාවකාලික ඉල්ලුමට සරිලන විශේෂිත ගුවන් යානා සැපයීමත් හේතුවෙන්, ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව තවදුරටත් සහතික කරලීමට භාණ්ඩ හා වරලත් මෙහෙයුම්වලට හැකි විය. දේශීය ගුවන් සේවය වරලත් සහ හෙලිකොප්ටර් සේවා සඳහා පමණක් සීමා වුවද, ව්‍යාපාර සහ සංචාරක කර්මාන්තය ආශ්‍රිත ගුවන් ගමන් සඳහා නිරන්තර සහය සපයනු ලැබිණ.

මෙහෙයුම් වර්ධනයට සමගාමීව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) බලපත්‍ර ලබා දීම විධිමත් කිරීම, පාරිභෝගික ආරක්ෂණ යාන්ත්‍රණ ශක්තිමත් කිරීම සහ ගුවන්සේවා වෘත්තිකයන් සහ සිසුන් සඳහා වීසා සහය සඳහා පහසුකම් සැලසීම මගින් එහි නියාමන කාර්යභාරය පවත්වා ගනු ලැබුවේය. ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් සමඟ උපායමාර්ගික සාකච්ඡා සහ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා පිළිබඳ සාක්ෂි මත පදනම් වූ පර්යේෂණ, අනාගත සංවර්ධන කටයුතු වෙනුවෙන් පදනමක් සැපයීය.

ගුවන්සේවා මෙහෙයුම්

2024 වර්ෂයේදී ගෝලීය භූ දේශපාලනික පරිසරය ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහනය කෙරෙහි සැලකිය යුතු බලපෑමක් ඇති කළේය. එමෙන්ම එය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය කාලයත් සමඟ යථා තත්ත්වයට පත්වීමත්, වර්ධනය වීමත් කෙරෙහි බලපෑම් කළේය. කොවිඩ් 19 වසංගත තත්වයෙන් පසු බොහෝ රටවල් මගී සංචරණය සම්බන්ධයෙන් වේගවත් ප්‍රකෘතියක් අත්විඳින්දේය. නමුත් ශ්‍රී ලංකාවේ යථා තත්ත්වයට පත්වීමේ වේගය ඊට සාපේක්ෂව මධ්‍යස්ථ විය. කෙසේ වෙතත්, ගුවන් ප්‍රවාහන ක්‍රියාකාරකම්වල සැලකිය යුතු වර්ධනයත් සමඟ, 2024 වර්ෂයේ දී ධනාත්මක ප්‍රවණතාවක් දැක ගත හැකි විය.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා 40කට ආසන්න සංඛ්‍යාවක් ශ්‍රී ලංකාවට සහ ඉන් පිටතට ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, එය රටේ ගුවන්සේවා වෙළඳපොළ වර්ධනය සම්බන්ධයෙන් බලාපොරොත්තු දල්වයි. ජාතික ගුවන්සේවා පහසුකම් සපයන්නන් වන ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය සහ ෆිට්ස්එයාර්, ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් කටයුතු කරනු ලැබිණ. පැමිණෙන සහ පිටතට යන මගීන්ගේ ගුවන් ගමන් බහුතරයක් විදේශීය ගුවන් සමාගම් සිදු කරනු ලැබුවද, විශේෂයෙන් ප්‍රධාන කලාපීය මාර්ගවල දේශීය ගුවන් සේවයද තරඟකාරීව ක්‍රියාත්මක විය.

ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම්කරුවන් අතර කැපී පෙනෙන ගුවන් සමාගම් ලෙස, පූර්ණ සේවා සපයන ගුවන් සමාගම් වන කටාර් එයාර්වේස්, එමිරේට්ස්, එතිහාඩ් එයාර්වේස්, සිංගප්පූරු ගුවන් සේවය සහ තුර්කි ගුවන් සේවය කටයුතු කරනු ලැබිණ. එකී සියලු ගුවන්සේවා විසින් සිය සේවා පුළුල් කර ගුවන් ගමන් වාර ගණන වැඩි කරනු ලැබිණ. ඊට සමගාමීව, ඉන්ඩිගෝ, ෆ්ලයිඩුබායි, එයාර් ඒෂියා සහ තායි එයාර් ඒෂියා වැනි පිරිවැය අවම ගුවන් සමාගම් මගී පරිමාව වැඩි කිරීමේදී විශේෂයෙන් කෙටි දුර ගමන් මාර්ගවල සැලකිය යුතු කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. ඒරොෆ්ලොට් ප්‍රධාන වශයෙන් රුසියානු සංචාරකයින් සඳහා කාර්ය සටහන් අනුව සේවා සැපයූ අතර, රෙඩ් වින්ග්ස් එයාර්ලයින්ස් සහ අසුර් එයාර්ලයින්ස් රුසියාවේ සිට ඍතුමය වශයෙන් වරලත් ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කළේය. රෙඩ් වින්ග්ස් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (HRI) වෙත නැවත මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය.

2024 වර්ෂයේ සන්ධිස්ථානයක් වූයේ වසංගත තත්වය හේතුවෙන් විරාම ගන්නා ලද, ප්‍රධාන නැගෙනහිර ආසියානු ගුවන් සේවයක් වන කැතේ පැසිෆික් ගුවන් සේවය සිය මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කිරීමයි. ඊට අමතරව, එයාර් ඇස්ටානා සහ චොංකිං ගුවන් සේවය වසර තුළ සීමිත මෙහෙයුම් නැවත ආරම්භ කළේය. කෙසේ වෙතත්, ඉරානය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර වරලත් සේවා ආරම්භ කළ ඉරාන එයාර් ටුවර්, ප්‍රමාණවත් ඉල්ලුමක් නොමැති වීම හේතුවෙන් එහි මෙහෙයුම් තාවකාලිකව අත්හිටුවන ලද අතර, ගුවන් යානා සීමා වීම හේතුවෙන් චොංකිං ගුවන් සේවය ගුවන් ගමන් නවත්වා ඇත.

ජෙට්ස්ටාර් ඒෂියා ආරම්භ වීමත් සමඟ සිංගප්පූරු-ශ්‍රී ලංකා අංශයේ තරඟකාරීත්වය තීව්‍ර විය. එය සිංගප්පූරු ගුවන් සේවයේ සහ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ ශක්‍යතාවයට අභියෝගයක් විය. මාලදිවයින ගුවන් සේවය ද සිය සේවය නැවත ආරම්භ කළ නමුත් පසුව අත්හිටුවන ලද්දේය. යාපනය ගුවන්තොටුපළ (JAF) වෙත නිරන්තර සේවා සැපයූ එලායන්ස් එයාර් සමඟ සමීපව තරඟ කරමින් ඉන්ඩිගෝ ගුවන් ගමන් වාර ගණන අනුව ප්‍රමුඛතම දෛනික ක්‍රියාකරු ලෙස කැපී පෙනුනේය.

වසංගතයෙන් තත්ත්වයෙන් පසු අභියෝග එලෙසම පැවතියද, ගුවන්සේවා අංශය දැන් ප්‍රතිසාධනීය ලක්ෂණ පෙන්නුම් කරයි. ප්‍රධාන ගුවන් ගමන් ක්‍රියාකාරුවන් නැවත මෙහෙයුම් ආරම්භය, තරඟකාරීත්වය වැඩි වීම සහ පිරිවැය අවම මෙහෙයුම්වල වර්ධනය අනාගතය පිළිබඳ බලාපොරොත්තු ඇති කරයි. කෙසේ වෙතත්, තාවකාලික ගුවන්සේවා අත්හිටුවීම් සහ යටිතල පහසුකම් සීමා කිරීම් වැනි අඛණ්ඩ අභියෝග සඳහා නිරන්තරයෙන් අවධානය යොමු කිරීම අවශ්‍ය වේ.

භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම්

2024 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතුවලදී ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය ප්‍රමුඛ අංශයක්ව පැවතුණි. කටාර් එයාර්වේස්, එමිරේට්ස්, එතිහාඩ් එයාර්වේස් සහ තුර්කි ගුවන්සේවා ඇතුළු ප්‍රධාන ගුවන් සමාගම් නිතිපතා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන සේවා ක්‍රියාත්මක කළ අතර, ඇතැම් ගුවන්සේවා උච්චාවචනය වන වෙළඳපළ ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා තාවකාලික වරලත් ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන කටයුතු සිදු කළහ.

මෙම වසර තුළ සැලකිය යුතු වර්ධනයක් වූයේ ඉන්දුනීසියාව පදනම් කරගත් BBN ගුවන් සේවය වෙත කාර්යභාරය වැඩි වීමයි. එය මාලදිවයින සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර Seventh Freedom of the Air යටතේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ක්‍රියාත්මක වූවකි. මෙම මෙහෙයුම්වල වර්ධනය වීම හේතුවෙන්, CAASL හට නියාමන අධීක්ෂණය ඉහළ නැංවීමට

සිදු විය. මෙය ප්‍රධාන වශයෙන් ආරක්ෂක කටයුතු සහ විදේශීය නියාමන බලධාරීන් සමඟ සම්බන්ධීකරණ අවශ්‍යතා හේතුවෙන් මතු විය.

වරලත් මෙහෙයුම්

2024 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවයේ වපසරිය වෙත විවිධත්වයක් එක් කරමින් වරලත් මෙහෙයුම් සිදු විය. මගී සහ විශේෂ කාර්ය වරලත් ගුවන්සේවා ද්විත්වයම සැපයූ ක්‍රියාකරුවන් අතර රෙඩ් වින්ග්ස් ගුවන් සේවය, අසුර් එයාර්, ස්කයිඅප් එම්ටීවී, එන්ටර් එයාර්, ඉරාන් එයාර් සහ ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවය ඇතුළත් විය. වරලත් ගුවන්සේවාවල උපායමාර්ගික වැදගත්කම නිරූපණය කරමින්, එක්සත් ජාතීන්ගේ සාම සාධක හමුදා ගුවන් සේවා සැපයීමේදී ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවය ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය.

කාලසටහන්ගත නොකළ වාණිජ වරලත් මෙහෙයුම්

2024 පුරා දේශීය සහ කලාපීය සංචාරක ඉල්ලුම වැඩිවීම හේතුවෙන්, තාවකාලික වරලත් ගුවන් ගමන්වල වැඩිවීමක් දක්නට ලැබුණි. යුරෝපීය ගුවන් සේවය, ඉරාන ගුවන් සංචාරය, බල්ගේරියානු එයාර්, අයිස්ලන්ත එයාර් සහ බීබීඑන් එයාර්ලයින්ස් ඇතුළු ජාත්‍යන්තර වරලත් ගුවන්සේවා පුළුල් පරාසයක් මත්තල සහ කටුනායක දක්වා ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කළ අතර, මගී සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය යන ද්විත්වය සඳහා පහසුකම් සැලසීය.

දේශීය ගුවන්සේවා

ශ්‍රී ලංකාව තුළ, ෆිට්ස්එයාර් සහ සිනමන් එයාර් ව්‍යාපාර කාණ්ඩයේ සංචාරකයින්ට සහ සංචාරක ව්‍යාපාරයට සම්බන්ධ ගමනාගමනයට පහසුකම් සපයන දේශීය වරලත් ගුවන්සේවා ක්‍රියාත්මක කිරීම විය. ප්‍රමාණවත් ඉල්ලුමක් නොමැතිකම හේතුවෙන් නිතිපතා සිදු කෙරෙන දේශීය සේවා අත්හිටුවා තිබුණද, සේවාදායක අවශ්‍යතා මත පදනම්ව හෙලිකොප්ටර් ක්‍රියාකරුවන් වරලත් ගුවන්සේවා යම් ප්‍රමාණයක් පවත්වාගෙන ගියහ.

සංචාරක නියෝජිතායතන බලපත්‍රය

1992 අංක 55 දරන ගුවන් සංචාලන පනත සහ 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනත යටතේ, CAASL විසින් ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරු (මගී) බලපත්‍ර නිකුත් කරයි. එය ගුවනින් මගීන්, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සහ තැපෑලෙන් ප්‍රවාහනය කරන ආයතන සඳහා අනිවාර්ය වේ. අ කාණ්ඩය සහ ඈ කාණ්ඩය ලෙස ප්‍රාග්ධන දායක මුදල් මත පදනම්ව බලපත්‍ර වර්ගීකරණය කර ඇති අතර වාර්ෂිකව අලුත් කරනු ලැබේ.

2024 වර්ෂයේ දී:

- නව බලපත්‍ර 88 ක් නිකුත් කරන ලදී (අ කාණ්ඩයේ 83 ක්, ඈ කාණ්ඩයේ 5 ක්).
- බලපත්‍ර 494 ක් අලුත් කරන ලදී (අ කාණ්ඩයේ 483 ක්).
- අයදුම්පත් සහ අලුත් කිරීම් සමාලෝචනය කිරීම සඳහා මාර්ගගත ක්‍රමයට අථත්‍ය ඇගයීම් 103 ක් සිදු කරන ලදී.

මෙම බලපත්‍ර රාමුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන සංචාරක ආයතන හරහා නියාමන අනුකූලතාව සහ වෘත්තීය ප්‍රමිතීන් ප්‍රවර්ධනය පවත්වා ගනී.

මගී පැමිණිලි සහ පාරිභෝගික ආරක්ෂාව

2024 වර්ෂයේ දී මගීන්ගේ පැමිණිලි ප්‍රමාණය සාපේක්ෂව පෙර මට්ටමේම පැවති අතර, පැමිණිලිවලින් 90%කට වැඩි ප්‍රමාණයක් CAASL මැදිහත්වීම හරහා සාමකාමීව විසඳා ඇත. පාරිභෝගික අයිතිවාසිකම් සහ ආරවුල් විසඳීමේ ක්‍රියාවලි තවදුරටත් යහපත් මට්ටමකට ගෙන ඒම සඳහා, ඒ සඳහා වෙන් වූ පාරිභෝගික ආරක්ෂණ යාන්ත්‍රණයක් ගුවන් ප්‍රවාහන හා ආර්ථික නියාමන අංශය තුළ ස්ථාපිත කළ අතර, මගී සුභසාධනය සහ සේවා ගුණාත්මකභාවය සඳහා අපගේ කැපවීම එමඟින් තහවුරු කරයි.

වීසා නිර්දේශ

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශයේ නියැලී සිටින විදේශිකයන් සහ ජාත්‍යන්තර සිසුන් සඳහා වීසා නිර්දේශ නිකුත් කිරීමෙන් ගුවන්සේවා ශ්‍රම බලකායට සහය දැක්වීම සම්බන්ධයෙන් ගුවන් ප්‍රවාහන හා ආර්ථික නියාමන අංශය ද වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය.

2024 වර්ෂයේ දී:

- ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනවලට ඇතුළත් වූ විදේශීය සිසුන් සඳහා වීසා නිර්දේශ 198ක් නිකුත් කරන ලදී.
- තාක්ෂණික හා පරිපාලන වෘත්තිකයන් සහ ඔවුන්ගේ යැපෙන්නන් ඇතුළු විදේශිකයන් 121 දෙනෙකුට වීසා අනුමත කිරීම් ලැබුණු අතර එමඟින් ක්ෂේත්‍රයේ තීරණාත්මක කුසලතා ගලා ඒම සහ කුසලතා සංවර්ධනයට ඉඩ සැලසුණි.

ගුවන්සේවා පිළිබඳ සාකච්ඡා

2024 වර්ෂයේ දී නව ද්විපාර්ශ්වික ගුවන්සේවා ගිවිසුම් අත්සන් නොකළද, නෙදර්ලන්තය සහ තායිලන්තය සමඟ ගිවිසුම් ඇතුළුව කලින් ප්‍රමාද වූ ගිවිසුම් නැවත අත්සන් කරනු ලැබුණි. මෙකී වර්ධනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවා සහයෝගීතාව පුළුල් කිරීමට සහ ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික සබඳතා ශක්තිමත් කිරීමට ශ්‍රී ලංකාව උත්සහයන් දරන බව සනිටුහන් කරයි.

පර්යේෂණ: ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා

අනාගතයට සූදානම් ගුවන්සේවා සැලසුම් කිරීමේ ප්‍රායෝගික පියවරක් ලෙස, CAASL හි පරිසර, පර්යේෂණ සහ ව්‍යාපෘති අංශය විසින් "ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවාවල අභියෝගවලට මුහුණ දීම සහ ඉදිරි අරමුණු හඳුනා ගැනීම" යන මාතෘකාව යටතේ පුළුල් අධ්‍යයනයක් සම්පූර්ණ කරන ලදී.

මෙම අධ්‍යයනය මගින් පෞද්ගලික ගුවන් සේවා, පියාසැරි පුහුණුව, ගුවන් කටයුතු සහ පැරෂුට් ක්‍රීඩා (paragliding) සහ ගුවන් බැලූන (ballooning) වැනි විනෝදාස්වාදය පාදක වූ පියාසර කිරීම් ඇතුළත් සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා අංශයේ වත්මන් තත්ත්වය සහ භාවිතයට නොගත් විභවය ඇගයීමට ලක් කරන ලදී. එහි වර්ධන විභවය පැවතියද, අංශයට පහත සඳහන් අභියෝගවලට මුහුණ දීමට සිදු වේ:

- ප්‍රමාණවත් නොවන යටිතල පහසුකම්
- නියාමන සම්බන්ධයෙන් පවතින සංකීර්ණ රීති
- දිගු කාලයක් වැය වන ආරක්ෂක ක්‍රියාවලි
- මෙහෙයුම් පිරිවැය අධික වීම සහ දිරිගැන්වීම් වෙනුවෙන් සීමිත මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන
- නිපුණතා හිඟය සහ පාරිසරික තිරසාරභාවය පිළිබඳ ගැටලු

පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය සඳහා පාර්ශ්වකරුවන්ගේ උපදේශන, දත්ත විශ්ලේෂණය සහ ගෝලීය මිනුම්දඬු සමාලෝචන ඇතුළත් විය. සොයාගැනීම් මත පදනම්ව, වාර්තාවෙන් පහත සඳහන් ක්ෂේත්‍රවල ප්‍රායෝගික නිර්දේශ ඉදිරිපත් කරයි:

- යටිතල පහසුකම් පුළුල් කිරීම
- නියාමන සරල කිරීම
- ආරක්ෂාව වැඩිදියුණු කිරීම
- දිරිගැන්වීමේ යෝජනා ක්‍රම සහ කුසලතා සංවර්ධනය
- පාරිසරික තිරසාරභාවය ප්‍රවර්ධනය

මෙම කාර්යය මඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් හි විභවයේ උපරිමය ලබා ගැනීම අරමුණු කරගත් සාක්ෂි මත පදනම් වූ ප්‍රතිපත්ති සහ ආයෝජන පිළිබඳ තීරණ ගැනීමට පදනමක් සපයයි.

ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වැඩසටහන

CAASL ගුවන් ප්‍රවාහන සංඛ්‍යාලේඛන වැඩසටහන මඟින් උපායමාර්ගික තීරණ ගැනීම සහ කර්මාන්ත පුරෝකථනය සඳහා අත්‍යවශ්‍ය ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත දත්ත අඛණ්ඩව රැස් කිරීම, අර්ථ නිරූපණය කිරීම සහ ප්‍රකාශයට පත් කිරීම සහතික කරයි.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

2024 වර්ෂයේ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශක:

- මගී සංචලනයන්: 8,804,019 (පූර්ව-කොවිඩ් මට්ටම්වලින් 89% දක්වා ළඟා වේ)
- ගුවන් යානා සංචලනයන්: 55,848 (පූර්ව-කොවිඩ් මට්ටම්වලින් 90% දක්වා ළඟා වේ)

සංචාරකයින්ගේ පැමිණීම් වැඩිවීම, ගුවන් මාර්ග ලබා ගැනීමේ හැකියාව ඉහළ යාම සහ ගුවන් සේවා සහභාගීත්වය ඉහළ යාම හේතුවෙන් 2025 අවසානය වන විට පූර්ව-වසංගත තත්වයේ පැවති ගමනාගමන පරිමාවන් ඉක්මවා යාමට ශ්‍රී ලංකාවට අවැසි පසුබිම සැකසුණි. මෙම හිතකර ප්‍රතිසාධනය මඟින් ආර්ථික පුනර්ජීවනය, සංචාරක සේවා වර්ධනය සහ ජාත්‍යන්තර සම්බන්ධතාවය මෙහෙයවීමේදී ගුවන්සේවා අංශයේ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ එහි කාර්යභාරයේ අත්‍යවශ්‍යතාව ගම්‍යමාන කරයි.

ගගන යාත්‍රාංගණ සංවර්ධනය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ (CAASL) ගුවන් යානා අංශය විසින් ජාතික ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් වැඩිදියුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2024 වර්ෂයේ දී ප්‍රධාන සන්ධිස්ථාන කිහිපයක් වාර්තා කෙරිණ. විශේෂයෙන්, ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් හැසිරවීමට හැකි වන පරිදි හිඟුරක්ගොඩ ගුවන්තොටුපළේ වෙනස්කම් කිහිපයක් සිදු කරමින් පවතී. CAASL හි තාක්ෂණික මග පෙන්වීම සහ අධීක්ෂණය යටතේ ධාවන පථය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා නායකත්වය දෙන ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව (SLAF) සමඟ සහයෝගයෙන් මෙකී සංවර්ධනය සිදු කෙරේ.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රමිතීන්ට පූර්ණ අනුකූලතාවයක් සහතික කිරීම කෙරෙහි මෙකී මුලපිරීම් අරමුණු කරයි. එමඟින් ආවරණය කෙරෙන තීරණාත්මක අංශ පහත පරිදි වේ:

- ධාවන පථයේ පරිමාණ සහ පදික වේදිකාවේ ගුණාත්මකභාවය
- ආලෝකකරණ පද්ධති සහ සංඥා
- ධාවන පථ සලකුණු සහ ආරක්ෂක කලාප
- සන්නිවේදන සහ ගුවන් සංතරණ උපකරණ
- පාරිසරික තිරසාරභාවය සහ ප්‍රගමන පියවර

ගෝලීය ආරක්ෂාව සහ මෙහෙයුම් මිනුම්දඬු සපුරාලන ගුවන්සේවා යටිතල පහසුකම් ගොඩනැඟීමට අන්තර් ආයතන සහයෝගීතාවයෙන් කටයුතු කිරීමට CAASL උනන්දුවක් දක්වන බැව් මෙම හවුල්කාරිත්වය මගින් පැහැදිලිය.

පාසල් ළමුන්ට ගුවන් සේවය පිළිබඳ දැනුවත්භාවයක් ලබා දීම

ගුවන්සේවා අංශය කෙරෙහි මුල් සිටම උනන්දුවක් කිරීමේ වැදගත්කම හඳුනා ගනිමින්, සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධන ඒකකය ව්‍යුහගත අධ්‍යාපනික ප්‍රවේශය තුළින් තරුණ පරම්පරාව සම්බන්ධ කර ගැනීමේ ප්‍රයත්න සිදු කරනු ලබයි. 2024 වර්ෂයේ දී, රට පුරා පාසල්වල ගුවන් සේවා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් පහක් (05) පවත්වන ලදී. මෙම සැසි මගින් සිසුන්ට සිවිල් ගුවන්සේවා පිළිබඳ මූලික සංකල්ප හඳුන්වා දෙමින් ඔවුන්ගේ පාසල් තුළ සිවිල් ගුවන්සේවා සමාජ පිහිටුවීමට ඔවුන්ව දිරිමත් කෙරිණ. ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත වෘත්තීන් සහ විෂය ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ කුතුහලය ඇති කිරීම සහ දිගුකාලීන උනන්දුවක් ඇති කිරීම මෙමඟින් අරමුණ කරයි.

ගුවන් තොටුපළ පාදක වූ ගුවන්සේවා වැඩමුළු

පාසල් පාදක වැඩසටහන් පුළුල් කරමින්, ප්‍රවර්ධන ඒකකය වැඩිදුර දැනුමක් ලබා දීමේ මුලපිරීමක් ලෙස ගුවන් තොටුපළ පාදක වූ වැඩමුළු හඳුන්වා දුන්නේය. 2024 වර්ෂයේ දී, එවැනි වැඩමුළු හතක් (07) පවත්වන ලදී. ඒ සඳහා ආසන්න වශයෙන් සිසුන් 150 දෙනෙකුට පහසුකම් සපයන ලද අතර, ඔවුන්ට ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා මෙහෙයුම් පිළිබඳ නව අත්දැකීම් ලැබුණි.

පුළුල් ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සැලසුම් පැවතියද, අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය විසින් නියම කර ඇති පරිදි පවතින කොවිඩ්-19 ආශ්‍රිත ආරක්ෂක සීමා හේතුවෙන් වැඩමුළු කිහිපයක් කල් දමන ලදී. කෙසේ වෙතත්, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ සහ අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ අධීක්ෂණය යටතේ නවීකරණය කරන ලද සැසි පවත්වන ලදී. ඒවා අධ්‍යාපනික වටිනාකම පවත්වා ගනිමින් සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂක ක්‍රියා පිළිවෙත්වලට අනුකූල සිදු කෙරිණ.

"ගුවන්සර" ගුවන්සේවා සඟරාව ප්‍රකාශයට පත් කිරීම

ගුවන්සේවා අධ්‍යාපනය පාසල්වලට තවදුරටත් ලබා දීම සඳහා, CAASL පාසල් වෙනුවෙන් "ගුවන්සර" ගුවන්සේවා සඟරාව ප්‍රකාශයට පත් කිරීම සිදු කෙරිණ. 2024 වර්ෂයේ දී, සංස්කරණ විසිතුනක් (23) ප්‍රකාශයට පත් කර. දිවයින පුරා තෝරාගත් පාසල් පුස්තකාල වෙත බෙදා හරින ලදී. මෙහිදී විශේෂයෙන් උසස් පෙළ පන්ති සහිත පාසල් ඉලක්ක කර ගනු ලැබිණ. ප්‍රයෝජනවත් තොරතුරු, රසවත්ව කරුණු ඉදිරිපත් කිරීම හේතුවෙන් මෙම සඟරාව සිසුන් අතර ජනප්‍රියත්වයක් ලබා ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවයට 80 වසරක් සපිරීම නිමිත්තෙන්, ගෝලීය වශයෙන් ලබාගත් මෙකී සන්ධිස්ථානය සනිටුහන් කරමින් විශේෂ සංස්කරණයක් ලෙස 24 වන සංස්කරණය නිකුත් කරන ලදී.

"ගුවන් සැරිසර" රූපවාහිනී වැඩසටහන

"ගුවන් සැරිසර" රූපවාහිනී වැඩසටහන, ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා අංශය පිළිබඳ අද්විතීය අවබෝධයක් ලබා දෙමින් 2024 දී ජනප්‍රියත්වයට පත් විය. වසර තුළ කථාංග 35 ක් විකාශනය වූ අතර, සුවිශේෂී අන්තර්ගතයන්, තිරය පිටුපස දර්ශන සහ පෙර විකාශනය නොවූ ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ඓතිහාසික ආඛ්‍යාන මෙම වැඩසටහනට ඇතුළත් විය.

මෙම වැඩසටහන මහජනයාට වටිනා තොරතුරු ලබා දීම සහ ගුණාත්මකභාවය හේතුවෙන් පිළිගැනීමට ලක් විය. ඒ අනුව කර්මාන්තයේ දැනුවත්භාවය සහ මහජන අධ්‍යාපනය සඳහා දායකත්වය අගයමින් සම්මානයකින් පිදුම් ලැබීය. පුළුල් ප්‍රේක්ෂක පිරිසක් වෙත ළඟා වීමට සහ ජාතික සංවර්ධනයේ තීරණාත්මක අංශයක් ලෙස ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීමට එය වැදගත් මෙවලමක් ලෙස කටයුතු කරයි.

මාධ්‍ය සහභාගීත්වය සහ දැනුවත්භාවය ගොඩනැගීම

සිවිල් ගුවන්සේවා දැනුවත්භාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා සාම්ප්‍රදායික සහ ඩිජිටල් මාධ්‍ය උපයෝගී කර ගනිමින් CAASL සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. 2024 වසර පුරාම, සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධන ඒකකය, CAASL ප්‍රවෘත්ති සහ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ යාවත්කාලීන කිරීම් ප්‍රචාරය කිරීම සඳහා පුවත්පත්, ගුවන් විදුලි මධ්‍යස්ථාන සහ රූපවාහිනී ජාල ඇතුළු විවිධ මාධ්‍ය ආයතන සමඟ සහයෝගයෙන් කටයුතු කළේය. මෙම ප්‍රයත්න මඟින් මහජනතාව හොඳින් දැනුවත් කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සමාජ ආර්ථික සංවර්ධනය තුළ ගුවන්සේවා කාර්යභාරය පිළිබඳ වඩා හොඳ අවබෝධයක් ඇති කිරීම අරමුණු කරයි.

විශේෂ අනුස්මරණ සිදුවීම්

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානයේ (ICAO) 80 වන සංවත්සරය සනිටුහන් කිරීම සඳහා, CAASL ප්‍රවර්ධන ඒකකයේ අනුග්‍රහය යටතේ විශේෂ උත්සවයක් සංවිධානය කෙරිණ. වරාය සහ සිවිල් ගුවන්සේවා කටයුතු ගරු නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ඉංජිනේරු ජනිත් රුවන් කොඩිතුවක්කු මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් මෙම උත්සවය පැවැත්වුණු අතර, ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ ප්‍රධාන කොටස්කරුවන් ද ඊට සහභාගී විය.

ශ්‍රී ලංකාවේ ජ්‍යෙෂ්ඨතම ගුවන් නියමුවා ලෙස පිළිගත් ලිනාල් සිරිමාන්න මහතාට ක්ෂේත්‍රයට කළ දිගුකාලීන දායකත්වය වෙනුවෙන් ගෞරව සම්මානයක් පිරිනැමීම මෙම උත්සවයේ සුවිශේෂී අංගයක් විය.

නව මාධ්‍ය හරහා සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ දැනුවත්භාවය ඇති කිරීම

නවීන සන්නිවේදන ප්‍රවණතාවලට අනුකූලව, දේශීය හා ජාත්‍යන්තර වශයෙන් පුළුල් ප්‍රේක්ෂක පිරිසක් වෙත ළඟා වීම සඳහා CAASL සිය වෙබ් අඩවිය සහ සමාජ මාධ්‍ය වේදිකා පාදක කර ගනී. අධිකාරියේ කාර්ය, නියාමන යාවත්කාලීන කිරීම් සහ සාමාන්‍ය ගුවන්සේවා ප්‍රවෘත්ති තත්‍ය කාලීනව මහජනතාවට සන්නිවේදනය කරන ආකර්ශනීය සහ විස්තරාත්මක ඩිජිටල් අන්තර්ගතයන් සංවර්ධනය කර ප්‍රකාශයට පත් කිරීමේ ප්‍රයත්න ක්‍රියාත්මක වෙමින් පවතී.

නව මාධ්‍ය වේදිකා වැළඳ ගැනීම හමුවේ ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත කරුණු සම්බන්ධයෙන් විනිවිදභාවය, පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගීත්වය සහ මහජන සහභාගීත්වය වැඩි කිරීම අරමුණු කර ගෙන ඇත.

ජන සන්නිවේදනය සහ දැනුම සංරක්ෂණය - ඉදිරි දැක්ම

එහි දිගුකාලීන උපායමාර්ගික මුලපිරීමක් ලෙස, සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධන ඒකකය 2024 දී ඩිජිටල් ගුවන්සේවා පුස්තකාලයක් සංවර්ධනය කිරීම ආරම්භ කළේය. මෙම ඉලෙක්ට්‍රොනික ගබඩාව මඟින් ඓතිහාසික හා සමකාලීන යන දෙඅංශයෙන්ම වැදගත් සිදුවීම්, ප්‍රකාශන සහ ගුවන්සේවා දත්තවල පුළුල් ලේඛනාගාරයක් ලෙස යොදා ගැනීමට අදහස් කරයි.

අඛණ්ඩ පර්යේෂණ සහ ප්‍රලේඛන යොදා ගනිමින් එය පොහොසත් කිරීමට අංශය නිරන්තරයෙන් කටයුතු කරයි. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවයේ ඉතිහාසය අනාගතය වෙනුවෙන් සුරකිමින්, සිසුන්, පර්යේෂකයින් සහ වෘත්තිකයන් සඳහා විද්‍යුත් පුස්තකාලය අගනා මාධ්‍යයක් ලෙස සේවය කරනු ඇත.

2024 වර්ෂයේ ගුවන් යෝග්‍යතා සංවර්ධන කටයුතු සහ අනුමත කිරීම්

2024 දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ජාතික ගුවන්සේවා අංශයේ ආරක්ෂිත සහ තිරසාර වර්ධනයට අවැසි නියාමන රාමුව ශක්තිමත්ව පවත්වාගෙන ගියේය. ආරක්ෂාව, අනුකූලතාවය සහ මෙහෙයුම් විශිෂ්ටත්වය සඳහා CAASL හි කැපවීම පෙන්නුම් කරමින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ ජාතික නියාමන අවශ්‍යතාවලට අනුකූලව තීරණාත්මක ගුවන් යෝග්‍යතා අනුමත කිරීම් සහ සහතික නිකුත් කෙරිණි.

ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීම් සහ ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික කිරීම්

ගුවන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීම හෝ අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය අනුමැතිය මෙහෙයුම්කරුවන් කිහිප දෙනෙකු විසින් ලබා ගත් හෙයින් ගුවන් යානා සහතිකකරණය සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් දැකගත හැකි විය.

- ශ්‍රීලංකන් ගුවන් සේවය වෙත එයාර්බස් A320 ගුවන් යානයක් සඳහා ලියාපදිංචි සහතික (C of R) සහ ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික (C of A) ප්‍රදානය කරන ලද අතර, එමඟින් ගුවන් යානයට නිල වශයෙන් වාණිජ මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමට හැකි විය.

- ලංකා බැලූනිං (පුද්ගලික) සමාගමට ඔවුන්ගේ අලුතින් හඳුන්වා දුන් උණුසුම් වායු බැලූනය (4R-SLB) සඳහා R of C සහ A of C ලැබුණි. එමඟින් CAASL හි නියාමන රාමුවට අනුකූලව ඔවුන්ගේ ගුවන් ස්ථාපන මෙහෙයුම් දියත් කිරීමට හැකි විය.

- ෆ්ලයිං ඒන්ජල්ස් ෆ්ලයිට් ඇකඩමිය විසින් අලුතින් අත් කරගත් Cessna 150 J (4R-FAC) සඳහා මූලික ගුවන් යෝග්‍යතා සහතිකයක් (C of A) නිකුත් කරන ලද අතර එය නියාමනය කරන ලද ප්‍රමිති යටතේ නියමු පුහුණු ක්‍රියාකාරකම් සඳහා සහය දැක්වීමේ ප්‍රධාන පියවරක් සනිටුහන් කළේය.

ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධානයේ (AMO) අනුමැතිය

ගුවන් යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතාවය අඛණ්ඩව පවත්වා ගැනීමට, රත්මලානේ බ්ලූ ස්කයි ඒවියේෂන් සර්විසස් සමාගම වෙත නව ගුවන් යෝග්‍යතා සංවිධානයේ (AMO) අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී. මෙම සහතිකය මඟින් රට තුළ පුළුල් වන නඩත්තු කටයුතුවලට සහය දක්වමින්, අදාළ ආරක්ෂාව සහ තාක්ෂණික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව නඩත්තු සේවා පැවැත්වීමට සංවිධානයට බලය පවරයි.

අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානයේ (CAMO) අනුමැතිය

වසර තුළ සංවිධාන ද්විත්වයකට CAMO අනුමැතීන් සාර්ථකව නිකුත් කරන ලදී:

- ඩී පී ඒවියේෂන් ලිමිටඩ්
- ෆ්ලයි ඒන්ජල්ස් ෆ්ලයිට් ඇකඩමිය

මෙම අනුමැතීන් මඟින් අදාළ ආයතනවලට ඔවුන්ගේ වගකීම යටතේ ගුවන් යානාවල අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතාවය කළමනාකරණය කිරීමට බලය පවරයි. එමඟින් අදාළ නඩත්තු කාලසටහන්, ගුවන් යෝග්‍යතා නියෝග සහ ආරක්ෂක අවශ්‍යතා සමඟ ක්‍රමානුකූලව අනුකූල වීම සහතික කෙරේ.

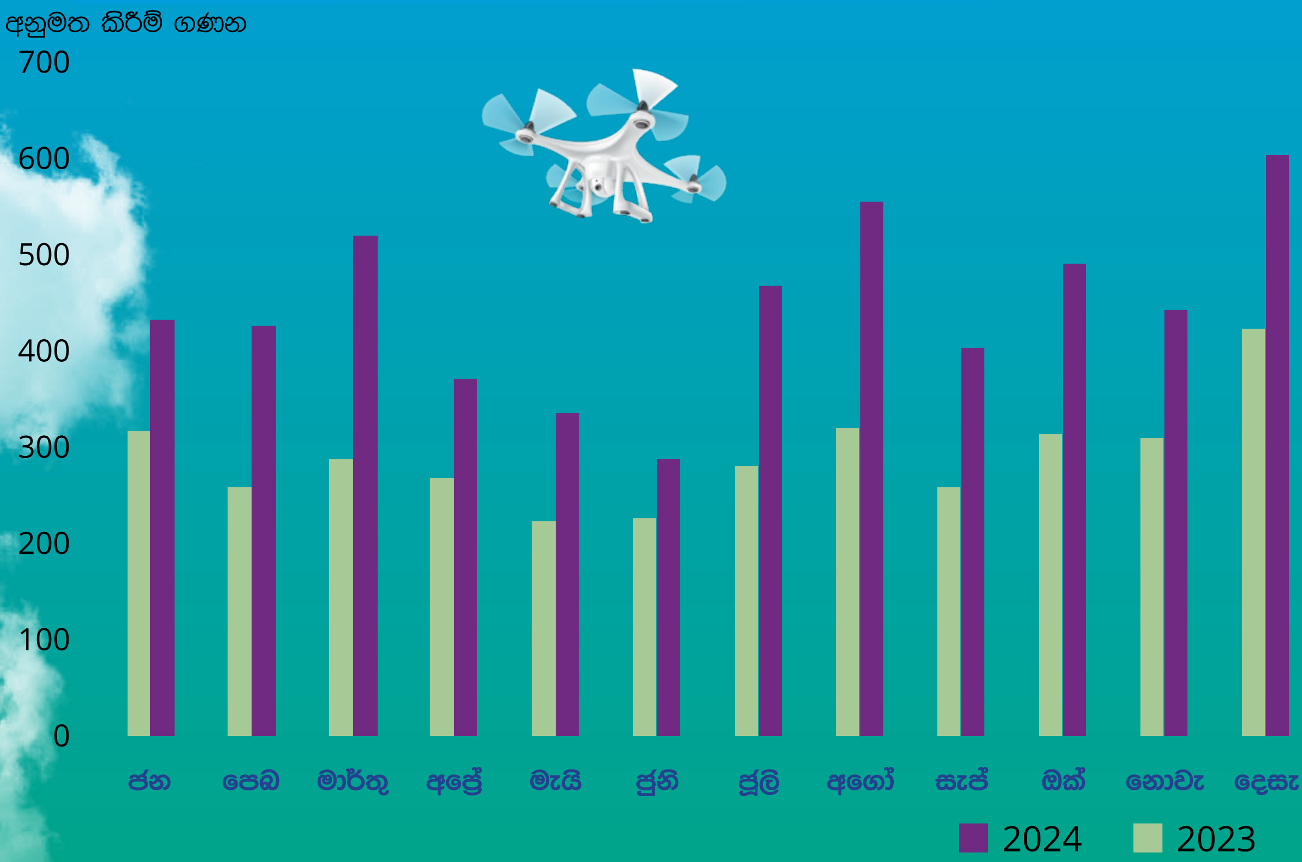
ගුවන් යානා වර්ගය පිළිගැනීම

බෝයිං 737-8 ගුවන් යානා ආකෘතිය සාර්ථකව පිළිගැනීම වසර තුළ කැපී පෙනෙන ජයග්‍රහණයක් විය. මෙමඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් යානාවල ශක්‍යතාව සැලකිය යුතු වර්ධනයක් සනිටුහන් කරන ලදී. එමෙන්ම ගුවන් ක්‍රියාකරුවන්ට නව සහ වඩාත් කාර්යක්ෂම ගුවන් යානා වර්ග සේවයට ඇතුළත් කිරීමට හැකි වේ.

සාමූහිකව ගත් කළ, මෙම අනුමත කිරීම් නියාමන අධීක්ෂණය ශක්තිමත් කිරීම, මෙහෙයුම් සූදානම වැඩි දියුණු කිරීම සහ ශ්‍රී ලංකාව තුළ ගුවන්සේවා ක්‍රියාකාරකම් ආරක්ෂිතව ව්‍යාප්තිය ප්‍රවර්ධනය කිරීම පිළිබඳ උපායමාර්ගවල දියුණුව පෙන්නුම් කරයි. ගුවන් යෝග්‍යතාවය සහ ගුවන් ගමන් ආරක්ෂාව පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිති ආරක්ෂා කරමින් ක්ෂේත්‍රයේ නවෝත්පාදනය සහ වර්ධනයට සහය වීමට CAASL කැපවී සිටී.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ඩ්‍රෝන මෙහෙයුම් අනුමත කිරීමේ ප්‍රවණතා 2023-2024



5,333 2024 | **3,478** 2023

නිකුත් කළ ඩ්‍රෝන අනුමත කිරීම්

2,200 2024 | **1,388** 2023

ලියාපදිංචි කළ ඩ්‍රෝන - දේශීය හිමිකරුවන්

3,827 2024 | **2,388** 2023

ලියාපදිංචි කළ ඩ්‍රෝන - විදේශීය හිමිකරුවන්

2,200
ලියාපදිංචි කළ ඩ්‍රෝන - දේශීය හිමිකරුවන්

3,827
ලියාපදිංචි කළ ඩ්‍රෝන - විදේශීය හිමිකරුවන්

2024 වසර, ශ්‍රී ලංකාවේ නියමුවන් රහිත ගුවන්යානා පද්ධති (UAS) ක්ෂේත්‍රයේ ශක්තිමත් ප්‍රගතියක් පෙන්නුම් කළ කාල පරිච්ඡේදයක් විය. ගෝලීය ගුවන්සේවා ප්‍රවණතා අනුව පුළුල් කිරීම සහ අනුකූල වීම පැහැදිලිව දැක ගත හැකි විය. රට පුරා UAS ක්‍රියාකාරකම්වල ස්ථාවර වර්ධනයක් මෙහෙයුම් දත්ත මඟින් පිළිබිඹු කරයි.

නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා පද්ධති (UAS) සහ උසස් ගුවන් සංචලතාව (AAM) සඳහා වසර 10ක මාර්ග සිතියමක් සංවර්ධනය කිරීම ප්‍රධාන සන්ධිස්ථානයක් විය. එය 197 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙම ඉදිරි දැක්මක් සහිත සැලැස්ම මඟින් සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය තුළ ධාරිතා වර්ධනය, රෙගුලාසි ශක්තිමත් කිරීම සහ UAS සහ AAM පරිසර පද්ධතියේ ආරක්ෂිත සහ තිරසාර වර්ධනයට වෙනුවෙන් පදනමක් සපයයි.

එමෙන්ම, 2024 දී නියාමන දියුණුව සඳහා පියවර ගන්නා ලදී. සංශෝධිත SLCAIS 053 සංස්කරණය 02, 2025 මුල් භාගයේදී ප්‍රකාශයට පත් කිරීමට නියමිත අතර, නව නීති සඳහා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාවලියක් කෙටුම්පත් කිරීම දැනටමත් සිදුවෙමින් පවතී.

මෙකී මුලපිරීම් එක්ව ගත් කළ, ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ නවෝත්පාදනයන් වැළඳ ගැනීමට සහ UAS සහ AAM හි අනාගතය සඳහා සූදානම් වීමට ශ්‍රී ලංකාව කටයුතු කරන ආකාරය පැහැදිලිය.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ධාරිතා සංවර්ධනය

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) පළපුරුදු, ගෝලීය වශයෙන් අනුකූල වූ ගුවන්සේවා ශ්‍රම බලකායක් ගොඩනැගීම සඳහා සංවර්ධන සිදු කළේය. කලාපීය සහ ජාත්‍යන්තර ආයතන සමඟ උපායමාර්ගික හවුල්කාරිත්වයන් පවත්වා ගනිමින්, අධිකාරිය විශේෂයෙන් ගුවන් යානා කළමනාකරණය, පියාසැරි මෙහෙයුම් සහ ගුවන්සේවා පුහුණුව තුළ අධීක්ෂණ හැකියා ශක්තිමත් කළේය. එමඟින් අංශය තුළ ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම සහ තිරසාර වර්ධනයක් සහතික විය.

සාර්ථකත්වයේ වැදගත් මුලපිරීමක් ලෙස යුරෝපා සංගමයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක නියෝජිතායතනය (EASA) සමඟ සහයෝගීතාවය ඇති කරගැනීම දැක්විය හැකිය. CAASL හි පිහිටි එහි දකුණු ආසියානු කලාපීය කාර්යාලය මඟින් තාක්ෂණික විශේෂඥතාව, ධාරිතා ගොඩනැගීමේ වැඩසටහන් සහ දැනුම හුවමාරුව වැනි සහය සපයන ලදී. පරීක්ෂකවරුන්ට ඩ්‍රෝන මෙහෙයුම්, ගුවන් යානා සැලසුම්, පාරිසරික කළමනාකරණය සහ බැවුම් පරීක්ෂණ වැනි ක්ෂේත්‍රවල විශේෂිත පුහුණුවක් ලැබුණි. සිංගප්පූරු ගුවන්සේවා ඇකඩමියේ පුහුණුව ඇතුළු ජාත්‍යන්තර වැඩසටහන් මඟින් ගෝලීය ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීමට අවැසි පසුබිම සකසනු ලැබුවේය.

කලාපීය සහයෝගීතාව වර්ධනය කිරීම, තිරසාරභාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීම සහ දේශගුණික ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව ගොඩනැගීම සඳහා යුරෝපා සංගමය - දකුණු ආසියා ගුවන්සේවා හවුල් ව්‍යාපෘතිය (EU-SA APP) සමඟ ද CAASL සම්බන්ධ විය. වැඩමුළු සහ ප්‍රායෝගික අභ්‍යාස මගින් CAASL සහ කර්මාන්ත පාර්ශවකරුවන්ගේ හැකියාවන් ශක්තිමත් කිරීම සහ වර්ධනය වන ගුවන් ගමනාගමනය ආරක්ෂිතව සහ තිරසාරව කළමනාකරණය කිරීමට ශ්‍රී ලංකාව සූදානම් කරවීම සිදු කරනු ලැබිණි.

මෙම නව සැලසුම් මගින් තාක්ෂණික විශේෂඥතාව, ශක්තිමත් අධීක්ෂණ යාන්ත්‍රණ සහ සහයෝගී ජාල සංවර්ධනය කෙරෙහි CAASL හි නිරන්තර කැපවීම ගම්‍යමාන වේ. එමෙන්ම එය ශ්‍රී ලංකාව ඉදිරි දැක්මක් සහිත සහ ඉහළ ප්‍රතිසාධනයකින් යුතු ගුවන්සේවා මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස ස්ථානගත කරයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ 08 වන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා සංසදය (ICF/8) පිළිබඳ කෙටියෙන්

ආරක්ෂිත සහ හරිත ගුවන් සේවයක් වෙනුවෙන් ගෝලීය ප්‍රයත්නයන්ට සහයෝගය දක්වනු පිණිස, යුරෝපා සංගමයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක නියෝජිතායතනය (EASA) 2024 මාර්තු 19 සිට 21 දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ කොළඹ නගරයේදී, 8 වන ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා සංසදය (ICF/8) සාර්ථකව සංවිධානය කළේය.

ජාත්‍යන්තර සහයෝගිතා සංසදය 2008 දී ආරම්භ විය. එතැන් පටන් එය ගුවන්සේවා බලධාරීන්ට සහ කලාපීය සංවිධානවලට එක්ව වැඩ කිරීම සහ EASA පද්ධතිය පිළිබඳ සාකච්ඡා පැවැත්වීමට ගෝලීය රැස්වීම් ස්ථානයක් ලෙස කටයුතු කරයි. මෙම සංසදය සහභාගිවන්නන්ට අත්දැකීම් සහ හොඳම භාවිතයන් හුවමාරු කර ගැනීමට, ආරක්ෂාව සහ පාරිසරික ප්‍රමිතීන්හි මෑත කාලීන වර්ධනයන් සාකච්ඡා කිරීමට සහ ලොව පුරා ආරක්ෂිත සහ තිරසාර ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ සාමූහික දැක්ම ශක්තිමත් කිරීමට අවස්ථාව ලබා දී ඇත.

ICF/8 මඟින් තාක්ෂණික නවෝත්පාදන සහ නැගී එන අවදානම් නියාමනය කිරීම, වෙනස් වීමට භාජනය වන පාරිසරික අවශ්‍යතා සපුරාලීම, ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ මහජන විශ්වාසය පවත්වා ගැනීම සහ කලාපීය සහ තාක්ෂණික සහයෝගීතාව වැඩි දියුණු කිරීම ඇතුළු පුළුල් පරාසයක මාතෘකා ඉස්මතු කරන ලදී. 2019 වර්ෂයේ අවසන් සංසදය තෙක් ලබාගත් අත්දැකීම් මෙන්ම, EASA සහ එහි ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් අතර වර්ධනය වූ ශක්තිමත් සහයෝගීතාවය පාදක කරගනිමින් එය ගොඩනගා ඇත.

යුරෝපීය සංගමය මඟින් තුන්වන රටවල් සඳහා සංවර්ධන සහ තාක්ෂණික සහයෝගීතා හවුල්කරුවෙකු ලෙස, විශේෂයෙන් ගුවන්සේවා අංශයේ වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. යුරෝපීය ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතතාව සහ පාරිසරික ප්‍රමිතීන්, ප්‍රතිපත්ති සහ තාක්ෂණයන් දියුණු කිරීම සඳහා තෙවන රටවල ගුවන්සේවා බලධාරීන් සහ ජාත්‍යන්තර හවුල්කරුවන් සමඟ EASA සමීපව කටයුතු කරයි.

යුරෝපා සංගමය - දකුණු ආසියා ගුවන්සේවා හවුල් ව්‍යාපෘතිය (EU-SA APP)

යුරෝපා සංගමය - දකුණු ආසියා ගුවන්සේවා හවුල් ව්‍යාපෘතිය (EU-SA APP) යනු යුරෝපීය සංගමය විසින් අරමුදල් සපයනු ලබන සහ යුරෝපා සංගමයේ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක නියෝජිතායතනය (EASA) විසින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද ප්‍රමුඛතම මුලපිරීමකි. ආරක්ෂාව, පාරිසරික තිරසාරභාවය සහ දේශගුණික ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව වැඩි දියුණු කිරීම කෙරෙහි උපායමාර්ගික අවධානයක් යොමු කරමින්, සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ යුරෝපය සහ දකුණු ආසියාව අතර සහයෝගී සබඳතා ශක්තිමත් කිරීම සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය නිර්මාණය කර ඇත.

ගෝලීය ජනගහනයෙන් 25%කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් දකුණු ආසියානු කලාපය නියෝජනය කරන අතර, ගෝලීය වශයෙන් ඉහළම ගුවන් ගමනාගමන වර්ධන වේගය අත්විඳිනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරයි. එය ඉදිරි දශක දෙක තුළ වර්ෂයකට 8.6%ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. ගුවන් සේවයේ ආරක්ෂාව මනාව අධීක්ෂණය කිරීම, යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය සහ නියාමනවලට අනුකූල වීම වෙනුවෙන් කටයුතු කිරීම අතිශය වැදගත්ය.

EU-SA APP මඟින් ප්‍රධාන අරමුණු හතරක් හරහා මෙකී අවශ්‍යතා කල්තියා සපුරාලීමට උත්සාහ කරයි;

1. දකුණු ආසියානු සහ යුරෝපීය සිවිල් ගුවන්සේවා බලධාරීන් සහ අදාළ ආයතන අතර ආයතනික සබඳතා ශක්තිමත් කිරීම.
2. දකුණු ආසියානු සහ යුරෝපීය ගුවන්සේවා කොටස්කරුවන් අතර තාක්ෂණික සහයෝගීතාවයට පහසුකම් සැලසීම, අන්‍යෝන්‍ය ඉගෙනීම සහ දැනුම හුවමාරුව පෝෂණය කිරීම.
3. ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සහ අපේක්ෂිත වර්ධනය වෙනුවෙන් සූදානම් වීම සඳහා දකුණු ආසියානු රාජ්‍යයන්හි ආරක්ෂක අධීක්ෂණ හැකියාවන් වර්ධනය කිරීමට සහය වීම.
4. විමෝචන අවම කිරීම, දේශගුණික විපර්යාසයන්ට අනුවර්තනය සහ තිරසාර ගුවන් තොටුපළ මෙහෙයුම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින්, දකුණු ආසියානු ගුවන්සේවා අංශය තුළ ඉහළ පාරිසරික කාර්ය සාධනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම.

ශ්‍රී ලංකාව සමඟ සම්බන්ධ වීම

2019 වර්ෂයේ සිට, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සමඟ EU-SA APP ක්‍රියාකාරීව කටයුතු කරයි. එහිදී, නියාමන සහ මෙහෙයුම් ක්ෂේත්‍රයන්හි තාක්ෂණික නිපුණතා වැඩි දියුණු කිරීම අරමුණු කරගත් ධාරිතා ගොඩනැගීමේ වැඩසටහන් රාශියක් ක්‍රියාත්මක කොට ඇත.

මෙම වැඩසටහන් පහත දෑ කෙරෙහි අවධානය යොමු කොට ඇත;

- ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ කළමනාකරණ පද්ධති
- පාරිසරික තිරසාරභාවය සහ නියාමන අනුකූලතාව
- ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දී මුහුණ දීමට සිදු වන දේශගුණික විපර්යාසවලට අනුවර්තනය සහ අවම කිරීම

මෙම ක්‍රියාමාර්ග හරහා, CAASL කාර්ය මණ්ඩල සහ කර්මාන්ත කොටස්කරුවන් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සහ පාරිසරික භාරකාරත්වය පිළිබඳ උසස් පුහුණුව සහ හොඳම භාවිතයන්ට නිරාවරණය වීමෙන් ප්‍රතිලාභ ලබා ඇත.

යුරෝපා සංගමය - දකුණු ආසියා ගුවන්සේවා හවුල් ව්‍යාපෘතිය ii (EU-SA APP II) යටතේ පවත්වන ලද වැඩමුළු

EU-SA APP ii සැලසුම්වල අංගයක් ලෙස, දකුණු ආසියාව පුරා කලාපීය සහයෝගීතාව වර්ධනය කිරීම, ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව වැඩි දියුණු කිරීම සහ නියාමන සහ මෙහෙයුම් රාමු ශක්තිමත් කිරීම සඳහා පහත වැඩමුළු සංවිධානය කර ඇත.

- දකුණු ආසියාවේ ගගන යාත්‍රාංගණ භූ දර්ශන වැඩමුළුව දකුණු ආසියාවේ භූ දර්ශන වැඩමුළුව
- දකුණු ආසියාවේ බෑවුම් මඟ පරීක්ෂණ වැඩමුළුව
- දකුණු ආසියාවේ අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශන වැඩමුළුව
- දකුණු ආසියාවේ ATM ප්‍රධාන සැලැසුම් පදනම්: දකුණු ආසියාවේ ගුවන් සංචාලන සැලසුම්කරණය සහ රාජ්‍ය ආරක්ෂණ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීම
- සහතික කළ කාණ්ඩයේ ඩ්‍රෝන මෙහෙයුම් සහ SORA වැඩමුළුව
- දකුණු ආසියාවේ පාරිසරික සාධක: දේශගුණික විපර්යාස කෙරෙහි ගුවන්සේවා බලපෑම ආමන්ත්‍රණය කිරීමේ වැඩමුළුව
- ආසියා සයිබර් ආරක්ෂණ වැඩමුළුව
- ගුවන් සංචාලන මුලපිරීම - ANSP සහතික කිරීම සහ අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ වැඩමුළුව

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ආසියා පැසිෆික් සිවිල් ගුවන්සේවා සංවර්ධන

ලෝකයේ වේගයෙන්ම වර්ධනය වන ගුවන්සේවා වෙළඳපොළක් ලෙස, ආසියා පැසිෆික් කලාපය හැඳින්විය හැකිය. 2024 සැප්තැම්බර් 11-12 දිනවල ඉන්දියාවේ නවදිල්ලි නුවරදී, සිවිල් ගුවන්සේවා පිළිබඳ දෙවන ආසියා පැසිෆික් අමාත්‍ය සමුළුව පැවැත්විණි. එහිදී යටිතල පහසුකම්, තිරසාරභාවය, ශ්‍රම බලකාය සංවර්ධනය සහ රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික අංශයේ සහයෝගීතාව කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදී.

ප්‍රධාන සහභාගීවන්නන් අතර ICAO සභාපති; සැල්වටෝර් ස්කියාචිටානෝ සහ මහලේකම්; ජුවාන් කාලෝස් සලාසාර් සම්බන්ධ විය. ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින්, සීමාසහිත ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ අවන්ති සේනාරත්න මහත්මිය සමඟ දූත පිරිසට නායකත්වය දෙමින් එයාර් වයිස් මාර්ෂල් සාගර කොටකදෙණිය (විශ්‍රාමික) මහතා සහභාගි විය.

කලාපයේ ආරක්ෂාව, ආරක්ෂාව සහ තිරසාරභාවය ඉදිරියට ගෙන යාමේ ප්‍රධාන පියවරක් සනිටුහන් කරමින්, සියලුම සාමාජික රටවල් විසින් සම්මත කරන ලද "දිල්ලි ප්‍රකාශනය" ඉන්දීය අග්‍රාමාත්‍ය නරේන්ද්‍ර මෝදි මහතා ප්‍රකාශයට පත් කළේය. 2024 වර්ෂයේ දී ආසියා පැසිෆික් කලාපය මගීන් බිලියන 4.5 ක් අපේක්ෂා කරන බවත්, එය 2050 වන විට බිලියන 11.5 දක්වා ළඟා වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කර ඇති බවත් ෂඞ්ධ අවධාරණය කර සිටියේය.

COSCAP-දකුණු ආසියාව (COSCAP-SA)

සිවිල් ගුවන්සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ආරක්ෂාව ප්‍රවර්ධනය කිරීම අරමුණු කරගත්, COSCAP-දකුණු ආසියාව (මෙහෙයුම් ආරක්ෂාව සහ අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා වැඩසටහනේ සහයෝගීතා සංවර්ධනය - දකුණු ආසියාව) හි 31 වන මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීම භූතානයේ පාරෝ හිදී සාර්ථකව පැවැත්විණි. අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් එයාර් වයිස් මාර්ෂල් සාගර කොටකදෙණිය (විශ්‍රාමික) මහතා විසින් COSCAP-SA හි සභාපතිත්වය භාරගනු ලැබුවේය. පකිස්තානයේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් කන්කාන් මූර්තාසා මහතාගෙන් පසු 2024 මැයි 06 සිට 09 දක්වා පැවති මෙහෙයුම් කමිටු රැස්වීමට ඔහු නායකත්වය දුන්නේය. 1997 දී පිහිටුවන ලද COSCAP-SA මඟින් දකුණු ආසියානු කලාපයේ සිවිල් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව අඛණ්ඩව දියුණු කර ඇත. එයාර්බස්, බෝයිං, FAA, EASA, CAA- එංගලන්තය සහ DGCA-ප්‍රංශය යන රටවල නියෝජිතයින් ද රැස්වීම සඳහා සහභාගී විය.

59 වන DGCA සමුළුව - ICAO ආසියා සහ පැසිෆික් කලාප

ICAO ආසියා සහ පැසිෆික් කලාප සඳහා සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ 59 වන සමුළුව 2024 ඔක්තෝබර් 14 සිට 18 දක්වා පිලිපීනයේ සෙබු හිදී පැවැත්විණි. ඒ සඳහා රටවල් 37 ක් සහ ජාත්‍යන්තර සංවිධාන 11 ක් නියෝජනය කරමින් නියෝජිතයින් 310 දෙනෙකුගේ සහභාගී විය. ප්‍රායෝගික ක්‍රියාත්මක කිරීම් කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් ගුවන්සේවා ආරක්ෂාව සහ සුරක්ෂිතතාව, ගුවන් සංචලනය, ගුවන් ප්‍රවාහන සංවර්ධනය, ආපදා වැළැක්වීම, පාරිසරික සැලකිලිමත් වීම් සහ ධාරිතා වර්ධනය යනාදිය ප්‍රධාන සාකච්ඡාවලට ඇතුළත් විය. එයාර් වයිස් මාර්ෂල් සාගර කොටකදෙණිය (විශ්‍රාමික) මහතා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන නියෝජිතයා ලෙස සහභාගී වූ අතර, "ගුවන් ප්‍රවාහනයේ ආර්ථික සංවර්ධනය" පිළිබඳ ඉහළ මට්ටමේ මණ්ඩලයක් මෙහෙයවමින්, ද්විපාර්ශ්වික ගුවන්සේවා සහයෝගීතාව සහ ධාරිතා වර්ධනය ශක්තිමත් කිරීම සඳහා සාකච්ඡා පැවැත්වීය.

සෞඛ්‍ය සහ ආරක්ෂාව පිළිබඳ දැනුවත්භාවය

CAASL විසින් වඳුරු උණ (MPOX) පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ සැසියක්, 2024 සැප්තැම්බර් 13 වන දින පවත්වන ලදී. එහිදී වඳුරු උණ රෝගීන් හඳුනා ගැනීම සහ කළමනාකරණය කිරීම සඳහා දැනුමෙන් පිරිස් සන්නද්ධ කිරීම අරමුණු කරන ලදී. මෙම සැසිය සඳහා සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ සහය ලැබුණු අතර සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂකවරුන් සහ කොටස්කරුවන් ඇතුළත් 50 දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් ඊට සහභාගී විය. වඳුරු උණ, ජාත්‍යන්තර වශයෙන් සැලකිල්ලට භාජනය වූ මහජන සෞඛ්‍ය හදිසි අවස්ථාවක් (PHEIC) ලෙස ලෝක සෞඛ්‍ය මධ්‍යස්ථානය විසින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත.

ගුවන් මෙහෙයුම් සංවර්ධන

Smartwings ගුවන් සේවය 2024 පෙබරවාරි 09 වන දින එහි මූලික විදේශ ගුවන් මෙහෙයුම් සහතිකය (FAOC) ලබා ගන්නා ලදී. එමඟින් බුඩාපෙස්ට්, හංගේරියාව සහ කොළඹ අතර සෘජු ගුවන් ගමන් ආරම්භ විය. Aeroflot සහ Rossiya ගුවන්සේවා විසින් ගිම්හාන කාලයේ ශ්‍රී ලංකාව සමඟ සිදු කළ මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව පවත්වා ගන්නා ලදී. එහිදී නව ව්‍යාපාරික අවස්ථා ගවේෂණය කිරීම සහ සෘජු මෙහෙයුම් අඛණ්ඩව සිදු කිරීම සඳහා CAASL හි දී සාකච්ඡා පැවැත්විණි.

තොරතුරු තාක්ෂණ සංවර්ධනයන්

2024 වර්ෂයේ දී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) එහි ඩිජිටල් යටිතල පහසුකම් ශක්තිමත් කරමින්, ආයතනය පුරා මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව, ආරක්ෂාව සහ සේවා සැපයීම සැලකිය යුතු මට්ටමින් වැඩි දියුණු කරනු ලැබිණ. ප්‍රධාන මුලපිරීම් ලෙස ජාල ස්විච (network switches) සම්පූර්ණයෙන් වැඩිදියුණු කිරීම, අධිවේගී ෆයිබර් අප්ලින්ක් යෙදවීම, වැඩිදියුණු කළ SSL ආරක්ෂාව සහිත අථත්‍යකරණ පද්ධති (virtualization system) වැඩිදියුණු කිරීම සහ වර්ධනය වන ඩිජිටල් ඉල්ලුම සපුරාලීම සඳහා පෙදෙසි ජාල (local area network) කලාප ව්‍යාප්තිය පුළුල් කිරීම ඇතුළත් විය. ඊට සමගාමීව, වෙන් වූ ඩ්‍රෝන් පරීක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් සංවර්ධනය කිරීම සහ මහජනතාවට වඩාත් පරිශීලක හිතකාමී, ප්‍රතිචාරාත්මක සහ දැනුමෙන් පිරි අත්දැකීමක් ලබා දීම සඳහා CAASL වෙබ් අඩවිය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සිදු වෙමින් පවතී.

තොරතුරු තාක්ෂණ ඒකකය විසින් සේවාදායක සහ අථත්‍ය යටිතල පහසුකම් කළමනාකරණය, ජාල අධීක්ෂණය, ෆයර්වෝල් වින්‍යාසය (firewall configuration), දත්ත ආපදා ප්‍රතිසාධන අධීක්ෂණය (disaster recovery) සහ විද්‍යුත් තැපෑල සහ ප්‍රති-වයිරස ආරක්ෂාව (antivirus protection) වැනි ආයතනික සේවා ඇතුළත් මූලික මෙහෙයුම් වෙනුවෙන් අඛණ්ඩ සහයෝගයක් ලබා දෙන ලදී. මෙකී කාර්යභාරය, ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම, සයිබර් ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කිරීම සහ සියලුම දෙපාර්තමේන්තුවල විදිහෙදා මෙහෙයුම් කටයුතු වෙනුවෙන් පහසුකම් සැලසීම සහතික කළේය.

මෙම උපායමාර්ගික තාක්ෂණික නව සැලසුම් හරහා, CAASL හි ඩිජිටල් පරිවර්තනය, මෙහෙයුම් ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහ නවෝත්පාදනය සඳහා ඇති කැපවීම පෙන්නුම් කරයි. එය විනිවිදභාවය, ප්‍රවේශ්‍යතාවය සහ කොටස්කරුවන් සහ පුළුල් මහජනතාව අතර ඵලදායී සන්නිවේදනය සඳහා සහය දක්වමින්, උසස් තත්ත්වයේ ගුවන්සේවා සේවා සැපයීමට අධිකාරිය සතු ශක්‍යතා දිරිමත් කරයි.

තොරතුරු තාක්ෂණ මෙහෙයුම් සහ පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම්

පසුගිය වසර පුරා, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) එහි ඩිජිටල් යටිතල පහසුකම් දියුණු කිරීමේදී සැලකිය යුතු ප්‍රගතියක් ලබා ඇති අතර, මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහ ආරක්ෂාව සැලකිය යුතු ලෙස සංවර්ධනය කර ඇත. ඩිජිටල් නවීකරණය සඳහා CAASL විසින් ප්‍රධාන තාක්ෂණික වැඩිදියුණු කිරීම් සහ පද්ධති ක්‍රියාත්මක කිරීම් කිහිපයක් සාර්ථකව සිදු කරන ලදී:

ප්‍රධාන යටිතල පහසුකම් සහ පද්ධති සංවර්ධනය

- ජාල ස්විච උත්ශ්‍රේණි කිරීම: යල් පැන ගිය ජාල ස්විචයන් සම්පූර්ණයෙන්ම ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම, සමස්ත ජාල ක්‍රියාකාරිත්වය සහ විශ්වසනීයත්වය වැඩි දියුණු කිරීම.
- ෆයිබර් අප්ලින්ක් යෙදවීම: බාධාවකින් තොරව දත්ත සම්ප්‍රේෂණය සහ වැඩිදියුණු කළ සම්බන්ධතාවය සහතික කිරීම සඳහා හර ස්විචය (core switch) සහ සේවාදායක අවකාශය (server room) අතර අධිවේගී ෆයිබර් සම්බන්ධතාවයක් ස්ථාපනය කිරීම.
- අථත්‍යකරණ යටිතල පහසුකම් (Virtualization Infrastructure) වැඩිදියුණු කිරීම: දත්ත ආරක්ෂාව සහ පද්ධති ආරක්ෂාව ශක්තිමත් කිරීම සඳහා ආරක්ෂිත සොකට් ස්ථර (Secure Sockets Layer - SSL) ස්ථාපනය අවසන් කිරීම.
- ඩ්‍රෝන් පරීක්ෂණ පද්ධතිය: ඩ්‍රෝන් මෙහෙයුම් සඳහා වෙන් වූ පරීක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් සංවර්ධනය කිරීම දැනට සිදුවෙමින් පවතී.
- CAASL වෙබ් අඩවිය ප්‍රතිසංස්කරණය: වඩාත් පරිශීලක-හිතකාමී, ප්‍රතිචාරාත්මක සහ දැනුමෙන් පිරි අත්දැකීමක් ලබා දීම අරමුණු කරගත් නිල වෙබ් අඩවියේ නැවත සංවර්ධනය සිදු කිරීම. මේ වන විට අවසන් අදියරේ පවතී.
- පෙදෙසි ජාල (Local Area Network - LAN) ව්‍යාප්තිය උත්ශ්‍රේණි කිරීම: ඩිජිටල් සේවා සඳහා ඉහළ යන ඉල්ලුමට සහය වීම සහ මෙහෙයුම් වේගය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ධාරිතාව 120 Mbps දක්වා වැඩි කරන ලදී.
- දත්ත ආපදා ප්‍රතිසාධන මධ්‍යස්ථානය (Disaster Recovery (DR) Site): DR අඩවිය අන්තර්ජාල සේවා සපයන්නාගේ (ISP) දත්ත මධ්‍යස්ථානයට සංක්‍රමණය කිරීමේ කටයුතුවල අවසන් අදියර ක්‍රියාත්මක කරමින් පවතී. එමඟින් ඉහළ දත්ත අතිරික්තයක් සහ ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාවයක් සහතික කරයි.

මූලික තොරතුරු තාක්ෂණ මෙහෙයුම් සහ සේවා අඛණ්ඩතාව

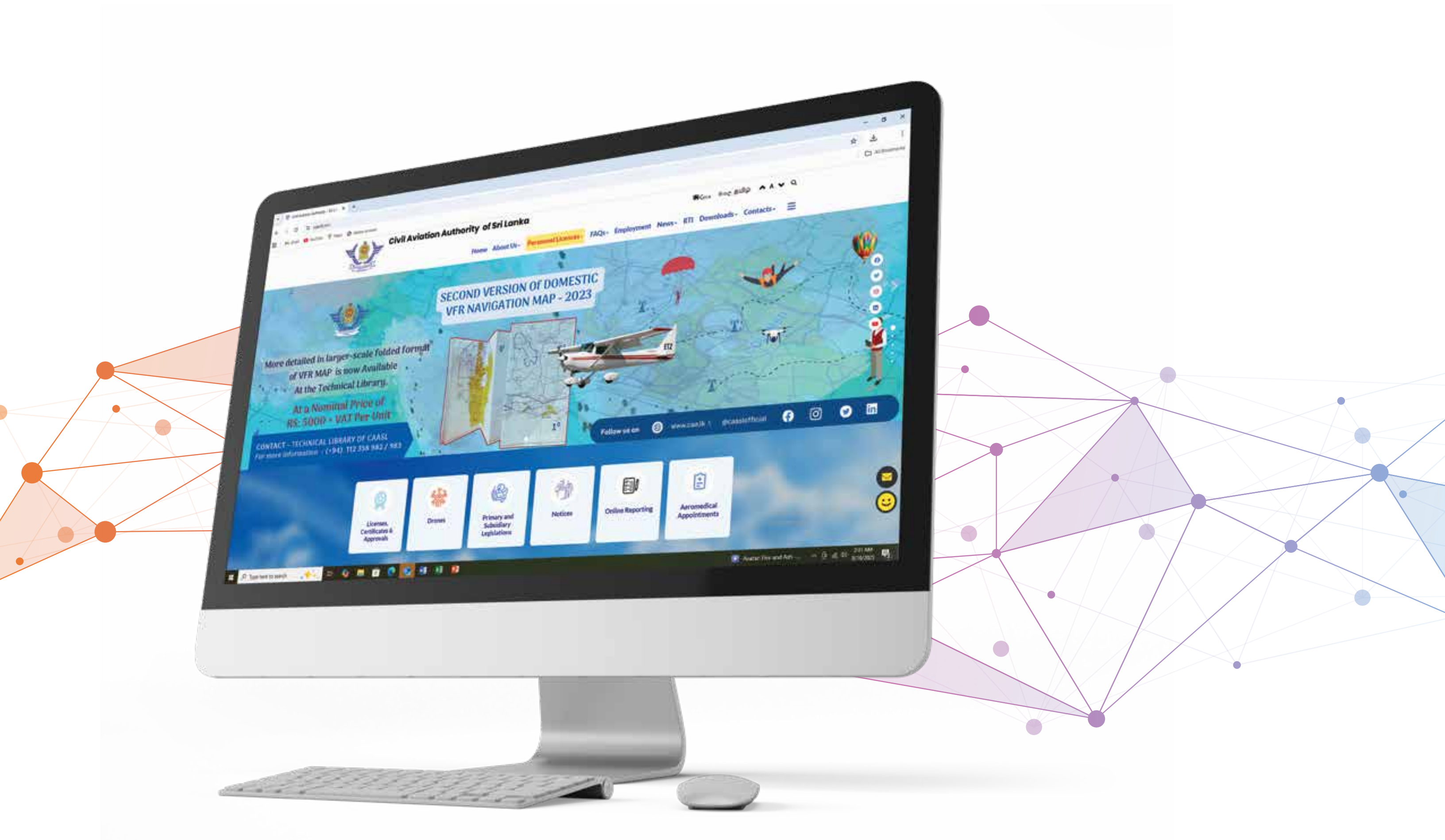
මෙකී ප්‍රධාන මුලපිරීම් වලට අමතරව, තොරතුරු තාක්ෂණ ඒකකය විසින් CAASL හි දෛනික මෙහෙයුම් සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන අඛණ්ඩ සහ උසස් තත්ත්වයේ සහය සේවා නිරන්තරයෙන් පිරිනමනු ලබයි. මේ සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- වෙබ් අඩවි කළමනාකරණය සහ නඩත්තුව
- ෆයර්වෝල් වින්‍යාසය සහ ජාල ආරක්ෂණ අධීක්ෂණය
- සේවාදායක 40කට අධික සංඛ්‍යාවක් ආවරණය වන පරිදි සේවාදායක සහ අතථ්‍ය යටිතල පහසුකම් කළමනාකරණය
- දත්ත ආපදා ප්‍රතිසාධන මධ්‍යස්ථාන අධීක්ෂණය සහ නඩත්තුව
- ඩෙස්ක්ටොප්, ලැප්ටොප් සහ මුද්‍රණ යන්ත්‍ර ඇතුළුව ලක්ෂ්‍යයෙන් ලක්ෂ්‍යයට සම්බන්ධතාවය (Point-to-Point (P2P) Connectivity) සහ තොරතුරු තාක්ෂණ වත්කම් කළමනාකරණය
- නිරන්තරයෙන් ජාල අධීක්ෂණය සහ දත්ත රක්ෂිත (Data Backup)
- ආයතනයේ විද්‍යුත් තැපැල් සේවා, ප්‍රති-වයිරස ආරක්ෂාව සහ පද්ධති ආරක්ෂක පරිපාලනය

නවෝත්පාදනයන් මෙහෙයවීම, පද්ධති අඛණ්ඩතාව පවත්වා ගැනීම සහ CAASL හි තාක්ෂණික වපසරියේ ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව සහතික කිරීම සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ ඒකකය ඉතා උනන්දුවෙන් කටයුතු කරයි. ඩිජිටල් පරිවර්තනය වේගවත්ව සිදු වන හෙයින්, ඒකකය විසින් එහි ප්‍රයත්නයන්, අධිකාරියේ උපායමාර්ගික ඉලක්කයන්ට අනුකූලව සකස් කරයි. එමගින් සියලු අංශ වෙත ශක්තිමත් තාක්ෂණික සහයක් පිරිනමයි.

CAASL වෙබ් අඩවිය

CAASL වෙබ් අඩවිය, මහජනතාවට සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ කාලෝචිත හා නිවැරදි තොරතුරු ලබා දෙන අත්‍යවශ්‍ය සන්නිවේදන මාධ්‍යයක් ලෙස අඛණ්ඩව සේවය කරයි. වසර පුරාවටම, වෙබ් අඩවිය භාවිත කිරීම සම්බන්ධයෙන් සැලකිය යුතු වැඩිවීමක් දැක ඇති අතර, නියාමන යාවත්කාලීන කිරීම්, ගුවන්සේවා සංවර්ධනයන් සහ අනෙකුත් අදාළ ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව දැනුවත්ව වීමක් ලබා ගනු පිණිස පරිශීලකයින් 161,829 ක් එහි අන්තර්ගතයට ප්‍රවේශ වෙයි. මෙම ස්ථාවර සම්බන්ධතාවය මගින් පොදු තොරතුරුවල විශ්වාසදායක මූලාශ්‍රයක් ලෙස මෙම මාධ්‍යයේ වටිනාකම පසක් කරයි. දැනට සිදුවෙමින් පවතින වෙබ් අඩවියේ නැවත සංවර්ධනය කටයුතු මඟින් ප්‍රවේශ්‍යතාව, ක්‍රියාකාරීත්වය සහ පරිශීලක අත්දැකීම් තවදුරටත් වැඩිදියුණු කරනු ඇත.



මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

සේවකයන් සවිබල ගැන්වීම

2024 වසරේදී, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (ශ්‍රීබ) කුසලතා පිරි, නම්‍යශීලි සහ ඉදිරි අභියෝගයන්ට මුහුණ දීමට සූදානම් ශ්‍රම බලකායක් ගොඩනැගීම වෙනුවෙන් තවත් කැපවූවේය. මානව ප්‍රාග්ධනය යනු නියාමන විශිෂ්ටත්වයේ මූලික පදනම බැව් හඳුනා ගනිමින්, අධිකාරිය විසින් මානව සම්පත් සංවර්ධනය (මසස) හි සේවක නිපුණතා, දැනුම සහ වෘත්තීය ශක්‍යතාවන් ශක්තිමත් කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති නව සැලසුම් රාශියකට ආයෝජනය කරන ලදී. වසර පුරා, දේශීයව, ජාත්‍යන්තරව සහ මාර්ගගත වේදිකා හරහා පවත්වන ලද පුහුණු වැඩසටහන්, වැඩමුළු, සම්මන්ත්‍රණ සහ සමුළු සඳහා ශ්‍රීබ විසින් රුපියල් මිලියන 13 කට වඩා වැඩි මුදලක් වෙන් කරන ලදී. ඩිජිටල් තාක්ෂණය හරහා ඉගෙනීම ක්‍රියාත්මක කිරීමෙන් සේවකයින්ට ඕනෑම අවස්ථාවක උසස් තත්ත්වයේ සංවර්ධන අවස්ථා වෙත ප්‍රවේශ වීමේ හැකියාව තහවුරු කරන ලදී. එය වෘත්තීය සංවර්ධන කටයුතුවලදී ගෝලීය ප්‍රවණතා සමඟ අඛණ්ඩතාවයට සහ අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීමට උපකාරී විය.

ධාරිතා ගොඩනැගීමේ නව සැලසුම්, උපායමාර්ගික ආයතනික ප්‍රතිසංස්කරණ සහ ඉලක්කගත බඳවා ගැනීම් හේතුවෙන් අධිකාරියේ ආයතනික රාමුව ශක්තිමත් විය. ජාතික මට්ටමේ බඳවා ගැනීම්වල සීමා පැවතියද, නව පත්වීම් 18 ක් සිදු කළ අතර, වසර අවසන් වන විට ශ්‍රම බලකාය සේවකයින් 169 දක්වා ගෙන එනු ලැබුණි. එමෙන්ම, 5.92% ක ස්ථාවර සේවක පිරිවැටුමක් පවත්වා ගත හැකි විය. මෙකී ප්‍රයත්නයන් මගින් වෘත්තීය වර්ධනය, මෙහෙයුම් කටයුතුවල අඛණ්ඩතාව සහ අඛණ්ඩ ඉගෙනීමේ සංස්කෘතියක් පෝෂණය කිරීම සඳහා ශ්‍රීබ හි කැපවීම පිළිබිඹු කරයි. එමඟින් ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා අංශයේ වෙනස් වන ඉල්ලීම් සපුරාලීමට එහි ශ්‍රම බලකාය සමත් වන බව සහතික කරයි.

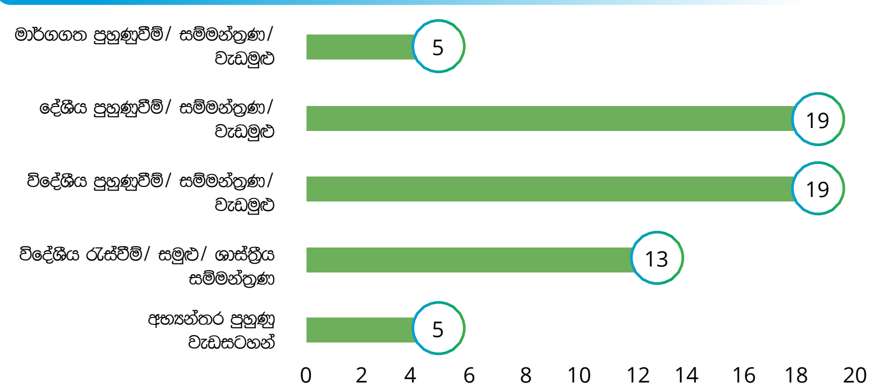
මානව සම්පත් සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම්

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) සිය උපායමාර්ගික දැක්මට අනුකූලව, 2024 වර්ෂයේදී එහි මානව ප්‍රාග්ධනයේ සංවර්ධනයට ප්‍රමුඛත්වය ලබා දුන්නේය. ඉදිරි අභියෝගවලට සූදානම් ශ්‍රම බලකායක වැදගත්කම හඳුනාගනිමින්, එහි අඛණ්ඩ සහ අනාගත සාර්ථකත්වය වෙනුවෙන් තීරණාත්මක සේවක කුසලතා, නිපුණතා සහ දැනුම ශක්තිමත් කිරීම අරමුණු කරගත් නව සැලසුම් සඳහා අධිකාරිය යෝජිත ආයෝජන සිදු කළේය.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, මානව සම්පත් සංවර්ධන (HRD) වැඩසටහන් සඳහා රු. 13,031,080.91 ක මුළු මුදලක් වෙන් කරන ලදී. මේ සඳහා දේශීයව, ජාත්‍යන්තරව සහ මාර්ගගත වේදිකා හරහා පවත්වන ලද පුළුල් පරාසයක පුහුණු සැසි, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු ඇතුළත් විය. සියලුම මෙහෙයුම් ක්ෂේත්‍ර හරහා ආයතනික ධාරිතාව සහ වෘත්තීය විශිෂ්ටත්වය ගොඩනැගීම කෙරෙහි CAASL හි අඛණ්ඩ කැපවීම මෙකී ආයෝජන මඟින් පිළිබිඹු කරයි.

පුහුණු සැපයීමේ ක්‍රමවේද නිරන්තරයෙන් වෙනස්වන බැව් සැලකිල්ලට ගෙන, මාර්ගගත ඉගෙනීම කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරන ලදී. එය සේවකයින්ට භූගෝලීය සීමා නොසලකා අදාළ සහ උසස් තත්ත්වයේ සංවර්ධන අවස්ථාවන්ට ප්‍රවේශ වීමට හැකියාව ලබා දේ. දුරස්ථ ඉගෙනීම සහ වෘත්තීය සංවර්ධනය සම්බන්ධයෙන් පවතින ගෝලීය ප්‍රවණතා වලට අනුකූල වෙමින්, ධාරිතා වර්ධනයේ අඛණ්ඩතාව සහතික කිරීම සඳහා ඩිජිටල් තාක්ෂණය හරහා ඉගෙනීමේ නව සැලසුම් නිර්මාණය කර ඇත. CAASL හි මෙකී උත්සාහයන් තුළින්, සිවිල් ගුවන්සේවා අංශයේ ගතික ඉල්ලීම්වලට ඵලදායී ලෙස ප්‍රතිචාර දැක්විය හැකි, කුසලතා සහ අනුවර්තනය විය හැකි ශ්‍රම බලකායක් වර්ධනය කිරීම අඛණ්ඩව සිදු කරයි. අඛණ්ඩ ඉගෙනීම, නවෝත්පාදනය සහ වෘත්තීය වර්ධනය පිළිබඳ සංස්කෘතියක් පෝෂණය කිරීමට අධිකාරිය කැපවී සිටී.

මානව සම්පත් සංවර්ධන වැඩසටහන් ගණන - 2024



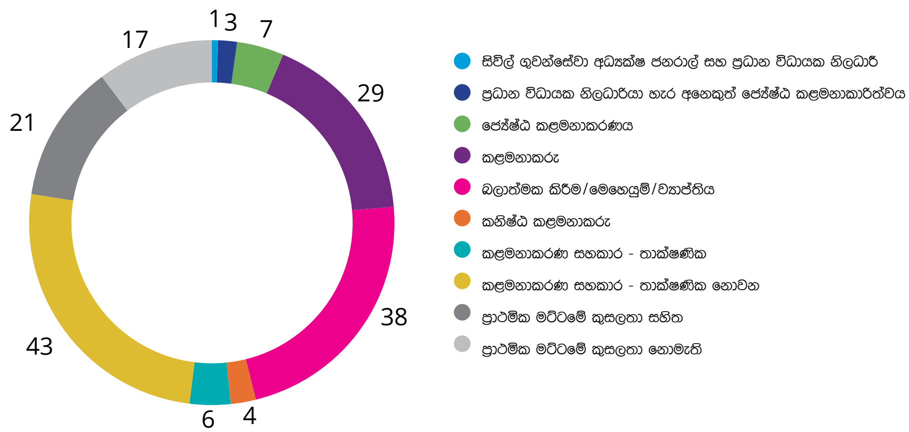
2024 ජනවාරි 1 වන දින සිට 2024 දෙසැම්බර් 31 දක්වා			
	පුහුණුවීම් ගණන	පුහුණුවන්නන් ගණන	පුහුණුවේ මිනිස් දින ගණන
අභ්‍යන්තර පුහුණු වැඩසටහන්	5	175	845
විදේශීය රැස්වීම්/ සමුළු/ ශාස්ත්‍රීය සම්මන්ත්‍රණ	13	13	61
විදේශ පුහුණුවීම්/ සම්මන්ත්‍රණ/ වැඩමුළු	19	21	97
දේශීය පුහුණුවීම්/ සම්මන්ත්‍රණ/ වැඩමුළු	19	72	334
මාර්ගගත පුහුණුවීම්/ සම්මන්ත්‍රණ/ වැඩමුළු	5	18	129
එකතුව	61	299	1,466

මානව සම්පත් හි විශේෂ අවස්ථා

සංවිධානයේ ප්‍රතිසංස්කරණ සහ කාර්ය මණ්ඩල සම්පාදනය

දක්ෂ හා විශ්වසනීය ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ නියාමකයෙකු වීමේ දැක්මට අනුකූලව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් සැලසුම්ගත සහ දිගුකාලීන ආයතනික ප්‍රතිසංස්කරණ සහ මානව සම්පත් සංවර්ධනය හරහා නිරන්තරයෙන් එහි ආයතනික රාමුව ශක්තිමත් කරනු ඇත. දැඩි හා ක්‍රමානුකූල බඳවා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය, මෙකී උපායමාර්ගවල තීරණාත්මක අංගයකි. ඒ ඔස්සේ සුදුසුකම් සහ පළපුරුද්ද සහිත අපේක්ෂකයින් හඳුනා ගන්නා සේම, නවකයින් ඔවුන්ගේ අපේක්ෂිත දායකත්වයන්, මෙහෙයුම් පද්ධති සහ අධිකාරියේ ප්‍රධාන අරමුණු පිළිබඳව පූර්ණ දැනුවත්භාවයක් ලබා ගැනීම සහතික කරයි.

සේවක කාණ්ඩ



ක්‍රීඩා සහ සුහසාධන ක්‍රියාකාරකම් 2024

වෙසක් ධර්මදේශන වැඩසටහන

නත්තල් කැරොල්

වාර්ෂික ක්‍රිකට් තරඟාවලිය

සිංහල සහ හින්දු අලුත් අවුරුදු උත්සවය

මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණ (HRPM) අංශය, CAASL හි වගකීම ඉටු කිරීමට ශක්‍යතාව සහිත දක්ෂ හා නිපුණ ශ්‍රම බලකායක් ගොඩනැගීමට සහ පවත්වාගෙන යාමට ක්‍රියාකාරී පියවර ගනිමින් මෙම ප්‍රතිසංස්කරණ මෙහෙයවීම වෙනුවෙන් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි. නියාමන විශිෂ්ටත්වයේ මූලික පදනම මානව ප්‍රාග්ධනය බැව් හඳුනා ගනිමින්, තීරණාත්මක පුරප්පාඩු පිරවීමේදී වඩාත් සුදුසු අපේක්ෂකයින් බඳවා ගැනීමට මෙම අංශය කටයුතු කරයි. එමඟින් සියලුම අංශවල අඛණ්ඩ ක්‍රියාකාරිත්වය සහතික කරයි.

ජාතික මට්ටමේ බඳවා ගැනීමේ ප්‍රතිපත්ති මඟින් සීමා පනවනු ලැබුවද, 2024 වර්ෂයේදී නව පත්වීම් දහඅටක් (18) සිදු කරන ලදී. ඒ අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට මුළු කාර්ය මණ්ඩල සේවකයින් ප්‍රමාණය 169 විය. මෙම බඳවා ගැනීම් මඟින් සීමිත බඳවා ගැනීමේ පරිසරයක් තුළ වුවද, මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව, අනුකූලතාවය සහ ආයතනික ධාරිතා වර්ධනය සඳහා HRPM හි තිරසාර කැපවීම පිළිබිඹු කරයි.

කෙසේ වෙතත්, පවතින රජයේ බඳවා ගැනීමේ රෙගුලාසි මගින් පනවා ඇති සීමා හේතුවෙන්, වාර්තාකරණ කාලය අවසානයේ තනතුරු 39 ක් පුරප්පාඩු වී තිබුණි. මෙම කාර්ය මණ්ඩල පරතරය තීරණාත්මක ක්ෂේත්‍රවල කාලෝචිත පත්වීම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම සම්බන්ධයෙන් අදාළ බලධාරීන් සමඟ සංවාදයක නියැලීමේ අවශ්‍යතාවය ඉස්මතු කරයි.

ශ්‍රම බලකායේ ස්ථාවරත්වය සම්බන්ධයෙන් ගත් කල, 2024 වසරේදී සේවක පිරිවැටුම 5.92% ක් ලෙස වාර්තා විය. මෙකී සාපේක්ෂ වශයෙන් අඩු අනුපාතය මඟින් කාර්ය මණ්ඩල රඳවා ගැනීම යහපත් මට්ටමක පැවතීම සහ ස්ථාවර රැකියා පරිසරයක් පෙන්නුම් කරන අතර, නියාමන අධීක්ෂණය සහ ආයතනික දැනුම පවත්වා ගැනීම සඳහා එම කරුණු අත්‍යවශ්‍ය වේ.

ඉදිරියේදී, ගෝලීය ගුවන්සේවා අංශයේ වෙනස් වන ඉල්ලුම අනුව කටයුතු කරන බැව් සහතික කරනු පිණිස අනුප්‍රාප්තික සැලසුම් කිරීම, ඉලක්කගත ධාරිතා වර්ධනය සහ කුසලතා රඳවා ගැනීමේ ක්‍රමවේද ඇතුළත් නව්‍ය මානව සම්පත් උපාය මාර්ග ගවේෂණය කිරීම CAASL විසින් නිරන්තරයෙන් සිදු කරනු ඇත.

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

මූල්‍ය කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

මූල්‍ය හා ආදායම් කළමනාකරණ අංශය යනු ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) වෙනුවෙන් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරන අංශයකි. එය සංවිධානයේ උපායමාර්ගික දැක්ම සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවයට අවැසි මූල්‍ය සහය ලබා දෙයි. අපගේ මූලික අරමුණ වන්නේ CAASL හි මූල්‍ය සම්පත් සහ ආදායම් ප්‍රවාහයන් ශක්තිමත් ලෙස කළමනාකරණය වන බවට සහතික කිරීමත්, එමඟින් තිරසාර වර්ධනය, අනුකූලතාවය සහ අධිකාරියේ කාර්යභාරය ඵලදායී ලෙස ඉටු කිරීම ය.

ප්‍රධාන කාර්යයන්

1. ආදායම් එකතු කිරීම සහ වියදම් කළමනාකරණය

අපගේ අංශය විසින් බලපත්‍ර ගාස්තු, නියාමන දඩ, ගුවන් තොටුපළ බදු සහ අනෙකුත් සේවා ගාස්තු සහ තවත් බොහෝ දෑ ඇතුළත්ව, විවිධ ප්‍රභවයන්ගෙන් ජනනය වන ආදායම් පුළුල් ලෙස එකතු කිරීම අධීක්ෂණය කරනු ලබයි. එමෙන්ම, මූල්‍ය වියදම්; ආයතනයේ ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූලව සිදු වන බවටත්, ප්‍රශස්ත සම්පත් වෙන් කිරීම සහ මූල්‍ය විනය සමඟ සිදු කෙරෙන බවටත් සහතික කරමින්, අපි අධිකාරියේ වියදම් පරීක්ෂාකාරී ලෙස කළමනාකරණය කරන්නෙමු. මෙම ද්විත්ව වගකීම CAASL හි මූල්‍ය අඛණ්ඩතාව ආරක්ෂා කරයි; මෙහෙයුම්වල අඛණ්ඩතාවය සහ සැලසුම්ගත ආරම්භයන් සඳහා උපකාරී වේ.

2. මූල්‍ය පුරෝකථනය සහ වැඩසටහන් අයවැයකරණය

උසස් මූල්‍ය පුරෝකථනය කිරීමේ ක්‍රමවේද සහ සවිස්තරාත්මක වැඩසටහන් අයවැයකරණය හරහා, අපි CAASL හි උපායමාර්ගික අරමුණුවලට ශක්තියක් වන ඉදිරි දැක්මක් සහිත මූල්‍ය සැලසුම් සංවර්ධනය කරන්නෙමු. මේ සඳහා ආදායම් ප්‍රවාහයන් පිළිබඳ නිවැරදි පුරෝකථනය, මෙහෙයුම් සහ ප්‍රාග්ධන වියදම් සැලකිලිමත්ව ඇස්තමේන්තු කිරීම සහ නොයෙක් වැඩසටහන් සහ ව්‍යාපෘතිවලට සම්පත් විචක්ෂණශීලීව වෙන් කිරීම ඇතුළත් වේ. මෙකී මූල්‍ය සැලසුම්කරණය මඟින් අධිකාරියට සිය අරමුදල් අවශ්‍යතා පුරෝකථනය කිරීමට, වෙළඳපල වෙනස්වීම් අනුව ක්‍රියාත්මක වීමට සහ එහි නියාමන සහ සංවර්ධන භූමිකාවන් ඵලදායී ලෙස පවත්වා ගැනීමට අවැසි ශක්‍යතාව ලබා දේ.

3. අරමුදල් කළමනාකරණය

CAASL හි මූල්‍ය වත්කම්වල භාරකරුවන් ලෙස, විචක්ෂණශීලී අරමුදල් කළමනාකරණය සඳහා මූල්‍ය සහ ආදායම් කළමනාකරණ අංශය වගකීමෙන් බැඳේ. මේ සඳහා පවතින සම්පත් භාවිතය ප්‍රශස්ත කිරීම, ප්‍රතිලාභ උත්පාදනය සඳහා අරමුදල් සැලසුමක් අනුව ආයෝජනය කිරීම සහ එදිනෙදා මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් ද්‍රවශීලතාවයක් පවත්වා ගැනීම ඇතුළත් වේ. විනිවිදභාවය සහ වගවීම සහතික කරමින්, අදාළ මූල්‍ය රෙගුලාසි සහ අභ්‍යන්තර ප්‍රතිපත්තිවලට දැඩි ලෙස අනුකූල වෙමින් සියලුම අරමුදල් කළමනාකරණ ක්‍රියාකාරකම් සිදු කරනු ලබයි.

4. මූල්‍ය වාර්තාකරණය

CAASL හි මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබිඹු කරන ආදායම් ප්‍රකාශ, ශේෂ පත්‍ර සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශ ඇතුළු මූල්‍ය ප්‍රකාශ නිවැරදි, පුළුල් සහ කාලෝචිත අන්දමින් සකස් කරනු ලැබේ. මෙකී වාර්තා අභ්‍යන්තර කළමනාකරණය සහ බාහිර පාර්ශ්වකරුවන් සඳහා වඩාත් උපකාරී වන අතර, දැනුවත් තීරණ ගැනීම, නියාමන අනුකූලතාව සහ විගණන ක්‍රියාවලීන් සඳහා පහසුකම් සපයයි. අපගේ වාර්තාකරණ පිළිවෙත් මඟින් මූල්‍ය අඛණ්ඩතාව සහ විනිවිදභාවය පිළිබඳ ඉහළම ප්‍රමිතීන් ආරක්ෂා කරයි.

5. බඩු ලේඛන කළමනාකරණය

මෙම අංශය විසින් බඩු ලේඛන කළමනාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කරයි. ඒ සඳහා CAASL හි මෙහෙයුම් කාර්යයන් සඳහා අවශ්‍ය භෞතික වත්කම් ප්‍රසම්පාදනය, ගබඩා කිරීම, නඩත්තු කිරීම සහ බෙදා හැරීම ඇතුළත් වේ. බඩු ලේඛන පාලනය කාර්යක්ෂමව ඉටු කිරීමෙන් අධිකාරියේ වත්කම් අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී ලබා ගත හැකි බවටත්, පිරිවැය ඵලදායී හා වගකිවයුතු ආකාරයකින් කළමනාකරණය වන බවටත් සහතික වේ.

6. ගුවන් යානා ඇණිය කළමනාකරණය

අධිකාරියේ ගුවන් යානා ඇණිය කළමනාකරණය යනු අප වෙත පැවරී ඇති වැදගත් මෙහෙයුම් කාර්යයකි. මේ සඳහා මෙහෙයුම් සූදානම සහ නියාමන අනුකූලතාව සහතික කිරීම සඳහා ගුවන් යානා ප්‍රසම්පාදනය, නඩත්තුව, යෙදවීම සහ භාවිතය අධීක්ෂණය කිරීම ඇතුළත් වේ. 2024 දී, ගුවන් යානා ඇණිය කළමනාකරණය කිරීමේ පූර්ණ පද්ධතියක් සංවර්ධනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් අපි දියුණුවක් අත්වින්දෙමු. වසර අවසන් වන විට එහි වැඩ කටයුතුවලින් 50% ක් සම්පූර්ණ කරන ලදී. මෙම පද්ධතිය මඟින් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් විධිමත් කිරීම, නඩත්තු සැලසුම්කරණය වැඩිදියුණු කිරීම සහ ඉහළ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවයක් සඳහා භෞතික ද්‍රව්‍ය කළමනාකරණය වැඩිදියුණු කිරීම අරමුණු කරයි.

එතෙර විකුණුම් අධිභාර සහ අපගමන බද්ද එකතු කිරීම සහ බෙදා හැරීම

2003 අංක 25 දරන මුදල් පනතේ විධිවිධානවලට අනුකූලව, ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක වන ගුවන් සමාගම්වලින් මගී අපගමන බද්ද එකතු කිරීමේ වැදගත් වගකීම මූල්‍ය හා ආදායම් කළමනාකරණ අංශය වෙත පැවරී ඇත. CAASL වෙනුවෙන්, නියාමන

මාර්ගෝපදේශ දැඩි ලෙස පිළිපැදීමෙන්, මෙම අරමුදල් නිවැරදිව එකතු කිරීම සහ කාලෝචිත ලෙස බෙදා හැරීම අපි සහතික කරමු.

2024 දී, මුළු මගීන් 2,797,521 ක් විසින් අපගමන බද්ද ගෙවීමෙන් ඔවුන්ගේ වගකීම් ඉටු කරන ලදී. එකතු කරන ලද අරමුදල්, පසුව නීතියෙන් සහ සංවිධානාත්මක ප්‍රතිපත්තියෙන් නියම කර ඇති පරිදි, විවිධ ගුවන්සේවා ආශ්‍රිත සහ රජයේ මුලපිරීම් සඳහා සහය දක්වමින්, නම් කරන ලද ආයතන සහ ඒකක වෙත බෙදා හරින ලදී.

මූල්‍ය මෙහෙයුම් දළ විශ්ලේෂණය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ස්ථිර කැපවීමකින් යුතුව එහි මූල්‍ය මෙහෙයුම්, කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කරයි. අධිකාරියේ උපායමාර්ගික අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම සහ එහි වර්ධන පවත්වා ගැනීම සඳහා මූල්‍ය භාරකාරත්වය ශක්තිමත්ව පවත්වා ගැනීමේ වටිනාකම හඳුනා ගනිමින්, අපගේ මූල්‍ය කළමනාකරණ රාමු සහ භාවිතයන් වැඩිදියුණු කිරීමට අපි නිරන්තරයෙන් කැප වෙන්නෙමු. මෙම දළ විශ්ලේෂණය මගින් වාර්තාකරණ කාල සීමාව තුළ අපගේ මූල්‍ය මෙහෙයුම්වල ප්‍රධාන අංග සහ ජයග්‍රහණ නිරූපණය කරයි.

මූල්‍ය වාර්තා නියමිත වේලාවට සම්පූර්ණ කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම

විනිවිදභාවය සහ නියාමන අනුකූලතාව පවත්වා ගැනීම අරමුණු කරමින්, සියලුම ව්‍යවස්ථාපිත මූල්‍ය වාර්තා නිවැරදිව හා කාලෝචිත ලෙස සකස් කිරීමට අපි ප්‍රමුඛත්වය දෙමු. වසර තුළ, මූල්‍ය හා ආදායම් කළමනාකරණ අංශය 2024 සඳහා වාර්ෂික අයවැය, 2024 සඳහා මූල්‍ය අධිකාරියේ නියෝජිත ප්‍රකාශය සහ 2023 සඳහා වාර්ෂික මූල්‍ය ප්‍රකාශය ඇතුළු තීරණාත්මක ලේඛන සාර්ථකව සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලදී. මෙම වාර්තාවල සත්‍යභාවය, සම්පූර්ණත්වය සහ ජාතික සහ ජාත්‍යන්තර ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා දැඩි අභ්‍යන්තර පරීක්ෂාවකට සහ බාහිර විගණනයකට භාජනය කරන ලදී. නියමිත සියලුම කාලසීමාවන් සපුරාලීමෙන්, මූල්‍ය විනය සහ වගවීම සඳහා අපගේ නොසැලෙන කැපවීම පිළිබිඹු කරයි.

විවිධ සහ තිරසාර ආදායම් ප්‍රවාහයන්

පුළුල් පරාසයක ආදායම් ප්‍රවාහ මත අපගේ මූල්‍ය ඔරොත්තු දීමේ හැකියාව රඳා පවතී. එය මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා පවත්වා ගැනීම සහ දිගු කාලීන සැලසුම් සඳහා පහසුකම් සැලසීම වෙනුවෙන් මනාව කළමනාකරණය කරනු ලබයි. මෙම ආදායම් ප්‍රභවයන්ට පහත දෑ ඇතුළත් වේ:

- එතෙර විකුණුම් අධිභාරය: ශ්‍රී ලංකාවේ භෞමික සීමාවන්ගෙන් ඔබ්බට සිදු කරන වාණිජ විකුණුම් වලින් ජනනය වන ආදායම වේ. එය අපගේ වර්ධනය වන ජාත්‍යන්තර මුලපිරීම් පිළිබිඹු කරයි.

- අපගමන බද්ද සඳහා සේවා ගාස්තුව: පිටත්ව යන මගීන්ගෙන් එකතු කරන ලද ගාස්තු වේ. CAASL හි අරමුදල් පදනමට සැලකිය යුතු ලෙස දායකත්වයක් ලබා දේ.

- නියාමන සේවා වලින් ලැබෙන ආදායම: ගුවන්සේවා අංශය පුරා නියාමන අධීක්ෂණය සහ බලපත්‍ර සේවා සැපයීමට අදාළ ගාස්තු සහ අයකිරීම්වලින් ලැබෙන ඉපැයීම් වේ.

- පොලී ආදායම: සමස්ත මූල්‍ය යහපත්භාවයට දායක වන, කාර්ය මණ්ඩල ණය සහ අරමුදල් කළමනාකරණ ආයෝජන වලින් ලැබෙන පොලිය වේ.

- අනෙකුත් මෙහෙයුම් නොවන ආදායම: විවිධ ප්‍රභවයන්ගෙන් ලැබෙන ආදායම වේ. එය මූල්‍ය විවිධාංගීකරණය වර්ධනය කරමින්, ප්‍රාථමික ආදායම් ප්‍රවාහයන් මත යැපීම අවම කරයි.

නම්‍යශීලී සහ ප්‍රවේශ විය හැකි ගෙවීම් මාර්ග

කොටස්කරුවන්ගේ විවිධ අවශ්‍යතා අවබෝධ කර ගනිමින්, ගනුදෙනු පහසු කිරීම සහ කාර්යක්ෂම ආදායම් රැස් කිරීම සහතික කරනු පිණිස CAASL බහු ආරක්ෂිත ගෙවීම් ක්‍රමයක් භාවිත කරයි. මේ සඳහා පහත දෑ ඇතුළත් වේ.

- මුදල් සහ චෙක්පත් ගෙවීම්: සාම්ප්‍රදායික ගෙවීම් මනාපයන් සපුරාලමින්, CAASL හි ප්‍රධාන කාර්යාලය තුළ නම් කරන ලද කවුන්ටරවලින් සිදු කිරීමට ඉඩ සලසා ඇත.

- මාර්ගගත ගෙවීම්: ප්‍රවේශ්‍යතාව පුළුල් කරමින් ණය සහ හර කාඩ්පත් විකල්ප හරහා ආරක්ෂිත සහ පහසු ඩිජිටල් ගෙවීම් සක්‍රීය කරයි.

- ලංකා QR කේත පද්ධතිය: මෙම ජාතික විද්‍යුත් ගෙවීම් ක්‍රමවේදය ඒකාබද්ධ කිරීම මගින් ගනුදෙනු විධිමත් කරමින් ඩිජිටල් ආර්ථිකයට සහය වේ.

- සෘජු ඇමරිකානු ඩොලර් ගෙවීම්: විදේශීය ගුවන් සමාගම් සහ කොටස්කරුවන් සඳහා බාධා රහිත ජාත්‍යන්තර ගනුදෙනු සඳහා පහසුකම් සලසයි.

- සෘජු බැංකු තැන්පතු: විනිවිදභාවය සහ සොයා ගැනීමේ හැකියාව සහතික කරමින් තානාපති කාර්යාල, ගුවන් සමාගම් සහ නියෝජිතායතනවලට CAASL හි බැංකු ගිණුම් වෙත සෘජුවම අරමුදල් පැවරීමට පහසුකම් සලසයි.

ඒකාබද්ධ අරමුදලට දායකත්වය

අපගේ ව්‍යවස්ථාපිත බැඳීම් සහ ජාතික සංවර්ධන ප්‍රමුඛතාවලට අනුකූලව, CAASL ශ්‍රී ලංකා රජයට සැලකිය යුතු මූල්‍ය දායකත්වයක් ලබා දී ඇත. වාර්තාකරණ කාලය තුළ, CAASL විසින් රු. 2023 දී රුපියල් බිලියන 4 ක් සහ 2024 දී රුපියල් මිලියන 750 ක් ඒකාබද්ධ අරමුදලට ගෙවා ඇත. රටේ පුළුල් ආර්ථික රාමුවට සහය දක්වන ප්‍රධාන මූල්‍ය හවුල්කරුවෙකු වන අධිකාරියේ කාර්යභාරය, මෙකී දායකත්වයන් මඟින් අවධාරණය කරයි.

බදු අනුකූලතාව දැඩි ලෙස පවත්වා ගැනීම

ආදායම් බදු, අගය එකතු කළ බද්ද (VAT) සහ මුද්දර ගාස්තු ඇතුළුව අදාළ සියලුම බදු කාලෝචිත ලෙස පියවීම සහතික කරමින්, CAASL විසින් අදාළ සියලුම බදු නීති සහ රෙගුලාසි දැඩි ලෙස පිළිපදියි. මෙම අනුකූලතාවය ජාතික බදු අධිකාරීන් සමඟ ශක්තිමත් හවුල්කාරිත්වයක් ඇති කරයි. එමෙන්ම වගකිවයුතු ආයතනික පුරවැසියෙකු ලෙස CAASL හි කීර්ති නාමය වැඩි දියුණු කරයි. අපගේ බදු කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි නිරන්තරයෙන් සමාලෝචනය කරනු ලබයි. වෙනස්වන නියාමන පරිසරයන්ට අනුවර්තනය වීම සහ අඛණ්ඩ අනුකූලතාව එමගින් සහතික කරයි.

උපායමාර්ගික අරමුදල් කළමනාකරණය සහ ආයෝජනය

මූල්‍ය සම්පත් විචක්ෂණශීලීව කළමනාකරණය කිරීම යනු CAASL හි මූල්‍ය සැලසුම් හි මූලික පදනමකි. කළමනාකරණ ගිණුම් මූල්‍ය අංශය විසින් මහජන බැංකුව සහ ලංකා බැංකුව වැනි ප්‍රමුඛ ජාතික බැංකු සමඟ පවත්වාගෙන යනු ලබන අරමුදල් අධීක්ෂණය කරනු ලබයි. මෙම ගිණුම් මගින් භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සහ බැඳුම්කර වැනි ආරක්ෂිත රජයේ උපකරණවල ආයෝජනය කිරීමෙන් අතිරික්ත අරමුදල් ආයෝජනය ශක්තිමත් කිරීමට CAASL වෙත හැකියාව ලබා දෙයි. මෙම ප්‍රවේශය මඟින්

මෙහෙයුම් කටයුතුවල විශේෂ අවස්ථා

ප්‍රශස්ත ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට උත්සහ කරමින් ද්‍රවශීලතා අවශ්‍යතා සමතුලිත කරයි, උපරිම මූල්‍ය වර්ධනයක් සහතික කරමින්, මෙහෙයුම් ඉල්ලීම් සපුරාලීම සඳහා අරමුදල් ලබා ගත හැකි බව සහතික කරයි.

මූල්‍ය විනිවිදභාවය සහ වගවීම සඳහා කැපවීම

විනිවිදභාවය, වගවීම සහ තිරසාරභාවය යන මූලධර්ම පදනම් කර ගනිමින් CAASL හි මූල්‍ය පාලන රාමුව ගොඩනගා ඇත. නිතිපතා සිදු කෙරෙන අභ්‍යන්තර හා බාහිර විගණන, ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම සහ මූල්‍ය අධිකාරිය පැහැදිලිව පැවරීම යනාදිය මඟින් මූල්‍ය සම්පත් කෙරෙහි ශක්තිමත් අධීක්ෂණයක් සහ පාලනයක් පවතින බවට සහතික කරයි. මෙම පියවර මගින් මහජන අරමුදල් ආරක්ෂා කෙරෙන අතර CAASL හි මූල්‍ය කළමනාකරණය පිළිබඳ පාර්ශ්වකරුවන්ගේ විශ්වාසය ශක්තිමත් කරයි.

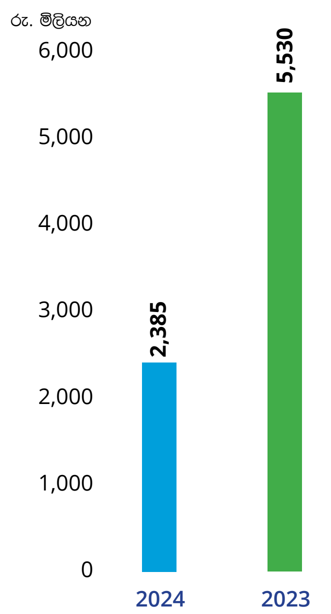
ස්කන්ධ සහ වගකීම්

සමස්ත ස්කන්ධ සහ වගකීම් රුපියල් මිලියන 41,364 ක් ලෙස, 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) ශක්තිමත් සහ ස්ථාවර මූල්‍ය තත්වයක් පවත්වා ගෙන ගියේය. අධිකාරියේ ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත රුපියල් මිලියන 7,116 ක් වූ ලෙස වාර්තා විය. සමුච්චිත රඳවා ගත් ඉපැයීම් සහ දායක ප්‍රාග 'ධනය මඟින් අනාගත වර්ධනය සහ මෙහෙයුම් කටයුතුවල පැවැත්ම සඳහා ශක්තිමත් පදනමක් සපයන බව ඉන් තහවුරු කරයි පිළිබිඹු කරයි.

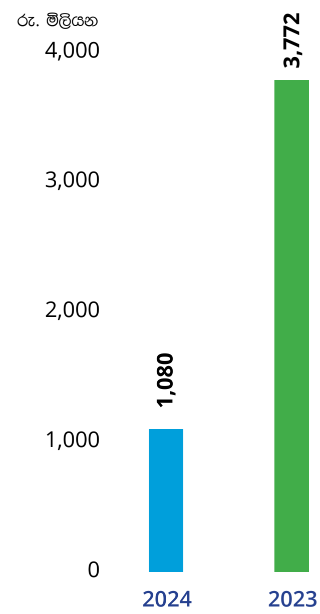
වත්කම්

මූල්‍ය වර්ෂය අවසානයේදී, CAASL හි මුළු වත්කම් රුපියල් මිලියන 41,365 ක් ලෙස තක්සේරු කරන ලදී. එමඟින් එහි කොටස් සහ වගකීම්වලට අනුකූලව සමතුලිත වත්කම් කළමනාකරණ ශක්‍යතාව මනාව පෙන්නුම් කරයි. මෙහෙයුම් අඛණ්ඩතාව සහ අනාගත සංවර්ධනය සඳහා අවැසි යටිතල පහසුකම් සහ ප්‍රාග්ධන වත්කම් සඳහා අධිකාරිය විසින් සිදු කළ තිරසාර ආයෝජනයවල වැදගත්කම පෙන්නුම් කරමින් දේපළ, පිරියත, උපකරණ සහ දිගුකාලීන ආයෝජන ඇතුළු ජංගම නොවන වත්කම් රුපියල් මිලියන 2,705 ක් ලෙස වාර්තා විය. ප්‍රධාන වශයෙන් මුදල්, ලැබිය යුතු දේ සහ අනෙකුත් ද්‍රවශීලතා සම්පත්වලින් සමන්විත ජංගම වත්කම් රුපියල් මිලියන 38,660 ක් ලෙස වාර්තා විය. මෙම හිතකර ද්‍රවශීලතා තත්ත්වය හේතුවෙන් CAASL හට එහි ක්ෂණික මූල්‍ය වගකීම් කඩිනමින් සපුරාලීමට හැකියාව ලැබුණි. එමෙන්ම එය ඉදිරි සැලසුම් වෙනුවෙන් උපකාරි වන සිදු වෙමින් පවතින ව්‍යාපෘති වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීමේ නිදහස ලබා දෙයි.

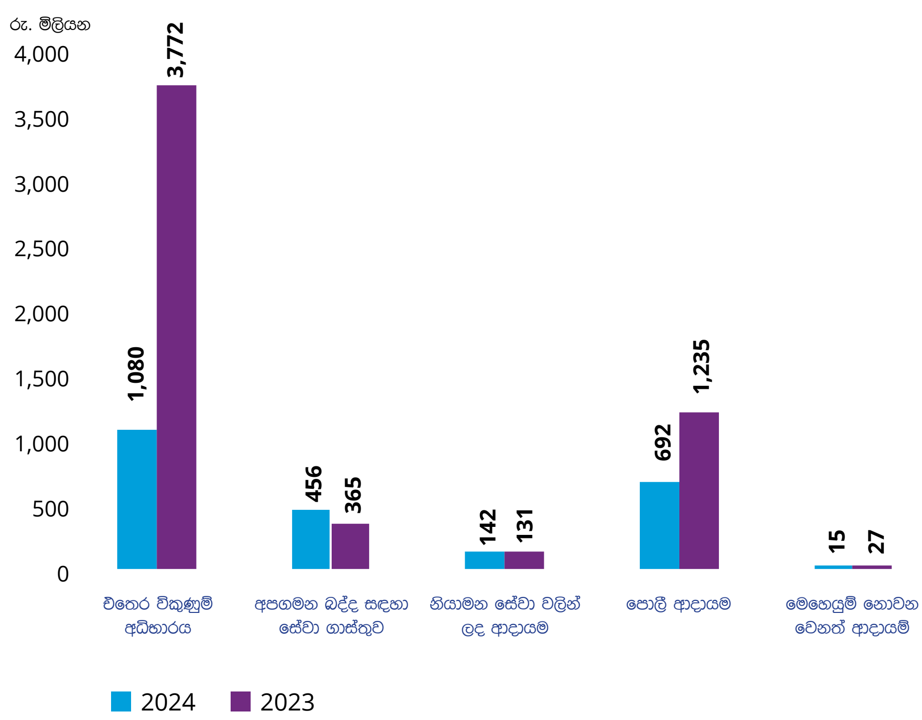
මුළු ආදායම 2023 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2024



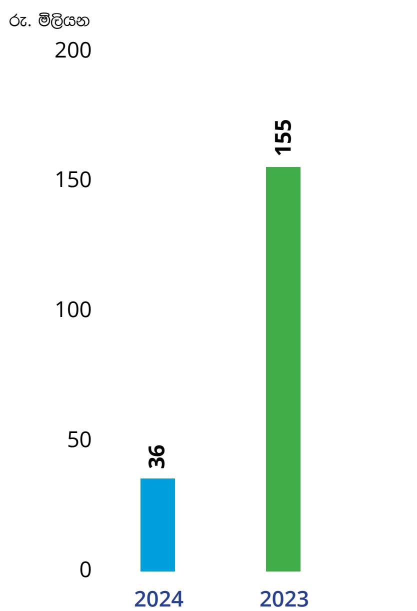
OSS ආදායම 2023 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2024



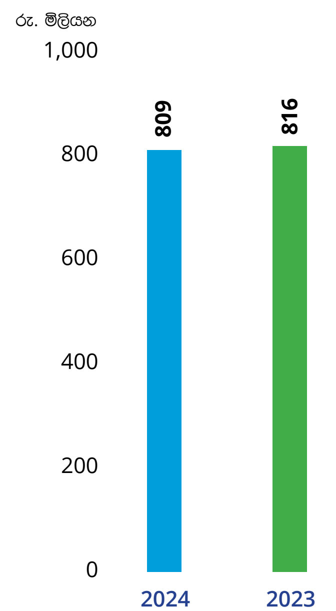
ආදායම 2023 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2024



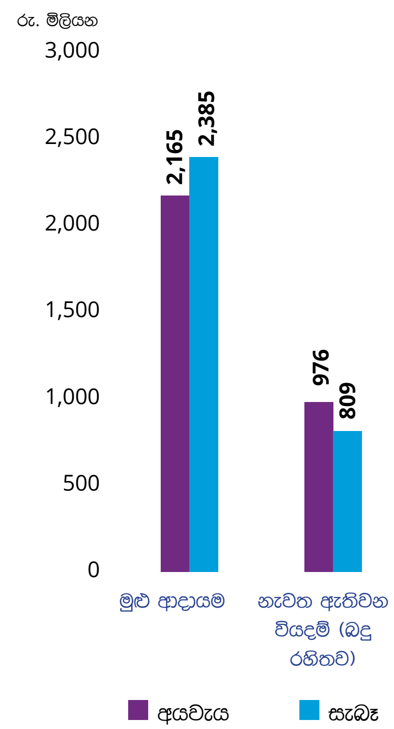
ප්‍රාග්ධන වියදම් 2023 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2024



නැවත ඇතිවන වියදම් 2023 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2024



අයවැය සහ සැබෑ - 2024



ලාභදායිතාවය

බදු ගෙවීමට පෙර රුපියල් මිලියන 1,014 ක ලාභයක් වාර්තා කරමින්, 2024 වර්ෂය තුළ CAASL හි ශක්තිමත් මූල්‍ය කාර්ය සාධනයක් දැකගත හැකි විය. මෙම බදු ගෙවීමට පෙර ලාභය යහපත් මට්ටමක පැවතීම මගින් මෙහෙයුම්වල කාර්යක්ෂමතාව පවත්වා ගැනීම සහ පිරිවැය ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණ කිරීම සම්බන්ධයෙන් අධිකාරියේ උපාය මාර්ගවල වැදගත්කම අවධාරණය කරයි. බදුකරණය සඳහා ගිණුම්කරණයෙන් පසු, ශුද්ධ ලාභය රුපියල් මිලියන 1,023 ක් ලෙස වාර්තා විය. එමගින් ශුද්ධ ලාභයේ අඛණ්ඩ වර්ධනය පිළිබිඹු කරන අතර තිරසාර මූල්‍ය තත්ත්වය සහ ස්ථාවරත්වය පවත්වා ගැනීම වෙනුවෙන් CAASL හි කැපවීම දිරිමත් කරයි.

මූල්‍ය විශ්ලේෂණය සහ ඉදිරි දැක්ම

2024 සඳහා වන මූල්‍ය ප්‍රතිඵල මගින් CAASL එහි මූල්‍ය පදනම් ශක්තිමත් කිරීම වෙනුවෙන් දක්වන අඛණ්ඩ කැපවීම පෙන්නුම් කරයි. එමෙන්ම එය ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවයේ යටිතල පහසුකම් සහ නියාමන හැකියාවන් වැඩිදියුණු කිරීම වෙනුවෙන් සැලසුම් කළ ඉලක්ක තවදුරටත් වැඩි දියුණු කරයි. ස්ථාවර ලාභදායිතාවය සමඟ සම්බන්ධ වූ ජංගම වත්කම්වල පදනම මගින් මෙහෙයුම් සඳහා පවතින ඉල්ලුම ඵලදායී ලෙස කළමනාකරණය කිරීමට, ප්‍රාග්ධන ආයෝජනවලට සහය වීමට සහ මූල්‍ය විනය පවත්වා ගැනීමට අධිකාරියට ඇති හැකියාව පෙන්නුම් කරයි. ඉදිරිය වැඩ කටයුතුවලදී, CAASL විසින් ද්‍රවශීලතාවය පවත්වා ගැනීම, සම්පත් වෙන් කිරීම ප්‍රශස්ත කිරීම සහ මූල්‍ය වාර්තාකරණයේ විනිවිදභාවය සහ වගවීම සහතික කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛතාවය දෙනු ඇත. ජංගම නොවන වත්කම් වෙනුවෙන් අඛණ්ඩව ආයෝජනය කිරීමෙන් මෙහෙයුම් පුළුල් කිරීම සහ නවීකරණය ඔස්සේ, ජාතික ගුවන්සේවා සංවර්ධනය කිරීමේ ඉලක්කවලට අදාළ දිගුකාලීන අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීම අදහස් කරයි.

ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ අනාගතය

මූල්‍ය ප්‍රකාශන 2024 වර්ෂය

විස්තීර්ණ ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය 80
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය 81
ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය 82
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය 83
මූල්‍ය ප්‍රකාශන සඳහා සටහන් 84
විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව 2024 109
විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය 2024 120
නියාමන විෂය පථය 129
CAASL හි තාක්ෂණික කාර්යසාධනය පිළිබඳ සාරාංශය 131
ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක 133
ගුවන් ගමන් පිළිබඳ තොරතුරු 139

විස්තීර්ණ ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා (සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත)	සටහන	2024 රු.	2023 රු.
ආදායම		**2,385,836,374**	**5,530,639,804**
මෙහෙයුම් ආදායම	23	1,678,760,397	4,267,567,018
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම	23	707,075,977	1,263,072,786
වියදම		**1,009,306,201**	**973,440,478**
කාර්ය මණ්ඩල වියදම්	24	442,740,440	432,938,638
රැස්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු	25	8,108,329	8,063,683
පුහුණු කිරීම් සඳහා වියදම්	26	7,314,858	9,659,098
පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්	27	339,640,223	364,502,061
මූල්‍ය වියදම්	28	11,596,896	918,390
ක්ෂය වීම්	29	193,728,558	149,698,845
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	30	6,155,864	7,638,729
වත්කම පාවිච්චි කිරීමේ හිමිකම් සඳහා ක්ෂය වියදම්	32	21,034	21,034
බදුවලට පෙර ලාභය		**1,376,530,174**	**4,557,199,326**
ආදායම් බදු වියදම්	31	205,883,300	208,920,729
වර්ෂය සඳහා ලාභය		**1,170,646,874**	**4,348,278,597**
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්			
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම් නැවත මිණුම් කිරීමෙන් ජනිත ලාභය/(අලාභය)		(38,040,641)	(14,345,234)
නැවත ඇගයීමේ අතිරික්තය		47,314,551	105,418,708
වර්ෂය සඳහා විස්තීර්ණ ආදායම් එකතුව		**1,179,920,784**	**4,439,352,071**

පිටු අංක 84 සිට 108 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි අනිවාර්යය අංගයකි

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා (සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත)	සටහන	2024 රු.	2023 රු.
වත්කම්			
ජංගම නොවන වත්කම්			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	29	2,668,915,112	2,781,375,720
අස්පෘශ්‍ය වත්කම්	30	7,516,912	13,503,511
වත්කම පාවිච්චි කිරීමේ හිමිකම	32	273,437	294,471
නොනිමි වැඩ - ප්‍රාග්ධනය	33	6,696,660	12,266,660
ස්ථාවර තැන්පතු - කාර්ය මණ්ඩල සුභසාධනය සහ සමාජ ආරක්ෂණ අරමුදල		170,647	158,564
විලම්භිත බදු - වත්කම්	42	17,584,263	15,596,177
මුළු ජංගම නොවන වත්කම්		**2,701,157,031**	**2,823,195,103**
ජංගම වත්කම්			
තොග		7,864,255	8,774,766
විකුණුම් සඳහා ජංගම නොවන වත්කම්	29	5,924,034	-
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ	34	29,800,210,676	355,783,337
කාර්ය මණ්ඩල ණය	35	62,155,855	60,762,235
මූල්‍ය වත්කම්	36	4,138,699,589	3,737,658,343
අත්තිකාරම්, පෙර ගෙවුම්, වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	37	395,188,767	449,910,755
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	38	4,256,321,939	3,451,520,415
මුළු ජංගම වත්කම්		**38,666,365,115**	**8,064,409,851**
මුළු වත්කම්		**41,367,522,146**	**10,887,604,954**
හිමිකම් සහ වගකීම්			
ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත			
රජයේ ප්‍රදාන	39	547,453,186	551,162,338
රඳවාගත් ඉපැයුම්	40	6,458,656,678	6,137,845,749
නැවත තක්සේරු කිරීමේ අතිරික්තය	41	266,545,785	219,231,233
මුළු ප්‍රාග්ධනය සහ සංචිත		**7,272,655,649**	**6,908,239,320**
වගකීම්			
ජංගම නොවන වගකීම්			
විලම්භිත බදු - වත්කම්	42	102,262,671	100,184,510
බදු වගකීම	43	257,536	281,554
ප්‍රතිපාදන සහ අනෙකුත් වගකීම්	44	311,692,841	268,222,208
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම	45	63,487,487	31,578,115
මුළු ජංගම නොවන වගකීම්		**477,700,536**	**400,266,387**
ජංගම වගකීම්			
වෙළඳ ගෙවිය යුතු	46	33,493,881,229	3,656,608,443
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	46	36,765,358	41,764,655
ආදායම් බදු වගකීම්	47	86,519,374	(119,273,851)
මුළු ජංගම වගකීම්		**33,617,165,961**	**3,579,099,247**
මුළු ස්කන්ධ සහ වගකීම්		**41,367,522,146**	**10,887,604,954**

පිටු අංක 84 සිට 108 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනය සඳහා අනිවාර්ය වේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශය ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇති බවට මම සහතික වෙමි.

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇති මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වගකීම වේ. මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල විසින් අනුමත කොට අත්සන් කරන ලදී.

කේ.වී.පී.ආර්. ද සිල්වා
අධ්‍යක්ෂ- මූල්‍ය හා ආදායම් කළමනාකරණ

එයාර් වයිස් මාර්ෂල් සාගර කොටකදෙණිය මහතා (විශ්‍රාමික)
සිවිල් ගුවන්සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

සුනිල් ජයරත්න
සභාපති

2025 පෙබරවාරි 27

ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා (සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත)	රජයේ ආධාර	නැවත ඇගයීමේ අතිරික්තය	රඳවා ගත් ඉපැයුම්	මුළු එකතුව
2023 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය	**554,889,603**	**113,812,525**	**5,826,217,782**	**6,494,919,909**
කාලය සඳහා ලාභය	-	-	4,348,278,597	4,348,278,597
වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීම	-	105,418,709	-	105,418,709
වසර සඳහා අස්පෘශ්‍ය කිරීම	(3,709,152)	-	-	(3,709,152)
රජයේ ආධාර වත්කම් බැහැර කිරීම්	(18,113)	-	-	(18,113)
අනුමත නොකළ යෙදවුම් බදු - එකතු නොකළ අගය මත බදු	-	-	(22,305,396)	(22,305,396)
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභය නැවත තක්සේරු කිරීම	-	-	(14,345,234)	(14,345,234)
ඒකාබද්ධ අරමුදල් මාරු කිරීම	-	-	(4,000,000,000)	(4,000,000,000)
2023 දෙසැම්බර් 31 වැනි දිනට ශේෂය	**551,162,338**	**219,231,234**	**6,137,845,749**	**6,908,239,320**
කාලය සඳහා ලාභය	-	-	1,170,646,874	1,170,646,874
වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීම	-	47,314,551	-	47,314,551
වසර සඳහා අස්පෘශ්‍ය කිරීම	(3,709,152)	-	-	(3,709,152)
හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදලට පැවරීම	-		(61,795,304)	(61,795,304)
අනුමත නොකළ යෙදවුම් බදු - එකතු නොකළ අගය මත බදු	-	-	-	-
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභය නැවත තක්සේරු කිරීම	-	-	(38,040,641)	(38,040,641)
ඒකාබද්ධ අරමුදල් පැවරුම්	-	-	(750,000,000)	(750,000,000)
2024 දෙසැම්බර් 31 වැනි දිනට ශේෂය	**547,453,186**	**266,545,785**	**6,458,656,678**	**7,272,655,649**

පිටු අංක 84 සිට 108 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනය සඳහා අනිවාර්ය වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා (සියලු අගයන් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත)	සටහන	2024 රු.	2023 රු.
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් මුදල් ප්‍රවාහය			
බදු අය කිරීමට පෙර සාමාන්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද ලාභය/(අලාභය)		**1,376,530,174**	**4,557,199,326**
ගැලපුම්			
ක්ෂය වීම් - වත්මන් වර්ෂය	29	193,728,558	149,698,845
ක්ෂය වීම් - අනුමත නොකළ එකතු කළ අගය මත බදු		-	2,174,170
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂය කිරීම	30	6,155,864	7,638,729
වත්කම් පාවිච්චි කිරීමේ හිමිකම් සඳහා ක්ෂය වියදම්	32	21,034	21,034
රජයේ ප්‍රධාන මත ක්‍රමක්ෂය කිරීම	39	(3,709,152)	(3,709,152)
ආයෝජන වෙතින් ලද පොලී ආදායම	23	(691,689,265)	(1,235,493,468)
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද අලාභය		1,685,935	862,778
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද ලාභය		-	(106,226)
කල්බදු වගකීම්හි මූල්‍ය පිරිවැය	43	8,123	6,682
නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් සඳහා ප්‍රතිපාදන	45	6,927,202	4,426,929
පෙර වර්ෂයේ ගැලපුම්		-	(22,305,396)
කාරක ප්‍රාග්ධනයෙහි වෙනස්වීම්වලට පෙර මෙහෙයුම් ලාභය/(අලාභය)		**889,658,472**	**3,460,414,251**
තොග (වැඩිවීම)/අඩුවීම		910,511	1,015,176
වෙළෙඳ ලැබිය යුතු දෑ (වැඩිවීම)/අඩුවීම	34	(29,444,427,339)	(61,867,890)
කාර්යමණ්ඩල ණයවල (වැඩිවීම)/	35	22,751,826	11,324,547
අත්තිකාරම්/පෙරගෙවීම්/වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ (වැඩිවීම)/අඩුවීම	37	(4,010,509)	110,568,853
වෙළෙඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ වැඩිවීම	46	29,832,273,489	1,260,284,386
මෙහෙයුම්වලින් ජනිත මුදල්		1,297,156,450	4,781,739,323
ගෙවන ලද නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් පිරිවැය (පාරිතෝෂිකය)	45	(13,058,470)	(8,390,100)
එකතු කළ අගය මත බදු ආදායම් බද්දට හිලව් කිරීම		-	(8,250,934)
ගෙවන ලද ආදායම් බදු	47	-	(765,282,046)
මෙහෙයුම් ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් ලද ශුද්ධ මුදල්		**1,284,097,980**	**3,999,816,244**
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් වූ මුදල් ප්‍රවාහ			
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අත්පත් කරගැනීම	29	(41,776,634)	(48,449,971)
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ මත අනුමත නොකළ එකතු කළ අගය මත බදු		-	(98,947,675)
අස්පෘශ්‍ය වත්කම් අත්පත් කරගැනීම	30	-	(3,046,875)
නොනිමි ප්‍රාග්ධනයේ (වැඩිවීම)/අඩුවීම	33	5,570,000	(5,599,264)
වෙනත් ආයෝජන ඉවත් කරගැනීම/(අත්පත් කරගැනීම)	36	(297,164,602)	(484,262,387)
ලද පොලිය		622,399,671	1,303,788,920
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලද මුදල්		44,000	196,298
හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදලේ වැඩිවීම/(අඩුවීම)		(118,000)	(621,823)
බැංකු ඇපකර වැඩිවීම/(අඩුවීම)		(18,218,755)	196,332,395
ආයෝජන ක්‍රියාකාරකම් සඳහා යොදවන ලද ශුද්ධ මුදල		**270,735,680**	**859,389,618**
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් වෙතින් වූ මුදල් ප්‍රවාහ			
ඒකාබද්ධ අරමුදල වෙත දායකත්වය		(750,000,000)	(4,000,000,000)
කල්බදු පදනමින් ගත් වීරවිල ඉඩම සඳහා ගෙවීම	43	(32,141)	(32,141)
මූල්‍ය ක්‍රියාකාරකම් සඳහා යොදවන ලද ශුද්ධ මුදල		**(750,032,141)**	**(4,000,032,141)**
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ හි ශුද්ධ වැඩිවීම/(අඩුවීම)		804,801,520	859,173,720
වර්ෂය ආරම්භයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	38	3,451,520,415	2,592,346,694
වර්ෂය අවසානයේ මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	38	**4,256,321,939**	**3,451,520,415**

පිටු අංක 84 සිට 108 දක්වා සටහන් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශනය සඳහා අනිවාර්ය වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

*සටහන්වල සියලුම මුදල් ඒකක ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇති අතර, එසේ නොවන අවස්ථාවලදී සඳහන් කර ඇත.

1. ආයතනික තොරතුරු

1.1. මෙහෙයුම් සැකැස්ම සහ ස්වභාවය

2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ 2002 දෙසැම්බර් 27 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පිහිටුවන ලදී. එය ආරක්ෂාව, කාර්යක්ෂමතාව සහ සිවිල් ගුවන්සේවයේ විධිමත්භාවය පවත්වාගෙන යන, 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා ගුවන්සේවා අධිකාරි පනතේ සහ 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ ව්‍යවස්ථාදායක විධිවිධාන යටතේ, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය විසින් පිළිගන්නා ලද ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට සහ නිර්දේශිත ක්‍රියාමාර්ගවලට අනුව කටයුතු කරමින් පරිසර බලපෑම අවම කරමින් සේවය සලසන ව්‍යවස්ථාපිත ආයතනයක් වශයෙන් සැලකේ.

අධිකාරියෙහි ලියාපදිංචි කාර්යාලය අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර, කටුනායක පිහිටා ඇත.

2. වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල සාරාංශය

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේ යොදා ගත් මූලික ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති පහත දැක්වේ. එනම්, මෙම ප්‍රතිපත්ති මෙහි සඳහන් සියලු වර්ෂ සඳහා අඛණ්ඩව අදාළ වේ.

2.1. පිළියෙල කිරීමේ පදනම

ශ්‍රී ලංකාවේ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූලව සහ එකඟව මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඇත. මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කර ඇත්තේ ඇතැම් මූල්‍ය වත්කම්වල සාධාරණ තක්සේරුව මඟින් වෙනස් කරන ලද ඓතිහාසික පිරිවැය පදනම මත ය.

2.2. අනුකූලතා ප්‍රකාශය

SLFRSs/LKASs හි විධිවිධාන අනුව CAASL හි මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වගකීමෙන් බැඳේ. සන්සන්දනාත්මක තොරතුරු ද ඇතුළත්ව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට සහ ඉන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා CAASL හි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ සටහන් සමඟින්, මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශය, හිමිකම් වෙනස්වීම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ, ("මූල්‍ය ප්‍රකාශ") ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් නියම කර ඇති ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට (SLFRS/LKAS) අනුකූල වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන සකස් කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කළමනාකාරිත්වය වගකීමෙන් බැඳේ. 2025 පෙබරවාරි 28 වන දින අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ යෝජනාවට අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම සඳහා අවසර දෙන ලදී.

2.3. නිකුත් කිරීම සඳහා බලය පැවරූ දිනය

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන, 2025 පෙබරවාරි 28 වන දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ යෝජනාවට අනුව නිකුත් කිරීම සඳහා අවසර දෙන ලදී.

2.4. ක්‍රියාකාරී හා ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ, CAASL ක්‍රියාත්මක වන මූලික ආර්ථික පරිසරයේ මුදල් ඒකකය වන ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් නිරූපණය කොට ඇත. සමූහයේ සෑම අංශයක් විසින් මූලික ආර්ථික පරිසරයේ මුදල් ඒකකය භාවිත කරන අතර, එය ඔවුන්ගේ ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකය ලෙස කටයුතු කරයි.

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, එය අධිකාරියෙහි ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකය සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ මුදල් ඒකකය ලෙස කටයුතු කරයි. විදේශ මුදල් ගනුදෙනු, ගනුදෙනුව සිදු වූ දිනයේ විනිමය අනුපාතය අනුව, අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකයට පරිවර්තනය කර ඇත.

2.5. අඛණ්ඩ පැවැත්ම

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේ දී අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම සඳහා පවතින හැකියාව කළමනාකරණය විසින් තක්සේරු කරනු ලබයි. අධිකාරියට එහි නීත්‍යනුකූල කටයුතු ඉටු කිරීමට සහ ඉදිරි අනාගතයේ දී මෙහෙයුම් පවත්වා ගෙන යාමට ප්‍රමාණවත් සම්පත් ඇති බවට කළමනාකරණය බොහෝ දුරට අපේක්ෂා කරයි. අනාගතය පිළිබඳ පවත්නා තොරතුරු සලකා බැලීමේ දී ඈවර කිරීමකට හෝ මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට අවශ්‍ය යැයි අධිකාරිය විසින් අපේක්ෂා කරනු නොලබයි. ඒ අනුව, මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේ දී අධිකාරිය විසින් අඛණ්ඩ පැවැත්ම කෙරෙහි අවධානය යොමු කරනු ලබයි.

2.6. සැලකිය යුතු ගිණුම්කරණ තීන්දු, ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන

අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේදී SLFRS සඳහා අනුකූල විය යුතු අතර වාර්තා කළ ආදායම්, වියදම්, වත්කම්, සහ වාර්තාකරණ දිනයට අදාළ අසම්භාව්‍ය වගකීම් අනාවරණය සඳහා බලපානු ලබන තීන්දු, ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සකස් කිරීම කළමනාකරණය විසින් සිදු කළ යුතුය. කෙසේ වුව ද, මෙම උපකල්පනවල සහ ඇස්තමේන්තුවල අවිනිශ්චිතතාව, ඉදිරි අනාගතයේ දී වත්කම්වල හෝ වගකීම්වල ධාරණ අගයේ ද්‍රව්‍යාත්මක වෙනස්කමක් අවශ්‍ය ප්‍රතිඵල කෙරෙහි හේතු විය හැකිය. තීන්දු, ඇස්තමේන්තු, උපකල්පන මීට ඇතුළත් වේ.

2.6.1.තීන්දු

ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන සිදු කිරීම හැරුණු කොට, අධිකාරියෙහි ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති යොදා ගැනීමේ දී, කළමනාකරණය විසින් මූල්‍ය ප්‍රකාශවල හඳුනා ගනු ලබන අගයන්වලට සැලකිය යුතු වශයෙන් බලපෑමක් ඇති කරන පහත සඳහන් තීන්දු ගන්නා ලදී.

2.6.2. ඇස්තමේන්තු සහ උපකල්පන

අනාගතය පිළිබඳ ප්‍රධාන උපකල්පන සහ වාර්තා කරන දිනයේ ඇස්තමේන්තු අවිනිශ්චිතතා මඟින් ඉදිරි මූල්‍ය වර්ෂය තුළ වත්කම්වල සහ වගකීම්වල ධාරණ අගයේ ද්‍රව්‍යමය ගැළපීමක් ඇති කිරීමේ සැලකිය යුතු අවදානමක් ඇති කරයි. ඒවා පහතින් සාකච්ඡා කෙරේ.

(අ) මූල්‍ය උපකරණවල සාධාරණ වටිනාකම

ක්‍රියාකාරී වෙළෙඳ පොළෙන් මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි දක්වා ඇති මූල්‍ය වත්කම්වල සාධාරණ වටිනාකම සහ වාර්තාගත මූල්‍ය වගකීම් හැකි ලබා ගත නොහැකිය. කෙසේ වුව ද, වට්ටම් කරන ලද මුදල් ප්‍රවාහ ආකෘතිය සහ ගණිතමය ආකෘතිය ඇතුළු විවිධ තක්සේරු ක්‍රම භාවිත කර ඒවා තීරණය කරනු ලැබේ. මෙම ආකෘතීන් සඳහා යෙදවුම් හැකිතාක් නිරීක්ෂණය කළ හැකි වෙළඳ පොළ දත්තවලින් ලබා ගන්නා අතර, නිරීක්ෂණය කළ හැකි වෙළඳ පොළ දත්ත නොමැති විට, සාධාරණ අගයන් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා විනිශ්චයක් යොදා ගනු ලැබේ.

මෙම සාධක පිළිබඳ උපකල්පනවල වෙනස්කම්, මූල්‍ය වත්කම්වල වාර්තා කළ සාධාරණ අගය මත බලපානු ඇත. භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල ආයෝජන සාධාරණ අගයෙන් දක්වා ඇත.

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය වත්කම්වල ධාරණ වටිනාකම (භාණ්ඩාගාර බිල්පත්) 2023 වර්ෂයේ රු.3,959,239,350 සාපේක්ෂව රු. 4,256,403,952ක වටිනාකමක් ගනී.

(ආ) නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ බැඳියාවන් පිළිබඳ තක්සේරු කිරීම

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති 19 (LKAS) හි සූත්‍ර ක්‍රමය භාවිත කරමින් නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ විශ්‍රාම සැලසුම් පිරිවැය ගණනය කරනු ලබයි.

2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට, නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ බැඳියාවන් හි සාධාරණ වටිනාකම (භාණ්ඩාගාර බිල්පත්) රු. 63,487,487 වේ. (2023 රු. 31,578,115/-).

(ඇ) සාධාරණ වටිනාකම

සාධාරණ වටිනාකම යනු දැනුවත්ව, බලකිරීමකින් තොරව කැමැත්තෙන් කටයුතු කරන පාර්ශවයන් අතර අතේ දුරින් සිදු කරන ගනුදෙනුවක දී එකඟ වන ප්‍රතිෂ්ඨාවයි. මූල්‍ය උපකරණයක් පළමු ව හඳුනා ගත් විට, එහි සාධාරණ වටිනාකම යනු සාමාන්‍යයෙන් ගෙවූ හෝ ලැබුණු ප්‍රතිෂ්ඨාවයි. මූලික හඳුනා ගැනීමෙන් අනතුරුව, සාමාන්‍යයෙන් ක්‍රියාකාරී වෙළඳපොළක මිල ගණන් ඉදිරිපත් කළ මූල්‍ය වත්කමක සාධාරණ වටිනාකම ලංසු මිල වන අතර, ක්‍රියාකාරී වෙළඳපොළක මිල ගණන් දක්වන ලද මූල්‍ය වගකීමක සාධාරණ වටිනාකම, ඉල්ලුම් කරන මිල වේ. මුදල් හා සමාන දෑ සහ කෙටි කාලීන ආයෝජන වැනි මූල්‍ය උපකරණ සඳහා, මෙම උපකරණවල ධාරක වටිනාකම ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකමට ආසන්න වශයෙන් සමාන වේ.

(ඈ) ආදායම් බද්ද

අධිකාරිය ආදායම් බදුවලට යටත් වන අතර, ආදායම් බදු සඳහා වන සමස්ත විධිවිධාන තීරණය කිරීමෙහි ලා සැලකිය යුතු විනිශ්චයක් අවශ්‍ය වේ.

3. මූල්‍ය වත්කම්

අධිකාරිය එහි මූල්‍ය වත්කම් පහත පරිදි වර්ගීකරණය කොට දක්වයි: එනම් ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ, කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති සහ විකුණුම් සඳහා යොදා ගත හැකි දෑ වශයෙනි. මූලික හඳුනාගැනීමේ දී කළමනාකරණය විසින් මෙම වර්ගීකරණය තීරණය කරනු ලබන අතර, එම වර්ගීකරණය ආයෝජන සිදු කරන අරමුණ මත රඳා පවතී.

3.1. වර්ගීකරණය

(අ) ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ

ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ යනු ක්‍රියාකාරී වෙළෙඳපොලේ මිල ගණන් දක්වා නොමැති ස්ථාවර හෝ තීරණය කළ හැකි ගෙවීම්වලින් යුතු ඇති විය නොහැකි මූල්‍ය වත්කම් ය. සාමාන්‍ය ගනුදෙනු ලදුපත් ද මෙම කාණ්ඩයට ඇතුළත් කෙරෙන අතර, හානිකරණය සඳහා සමාලෝචනයට ලක් කෙරේ.

(ආ) කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම්

කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති මූල්‍ය වත්කම් යනු ස්ථාවර හෝ තීරණය කළ හැකි ගෙවීම්වලින් සහ ස්ථාවර කල්පිරීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවන මූල්‍ය වත්කම් වන අතර අධිකාරියේ කළමනාකාරිත්වයට සුභවාදී අරමුණු සහ පරිපූර්ණ වන තෙක් රඳවා ගැනීමේ හැකියාව සහිත දෑ වේ. පහත සඳහන් දෑ ඊට අයත් නොවේ.

- මූලික හඳුනා ගැනීම් මත, අධිකාරිය ලාභ හෝ අලාභ මඟින් සාධාරණ වටිනාකම ලෙස නම් කිරීම, හෝ
- විකුණුම් සඳහා යොදා ගත හැකි යනුවෙන් අධිකාරිය විසින් නම් කිරීම, සහ
- ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ යන්නෙහි අර්ථය සපුරාලීම

කල් පිරෙන තෙක් තබා ඇති ආයෝජනවල පොලී අගයන්, ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි දක්වා ඇති අතර, එය 'ආයෝජන ආදායම්' ලෙස සඳහන් කොට ඇත.

(ඇ) විකුණුම් සඳහා යොදා ගත හැකි මූල්‍ය වත්කම්

විකුණුම් සඳහා යොදා ගත හැකි මූල්‍ය වත්කම් යනු අවිනිශ්චිත කාලසීමාවක් දක්වා රඳවා තබා ගත හැකි මූල්‍ය වත්කම් වන අතර ඒවා ද්‍රවශීලතාව සඳහා හෝ පොලී අනුපාත, විනිමය අනුපාත හෝ ස්කන්ධ මිල අවශ්‍යතා මත විකිණිය හැකි අතර ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ, රඳවා තබා ගත හැකි ආයෝජන ලෙස හෝ ලාභ හෝ අලාභ හරහා ලැබෙන සාධාරණ අගයෙන් යුතු මූල්‍ය වත්කම් ලෙස වර්ගීකරණය කළ නොහැකිය.

3.2. හඳුනා ගැනීම සහ ගණනය කිරීම

මූල්‍ය වත්කම් මූලික ව සාධාරණ වටිනාකමකින් හඳුනාගෙන අතර, සියලු මූල්‍ය වත්කම් ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් යුක්ත නොවන අවස්ථාවක, එය ළඟා කරගැනීම සඳහා ගනුදෙනු පිරිවැය සෘජු ව ආරෝපණය කරගත හැකිය. එසේ ම ලාභ හෝ අලාභ හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් යුක්ත වන මූල්‍ය වත්කම්, මූලිකව සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාගැනෙන අතර, ගනුදෙනු පිරිවැය ආදායම් ප්‍රකාශයේ පියවනු ලැබේ. මූල්‍ය වත්කම් වෙතට මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමේ අයිතිය කල් ඉකුත් වූ විට හෝ ඒවා පවරා ඇති විට ඒවා හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර කරනු ලබන අතර, අධිකාරිය විසින් හිමිකාරිත්වයේ සියලු අවදානම් සහ වාසි සැලකිය යුතු ලෙස පවරා ඇත. විකුණුම් සඳහා යොදා ගත හැකි මූල්‍ය වත්කම් පසු ව සාධාරණ වටිනාකමින් ගෙන එනු ලබයි. ඵලදායි පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ණය, ලැබිය යුතු මුදල් සහ කල්පිරීමට නියමිත මූල්‍ය වත්කම් ක්‍රමක්ෂගත පිරිවැයක් යටතේ හඳුනාගනු ලැබේ.

කල්පිරීමට නියමිත ලෙස වර්ගීකරණය කරනු ලබන මූල්‍ය සහ මූල්‍ය නොවන සුරැකුම්වල සාධරණ වටිනාකමෙහි වෙනස්කම්, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම් මඟින් හඳුනා ගැනේ.

විකිණිය හැකි හෝ හානිකරණ ලෙස සුරැකුම් වර්ගීකරණය කරන විට, වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්වල හඳුනා ගනු ලබන සමුච්චිත සාධාරණ අගයේ වෙනස්කම්, මූල්‍ය වත්කම් ඇති ආදායම් ප්‍රකාශයේ ඇති ශුද්ධ ලාභ/අලාභ ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශයට ඇතුළත් කොට ඇත.

සාඵල්‍ය පොලී ක්‍රම භාවිත කරමින් ගණනය කරනු ලබන විකිණිය හැකි සුරැකුම්පත් මත පොලිය, මූල්‍ය ප්‍රකාශනයෙන් හඳුනා ගැනේ.

3.2.1. සාධාරණ වටිනාකම පිළිබඳ හඳුනාගැනීම

ණය සහ අත්තිකාරම්වල සාධාරණ වටිනාකම, බැංකු සහ ගනුදෙනුකරුවන් වෙත වගකීම් හඳුනා ගනු ලබන්නේ ණය ගුණාත්මකභාවය, ද්‍රවශීලිතාව සහ ආශ්‍රිත පිරිවැය වැනි සාධක සලකා බලා ගිවිසුම්ගතව එකඟ වූ මූල්‍ය ප්‍රවාහ මත පදනම් වූ වර්තමාන වටිනාකම් ආකෘතිය යොදා ගනිමිනි. වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ සහ ගෙවිය යුතු දේ හි ධාරණ වටිනාකම, හානිකරණ ප්‍රතිපාදනවලින් අඩු කළ පසු ලැබෙන ශුද්ධ වටිනාකම ආසන්න වශයෙන් ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකමට සමාන වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

3.2.2. හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර කිරීම

මූල්‍ය වත්කමක (හෝ මූල්‍ය වත්කමක කොටසක් හෝ සමූහයෙන් කොටසක සමාන මූල්‍ය වත්කමක් යොදා ගත හැකි විටක) හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර කෙරෙනුයේ:

- වත්කම් වෙතින් මුදල් ප්‍රවාහ ලබා ගැනීමට ඇති අයිතිය අවසන් විට
- වත්කම්වලින් මූල්‍ය ප්‍රවාහ යොදා ගැනීමේ අයිතිය අධිකාරිය විසින් පවරා ඇති හෝ 'ගනුදෙනු' සැලැස්මක් සඳහා එකඟ වීම යටතේ තෙවන පාර්ශ්වයක් වෙත ද්‍රව්‍යාත්මක ප්‍රමාදයකින් තොර ව සම්පූර්ණයෙන් ලැබිය යුතු මූල්‍ය ප්‍රවාහ ගෙවීමේ වගකීම උපකල්පනය කර ඇති අවස්ථාවල ය.

(අ) අධිකාරිය වත්කම්වල සියලු අවදානම් සහ සියලු වාසි සැලකිය යුතු වශයෙන් පවරා ඇති නැතහොත්,

(ආ) අධිකාරිය වත්කම්වල සියලු අවදානම් සහ සියලු වාසි සැලකිය යුතු වශයෙන් පවරා හෝ රඳවා ගෙන නොමැත. නමුත් වත්කම් පාලනය පවරා ඇත.

අධිකාරිය එහි වත්කමකින් මූල්‍ය ප්‍රවාහ ලැබීමේ අයිතිය පවරා ඇති අවස්ථාවක හෝ 'ගනුදෙනු' සැලැස්මකට එළැඹෙන අවස්ථාවක මෙන්ම, වත්කමේ සියලු අවදානම් සහ සියලු වාසි සැලකිය යුතු වශයෙන් පවරා හෝ රඳවා ගෙන නොමැති අවස්ථාවක හෝ එහි පාලනය පවරා නොමැති අවස්ථාවක, අධිකාරියේ අඛණ්ඩ මැදිහත්වීමේ ප්‍රමාණය අනුව වත්කම් යන්න හඳුනා ගැනේ. මෙහි දී අධිකාරිය විසින් හවුල් වගකීමක් ද හඳුනා ගනු ලැබේ. අධිකාරිය සතු අයිතීන් සහ බැඳීම් පිළිබිඹු වන ලෙස පවරන ලද වත්කම් සහ හවුල් වගකීම් ගණනය කෙරේ. පවරන ලද වත්කම මත ඇපකරයක ස්වරූපය ගනු ලබන අඛණ්ඩ මැදිහත්භාවය, වත්කමේ මුල් ධාරණ අගය හා අධිකාරියට ආපසු ගෙවීමට අවශ්‍ය විය හැකි උපරිම අගය යන්නෙන් අවම අගයෙන් ගණනය කරනු ලැබේ.

4. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

4.1. පිරිවැය/නැවත තක්සේරු කිරීම

දේපළ පිරියත සහ උපකරණ අයිතම සමුච්චිත ක්ෂය වීම හා සමුච්චිත හානි අලාභ පිරිවැයෙන් අඩු කර ගණනය කරනු ලැබේ. වත්කම් අත්පත් කරගැනීමට සම්බන්ධ වියදම සෘජු ව ම පිරිවැයට ඇතුළත් වේ. ස්වයං අර්ථකාරී වත්කම් පිරිවැයට සඳහා ද්‍රව්‍ය පිරිවැය, සෘජු ශ්‍රමය සහ අපේක්ෂිත පරිදි වත්කම් භාවිතය සඳහා සෘජු ව භාවිත කළ හැකි වෙනත් පිරිවැය ඇතුළත් වේ. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යන අයිතමයක් නැවත ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට වැය වන පිරිවැය අනාගතයේ දී අධිකාරියට නැවත අත් කර දීමට සම්භාවිතාවක් තිබේ නම් සහ එම පිරිවැය විශ්වාසදායක වන්නේ නම්, එය අයිතමයෙහි ධාරණ අගය වශයෙන් හඳුනා ගැනේ. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ භාවිත කරමින් සිදු කරන දෛනික සේවා සඳහා වැය වන පිරිවැය ලාභය හා අලාභය තුළ හඳුනා ගැනේ.

දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතම වටිනාකම නැවත තක්සේරු කර ඇති අවස්ථාවක, එකී වත්කම් හි සමස්තය ද නැවත තක්සේරු කරනු ලැබේ. අධිකාරිය විසින් 2014 වර්ෂයේ සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි සෑම වර්ෂ 3-5කට වරක් වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කරනු ලැබ ඇත. නමුත් වත්කමක සාධාරණ අගය නැවත තක්සේරු කිරීමකට මුල් වන විට ධාරණ අගයෙන් ද්‍රව්‍යාත්මකව වෙනස් වන විට තවදුරටත් තක්සේරු කිරීම් සිදු කරනු ලබයි.

වත්කමක් නැවත තක්සේරු කරන අවස්ථාවේදී, ආදයම් ප්‍රකාශයේ පෙර හඳුනාගෙන ඇති එම වත්කම්වල නැවත තක්සේරු කිරීමේ හිඟයේ ප්‍රමාණය හැර, ධාරණ අගයේ ඕනෑම වැඩි වීමක් නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතය වෙත සෘජු ව ම බැර කෙරේ. එම වර්ධනය ආදායම් ප්‍රකාශයේ සඳහන් වේ. එම වත්කමේ පෙර අතිරික්තයක් පියවන ඕනෑ ම නැවත තක්සේරු කිරීමේ හිඟතාවක්, නැවත තක්සේරු කිරීමේ සංචිතයෙහි අතිරික්තයට සෘජු ව ම හිලව් කෙරෙන අතර, ඕනෑ ම අතිරික්තයක් වියදමක් වශයෙන් හඳුනා ගැනේ. විකුණන ලද වත්කම්වලට අදාළ ඕනෑ ම නැවත තක්සේරු සංචිතයක් බැහැර කිරීමෙන් පසු රඳවා ගත් ඉපැයීම් වෙත මාරු කරනු ලැබේ.

4.2. ක්ෂය වීම

ක්ෂය වීම, වත්කමක පිරිවැය හෝ පිරිවැය වෙනුවෙන් ඇති වෙනත් අගයක්, සුන්බුන් වටිනාකමෙන් අඩු කිරීමෙන් ගණනය කරනු ලැබේ. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ යන සෑම අයිතමයක ම ඇස්තමේන්තුගත ආයු කාලය පුරා සරල රේඛීය පදනම මත ලාභය හෝ අලාභය වශයෙන් ක්ෂය වීම හඳුනා ගැනේ. අත්පත් කරගන්නා වර්ෂයේ දී වත්කම භාවිතයට ගත් දිනයේ සිට සමානුපාතික පදනමක් මත ක්ෂය වීම් ගණනය කරනු ලබන අතර, එම වත්කම බැහැර කළ දිනයෙන් පසුව ක්ෂය වීමක් අය නොකෙරේ. කල්බදු වත්කම් කල්බදු කාල සීමාවෙහි සහ ඒවායේ ආයු කාලයෙහි කෙටි වීම මත ක්ෂය වී යයි. ඉඩම් ක්ෂය වීමට ලක් නොවේ.

පවත්නා වත්කම්වල ඇස්තමේන්තුගත ආයු කාලය පහත පරිදි වේ:

ගොඩනැඟිලි	අවුරුදු 15-40
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	අවුරුදු 5-10
රථ වාහන	අවුරුදු 8-15
පිරියත, යන්ත්‍රෝපකරණ සහ උපකරණ	අවුරුදු 4-10
ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	අවුරුදු 4-10
වෙනත් ස්ථිර වත්කම්	අවුරුදු 4-10

ක්ෂය වීමට අදාළ නියමය ගණනය කරනු ලබන්නේ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල පිරිවැය/තක්ස්රුව (වත්කම සඳහා වූ පිරිවැයෙහි/තක්ස්රුවහි අවශේෂ අගයෙන් 10%ට වඩා අඩු) පිළිබඳ සරල පදනමකින් ය. ඉඩම් හැර සියලු දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ ඒවායේ ආයු කාලය මත වාර්ෂික ව පහත ප්‍රතිශතවලින් ක්ෂය වීමට ලක් වේ.

ගොඩනැඟිලි	6 2/3%
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	10%
රථ වාහන	12.5%
පිරියත, යන්ත්‍රෝපකරණ සහ උපකරණ	25%
ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	25%
වෙනත් ස්ථිර වත්කම්	25%

jත්කම භාවිත කිරීම ආරම්භ කළ දිනයේ සිට, සමානුපාතික පදනමක් මත ක්ෂය වීම ලාභ අලාභ ගිණුමට අය කර ඇත. තනි වත්කම්වල ක්ෂය කළ හැකි අගය තීරණය කිරීමේ දී, පිරිවැයෙන්/නැවත තක්සේරු කරන ලද අගය ප්‍රමාණයෙන් 10%ක් සුන්බුන් වටිනාකම වශයෙන් පවතී.

ක්ෂය වීමේ ක්‍රමය, ආයු කාලය සහ අවශේෂ අගය කළමනාකරණය විසින් සෑම වාර්තාකරණ දිනයක දී ම සමාලෝචනය කෙරෙන අතර, පවත්නා තොරතුරුවල ගුණාත්මක භාවය සහ වත්කම්වල අපේක්ෂිත ආර්ථික කාර්යක්ෂමතාව මත පදනම් ව අවශ්‍ය පරිදි LKAS 16 මඟින් ගැළපීම් සිදු කරනු ලබයි. තාක්ෂණික අවභාවිතයට අදාළ මෙම තක්සේරු කිරීම්වල අවිනිශ්චිතතා ඒ ඒ ඒමෑදුකාංග සහ තොරතුරු තාක්ෂණ උපකරණවල උපයෝගීතාව වෙනස් කිරීමට හේතු විය හැකි ය.

4.3. හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර කිරීම

බැහැර කිරීම මත හෝ එය භාවිත කිරීමෙන් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අපේක්ෂා නොකරන අවස්ථාවල දී දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර කෙරේ. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ අයිතමයක් හඳුනා ගැනීමෙන් බැහැර වීම මඟින් ඇති වන ලාභය හෝ අලාභය තීරණය වන්නේ විකුණුම් ක්‍රියාවලිය සහ වත්කම් ධාරණ අගය අතර ඇති වන වෙනස අනුව වන අතර, එය ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගෙන ඇත.

4.4. ස්පෘශ්‍ය වත්කම් හානිකරණය

සෑම වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේදයක් අවසානයේ දී ම, ස්පෘශ්‍ය වත්කම්වල හානිකරණ අලාභයක් සිදු වී ඇති බවට යම් ඇඟවීමක් තිබේ ද යන්න තීරණය කිරීමට අධිකාරිය විසින් එම වත්කම්වල ධාරණ අගය සමාලෝචනය කරනු ලැබේ. එලෙස පවතී නම්, වත්කම්වල පියවා ගත හැකි අගය, හානිකරණ අලාභ (ඇත්නම්) ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කෙරේ. තනි වත්කමක පියවා ගත හැකි අගය ඇස්තමේන්තු කිරීමට නොහැකි අවස්ථාවක, වත්කම අයත් වන මුදල් උත්පාදන ඒකකය සඳහා පියවා ගත හැකි අගය තීරණය වේ. සාධාරණ සහ ස්ථාවර වෙන් කිරීමේ පදනමක් හඳුනාගත හැකි අවස්ථාවක වත්කමේ කුඩා තනි උත්පාදන ඒකකවලට ද බෙදා වෙන් කරනු ලබයි. එසේ නොමැතිනම් සාධාරණ සහ ස්ථාවර වෙන් කිරීමේ පදනමක් හඳුනාගත හැකි අඩුම මුදල් උත්පාදන ඒකක කාණ්ඩයට වෙන් කරනු ලබයි.

පියවා ගත හැකි අගය යනු විකිණීමට ඇති හෝ භාවිතයේ පවතින සාධාරණ වටිනාකමට වඩා ඉහළ වූ අගයකි. භාවිතයේ පවතින වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ දී, ඇස්තමේන්තු කරන ලද අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ, මුදල්වල කාලීන අගයෙහි වර්තමාන වෙළෙඳපොළ තක්සේරු පිළිබිඹු කෙරන සහ පෙර බදු වට්ටම් අනුපාතයෙන් වර්තමාන අගයට වට්ටම් කරනු ලැබෙන අතර, අනාගත මුදල් ප්‍රවාහයන් ඇස්තමේන්තු කරන වත්කමට විශේෂිත වූ අවදානම් ගළපා නැත.

වත්කමක (හෝ මුදල් උත්පාදන ඒකකය) පියවිය හැකි අගය යනු ධාරණ අගයට වඩා අඩු විය යුතු යැයි ඇස්තමේන්තු කර ඇතැයි උපකල්පනය කළහොත්, එහි දී වත්කමක ධාරණ අගය පියවිය යුතු අගය දක්වා අඩු කර ඇත. අදාළ වත්කම නැවත තක්සේරු කළ මුදලකට ගෙන යන්නේ නම් මිස හානිකරණ අලාභයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශයෙහි හඳුනාගත හැකිය.

4.5. නොනිමි ප්‍රාග්ධන ක්‍රියාකාරකම්

නොනිමි ප්‍රාග්ධන ක්‍රියාකාරකම් පිළිබඳ ව සමුච්චිත හානිකරණ අලාභවල පිරිවැයෙහි දක්වා ඇත. මේවා ගොඩනැගිලි, ජාල උපකරණ පද්ධති සංවර්ධනය සහ ප්‍රාග්ධනීකරණය අපේක්ෂා කෙරෙන වෙනත් ස්ථිර වත්කම් ගොඩනැඟීමේදී සෘජු ව ම වැය වන ප්‍රාග්ධන වියදම් වේ.

මෙම වියදම් සම්පූර්ණ කිරීමේ සහතිකය ලැබීමෙන් අනතුරු ව හෝ වත්කම් ලබා ගත හැකි වන විට CAASL වත්කම් ලේඛනයට ඇතුළත් කෙරේ.

4.6. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

ඉහත ආයු කාලයක් සහිත වත්කම් වන, අධිකාරිය විසින් අත්කර ගත් අස්පෘශ්‍ය වත්කම් ගණනය කරනු ලබන්නේ සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂ සහ සම්චිචිත හානිකරණ අලාභවලින් පිරිවැය අඩු කිරීමෙනි. ක්‍රමක්ෂ නියමයන් ගණනය කරනුයේ තාක්ෂණික මෘදුකාංග සහ මෙහෙයුම් පද්ධති සඳහා වන පිරිවැය (වත්කම් වටිනාකමෙහි අවශේෂ වටිනාකමින් 10%කට අඩු) මත සරල රේඛීය පදනමකින් ය. ඉහළ ආයු කාලයක් සහිත එවැනි අගයන් ඉවත් කර දැමීම සඳහා සියලු මෘදුකාංග වාර්ෂික ව 50%ක වාර්ෂික අනුපාතයකින් ක්‍රමක්ෂ කරනු ලැබේ. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්වල ආයුකාලය සමාලෝචනය කිරීමට අවශ්‍ය වූ විටෙක කලින් කලට සමාලෝචන කටයුතු සිදු කරනු ලැබේ. තාක්ෂණික මෘදුකාංගවල ආයු කාලය පහත පරිදි වේ.

තාක්ෂණික මෘදුකාංග	අවුරුදු 2-4

4.7. වත්කම් භාවිත කිරීමේ අයිතිය සහ කල්බදු වගකීම්

4.7.1. වත්කම් භාවිත කිරීමේ හිමිකම

බදු දීමේ ආරම්භක දිනයේදී අධිකාරිය විසින් වත්කම් භාවිතයේ අයිතිය හඳුනා ගනු ලබයි. එනම් පවත්නා වත්කම් භාවිතය සඳහා යොදා ගත හැකි දිනය වේ. මෙම වත්කම් පළමුව වියදමට ගණනය කර, පසුව සමුච්චිත ක්ෂයවීම් සහ හානිකරණ අලාභවලින් අඩු කරන අතර බදු වගකීම්වල නැවත ගණනය සඳහා වෙනස්කම් සිදු කරයි. වත්කම් භාවිත කිරීමේ හිමිකම හි වියදම සඳහා හඳුනාගත් කල්බදු වගකීම්, දරන ලද ඕනෑම ආරම්භක සෘජු පිරිවැයක් සහ ආරම්භක දිනයට පෙර හෝ එදින සිදු කරන ලද කල්බදු ගෙවීම්, ලද ඕනෑම කල්බදු දිරිදීමනාවල ශුද්ධ අගය ඇතුළත් වේ.

වත්කම් භාවිත කිරීමේ හිමිකම, කල් බදු කාල සීමාව සහ ඇස්තමේනුතු කරන ලද වත්කම්වල ආයු කාලය අනුව සරල පදනමක් මත ක්ෂය වේ. එය පහත පරිදි වේ:

වත්කම්	ඇස්තමේන්තු කළ ආයුකාලය
ඉඩම්	වසර 30ට වැඩි

4.7.2. කල්බදු වගකීම්

කල්බදු ආරම්භ වන දිනයේදී, කල්බදු කාල සීමාව අනුව කල්බදු ගෙවීම්වල වර්තමාන වටිනාකමින් කල්බදු වගකීම් ගණනය කරනු ලබන බව අධිකාරිය විසින් හඳුනා ගනු ලබයි. කල්බදු ගෙවීම්වල වර්තමාන වටිනාකම ගණනය කිරීමේදී අධිකාරිය විසින් කල්බදු ආරම්භක දිනයට භාණ්ඩාගාර බැඳුම්කර අනුපාතය භාවිත කරයි.

5. තොග

තොග ගණනය කරනු ලබන්නේ පිරිවැයෙනි. පිරිවැය තීරණය කරනුයේ පෙර පිවිසි සහ පෙර නිකුත් කළ (FIFO) යන පදනම අනුව ය. තොග වටිනාකම සඳහා අත්පත් කරගැනීමට වැය වන බරපැන, පරිවර්තන පිරිවැය සහ පවත්නා තැනට සහ තත්ත්වයට රැගෙන ඒමට වැය වන අනෙකුත් වියදම් ඇතුළත් වේ. අධිකාරියේ තොග සඳහා ලිපි ද්‍රව්‍ය සහ පරිභෝජ්‍ය ඇතුළත් වේ.

6. වෙනත් වත්කම්

වෙනත් ණය ගැතියන් සහ ලබන්නන්, අත්තිකාරම් තැන්පතු, පෙර ගෙවුම්, සහ ලැබිය යුතු බදු මුදල් ආදිය වෙනත් වත්කම්වලට අයත් වේ.

(අ) අත්තිකාරම් තැන්පතු පෙර ගෙවුම් බරපැන

එක් මූල්‍ය වර්ෂයකට වඩා ප්‍රතිලාභයක් හෝ සම්බන්ධතාවක් ඇතැයි සැලකෙන වියදමක් අත්තිකාරම්, තැන්පතු, සහ පෙර ගෙවුම් වියදම් ලෙස වර්ග කෙරේ. එම වියදම කාල සමානුපාතික පදනම මත අදාළ කාල සීමාව තුළ කපා හරිනු ලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

එක් මූල්‍ය වර්ෂයකට වඩා වැඩි ප්‍රතිලාභයක් හෝ සම්බන්ධතාවක් ඇතැයි සැලකෙන වියදමක් අත්තිකාරම්, තැන්පතු, සහ පෙර ගෙවුම් වියදම් ලෙස වර්ග කෙරේ. එම වියදම කාල සමානුපාතික පදනම මත අදාළ කාල සීමාව තුළ කපා හරිනු ලැබේ.

(ආ) වෙනත් ණයගැතියන්
වෙනත් ණයගැතියන් හානිකරණ අලාභ පිරිවැය රහිත පිරිසක් බව හඳුනා ගැනේ.

(ඇ) ලැබිය යුතු බදු
ලැබිය යුතු බදු පිරිවැයක් වශයෙන් හඳුනා ගැනේ

(ඈ) පෙරගෙවුම් කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය
මෙය අධිකාරියේ සේවකයන්ට සහනදායි අනුපාතය යටතේ ලබා දෙන කාර්ය මණ්ඩල ණයවලින් පැන නඟින ශේෂය නියෝජනය කරයි.

(ඉ) ලැබිය යුතු එකතු කළ අගය මත බදු
දේශීය ආදායම් බදු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබිය යුතු එකතු කළ අගය මත බදු ආපසු ගෙවීම් මෙමඟින් දැක්වේ.

7. මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ

අතැති මුදල්වලින් සහ විශේෂ මුදල් අගයකට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි සහ අගය වටිනාකමට සැලකිය යුතු අවදානමක් ඇති නොකරන කෙටිකාලීන ඉහළ ද්‍රවශීල ආයෝජනවලින්, මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ සමන්විත වේ. මේවා කෙටි කාලීන මුදල් බැඳීම් සඳහා හේතු වේ.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශවල, මුදල් සහ මුදල් හා සමාන දෑ අතැති මුදල්වලින් සහ බැංකු තැන්පතුවලින් සමන්විත වෙයි. කෙටි කාලීන කල් පිරෙන ආයෝජන ද මුදල් හා සමාන දෑ සඳහා අයත් වේ. ඒකාබද්ධ ශේෂ පත්‍රය මඟින් ජංගම වගකීම්වල ණය හි බැංකු අයිරා දැක්වේ.

8. ප්‍රතිපාදන

පසුගිය සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් වර්තමානයේ අධිකාරිය සතු ව වගකීමක් (නෛතික හෝ සම්මුතික) ඇති බව ප්‍රතිපාදන යනුවෙන් හඳුනා ගැනේ. එනම් එම වගකීම් පියවීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ඇතුළත් සම්පත් පිටතට ගලා යාමක් අවශ්‍ය විය හැකි, වගකීම් ප්‍රමාණය පිළිබඳ විශ්වාසදායක ඇස්තමේන්තුවක් ය. මුදල්වල කාල වටිනාකමෙහි බලපෑම ද්‍රව්‍යය යැයි උපකල්පනය කළහොත්, එහි දී, මුදල්වල කාල වටිනාකමෙහි වර්තමාන වෙළෙඳපොළ තක්සේරු කිරීම සහ සුදුසු අවස්ථාවල දී වගකීමට විශේෂිත වූ අවදානම් පිළිබිඹු කෙරෙන පූර්ව බදු අනුපාතයකින් අපේක්ෂිත අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ වට්ටම් කිරීමෙන් ප්‍රතිපාදන තීරණය කරනු ලබයි.

2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ 7 (ඌ) වගන්තිය යටතේ, ගුවන්යානා අනතුරු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ විමර්ශන දියත් කිරීමට සහ ගවේෂණය කිරීමට සහ ගලවා ගැනීමේ මෙහෙයුම් දියත් කිරීමට ප්‍රතිපාදන සලසා දීමට අධිකාරිය වෙත බලතල, කාර්ය සහ කර්තව්‍ය පැවරී ඇත. මෙය 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා පනතේ VI පරිච්ඡේදයෙන් හා 53, 54 සහ 55 වගන්තිවල විධිවිධාන මඟින් තවදුරටත් විස්තර කරයි.

ශ්‍රී ලංකාව පුළුල් සාමුද්‍රික ගුවන් අවකාශයක් සහිත වීම හා දිනෙන් දින ඉහළ යන ගුවන්යානා සංචලන සහිත භූමියක් හා අවකාශයක් සහිත වීම හා රට තුළ සහ ඉන් පිටත මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම යන කාරණා අනුව, ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශනය සහ සෙවීමේ සහ මුදවා ගැනීමේ මෙහෙයුම්වලට අදාළ කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් සංචිත අරමුදලක් පවත්වා ගැනීම CAASL හි වගකීමකි.

2018 මැයි මස 30 වන දින පවත්වන ලද 145 වැනි මණ්ඩල රැස්වීමේ දී ගුවන් යානා අනතුරු සහ විමර්ශනය සඳහා "හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල" යනුවෙන් මිලියන 50ක මුදලක් වෙන් කිරීමට මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී. 2023 ඔක්තෝම්බර් මස 11 වන දින පවත්වන ලද 193 වැනි මණ්ඩල රැස්වීමේ දී, 2023 වර්ෂය අවසානයේදී "හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල" වාර්ෂිකව 10% ක වර්ධනයක් සමඟ රුපියල් මිලියන 100 දක්වා වැඩි කිරීමටත්, සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් ආරම්භයේදීම සමාන මට්ටමක් පවත්වා ගැනීමටත් මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල රු. 110,000,000/- ක් වේ.

9. සේවක ප්‍රතිලාභ

9.1. නිර්වචිත දායකත්ව සැලසුම්

නිර්වචිත දායකත්ව සැලැස්ම යනු පශ්චාත් රැකියා ප්‍රතිලාභ සැලැස්මකි. ඒ යටතේ දායක මුදල් වෙන ම අරමුදලක් බවට පත් කෙරෙන අතර, ඊට අමතර මුදල් ගෙවීමට ආයතනය සතු ව නෛතික හෝ සාධනීය වගකීමක් නොමැත. නිර්වචිත දායකත්ව සැලැස්මට අදාළ වන වගකීම් සේවකයන් සේවා සපයන කාල සීමාව තුළ දී ලාභ හෝ අලාභවල වියදමක් වශයෙන් හඳුනා ගැනේ.

- **සේවක අර්ථසාධක අරමුදල**
  අධිකාරියෙහි සෑම සේවකයකුට ම සේවක අර්ථසාධක අරමුදල හිමි ය. CAASL විසින් සේවකයන්ගේ මූලික වැටුපෙන් හා දීමනාවලින් 15%ක් එම අරමුදලට බැර කරයි.
- **සේවක භාරකාර අරමුදල**
  CAASL විසින් සේවකයන්ගේ වැටුපෙන් 3%ක් සේවක භාරකාර අරමුදලට බැර කරයි.

9.2. නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම්

නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් යනු නිර්වචිත දායකත්ව සැලසුම් හැර අනෙකුත් පශ්චාත් රැකියා සැලසුම් ය. 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීම් පනත යටතේ පාරිතෝෂික ගෙවීම අධිකාරිය සතු වගකීමකි. මෙම පනත යටතේ දක්වා ඇති වගකීම් සඳහා වන දීමනා තීරණය කෙරෙනුයේ සේවයේ නියැලෙන වසර ගණනින් සම්පූර්ණ මාසයේ වැටුපේ ගුණිතය පදනම් කරගෙන ය. එසේ ම ගණනය කිරීම් LKAS 19 හි සූත්‍ර ක්‍රමය පදනම් කරගෙන සිදු කෙරේ. සෑම වර්ෂයක් අවසානයේ පාරිතෝෂික දීමනා වටිනාකම සඳහා වෙන ම ආයෝජනයක් පවත්වාගෙන යනු ලබයි.

9.3. කාර්ය මණ්ඩල සුබසාධනය සහ සමාජ සුරැකුම් අරමුදල

රාජ්‍ය සේවයෙන් විශ්‍රාම ගොස් සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියට බැඳුණු රාජ්‍ය නිලධාරීන් වෙනුවෙන් 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ පනතේ 20(5) වගන්තිය ප්‍රකාරව කාර්ය මණ්ඩල සුබසාධන සහ සමාජ ආරක්ෂණ අරමුදල නිර්මාණය කර ඇත. එක් එක් විශ්‍රාමික නිලධාරියාගේ නමට ඇති මුදල, සමුච්චිත පොලිය සමඟ විශ්‍රාම යාමේදී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් ඔවුන්ට ලබා දෙනු ලබයි.

10. මූල්‍ය වගකීම්

මූලික හඳුනාගැනීම් සහ ගණනය කිරීම්
LKAS 39 විෂය පථයෙහි ඇති මූල්‍ය වගකීම් ලාභ අලාභ හෝ ණය සහ ණය ගැනීම් හරහා සාධාරණ වටිනාකමකින් යුතු මූල්‍ය වගකීම් ලෙස වර්ග කෙරේ. අධිකාරිය විසින් මූලික හඳුනාගැනීමේ දී එහි මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය තීරණය කරනු ලබයි.

සියලු ම මූල්‍ය වගකීම් පළමුව සාධාරණ වටිනාකමකින් හඳුනා ගැනෙන අතර, ණය සහ ණය ගැනීම් ක්‍රමක්ෂගත පිරිවැයක් යටතේ සිදු කෙරේ. සෘජු ව ආරෝපණය කළ හැකි පිරිවැය මීට ඇතුළත් වේ. වෙළඳ සහ ගෙවිය යුතු දෑ ආදිය අධිකාරියේ මූල්‍ය වගකීම්වලට ඇතුළත් වේ.

11. වෙනත් වගකීම්

උපචිත වියදම් ඇතුළු වෙනත් ණය හිමියන් මෙම වෙනත් වගකීම්වලට අයත් වේ. එහි සාධාරණ වටිනාකම ලෙස සලකනු ලබන ඓතිහාසික අගය මත මේවා සඳහන් කරනු ලබයි.

12. ආදායම හඳුනාගැනීම

12.1. 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ 12 වගන්තිය ප්‍රකාර ව, අධිකාරිය සතු ව අරමුදලක් තිබිය යුතු අතර 12(2) වගන්තිය යටතේ අධිකාරිය වෙත ලැබෙන සියලු මුදල් එම අරමුදලට ලබා දිය යුතු ය. 12 (2) වගන්තිය යටතේ ලැබෙන මුදල් SLFRS 15 ට අනුකූල ව ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශවල ඇති ආදායම යටතේ වර්ග කෙරේ.

12.2. ආදායම් මාර්ග

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පහත මූලාශ්‍ර මඟින් ආදායම් උපයනු ලබයි.

මෙහෙයුම් ආදායම්

- එතෙර විකිණුම් අධිභාරය
- අපගමන බද්දෙන් ලැබෙන සේවා ගාස්තුව
- නියාමන සේවා (බලපත්‍ර/සහතික නිකුත් කිරීම/අලුත් කිරීම/අනුමැති ලබා දීම සහ විභාග සංවිධානය කිරීම)

මෙහෙයුම් නොවන ආදායම්

- වෙනත් ආදායම්
- පොලී ආදායම (කාර්යමණ්ඩල ණය සහ මූල්‍ය උපකරණවලින්)

එතෙර විකිණුම් අධිභාරය වෙතින් ලැබෙන ආදායම, අපගමන බද්දේ සේවා ගාස්තුවලින් ලැබෙන ආදායම, නියාමන සේවාවෙන් ලැබෙන ආදායම, අදාළ සේවා සපයන කාල සීමාව තුළ ඇති සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනා ගනු ලැබේ. මෙම සියලු ආදායම් උපචිත පදනමක් අනුව හඳුනාගනු ලැබේ.

2023 පෙබරවාරි 19 වන දින පැවති රැස්වීමේ දී සිදු කළ කැබිනට් මණ්ඩල තීරණවලට අනුව, CAASL එහි මෙහෙයුම් වියදම් පියවා ගැනීම සඳහා මාසික OSS ආදායමෙන් උපරිම වශයෙන් රුපියල් මිලියන 90ක් රඳවා ගැනීමට CAASL වෙත බලය පවරා ඇත. පවතින ඕනෑම ශේෂයක් ඊළඟ මාසේ හෝ ඊට පෙර මහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කළ යුතුය.

12.3. පොලී ආදායම

ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ වටිනාකමින් ගණනය කරනු ලබන ආදායම් ඇතුළු ව සියලු ම පොලී සහිත මූල්‍ය උපකරණ සඳහා ඵලදායී පොලී අනුපාත ක්‍රමය භාවිත කරමින් ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි ඇති 'ආයෝජන ආදායමෙහි' දැක්වේ. ලැබිය යුතු දෑ හානිකරණයට පත් වූ විට, අධිකාරිය විසින් අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ උපකරණයේ මුල් පොලී අනුපාතයෙන් වට්ටම් කළ පසු, ධාරණ අගය එහි පියවිය හැකි අගය දක්වා අඩු කරන අතර එම වට්ටම පොලී ආදායම ලෙස අඛණ්ඩ ව ලිහිල් කෙරේ.

12.4. වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් උපචිත පදනමක් අනුව හඳුනාග නු ලැබේ.

13. වියදම් හඳුනාගැනීම

සියලු වියදම් උපචිත පදනමක් අනුව හඳුනාග නු ලැබේ. සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතු වලදී සහ දේපළ පිරියත සහ උපකරණ නඩත්තු කිරීමේ දී සිදු කරන ලද වියදම් වර්ෂයෙහි ලාභය ගණනය කිරීමේදී ආදායමෙන් අය කරනු ලැබේ. වත්කමෙන් ලැබෙන අනාගත ප්‍රතිලාභවල අපේක්ෂිත ආයු කාලය හෝ අපේක්ෂිත පරිභෝජන රටාවේ වෙනස්කම් ක්ෂය වීම් කාලසීමාව වෙනස් කිරීම හරහා වත්කම්වල ගණනය කෙරේ. ඒවා ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවක වෙනස්කමක් ලෙස සලකනු ලැබේ.

14. ණය පිරිවැය

ණය පිරිවැය යනු ණය අරමුදල් සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය විසින් දරනු ලබන පොලී සහ වෙනත් පිරිවැය වේ. ණය ගැනීමේ පිරිවැය එය දරන ලද කාල සීමාව තුළ වියදමක් ලෙස හඳුනාගනු ලැබේ.

15. ජංගම සහ විලම්බිත ආදායම් බද්ද

15.1. කාල සීමාවක් සඳහා වන බදු වියදම, ජංගම සහ විලම්බිත ආදායම් බද්දෙන් සමන්විත වේ. වෙනත් විස්තීරණ ආදායම් හෝ සෘජුවම හිමිකම් අයිතමවලට අදාළ වන ප්‍රමාණය හැර, ආදායම් ප්‍රකාශය තුළ බදු හඳුනාගෙන ඇත. ඒ අනුව, බද්ද පිළිවෙලින් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි හෝ සෘජු ව ස්කන්ධයෙහි ද හඳුනා ගත හැකි වේ.

වර්තමාන සහ පෙර වර්ෂවලට අදාළ ව බදු අධිකාරිවලින් අය කරගැනීමට හෝ බදු අධිකාරි වෙත ගෙවීමට අපේක්ෂා කෙරෙන අගයන්වලින් ජංගම බදු වත්කම් සහ වගකීම් සමන්විත වේ. අගයන් ගණනය කිරීම සඳහා භාවිත කෙරෙන බදු අනුපාත සහ නීති, මූල්‍ය තත්ත්ව පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දිනය හෝ ඊට පසු දිනයකදී පනවන ලද ඒවා වේ. ඒ අනුව, බදු අය කිරීමට අදාළ වන විධිවිධාන 2017 අංක 10 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ විධිවිධාන සහ එහි සංශෝධන මඟින් බදු අරමුණු සඳහා සකස් කරන ලද වර්ෂය සඳහා වන ලාභය මත පදනම් ව සකස් කරනු ලැබ ඇත.

වත්කම් සහ බැරකම්වල බදු පදනම් වූ සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශයේ ඇති ධාරණ අගය අතර පැන නගින

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

තාවකාලික වෙනස්කම් මත, විලම්බිත ආදායම් බදු යන්න හඳුනා ගැනේ. කෙසේ වුවද, විලම්බිත ආදායම් බද්ද ගනුදෙනුව සිදු වන අවස්ථාවේ දී ගිණුම්කරණයට හෝ බදු අය කළ හැකි ලාභයට බලපාන ව්‍යාපාරික සංයුතියක් හැර වෙනත් ගනුදෙනුවක දී වත්කමක හෝ වගකීමක මූලික හඳුනා ගැනීමක් මඟින් පැන නඟින්නේ නම්, එය ගිණුම්කරණයට හෝ බදු අය කළ හැකි ලාභයට බලපාන්නේ නැත. විලම්හිත ආදායම් බද්ද, වාර්තාකරණ කාල සීමාව අවසන් වන විට පනවන ලද හෝ සැලකිය යුතු ලෙස පනවන ලද බදු අනුපාත (සහ නීති) භාවිත කරමින් තීරණය කරනු ලැබේ. අදාළ විලම්හිත ආදායම් බදු වත්කම ලබා ගැනීමෙන් පසු ව, හෝ විලම්හිත ආදායම් බදු වගකීම පියවා ගත් පසු ව මෙය අදාළ කරගැනීමට අපේක්ෂා කෙරේ.

තාවකාලික වෙනස්කම් භාවිත කළ හැකි, අනාගත බදු අය කළ හැකි ලාභය ලබා ගැනීමට හැකි නම් ඒවා විලම්හිත බදු වත්කම් වශයෙන් හඳුනා ගැනේ. අධිකාරිය විසින් ප්‍රත්‍යාවර්තනවල කාල නිශ්චය පාලනය කරන අවස්ථාවන් හැර අනුබද්ධිත සහ සම්බන්ධිතයන්හි ආයෝජනවල හටගන්නා තාවකාලික වෙනස්කම් මත විලම්හිත ආදායම් බදු සපයනු ලබන අතර, ඉදිරි පුරෝකථනවල තාවකාලික වෙනස්කම් ප්‍රතිවර්තනය නොකරන බව පැහැදිලි ය.

ජංගම බදු වගකීම්වලට එරෙහිව ජංගම බදු වත්කම් හිලව් කිරීමට නීත්‍යානුකූලව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ, විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් එකම බදු අධිකාරිය විසින් බදු අය කළ හැකි ආයතනයක් හෝ විවිධ බදු අය කළ හැකි ආයතන මත ශුද්ධ පදනමක් මත ශේෂයන් පියවීමට අදහස් කරන විට අය කරනු ලබන ආදායම් බදුවලට අදාළ වන විට, විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් හිලව් කරනු ලැබේ.

භාවිතයට නොගත් අලාභ හෝ භාවිතයට නොගත් බදු බැර, ඉදිරියට රැගෙන යන බදු බලපෑම්, වත්කමක් වශයෙන් හඳුනා ගනු ලබන්නේ, එය අනාගතයේ දී භාවිත කළ හැකි ලාභ බවට පත් වූ අවස්ථාවක, එනම් අලාභ භාවිත කළ හැකි අවස්ථාවකදීය.

15.2. කල් දමන ලද බදු වත්කම් සහ වගකීම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ආරම්භක ශේෂය	**84,588,333**	**47,874,164**
ප්‍රතිපාදන වෙතින් පාරිතෝෂිකය සඳහා	2,078,160	1,328,079
ත්වරිත බදු ක්ෂය වීමෙන්	(1,988,086)	35,386,090
ශුද්ධ කල් දමන ලද බදු වගකීම්	**84,678,407**	**84,588,333**

බදු වියදම් සහ ලාභ සහ ගිණුම්කරණය අතර සැසඳීම ව්‍යවස්ථාපිත බදු අනුපාතයෙන් ගුණ කළ විය පහත පරිදි වේ.

15.3.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ආදායම් බද්දට පෙර ගිණුම්කරණ ලාභය	1,376,530,173	4,557,199,326
අඩු කිරීම: වෙනත් ආදායම් මාර්ග සහ නිදහස් ආදායම	(855,916,991)	(1,403,893,444)
	520,613,182	**3,153,305,881**
අඩු කළ නොහැකි වියදම්	209,497,559	162,779,370
ව්‍යාපාරවලින් ලැබෙන ව්‍යවස්ථාපිත ආදායම	**730,110,741**	**3,316,085,251**
අඩු කිරීම: සුදුසුකම් ගෙවීම	(751,000,000)	(4,000,000,000)
බදු අය කළ හැකි ආදායම - ව්‍යාපාර ආදායම	(20,889,259)	(683,914,749)
බදු අය කළ හැකි ආදායම - ව්‍යාපාර නොවන ආදායම	706,866,677	1,257,936,616
මුළු බදු අය කළ හැකි ආදායම	685,977,418	574,021,867
ආදායම් බදු වියදම		
බදු අය කළ හැකි ආදායම සහ ව්‍යාපාර නොවන ආදායම	205,793,225	172,206,560
වර්ෂය සඳහා වන ආදායම් බදු වියදම්	**205,793,225**	**172,206,560**

16. විදේශ මුදල් ඒකක පරිවර්තනය/හුවමාරුව

ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකය හැර අනෙකුත් මුදල් ඒකකවල සියලුම ගනුදෙනු, ක්‍රියාකාරී මුදල් ඒකකයේ මූලික හඳුනාගැනීම මත, ස්ථානීය විනිමය අනුපාතය භාවිත කරමින් වාර්තා කරනු ලැබේ. සෑම වාර්තාකරණ කාල පරිච්ඡේදයක් අවසානයේම, මුදල් අයිතම අවසාන අනුපාතය භාවිත කර නැවත පරිවර්තනය කරනු ලැබේ. විදේශ මුදල් ඒකකයක ඓතිහාසික පිරිවැය අනුව මනිනු ලබන මුදල් නොවන අයිතම, ගනුදෙනුවේ දිනයේ විනිමය අනුපාතය භාවිත කර පරිවර්තනය කරනු ලැබේ. මූල්‍ය අයිතම පියවීමේදී හෝ මූල්‍ය අයිතම පරිවර්තනය කිරීමේදී, එම කාලපරිච්ඡේදය තුළ හෝ පෙර මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල මූලික හඳුනාගැනීම මත පරිවර්තනය කරන ලද අනුපාතවලට වඩා වෙනස් අනුපාතවලට ඒවා පැන නගින කාලපරිච්ඡේදය තුළ ආදායම් ප්‍රකාශයේ හඳුනා ගනු ලැබේ. විදේශ මුදල් ගනුදෙනුවලට අදාළ විදේශ විනිමය ලාභ සහ අලාභ, "මූල්‍ය ආදායම හෝ පිරිවැය" යටතේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයේ ඉදිරිපත් කෙරේ.

17. වාර්තා කිරීමේ කාලපරිච්ඡේදයෙන් පසු සිදුවීම්

වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදයෙන් පසු CAASL වෙත වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදය අවසානයේ පැවති කොන්දේසි පිළිබඳව තොරතුරු ලැබෙන්නේ නම්, සුදුසු පරිදි වාර්තාකරණ කාලපරිච්ඡේදයෙන් පසු සිදුවීම් සම්බන්ධයෙන් ජංගම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ගැලපීම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කරනු ලබයි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

18. අවිනිශ්චිත වගකීම්

අතීත සිදුවීමක් හේතුවෙන් අනාගත බැඳීමක් හෝ අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වර්තමාන බැඳීමක් පවතී නම් අවිනිශ්චිත වගකීම් අනාවරණය කෙරේ. කෙසේ වෙතත්, ගෙවීමක් සිදුවිය නොහැකිය, නැතහොත් මුදල සාධාරණ ලෙස ඇස්තමේන්තු කළ නොහැකිය.

19.මුදල් සහ මුදල් සමානකම්

මුදල් සහ මුදල් සමානකම් කෙටි කාලීන, ඉතා ද්‍රවශීල ආයෝජනවලින් සමන්විත වන අතර ඒවා කිසියම් මුදල් ප්‍රමාණයකට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි අතර, වටිනාකම වෙනස් වීමේ නොසැලකිය හැකි අවදානමකට යටත් වේ. මුදල් සහ මුදල් සමානකම් සඳහා අතේ ඇති මුදල්, බැංකු ශේෂයන් සහ ඒක්ෂණ සහ කෙටිකාලීන දැනුම් දීමකින් ලැබෙන මුදල් ඇතුළත් වේ.

20. රජයේ ප්‍රදාන

රජයේ ප්‍රදාන යන්න ලැබීමක් පවතින බවට හෝ අධිකාරිය වෙත පවරන ලද බවට සෑහෙන තරම් සහතිකයක් ඇති විට සාධාරණ වටිනාකමින් හඳුනාග නු ලැබුණි. රජයේ ප්‍රදානයේ වටිනාකම, අධිකාරිය පිහිටුවීමේදී සිවිල් ගුවන්සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පැවරූ වත්කම් සහ පහත සඳහන් වත්කම් වලින් සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය අඩු කිරීමෙන් පිළිබිඹු කරයි.

20.1. රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය

ක්‍රමක්ෂය සඳහා වන ප්‍රතිපාදන ගණනය කරනු ලබන්නේ දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල පිරිවැය හෝ තක්සේරුව (වත්කම්වල පිරිවැයේ හෝ තක්සේරුවේ අවශේෂ වටිනාකමෙන් 10% ට අඩු කළ) මත සරල මාර්ග පදනම මතය. අනුරූප ගිණුමක් ලෙස රජයේ ප්‍රදානයට එරෙහිව ගිණුම්ගත කර ඇති, ඉඩම් හැර අනෙකුත් සියලුම දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ, ඒවායේ ප්‍රයෝජනවත් ආයු කාලය තුළ පහත ප්‍රතිශතයන්ගෙන් වාර්ෂිකව ක්‍රමක්ෂය කර ඇත.

අයිතම	අනුපාතය
ගොඩනැගිලි	6 2/3 %
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	10%
රථ වාහන	12.50%
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ	25%
ලී භාණ්ඩ සහ සවි කිරීම්	25%
වෙනත් ස්ථාවර වත්කම්	25%

21. ප්‍රධාන කළමනාකරණ සේවක පිරිස් සහ සම්බන්ධිත පාර්ශ්ව සමඟ ගනුදෙනු

21.1. ප්‍රධාන කළමනාකරණ සේවක පිරිස් සමඟ ගනුදෙනු

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අධිකාරියේ ප්‍රධාන කළමනාකරණ පුද්ගලයින් ලෙස සැලකේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල්වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
කෙටි කාලීන සේවක ප්‍රතිලාභ	4,077,197	3,943,458

21.2. අදාළ පාර්ශ්ව සමඟ ගනුදෙනු

ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලයක් ලෙස, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, සාමාන්‍ය ව්‍යාපාර කටයුතුවලදී රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟ පහත සඳහන් ගනුදෙනු සිදු කර ඇත. තනි වශයෙන් සැලකිය යුතු ගනුදෙනු, ඒවායේ ප්‍රමාණය සහ රජය විසින් පාලනය කරනු ලබන හෝ අදාළ ආයතන සමඟ සිදු කරනු ලබන සියලුම ගනුදෙනු අත් කර ගැනීමේ සහ හෙළිදරව් කිරීමේ ප්‍රායෝගික නොවන හෙයින්, LKAS 24 - 'ආදාළ පාර්ශ්ව හෙළිදරව් කිරීම්' අනුව සීමිත හෙළිදරව් කිරීම් සිදු කර ඇත, ශ්‍රී ලංකා රජය (GOSL) විසින් පාලනය කරනු ලබන ආයතන සමඟ ශේෂයන් සඳහා මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනයේ වෙළඳ ලැබිය යුතු දේ සහ වෙළඳාම සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දේ යටතේ ඇතුළත් කර ඇත.

රජය සතු ආයතන	ගනුදෙනුවේ ස්වභාවය	2024 (රු.)	2023 (රු.)
සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස්	එතෙර විකුණුම් අධිභාරය	927,554,905	1,260,242,886
ලංකා විදුලිබල මණ්ඩලය	විදුලි ගාස්තු	29,973,663	33,668,354
සීමා සහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම	විදුලි ගාස්තු	1,762,257	1,952,062
ජාතික ජල සම්පාදන සහ ජලාපවහන මණ්ඩලය	ජල ගාස්තු	230,415	116,528
සීමා සහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම	ජල ගාස්තු	2,109,323	2,188,008
මහා භාණ්ඩාගාරය	අපගමන බදු ගෙවීම්	38,013,284,702	38,828,543,756
සීමා සහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම	අපගමන බදු ගෙවීම්	7,894,638,105	8,970,987,501
ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය	අපගමන බදු ගෙවීම්	3,947,319,052	4,485,493,750
සේවක නියුක්ති භාරකාර අරමුදල් මණ්ඩලය	සේවක නියුක්ති භාරකාර අරමුදල	6,082,316	8,551,128
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	30,401,085	42,755,626
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	ආදායම් බදු		765,282,046
දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව	මුද්දර බදු	2,214,248	2,153,482
ශ්‍රී ලංකා ටෙලිකොම්	විදුලි සන්දේශ ගාස්තු	11,085,715	8,713,349
ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව	ඉන්ධන ගාස්තු	447,283	915,404
සීමා සහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම	ඉන්ධන ගාස්තු	19,325,324	25,689,829
ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව	රක්ෂණ ගාස්තු	256,624	301,478
ලංකා බැංකුව	ආයෝජන	4,440,999,988	3,614,946,156
මහජන බැංකුව	ආයෝජන	2,705,500,000	2,236,500,000
සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකන් කේටරින් (පෞද්ගලික) සමාගම	රැස්වීම් සහ පුහුණු කිරීම් සඳහා ආහාර සැපයුම් සේවා	2,979,215	2,407,991
මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරිය	අධිවේගී මාර්ගයේ අය කිරීම්	2,945,243	2,456,557
ලැබිය යුතු දෑ			
සීමා සහිත ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස්	එතෙර විකුණුම් අධිභාරය	-	46,300,641
ගෙවිය යුතු දෑ			
මහා භාණ්ඩාගාරය	අපගමන බදු ගෙවීම්	5,558,382,098	4,020,600,433
සීමා සහිත ගුවන්තොටුපල හා ගුවන්සේවා (පෞද්ගලික) සමාගම	අපගමන බදු ගෙවීම්	1,545,889,702	705,844,005
ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය	අපගමන බදු ගෙවීම්	772,944,851	139,822,680

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

22. මූල්‍ය අවදානම කළමනාකරණය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යනු ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලයක් වන අතර, සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට නියාමන සේවා සැපයීම මූලික කාර්යය වේ. අධිකාරිය කොටස්, ණය, ණය හෝ ඒ හා සමාන ක්‍රම වැනි මූල්‍ය උපකරණ හරහා එහි මෙහෙයුම් සඳහා මූල්‍ය පහසුකම් සපයා නැත. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, මූල්‍ය උපකරණ භාවිතයෙන් පැන නගින ණය අවදානම සහ ද්‍රවශීලතා අවදානම් සඳහා අධිකාරියට අවම නිරාවරණයක් ඇත.

22.1. ණය අවදානම

ණය අවදානම යනු ගනුදෙනුකරුවෙකු තම ගිවිසුම්ගත බැඳීම් ඉටු කිරීමට අපොහොසත් වුවහොත් අධිකාරියට ඇති විය හැකි මූල්‍ය අලාභයයි. එය ප්‍රධාන වශයෙන් පැන නගින්නේ අභ්‍යන්තර හා බාහිර පාර්ශවයන්ගෙන් ලැබිය යුතු දේ මගිනි.

ආයෝජන

අධිකාරිය, රජයේ භාණ්ඩාගාර බිල්පත් සහ CAA හි නිල බැංකුකරු වන ලංකා බැංකුවේ කෙටි කාලීන තැන්පතුවල පමණක් ආයෝජනය කිරීමෙන් ණය අවදානමට නිරාවරණය වීම අවම කරයි.

සේවක ණය

සේවකයාගේ මාසික වැටුප හරහා ණය ශේෂ අයකර ගැනීම සහතික කිරීමෙන් අධිකාරිය ණය අවදානමට නිරාවරණය වීම අවම කරයි. සේවකයෙකු සේවයෙන් ඉවත් වන අවස්ථාවක, ඕනෑම හිඟ මුදලක් ඇපකරුවන්ගෙන් අයකර ගනු ලැබේ. ඊට අමතරව, මෙම ණය භාවිත කරමින් සේවකයින් විසින් මිලදී ගන්නා ලද දේපලවල නිරපේක්ෂ අයිතිය CAASL සතුව ඇත.

22.2. ද්‍රවශීලතා අවදානම

ද්‍රවශීලතා අවදානම යනු අධිකාරියට තම මූල්‍ය බැඳීම් නියමිත පරිදි සපුරාලීමට නොහැකි වීමේ අවදානමයි. ද්‍රවශීලතා කළමනාකරණය කිරීමෙන් අධිකාරියේ අරමුණ කරනුයේ, හැකිතාක් දුරට, අපේක්ෂිත සහ අනපේක්ෂිත කොන්දේසි යටතේ, දැරිය නොහැකි අලාභ හෝ අධිකාරියේ කීර්ති නාමයට අනතුරක් නොකර, නියමිත වේලාවට එහි වගකීම් සපුරාලීමට ප්‍රමාණවත් මුදල් සෑම අවස්ථාවකම ඇති බව සහතික කිරීමයි.

අධිකාරිය විසින් ද්‍රවශීලිතාව පවත්වා ගෙන යාම සඳහා රුපියල් මිලියන 5 ට අමතරව කෙටි, මධ්‍ය සහ දිගු කාලීන මූල්‍ය උපකරණ මගින් අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කරයි. මූල්‍ය ප්‍රවාහ පුරෝකථනය සඳහා මූල්‍ය හා ආදායම් කළමනාකරණ අංශය වගකිව යුතු අතර මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා ප්‍රමාණවත් මුදල් ලබා ගත හැකි බව සහතික කිරීම සඳහා අධිකාරියේ ද්‍රවශීලතා අවශ්‍යතා පිළිබඳ පෙරළෙන පුරෝකථනයන් අඛණ්ඩව අධීක්ෂණය කරයි.

23. ආදායම

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
මෙහෙයුම් ආදායම	1,678,760,397	4,267,567,018
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම	695,642,849	1,239,457,119
වෙනත් මෙහෙයුම් නොවන ආදායම	11,433,128	23,615,667
මුළු ආදායම	**2,385,836,374**	**5,530,639,804**
මෙහෙයුම් ආදායම		
එතෙර මෙහෙයුම් අධිභාරය	1,080,000,000	3,771,642,993
අපගමන බදු සේවා ගාස්තු	456,175,353	364,495,616
නියාමන සේවාවලින් ලැබෙන ආදායම	142,585,044	131,428,409
	1,678,760,397	**4,267,567,018**
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම		
කුලී ආදායම	136,250	432,050
සංචාරක බංගලාව වෙන් කරවා ගැනීම	1,380,250	130,500
වත්කම් බැහැර කිරීම මත ලැබෙන ලාභය	-	106,226
ටෙන්ඩර් අයදුම්කිරීමේ ගාස්තු	51,000	27,000
ශතක ගුවන්සේවා ග්‍රන්ථය අලෙවිය	3600	-
විවිධ ආදායම්	2,113,484	1,774,198
පරිපාලන ගාස්තු/ශිෂ්‍ය වීසා නිර්දේශ	169,000	152,000
පරිපාලන දඩ	100,000	1,341,677
කාර්ය මණ්ඩල ණය වලින් ලැබෙන පොලිය	18,801,911	22,156,182
භාණ්ඩාගාර බිල්පත් මත ආයෝජනයෙන් ලද පොලිය	413,330,039	797,605,933
කෙටි තැන්පතුවල ආයෝජනය කිරීමෙන් ලද පොලිය	182,693,208	335,462,280
අනෙකුත් ආයෝජනවලින් ලද පොලිය	76,864,108	80,269,073
	695,642,849	**1,239,457,119**
අනෙකුත් මෙහෙයුම් ආදායම්		
කාර්ය මණ්ඩල ණය වෙතින් ලද පොලී ආදායම (IFRS ගැලපුම්)	7,723,976	19,906,515
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය කිරීම	3,709,152	3,709,152
	11,433,128	**23,615,667**
මෙහෙයුම් නොවන මුළු ආදායම	**707,075,977**	**1,263,072,786**
	2,385,836,374	**5,530,639,804**

CAASL විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ඇතිව, ලංකා බැංකුවේ කටුනායක ශාඛාවේ සහ මහජන බැංකුවේ සීදූව ශාඛාවේ අරමුදල් කළමනාකරණ ගිණුම් විවෘත කර ඇත. සෑම දිනකම අවසානයේ බැංකුවේ ඇති මුදල් ශේෂය මුදල් වෙළඳපොළේ එක් දිනක් ඇතුළත ආයෝජනය කිරීමට මෙම ගිණුම් භාවිත කරනු ලබයි. මෙම කෙටිකාලීන ආයෝජනවලින් ජනනය වන පොලී ආදායම 'වෙනත් ආයෝජන වලින් ලැබෙන පොලිය' යටතේ දක්වා ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

24. කාර්ය මණ්ඩල වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
වැටුප් සහ වේතන	115,459,725	114,622,376
වෙනත් දීමනා	188,139,691	174,403,862
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	30,401,085	42,755,626
සේවක භාරකාර අරමුදල	6,082,316	8,551,128
ප්‍රයෝජනයට නොගත් නිවාඩු සඳහා මුදල් ගෙවීම	7,970,777	6,960,151
ප්‍රසාද දීමනා	8,224,598	9,060,561
අතිකාල සහ නිවාඩු ගෙවීම්	9,811,904	9,713,849
සුභසාධන වියදම්	52,162,367	38,885,080
පාරිතෝෂික	6,927,202	4,426,929
සේවකයන් සඳහා මරණාධාර ලබා දීම	9,836,800	3,652,560
ණය ප්‍රතිලාභ සඳහා වන කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය - (IFRS ගැළපුම්)	7,723,976	19,906,515
	442,740,440	**432,938,638**

25. රැස්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු සඳහා වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
රැස්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු සඳහා වියදම්- දේශීය	3,360,729	1,642,653
රැස්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු සඳහා වියදම්-විදේශීය	4,747,600	6,421,030
	8,108,329	**8,063,683**

26. පුහුණු වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
පුහුණු වියදම් - දේශීය	4,974,708	4,116,875
පුහුණු වියදම් - විදේශීය	2,340,149	5,542,223
	7,314,858	**9,659,098**

27. පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
පරීක්ෂණ	2,826,146	2,695,915
සේවා ස්ථානයෙන් පිටත රැස්වීම්	160,315	62,229
සේවා ස්ථානය තුළ රැස්වීම්	1,034,238	1,923,185
ප්‍රවාහන වියදම් - දේශීය	2,945,243	2,456,557
උපදේශන සහ නෛතික ගාස්තු	3,226,289	349,903
බාහිර තාක්ෂණික සහය	38,660,857	44,990,350
සම්මුඛ පරීක්ෂණ/කාර්ය මණ්ඩල ඇගයීම්	670,629	371,897
මණ්ඩල ගෙවීම්	1,176,000	1,570,000
දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ නඩත්තු කිරීම	2,306,713	3,926,456
ලිපි ද්‍රව්‍ය සහ පරිභෝජන වියදම්	20,074,905	23,882,546
අභ්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොල සංවර්ධනය	-	992,000
වෙනත් සැපයුම්	1,212,613	1,354,916
විදුලි සංදේශ	13,156,628	12,342,350
තැපැල් ගාස්තු	338,551	626,994
ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන්සේවා සංවිධානය වෙත ගෙවන ලද සාමාජික මුදල්	47,883,592	63,622,713
ප්‍රකාශනය සහ ප්‍රචාරණය සඳහා දායක මුදල්	4,909,833	6,876,987
විභාග ගාස්තු	3,265,280	2,673,639
මුද්‍රණ වියදම්	809,400	9,025,685
විගණන ගාස්තු	1,444,000	1,079,400
වත්කම් බැහැර කිරීම මත අලාභය	1,685,935	862,778
පරිවර්තන සහ ටයිප් කිරීම සඳහා වියදම්	67,605	95,524
සුබසාධන උපයෝගිතා - ක්‍රීඩා	-	540,453
විවිධ වියදම්	48,165	19,225
ඉන්ධන සහ ලිහිසි තෙල්	19,585,950	26,953,740
රථවාහන නඩත්තු කිරීම	23,389,249	17,971,645
බදු කුලී සහ කුලී ගාස්තු	27,526,802	16,977,099
පොදු - සුබසාධන	16,172,859	17,317,284
කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල සහ නිල නිවාස සඳහා වියදම්		
විදුලිය	31,735,920	35,621,216
ජලය	3,147,013	3,092,733
ආරක්ෂාව	12,001,482	11,883,755
සනීපාරක්ෂාව	16,083,189	13,494,800
වෙනත් නඩත්තු කිරීම්	19,780,006	27,009,417
කළමනාකරණ සේවා	3,266,026	2,520,000
භූමි අලංකරණය සහ නඩත්තු කිරීම	-	3,221,448
ගුවන්සේවා සංවර්ධනය	4,535,980	1,666,401
තොරතුරු තාක්ෂණ නඩත්තු කිරීම්	13,512,811	4,430,822
මුළු පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්	1,000,000	
	339,640,223	**364,502,061**

2024 වර්ෂය තුළ, 2023 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල "පරිපාලන සහ අනෙකුත් වියදම්" යටතේ කලින් වර්ගීකරණය කරන ලද රු. 918,390, "මූල්‍ය වියදම්" ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කර ඇත (සටහන අංක 28). වියදමේ ස්වභාවය නිවැරදිව පිළිබිඹු කිරීම සඳහා මෙම ගැළපීම සිදු කරන ලදී. නැවත වර්ගීකරණය CAASL හි සමස්ත මූල්‍ය තත්ත්වයට හෝ කාර්ය සාධනයට බලපාන්නේ නැත, මන්ද යත් එය වියදම් ඉදිරිපත් කිරීමේ වෙනසක් පමණි.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

28. මූල්‍ය වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
විදේශ මුදල් ගනුදෙනු මත විනිමය අලාභ	11,587,718	911,208
බැංකු ගාස්තු	1,054	500
කල්බදු වගකීම් සඳහා වන මූල්‍ය පිරිවැය	8,123	6,682
	11,596,896	**918,390**

29. දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ

වත්කම් වර්ගය	2024/01/01 දිනට ශේෂය	එකතුකිරීම්/ පැවරුම්	නැවත තක්සේරු කිරීම	බැහැර කිරීම්/ පැවරුම්	31/12/2024 දිනට ශේෂය	31/12/2023 දිනට ශේෂය
වියදම:						
ඉඩම්	583,943,139	-	-		583,943,139	583,943,139
ගොඩනැගිලි	2,431,845,847	18,127,530	-		2,449,973,377	2,431,845,847
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	4,315,018	2,129,503	(465,018)		5,979,503	4,315,018
රථ වාහන	169,736,315	(7,650,000)	-	(186,950)	161,899,365	169,736,315
පිරියත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ	78,527,151	19,025,095	8,563,327	(3,067,473)	103,048,100	78,527,151
ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	35,421,039	2,494,506	8,569,404	(114,949)	46,370,000	35,421,039
වෙනත් ස්ථාවර වත්කම්	216,208	-	(18,406)	(137,802)	60,000	216,208
	3,304,004,718	**34,126,634**	**16,649,307**	**(3,507,174)**	**3,351,273,484**	**3,304,004,718**

වත්කම් වර්ගය	2024/01/01 දිනට ශේෂය	වසර සඳහා අයකිරීම්	නැවත තක්සේරු කිරීම	බැහැර කිරීම්/ පැවරුම්	31/12/2024 දිනට ශේෂය	31/12/2023 දිනට ශේෂය
ක්ෂය වීම						
ගොඩනැගිලි	503,932,336	145,982,957	-		649,915,293	503,932,336
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	796,919	402,139	(1,153,351)		45,707	796,919
රථ වාහන	12,272,178	18,291,651	-	(1,022,921)	29,540,908	12,272,178
පිරියත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ	3,272,817	19,755,128	(19,882,242)	(1,176,497)	1,969,206	3,272,817
ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	2,164,335	8,431,275	(9,660,952)	(48,547)	886,111	2,164,335
වෙනත් ස්ථාවර වත්කම්	190,413	2,425	(67,669)	(124,022)	1,147	190,413
	522,628,998	**192,865,575**	**(30,764,214)**	**(2,371,987)**	**682,358,372**	**522,628,998**
ලිඛිත වටිනාකම	**2,781,375,720**				**2,668,915,112**	**2,781,375,720**

විකුණුම් සඳහා ඇති ජංගම නොවන වත්කම්

රථ වාහන	2024 රු.
වියදම	7,650,000
2024.01.01 දිනට සමුච්චිත ක්ෂයවීම්	862,983
ක්ෂයවීම් වෙත	862,983
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට	**5,924,034**

2024 දෙසැම්බර් 31 වන දින වන විට, SLFRS 5 ට අනුකූලව, "විකිණීම සඳහා රඳවා තබා ඇති ජංගම නොවන වත්කම්" යටතේ, CAASL විසින් Ki-8568 (Micro Rexton) අංක දරන වාහනය වර්ගීකරණය කර ඇති අතර, එම වත්කම ක්ෂණිකව විකිණීමට ඇති අතර බොහෝ දුරට ඉදිරි මාස දොළහ තුළ විකුණුම් කටයුතු සිදුවනු ඇත.

2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 9 වන වගන්තිය සම්බන්ධයෙන්, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු භාර ගරු අමාත්‍යවරයා විසින් 2016 ජුලි 1 වන දින 1973/78 දරන ගැසට් නිවේදනයක් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අතර, එමගින් මඩකලපුව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පැවරීමට සහ පවරා දීමට කටයුතු කර ඇත. ඒ අනුව, 2017 සහ 2018 දී CAA වත්කම් ලේඛනවල ඉඩම සහ ගොඩනැගිලි දක්වන ලදී. මෙහෙයුම් සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සේවා (සීමිත) වෙත මෙම දේපළ බදු දී ඇත.

2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 9 වන වගන්තිය යටතේ පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාරව, ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් 2017.12.21 දිනැති අංක 2050/38 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය මගින්, දෙවන කාර්ය සටහනේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති පහත සඳහන් ගුවන් තොටුපළ සහ ඉහත සඳහන් පනතේ තුන්වන කාර්ය සටහනේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති ගුවන් පහසුකම් සහ ඊට අදාළ ඉඩම්, මෙහි කාර්ය සටහනේ නිශ්චිතව දක්වා ඇති වහාම ක්‍රියාත්මක වන පරිදි ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත පැවරීමට සහ පවරන ලෙස නියෝගයක් නිකුත් කර ඇත.

ගගන යාත්‍රාංගණ (දෙවන කාර්ය සටහනෙහි දක්වා ඇති)
- කටුනායක ගුවන් තොටුපළ
- රත්මලාන ගුවන් තොටුපළ

ඒවාට අදාළ ගුවන් යානා පහසුකම් සහ ඉඩම් (තුන්වන කාර්ය සටහනෙහි දක්වා ඇත)
රත්මලාන, කන්දවල පාරේ පිහිටි සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

රත්මලාන, අත්තිඩිය පිහිටි ගගන නාවික සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

ගම්පහ, මඩම්පැල්ල හි පිහිටි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොලෙහි ගුවන් විදුලි සංචාලන ආධාරක, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

ගම්පහ, පමුණුගම, කපුන්ගොඩ හි පිහිටි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ධාවන පථය සඳහා ගුවන් විදුලි සංචාලන ආධාරය, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

පිදුරුතලාගල කන්දේ පිහිටා ඇති රේඩාර් ස්ථානය, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

ගුවන් සේවා කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා නිවාඩු බංගලා ඉදිකර ඇති, නුවරඑළිය දිස්ත්‍රික්කයේ පිදුරුතලාගල හි පිහිටි ඉඩම, එහි ඇති හෝ ඊට අදාළ ඕනෑම ව්‍යුහයක් ඇතුළුව.

අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ, නුවරගම්පලාත නැගෙනහිර ප්‍රාදේශීය ලේකම් කොට්ඨාශයේ, අංක 249 දෙවන අදියර ග්‍රාමසේවක කොට්ඨාශයේ, අනුරාධපුර නව නගරයේ පිහිටා ඇති, 976 දරන ඉඩම් කැබැල්ල ලෙස දැක්වෙන හෙක්ටයාර 0.125 ක භූමි ප්‍රමාණයකින් යුත් ඉඩම් කට්ටිය. 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනතට අනුව සමීක්ෂණ සැලසුම් සහ තක්සේරු කිරීම් අවසන් කර වත්කම් පැවරූ පසු, ඉහත දේපළවල වටිනාකම CAASL වත්කම් ලේඛනයට ඇතුළත් කරනු ලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීම
CAASL මීට පෙර සෑම වසර තුනකට (03) වරක්, වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, 2014 සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, මෙම ප්‍රතිපත්තිය සෑම වසර පහකට (05) වරක් වත්කම් නැවත තක්සේරු කිරීම සඳහා සංශෝධනය කරන ලදී.

මෙම ප්‍රතිපත්තිය නොතකා, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය වන LKAS 16 - දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා 2023 සහ 2024 වසර සඳහා වත්කම් අඛණ්ඩව නැවත තක්සේරු කිරීමක් සිදු කරන ලදී. වත්කම්වල ධාරණ ප්‍රමාණයන් ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකම පිළිබිඹු කරන බව සහතික කිරීම සඳහා CAASL විසින් පත් කරන ලද අභ්‍යන්තර කමිටුව, මෙම නැවත තක්සේරුව සිදු කළේය.

CAASL 2024 දෙසැම්බර් 1 වන දින එහි වත්කම් නැවත තක්සේරුවක් සිදු කරන ලදී. පහත සඳහන් දේපළ, පිරියත සහ උපකරණ කාණ්ඩ නැවත තක්සේරු කර ඇත;

- බහාලුම් කොටස්
- පිරියත සහ යන්ත්‍රෝපකරණ
- ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්
- වෙනත් ස්ථිර වත්කම්

මෙම නැවත ඇගයීමේ බලපෑම 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශවල අදාළ පරිදි දක්වා ඇති අතර, ඒ අනුව සිදු වන ඕනෑම ගැළපීමක් අදාළ මූල්‍ය වාර්තාකරණ රාමුවට අනුව ගිණුම්ගත කර ඇත.

30. අස්පෘශ්‍ය වත්කම්

වත්කම් වර්ගය	01/01/2024 දිනට ශේෂය	එකතුකිරීම්/ පැවරුම්	නැවත තක්සේරු කිරීම	බැහැර කිරීම්/ පැවරුම්	31/12/2024 දිනට ශේෂය	31/12/2023 දිනට ශේෂය
වියදම:						
තොරතුරු තාක්ෂණ මෘදුකාංග	14,229,616	-	(6,358,166)	(75,700)	7,795,750	14,229,616

	01/01/2024 දිනට ශේෂය	එකතුකිරීම්/ පැවරුම්	නැවත තක්සේරු කිරීම		31/12/2024 දිනට ශේෂය	31/12/2023 දිනට ශේෂය
ක්ෂය වීම						
තොරතුරු තාක්ෂණ මෘදුකාංග	726,105	6,155,864	(6,564,708)	(38,423)	278,838	726,105
ලිඛිත වටිනාකම	**13,503,511**				**7,516,912**	**13,503,511**

තොරතුරු තාක්ෂණ මෘදුකාංග නැවත ඇගයීම
CAASL මීට පෙර සෑම වසර තුනකට (03) වරක් වත්කම් නැවත ඇගයීමේ ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කළේය. කෙසේ වෙතත්, 2014 සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි, මෙම ප්‍රතිපත්තිය සෑම වසර පහකට (05) වරක් වත්කම් නැවත ඇගයීම සඳහා සංශෝධනය කරන ලදී.

මෙම ප්‍රතිපත්තිය නොතකා, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිය LKAS 16 - දේපළ, පිරියත සහ උපකරණවල අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූල වීම සහතික කිරීම සඳහා 2023 සහ 2024 වසර සඳහා තොරතුරු තාක්ෂණ මෘදුකාංග අඛණ්ඩ නැවත ඇගයීමක් සිදු කරන ලදී. වත්කම්වල ධාරණ ප්‍රමාණයන් ඒවායේ සාධාරණ වටිනාකම පිළිබිඹු කරන බව සහතික කිරීම සඳහා CAASL විසින් පත් කරන ලද අභ්‍යන්තර කමිටුවක් විසින් මෙම නැවත ඇගයීම සිදු කරන ලදී. 2024 දෙසැම්බර් 1 වන දින CAASL එහි වත්කම් නැවත ඇගයීමක් සිදු කරන ලදී.

මෙම නැවත ඇගයීමේ බලපෑම, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල නිසි ලෙස පිළිබිඹු වී ඇති අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සිදු කරන ලද ඕනෑම ගැළපීමක් අදාළ මූල්‍ය වාර්තාකරණ රාමුවට අනුව ගිණුම්ගත කර ඇත.

31. ආදායම් බදු වියදම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා ආදායම් බදු වියදම්වල සැලකිය යුතු සංරචක පහත පරිදි වේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ජංගම බදු ගාස්තු		
ආදායම් බදු වියදම්	205,793,225	172,206,560
විලම්භිත බදු		
විලම්භිත බදු සම්බන්ධයෙන් අයකිරීම/(ආපසු හැරවීම) (සටහන 41)	90,074	36,714,169
	205,883,300	**208,920,729**

අධිකාරියේ බදු අය කිරීමට පෙර බද්ද පහත සඳහන් පරිදි අධිකාරියේ 30%ක් වන මූලික බදු අනුපාතය භාවිතයෙන් පැන නඟින සෛද්ධාන්තික අගයට වඩා වෙනස් වේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
බදුවලට පෙර ලාභය	1,376,530,173	4,557,199,326
30% ක සඵල අනුපාතයකින් ගණනය කරන ලද බද්ද	412,959,052	1,367,159,798
බදු සඳහා අඩු කළ නොහැකි වියදම් මත බද්ද	274,909,271	426,214,796
බදු සඳහා අඩු කළ හැකි වියදම්/ආදායම මත බලපෑම	(482,075,097)	(1,621,168,033)
විලම්භිත ආදායම් බදු වත්කමක් හඳුනා නොගත් බදු අලාභ	90,074	36,714,169
	205,883,300	**208,920,729**

32. වත්කම භාවිත කිරීමේ අයිතිය - වීරවිල

2008 ජනවාරි මාසයේදී රජයෙන් වසර 30ක කල්බදු ගිවිසුමක් යටතේ වීරවිල, සංචාරක බංගලාවේ ඉඩම අධිකාරියට ලැබුණි. අධිකාරිය විසින් 2019.12.31 දක්වා ලාභ හා අලාභ ගිණුමට බදු ගෙවීම් අය කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනය විසින් කල් බදු සඳහා SLFRS 16 නිකුත් කර ඇති අතර, එය LKAS 17 අවලංගු කරයි. එබැවින් SLFRS 16 හි C7-C13 ඡේදය අනුව ආරම්භක අයදුම්පතෙහි දිනයට හඳුනා ගන්නා ලද ප්‍රමිතිය මූලික ව යොදා ගැනීමේ සමුච්චිත බලාත්මක කිරීමත් සමඟ අතීතානුයෝගීව 2020 ජනවාරි 1 දින සිට මෙම ප්‍රමිතිය සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය විසින් යොදා ගෙන ඇත. වත්කම් භාවිතයේ අයිතිය හඳුනාගත් අදාළ ධාරණ වටිනාකම පහතින් දැක්වේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ජනවාරි 1 වන දිනට	294,471	315,505
එකතු කිරීම- ක්ෂය වීම		-
ක්ෂය වීම	(21,034)	(21,034)
2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට	**273,437**	**294,471**

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

33. නොනිමි ප්‍රාග්ධන ක්‍රියාකාරකම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ගුවන් තොටුපොල ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම	841,660	457,610
ඉදිකිරීම් - ප්‍රධාන කාර්යාලය	-	5,954,050
තොරතුරු තාක්ෂණ සංවර්ධන	5,855,000	5,855,000
	6,696,660	**12,266,660**

ගුවන් තොටුපළ ඉඩම්වල සමීක්ෂණ සැලසුම් සඳහා ගෙවන ලද මුදල් ප්‍රමාණයන් ගුවන් තොටුපළ ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම යටතේ දක්වා ඇත. අපගමන කළමනාකරණ මෘදුකාංග (4,730,000/-) සහ ස්වයංක්‍රීය පුද්ගලික බලපත්‍ර පද්ධතිය (1,125,000/-) සඳහා කරන ලද අර්ධ ගෙවීම් තොරතුරු තාක්ෂණ සංවර්ධනය යටතේ සඳහන් කර ඇත.

34. වෙළෙඳලැබිය යුතු දෑ

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
OSS සහ ලැබිය යුතු අපගමන සේවා වියදම් ආදායම	243,540,652	352,585,282
*ගුවන් සමාගම් වලින් ලැබිය යුතු OSS සහ අපගමන බදු	29,553,764,984	-
වෙනත් ණයගැතියන්	2,905,039	3,198,055
	29,800,210,676	**355,783,337**

* 2024 වර්ෂය සඳහා, ගුවන් සමාගම්වලින් ලැබිය යුතු OSS සහ අපගමන බදු "ගුවන් සමාගම්වලින් ලැබිය යුතු OSS සහ අපගමන බදු" යටතේ සටහන් කර ඇත. ඊට අමතරව, ලැබිය යුතු දෑ හි ස්වභාවය වඩාත් නිවැරදිව පිළිබිඹු කිරීම සඳහා 2024 මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල "වෙනත් ණයගැතියන්" යන්න "වෙනත් ලැබිය යුතු දේ" ලෙස නැවත නම් කර ඇත. මෙම වෙනස්කම් සිදු කර ඇත්තේ CAASL හි සමස්ත මූල්‍ය තත්ත්වයට කිසිදු බලපෑමක් නොමැතිව, පැහැදිලි බව වැඩි දියුණු කිරීමට සහ වඩාත් නිවැරදි වාර්තාකරණය සහතික කිරීමට ය.

35. කාර්ය මණ්ඩල ණය

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
කාර්යමණ්ඩල ණය	100,514,453	123,266,278
විලම්බිත කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය (ණය)	(38,358,598)	(62,504,044)
	62,155,855	**60,762,235**

36. මූල්‍ය වත්කම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
භාණ්ඩාගාර බිලපත්	4,224,825,837	3,938,043,298
භාණ්ඩාගාර බිලපත් - පාරිතෝෂික අරමුදල්	31,578,115	21,196,052
අඩු කළ : විලම්භිත පොලී ආදායම	(117,704,363)	(221,581,007)
	4,138,699,589	**3,737,658,343**

විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම් සඳහා පවත්වාගෙන යනු ලබන වෙන ම ආයෝජනයක් "මූල්‍ය වත්කම්වල" අන්තර්ගත වේ.

37. අත්තිකාරම්, පෙර ගෙවීම් සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
අත්තිකාරම්	178,821,386	176,789,416
පෙර ගෙවීම්	19,814,549	19,418,757
ලැබිය යුතු එකතු කළ අගය මත බදු	138,382,067	136,799,321
ලැබිය යුතු පොලී ආදායම්	19,812,167	54,399,217
පෙර ගෙවීම් කරන ලද කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	38,358,598	62,504,044
	395,188,767	**449,910,755**

38. මුදල් හා මුදල් සමාන දෑ

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
බැංකුවේ මුදල්		
LKR ජංගම ගිණුම: 000 202 6666 - BOC	33,268,191	118,716,340
LKR ජංගම ගිණුම: 000 202 6678 - BOC	484,653,695	130,291,453
LKR ජංගම ගිණුම: 0088591866 – BOC (Lanka QR)	1,215,241	841,237
USD ජංගම ගිණුම: 89897817- BOC	12,045,266	5,061,829
USD ජංගම ගිණුම: 91551502- BOC	487,155,108	-
LKR ජංගම ගිණුම: 324 100 190 023 731 - මහජන බැංකුව	69,992,440	590,591,556
කෙටි තැන්පතු	3,166,500,000	2,604,500,000
සුළු මුදල් අත්තිකාරම්	1,492,000	1,518,000
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සඳහා මුළු මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	**4,256,321,939**	**3,451,520,415**

විදේශීය ගනුදෙනුකරුවන්ගෙන් මුදල් එකතු කිරීමට පහසුකම් සලසමින් අධිකාරිය විසින් ලංකා බැංකුවේ USD ගිණුමක් ආරම්භ කර ඇත. විදේශ මුදල් ගනුදෙනුවලට අදාළ විදේශ විනිමය ලාභ සහ අලාභ 'මූල්‍ය ආදායම හෝ පිරිවැය' යටතේ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශයේ ඉදිරිපත් කර ඇත.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

39. රජයේ ප්‍රදාන ලැබීම්

i. 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය පනතේ 9 වන වගන්තිය ප්‍රකාර ව මඩකලපුව ගුවන්තොටුපොල සතු ගොඩනැගිලි සහ ඉඩම්වල වටිනාකම CAASL වෙත පවරා ඇත

ii. ICAO ව්‍යාපෘතියෙන් ලද 65- 3651 සහ 65- 3653 යන රථ වාහන දෙකෙහි වටිනාකම.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	**2024 රු.**
2023.01.01 දිනට රජයේ ප්‍රදාන	554,889,603
එකතු කිරීම: 2023 වර්ෂය තුළ ලැබුණු ප්‍රදාන	-
අඩු කිරීම: ප්‍රදාන ලෙස ලැබුණු වත්කම් බැහැර කිරීම	(18,113)
අඩු කිරීම: 2023 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂ කිරීම	(3,709,152)
2023.12.31 දිනට රජයේ ප්‍රදාන	551,162,338
එකතු කිරීම: 2024 වර්ෂය තුළ ලැබුණු ප්‍රදාන	-
අඩු කිරීම: ප්‍රදාන ලෙස ලැබුණු වත්කම් බැහැර කිරීම	-
අඩු කිරීම: 2024 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂ කිරීම	(3,709,152)
2024.12.31. දිනට රජයේ ප්‍රදාන	**547,453,186**

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	**2024 රු.**	**2023 රු.**
ඉඩම්	522,374,500	522,374,500
ගොඩනැගිලි	24,196,310	26,498,005
පිරියත, යන්ත්‍රෝපකරණ සහ උපකරණ	205,331	205,331
රථ වාහනණ	4,386,197	5,793,653
මුළු	**551,162,338**	**554,871,490**
වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂ	(3,709,152)	(3,709,152)
වර්ෂය අවසානයේ දී ශේෂය	**547,453,186**	**551,162,338**

* 2024 වර්ෂය තුළ, 2023 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල "ලී භාණ්ඩ සහ සවි කිරීම්" යටතේ කලින් වර්ගීකරණය කරන ලද රු. 7,793,653 ක අගය "මෝටර් වාහන" ලෙස නැවත වර්ගීකරණය කර ඇත. වත්කම්වල ස්වභාවය නිවැරදිව පිළිබිඹු කිරීම සඳහා මෙම ගැළපීම සිදු කරන ලදී. නැවත වර්ගීකරණය CAASL හි සමස්ත මූල්‍ය තත්ත්වයට හෝ කාර්ය සාධනයට බලපාන්නේ නැත, මන්ද එය වත්කම් ඉදිරිපත් කිරීමේ වෙනසක් පමණි.

40. රඳවා ගත් ඉපැයුම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	**2024 රු.**	**2023 රු.**
වසර ආරම්භක දිනට	6,137,845,749	5,826,217,782
ජංගම වර්ෂයේ ලාභය	1,170,646,874	4,348,278,597
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්/(වියදම්)	(38,040,641)	(14,345,234)
පෙර වර්ෂයේ ගැලපුම් : අනුමත කළ නොහැකි යෙදවුම් බදු	-	(22,305,396)
හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල	(61,795,304)	-
ඒකාබද්ධ අරමුදල වෙත පැවරීම	(750,000,000)	(4,000,000,000)
වසර අවසාන දිනට	**6,458,656,678**	**6,137,845,749**

41. නැවත තක්සේරු කිරීමේ අතිරික්ත

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
රථ වාහන	149,478,190	149,478,190
පිරියත, යන්ත්‍රෝපකරණ සහ උපකරණ	70,985,852	42,821,221
තොරතුරු තාක්ෂණ මෘදුකාංග	1,274,083	1,087,915
ලී භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	44,070,064	25,843,908
බහාලුම් ව්‍යුහයන්	688,333	-
වෙනත් ස්ථාවර වත්කම්	49,263	-
	266,545,784	**219,231,233**

42. විලම්භිත බදු වගකීම්

	මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය		විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය	
දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	**2024 රු.**	**2023 රු.**	**2024 රු.**	**2023 රු.**
විලම්භිත බදු වගකීම් මත:				
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම	23,380,725	21,302,565	2,078,160	1,328,079
වැඩි වූ බදු ක්ෂය වීම	78,881,946	78,881,946	-	35,386,090
	102,262,671	**100,184,511**	**2,078,160**	**36,714,169**
විලම්බිත බදු වත්කම් මත:				
වැඩි වූ බදු ක්ෂය වීම	17,584,263	15,596,177	1,988,086	-
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලැස්ම				
	17,584,263	**15,596,177**	**1,988,086**	**-**
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්				
විලම්බිත ආදායම් බදු වියදම් (සටහන 28)			**90,074**	**36,714,169**

ජංගම බදු වගකීම්වලට එරෙහිව ජංගම බදු හිලව් කිරීමට නීත්‍යානුකූල ව බලාත්මක කළ හැකි අයිතියක් ඇති විට සහ, විලම්බිත ආදායම් බදු එම මූල්‍ය අධිකාරියට අදාළ වන විට විලම්බිත ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් හිලව් කරනු ලැබේ. ශුද්ධ විලම්බිත බදු මුදල පහත පරිදි වේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
විලම්භිත බදු වත්කම	17,584,263	15,596,177
විලම්භිත බදු වගකීම්	(102,262,671)	(100,184,511)
ශුද්ධ විලම්භිත බදු වත්කම සහ වගකීම	**(84,678,408)**	**(84,588,334)**

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

43. කල්බදු වගකීම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
ජනවාරි 31 දිනට	281,554	307,013
එකතු කිරීම්	-	-
පොලී උපචයන	8,123	6,682
ගෙවීම්	(32,141)	(32,141)
දෙසැම්බර් 31 දිනට	**257,536**	**281,554**

44. ප්‍රතිපාදන සහ වෙනත් වගකීම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
කාර්ය මණ්ඩල අරමුදල	170,647	158,564
බැංකු ඇපකාර තැන්පතු (අපගමන බදු)	201,522,193	219,740,948
හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල	110,000,000	48,322,696
	311,692,841	**268,222,208**

2023 ඔක්තෝම්බර් 11 වන දින පැවති 193 වන රැස්වීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් හදිසි අනතුරු විමර්ශන අරමුදල වාර්ෂිකව 10%ක වර්ධනයක් සහිතව රුපියල් මිලියන 100 දක්වා වැඩි කිරීමටත්, සෑම මූල්‍ය වර්ෂයක් ආරම්භයේදී එම මට්ටම පවත්වා ගැනීමටත් තීරණය කරන ලදී.

45. විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයෙහි හඳුනා ගැනෙන වගකීම් විචලනය පහත පරිදි වේ.

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
වසර ආරම්භක දිනට	31,578,115	21,196,052
ජංගම සේවා පිරිවැය	5,090,590	2,336,505
පොලී පිරිවැය	1,836,611	2,090,424
වර්ෂය තුළ සිදු කරන ලද ගෙවීම්	(13,058,470)	(8,390,100)
භාවිත කරන ලද උපකල්පනවල වෙනස්වීම් නිසා ඇතිවන ලාභ/අලාභ	38,040,641	14,345,234
වසර අවසානය දිනට	**63,487,487**	**31,578,115**

වසර අවසානයේ දී නිර්වචිත ප්‍රතිලාභ බැඳීම් සඳහා වන වගකීම් ගණනය කිරීම සඳහා ප්‍රක්ෂේපිත ඒකක ණය ක්‍රමය භාවිත කරමින් සේවක ප්‍රතිලාභවල පිරිවැය නිර්ණය කිරීමේ දී භාවිත කරන මූලික උපකල්පන පහත පරිදි විය:

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024	2023
වට්ටම් අනුපාතය	7%	12%
ඉදිරි වැටුප් වැඩි කිරීමේ අනුපාතය	1%	1%
ජීවන වියදම් දීමනා වර්ධක අනුපාතය	0%	0%
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැටුම් අනුපාතය	0%	0%
විශ්‍රාමික වයස	අවු. 60	60 years

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම සඳහා වන වගකීම් සඳහා බාහිර ව අරමුදල් සපයනු නොලැබේ; සෑම වර්ෂයක් අවසානයේ දී ම විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීමේ වටිනාකම සඳහා වෙන ම ආයෝජනයක් පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

46. වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
තැන්පතු තක්සේරුකරණ ගාස්තු සහ මෙහෙයුම්	22,081,738	18,533,532
AASL සහ සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරිය සහ රාජ්‍ය භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවිය යුතු	32,419,438,350	2,585,713,770
තැන්පතු - යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල සංවර්ධනය - SLTDA	1,050,000,000	1,050,000,000
වෙනත් ණය හිමියන්	2,361,140	2,361,140
	33,493,881,229	**3,656,608,443**

2019 ඔක්තෝබර් 11 වන දින ගනු ලැබූ තීරණයට අනුව, අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) මඟින් ශ්‍රී ලංකා සංචාරක සංවර්ධන අධිකාරියට (SLTDA) ප්‍රේෂණය කරන ලද අපගමන බද්ද රුපියල් මිලියන 1,050/- දක්වා රඳවා ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දී ඇති අතර, එය කලාපීය වාණිජ ගුවන් ගමන් මෙහෙයුම් සඳහා යාපනය (පලාලි) ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා යොදා ගත හැකිය. රඳවා ගත් රුපියල් 1,050,000/- "තැන්පතු - යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය - SLTDA" යටතේ දක්වා ඇත.

වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
උපචිත වියදම්		
- කාර්ය මණ්ඩල වියදම්		
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	3,241,116	5,684,076
ප්‍රයෝජනයට නොගත් නිවාඩු සඳහා මුදල් ගෙවීම	7,884,333	6,960,151
ප්‍රසාද දීමනා	8,224,598	52,050
සේවක භාරකාර අරමුදල	388,934	682,089
සුබසාධන ගෙවීම්	53,959	117,500
වැටුප් සහ වේතන	852	879,699
වෘත්තීය දීමනා	62,500	1,888,271
ජරදණසදබ්ක "කකදඅ්බජැ	4,920,000	-
- පුහුණු	1,277,820	45,000
- පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්		
මුද්‍රණ	3,250,422	6,537,204
විදුලිය	-	3,439,637
සුබසාධන - පොදු	-	1,486,238
ගොඩනැගිලි නඩත්තුව - වෙනත්	3,004,705	2,366,637

මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා සටහන්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
සනීපාරක්ෂක	-	1,140,697
බාහිර තාක්ෂණික සහය	204,000	3,319,700
රදවා ගැනීමේ බදු අඩු කිරීම	832,472	683,146
විදුලි සංදේශ	67,971	1,041,338
ආරක්ෂාව	540,460	1,015,665
විගණන ගාස්තු	1,240,000	1,035,000
බදු කුලී සහ කුලී ගාස්තු	-	1,480,960
වෙනත් වියදම්	1,571,215	1,909,596
	36,765,358	**41,764,655**

47. ආදායම් බදු වගකීම්

දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය. (සියලුම මුදල් ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් දක්වා ඇත.)	2024 රු.	2023 රු.
වර්ෂය ආරම්භයේ දී ශේෂය	(119,273,851)	482,052,569
වර්ෂය සඳහා වන දීමනාව	205,793,225	172,206,560
එකතු කළ අගය මත බදු ආපසු ගෙවීම ආරම්භ කිරීම:ශරෑ 2024රෑ25*	-	(8,250,934)
වර්ෂය තුළ ගෙවීම්	-	(765,282,046)
වර්ෂය අවසානයේ දී ශේෂය	**86,519,374**	**(119,273,851)**

48. අවිනිශ්චිත වගකීම්

වසර අවසානය වන විට පහත සඳහන් අධිකරණ නඩු ද්‍රව්‍යමය අවිනිශ්චිතතාවයන් ලෙස පෙනී යන බව හඳුනා ගන්නා ලදී.

2024 සහ 2025 දී සුලු හිමිකම් අධිකරණයේ CAASL ට එරෙහිව නඩු තුනක් (3)ක් ගොනු කර ඇත.
මහාධිකරණයේ නඩු තුනක් (3)ක් ගොනු කර ඇත - 2023 දී CAASL ට එරෙහිව නඩු දෙකක් (2)ක් ගොනු කර ඇති අතර 2024 දී CAASL විසින් එක් නඩුවක් (1)ක් ගොනු කර ඇත.
2022 සහ 2024 දී අභියාචනාධිකරණයේ CAASL ට එරෙහිව නඩු තුනක් (3)ක් ගොනු කර ඇත.
2024 දී ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ CAASL ට එරෙහිව නඩු දෙකක් (2)ක් ගොනු කර ඇත.

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව 2024

ජාතික විගණන කාර්යාලය
தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகம்
NATIONAL AUDIT OFFICE

මගේ අංකය / எனது இல. / My No.	AAV/A/CAASL/FA/24/20	ඔබේ අංකය / உமது இல. / Your No.		දිනය / திகதி / Date	12 June 2025

සභාපති
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශය සහ අනෙකුත් නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ විගණකාධිපතිගේ වාර්තාව.

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශ

1.1 තත්ත්වාගණනය කළ මතය

2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට වන මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, විස්තීර්ණ ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය, ස්කන්ධ වෙනස් වීම පිළිබඳ ප්‍රකාශය සහ එම දිනෙන් අවසන් වන වසර සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය සහ ප්‍රමාණාත්මක ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති තොරතුරු ඇතුළු මූල්‍ය ප්‍රකාශ සටහන්වලින් සමන්විත ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ ("අධිකාරිය") 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වන වර්ෂය සඳහා වන මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය, 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ සහ 1971 අංක 38 දරන මූල්‍ය පනතේ විධිවිධාන සමඟ ඒකාබද්ධව ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) විධිවිධාන අනුගමනය කරමින් මාගේ මඟපෙන්වීම යටතේ සිදු කරන ලදී. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 (6) වගන්තියේ විධිවිධාන අනුව සිදු කරන ලද මාගේ වාර්තාව යථා කාලයේ දී පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කෙරෙනු ඇත.

මාගේ වාර්තාවේ තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම ලෙස දක්වා ඇති කරුණුවල බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය සහ මුදල් ප්‍රවාහ, ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් වලට අනුකූලව සත්‍ය සහ සාධාරණ තත්ත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මාගේ මතයයි.

1.2 තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

(අ) ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති (LKAS) අංක හි අංක 37 විධිවිධානවලට අනුව, අසම්භාව්‍ය වගකීම් සහ අසම්භාව්‍ය වත්කම්, බදු අධිකාරිය සමඟ නොවිසඳුණු ආරවුල් හෙළිදරව් කළ යුතුය. කෙසේවෙතත් අධිකාරිය විසින් 2024 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වසර සඳහා වන මූල්‍ය ප්‍රකාශවල රු. මිලියන 40.1 ක වටිනාකමින් යුතු එකතු නොකළ අගය මත බදු තක්සේරුකරණ පහළොවක් අනාවරණය කර නොමැත.

(ආ) නිල නිවාස ප්‍රතිසංස්කරණ සඳහා දරන ලද වියදමෙන් රුපියල් මිලියන 4.6 ක මුදලක් ප්‍රාග්ධනීකරණය කිරීම වෙනුවට ලාභ අලාභ ගිණුමට වැරදි ලෙස අය කර ඇති බව මෑතකදී කරන ලද නියැදි විගණනකයකින් හෙළි විය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වත්කම් සහ රඳවා ගත් ඉපැයීම් සමාන ප්‍රමාණයකින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

(ඇ) 2017 දෙසැම්බර් 21 දින අංක 2050/38 ගැසට් පත්‍රය යටතේ ඉඩම් කැබලි තුනක් සඳහා ලියාපදිංචි කිරීමේ ක්‍රියාවලිය අවසන් කර හිමිකම් සහතිකය ලබා ගෙන තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මෙම ඉඩම් (ගොඩනැඟිලි සහ ව්‍යුහයන් ඇතුළුව) සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල තක්සේරු කර ගිණුම්ගත කර නොතිබුණි. 2017 දෙසැම්බර් 21 දින අංක 2050/38 දරන ගැසට් පත්‍රයේ නිල වශයෙන් විස්තර කර තිබූ ඉඩම් කැබලි තුනක් අත්පත් කර ගැනීම සහ ලියාපදිංචි කිරීම 2025 මැයි 16 වන විටත් අවසන් කර නොතිබුණි.

(ඈ) මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළේ සංවර්ධන පිරිවැය රුපියල් මිලියන 22.7 ක් වූ අතර එය ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධන පිරිවැය ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පිරිවැය යනුවෙන් වැරදි ලෙස ගිණුම්ගත කර ඇත. එමෙන්ම පැහැදිලි නොකළ රුපියල් මිලියන 18.9 ක අයවිය යුතු දෑ ඉඩම් වටිනාකමේ කොටසක් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ඇත.

(ඉ) ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම සඳහා දූරස්ථ කුලී රථ නැවතුම්පොළ සහ අනෙකුත් පහසුකම් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ පිරිවැය රුපියල් මිලියන 10.4 ක් වන අතර, එය ගුවන්තොටුපල යටිතල පහසුකම් හෝ ව්‍යාපෘති පිරිවැය ලෙස ගිණුම්ගත කිරීම වෙනුවට නයිකන්ද ඉඩම් යටතේ වැරදි ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ඇත.

(ඊ) කාර්යාල පරිශ්‍රයේ තවමත් රඳවාගෙන තිබූ රුපියල් මිලියන 1.6 ක වත්කම් බැහැර කිරීමේ දී සිදු වූ අලාභය මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සදොස් ලෙස ගිණුම්ගත කර ඇත.

(උ) දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවට අනුව, 2019/2020 වර්ෂය සඳහා තක්සේරුව රුපියල් මිලියන 89.5 කි. කෙසේ වෙතත් අධිකාරියේ බදු ප්‍රතිලාභයේ දක්වා ඇති වටිනාකමට අනුව දේශීය ආදායම්

දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබිය යුතු බදු මුදල රු. මිලියන 175.3 ක් වූ අතර ගැටලු විසඳීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

(ඌ) දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ බදු ප්‍රතිපත්ති, නීති සම්පාදනය, තීන්දු සහ ජාත්‍යන්තර කටයුතු නියෝජ්‍ය කොමසාරිස් ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද 2023 මාර්තු 20 දිනැති අංක ACT/03/15 දරන ලිපියට අනුව සමාජ ආරක්ෂණ දායක බද්දට (SSCL), විදේශ විකුණුම් අධිභාරය (OSS) සහ 2.5%ක අපගමන බදු (අපගමන බදුවල සේවා ගාස්තු) ගෙවිය යුතුය. කෙසේ වෙතත් අධිකාරිය විසින් සමාජ ආරක්ෂණ දායක බද්ද ගෙවා ඇත්තේ නියාමන ආදායම මත පමණක් වන අතර, විදේශ විකුණුම් අධිභාරය (OSS) සඳහා සමාජ ආරක්ෂණ දායක බදු ගෙවා නොමැත. එබැවින් සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂයේ සමාජ ආරක්ෂණ දායක බද්දේ වගකීම රුපියල් මිලියන 38.4 කින් අඩු කර දක්වා ඇත.

(එ) දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ මහා පරිමාණ බදු ගෙවන්නන්ගේ අංශයේ 2023 දෙසැම්බර් 24 දිනැති ලිපිය අනුව, 2002 අංක 14 දරන අගය එකතු කළ බදු පනතේ පළමු උපලේඛනයේ සස කොටස් (ඕ) යටතේ අගය එකතු කළ බදු (VAT) නිදහස් කිරීම සඳහා අධිකාරිය විසින් නිර්ණායක සපුරා නැති අතර, 2016 වර්ෂයේ දෙවන කාර්තුවේ සිට 2023 දෙසැම්බර් 31 දක්වා රුපියල් මිලියන 167.5 ක් වූ අපගමන බදු මත සේවා ගාස්තු ආදායම් මත අගය එකතු කළ බදු සහ රුපියල් මිලියන 43.4 ක දණ්ඩන මුදල අධිකාරිය විසින් ගෙවිය යුතුය. තවද, විගණනය මඟින් සිදු කරන ලද ගණනය කිරීම අනුව සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය සඳහා රුපියල් මිලියන 68.4ක සේවා ගාස්තු ආදායම මත අගය එකතු කළ බදු ගෙවීමට අධිකාරිය බැඳී සිටී. ඒ අනුව 2024 දෙසැම්බර් 31 වන විට ගෙවිය යුතු මුළු අගය එකතු කළ බදු සහ ගෙවිය යුතු අගය එකතු කළ බදුවල දණ්ඩන මුදල පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 403.5ක් සහ රුපියල් මිලියන 43.4 ක් වේ.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (SLAUs) අනුව මම මාගේ විගණනය සිදු කර ඇත. එම ප්‍රමිති යටතේ මා වෙත පැවරී ඇති වගකීම්, මගේ වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ විගණනය සඳහා විගණකගේ වගකීම් යටතේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මා ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මගේ තත්ත්වාගණනය කළ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු යැයි මම විශ්වාස කරමි.

1.3 අධිකාරියේ 2024 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් වෙනත් තොරතුරු

අධිකාරියේ 2024 වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත්, මෙම විගණන වාර්තාවේ දිනට පෙර මා ලබාගත් මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ ඒ සම්බන්ධ මාගේ විගණන වාර්තාවේ ඇතුළත් නොවන තොරතුරුවලින් වෙනත් තොරතුරු සමන්විත වේ. වෙනත් තොරතුරු සම්බන්ධයෙන් කළමනාකාරීත්වය වගකියනු ලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ මාගේ මතය මඟින් වෙනත් තොරතුරු ආවරණය නොකෙරෙන අතර මා විසින් ඒ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ආකාරයක සහතිකයක් හෝ නිගමනයක් සපයනු නොලැබේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ විගණනය සම්බන්ධයෙන් මාගේ වගකීම වනුයේ, වෙනත් තොරතුරු කියවා බැලීම වන අතර, එහි දී වෙනත් තොරතුරු හා මූල්‍ය ප්‍රකාශ අතර ප්‍රමාණාත්මක නොගැළපීමක් පවතී ද යන්න හෝ විගණනයේ දී මා ලද දැනුම හෝ වෙනත් ආකාරයකින් කිසියම් ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් සිදු වී ඇති ද යන්න සොයා බැලීම යි.

මෙම විගණන වාර්තාවේ දිනට පෙර මා ලබා ගත් වෙනත් තොරතුරු මත මා විසින් ඉටු කරන ලද කාර්යය මත පදනම් වන්නේ නම්, මෙම වෙනත් තොරතුරුවල ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් ඇතැයි මම නිගමනය කරන්නේ නම් මවිසින් එය වාර්තා කළ යුතු වේ. මේ සම්බන්ධයෙන් වාර්තා කිරීමට මාහට කිසිදු කරුණක් නොමැත.

1.4 මූල්‍ය ප්‍රකාශ සඳහා කළමනාකරණය සහ පාලනය සිදු කරන පාර්ශ්ව සතු වගකීම්

ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව සත්‍ය සහ සාධාරණ දැක්මක් සපයන මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකාරීත්වයෙහි වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේ දී, අධිකාරිය අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරීත්වය අධිකාරිය ඈවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විට දී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම සහ අධිකාරියේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීම ද කළමනාකාරීත්වයේ වගකීමකි.

අධිකාරියේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය අධීක්ෂණය කිරීම පාලනය සතු වගකීමකි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16 (1) වගන්තිය ප්‍රකාර ව, අධිකාරියේ වාර්ෂික සහ ආවර්තික මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමට හැකි වන පරිදි අධිකාරිය විසින් සිය ආදායම්, වියදම්, වත්කම්, සහ වගකීම් පිළිබඳ නිසි ගිණුම් සහ වාර්තා පවත්වා ගෙන යා යුතු ය.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශ විගණනය කිරීම සඳහා විගණකාධිපතිවරයා සතු වගකීම්

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශ, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇති වන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ සහතික කිරීමක් ලබා ගැනීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාවක් නිකුත් කිරීම මාගේ අරමුණ වේ. සාධාරණ සහතික කිරීමක් යනු ඉහළ මට්ටමේ සහතික කිරීමක් වන නමුත්,

එමගින් ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයක් සිදු කිරීමේ දී සැමවිට ම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශ ඇති විට ඒවා අනාවරණය කෙරෙන බවට සහතික කිරීමක් ලබා නොදේ. වංචා සහ වැරදි හේතුවෙන් සාවද්‍ය ප්‍රකාශ ඇති විය හැකි අතර, මේවායේ බලපෑම් තනි හෝ සාමූහික ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශ පදනම් කර ගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි බලපෑමක් කල හැකි බවට අපේක්ෂා කෙරේ නම් ප්‍රමාණාත්මක ලෙස සලකනු ලබයි.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති වලට අනුකූලව විගණනයක කොටසක් වශයෙන් මා විසින් වෘත්තීය විනිශ්චය ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතරම විගණනය පුරා වෘත්තීය විචක්ෂණභාවය පවත්වා ගන්නා ලදී. එසේම මා විසින්:

- වංචා හෝ දෝෂයක් හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශවල ඇති වන ප්‍රමාණාත්මක වැරදි අර්ථකථනයක අවදානම හඳුනාගෙන ඒවා තක්සේරු කිරීම, එම අවදානම්වලට ප්‍රතිචාර දක්වන විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සහ ඉටු කිරීම සහ මාගේ මතයට පදනමක් සැපයීමට ප්‍රමාණවත් සහ සුදුසු විගණන සාක්ෂි ලබා ගැනීම සිදු කරන ලදී. කුමන්ත්‍රණ, ව්‍යාජ ලිපි ලේඛන, හිතාමතා පැහැර හැරීම්, සාවද්‍ය අර්ථ නිරූපණ හෝ අභ්‍යන්තර පාලනය අභිබවා යාම වැනි දෑ වංචාවට සම්බන්ධ විය හැකි බැවින් වංචාව නිසා ඇති වන සාවද්‍ය ප්‍රකාශ හඳුනා ගැනීම වැරදීමක් නිසා ඇති වන සාවද්‍ය ප්‍රකාශයක් හඳුනා ගැනීමට වඩා අසීරු වේ.

- අවස්ථාවෝචිත පරිදි සුදුසු විගණන ක්‍රියා පටිපාටි සැලසුම් කිරීම සඳහා විගණනයට අදාළ අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳ අවබෝධයක් ලබා ගනු ලැබුව ද, එසේ සිදු කරන්නේ සමාගමේ අභ්‍යන්තර පාලනයෙහි ඵලදායීතාවය පිළිබඳ මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අරමුණින් නොවේ.

- භාවිත කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල යෝග්‍යතාව සහ කළමනාකාරීත්වය විසින් කරන ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සහ ඊට සම්බන්ධ අනාවරණය කිරීම්වල සාධාරණත්වය පිළිබඳ ඇගයීම සිදු කෙරේ.

- කළමනාකාරීත්වය විසින් ගිණුම්කරණයේ අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම යොදා ගැනීමේ යෝග්‍යතාව පිළිබඳව නිගමනය කරනු ලබන අතර, ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව, සමාගමට අඛණ්ඩ පැවැත්මක් ඇති වීමේ හැකියාව පිළිබඳ සැලකිය යුතු සැකයක් ඇති කරන සිදුවීම් හෝ කොන්දේසිවලට අදාළව ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින්නේ ද යන්න තීරණය කරමි. ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් පවතින බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම්, මූල්‍ය ප්‍රකාශවල අදාළ අනාවරණයන් පිළිබඳව මා විසින් මගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කිරීම අවශ්‍ය වන අතර, නැතහොත් එවැනි අනාවරණය කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවේ නම්, මගේ මතය වෙනස් කිරීම සිදු කළ යුතුය. මගේ නිගමනය පදනම් වී ඇත්තේ මගේ වාර්තාවේ දිනය දක්වා ලබා ගත් විගණන සාක්ෂි මත ය. කෙසේ වෙතත්, අනාගත සිදුවීම් හෝ තත්ත්වයන් අධිකාරියේ අඛණ්ඩව පැවැත්ම නැවැත්වීමට හේතු විය හැකිය.

- අනාවරණය කිරීම් ඇතුළුව මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සමස්ත ඉදිරිපත් කිරීම, ව්‍යුහය සහ අන්තර්ගතය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශ මඟින් එහි ඇතුළත් ගනුදෙනු සහ සිදුවීම් පිළිබඳ සාධාරණ ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදු කර ඇති ද යන්න තක්සේරු කිරීම සිදු කරනු ලැබේ.

මගේ විගණනයේ දී මා හඳුනා ගන්නා, අනෙකුත් කාරණා, අභ්‍යන්තර පාලනයේ සැලකිය යුතු අඩුලුහුඬුකම් ද ඇතුළුව විගණනයේ සැලකිය යුතු සොයා ගැනීම් සම්බන්ධයෙන් පාලනය භාරව සිටින අය සමඟ මම සන්නිවේදනය කරමි.

2. වෙනත් නෛතික හා නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ පහත සඳහන් අවශ්‍යතා සඳහා නිශ්චිත විධිවිධාන ඇතුළත් ය.

2.1.1 මාගේ විගණනය සඳහා අවශ්‍ය සියලු තොරතුරු සහ පැහැදිලි කිරීම් මා විසින් ලබාගෙන ඇති අතර, මගේ පරීක්ෂණයට අනුව, අධිකාරිය විසින් 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 (අ) වගන්තියේ අවශ්‍යතා අනුව නිසි පරිදි ගිණුම් වාර්තා පවත්වා ගෙන ඇත.

2.1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශ, 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඈ) (සසස) වගන්තියේ අවශ්‍යතා අනුව පෙර වර්ෂයට අනුකූලව ඉදිරිපත් කර ඇත.

2.1.3 ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශයේ, 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 6 (1) (ඈ) (සඩ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාවන්ට අනුව පෙර වර්ෂයේ මගේ වාර්තාවේ මා විසින් තත්ත්වාගණනය කළ මතය සඳහා වන පදනමේ විස්තර කරන ලද සියලු නිර්දේශ අන්තර්ගත වේ.

2.2. අනුගමනය කරන ලද ක්‍රියා පටිපාටි මත පදනම්ව සහ ලබාගත් සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් කරුණුවලට පමණක් සීමා වූ අතර, පහත කිසිවක් මගේ අවධානයට යොමු වී නැත.

2.2.1 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි 12 (ඈ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව, අධිකාරියේ සාමාන්‍ය පාලන කටයුතුවලින් බැහැරව, අධිකාරිය විසින් ඇති කරගත් ඕනෑම කොන්ත්‍රාත්තුවක් සඳහා එහි පාලන මණ්ඩලයේ ඕනෑම සාමාජිකයෙකුට සෘජු හෝ වක්‍ර උනන්දුවක් ඇති බව ප්‍රකාශ කිරීම.

2.2.2 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි 12 (ඊ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව, අධිකාරියේ පාලන මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද කවර ආකාරයකින් හෝ අදාළ විය හැකි ලිඛිත නීතියකට, සාමාන්‍ය සහ විශේෂ විධානයන්ට අධිකාරිය අනුකූල වී නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම; පහත සඳහන් දෑ හැර:

නීතිය/මඟපෙන්වීම සඳහා යොමුව	විස්තරය
(අ) 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි පනත	
I. 7 (ඇ) වගන්තිය	අධිකාරිය විසින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන්සේවා සංවර්ධන සැලසුම සකස් කළ යුතුව තිබුණ ද, එය මෙම වාර්තා කරන දිනය වනවිටත් සකස් කර සහ හෝ අනුමත කරගෙන නොතිබුණි.
II. 9 වගන්තිය	පනත බලාත්මක කොට වසර 21කට පසු වූවද, වාර්තා කරනු ලබන දිනයට, පනතේ දෙවන තුන්වන උපලේඛනවල දක්වා ඇති පරිදි, ගුවන් තොටුපළ 14න් ගුවන් තොටුපළ 10ක් සහ ගුවන් යානා පහසුකම් 8ක් සහ ඒ ආශ්‍රිත ඉඩම් වත්කම් පැවරීම සඳහා නියෝග යක් නිකුත් කිරීමට අධිකාරිය අපොහොසත් වී තිබුණි.
III. 9 වන වගන්තිය සහ 2017 දෙසැම්බර් 21 වන දිනැති අංක 2050/38 දරන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය (අති විශේෂ)	2019 අප්‍රේල් 02 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රුැස්වීමේ දී ලබා දෙන ලද අනුමැතිය අනුව යාපනය ගුවන්තොටුපොළ සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය වෙත නිල වශයෙන් පැවරූ අතර 2019 ඔක්තෝබර් 17 වන දින එහි ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් ආරම්භ කරන ලදී. නමුත් වාර්තාවේ දිනය වන විට අධිකාරිය විසින් ගැසට් නිවේදනයක් මඟින් ගුවන්තොටුපොළට නිකුත් කර තිබූ අක්කර 349ක ඉඩමේ මායිම් හඳුනා ගැනීමේ ක්‍රමවේදය සම්පූර්ණ කර නොතිබුණි.
(ආ) 1958 අංක 15 දරන සේවක අර්ථසාධක අරමුදල (සේ.අ.අ.) පනතේ 47 වන වගන්තිය, 1980 අංක 16 දරන සේවක භාරකාර අරමුදල (සේ.භා.අ) පනතේ 44 වන වගන්තිය හා 2013 සැප්තැම්බර් 11 දිනැති අංක 02/2013 දරන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛය	අධිකාරිය විසින් සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. පනත්වල අර්ථ දක්වා ඇති ඉපැයීම්වලට පටහැනිව, සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. පනත් මඟින් අනුමත නොකළ දීමනා වර්ග හතක් ඇතුළත් කරමින් සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. සඳහා දායක මුදල වැරදි ලෙස ගණනය කර ඇත. 2024 ජනවාරි 1 සිට ජූනි 30 දක්වා ඇති වූ මෙම දෝෂය හේතුවෙන් රු. 11,402,157 ක මුදලක් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලටත්, රු. මිලියන 2.2 ක මුදලක් සේවක භාරකාර අරමුදලටත් වැඩිපුර බැර කර ඇත. ඒ අනුව මුළු මූල්‍ය අලාභය රු. මිලියන 13.6 කි.

ඇ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ 2023 ජනවාරි 11 දිනැති අංක 2314/16 දරන ගැසට් පත්‍රය (අති විශේෂ)	ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටත්ව යන මගී ගුවන් ගමන් ක්‍රියාත්මක කරන ගුවන් සමාගම් විසින් එකතු කරන ලද අපගමන බද්ද සඳහා ඇප ලෙස මුදල් ප්‍රමාණයක් හෝ බැංකු ඇපකරයක් ලබා දිය යුතුය. කෙසේ වෙතත් ගුවන් සමාගම් අටක් රුපියල් මිලියන 4,611.7 ක බැංකු ඇපකර ඉදිරිපත් කිරීමට අපොහොසත් වී ඇත.
ඈ) 2021 නොවැම්බර් 17 දිනැති අංක 01/2021 දරන රාජ්‍ය ව්‍යවසාය චක්‍රලේඛයේ 3.2 වන වගන්තිය	චක්‍රලේඛන විධිවිධානවලට පටහැනිව, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතියකින් තොරව අධිකාරියේ නිලධාරීන් වෙත විශේෂ දීමනාව, කළමනාකරණ දීමනාව සහ අතුරු දීමනාව ලෙස රු. මිලියන 60.6 ක් ගෙවා ඇත.
ඉ) 2015 අප්‍රේල් 09 දිනැති අංක DMS/1748 දරන දරන මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ ලිපිය	අධිකාරිය විසින් නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුගේ අවශ්‍ය බලපත්‍ර/ සහතික සත්‍යාපනය නොකර අධිකාරිය විසින් රුපියල් මිලියන 2.9 ක තාක්ෂණික දීමනාවක් අනිසි ලෙස ගෙවා ඇත. ඊට අමතරව එම තනතුර සඳහා අවශ්‍ය සුදුසුකම් සපුරා නොතිබුණද කැබිනට් අනුමැතිය ඇතිව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ (CAASL) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට රුපියල් මිලියන 27ක මුදලක් ගෙවා ඇති බවට වාර්තා වේ.

2.2.3 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි අංක 12 (උ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව, අධිකාරිය එහි බලතල, කාර්යයන් සහ රාජකාරි ඉටු කර නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම; පහත සදහන් දෑ හැර;

(අ) අධිකාරියේ මාණ්ඩලික අත්පොත සහ පරිපාලන රීතිවල 14 වගන්තිය ප්‍රකාරව, අධිකාරියේ ආයතනික පාලනයේ රීති ප්‍රධාන කොටස් තුනෙන් සමන්විත ය; එනම් කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති, ආයතනික රීති සහ මූල්‍ය රීති වේ. අත්පොතට අනුව ආයතනික රීති සහ මූල්‍ය රීති වෙන වෙනම නිකුත් කළ යුතු වුව ද, මෙම රීති මෙම වාර්තාව නිකුත් කරන දිනය දක්වාම නිකුත් කර නොමැත.

2.2.4 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතෙහි 12 (ඌ) වගන්තියේ අවශ්‍යතාව ප්‍රකාරව, අදාළ නීතිවලට අනුකූලව සහ කාල රාමු තුළ දී සමාගමේ සම්පත් ආර්ථිකව, කාර්යක්ෂමව සහ ඵලදායී ලෙස ලබාගෙන භාවිත කර නොමැති බව ප්‍රකාශ කිරීම, පහත සදහන් දෑ හැර;

(අ) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් අයවැයෙන් වෙන් කළ රු. මිලියන 7.5 ඉක්මවමින්, වීරවිල සංචාරක බංගලාවේ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා රු. මිලියන 24,2ක් වියදම් කරනු ලැබ ඇත. රජයේ ප්‍රසම්පාද මාර්ගෝපදේශවලට පටහැනිව මෙම ව්‍යාපෘතිය තනි ලංසුකරුවකුට ප්‍රදානය කර ඇත. එසේම, දෙපාර්ශවය විසින් විධිමත් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් අත්සන් කර නොමැත. කොන්ත්‍රාත්තුව 2022 මැයි 18 වන දින ප්‍රදානය කළ නමුත්, මාස 10ක කාලයකින් පසුව, මුල් ලංසු මිලටම 2023 මාර්තු 13 දින කටයුතු ආරම්භ කර ඇත. එමෙන්ම කොනත්‍රාත්කරු විසින් රු. 2,193,750ක අතිරේක කාර්යක් සිදු කර ඇති අතර, මෙම කාර්යය තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව (TEC) හෝ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව (PC) මඟින් අනුමත කර නොමැත. රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 8.12.2 මඟින් අවශ්‍ය පරිදි සම්පූර්ණ කිරීමේ සහතිකයක් ද ලබා දී නොමැත. ඉදිකිරීම් සම්පූර්ණ නොකළද, සැලකිය යුතු දෝෂ පැවතියද අවසාන බිල්පත 2023 ඔක්තෝම්බර් 11 වන දින නිකුත් කොට ගෙවීම් සිදු කොට ඇත.

2.3 වෙනත් කරුණු

(අ) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් (CAASL), 2014 ඔක්තෝම්බර් 1 වන දින කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද එහි කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන නිතී (CASL CAP 5000) සමාලෝචනය කර යාවත්කාලීන කිරීමට අපොහොසත් වී ඇත. වසර තුනකට නොවැඩි කාල පරතරයකදී සමාලෝචන කටයුතු සිදු කිරීම අනිවාර්ය වුවද, මහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය තිබිය යුතු වුවද, මෙකී නිශ්චයාත්මක ලේඛනය 2025 මැයි මස 8 වන දින සංශෝධනය කර නොමැත.

(ආ) සමාලෝචන කාල සීමාව තුළ ණය ලේඛනයේ සටහන් කර ඇති පරිදි, වසරකට වැඩි කාලයක් තිස්සේ රුපියල් මිලියන 1.5 ක හිඟ ණය ශේෂයන් නොපියවා තිබුණි.

(ඇ) කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන නීති අත්පොතෙහි 14.9 වගන්තියට අනුව, විශේෂ ණය සඳහා දැඩි ලෙස අවසර දෙනු ලබන්නේ දේපල ආශ්‍රිත වියදම් සඳහා පමණි. කෙසේ වෙතත් එවැනි අපගමනයන්ට අවසර දෙන කිසිදු මාර්ගෝපදේශයක් අත්පොතෙහි නොතිබුණද, වෙනත් අරමුණු සඳහා විශේෂ ණය වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 2.2 ක මුදලක් ගෙවා ඇත.

(ඈ) අධිකාරියේ සේවකයින් පනස් අට දෙනෙකු අභ්‍යන්තර නීති උල්ලංඝනය කරමින්, ද්විත්ව ප්‍රවාහන ප්‍රතිලාභ, මාසික දීමනාව සහ හවුල් ප්‍රවාහනය අකටයුතු ලෙස ලබා ඇත. එමෙන්ම, මෙම සේවකයින්ගේ 54 දෙනා වෙත 2018 දී කටුනායක වෙත නැවත ස්ථානගත කිරීම සම්බන්ධයෙන් රු. 5000ක දුෂ්කරතා දීමනාවක් ද ලබා දී ඇත. 2024 වර්ෂයේදී රුපියල් මිලියන 9.9 ක මාසික ප්‍රවාහන දීමනා, රුපියල් මිලියන 3.2 ක දුෂ්කරතා දීමනා සහ රුපියල් මිලියන 18.5 ක බස් කුලී

යන මෙම ප්‍රතිලාභ තුන අතිරික්ත වන අතර, ඒ සියල්ල රැකියාවට අදාළ ගමනාගමන කටයුතු යන අරමුණින් සිදු කොට ඇත. මීට අමතරව, අධිකාරියේ වත්මන් අත්පොත වෙනුවට තවමත් යල් පැන ගිය 2018 චක්‍රලේඛ මත පදනම්ව ප්‍රවාහන දීමනා අඩු කිරීම් සිදු කරනු ලබයි.

(ඉ) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින් පලාලි ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය කිරීම සඳහා ගුවන්තොටුපල සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමට (AASL) ලබා දුන් අරමුදල්වලට අදාළ රුපියල් මිලියන 170.6 ක මුදලක් වසර පහකට වැඩි කාලයක් පුරාවට පියවා නැත. එමෙන්ම, CAASL හි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව, අත්තිකාරම් මුදල රුපියල් මිලියන 170.6 කි. එසේ වුවද, AASL හි මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව එය රුපියල් මිලියන 175.4 ක් වූ අතර, ඒ අනුව රුපියල් මිලියන 4.8 ක නොගැළපීමක් දැකගත හැකි විය.

(ඊ) පවතින බලපත්‍ර ක්‍රමය වැඩිදියුණු කිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව 2020 ජුනි 25 වන දින තරඟකාරී ලංසු තැබීමකින් තොරව රුපියල් මිලියන 1.5 ක කොන්ත්‍රාත් මිලකට පෞද්ගලික සමාගමකට සෘජුවම ප්‍රදානය කරන ලදී. කෙසේ වෙතත්, ප්‍රදානය කළ දිනයෙන් පසු අධිකාරිය විසින් ගිවිසුම අත්සන් කිරීමේදී ප්‍රමාදයක් ඇති විය. අධිකාරිය විසින් දැනටමත් සැපයුම්කරුට රුපියල් මිලියන 1.1 ක ගෙවීමක් කර තිබුණද, සම්පූර්ණයෙන්ම නව පද්ධතියක් සංවර්ධනය කිරීමට අධිකාරිය තීරණය කර තිබූ බැවින් මුළු පිරිවැය ආර්ථික වශයෙන් ලාභදායී නොවීය.

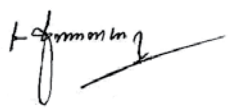
(උ) ගුවන්තොටුපළ බද්ද සහ EJ බදු එකතු කිරීම සඳහා අදහස් කරන ලද තොරතුරු තාක්ෂණ ව්‍යාපෘතිය 2021 දෙසැම්බර් 06 වන දින දියත් කරන ලද අතර, නිම කිරීමට අපේක්ෂා කළ දිනය 2022 පෙබරවාරි 20 වේ. නමුත්, 2025 මැයි 26 වන විට, ව්‍යාපෘතිය අසම්පූර්ණව පැවති අතර, ඉලක්කගත ගුවන් සමාගම් 32 න් ගුවන් සමාගමක් පමණක් ප්‍රතිචාර දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව, ව්‍යාපෘතිය සඳහා දැනටමත් ලබා දී ඇති රුපියල් මිලියන 4.7 ක් සහ රුපියල් මිලියන 1.5 ක් වූ ගෙවීම් ආර්ථික වශයෙන් ලාභදායී නොවන බව සලකනු ලැබීය.

(ඌ) රුපියල් මිලියන 7.6 ක වටිනාකමින් යුතු වාහනයක් බැහැර කිරීමට මණ්ඩලය අනුමැතිය ලබා දුන්නද, වාර්තා කරන දිනට බැහැර කිරීම අවසන් කර නොතිබුණි.

(එ) සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, නිලධාරීන් තෝරා ගැනීම සහ සම්බන්ධ කර ගැනීම සඳහා විධිමත් ක්‍රියා පටිපාටියක් ස්ථාපිත නොකර, අංක DP/ජුලි/2017/06 දරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතියේ නම් කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂකවරුන් 20 දෙනෙකු සම්බන්ධ කර ගැනීමෙන්, බාහිර තාක්ෂණික සහය වියදම් ලෙස අධිකාරිය රුපියල් මිලියන 38.6 ක මුදලක් දරා ඇත.

(ඒ) 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ගුවන් සමාගම් නවයකින් අයකරගත් රුපියල් මිලියන 25,878.2 ක හිඟ අපගමන බද්ද සඳහා අධිකාරිය විසින් 2025 මැයි 23 වන දිනට ප්‍රමාද පොලිය ලෙස රුපියල් මිලියන 3,821 ක් ගණනය කරන ලදී. මෙම ගණනය කිරීම 2023 ජනවාරි 12 වන දින සිවිල් ගුවන් ස්වා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද විධානයේ 09 වන ඡේදයට අනුව සිදු කරන ලදී. කෙසේ වෙතත් මෙම හිඟ පොලී ගාස්තු අයකර ගැනීමට අධිකාරිය විසින් කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

(ඓ) අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සටහන් කර ඇති ගෙවිය යුතු අපගමන බද්ද සහ සීමාසහිත ගුවන් තොටුපල සහ ගුවන්සේවා (ශ්‍රී ලංකාව) සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවල සටහන් කර ඇති ලැබිය යුතු අපගමන බද්ද අතර රු. මිලියන 4697.1 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. කෙසේ වෙතත් වෙනස විසඳීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.



ජී.එච්.ඩී. ධර්මපාල
විගණකාධිපති (වැඩ බලන).

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය - 2024

විගණකාධිපති
ජාතික විගණන කාර්යාලය
බත්තරමුල්ල

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 12 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව 2024 දෙසැම්බර් 31 වන දිනෙන් අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශ සහ අනෙකුත් නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ විගණකාධිපතිවරයාගේ වර්තාව.

2025 ජූනි 12 දිනැති AAV/A/CAASL/ FA/24/20 දරන වාර්තාවට අදාළව, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි දැක්වෙන නිරීක්ෂණවලට අදාළ සිය විධිමත් ප්‍රතිචාර මෙයින් ඉදිරිපත් කරයි.

1.2.1 සුදුසුකම් ලත් මතය සඳහා පදනම

(අ) එකතු කළ අගය මත බදු තක්සේරු නිවේදන, 2025 මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති LKAS 37: ප්‍රතිපාදන, අවිනිශ්චිත වගකීම් සහ අවිනිශ්චිත වත්කම්වලට අනුකූලව අනාවරණය කරනු ලබයි.

ආ) අංක 9 දරණ නිල නිවාසය ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම සඳහා දරන ලද වියදම 2025 වර්ෂයේදී ප්‍රාග්ධනීකරණය කර ඇත.

(ඇ) පහත සඳහන් ඉඩම් සඳහා රජයේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් තක්සේරු වාර්තා ලබා ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කිරීමට මෙම අධිකාරිය කඩිනම් පියවර ගෙන ඇත,

- රත්මලාන, කඳවල පාරේ සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය, එහි පවතින ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.
- රත්මලාන, අත්තිඩියෙහි ගුවන් යානා සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ ස්ථානය, එහි පවතින ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.
- ගම්පහ, මඩම්පැල්ල හි පිහිටි බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සඳහා ගුවන් විදුලි නාවික ආධාර, එහි ඇති ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන් සහ ඊට අදාළ ඉඩම.

(ඈ) රුපියල් මිලියන 22.7 ක වටිනාකමින් යුතු මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන පිරිවැය 2017 වර්ෂයේදී ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීම් ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කරන ලදී. මෙය 2025 වර්ෂයේදී "ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය" ලෙස ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද අතර, අවශ්‍ය ගිණුම්කරණ ක්‍රමවේද අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සහ මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව නිසි ලෙස සිදු කරනු ලැබේ.

(ඉ) රුපියල් මිලියන 10.4 ක වටිනාකමින් යුතු දුරස්ථ කුලී රථ නැවතුම්පොළවල් සහ අනෙකුත් පහසුකම් ප්‍රතිස්ථානගත කිරීමේ පිරිවැය, 2016 වර්ෂයේදී නයිකන්ද ඉඩම ලෙස ප්‍රාග්ධනීකරණය කරන ලදී. මෙය 2025 වර්ෂයේදී "ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය" ලෙස ප්‍රතිවර්ගීකරණය කරන ලද අතර, අවශ්‍ය ගිණුම්කරණ ක්‍රමවේද අදාළ ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන් සහ මාර්ගෝපදේශයන්ට අනුකූලව නිසි ලෙස සිදු කරනු ලැබේ.

(ඊ) මෙය බැහැර කිරීමක් ලෙස ගිණුම්ගත කර ඇති අතර, එය මුලතිව්හි ශාන්ත ජෝසප් පිරිමි නේවාසිකාගාරයට ද ප්‍රශ්වාස වාතයේ මද්‍යසාර ප්‍රමාණය මනින උපකරණය (breathalyzer) මීගමුව පොලිස් ස්ථානයට පරිත්‍යාග කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.

(උ) වෙනස 2025 වර්ෂයේ අගය එකතු කළ අපගමන බදු ප්‍රතිලාභවලට ගලපනු ලැබේ.

(ඌ) CAASL විසින් SSCL වලට අදාළව 2022 සිට 2025 දෙවන කාර්තුව දක්වා වන ගෙවිය යුතු බදු මුදල වන රු. 194,331,568.96 ක මුදල සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා පියවන ලදී.

(i) දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද අගය එකතු කළ බද්දට (VAT) එරෙහිව CAASL අභියාචනයක් ගොනු කර ඇත. මෙකී කාරණය සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා සිදුවන අතර අවසන් තීරණය අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

2025 වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ප්‍රතිපාදනයක් සිදු කෙරෙනු ඇත. අඛණ්ඩ ආවර්ජන සිදු කළ අතර, අවසන් වරට 2025 අගෝස්තු 5 වන දින සිහි කැඳවීමේ නිවේදන නිකුත් කරන ලදී.

2. අනෙකුත් නෛතික සහ නියාමන අවශ්‍යතා පිළිබඳ වාර්තාව

2.2.2.

(අ)

(i) ශ්‍රී ලංකාව සඳහා වසර 10ක පුළුල් NCAMP රාමුවක් ස්ථාපිත කර ක්‍රියාත්මක කිරීම අරමුණු කරගත් ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රධාන සැලැස්ම (NCAMP) සඳහා කැබිනට් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට ඉදිරිපත් කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මණ්ඩල සාමාජිකයින් විසින් අනුමැතිය දෙන ලදී. මෙම තීරණය 2024 පෙබරවාරි 26 වන දින පැවති 197 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී ගන්නා ලදී.

මේ අතර, ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගම විසින් NCAMP වෙත යෝජිත සංශෝධනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී. ඒ අනුව, පාර්ශවකරුවන්ගේ ප්‍රතිපෝෂණ අනුව NCAMP යාවත්කාලීන කළ අතර, කැබිනට් අනුමැතිය සඳහා 2024 ඔක්තෝබර් 28 දිනැති ලිපිය රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා ජාතික සැලසුම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත (NPD) ඉදිරිපත් කරන ලදී. 2025 මැයි 20 වන දින NPD වෙතින් ලැබුණු අදහස් සහ යාවත්කාලීන කරන ලද ලේඛනය 2025 ජූනි 16 වන දින NPD වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

(ii)

අ. 2002 අංක 34 දරන පනතේ 9 වන වගන්තිය අනුව, "ගැසට් පත්‍රයේ ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද නියෝගයක් මගින්, දෙවන උපලේඛනයේ දක්වා ඇති ගුවන් යානා පහසුකම් සහ මෙම පනතේ තුන්වන උපලේඛනයේ දක්වා ඇති ඊට අදාළ ඉඩම අධිකාරියට පවරා දීමට ඇමතිවරයාට හැකිය." එබැවින්, තුන්වන උපලේඛනයේ ලැයිස්තුගත කර ඇති දේපල අමාත්‍යවරයා විසින් ගැසට් කරන තෙක්, මෙම දේපළ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ක්‍රියාමාර්ග යක් ගත නොහැකිය.

කෙසේ වෙතත්, සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ සඳහන් කර ඇති, තවමත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පවරා නොමැති දේපළ සතු කිරීමට සහ පැවරීමට ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගෙන් ඉල්ලීමක් කර ඇත.

එමෙන්ම, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් ලබා දුන් උපදෙස් අනුව, එම දේපළ සම්බන්ධයෙන් 2024/10/07 දින ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගෙන් විමසීමක් කරන ලදී. ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය විසින් ආරක්ෂක කටයුතු සඳහා මෙම සියලු ගුවන් තොටුපළ දේපල දැනට භාවිත කරන බව 2024/10/28 දිනැති ලිපියෙන් දන්වා ඇත. ඒ අනුව, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාට මේ පිළිබඳව යථා කාලයේදී දැනුම් දෙනු ලබන අතර, ලැබෙන උපදෙස් මත පදනම්ව අනාගත ක්‍රියාමාර්ග ගනු ඇත. එනිසා, කටයුතු ක්‍රියාත්මක වෙමින් පැවතුණද, මෙම අධිකාරිය දැනටමත් මේ සම්බන්ධයෙන් පියවර ගෙන ඇත.

ආ. ඒ අනුව, විගණන වාර්තාවේ සඳහන් වසර 21 ක කාල සීමාව මෙම අධිකාරියට සම්බන්ධ නොවන අතර, පහත සඳහන් පරිදි, 2016, 2017 සහ 2019 වර්ෂවලදී පමණක් මේ සම්බන්ධයෙන් ගැසට් පත්‍ර ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත.

1. 2016.07.01 දිනැති, 1973 අංක 78 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය - මඩකලපුව ගුවන් තොටුපළ
2. 2017.12.21 දිනැති, 2050 අංක 38 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය - බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ, රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සහ ඒ ආශ්‍රිත ගුවන් සේවා පහසුකම්
3. 2019.09.26 දිනැති 2142 අංක 74 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය - පලාලි ගුවන් තොටුපළ එබැවින්, මෙම අධිකාරිය විසින් ඉහත සඳහන් ගැසට් නිවේදනවලට අනුකූලව එම ඉඩම් පවරා දීමේ සහ පැවරීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇත.

(iii)
1950 වර්ෂයේදී, සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගගන යාත්‍රාංගණයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා හෙක්ටයාර 141.6296ක (ආසන්න වශයෙන් අක්කර 349) ඉඩමක් අත්කර ගන්නා ලදී. පසුව, 1986 වර්ෂයේදී, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් ගුවන් තොටුපළ පුළුල් කිරීම සඳහා හෙක්ටයාර 261.7365 ක් (ආසන්න වශයෙන් අක්කර 646) අත්කර ගන්නා ලදී. කෙසේ වෙතත්, මෙම ඉඩම් සඳහා අත්කර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ කර නොමැත. විගණන වාර්තාවේ සඳහන් අක්කර 2,962.18 ක භූමි ප්‍රමාණයට ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව විසින් අත්පත් කරගත් ඉඩම් ඇතුළත් වේ.

මීට අමතරව, පලාලි ගුවන් තොටුපළ සම්බන්ධයෙන් 2019.09.26 දිනැති අංක 2142-74 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය ඉඩම්වල මායිම් නිශ්චිතව සඳහන් නොකරමින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. ඒ අනුව, මෙම අධිකාරිය විසින් මායිම් ද ඇතුළත්ව සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව අත්කර ගත් ඉඩම් පිළිබඳ නැවත ගැසට් කිරීමට කෙටුම්පතක් සකස් කොට, නීති කෙටුම්පත්කරු වෙත ලේඛනය භාර දුන් අතර, නීති කෙටුම්පත්කරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කෙටුම්පතේ සෝදුපත් කියවීම අවසන් කර ඇත. සෝදුපත් කියවීම අවසන් වූ පසු මෙය ප්‍රකාශනය සඳහා යවනු ලැබේ.

එබැවින්, යාපනය ගුවන් තොටුපළ සම්බන්ධයෙන් ජාතික විගණන කාර්යාලය නිකුත් කළ නිරීක්ෂණය පැවතියද, සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අත්පත් කරගත් ඉඩම් අක්කර 349 ක මායිම් හඳුනා ගැනීමට සහ ලියාපදිංචි කිරීමට මෙම අධිකාරිය අවශ්‍ය පියවර ගෙන ඇත. කෙසේ වෙතත්, විගණන වාර්තාවට අනුව, මුළු අක්කර 2,962.18 න් ඉතිරි කොටස මෙම අධිකාරියේ විෂය පථයට අදාළ නොවේ.

(ආ)
ආරම්භයේ සිටම අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කළ කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති අත්පොතෙහි (SLCAP 5000) 4.7 වගන්තියට අනුව, CAASL විසින් මුළු සේවක වේතනයෙන් සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. සඳහා මුදලක් දායක කර ගනී. SLCAP 5000 හි 'වේතන' යන යෙදුම අර්ථ දක්වා නොමැති වුවද, ආරම්භයේ සිටම (වසර 20 කට ආසන්න කාලයක්) CAASL විසින් එහි සේවකයින්ගේ මුළු ඉපැයීම් මත පදනම්ව සේ.අ.අ./සේ.භා.අ. සඳහා දායකත්වය ලබා ගැනීම සිදු කොට ඇත. 2003 වර්ෂයේදී අධිකාරිය පිහිටුවන විට, සේවකයින්ට නිකුත් කරන ලද පත්වීම් ලිපිවල සේවකයින්ගේ දළ මාසික වැටුප් සේ.අ.අ./සේ.භා.අ. සඳහා දායක මුදල් ගණනය කිරීමේ පදනම ලෙස ක්‍රියා කරන බව සඳහන් කොට තිබුණි.

2024 මැයි 02 වන දින පැවති 199 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී ගනු ලැබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයට අනුව, AAV/B/ CAASL/ AQ/2023/02 - විගණන විමසුම අනුගමනය කරමින් සේවකයින්ගේ දළ වැටුප මත සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. ප්‍රේෂණය පැවැත්වීමට තීරණය කළ අතර, 2024 මැයි මාසයේ සිට පාලන පනතේ විධිවිධානවලට සීමා වෙමින් සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. ගණනය කිරීමට පියවර ගෙන ඇත.

මෙම ගැටලුව සම්බන්ධයෙන් කම්කරු කොමසාරිස් ජනරාල්වරයාගෙන් මතයක් ලබා ගැනීමට ද මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී. 2024.05.13 දිනැති DGCA ලිපියට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2024.07.31 දිනැති අංක සස.ස.ස./සස/16/සසස සසස/2024 දරන ලිපිය මගින් කම්කරු කොමසාරිස්වරයාට මැදිහත් විය හැක්කේ සේ.අ.අ. පනතේ දක්වා ඇති පරිදි 'ඉපැයීම්' ලෙස හඳුනාගෙන ඇති අවම කාණ්ඩවල උල්ලංඝනයන් සඳහා පමණක් බවත්, සේ.අ.අ. පනතේ හඳුනාගෙන ඇති අවම ඉපැයීම් කාණ්ඩවලට වඩා වැඩි සහ ඉන් ඔබ්බට ඇති ඕනෑම ඉපැයීමක් ගෙවීමට සේවායෝජකයාට තනි අභිමතය ඇති බවත් දන්වා සිටියේය.

2024.08.30 දින පැවති 203 වන මණ්ඩල රැස්වීම වෙත කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුවේ මතය ඉදිරිපත් කරන ලද අතර, මණ්ඩලය විසින් අන්තර්ගතය පිළිබඳ දැනුවත් වුවද, විගණකාධිපතිවරයා මතයක් පිහිටුවා ඇති බැවින් සහ පනතේ විධිවිධාන මත පදනම් වී ඇති බැවින්, මණ්ඩලයට එය ඉක්මවා කටයුතු කළ නොහැකි බැවින්, එකී කරුණු පිළිගනු නොලැබුණි. 2024 මැයි 31 දින පැවති 200 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී ගත් තීරණය වෙනස් නොකිරීමට මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී.

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය - 2024

ඒ අනුව, මෙම කාරණය වැඩිදුර මග පෙන්වීම් ලබා ගැනීමට 2024 සැප්තැම්බර් මාසයේදී රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවට යොමු කරන ලද අතර, අවසන් තීරණය අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

මේ අතර, සේවකයින් විසින් මෙම කාරණය සම්බන්ධයෙන් කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුවට පැමිණිලි කළ අතර, කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුව 2024.08.09 සහ 2024.12.03 යන දිනයන් හිදී CAASL නිලධාරීන් කැඳවා පරීක්ෂණයක් පවත්වා ඇත. දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලිඛිත ඉදිරිපත් කිරීම යොමු කර ඇත. කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2025.04.03 දිනැති SID/D/D/148/2024 දිනැති ලිපියට අනුව, සේ.අ.අ. පනතේ 47 වන වගන්තිය යටතේ අර්ථකථනය කර ඇති පරිදි 'ඉපැයීම්' විෂය පථයට අයත් ඕනෑම ගෙවීමක් සඳහා අඩු කිරීම් සිදු කළ යුතු බව සඳහන් කරන ලදී.

2024 මැයි සිට මේ දක්වා, සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. දායකත්වය සේ.අ.අ. පනතේ විධිවිධානවලට සීමා කරමින් ගණනය කර ඇත. ඒ අනුව, සේ.අ.අ. සහ සේ.භා.අ. දායකත්වය ගණනය කරනු ලබන්නේ මුළු මූලික වැටුප, ජීවන වියදම් දීමනාව පදනම් කරගෙන ය.

(ඇ) ගුවන්සේවා අටෙන් ගුවන්සේවා පහකින් බැංකු ඇපකර එකතු කිරීමට CAASL සමත් විය. දැනට මේ සම්බන්ධයෙන් CAASL ගත හැකි නෛතික පියවර සොයා බැලීමට කටයුතු කරමින් සිටී.

(ඈ)

අන්තර්කාලීන දීමනාව

අධිකාරිය විසින් 2022.04.08 දින පැවති එහි 180 වන රැස්වීමේදී, CAASL හි සියලුම සේවකයින්ට රු. 25,000/- ක තාවකාලික අතුරු දීමනාවක් ගෙවීම අනුමත කරන ලදී. 2016 වර්ෂයේ සිට වැටුප්වල සැලකිය යුතු වැඩිවීමක් සිදු නොවූ බැවින්, මෙම දීමනාව කාර්ය මණ්ඩලයේ සියලුදෙනාටම ලබා දෙන ලදී. තවද, ජීවන වියදම සැලකිය යුතු ඉහළ මට්ටමක පවතී. එමෙන්ම දැඩි රෙගුලාසි හේතුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට දක්ෂ කාර්ය මණ්ඩලයක් බඳවා ගැනීමට නොහැකි වූ බවත්, DCA වෙත වැඩි ස්වාධීනත්වයක් ලබා දීම සඳහා 2002 දී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවන ලද බවත් එමගින් පෙන්වා දෙන ලදී.

එමෙන්ම, මින් පෙර CAA විසින් කිසිදු අලාභයක් දරා නැති බවත්, 2022 වර්ෂයේදී ඒකාබද්ධ අරමුදලට රුපියල් මිලියන 1000 ක මුදලක් දායක කර ඇති බවත්, වත්මන් ආර්ථික දුෂ්කරතා යටතේ සේවකයින්ට දැනටමත් ලබා දී ඇති වරප්‍රසාදයක් ඉවත් කළහොත්, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කිසියම් ආකාරයක සේවක නොසන්සුන්තාවයක් ඇති වුවහොත්, දැනටමත් පවතින පීඩාකාරී ආර්ථිකයට අහිතකර බලපෑමක් ඇති කරමින් රටේ වැදගත් ගුවන් සේවා කර්මාන්තය අඩපණ කළ හැකි බවත් මණ්ඩලයේ අදහස විය.

ඉහත කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසු, මණ්ඩලය විසින් 2023.02.01 දින පැවති 185 වන රැස්වීමේදී මණ්ඩලය අතුරු දීමනාව එලෙසම පවත්වා ගෙන යාමට එකඟ වන ලදී; නමුත්, මෙම තීරණය 2022.04.08 දින පැවති 180 වන රැස්වීමේදී තාවකාලික පියවරක් ලෙස ගෙන ඇති බැවින්, එය ඉදිරි වැටුප් සංශෝධන/වැඩිවීම්වලට පාදක කර ගැනීම නොකළ යුතු බවට තීරණය කරන ලදී.

ඒ අනුව, 2024.01.19 දින පැවති 196 වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී, එක් එක් සේවකයාගේ අතුරු දීමනාවෙන් රු. 10,000/- ක් අඩු කිරීමට සහ ජීවන වියදම් දීමනාව වැඩි කිරීමට තීරණය කරන ලදී. එය DMS චක්‍රලේඛ අංක 01/2024 මගින් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

මෙම අධිකාරිය විසින් 2025.05.07 දින පැවති 207 වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේ එකඟ වීම මත, ඉහත සඳහන් දීමනාව ගෙවීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට කටයුතු කරන ලදී. අනුමැතිය තීන්දු කොට නොමැත.

කළමනාකරණ දීමනාව

කළමනාකරණ දීමනාව, ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂකවරුන් 19 දෙනෙකු සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ කළමනාකරුවන් 15 දෙනෙකුගෙන් සමන්විත කළමනාකරණ කාණ්ඩයේ (මහා භාණ්ඩාගාරය විසින් අනුමත කරන ලද MM1-1 වැටුප් පරිමාණය) නිලධාරීන්ට ගෙවනු ලැබේ. අධිකාරිය විසින්, 2018.03.29 දින පැවති එහි 143 වන රැස්වීමේදී, කළමනාකරුවන් සඳහා රු.20,000/- ක ප්‍රවාහන දීමනාවක් වෙනුවට රු.50,000/- ක මාසික දීමනාවක් අනුමත කර ඇත. 2023.02.01 දින පැවති එහි 185 වන රැස්වීමේදී, පහත සඳහන් කාරණා මත කළමනාකරුවන්ගේ දීමනාව ගෙවීම එලෙසම සිදු කිරීමට අධිකාරිය තීරණය කර ඇත. මෙම දීමනාව 2018 සිට ගෙවා ඇති බැවින්, අධිකාරියට එකී තීරණය ආපසු වෙනස් කළ නොහැකිය.

- අනුප්‍රාප්තික සැලැස්ම සහ භූමිකා වෙනස්වීම ඵලදායී අන්දමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණ තනතුරු සඳහා මධ්‍යම මට්ටමේ කළමනාකරුවන් සූදානම් කරවීම;
- මෙම සේවක කාණ්ඩය CAASL හි අධ්‍යක්ෂවරයාට ආසන්නතම තනතුරක් වන අතර, වාර්ෂික වැඩ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා විශ්ලේෂණය, සැලසුම් කිරීම, පුරෝකථනය කිරීම සඳහා විවිධ රාජකාරිවලට සහභාගී විය යුතු අතර, රැකියා භූමිකාව සාමාන්‍ය කාර්යාල වේලාවන්ට සීමා නොවේ. ඔවුන්ට සතියේ දිනවල දීර්ඝ කළ පැය ගණන් සේවය කිරීමට සිදු වුවහොත් සහ සති අන්තයේ රාජකාරි සඳහා කැඳවනු ලැබුවහොත්, CAASL විසින් සාමාන්‍ය තත්වයන් යටතේ ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමට කළ යුතුය. මෙම දීමනාව ගෙවීමෙන්, CAASL හට ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ අවශ්‍යතාවයක් ඇති නොවන අතර එය පිරිවැය ඉතිරිකිරීමකි;

- අධිකාරියේ සේවයේ නියැලීමට දක්ෂ නිලධාරීන් රඳවා ගැනීම;

  රැකියාවට අනන්‍ය වූ ස්වභාවය හේතුවෙන්, ආයතනය තුළ නියාමන බලධාරීන්ගේ සේවකයින් රඳවා ගැනීමට වෙළඳපල වටිනාකමක් සහිත වේතනයක් ලබා දීම අනිවාර්ය අවශ්‍යතාවයක් ලෙස ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් ප්‍රකාශ කර ඇත. ආරක්ෂක අධීක්ෂණ කාර්යයන් ඉටු කරන සුදුසුකම් ලත් පුද්ගලයින් බඳවා ගැනීම සහ රඳවා ගැනීම සහතික කරලීමට, රාජ්‍යයන් විසින් වේතන සහ සේවා කොන්දේසි වැනි අවශ්‍ය පියවර ගත යුතු බව ආරක්ෂක අධීක්ෂණ අත්පොත (ලේඛන 9734) හි සඳහන් වේ.

- ගමනාගමන ගැටලු නොමැතිව, පවරා ඇති රාජකාරි සහ කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව හා ඵලදායී ලෙස ඉටු කිරීමට හැකි වන පරිදි කළමනාකරණ කාණ්ඩයේ සේවකයින්ට සිය රාජකාරි ස්වාධීනව නියාමනය කිරීමට උපකාර කරයි.

- මෙම නිලධාරීන් තමන්ගේම ප්‍රවාහන ක්‍රමවේදයක් යොදා ගනිමින් සේවය වාර්තා කරන බැවින්, ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ ප්‍රායෝගික ගැටලු සහ මූල්‍ය පිරිවැය දැරීම ආදී ගැටලු වලට මුහුණ දීමට අධිකාරියට සිදු නොවේ.

- ගෙවීම් අත්හිටුවීම කළමනාකරු කාණ්ඩයේ නිලධාරීන්ගේ ආයතනික තත්ත්වයට සහ ජීවන තත්ත්වයට දැඩි ලෙස බලපානු ඇත. එමෙන්ම, මෙකී කාණ්ඩයේ නිලධාරීන්ව පූර්ණ ලෙස පුහුණු කර ඇති අතර ඔවුන් CAASL හි සේවයෙන් පහව ගියහොත්, එය සංවිධානයේ කාර්යයන්ට විශාල පාඩුවකි; ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පවත්වනු ලබන විගණනයේදී සැලකිය යුතු සොයාගැනීම් වලට හේතු විය හැක;

- මෙම දීමනාව ලබා දීමේ ආරම්භක අදියරේදී, කළමනාකරණ කාණ්ඩයේ සියලුම නිලධාරීන්ට තමන්ගේම ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් භාවිත කිරීමට උනන්දු කරන ලද අතර, ඔවුන් අධිකාරියෙන් වාහන ණය යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ණය ලබාගෙන වාහන මිලදී ගත් අතර, අදාළ දීමනාව ගෙවීම නතර කළහොත් ඔවුන්ට ණය වාරික ගෙවීමේදී ගැටලුවකට මුහුණ දීමට සිදු වනු ඇත.

- ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන්සේවා පරීක්ෂකවරුන්ට තමන්ගේම ප්‍රවාහන ක්‍රම ඇති බැවින් ගුවන්සේවා කර්මාන්තයේ නිරීක්ෂණ කටයුතු අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමට මෙකී කළමනාකරුවන්ගේ දීමනාව අතිශයින් උපකාරී වේ.

- 2025.05.07 දින පැවති 207 වන මණ්ඩල රැස්වීමේ අනුමැතිය සහිතව ඉහත සඳහන් දීමනාව ගෙවීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට මෙම අධිකාරිය කටයුතු කර ඇත. අනුමැතිය අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

විශේෂ දීමනාව

2018.02.22 දින පැවති 142 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද පරිදි ස්ථානයේ සේවයේ නියැලීම වෙනුවෙන් රු. 5,000/- ක දීමනාව ගෙවනු ලැබේ. ප්‍රධාන කාර්යාලය කොළඹ සිට කටුනායකට ගෙනයාම හේතුවෙන් සේවකයින්ට ඇති වූ අපහසුතාව අවම කිරීම සඳහා, එය ස්ථානගත කිරීමේදී රාජකාරිවල නියැලී සිටි සේවකයින්ට පමණක් ගෙවනු ලැබේ. ඒ අනුව, 2018 ජනවාරි මාසයෙන් පසු අධිකාරියට සම්බන්ධ වූ සේවකයින්ට මෙම දීමනාව ගෙවනු නොලැබේ.

2025.05.07 දින පැවති 207 වන මණ්ඩල රැස්වීමේ අනුමැතිය සහිතව ඉහත සඳහන් දීමනාව ගෙවීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් අනුමැතිය ලබා ගැනීමට මෙම අධිකාරිය කටයුතු කර ඇත. අනුමැතිය අපේක්ෂාවෙන් සිටී.

(ඉ)

1. තාක්ෂණික දීමනා

"ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතිය යටතේ රජයට පැවරී ඇති ජාත්‍යන්තර වගකීම් එලදායී ලෙස ඉටු කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ආරක්ෂක අධීක්ෂණ ශක්‍යතා ශක්තිමත් කිරීමේ අත්‍යවශ්‍යතාව" යන මාතෘකාව යටතේ මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් නිකුත් කරන ලද 2015.04.09 දිනැති අංක DMS/1748 ලිපියේ සඳහන් විධිවිධාන අනුව සහ සහ විශේෂ තාක්ෂණික දීමනාව ගෙවීම සඳහා තක්සේරු මණ්ඩලයේ නිර්දේශය සහ කාර්ය මණ්ඩල කමිටුවේ අනුමැතිය මත විශේෂ තාක්ෂණික දීමනාව ගෙවනු ලැබේ. විශේෂ තාක්ෂණික දීමනා සඳහා පහත සඳහන් ගෙවීම් මෙහි සඳහන් තීරණ අනුව සිදු කරන ලදී'

තනතුර	තාක්ෂණික දීමනා ගෙවීම සඳහා ගත් තීරණ
ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂක (ගුවන්යානා කැබින් ආරක්ෂාව)	2024.07.26 දින පැවති 202 වන මණ්ඩල රැස්වීමෙන් පහත සඳහන් හේතු සලකා බලයි; • වත්මන් බලපත්‍රයක් පවත්වා ගැනීම සඳහා, තනතුර දරන්නා ගුවන් සමාගමක සේවයේ නියැලිය යුතු අතර, එය ඇය CAASL හි සේවය නියැලෙන අතරතුර කළ නොහැකි ය. • මෙම තනතුර දරන්නිය, ඇයගේ අයදුම්පත් ඇතුළුව ලැබුණු අයදුම්පත් දෙකෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂක (ගුවන් යානා කැබින් ආරක්ෂාව) තනතුර සඳහා සුදුසුකම් ලත් එකම අයදුම්කාරිය විය. සුදුසු සහ සුදුසුකම් ලත් පිරිස් ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ දුෂ්කරතාවය හේතුවෙන්, විශේෂ තාක්ෂණික දීමනාව අත්හිටුවීමෙන් සේවකයින් අනභිප්‍රේරණය කළ හැකි අතර, අධිකාරියෙන් ඉවත් වීමට හේතු විය හැකිය.
අධ්‍යක්ෂ (ගුවන්යානා මෙහෙයුම්)	2023.12.29 දිනැති කාර්ය මණ්ඩල කමිටු තීරණය, පහත සඳහන් හේතු සලකා බලයි; • තනතුර දරන්නා වසර 22 කට වැඩි පළපුරුද්දක් ඇති කීර්තිමත් වාණිජ ගුවන් නියමුවෙකි. ඔහුගේ පුළුල් සේවා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සේවයේ Airbus A330 සඳහා නියමුවා ලෙස සහ එතිහාඩ් ගුවන් සේවයේ ප්‍රධාන නියමුවාගේ සහකාර ලෙස A330 සහ A340 නියමුවා ලෙස සේවය කිරීම ඇතුළත් වේ. • ආසියානු ගුවන් සේවා මධ්‍යස්ථානයේ බිම් හැසිරවීමේ කටයුතු පිළිබඳ උපදේශක • 2007.05.10 සිට ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍රය (ATPL) දරන්නා.

2024.03.12 දිනැති අංක 24/0436/628/024 දරන කැබිනට් අනුමැතියේ iii ඡේදයට අනුව, මෙම අධිකාරිය විසින් එයාර් වයිස් මාර්ෂල් කොටකදෙණිය මහතා වෙත DGCA සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී තනතුරට මින් පෙර ගෙවූ විශේෂ තාක්ෂණික දීමනාව ගෙවන ලදී. වරාය, නාවික සහ ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාට 2024.03.22 දිනැති අංක AD/1/1/365/1 ලිපිය මගින් මේ බව දන්වා ඇත.

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය - 2024

2.2.3

(අ)

- **ආයතනික නීති -**

2010 දෙසැම්බර් මාසයේදී පවත්වන ලද රාජ්‍ය ආරක්ෂණ අධීක්ෂණ විගණනයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් මතු කරන ලද විගණන සොයාගැනීම් සඳහා ප්‍රතිකර්ම ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස ආයතනික ප්‍රතිසංස්කරණ හඳුන්වා දීමට CAA හට සිදු විය. එබැවින් වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා විසින් 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 40(1) වගන්තියට අනුව අධිකාරිය සකස් කළ ආයතනික නීති රීති අනුමත කරන ලද අතර 2012.03.02 දින 1748 දරන ගැසට් පත්‍රයෙන් ගැසට් කරන ලදී.

ඒ අනුව, CAASL විසින් 2012.12.11 දින රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා මහා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතිය සඳහා ආයතනික රීති ඇතුළත් ප්‍රතිසංස්කරණ යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ලදී. නමුත්, භාණ්ඩාගාරය CAASL යෝජනාවට ප්‍රතිචාර නොදැක්වීය. ඒ වෙනුවට, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව, 2013.11.22 දිනැති DMS./2/1 අංක දරන ලිපිය මගින්, 2006.09.22 දිනැති කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛ 30 හි විධිවිධාන පිළිපැදීමට උපදෙස් දුන් අතර, එමගින් සියලුම රාජ්‍ය සංස්ථා, ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන සහ සම්පූර්ණයෙන්ම රජයට අයත් සමාගම්වල පොදු වැටුප් ව්‍යුහයක් ඇති කිරීම සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලදී. රජයේ උපදෙස් වලට අනුකූල වෙමින් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් CAASL ප්‍රතිසංස්කරණ සඳහා අනුමැතිය ලබා දෙන ලදී. ඒ අනුව, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත ලිපි හුවමාරුව අනුමත කර ඇත.

බඳවා ගැනීමේ යෝජනා ක්‍රමය සහ රැකියා විස්තර (SLCAP 5005) - කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත කරන ලදී - 2015.11.23 දිනැති ලිපිය අංක DMS/1748-SOR

II. කාර්ය මණ්ඩල වැටුප් - රාජ්‍ය සංස්ථා, ව්‍යවස්ථාපිත ආයතන සහ සම්පූර්ණයෙන් රජයට අයිති සමාගම්වල සේවකයින්ගේ වැටුප් සංශෝධනය කිරීම පිළිබඳ 2006.09.22 දිනැති කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛ අංක 30 - 2006 CAASL අනුකූල වේ.

III. කාර්ය මණ්ඩලය - කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2013.11.22 දිනැති ලිපි අංක DMS/F1/52/1 මගින් CAASL හි සේවක සංඛ්‍යාව අනුමත කර ඇත.

IV. සංවිධාන ව්‍යුහය - 2013.11.22 දිනැති ලිපි අංක DMS/F1/52/1 මගින් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ලබා දුන් අනුමැතියට අනුව, අධිකාරිය විසින් ආයතනික ව්‍යුහය ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

V. 2016 ජුනි 30 වන දින පැවති 123 වන මණ්ඩල රැස්වීමේ අනුමැතියෙන්, කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු ප්‍රතිපත්තිය - කාර්ය මණ්ඩල පුහුණු ප්‍රතිපත්ති සහ ක්‍රියා පටිපාටි අත්පොත ක්‍රියාත්මක කර ඇත.

- **මූල්‍ය නීති**- සකස් කිරීම අවසන් කර ඇති අතර, එය 2025 වර්ෂයේදී අවසන් කිරීමට අපේක්ෂා කරයි.

2.2.4

(අ) වීරවිල පිහිටි දැනට පවතින නිවාඩු නිකේතන බංගලාව ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් (CAASL) කාලෝචිත හා අවශ්‍ය තීරණයක් ගෙන ඇත. කාලයත් සමඟ දේපල සැලකිය යුතු ලෙස පිරිහී ඇති බැවින්, නඩත්තු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙම තීරණය ගන්නා ලදී. බංගලාවේ කෙතරම් අබලන් වීද යත් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් සහ ගනුදෙනුකරුවන් එහි පැමිණීමට හෝ රැඳී සිටීමට අකමැති දැක්වූ අතර, එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස අධිකාරියේ විභව ආදායම අහිමි විය.

රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ 7.12.2 ට අනුව, ජාතික තරඟකාරී ලංසු තැබීම (NCB) යටතේ මිල ගණන් කැඳවන අවස්ථාවේ, එක් ලංසුවක් පමණක් ලැබුණද, ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය තවමත් යම් යම් කොන්දේසි යටතේ ඉදිරියට යා හැකිය. තරඟකාරීත්වය සීමිත අවස්ථාවන්හිදී පවා, ප්‍රසම්පාදනය සාධාරණ හා කාර්යක්ෂම සිදු වන බවට මෙම මාර්ගෝපදේශය සහතික කරයි. ආර්ථික අර්බුදයට පෙර පැවති අනුපාත මත පදනම්ව DPC විසින් අනුපාත අනුමත කරන ලදී. එබැවින්, මිල ගණන් දෙගුණයකින් හෝ තුන් ගුණයකින් වැඩි වී ඇති බැවි දැනුවත්, ලංසුකරු සමඟ මිල පහළට සංශෝධනය කිරීම සඳහා සාකච්ඡා කිරීම ප්‍රායෝගික නොවීය.

මීට අමතරව, ලංසුකරු විසින් 2023 මාර්තු 13 දිනැති ඔවුන්ගේ ලිපියෙන්, ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ බිඳවැටීමට හේතු වූ, පවතින ආර්ථික අර්බුදයෙන් ඉහළ ගිය මිල අස්ථාවරත්වය සහ උච්චාවචනයන් හේතුවෙන් මුහුණ දෙන අභියෝග පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට (CAASL) දැනුම් දී ඇත. පවතින ආර්ථික අර්බුදය සහ ඉදිකිරීම් කර්මාන්තයේ බිඳවැටීම සැලකිල්ලට ගනිමින්, CAASL ප්‍රසම්පාදන කාර්යාලය විසින් දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටුවෙන් (DPC) මග පෙන්වීමක් ලබා ගන්නා ලදී.

රටේ වත්මන් වෙළඳපල තත්ත්වයන් සැලකිල්ලට ගනිමින් සහ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ දැඩි ලෙස පිළිපැදීමෙන්, DPC විසින් එම ලංසුකරුටම කොන්ත්‍රාත්තුව නැවත ප්‍රදානය කිරීමට තීරණය කරන ලදී. වෙළඳපොළ ගතිකත්වය, පෙර ප්‍රසම්පාදන පිළිවෙත්, ලංසුකරුගේ කාර්ය සාධනය සහ, වඩාත් වැදගත් වූ, එකම මිල ගණන් වලට අනුගත වීමට ලංසුකරු එකඟ වීම වැනි විවිධ සාධක සලකා බලා, තත්ත්වය පිළිබඳ පුළුල් තක්සේරුවකින් පසුව මෙම තීරණයට එළඹුණු අතර, එය CAASL වෙත බෙහෙවින් ප්‍රතිලාභ අත්කර දේ.

කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ විධිමත් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. ප්‍රතිසංස්කරණය සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය රුපියල් මිලියන 25 ක අයවැය අනුමත කළ අතර එය වෙන් කළ සීමාව තුළ සම්පූර්ණ කරන ලදී. TEC නිර්දේශයෙන් සහ අනුමත කිරීමේ අධිකාරියේ නිසි අනුමැතියෙන් පසුව කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් අතිරේක වැඩ නිම කරන ලදී.

ලංසුකරු, ඉදිකිරීම් කර්මාන්ත සංවර්ධන අධිකාරියේ (CIDA) C7 මට්ටමින් ලියාපදිංචි කර ඇත. CIDA යනු ශ්‍රී ලංකාවේ ඉදිකිරීම් කර්මාන්තය පාලනය කරන සහ නියාමනය කරන බලයලත් ආයතනය වන අතර, සියලුම ලියාපදිංචි ආයතන ගුණාත්මකභාවය, විශ්වසනීයත්වය සහ වෘත්තීයභාවය පිළිබඳ දැඩි ප්‍රමිතීන් සපුරාලන බව සහතික කරයි. C7 ලියාපදිංචිය මඟින් ඉහළ මට්ටමේ නිපුණතාවයක් සහ විශ්වසනීයත්වයක් පෙන්නුම් කරන අතර, ලංසුකරු මෙම දැඩි ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම සහතික කරයි.

නාන කාමර 12 ක බිත්ති ටයිල් වැඩ සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා මුල් ව්‍යාපෘති විෂය පථයට වෙනසක් ඇති කරමින් දීර්ඝ කිරීම ලබා දී ඇත. මෙම කාර්යය මුලින් පවරන ලද කාර්යයන් වලින් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් වෙනස් වන අතර, එමනිසා මුල් ව්‍යාපෘතියට අදාළ කාල සීමාව වෙනස් කිරීමේ කාර්යයට අදාළ නොවේ.

ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීමෙන් වසර අටකට පසු, සින්ක්, වැසිකිළි සහ අනෙකුත් නාන කාමර උපාංග ඇතුළු සනීපාරක්ෂක භාණ්ඩවල සැලකිය යුතු පිරිහීමක් ඇති බවට නිසි නිරීක්ෂණයකින් අනාවරණය විය. දුර්වර්ණ වීම, පිළිස්සීම සහ ඉරිතැලීම් හඳුනාගත් ගැටලු අතර විය. ද්‍රව්‍ය දුර්වර්ණ වීම, අධික උෂ්ණත්වයන්ට නිරාවරණයෙන් පිළිස්සීම සහ ඉරිතැලීම් එහි ක්‍රියාකාරීත්වය සහ පෙනුම සඳහා බලපෑම එහි දී දැක ගත හැකි විය විය. මෙකී ගැටලු සනීපාරක්ෂක උපකරණවල භාවිතය සහ පෙනුම අඩු කළ හෙයින් ප්‍රතිස්ථාපනය අත්‍යවශ්‍ය කාරණයක් විය. සනීපාරක්ෂක ප්‍රමිතීන්, ක්‍රියාකාරීත්වය සහ පෙනුමේ ආකර්ෂණය යථා තත්ත්වයට පත් කිරීම සඳහා නව, උසස් තත්ත්වයේ සවිකිරීම් ස්ථාපනය කිරීම අවශ්‍ය යැයි සලකනු ලැබූ අතර, එමඟින් සංචාරක බංගලාව එහි පදිංචිකරුවන්ට හොඳ තත්ත්වයේ පවතින බවටත්, CAASL හි ප්‍රතිරූපයට හානියක් ඇති නොකරන බවටත් සහතික විය.

2.3 වෙනත් කරුණු

(අ)

අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් 2014.09.18 දින කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති පිළිබඳ අත්පොත (SLCAP 5000) අනුමත කරන ලදී. 14 වන පරිච්ඡේදයේ අත්තිකාරම් සහ ණය අනුව, 14.1 ඡේදයේ "මහා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතිය ඇතිව වසර තුනකට නොඅඩු කාල පරතරයකින් CAASL හි උද්ධමනය සහ මූල්‍ය සෞඛ්‍යය සැලකිල්ලට ගනිමින් අධිකාරිය විසින් ණය මුදල් සංශෝධනය කළ හැකිය" යනුවෙන් සඳහන් විය.

ඒ අනුව, උත්සව අත්තිකාරම් මුදල වැඩි කිරීමට අධිකාරිය පියවර ගෙන ඇත. ත්‍රිරෝද රථයක් සහ මෝටර් බයිසිකලයක් මිලදී ගැනීම සඳහා ණය වැඩි කිරීමට අධිකාරිය පියවර ගෙන ඇති අතර, මහා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතිය සකස් කරමින් පවතී. 14 වන පරිච්ඡේදයේ සඳහන් අනෙකුත් ණය, එනම් මාස දහයක වැටුප් ණය, මෝටර් වාහන ණය, දේපළ ණය, සේවකයාගේ වැටුප මත පදනම්ව ගණනය කරනු ලබයි.

කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති පිළිබඳ අත්පොත (SLCAP 5000) සමාලෝචන ක්‍රියාවලිය එහි අවසන් අදියරේ පසු වේ. කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය විසින් ගනු ලැබූ සියලුම තීරණ SLCAP 5000 සංශෝධනයට ඇතුළත් කර ඇති අතර, අවශ්‍ය අනුමැතීන් සකස් කරමින් පවතී.

(ආ) 2023 සැප්තැම්බර් 7 වන දින පැවති කාර්ය මණ්ඩල කමිටුව විසින් පහත සඳහන් කොන්දේසි වලට යටත්ව අත්‍යවශ්‍ය වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර ලබා ගැනීම සඳහා 2023.10.15 සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි වසරක කාලයක් සඳහා සේවකයෙකුට වැටුප් රහිත වසරක නිවාඩුවක් අනුමත කරන ලදී.

- වැටුප් රහිත කාලය තුළ මාසික පොලිය සමඟ ණය ශේෂ රැස් කර ඔහු නැවත වාර්තා කළ දින සිට අයකර ගැනීම.

ණය නැවත ගණනය කර 2025 ජනවාරි මාස සිට නැවත අයකර ගැනීමේ ක්‍රියාවලිය ආරම්භ කර ඇත.

(ඇ) අධිකාරියේ අනුමැතිය සහිතව සේවකයින්ට වෛද්‍ය සහ අධ්‍යාපනික අරමුණු සඳහා විශේෂ ණය ලබා දී ඇත. නමුත්, මෙම ණය යෝජනා ක්‍රමය කාර්ය මණ්ඩල සහ පරිපාලන රීති අත්පොතට (SLCAP 5000) ඇතුළත් කිරීමට තීරණය කර ඇත. එය දැනට සංශෝධනය වෙමින් පවතී.

(ඈ) කනිෂ්ඨ කළමනාකරු (JM1-1) සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම/ බලාත්මක කිරීම/ ව්‍යාප්ති ශ්‍රේණි (MA 5-3) සහ ඊට පහළ ශ්‍රේණි යටතේ වර්ගීකරණය කර ඇති සියලුම කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින්ට, ඔවුන්ගේ නිවසේ සිට සේවා ස්ථානය දක්වා දෛනික ගමනාගමනයට සහය වීම සඳහා මාසික ප්‍රවාහන දීමනාව ප්‍රදානය කරයි. මෙම දීමනාව 2002 වර්ෂයේ පටන් ගෙවනු ලබන අතර, එම කාලයේදී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) කොළඹ නගරයේ (කොළඹ 01 සහ කොළඹ 03) පිහිටා තිබුණි.

නමුත්, CAASL ප්‍රධාන කාර්යාලය කොළඹ සිට කටුනායකට ගෙනයාමට තීරණය කිරීමෙන්, ඔවුන්ගේ දෛනික ගමනාගමනය සහ ජීවන රටාව සම්බන්ධයෙන් ඇති වූ බලපෑම් හේතුවෙන් සේවක අතෘප්තිය වර්ධනය විය. ඊට පිළියම් ලෙස, කාර්ය මණ්ඩලය මුහුණ දෙන අභියෝග අවම කිරීම සහ ස්ථාන මාරුවෙන් ඇතිවන භූමිකා වෙනස් වීම ලිහිල් කිරීම සඳහා පියවර කිහිපයක් ගැනීමට CAASL කළමනාකාරිත්වයට සිදුවිය.

CAASL ප්‍රධාන කාර්යාලය කටුනායක වෙත ගෙනයාමෙන් පසු, කාර්ය මණ්ඩලයට මුහුණ දීමට සිදු වූ ගමනාගමන අපහසුතා සහ පවතින ජීවන රටා වෙනස් වීම සම්බන්ධයෙන්, 2018.02.22 දින පැවති 142 වන මණ්ඩල රැස්වීමේදී මණ්ඩලයේ අවධානයට යොමු විය. ඊට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, මණ්ඩලය විසින් සියලුම සේවකයින් සඳහා එම ස්ථානයේ සේවයේ නියැලීම වෙනුවෙන් රු. 5,000 ක දීමනාවක් අනුමත කරන ලදී. මධ්‍යම කොළඹින් සැලකිය යුතු දුරකින් පිහිටි ප්‍රදේශයකට ස්ථාන මාරු කිරීම හේතුවෙන් ඇති වූ අමතර ගමන් වියදම්, කාලය සහ ජීවන රටාවේ වෙනස්වීම් සඳහා කාර්ය මණ්ඩලය වෙත වන්දි ගෙවීම මෙහි අරමුණු වී ඇත. මෙය 2018 දී ස්ථානය මාරුවීමට පෙර CAASL සමඟ සම්බන්ධ වූ කාර්ය මණ්ඩලයට පමණක් අදාළ වේ.

මීට අමතරව, සේවා ස්ථානයට ප්‍රවේශ වීමට බස් කිහිපයකින් පැමිණීමට සිදු වන සහ ගමනාගමනය සඳහා සැලකිය යුතු කාලයක් අවශ්‍ය වන විශේෂිත සේවක කණ්ඩායම් දෙකක් සඳහා, 2018 මාර්තු 29 වන දින පැවති මණ්ඩලයේ 143 වන මණ්ඩල රැස්වීම, 2018 මැයි 30 වන දින පැවති 145 වන මණ්ඩල රැස්වීම මඟින් ප්‍රවාහන පහසුකම් සඳහා විධිවිධාන මණ්ඩලය විසින් සලසා ඇත.

1. කොළඹ දකුණු ප්‍රදේශවලින් පැමිණෙන සේවකයින්
2. ආණමඩුව ප්‍රදේශයේ පදිංචි සේවකයින්,

උදාහරණයක් ලෙස, කොට්ටාවේ පදිංචි සේවකයෙකුට මීට පෙර විනාඩි 45 ක් ඇතුළත කොළඹට ගමන් කිරීමට හැකි විය. නමුත්, කටුනායකට ස්ථාන මාරු කිරීමෙන් පසු, පැය දෙකකට වඩා වැඩි කාලයක් ගමනාගමනය සඳහා වැය වී ඇත. මෙකී දුෂ්කරතාවය සමනය කිරීමට කාර්යාල ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීම (නම් කරන ලද බස් රථ දෙකක් හරහා) උපකාරී වූ අතර, සේවක ඵලදායිතාව සහ රාජකාරී නියමිත වේලාවට ඉටු වන බවට සහතික කළේය.

ප්‍රවාහන සේවාව පිරිවැය බෙදාගැනීමේ පදනමක් මත ක්‍රියාත්මක වන අතර, සහභාගී වන සේවකයින්ගෙන් ඔවුන්ගේ නවාතැන් ස්ථානය අනුව මාසිකව ස්ථාවර මුදලක් අඩු කරනු ලැබේ. ප්‍රවාහන දීමනාව ප්‍රවාහන පහසුකමට වඩා

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය - 2024

වෙනස් බව සැලකිල්ලට ගත යුතුය. නිවසේ සිට කාර්යාලයට ගමන් කිරීමට පහසුකම් සැපයීම මෙම දීමනාවෙන් අදහස් කරන අතර, ප්‍රවාහන සේවාව මගින් ආවරණය කරනුයේ සීමිත මාර්ග යක් පමණක් බැවින්, සේවකයින්ට නම් කරන ලද ස්ථාන වෙත පැමිණීමට සිදු වේ. ඊට අමතරව, ප්‍රවාහන දීමනාව සියලුම කාර්ය මණ්ඩලයට අදාළ වන පොදු දීමනාවක් වන නමුත් එම පහසුකම ලබා දෙනු ලබන්නේ හඳුනාගත් විශේෂ සේවක කණ්ඩායමකට පමණි. කනිෂ්ඨ කළමනාකරු (JM1-1) සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම/ බලාත්මක කිරීම/ දීර්ඝ ශ්‍රේණි (MA 5-3) සහ ඊට පහළ කාර්ය මණ්ඩලය යටතේ වර්ගීකරණය කර ඇති කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් සඳහා ද මෙම පහසුකම සපයනු ලැබේ.

එමෙන්ම, මෙම පහසුකම බඳවා ගැනීමේ දිරිගන්වන අතර, සංවිධානය ප්‍රධාන නාගරික මධ්‍යස්ථානයට බොහෝ දුරින් පැවතුණද කාර්ය මණ්ඩලය ආකර්ෂණය කර ගැනීමට සහ රඳවා ගැනීමට උපකාරී වේ.

ප්‍රවාහන දීමනාව, සෑම වසර පහකට වරක් 10% කින් සංශෝධනය කිරීමට අනුමැතිය ලබා දෙන SLCAP 5000 හි 18.3.2 වගන්තියේ විගණන විමසුමට ප්‍රතිචාර වශයෙන්, ප්‍රවාහන දීමනාව සහ ප්‍රවාහන සේවාව සඳහා සිදු කරන ලද සැබෑ මාසික අඩු කිරීම් අතර කිසිදු සහසම්බන්ධයක් නොමැති බව අවධාරණය කළ යුතුය. එසේ වුවද, වත්මන් ආර්ථික වාතාවරණය සහ සේවකයින් මත ඇති විය හැකි මූල්‍ය පීඩාවන් සැලකිල්ලට ගනිමින්, අඩු කිරීම් සඳහා මෑත වසරවලදී කිසිදු සංශෝධන ක්‍රියාත්මක කර නොමැත.

කෙසේ වෙතත්, SLCAP 5000 හි 18.3.2 (ඇ) වගන්තිය යටතේ නියම කර ඇති පරිදි, 2025 දෙසැම්බර් අවසානය වන විට ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත ප්‍රවාහන දීමනාවේ 10% ක වැඩිවීමට අනුකූලව, මාසික අඩු කිරීම 10% කින් වැඩි කිරීමට යෝජනා කෙරේ.

එමෙන්ම, 2025.05.16 දිනැති එහි අංක AD/2/3/1 ලිපිය මගින්, සේවා ස්ථාන රැකියාවේ නියැලීමේ දීමනාව ලෙස (විගණන විමසුමේ දුෂ්කරතා දීමනාව යනුවෙන් හැඳින්වේ) රු. 5,000.00 ක් ගෙවීම සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතිය ඉල්ලා සිටින ලදී.

නිගමනය ලෙස, ප්‍රවාහන දීමනාව සහ පහසුකම අඛණ්ඩව සැපයීම යනු CAASL ශ්‍රම බලකාය තුළ සාධාරණත්වය, ප්‍රවේශ්‍යතාව සහ මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව සහතික කිරීම සඳහා නිර්මාණය කර ඇති සාධාරණ, සේවකයින් මූලික කර ගත් ප්‍රතිපත්තියක් වන අතර CAASL හි නීති රීති උල්ලංඝනය කිරීමක් එමගින් සිදු නොවේ.

(ඉ) 2024 වර්ෂය සඳහා CAASL මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අනුව, පලාලි ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය සඳහා රුපියල් මිලියන 170.6 ක් වෙන් කර ඇති අතර, ඒ සඳහා AASL විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද බිල්පත් සැසඳීම සහ සත්‍යාපනය කිරීමේ ක්‍රියාවලියක CAASL නිරතව සිටී.

(ඊ) බලපත්‍ර පද්ධතිය

මුල් බලපත්‍ර පද්ධතිය යනු කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ පරිගණක පාසලේ මෘදුකාංග සංවර්ධන අංශය (UCSC) විසින් සංවර්ධනය කරන ලද විශේෂ මෘදුකාංග පද්ධතියකි. බලපත්‍ර අංශය විසින් ඉල්ලා සිටින පරිදි, සාමාන්‍යයෙන් පද්ධතිය සඳහා අඛණ්ඩ නඩත්තුව සහ සහය පිළිබඳ UCSC කාර්ය මණ්ඩලය විසින් සපයා ඇත. මුල් සංවර්ධකයා ලෙස, මෘදුකාංග සඳහා බුද්ධිමය දේපළ අයිතිවාසිකම් UCSC සතුව ය.

ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරුවන්, ගුවන් ගමනාගමන පාලකවරුන් සහ කැබින් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී මෙම පද්ධතියේ තීරණාත්මක කාර්යභාරය සැලකිල්ලට ගෙන, පද්ධතියේ විශ්වසනීයත්වය සහ අඛණ්ඩතාව දැඩි ලෙස පවත්වා ගැනීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ (DPC) ලුහුඬු සටහන්වලට අනුව, පද්ධතියේ මූලික සංවර්ධනය හා නඩත්තුව සඳහා සම්බන්ධ වන UCSC කාර්ය මණ්ඩලයට එහි සැකැස්ම පිළිබඳ විශේෂිත දැනුමක් සහ හුරුවක් ඇත. ඒ අනුව, DPC විසින් එකම කණ්ඩායමකට පද්ධති උත්ශ්‍රේණි කිරීම පැවරීම වඩාත් කාර්යක්ෂම හා ලාභදායී ක්‍රියාමාර්ගය බව තීරණය කර ඇති අතර, එමගින් අනවශ්‍ය කාලය, අරමුදල් සහ සම්පත් වියදම් වළක්වා ගත හැකිය.

එමෙන්ම, DPC ලුහුඬු සටහන්වල දක්වා කර ඇති පරිදි, UCSC හි පර්යේෂණ සහ උපදේශන සේවා වෘත්තීයකරණය කිරීම සඳහා පිහිටුවන ලද සමාගමක් වන 'තීක්ෂණ', විශ්ව විද්‍යාල අංශයේ පුරෝගාමී ආයතනයක් ලෙස පිළිගැනේ. 'තීක්ෂණ' කළමනාකරණ මණ්ඩලයට, UCSC පීඨයේ සාමාජිකයින් ඇතුළත් වේ. විශේෂයෙන්, UCSC මෘදුකාංග සංවර්ධන අංශය මගින් මින් පෙර සේවා සැපයූ සියලුම පිරිස් 'තීක්ෂණ' සමඟ සම්බන්ධ වී ඇති අතර, එය වඩාත් ව්‍යුහගත සහ වෘත්තීය ශක්‍යතාවයකින් මෙම සේවා ඉදිරියටත් පිරිනමයි.

DPC ලුහුඬු සටහන්වලට අනුව, UCSC ආශ්‍රිත සියලුම මෘදුකාංග ව්‍යාපෘති 'තීක්ෂණ' මගින් ක්‍රියාත්මක කරන ලද අතර, විශේෂඥතාව සහ සේවා සැපයීමේ අඛණ්ඩතාව සහතික කරයි. එහි සංගම් ව්‍යවස්ථාවලට අනුව, මෘදුකාංග සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් සම්බන්ධයෙන් 'තීක්ෂණ' UCSC හි අනුප්‍රාප්තිකයෙකු ලෙස සැලකේ.

ඉහත කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින්, බලපත්‍ර පද්ධතිය උත්ශ්‍රේණි කිරීම 'තීක්ෂණ' හරහා අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාම සුදුසු බවත් සහ ස්ථාපිත ආයතනික ක්‍රියාවලීන් සහ තාක්ෂණික හොඳම භාවිතයන් සමඟ අනුකූල වන බවත් සැලකේ.

කොවිඩ්-19 වසංගතය හේතුවෙන් සැලසුම් කළ උත්ශ්‍රේණි කිරීම ක්‍රියාත්මක කිරීම සැලකිය යුතු ලෙස ප්‍රමාද කළ බව ද මෙහි දී සඳහන් යුතුය. වසංගත තත්ත්වය මගින් ආයතනික මෙහෙයුම් සහ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කාලසටහන් සම්බන්ධයෙන් දැඩි බාධා ඇති කළ අතර, කාර්යාල සහ පද්ධති භෞතිකව භාවිත කිරීම සීමා වීම, තීරණ ගැනීමේ ක්‍රියාවලීන්හි ප්‍රමාදය සහ සම්පත් සීමාවන් ද මේ සඳහා ඇතුළත් විය. මෙම සාධක සමස්තයක් ලෙස පද්ධති උත්ශ්‍රේණි කිරීම සහ ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම කල් දැමීමට හේතු විය.

ව්‍යාපෘතියේ විෂය පථය යටතේ පවරා ඇති කාර්යයන් සමාගම විසින් සම්පූර්ණ කර CAASL හි මෙහෙයුම් අවශ්‍යතා සපුරාලන ක්‍රියාකාරී බලපත්‍ර පද්ධතියක් ලබා දුන්නද, සමස්ත කාර්ය සාධනය ඇතැම් ප්‍රධාන ක්ෂේත්‍රවල අපේක්ෂිත ප්‍රමිතීන් සම්පූර්ණයෙන්ම සපුරා නොමැති බව සැලකිල්ලට ගැනීම වැදගත්ය.

පද්ධතියේ මූලික ලක්ෂණ සංවර්ධනය කර අවශ්‍ය පරිදි යොදවා ඇති අතර, සිදු කරන ලද ගිවිසුම්ගත බැඳීම් සහ ගෙවීම්වලට (රු. 1,125,000) අනුකූලව, සමාගම විසින් ප්‍රශංසනීය සේවාවක් සපයන ලදී. කෙසේ වෙතත්, පද්ධති කාර්යක්ෂමතාව, මුද්‍රණය සහ සමස්ත ප්‍රතිචාරාත්මක බව සම්බන්ධයෙන් සීමාවන්

නිරීක්ෂණය කරන ලද අතර, එය මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාවයට යම් දුරකට බලපාන ලදී.

සාමාන්‍යයෙන් සිදු කරන ලද කාර්යය කොන්ත්‍රාත්තුවේ මූල්‍ය වටිනාකම සමඟ ගැලපුන අතර, මුදලට වටිනාකමක් එක් කිරීම සහ කාර්ය සාධන වගවීම සහතික කිරීමේ විශ්වාසනීය වගකීම යටතේ, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) විසින්, හඳුනාගත් කාර්ය සාධන ගැටලු විසඳෙන තෙක් අවසාන ගෙවීම අත්හිටුවීමට තීරණය කරන ලදී. ගුවන් නියමුවන්, ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරුවන්, ගුවන් ගමනාගමන පාලකවරුන් සහ කැබින් කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයින් වැනි ගුවන් සේවා නිලධාරීන්ගේ බලපත්‍ර ලබා දීම සඳහා සෘජුවම සහය වන පද්ධති සඳහා ඉහළ ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය සැලකිල්ලට ගනිමින් මෙම තීරණය ගන්නා ලදී.

සමාගම එහි ශක්‍යතාව තුළ සහ එකල පැවති සීමාවන් යටතේ සතුටුදායක සේවාවක් ලබා දුන් බව පිළිගැනේ.

පවතින පද්ධතිය වසර 15 කට වඩා පැරණි බැවින්, රජයේ ඩිජිටල්කරණ ව්‍යාපෘතියට අනුව, නව තාක්ෂණය උපයෝගී කර ගත් නව පද්ධතියක් සඳහා සාකච්ඡා පැවැත්වෙමින් පවතී. ඉහත කරුණු අනුව, අපි නිගමනවලට එකඟ නොවෙමු.

(උ) දත්ත හුවමාරු කිරීමට අදාළ ඒකාබද්ධ කිරීමේ ගැටලු හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද විය. දැනට, CAASL ගුවන් සමාගමක් සමඟ සමාන්තර කටයුතු සිදු කරන අතර, පද්ධතියේ කටයුතු ඉක්මනින් අවසන් කිරීම සහතික කිරීමට කටයුතු කරමින් සිටී.

(ඌ) 2024 පෙබරවාරි මාසයේදී වාහනය බැහැර කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී ඇත. මෙය 2024 වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල "විකිණීමට තබා ඇති වත්කමක්" ලෙස ගණනය කිරීම් සිදු කොට ඇත. වත්කම් වර්ෂය තුළ බැහැර කරනු ලැබේ.

(එ)

2017.07.27 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් නිශ්චිත කාල රාමුවක් තුළ සම්පූර්ණ කිරීමට පවරා ඇති නිශ්චිත ආරක්ෂක අධීක්ෂණ කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා CAASL හි විශ්‍රාමික නිලධාරීන් ඇතුළු ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ සුදුසුකම් ලත් පුද්ගලයින්ගේ සේවය ලබා ගැනීමට ලබා දෙන ලදී. ගුවන් සංතරණ සේවා, ගගන යාත්‍රාංගණ, ගුවන් යෝග්‍යතාවය, පිරිස් බලපත්‍ර ලබා දීම, ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සහ ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව එකී ක්ෂේත්‍ර අතර වේ.

ඒ අනුව, CAASL හි ක්‍රියාකාරිත්වය පහසු කරලීමට, නිලයන් දරන ජ්‍යේෂ්ඨ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂකවරුන් (DSCAIs) ඵලදායී ලෙස සේවයේ යෙදවීම සහතික කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ප්‍රතිපත්තියක් සකස් කරන ලදී. (ඇමුණුම 1- කළමනාකරණය පිළිබඳ චක්‍රලේඛය)

ප්‍රතිපත්තියට අනුව, අඛණ්ඩ ආරක්ෂක අධීක්ෂණ මෙහෙයුමක යෙදීමේ අවශ්‍යතාවය සහ ව්‍යාපෘතිය ලෙස පවරා ඇති නිශ්චිත කාර්යයේ සංකීර්ණතාවය මත පදනම්ව පැවරුමේ කාලසීමාව තීරණය කළ යුතුය. අඛණ්ඩතාව, සම්පූර්ණ තක්සේරුව සහ ඵලදායී ආරක්ෂක අධීක්ෂණ සහතික කිරීම සඳහා අවම පැවරුම මාස හයක කාලයක් විය යුතුය. එනමුත්, අඛණ්ඩ ආරක්ෂක අධීක්ෂණය සඳහා වන ආයතනික අවශ්‍යතාවය සපුරාලීම සඳහා සහ එම ව්‍යාපෘතිවල ඉහළ සංකීර්ණතාවයන් සඳහා, පැවරුම් කාලය මාස හයක කාලයෙන් ඔබ්බට දීර්ඝ කළ හැකිය. එවැනි දීර්ඝ කිරීමක් ලබා දෙනු ලබන්නේ අංශ ප්‍රධානියා විසින් සිදු කරන ලද සාධාරණ සාධාරණීකරණයක් සහිතව සහ ඇගයීම් කමිටුව විසින් පරීක්ෂා කර අනුමත කළ පසුව පමණි.

සාමාන්‍ය ගිවිසුමට අනුකූලව, DSCAI විසින් "නිල වගකීම් සහ පෞද්ගලික කටයුතු අතර සැබෑ, පැහැදිලි හෝ විභව උනන්දුවක් නොමැති බවට ප්‍රකාශ කිරීම" (ඇමුණුම 2) යන මාතෘකාව යටතේ ඇති පෝරමයට අත්සන් කළ යුතුය. පිරිවැය සාධකයට සම්බන්ධ නොවූ DSCAI, දේශීය පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා සහභාගී වී ඇත. විදේශීය වැඩසටහන් වලදී, නවතම/යාවත්කාලීන දැනුම, නවක වැඩසටහනක අන්දමින් ලබා ගැනීම සඳහා ඔවුන් පත් කරන ලදී.

මූලික වශයෙන් සංවර්ධනය මෙම ප්‍රතිපත්තිය නිලයන් දරන ජ්‍යේෂ්ඨ සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂකවරුන්ගේ (DSCAIs) සේවාවන් ලබා ගැනීම සඳහා කරන අතර, DSCAI හි සීමාවන් සහ පැහැදිලිව අර්ථ දක්වා ඇති කාර්යයන් සහ කාලරාමු, කාර්ය සාධනය සහ පැමිණීම නිරීක්ෂණය කිරීමේ ක්‍රියා පටිපාටි සහ අදාළ ගෙවීම් ක්‍රම ඇතුළත් කිරීම සඳහා එහි තවදුරටත් වෙනස්කම් සිදු කරනු ලබයි.

(ඒ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් නිකුත් කරන ලද අපගමන බදු රෙගුලාසි නිවැරදිව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කරලීමට CAASL අවශ්‍ය සියලු පියවර ගෙන ඇති අතර හිඟ ශේෂයන් අයකර ගැනීමට පහත පියවර අනුගමනය කරයි.

- CAASL විසින් 2022 වර්ෂයේ සිට, අපගමන බද්ද නොගෙවීම සහ අදාළ දණ්ඩනයන් සම්බන්ධයෙන් ගුවන් සමාගම් සමඟ නිරන්තරයෙන් සිහි කැඳවීම් සිදු කරමින් සිටී. මෙය ඊමේල් පණිවුඩ, නිල ලිපි සහ රැස්වීම් හරහා සිදු කර ඇත.

- CAASL විසින් මෙම කාරණය රේඛීය අමාත්‍යාංශය හරහා මුදල් අමාත්‍යාංශයට නිරන්තරයෙන් දැනුම් දී ඇත.

- CAA විසින් හිඟ මුදලින් කොටසක් අයකර ගැනීම සඳහා පැහැර හරින ලද ගුවන් සමාගම් කිහිපයක් සඳහා පැවති බැංකු ඇපකර මුදල් බවට පත් කර ඇත.

- අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයට අනුව, දින හතක් ඇතුළත හිඟ මුදල් පියවන ලෙස ඉල්ලා 2024 මැයි 20 වන දින අදාළ ගුවන් සමාගම් වෙත අවසාන මතක් කිරීම් නිකුත් කර ඇත. නීතිපතිවරයාගෙන් නීති උපදෙස් ලබා ගැනීමට ද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී.

- 2024 ජූනි මාසයේදී ගරු නීතිපතිවරයා වෙත විධිමත් ලිපියක් යවන ලදී. වඩාත් ඵලදායී බලාත්මක කිරීමේ සහ අයකර ගැනීමේ යාන්ත්‍රණයන් ඇති කරලීමට මුදල් පනතේ සංශෝධන සිදු කළ යුතු බව නීතිපතිවරයා නිර්දේශ කර ඇත.

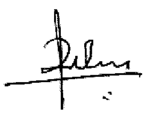
- මෙම කාරණය සම්බන්ධයෙන්, හැකි ඉක්මනින් භාණ්ඩාගාර නියෝජිතයන් සමඟ රැස්වීමක් ආරම්භ කිරීමට සහ DGCA & CEO හරහා ගුවන් සමාගම් සමඟ රැස්වීම් ඉදිරියට පැවැත්වීමට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කරන ලදී.

විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවට පිළිතුරු ලිපිය - 2024

- මෙම තීරණයෙන් පසුව, 2003 අංක 25 දරන මුදල් පනතට අවශ්‍ය සංශෝධන කෙටුම්පත් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම ආරම්භ කිරීම සඳහා CAASL විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශයේ මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීය.

- ඉහත ක්‍රියාමාර්ගවලට සමගාමීව, CAASL විසින් දැනට නෛතික කටයුතු ආරම්භ කිරීම සඳහා ඇගයීම සිදු කරමින් සිටී.

(ඓ) CAASL විසින් දැනටමත් AASL වෙත ගෙවිය යුතු ශේෂය තහවුරු කර යවා ඇත.



සුනිල් ජයරත්න
සභාපති
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

නියාමන විෂය පථය

↑ වර්ධනය ↓ සංකෝචනය = සමාන

නියාමන ක්ෂේත්‍ර	2024	2023	වෙනස
ගුවන් තොටුපළ			
අභ්‍යන්තර ගොඩබිම් ගුවන්තොටුපොළ	10	10	=
අභන්තර ජල යාත්‍රාංගණය	11	11	=
ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ	4	4	=
ගුවන් සමාගම්			
අභ්‍යන්තර ගුවන්සේවායෙහි නිරත වන දේශීය ගුවන් සමාගම්	4	5	↓
ජාත්‍යන්තර ගුවන්සේවයෙහි නිරත වන දේශිය ගුවන් සමාගම්	2	2	=
ජාත්‍යන්තර විදේශීය ගුවන් සමාගම්	38	37	↑
පුහුණු සංවිධාන			
අනුමත පියාසර පුහුණු සංවිධාන	8	7	↑
අනුමත පුහුණු සංවිධාන - ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන්	1	1	=
අනුමත පුහුණු සංවිධාන - ගුවන් ගමනාගමන පාලක	1	1	=
ශ්‍රේණිගත කිරීමේ පුහුණු සංවිධානය	1	1	=
අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන/ ඉංජිනේරු පාසල	6	5	↑
අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (දේශීය)	14	13	↑
අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානය	14	12	↑
සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානය	1	1	=
ගුවන් සංචලනය			
ගුවන් සංචලන සේවා සැපයුම්කරුවන්	1	1	=
ගුවන්යානා ලියාපදිංචිය සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව			
විශාල ප්‍රමාණයේ ගුවන්යානා (ගුවන්ගත කිරීමේ උපරිම බර කිලෝ ග්රෑම් 5700 සහ ඊට වැඩි)	27	29	↓
කුඩා ප්‍රමාණයේ ගුවන්යානා (ගුවන්ගත කිරීමේ අවම බර කිලෝ ග්රෑම් 5700ට අඩු)			
සැහැල්ලු ප්‍රවාහන ගුවන්යානා	41	40	↑
අධි සැහැල්ලු ගුවන්යානා	2	1	↑
හෙලිකොප්ටර්	6	7	↓
උෂ්ණ වායු බැලූන	7	4	↑
කෘත්‍රිම පුහුණු උපක්‍රමික/පියාසර පුහුණු උපක්‍රමික			
දේශීය පූර්ණ පියාසර අනුකාරක - ' 320රැ 330රැ ඒකාබද්ධ පනේල පුහුණුකරු	3	3	=
ගුවන් ගමන් පාලන අනුකාරක !ඕක*	1	1	=
පුද්ගල බලපත්‍ර			
ශිෂ්‍ය නියමු බලපත්‍රලාභීන්	388	253	↑
පෞද්ගලික නියමු බලපත්‍රලාභීන්	212	100	↑
වාණිජ නියමු බලපත්‍රලාභීන්	188	300	↓
ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍රලාභීන්	709	768	↓
ගුවන් ගමන් පාලන බලපත්‍රලාභීන්	99	68	↑
ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍රලාභීන්	2	2	=
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍රලාභීන්	536	507	↑

නියාමන විෂය පථය

↑ වර්ධනය ↓ සංකෝචනය = සමාන

නියාමන ක්ෂේත්‍ර	2024	2023	වෙනස
ගුවන්යානා පිටත්කර හැරීමේ බලපත්‍රලාභීන්/ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරී බලපත්‍රලාභීන්	234	233	=
ගුවන්යානා සේවා ස්ථාන ක්‍රියාකාරක බලපත්‍රලාභීන්	9	9	=
ගුවන් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩල සාමාජික සහතිකලාභීන්	979	894	↑
පියාසර උපදේශකවරුන්	24	22	↑
පියාසර උපදේශකවරුන් (සීමිත)	7	11	↓
භූමි උපදේශක අනුමැති	32	28	↑
තත්ත්වගත/කාණ්ඩගත කිරීමේ පරීක්ෂකවරුන්	2	1	↑
ශ්‍රේණිගත කිරීමේ උපදේශකවරුන්	27	9	↑
කෘත්‍රිම පියාසර උපදේශකවරුන්	5	4	↑
පියාසර උපදේශකවරුන්	6	6	=
තත්ත්වගත/කාණ්ඩගත කිරීමේ පරීක්ෂකවරුන්	-	1	↓
ශ්‍රේණිගත කිරීමේ උපදේශකවරුන්	23	23	=
කෘත්‍රිම පියාසර උපදේශකවරුන්	3	3	=
සිවිල් ගුවන්සේවා වෛද්‍ය පරීක්ෂකවරුන්/වෛද්‍ය තක්සේරුකරුවන්	6	6	=
සහතික කළ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක පිරික්සුම්කරුවන්	1117	1056	↑
සහතික කළ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක උපදේශකවරුන්	-	20	↓
සහතික කළ ගුවන්සේවා ආරක්ෂක කළමනාකරුවන්	13	23	↓
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරුවන්			
ගෝලීය බෙදාහැරීමේ සේවා සැපයුම්කරුවන්	3	3	=
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රලාභීන්	582	528	↑
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රය - අ කාණ්ඩය	564	510	↑
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රය - ආ කාණ්ඩය	18	18	=
සාමාන්‍ය අලෙවි නියෝජිතයන්	26	26	=

CAASL හි තාක්ෂණික කාර්යසාධනය පිළිබඳ සාරාංශය

රෙගුලාසි/දැනුම් දීම්/නීති ගණන	2024	2023
ගුවන්යානා මෙහෙයුම්	1	12
ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීම සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව	1	1
ගගන යාත්‍රාංගණ	9	3
ගුවන් සංතරණ සේවා	7	2
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතාව	0	11
ගුවන් වෛද්‍ය සේවා	1	2

සංවිධාන/පුද්ගලයින් පිළිබඳ මූලික සහතිකය	2024	2023
ගුවන් සමාගම් (විදේශීය)	5	7
අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (AMO)	1	2
අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධාන (AMTO)	1	1
අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධාන (CAMO)	2	1
ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන (විදේශීය)	5	1
ගුවන් නියමුවන්	368	492
ගුවන් ගමනාගමන පාලක	33	7
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍ර දරන්නන්	29	38
ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරීන් (ගුවන් ගමන් සංදේශකරුවන්)	1	4
පියාසර උපදේශකවරුන්	4	15
පියාසර උපදේශකවරුන් (සීමිත)	6	9
තත්ත්වගත/කාණ්ඩගත කිරීමේ පරීක්ෂකවරුන් (සීමිත)	1	0
තත්ත්වගත/කාණ්ඩගත කිරීමේ පරීක්ෂකවරුන්	1	1
ශ්‍රේණිගත කිරීමේ උපදේශකවරු වර්ග	8	9
කෘත්‍රිම පියාසර උපදේශකවරුන්	5	4
බිම් උපදේශකවරුන්	11	27
ගුවන් මැදිරි කාර්ය මණ්ඩල සාමාජිකයන්	85	137

CAASL හි තාක්ෂණික කාර්යසාධනය පිළිබඳ සාරාංශය

සහතික කළ සංවිධාන/පුද්ගලයින් අධීක්ෂණය	2024	2023
බෑවුම් මඟ පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්	11	13
සිමියුලේටර පරීක්ෂණ	3	3
මාර්ග පරීක්ෂණ	11	10
අන්තරායකර භාණ්ඩ පරීක්ෂණ	10	13
ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්	8	0
ප්‍රධාන මූලික පරීක්ෂණ/උපදේශක නිරීක්ෂණ	4	6
නම් කරන ලද පරීක්ෂක නියමුවන් (DCP අධීක්ෂණය)	1	0
බෑවුම් මඟ පරීක්ෂණ - ගුවන් යෝග්‍යතාව	11	15
ගුවන්යානාවල යෝග්‍යතාව පිළිබඳ සහතිකය (C of A)	49	42
ගුවන්යානා නඩත්තු සංවිධානයේ පරීක්ෂණ	21	22
අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධානයේ පරීක්ෂණ	5	4
අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානයේ (CAMO) පරීක්ෂණ	16	9
ඉන්ධන පහසුකම් පරීක්ෂණ/විගණන	4	4
අනුමත පියාසර පුහුණු සංවිධාන පරීක්ෂණ	17	16
බලපත්‍ර අධීක්ෂණ	5	13
ගගන යාත්‍රාංගණ පරීක්ෂණ	43	60
ATM පරීක්ෂණ	40	42
AIM පරීක්ෂණ	6	6
SMS පරීක්ෂණ	15	15
CNS පරීක්ෂණ	31	25
MET පරීක්ෂණ	7	3
සිතියම් සහ ප්‍රස්තාර පරීක්ෂණ	3	3
PANS-OP පරීක්ෂණ	6	3
SKED නොවන පියාසර පරීක්ෂණ	6	5
ගුවන්සේවා ආරක්ෂක අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් පැවැත්වීම (පරීක්ෂණ, විගණන, විමර්ශන, පිරික්සුම්)	97	97
නම් කරන ලද රෝහල් - පරීක්ෂණ	5	5

අවසන් කරන ලද විගණන	2024	2023
ගුවන්සේවා සුර්ක්ෂිතතාව	1	1

ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක

මෙහෙයවීම සහ කළමනාකරණය	**2024**	**2023**
අධිකාරියේ රැස්වීම්	8	11
විගණන කමිටු රැස්වීම්	3	5
කාර්ය මණ්ඩල කමිටු රැස්වීම්	3	3
කර්මාන්ත උපදේශක රැස්වීම්	29	13
බාහිර, ආයතනික/පෞද්ගලික පත්කිරීම්	195	203
ලද ලිපි ප්‍රමාණය	4,717	5,225

නෛතික කටයුතු සහ බලාත්මක කිරීම (LA&E)	**2024**	**2023**
සම්පාදනය කරන ලද ප්‍රාථමික නීති/සමාලෝචනය කරන ලද පනත් කෙටුම්පත්	4	6
නිකුත් කරන ලද/සමාලෝචනය කරන ලද/සංශෝධනය කරන ලද අනුබද්ධ නීති	18	41
ගිවිසුම්/අවබෝධතා ගිවිසුම	22	24
නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවෙහි/නීති කෙටුම්පත් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි සහභාගී වූ උපදේශන සංඛ්‍යාව	15	14
නෛතික කරුණු සම්බන්ධයෙන් CAASL/DGCA වෙත නීති උපදෙස් ලබා දීම	54	86
උසාවියේ/නඩුවල පෙනී සිටීම	38	27
සකස් කරන ලද නෛතික ලියකියවිලි	9	10
සමාලෝචනය කරන ලද CAASL ලේඛන ගණන	6	5

ගුවන්සේවාවේ සුරක්ෂිතතාව (AVSEC)	**2024**	**2023**
සමාලෝචන/සංශෝධන - NCASP සහ අනුබද්ධිත ලේඛන	-	10
තක්සේරු/සමාලෝචන - දේශීය ගුවන් සමාගම/ගුවන්තොටුපොළ මෙහෙයුම් ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා වැඩසටහන	4	6
තක්සේරු/සමාලෝචන - විදේශීය ගුවන් සමාගම මෙහෙයුම් ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා වැඩසටහන	25	14
තක්සේරු/සමාලෝචන - ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පුහුණු වැඩසටහන/අධ්‍යයන පරාසය	-	4
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතාව අධීක්ෂණ ක්‍රියාකාරකම් පැවැත්වීම (පරීක්ෂණ, විගණන, විමර්ශන, පිරික්සුම්)	97	97
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා කළමනාකරුවන් සහතික කිරීම සහ නැවත සහතික කිරීම	13	23
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා උපදේශකවරුන් සහතික කිරීම සහ නැවත සහතික කිරීම	-	20
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පිරික්සුම්කරුවන් සහතික කිරීම සහ නැවත සහතික කිරීම	1,117	1,056
ගුවන් යානයක් තුළ/භාණ්ඩ රඳවනයක් මත ආයුධ රැගෙන යාම සඳහා අනුමැතිය ලබා දීම	61	87
ගුවන්තොටුපොළ ප්‍රවේශ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා නිර්දේශ ලබා දීම	683	572
ගුවන්සේවා සුරක්ෂිතතා පුහුණුව/දේශන/ඉදිරිපත් කිරීම් පැවැත්වීම	-	2
රාජ්‍ය සහ අනෙකුත් ආයතන සඳහා විශේෂඥ සේවා සැපයීම	1	-

ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක

පරිසරය, පර්යේෂණ සහ ව්‍යාපෘති (ERP)	2024	2023
ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල සංඛ්‍යාන වාර්තා	406	357
අභ්‍යන්තර ගුවන් සමාගම්වල සංඛ්‍යාන වාර්තා	45	51
යවන ලද ICAO වාර්තා කිරීමේ පෝරම	69	69
CAASL හි ක්‍රියාකාරකම් කාර්ය සාධන සංඛ්‍යාන වාර්තා	240	240
CAASL හි රාජ්‍ය ආයතන/පොදු ජනතාව/අනෙකුත් අංශ සඳහා වන සංඛ්‍යා ලේඛන විධිවිධාන	29	38
නිකුත් කරන ලද ලංසු/RFP (යෝජනා ඉල්ලුම් කිරීම)	25	19
ප්‍රදානය කරන ලද ගිවිසුම්	166	130
සකස් කළ CAASL හි මණ්ඩල පත්‍රිකා	1	3
CAASL හි වැඩමුළු/උත්සව/වැඩසටහන්/විශේෂ දිනයන් සඳහා පරිපාලනමය සහය	-	3
රැස්වීම්/පුහුණුවීම්/සම්මන්ත්‍රණ/වැඩමුළු (ගුවන්සේවා) සංවිධානය කිරීම සඳහා පරිපාලනමය සහය	9	13

ගුවන් සංතරණ සේවා (ANS)	2024	2023
පවත්වන ලද ATM පරීක්ෂණ	40	42
පවත්වන ලද AIM පරීක්ෂණ	6	6
පවත්වන ලද SMS පරීක්ෂණ	15	15
පවත්වන ලද CNS පරීක්ෂණ	31	25
පවත්වන ලද MET පරීක්ෂණ	7	3
පවත්වන ලද සිතියම් සහ ප්‍රස්තාර පරීක්ෂණ	3	3
පවත්වන ලද PANS-OPS පරීක්ෂණ	6	3
SKED නොවන පියාසැරි පරීක්ෂණ	6	5
NOTAM නිකුත් කිරීම සඳහා අනුමැති	348	326
නිකුත් කරන ලද AIP අතිරේකය	6	13
AIP සංශෝධනය	5	4
නිකුත් කරන ලද AIC ගණන	8	6
අනුමත කරන ලද ගුවන් කාර්යන් ගණන	185	73
නිකුත් කරන ලද ගොඩබෑමේ නිෂ්කාශන	781	591
නිකුත් කරන ලද ගුවන් පියාසැරි නිෂ්කාශන	1,429	1,667
කාලසටහන්ගත නොකළ පියාසැරි අනුමැති සංඛ්‍යාව	2,210	2,258
යවන ලද AFTN	1,870	1,983
ලැබුණු AFTN	3,905	4,249
ගොඩබෑමේ සහ වාහන නැවැත්වීමේ ගාස්තුවලින් නිදහස් කිරීම් ගණන	6	9
රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික පියාසැරිය (ගොඩබෑම) සඳහා විරෝධතා නොමැති සටහන් ගණන	176	103
රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික පියාසැරිය (ඉහළින් පියාසර කිරීම) සඳහා විරෝධතා නොමැති සටහන් සංඛ්‍යාව	210	176
කොළඹ පියාසර තොරතුරු කලාපයට (FIR) ඉහළින් පියාසර කරන ගුවන්යානා සංඛ්‍යාව	40,511	35,929

ගගන යාත්‍රාංගණ	2024	2023
අනුමත කරන ලද කුලුනු ගණන	142	266
උස් ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම සඳහා අනුමැති	115	85
ගොඩබිම් ගුවන්තොටුපොළ සහතිකය අලුත් කිරීම්	4	2
සිදු කරන ලද ගගන යාත්‍රාංගණ අධීක්ෂණය	43	60

ගුවන්සේවා පුහුණුව සහ පුද්ගල බලපත්‍ර	2024	2023
ශිෂ්‍ය නියමු බලපත්‍ර (SPL) :නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	135	253
පෞද්ගලික නියමු බලපත්‍ර (PPL) නිකුත් කිරීම්	70	66
වාණිජ නියමු බලපත්‍ර (CPL) නිකුත් කිරීම්	34	73
ගුවන් ප්‍රවාහන නියමු බලපත්‍ර (ATPL) නිකුත් කිරීම්	27	38
ගුවන් ගමන් පාලක බලපත්‍ර (ATC) (නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	107	68
ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍ර (නිකුත් කිරීම+ අලුත් කිරීම්)	2	-
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍ර (නිකුත් කිරීම+ අලුත් කිරීම්)	271	275
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍ර - ශ්‍රේණිගත කිරීම් (නිකුත් කිරීම්)		59
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍ර - කාණ්ඩ (නිකුත් කිරීම්)		
ගුවන්යානා කාර්ය මණ්ඩල සහතිකය (නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	220	501
පියාසර මෙහෙයුම් නිලධාරි බලපත්‍රය (නිකුත් කිරීම්)	1	4
තනි එන්ජින් පිස්ටන් (SEP) (නිකුත් කිරීම් + නැවත වලංගු කිරීම් + අලුත් කිරීම්)	71	106
බහු එන්ජින් පිස්ටන් (MEP) (නිකුත් කිරීම් + නැවත වලංගු කිරීම් + අලුත් කිරීම්)	23	29
තනි එන්ජින් ටර්බයිනය (SET) (නිකුත් කිරීම් + නැවත වලංගු කිරීම් + අලුත් කිරීම්	16	15
ශ්‍රේණිගත කිරීම් (නිකුත් කිරීම් + නැවත වලංගු කිරීම් + අලුත් කිරීම්)	751	1,772
උපදේශක ශ්‍රේණිගත කිරීම - (නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	40	47
අනුමත පියාසර පුහුණු සංවිධාන බලපත්‍ර - (නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	7	7
භූමි උපදේශක අනුමැති (නිකුත් කිරීම + අලුත් කිරීම්)	11	28
ගුවන් ගමන් පාලක ශ්‍රේණිගත කිරීම (නිකුත් කිරීම්+ අලුත් කිරීම්)	149	118
NIB නිෂ්කාශන නිකුත් කිරීම	319	231
PPL විභාගය (ප්‍රශ්න පත්‍ර සංඛ්‍යාව)	640	573
ගුවන් මෙහෙයුම් නිලධාරී විභාගය	4	-
AML විභාගය (විභාග සංඛ්‍යාව)	4	5
AML විභාගය (ප්‍රශ්න පත්‍ර සංඛ්‍යාව)	1,915	2,650
ATPL (A) : භාර දෙන ලද ප්‍රශ්න පත්‍ර සංඛ්‍යාව)	1,401	1,653
ATPL (H) විභාගය (ප්‍රශ්න පත්‍ර සංඛ්‍යාව)	17	17
ඉංග්‍රීසි භාෂා ප්‍රවීණතා පරීක්ෂාව (ELPC)	169	127
පියාසැරි උපදේශක (සීමිත) විභාගය (සිද්ධාන්ත සහ සම්මුඛ පරීක්ෂණ)	7	9

ගුවන්යානා මෙහෙයුම්	2024	2023
විශේෂ මෙහෙයුම්	3	1
විදේශ ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතිකය -පළමු නිකුත් කිරීම	5	7
විදේශ ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතිකය - අලුත් කිරීම	29	34
අන්තරායකර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන බලපත්‍ර - පළමු නිකුත් කිරීම	-	2
අන්තරායකර භාණ්ඩ ප්‍රවාහන බලපත්‍ර - අලුත් කිරීම	19	11
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ක්‍රියාකරු සහතිකය - අලුත් කිරීම	2	1
සිමියුලේටර අලුත් කිරීම	1	2
PPC අවසරය	111	57
සිදු කරන ලද අධීක්ෂණ කටයුතු	82	67
ලියාපදිංචි ඩ්‍රෝන යානා - දේශීය හිමිකරුවන්	2,200	1,388
ලියාපදිංචි ඩ්‍රෝන යානා - විදේශීය හිමිකරුවන්	3,827	2,388

ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක

ගුවන්යානා ලියාපදිංචිය සහ ගුවන් යෝග්‍යතාව (AR&AW)	2024	2023
සිදු කරන ලද අධීක්ෂණ කටයුතු (බෑවුම් මඟ, විගණනය)	119	96
ගුවන්යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතා සහතිකය - පළමු නිකුත් කිරීම	3	2
ගුවන්යානාවල ගුවන් යෝග්‍යතා සහතිකය - අලුත් කිරීම	49	40
පියාසැරි පරීක්ෂණ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම	8	25
ශ්‍රේණිගත කිරීම පිළිගැනීමේ සහතික නිකුත් කිරීම	1	-
ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකය - පළමු නිකුත් කිරීම	3	4
ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකය - අලුත් කිරීම	73	63
ගුවන්යානා ලියාපදිංචිය ඉවත් කිරීම	4	4
අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (දේශීය) - පළමු නිකුත් කිරීම	1	1
අනුමත නඩත්තු සංවිධාන (දේශීය) - අලුත් කිරීම	16	17
නඩත්තු සංවිධානය (විදේශීය) - පළමු නිකුත් කිරීම	5	1
නඩත්තු සංවිධානය (විදේශීය) - අලුත් කිරීම	52	45
අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධානය - පළමු නිකුත් කිරීම	1	1
අනුමත නඩත්තු පුහුණු සංවිධානය - අලුත් කිරීම	5	4
අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානය - පළමු නිකුත් කිරීම	2	1
අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතා කළමනාකරණ සංවිධානය - අලුත් කිරීම	12	9
ඉන්ධන පහසුකම් - අලුත් කිරීම	4	4
ගුවන්සේවා සිදුවීම් පිළිබඳ විමර්ශන	231	339

ගුවන් ප්‍රවාහනය සහ ආර්ථික නියාමනය (ATER)	2024	2023
අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කාලසටහන් අනුමත කිරීම්	48	72
ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරුවන් සඳහා පවත්වන ලද තක්සේරු	103	123
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් කාලසටහන් අනුමත කිරීම්	526	477
විදේශ තාක්ෂණික/තාක්ෂණික නොවන ප්‍රවීණ කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා වීසා බලපත්‍ර නිර්දේශ කිරීම්	121	110
විදේශ සිසුන් සඳහා විසා නිර්දේශය	198	162
ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන්යානා සඳහා වන වරලත් බලපත්‍රය	7	4
ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන්යානා සඳහා වන ගුවන්යානා බලපත්‍රය	4	2
වරලත් බලපත්‍ර - ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම්	3	2
වරලත් බලපත්‍ර - අභ්‍යන්තර නිත්‍ය මෙහෙයුම්	6	2
ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරුගේ බලපත්‍ර	582	528
විදේශ ගුවන් බලපත්‍ර	20	33
ගිවිස ගත් නව ගුවන්සේවා ගිවිසුම්	1	-
සමාලෝචනය කරන ලද පවත්නා ගුවන්සේවා ගිවිසුම්	1	1
හසුරුවන ලද පාරිභෝගික පැමිණිලි	41	52
වර්ෂය අවසානය වන විට ඇති විවෘත අහසක් ගුවන්සේවා ගිවිසුම්	19	19

මානව සම්පත් සහ දේපළ කළමනාකරණය (HRPM)	2024	2023
කාර්ය මණ්ඩල බඳවා ගැනීම්	18	10
මුළු කාර්ය මණ්ඩලය (ස්ථිර සේවක පදනම මත)	169	168
පහසුකම් සලසන ලද විදේශ පුහුණුවීම්/සම්මන්ත්‍රණ/වැඩමුළු	19	15
පහසුකම් සලසන ලද විදේශ රැස්වීම්/සම්මේලන/සමුළු	13	18
පහසුකම් සලසන ලද විදේශ පරීක්ෂණ	10	16
පහසුකම් සලසන ලද දේශීය පුහුණුවීම්/සම්මන්ත්‍රණ/වැඩමුළු	19	14
පහසුකම් සලසන ලද දේශීය අභ්‍යන්තර පුහුණු වැඩසටහන් (උපදෙස් ඇතුළුව)	14	9
පහසුකම් සලසන ලද මාර්ගගත පුහුණුව/සම්මන්ත්‍රණ/වැඩමුළු	5	11
පහසුකම් සලසන ලද මාර්ගගත රැස්වීම්/සම්මේලන	-	2
සකස් කරන ලද කාර්ය සාධන තක්සේරු කිරීම්	112	102
කාර්ය මණ්ඩල ණය පහසුකම්	49	80

තත්ත්ව සහ අභ්‍යන්තර විගණනය (Q&IA)	2024	2023
සිදු කරන ලද විගණන	30	104
විගනණයෙන් ඉස්මතු කළ සොයා ගැනීම්	58	133

ගුවන්සේවා ආරක්ෂණ අධීක්ෂණය	2024	2023
වාර්තා වූ සිදුවීම්	9	16
වාර්තා වූ බරපතල සිදුවීම්	279	364
මගීන්ට හෝ ගුවන් කාර්ය මණ්ඩලයට සිදු වූ සුළු තුවාල	-	1
සංශෝධනය කරන ලද පවතින රෙගුලාසි	1	-
සංශෝධනය කරන ලද පවතින මාර්ගෝපදේශ	1	1
සංශෝධනය කරන ලද පවතින IS	1	1
බලපත්‍රලාභීන් සම්බන්ධයෙන් වන අනතුරු/සිද්ධි සත්‍යාපනය	51	96

ගුවන් වෛද්‍ය සේවා (AMS)	2024	2023
වෛද්‍ය පරීක්ෂණ	1,108	1,657

තොරතුරු තාක්ෂණය (IT)	2024	2023
පැමිණිලි ගණන - සහය මධ්‍යස්ථාන	11,945	11,732
විසඳන ලද පැමිණිලි ගණන - සහය මධ්‍යස්ථාන	11,945	11,732
මිල දී ගත් නව තොරතුරු තාක්ෂණ උපකරණ සඳහා සිදු කළ ඇගයීම්	9	9

ප්‍රධාන කාර්යසාධන දර්ශක

සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රවර්ධනය සහ මාධ්‍ය	2024	2023
ගුවන්සර සඟරාව ප්‍රකාශයට පත් කිරීම	1	-
පවත්වන ලද ක්‍රීඩා වැඩසටහන	5	5
පාසල් සිසුන් සඳහා පවත්වන ලද වැඩමුළු	11	8
විශේෂ ක්‍රියාකාරකම් සහ දැනුම්වත් කිරීමේ වැඩසටහන් පැවැත්වීම	2	4
පුවත්පත් ලිපි	33	30
රූපවාහිනී වැඩසටහන්	9	24

තාක්ෂණික පුස්තකාලය	2024	2023
ප්‍රවේශ වූ සහ බෙදා හරින ලද ෂක්ධ ලේඛන	118	267

ගුවන් ගමන් පිළිබඳ තොරතුරු

	2024	2023	Change
ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමනාගමන			
මගීන්			
ගුවන්යානා වලට ගොඩ වීම්	4,430,361	3,837,541	↑
ගුවන්යානා වලින් ගොඩ බැසීම්	4,373,658	3,637,041	↑
ගුවන්යානා අතර මාරු වීම්	778,804	899,229	↓
ගුවන් භාණ්ඩ (මෙට්‍රික් ටොන්)			
රටින් පිටතට	78,630	65,071	↑
රට තුළට	116,749	93,544	↑
ගුවන්යානා සංචලන			
නියමිත ගුවන් ගමන්	53,895	44,995	↑
කුලී ගුවන් රථ ගුවන් ගමන්	1,953	1,309	↑
මෙහෙයුම් සිදු කරන ලද ගුවන් සමාගම් සංඛ්‍යාව			
නියමිත සේවා	35	33	↑
කුලී	33	35	↓
සියලු ගුවන් භාණ්ඩ	4	4	=
අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන්			
රැගෙන යන ලද මගීන් ගණන	14,545	11,955	↑
ගුවන්යානා සංචලන	5,223	4,070	↑
මෙහෙයුම් සිදු කරන ලද ගුවන් සමාගම් සංඛ්‍යාව	4	5	↓
නියමිත ගුවන් ගමන්	2	2	=
කුලී ගුවන් රථ ගුවන් ගමන්	2	3	↓

↑ වර්ධනය ↓ සංකෝචනය = සමාන

සටහන්

optima
Designing Your Year!
Designed & Produced by
Optima Designs (Pvt) Ltd.
A full service design and print company.
www.optimadesigns.lk

Safe and Efficient Skies for All

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය

අංක 152/1, මිනුවන්ගොඩ පාර, කටුනායක
දූරකථන අංක :+94 112 358 800
ෆැක්ස් අංකː +94 112 257 154
විද්‍යුත් තැපෑලː infor@caa.lk
වෙබ් පිටුවː www.caa.lk