

වාර්ෂික වාර්තාව 2013



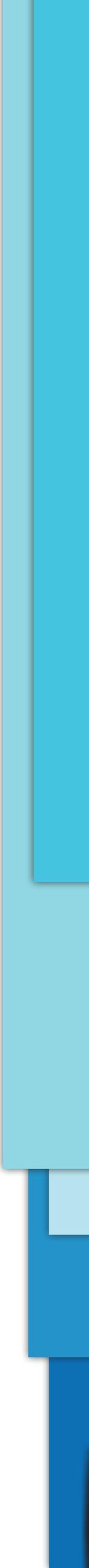
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

වාර්ෂික වාර්තාව

2013

(2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 15 වන වගන්තිය ප්‍රකාර පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ)



සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි තේමා ගීතය

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
කින් යසසින් සුදිලේ
හෙලි කොටැ හේලි හෙලේ//

සක්විති රාවණා ආදි යුගෙන්
දඩු මොණරින් ගුවන දිනා//
වික්මැති ලක්දන වා-රිය පොලිනුත්
පෑ විදු නුවන මනා//

“උවදුරු තොර බව සඳහා මුල් වෙමු”
වෙයි පෙර වැකිය අපේ//
“ඉක්මන් අය මග නැගුමෙහි මුල් වෙමු”
මේ වෙයි දැකුම අපේ//

රට වැසි යුතුකම් ඉටුවන අයුරින්
මව්බිම හා බැඳෙමු//
සමාජ මෙහෙවර, සාර දහම් රැක වගකීමෙන් පුදමු//

- පදුරවනය - අරිසෙන් අනුබුදු ශූරීන්
- ගායනය - කලා කීර්ති දේශමානස ආචාර්ය පණ්ඩිත් ඩබ්ලිව් ඩී අමරදේව
- සංගීතය - කලා කීර්ති දේශමානස ආචාර්ය පණ්ඩිත් ඩබ්ලිව් ඩී අමරදේව

ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය තුමා,

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 15 වන වගන්තිය යටතේ නියමිත අවශ්‍යතාව සම්පූර්ණ කිරීමේ වශයෙන් මෙම වාර්ෂික වාර්තාව සම්පාදනය කරනු ලැබ ඇති අතර එයින් 2013 ජනවාරි 01 දිනයෙන් ආරම්භ වී 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනයෙන් අවසන් වූ වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ඉටුකරන ලද කාර්යයන් ආවරණය වේ.



ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත
සභාපති

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
2014 පෙබරවාරි 28

පටුන

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ තේමා ගීතය	03
පටුන	05
සංකීර්ණය යෙදුම්	07
නාමාවලිය	09
සභාපති ගේ සමාලෝචනය	10
සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්ගේ සමාලෝචනය	12
පැතිකඩ	
හැඳින්වීම	18
CAASL සාමාජිකයින්	19
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි පාලනය සහ වගකීම	
අධිකාරියෙහි කාර්ය භාරය	26
සංවිධාන ව්‍යුහය	27
අධිකාරියෙහි විධායක බලය	27
අධිකාරියෙහි කමිටු	27
කාර්ය මණ්ඩල කමිටුව	28
මූල්‍ය කමිටුව	29
සැලසුම් කමිටුව	29
විගනණා කමිටුව	30
සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව	30
හවුල්කරුවන් සමඟ සම්බන්ධතාව පැවැත්වීම	31
අධිකාරියේ සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ වගකීම	31
වගකිවයුතු බව	31
බැඳියා පිළිගැනුම්	31
අභ්‍යන්තර විගණනය	32
ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූල වීම	32
ආචාර ධර්ම	32
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය	
ඉදිරි දැක්ම	33
මෙහෙවර	33
ආදර්ශ පාඨය	33
දර්ශනය	33
අරමුණු	33
උපාය මාර්ග	33
සාර ධර්ම	34
සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ආසන්න ඉලක්ක	34
ප්‍රතිඵල	35
ප්‍රතිදාන	35
නියාමන විෂය ක්ෂේත්‍රය	37

මෙහෙයවීම සහ කළමනාකරණය	
අධිකාරිය සහ එහි කමිටු	39
අනතුරු විමර්ශන ඒකකය	39
අභ්‍යන්තර විගණන අංශය	41
ගෞරවනීය සේවා ශාඛාව	
ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය	43
විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය	44
ගෞරවනීය සේවා සහ ගුවන් සංවරණ සේවා අංශය	47
පියසර හිරුපිටුකා ශාඛාව	
පුද්ගල බලපත්‍ර අංශය	50
මෙහෙයුම් අංශය	52
ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය	53
ඒකාබද්ධ ශාඛාව	
ගුවන් ප්‍රවාහන සහ නීති කටයුතු අංශය	55
මානව සම්පත් සහ කාර්යාල කළමනාකරණ අංශය	61
මූල්‍ය කළමනාකරණ අංශය	65
2013 කාර්යසාධන දර්ශක	66
2013 අංශ විශේෂිත කාර්යයන්	67
2013 කර්මාන්තයෙහි කාර්යය සාධනය	71
2013 මූල්‍ය ප්‍රකාශ	
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට විස්තීර්ණ ආදායම පිළිබඳ ප්‍රකාශය	72
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය	73
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ස්කන්ධ වෙනස් වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය	74
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය	75
ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති	78
මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්	88
විගණකාධිපති වාර්තාව	94
විගණකාධිපති වාර්තාවට පිළිතුරු	109

සංක්ෂිප්ත යෙදුම්

A&NS	-	ගෞත යාත්‍රාංග සහ ගුවන් සංචාරණ සේවා
AA	-	සහකාර ගණකාධිකාරී
AAI	-	සහකාර ගෞත යාත්‍රාංග පරීක්ෂක
AA(I)	-	විගණන සහකාර (අභ්‍යන්තර)
AASI	-	සහකාර ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක
AASL	-	සී / ස ගුවන් තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම
AATO	-	සහකාර ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී
AAWE	-	සහකාර ගුවන් යෝග්‍යතා ඉංජිනේරු
Acct	-	ගණකාධිකාරී
AFM	-	සහකාර මූල්‍ය කළමනාකාර
AFTN	-	ස්තබ්ධ ගෞත නාවික විදුලි සංදේශ ජාලය
AGOI	-	සහකාර භූමි මෙහෙයුම් පරීක්ෂක
AI	-	ගෞත යාත්‍රාංග පරීක්ෂක
AIU	-	අනතුරු විමර්ශන ඒකකය
AISO	-	ගෞත නාවික තොරතුරු සේවා නිලධාරී
AME(BL)	-	ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍රය
AMO	-	අනුමත නඩත්තු සංවිධානය
AMT	-	ගුවන් යානා නඩත්තු තාක්ෂණ ශිල්පී
AMO	-	අනුමත නඩත්තු සංවිධානය
AMT	-	ගුවන් යානා නඩත්තු තාක්ෂණ ශිල්පී
ANR	-	ගුවන් සංචාරණ රෙගුලාසි
ANS	-	ගුවන් සංචාරණ සේවා
ANSI	-	ගුවන් සංචාරණ සේවා පරීක්ෂක
ADC	-	ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකය
AS	-	ගෞත නාවික සේවා
ASI	-	ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂක
ASN	-	ගුවන් සේවා නිරූපණ නිවේදනය
AT&LA	-	ගුවන් ප්‍රවාහන හා නීති කටයුතු
ATC	-	ගුවන් ගමන් පාලනය / ගුවන් ගමන් පාලක
ATO	-	ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී
AVSec	-	ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව
Aw	-	ගුවන් යෝග්‍යතාව
AwE	-	ගුවන් යෝග්‍යතා ඉංජිනේරු
BIA	-	බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ
CAASL	-	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
CADEC	-	සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව
CAO	-	සිවිල් ගුවන් සේවා නිලධාරී
CEO	-	ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
CIA	-	ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක
COSCAP-SA	-	මෙහෙයුම් නිරූපණතාව සහ අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතාව වර්ධනය කිරීමේ දකුණු ආසියා සහයෝගයතා වැඩසටහන
CP	-	සංස්ථාපිත
CSI	-	මැදිරි නිරූපණතා පරීක්ෂක
CofR	-	ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකය
DCA	-	සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව
D	-	අධ්‍යක්ෂ
DD	-	නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ
DGCA	-	සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්
DO	-	ලේඛනික නිලධාරී
DPIG	-	සංවර්ධන සැලසුම් හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සංසදය
EASA	-	යුරෝපා ගුවන් සේවා නිරූපණතා ඒජන්සිය

ELP	-	උපකරණ පැටවීමේ සැලැස්ම
EU-SA	-	යුරෝපා සංගමය - දකුණු ආසියාව
FAL	-	සුසාධනය
FIR	-	පියසර තොරතුරු කලාපය
FOI	-	පියසර මෙහෙයුම් නිලධාරී
FS	-	පියසර නිරූපදිනතාවය
GOI	-	තුමි මෙහෙයුම් පරීක්ෂක
GSA	-	පොදු අලෙවි නියෝජිත
HR&OM	-	මානව සම්පත් හා කාර්යාල කළමනාකරණය
HR&OMA	-	මානව සම්පත් හා කාර්යාල කළමනාකරණ සහකාර
HR&OMO	-	මානව සම්පත් හා කාර්යාල කළමනාකරණ නිලධාරී
IA	-	අභ්‍යන්තර විගණනය
ICAO	-	ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය
MEL	-	අවම උපකරණ ලැයිස්තුව
NOTAM	-	ගුවන් සේවාවන්හි නිරත වූවන්ට දැනුම් දීම
OA	-	කාර්යාල සහායක
OPS	-	මෙහෙයුම්
PA	-	පෞද්ගලික සහකාර
PEL	-	පුද්ගල බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම
PLO	-	පුද්ගල බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ නිලධාරී
PA-AAI	-	වැඩසටහන් සහකාර - ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන
PA-AE	-	වැඩසටහන් සහකාර - ගුවන් සේවා විභාග
PA-IT	-	වැඩසටහන් සහකාර - තොරතුරු තාක්ෂණ
PA-SP	-	වැඩසටහන් සහකාර - විශේෂ ව්‍යාපෘති
MRIA	-	මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ
S/CAASL	-	ලේකම් / සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
SD	-	ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ
SAFA	-	විදේශ ගුවන් යානා සම්බන්ධ නිරූපදිනතා තක්සේරුව
SAISO	-	ජ්‍යෙෂ්ඨ ගෞරව භාවිත තොරතුරු සේවා නිලධාරී
SARPs	-	ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්
SARI	-	දකුණු ආසියා කළාපීය ප්‍රාරම්භණය
SATO	-	ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් ප්‍රවාහන නිලධාරී
SAwE	-	ජ්‍යෙෂ්ඨ ගුවන් යෝග්‍යතා ඉංජිනේරු
SFOI	-	ජ්‍යෙෂ්ඨ පියසර මෙහෙයුම් පරීක්ෂක
SLAS	-	ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති
SLCAP	-	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රකාශනය
SLFRS	-	ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති
SP	-	විශේෂ ව්‍යාපෘති
SMS	-	නිරූපදිනතා කළමනාකරණ ක්‍රමය
USAP	-	විශ්ව සුරක්ෂිතතා විගණන වැඩසටහන
USOAP	-	විශ්ව නිරූපදිනතා අධීක්ෂණ විගණන වැඩසටහන

නාමාවලිය

ප්‍රධාන කාර්යාලය	-	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය 04, නුණුපිටිය පාර, කොළඹ 02. දුරකථන - +94-11-2304632 ෆැක්ස් - +94-11-2304644 විද්‍යුත් තැපැල් ලිපිනය - info@caa.lk වෙබ් අඩවිය - www.caa.lk තැපැල් ලිපිනය - තැ.පෙ. 535, කොළඹ විදුලි සංදේශ ලිපිනය - එයාර්සිවිල් (AIRCIVIL) AFTN ලිපිනය - VCCCYAYX
ශාඛා කාර්යාලය	-	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය "හිල්ටොප්", නයිකන්ද, මිනුවන්ගොඩ පාර, කටුනායක දුරකථන - +94-11-2251076 ෆැක්ස් - +94-11-2251076
උප කාර්යාලය	-	ගුවන් යෝග්‍යතා උප කාර්යාලය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කොළඹ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ කටුනායක දුරකථන - +94-11-2252269 ගුවන් යෝග්‍යතා උප කාර්යාලය ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කොළඹ ගුවන්තොටුපොළ රත්මලාන දුරකථන - +94-11-3135828 ෆැක්ස් - +94-11-2635756
ගිණුම් පරීක්ෂකවරු	-	ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ විගණකාධිපති
නීතිඥවරු නීතිපති	-	ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ
බැංකුකරු	-	ලංකා බැංකුව
රක්ෂණකරුවෝ	-	ශ්‍රී ලංකා රක්ෂණ සංස්ථාව සී/ස සෙලින්කෝ රක්ෂණ සමාගම

සභාපතිගේ

සමාලෝචනය

ශ්‍රී ලංකාව තුළට සහ ඉන් පිටතට සිදු කෙරෙන, මගී, ගුවන්, නැව් බඩු සහ ගුවන් යානා වලන සංඛ්‍යාවෙහි වැඩිවීමක් සහිතව 2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහන අංශයෙහි පැහැදිලි සමස්ත වර්ධනයක් සිදු විය.

මන්නල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ ආරම්භ කිරීම, 2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයෙහි සනිටුහන් වූ වැදගත් කඩඉම් සිදුවීමකි.

පවත්නා ද්වි ජාර්ගවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම්වල විෂය සීමාව සංශෝධනය කිරීමෙන් හෝ නවත් රාජ්‍යයන් සමඟ නව ද්විජාර්ගවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම් ඇති කර ගැනීමෙන් හෝ ගුවනින් ශ්‍රී ලංකාව තුළට ඇතුල්වීමේ සහ ඉන් පිටවීමේ පහසුකම්ද තවදුරටත් ව්‍යාප්ත කරන ලදී.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ ප්‍රධාන පෙළේ විදේශ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ගණනාවක් ශ්‍රී ලංකාව තුළට අළුතෙන් මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ අතර නවත් සමහර සමාගම් කීපයක් කෙටි කලක් නවතා තිබුණු, කොළඹට සිදු කරන ලද මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළහ. 2013 අප්‍රේල් මාසයේදී බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් සමාගම 15 වසරකට ආසන්න කාලයකට පසු ගැටිවික් සිට ශ්‍රී ලංකාව දක්වා ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළහ. 2013 ජනවාරි මාසයේදී ටර්කිෂ් එයාර් ලයින්ස් සමාගම ඉස්තාන්බුල් සිට ශ්‍රී ලංකාව දක්වා මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. මෙම යුරෝපීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් දෙක ශ්‍රී ලංකාව තුළට මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමෙන් පෙනී යන්නේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා වෙළඳපොළ කෙරෙහි ගොඩනැගී ඇති විශ්වාසයයි.

2013 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ආසියාවේ ප්‍රමුඛතම පිරිමැසුම් ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම වන එයාර් ඒසියා එක්ස් සමාගම ක්වාලාලම්පූර් සිට ශ්‍රී ලංකාව තුළට මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා සහ විනෝදාශ්වාද කර්මාන්ත තවදුරටත් වර්ධනය කරමින් ආසියාවේ නවත් මුල් පෙළේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගමක් වන කොරියන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමද සියෝල් සිට කොලඹ දක්වා මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. මීට අමතරව මාලදිවයින හි ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගමක් වන අයිලන්ඩ් ඒවියේෂන් සමාගම ද මාලදිවයින සිට කොළඹ දක්වා වූ එහි මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළේය.

ඉහත සඳහන් කරන ලද උපලේඛනගත නිත්‍ය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට අමතරව වොර්සෝ හි ලොට් පෝලිෂ්, ට්‍රාන්ස්සේරෝ හි ඔරෙන්බර්ග් ට්‍රැවල් සර්විස් සහ ට්‍රැවල් සර්විස් පොල්ස්කා යන සමාගම් ද පරිග්‍රාහී වාරිකා කුලී මෙහෙයුම්කරුවන් වශයෙන් 2013/14 IATA ශීගිරි සෘතුව තුළ ශ්‍රී ලංකාව තුළට කුලී මෙහෙයුම් ආරම්භ කළහ. 2013/14 IATA ශීගිරි සෘතුව තුළ VIM එයාර්ලයින්ස් සමාගම ද වසර 9කට පසු නැවත ශ්‍රී ලංකාව තුළට කුලී මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළේය.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, නිත්‍ය උපලේඛනගත ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වන බාර්න් හි ගල්ෆ් එයාර් සමාගමත් සිංගපූරුවේ ටයිගර් එයාර්වේස් සමාගමත් ශ්‍රී ලංකාව තුළට සිදුකරමින් සිටි ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් නවතා දැමූහ. කුලී මෙහෙයුම්කරුවන් වූ වින්ඩ්‍රෝස් සහ එන්ටර්එයාර් සමාගම් ද 2013 ප්‍රථම කාර්තුව තුළ ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් නැවැත්වූහ.

වර්ෂය තුළ මිනිත් ලංකා සමාගම සීෂෙල්ස් (මාහේ) වෙත මගී ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ අතර ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සමාගම ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් ධාරිතාව පෙර වසර ප්‍රමාණයට රඳවා ගත්හ.

දැනට CAASL සේවක සංඛ්‍යාවේ නතර ඒකසිය හැට හතක් (167) ඇත. එය සැදුම් ගෙන ඇත්තේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී නතර ඒකක් (1), ජ්‍යෙෂ්ඨ විධායක නතර නිස් හතරක් (34), විධායක නතර හතලිස් තුනක් (43), කායී භාර නිලධාරී නතර පනස් පහක් (55) සහ සහායක කායී මණ්ඩලයේ නතර නිස් හතරක් (34) වශයෙනි. 2013 දෙසැම්බර් අවසානය වන විට CAASL සේවයෙහි යෙදී සිටි පුද්ගලයින්ගේ සම්පූර්ණ සංඛ්‍යාව එකසිය හතලිස් හයකි (146). සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට එහි නියමක අධීක්ෂණ කායී භාරය ඉටු කිරීමේදී මුහුණපෑමට සිදුවූ ප්‍රධානතම අභියෝගයක් වූයේ ඊට අවශ්‍ය නිපුණතා සහිත පුද්ගලයින් බඳවා ගැනීම සහ ඔවුන්ට අවශ්‍ය පුහුණුව ලබා දීමෙන් පසු CAASL සේවයෙහි තවදුරටත් රඳවා ගැනීමයි.

සංවිධානය තුළ රැකියා උසස් වීමේ අවස්ථා නොතිබීමේ හේතුව විසඳීම සඳහා සංවිධානමය ප්‍රතිශෝධන යෝජනා කරන ලද අතර ඒ සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ද ලබාගෙන ඇත. කෙසේවුවද සුරක්ෂිතතා සහ නිරූපණය අධීක්ෂණ හැකියාවට අදාළව CASSL විසින් මෑතකදී ගෝලීය මට්ටමෙන් ලබාගෙන ඇති ජයග්‍රහණ සහ තත්වය තවදුරටත් රඳවා ගැනීමට නම් ඒ තුළ නිරූපණය සහ සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණ කායීයන්හි නිරත කරවා ඇති කාර්ය මණ්ඩලයේ වැටුප් සහ පාරිශ්‍රමික පිළිබඳ ප්‍රශ්නය ඉතාමත් හදිසි කරුණක් වශයෙන් සලකා විසඳිය යුතුව ඇත.

මෙම වාර්තාවේ වෙනත් තැනෙක විස්තර කර ඇති, මෙම සංවිධානයෙහි ඒකාබද්ධ ඉලක්ක සහ උපාය මාර්ග අනුව යමින්, නොකඩවා විකාශනය වෙමින් පවතින, එමෙන්ම ඉතාමත් සංකීර්ණ සහ අසංකලිෂ්ට ස්වභාවයකින් යුක්ත, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූලික කායීභාරය වන සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරූපණය සහ සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණ කායීයන් ඉටු කිරීම සඳහා අත්‍යවශ්‍ය වන වෘත්තීය නිපුණතා සහිත කායී මණ්ඩලයක් සකස් කර ගැනීමේ අරමුණෙන් අදාළ කායී මණ්ඩලයට තනි තනිව මෙන්ම කණ්ඩායම් වශයෙන් ද දේශීය සහ විදේශ පුහුණුව ලබා දීමේ කායීයට ප්‍රමුඛත්වය දෙන ලදී.

ගොඩනැගිලි වලට අදාළ යටිතල පහසුකම් පිළිබඳ ප්‍රශ්නය විසඳීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මෙම වසර තුළ අර්ථවත් පියවර ගණනාවක් තබා ඇත. මේ අනුව MRIA හි කායීල ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම, MRIA හි රාජකාරී සඳහා යන කායීල මණ්ඩලයේ ප්‍රයෝජනය සඳහා විට්ටිල ප්‍රදේශයේ කායී මණ්ඩල නිල නිවාස/මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම සහ BIA හි මූලස්ථානයක් ගොඩනැගීම සඳහා පියවර ගන්නා ලදී.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති වශයෙන් මා වෙත පැවරී ඇති කායීන් ඉටු කිරීමේදී ඒ සඳහා ලබා දුන් කැපවීම සහ සහාය වෙනුවෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වරයා වෙත සහ හි CAASL සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලය වෙත මාගේ කෘතඥතාව පිරිනමමි. තවද සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු පිළිබඳ ගරු අමාත්‍ය තුමන්ටත් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් තුමන්ට සහ සමස්ථ කාර්ය මණ්ඩලයට මට ලබා දුන් සහයෝගය සහ මග පෙන්වීම වෙනුවෙන් ස්තූතිය පුද කිරීමට මම මෙම අවස්ථාව යොදා ගනිමි.



ජෙනරාල් රොහන් ද සිල්වා දුමවත්ත
සභාපති
ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

සිවිල් ගුවන් සේවා

අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්ගේ සමාලෝචනය

ගෝලීය තත්ත්වය

1914 ජනවාරි 01 වන දින එකම එක් මගියෙකු සමග ඒකල ගුවන් මාර්ගයක යාම සඳහා ගුවන්ගත වූ ප්‍රථම වාණිජ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් පියසරයේ ශත සංචන්දයේ උදාවත් සමග 2013 වසර නිමාවට පත් විය. අද 40,000 කට ආසන්න දැවැන්ත ගුවන් මාර්ග ජාලයක් සහිතව බිලියන 3.3කට අධික මගීන් සංඛ්‍යාවක් සහ ගුවන් නැව් බඩු ටොන් මිලියන 5.2 ක් ප්‍රවාහනය කරමින් වාණිජ ගුවන් සේවාව මුළු ලොවම වැළඳගෙන ඇත.

ගෝලීය දළ දේශීය නිෂ්පාදිතය සමග ශක්තිමත් සහසම්බන්ධතාවක් සහිත ගුවන් සේවාව ලෝක ආර්ථිකයේ අත්‍යවශ්‍ය අංගයකි. ගුවන් ප්‍රවාහනය පියසර නිරූපදනතාව පිළිබඳ ඉහළම මට්ටමේ විශ්වාසයක් සහිතව පැය 24කටත් අඩු කාලයක් තුළ ලොව ඕනෑම අත කෙළවර දෙකක් එකට සම්බන්ධ කරමින් සහ ඒ සමගම ලොව මිනිසුන් මිලියන 57 කට පීවනෝපාය සලස්වා දෙමින් ගෝලීයකරණය වේගවත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට සහාය වෙයි.

2013 වර්ෂය තුළ කි. ග්‍රෑ. 2250 ට වැඩි උපරිම ඉග්‍රිලුම් බර සහිත ගුවන් යානා තුළ ගමන් කළ මගීන් 337 දෙනෙකු මරණයට පත් කරවමින් මාරක ගුවන් අනතුරු 37 ක් ලොව පුරා සිදුවී ඇත.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් මුද්‍රා හරින ලද සංඛ්‍යා ලේඛන අනුව උපලේඛනගත ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් වලදී සිදු වී ඇතැයි වාර්තා වී ඇති මරණ සංඛ්‍යාව අනුව 2013 වර්ෂය මෙතෙක් වාර්තා වී ඇති වඩාමත්ම නිරූපදනා වර්ෂයයි. ගුවන් යානා පිටත්වීම් මිලියන 33කට අධික සංඛ්‍යාවක් සමග උපලේඛනගත ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් වලදී සිදුවී ඇති මරණ සංඛ්‍යාව 2013 වර්ෂයේ 173 දක්වා පහත වැටී ඇත. මෙය 2012 වර්ෂයේ සිදුවී ඇති මරණ සංඛ්‍යාව වූ 372 න් 53.5% ක අඩුවීමකි. 2013 සිදුවූ ගුවන් යානා අනතුරු නවයෙන් (09) හතක් (07) සිදු වී ඇත්තේ ලගාවීම අතරතුර හෝ ගුවන් තොටුපොළකට ආසන්නම රවුමේ පියසර කරන ගමන් බණ්ඩයෙන් හි දීය. මෙයින් පෙනී යන්නේ පියසරයේ ලගාවීම් සහ ගොඩබැස්වීම් බණ්ඩයන්හි නිරූපදනතාව සම්බන්ධව වැඩි සැලකිල්ලක් යොමු කිරීමට සිදුවී ඇති බවය.

ICAO ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සහ කර්මාන්තයේ උසස්ම පරිචයන් සමග සාමාජික රාජ්‍යයන් කොතෙක් දුරට අනුවෘතනය පවත්වන්නේ දැයි නිගමනය කිරීම සඳහා සියළුම සාමාජික රාජ්‍යයන් සම්බන්ධ අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ තක්සේරු කිරීම් පවත්වන ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය, ICAO සාමාජික රාජ්‍යයන් විසින් ICAO නිරූපදනනා අධීක්ෂණ අවධි අංග ප්‍රබලකර අන්දමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිශතය 2013 වර්ෂයේ අවසානය වන විට 61.7% දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති බව ප්‍රකාශ කළේය. කෙසේ වුවද සාමාජික රාජ්‍යයන් 192 න් රාජ්‍යයන් 17ක සැලකිය යුතු නිරූපදනනා ප්‍රවේදිතා (SSC) පවතින බව ICAO ප්‍රකාශයට පත් කර ඇත. මෙම රාජ්‍යයන් දහතුනෙන් (13) එකක් (01) දකුණු ආසියාවේ රාජ්‍යයක් වන අතර ඉතිරි 12 න් වැඩි සංඛ්‍යාවක් අප්‍රිකානු මහද්වීපයේ රාජ්‍යයන්ය.

වෙළඳපොළ කොටසෙන් 38% ක් හිමිකර ගනිමින් යුරෝපීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන අංශයේ ප්‍රමුඛත්වය ගෙන තිබුණු අතර වෙළඳ පොළ කොටසෙන් 28% ක් හිමි කරගත් ආසියා ශාන්තිකර කළාපයේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට දෙවන ස්ථානය හිමි වී තිබිණි.

ජාත්‍යන්තර ගුවන් ප්‍රවාහන සංගමයට (IATA) අනුව ඉහළ ගිය ඉන්ධන මිල සහ සාපේක්ෂ මන්දගාමී ගෝලීය ආර්ථික වර්ධන වේගයන් මධ්‍යයේ වුවද 79.5% දක්වා ඉහළ ගිය සිත් කාවදින සාමාන්‍ය භාර කාරකයක් සමග 2013 වර්ෂයේ මගී ඉල්ලුම (උපයෝජ්‍ය ආසන කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයෙන්) 4.8% ක ධාරිතා වර්ධනයක් සහිතව 2012 වර්ෂයට සාපේක්ෂව 5.2% කින් ඉහළ ගොස් ඇත. 2013 වර්ෂය තුළ ඉන්ධන බැරලයක සාමාන්‍ය මිල ඇමෙරිකානු ඩොලර් 124 ක් වශයෙන් පැවතින.

ජාල ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් (Network Carriers) වල උපයෝජ්‍ය ආසන කිලෝමීටරයක පිරිවැය ඇමෙරිකානු ශත 8-15 අතර වෙහස් වෙමින් පැවති අතර පිරිමැසුම් ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් (Low Cost Carriers) වල එම පිරිවැය ඇමෙරිකානු ශත 4.5 - 11 අතර පැවතුණි.

2012 වර්ෂය සමඟ සසඳන විට 2013 වර්ෂයේ ගුවන් නැව්බඩු ප්‍රවාහනයට අදාළ කායාසාධනය (නැව් බඩු ටොන් කිලෝමීටර් - FTK) 1.4% කින්ද, ධාරිතාව 2.6% කින්ද ඉහළ ගොස් තිබිණ. 2013 වාර්තා වූ ගුවන් නැව් බඩු භාරකය 45.3% කි. මගී සහ ගුවන් නැව් බඩු ප්‍රවාහනය සඳහා වූ ඉල්ලුමේ වර්ධන වේගය වැඩියෙන්ම දක්නට ලැබුණේ මැද පෙරදිග කලාපයෙනි. එම වේගය 11.2% කි.

2013 වර්ෂය තුළ ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් විසින් උපදවන ලද ශුද්ධ ලාභය ඇමෙරිකානු ඩොලර් බිලියන 19.7 ක් වූ අතර එය පරිවර්තනය කළ හැක්කේ එක් පිටත්වන මගියෙකුගෙන් උපයා ගන්නා ඇමෙරිකානු ඩොලර් 5.4 ක ආනතික සාමාන්‍ය ලාභයක් වශයෙනි. IATA අනුව දැනට ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තය උපදවන ආයෝජිත මූලධනය මත වන සාමාන්‍ය ප්‍රතිලාභය (ROIC) 4.1% කි. මෙම ප්‍රමාණය 7% - 9% පරාසයේ දැනට පවතින මූලධනයේ බරතැබූ පිරිවැය (WACC) ප්‍රමාණයට වඩා බෙහෙවින් අඩුය. ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් කර්මාන්තය සියළුම කර්මාන්ත අතුරින් අඩුම ROIC මට්ටම් ලබාගන්නා කර්මාන්තයක් වන අතර නීතිපනාම පාහේ සිය WACC ප්‍රමාණයවත් උපයාගැනීමට අසමත් වන කර්මාන්ත ස්වල්පය අතුරින් එකකි.

2013 වර්ෂය අවසන් වන විට ලොව ප්‍රධාන පෙළේ ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයින් නව ගුවන් යානා සඳහා ඔවුන් වෙත ලැබී තිබුණු ඇණවුම් 2800 කින් ගුවන් යානා 1800 කට වැඩි ප්‍රමාණයක් භාරදී ඇත. 2013 වර්ෂය බෝඉං (Boeing) සහ එයාර්බස් (Airbus) සමාගම්වලට මීලඟ පරම්පරාවේ පුළුල් බඳ සහිත ගුවන් යානා සහ යලි එන්ජින් යෙදූ පටු බඳ සහිත ගුවන්යානා නිපදවීමේ සහ අලෙවි කිරීමේ කායාසාධනීය යුතුසුළුව නිරත වීමට සිදුවූ කායාසාධනීය වර්ෂයක් විය. බොම්බාඩියර් (Bombardier) සමාගම එහි සී සීරීස් (C-Series) ගුවන් යානා සර්ව සම්පූර්ණ කර පාරිභෝගිකයින්ට භාර දීමට කටයුතු කරමින් සිටියේය. එම්බ්‍රේයර් (Embraer) සමාගම ඔවුන්ගේ දෙවන පරම්පරාවේ ඊ-ජෙට් (E-Jets) ගුවන් යානා විකාශනය කිරීම ආරම්භ කරමින් සිටි අතර ATR සමාගම නවතම ආසන 90 ටර්බෝප්‍රොප් (Turboprop) ගුවන් යානයක් සඳහා සමාගමේ කොටස්කරුවන්ගේ එකඟත්වය ලබාගැනීමට යන්න දැරමින් සිටියහ. 2013 වර්ෂය තුළ එයාර් බස් සමාගම 380 ගුවන් යානා 25ක්ද ඇතුළුව ගුවන් යානා 626 ක් ගැනුම්කරුවන්ට බාර දුන්නේය. බෝඉං සමාගම ඊ 787 ඩ්‍රිම් ලයිනර් ගුවන් යානා 65 ක්ද ඇතුළුව ගුවන් යානා 648 ක් භාර දුන්නේය. මෙම ඊ 787 ගුවන්යානාවන්හි නාපදෝෂ (Thermal Runaway) වාර්තා වූ අවස්ථා දෙකක් ඇතුළුව විදුලි පද්ධතියෙහි සහ ලිතියම්-අයෝන (Lithium-ion) බැටරියෙහි දෝෂ හේතුවෙන් ඇතිවූ සිදුවීම් ගණනාවක් නිසා ඊ 787 යානා 65 ක් වූ ගෝලීය ඇණිය දින 100ක කාලයක් මෙහෙයුම් නවත්වා තුම් ගත කිරීමට සිදු විය. 2013 ජූලි මාසයේදී ලන්ඩන් හිනෝ ගුවන් තොටුපොළේ නවතා තිබූ ඉන්යෝපියන් එයාර්ලයින්ස් හි බැටරි පෙට්ටියේ ලඝු පරිපථයක් හේතුවෙන් ගිණිඇවිලීම නිසා මෙම ඊ 787 ගුවන් යානා පිලිබඳ ප්‍රශ්නය තවදුරටත් සංකීර්ණ තත්ත්වයකට පත් විය.

ICAO හි සක්‍රීය මැදිහත් වීම සහිතව, ගුවන් සේවා කර්මාන්තය, පරිසරයට CO2 මුදාහැරීමේ ප්‍රමාණය අවම කිරීමට නොකඩවා දැඩි කැපවීමකින් කටයුතු කළේය. ගුවන් මගියෙකු ලොව ස්ථාන දෙකක් අතර පියාසර කරන විට නමත් පරිසරයට මුදා හරින CO2 ප්‍රමාණය ගණනය කර ගැනීමට උපකාර වන ගණකයක් (Calculator) ICAO විසින් එහි වෙබ් අඩවිය හරහා ලොවට නඳුන්වා දෙන ලදී. මෙම ගණකයට අනුව කොළඹ සිට ලන්ඩන් දක්වා සහ ආපසු ගුවන් යානයක පිරිමැසුම් පංතියේ ගමන් කරන මගියෙකු සාමාන්‍ය වශයෙන් CO2 මෙට්‍රික් ටොන් එකක (01) ප්‍රමාණයක් මුදා හරින අතර ඔහු ව්‍යාපාර පන්තියේ ගමන් කරන්නේ නම් මෙම CO2 ප්‍රමාණය දෙගුණ වෙයි.

කලාපීය තත්ත්වය

ICAO විසින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද දත්ත අනුව ආසියා ශාන්තිකර කලාපය ආදායම් මාර්ග කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය වශයෙන් ගණනය කරන ලද 7.2% ක ගුවන් ගමන් වර්ධනයක් වාර්තා කර ඇති අතර ගෝලීය ගුවන් ප්‍රවාහන වෙළඳපොළෙහි 31% ක කොටසක් නිමි කරගෙන ඇත. 2013 වර්ෂයේ ආසියා ශාන්තිකර කලාපයේ ධාරිතා වර්ධනය (උපයෝජ්‍ය මගී කිලෝමීටර් ප්‍රමාණය අනුව) 6.7% ක් වූ අතර මගී භාර කාරකය (Passenger Load Factor) 77.2% ක් වශයෙන් පැවතුනි. ICAO අනුව ගෝලීය ගුවන් නැව් බඩු කිලෝමීටර් ප්‍රමාණයෙන් විශාලතම කොටස හිමිව තිබුණේ ආසියා ශාන්තිකර කලාපයටය. එහෙත් එම කලාපයේ සමස්ත ගුවන් නැව් බඩු ප්‍රමාණයන්හි සංකෝචනයක් දක්නට ලැබුණි.

කලාපයේ ප්‍රමුඛතම ආර්ථිකයන් හිමි රාජ්‍යයන් දෙක වන චීනයෙහි සහ ඉන්දියාවෙහි ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ වර්ධන වේගය 2013 වර්ෂය තුළ පසුබෑමකට ලක් විය. SAARC කලාපයේ රාජ්‍යයන්හි වාණිජ ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම්වල යොදවන මාදිලි 64 ක ගුවන් යානා 598 ක් ඇත. මෙම ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවෙන් බහුතරයක් මෙහෙයුම් කරනු ලබන්නේ ඉන්දියාවෙහි (402). ඉතිරි ගුවන් යානා බංගලාදේශය (22), භූතානය (02), මාලදිවයින (52), නේපාලය (33), පකිස්තානය (59) සහ ශ්‍රී ලංකාව (26) වශයෙන් බෙදී ගොස් ඇත.

2014 ජනවාරි මස 31 වන දින එක්සත් ජනපදයේ ෆෙඩරල් ඒවියේෂන් ඇඩ්මිනිස්ට්‍රේෂන් (FAA) ආයතනය විසින් එහි ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා නිරූපිතනා තක්සේරු වැඩසටහන (IASA) යටතේ ඉන්දියාව 2 ප්‍රවර්ගය (Category 2) දක්වා තත්ත්වයෙන් පහත හෙලීමට ගත් තීරණය ඉන්දියාවට බලවත් සිත් තැවුලක් විය. 2 ප්‍රවර්ගයේ ප්‍රමාණයකින්

අදහස් වන්නේ ඉන්දියාවේ රාජ්‍ය නිරූපදිනනා අධීක්ෂණ පද්ධතිය ජාත්‍යන්තර නිරූපදිනනා ප්‍රමිති සමග අනුවාච්‍යය නොපවත්වන බවට තක්සේරු කිරීමකි.

ඉන්දියාව FAA විසින් 2 ප්‍රවර්ගය යටතේ ප්‍රමාණය කර ඇති රාජ්‍යයන්හි 16න් එකකි. බංගලාදේශය, ඝානා, ඉංදුනීසියාව, පිලිපීනය සහ නිකරගුවාව මෙම රාජ්‍යයන් 16 ට ඇතුළත් වෙයි. මෙහි සෘජු විපාක වශයෙන් සිදු වන්නේ ඉන්දියානු ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වලට එක්සත් ජනපදය තුළට අළුතෙන් ගුවන් ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමට හෝ එක්සත් ජනපදයේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සමඟ හවුල් සංකේත වැඩපිළිවෙලට ඇතුළත් වීමට හෝ අවසර නොලැබීමයි. දැනට පවත්වාගෙන යන සේවා නොකඩවා පවත්වාගෙන යාමට අවසර ලැබේ. 2004 වර්ෂයේදී වෙළඳපොළ ලිහිල් කිරීම් සහ අඩු වියදම් ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ආරම්භ වීමත් සමඟ ඉන්දියානු ගුවන් සේවා අංශයෙහි යහපත් වෙනස්වීමක් සිදුවිය. මේ හේතුවෙන් එවකට මිලියන 11ක් වශයෙන් වූ මගීන් සංඛ්‍යාව 2013 වන විට පෙර නොවූ විරූ ආකාරයට මිලියන 60ක් දක්වා වර්ධනය විය.

දේශීය තත්ත්වය

කර්මාන්තයේ කායනීයාධනය

“මහින්ද වින්තන” ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයෙහි පැහැදිලි කර ඇති ආකාරයට ගුවන් ප්‍රවාහන අංශය ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රධාන සංවර්ධන කේන්ද්‍ර 5න් එකක් වශයෙන් සංවර්ධනය කිරීමේ ඉදිරි ගමනේදී 2013 වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකාව වාණිජ පියසර වලන 52,194 ක් වාර්තා කර ඇත. මෙය, පෙර වසර සමඟ සසඳන විට 4.3% ක වර්ධන වේගයකි. ගුවන් යානා වලන සංඛ්‍යාව අනුව ලෝකයේ රාජ්‍යයන් 223ක් අතරින් ශ්‍රී ලංකාවට 91 වන ස්ථානය ලැබී ඇත.

2013 වර්ෂය තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ තුළට සහ ඉන් පිටතට සිදුවූ මගී වලන සංඛ්‍යාව මිලියන 7.3 ක් වූ නඟර එය 3.2% ක වර්ධනයකි. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ වර්ෂය තුළ ගුවන් නැව් බඩු මෙට්‍රික් ටොන් 99,000 ක් ශ්‍රී ලංකාව තුළටත් මෙට්‍රික් ටොන් 138,000 ක් ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටතටත් ප්‍රවාහනය කර ඇත. 2012 වර්ෂය සමඟ සසඳන විට මෙය 26% ක සිත් ගන්නා සුළු සමස්ත වර්ධනයකි. මෙම කායනීයේදී MRIA ගුවන් නැව් බඩු මෙට්‍රික් ටොන් 18,000 ක් දිවයිනෙන් පිටතටත් මෙට්‍රික් ටොන් විසි හත්දාහක් (27,000) දිවයින තුළටත් ප්‍රවාහනය කර ඇත.

2013 අවසානය වන විට මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ (MRIA) ජාත්‍යන්තර පියසර 1170 ක් සහ දේශීය පියසර 344 ක් වශයෙන් සම්පූර්ණයෙන් පියසර වලන 1514 ක් මෙහෙයුම් කර තිබුණි. MRIA වෙත පැමිණි ජාත්‍යන්තර මගීන් 2201 ක් සහ ඉන් පිටතට ගිය ජාත්‍යන්තර මගීන් 14,755 ක් වශයෙන් සම්පූර්ණයෙන් ජාත්‍යන්තර මගීන් 16,956 දෙනෙකුගේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකර ඇත. මීට අමතරව MRIA පැමිණෙන දේශීය මගීන් 11,083 දෙනෙකු සහ පිටත් වන දේශීය මගීන් 8018 දෙනෙකු වශයෙන් සම්පූර්ණයෙන් දේශීය මගීන් 19,191 දෙනෙකු සම්බන්ධවද මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකර ඇත. 2013 වර්ෂය තුළ MRIA හි දේශීය ගුවන් නැව් බඩු මෙට්‍රික් ටොන් 20,000 ක ප්‍රමාණයක් මෙහෙයුම් කර ඇත. ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම සහ ෆ්ලයි ඩුබායි එයාර්ලයින්ස් සමාගමත් සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂ තුළ MRIA වෙත උපලේඛනගත පියසර මෙහෙයුම් නොකඩවා පවත්වාගෙන ගියහ.

2013 වර්ෂය අවසාන වන විට, අවම වශයෙන් දිනකට එක් සෘජු උපලේඛනගත පියසරයක් හෝ සහිතව ශ්‍රී ලංකාව අන්‍ය රාජ්‍යයන් 18ක් සමඟ සම්බන්ධ වී තිබිණ. මෙකී දෛනික සෘජු ජාත්‍යන්තර පියසර අතුරෙන් 32% ක් ඉන්දියාවටත්, 13% ක් එක්සත් අරාබි එමීර් රාජධානියටත්, 11% ක් මාලදිවයිනටත්, 7% ක් සිංගප්පූරුවටත්, 7% ක් කටාර් රාජ්‍යයටත්, 6% ක් තායිලන්තයටත්, 6% ක් මැලේසියාවටත් මෙහෙයුම් කරනු ලැබීය. මෙම දෛනික සම්බන්ධතා පියසර සම්පූර්ණ ප්‍රමාණයෙන් එක්සත් රාජධානිය වෙත මෙහෙයුම් කරන ලද්දේ 2% කි. මෙම රාජ්‍යයන් අතුරෙන් ඉන්දියාව, එක්සත් අරාබි එමීර් රාජධානිය, මාලදිවයින්, සිංගප්පූරුව, කටාර්, තායිලන්තය සහ මැලේසියාව යන රාජ්‍යයන් වෙත අවම වශයෙන් දිනකට සෘජු පියසර 5ක් වත් ක්‍රියාත්මක කෙරිණ.

2013 වර්ෂය පුරාම බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ 87.67% කට වැඩි “නියමිත වේලාවට” පිටත්වීම් ප්‍රමාණයක් පවත්වාගෙන ගියේය. “නියමිත වේලාවට” වශයෙන් සලකනු ලබන්නේ පියසරයක නියමිත වේලාවේ සිට විනාඩි 0-15 දක්වා පමණක් ප්‍රමාද වන පියසරයක්ය.

ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය තුමා, 2013 සැප්තැම්බර් 24 සිට ඔක්තෝබර් 04 දක්වා මොන්ට්‍රියල් හි පවත්වන ලද ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ 38 වන රැස්වීමට, සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය තුමන් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ තවත් කිහිප දෙනෙකුගෙන් යුක්ත ඉහළ මට්ටමේ නියෝජිත පිරිසක් සමඟ සහභාගී විය.

නිරපද්‍රතා සහ සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණය

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූලික කාර්යභාරය වනුයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ප්‍රවාහන සේවාවන් නිරපද්‍රතාව, සුරක්ෂිතතාව, කාර්යක්ෂමතාව සහ ක්‍රමවත්ව මෙහෙයුම් කෙරෙන බවට සහතික වීම සඳහා කාර්යක්ෂමතා මත ප්‍රබලකර අධීක්ෂණයක් පවත්වාගෙන යාමය. ඊට අදාළ අවධි අංශ අට (8) (Critical Elements) පහත විස්තර කර ඇති පරිදි නීතිපතා ශක්තිමත් කිරීමට සිවිල් සේවා අධිකාරියට සිදු විය.

මූලික නීති

සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාළ මූලික නීති 2010 වර්ෂයේදී සංශෝධනය කරන ලද නිසා 2013 වර්ෂය තුළ එතරම් නීති සංශෝධනයක් අවශ්‍ය වූයේ නැත. 1999 මොන්ට්‍රියල් සම්මුතිය අනුමත කර ඒ අනුව කටයුතු කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඊට අවශ්‍ය නීති කෙටුම්පත සඳහා නීතිපතිගේ අනුදැනුම ද ලබාගෙන පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී. මීට අමතරව ජංගම උපකරණ ලියාපදිංචි කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ කේන්ද්‍රීය සම්මුතිය සමග එකඟ වීමෙන් ලැබෙන ප්‍රතිලාභ පිළිබඳවද සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය දැනුවත් කරන ලදී.

මෙහෙයුම් රෙගුලාසි

ICAO හි තාක්ෂණ සහාය සහිතව සිවිල් ගුවන් සේවාවෙහි සියළුම කාර්යයන් ආවරණය වන පරිදි සුපර්යාප්ත රෙගුලාසි සමූහයක් පැහැවීමට කටයුතු කරන ලදී. මෙම ව්‍යාපෘතිය අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සහ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය අතර අත්සන් කරන ලද විශේෂ ගිවිසුමක් යටතේ ඒ සඳහා තාක්ෂණ සහාය ලබා දෙන මෙන් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයෙන් ඉල්ලා සිටින ලදී.

සංවිධානමය විධිවිධාන

2013 ගරු අමාත්‍යතුමා CAA හි සාමාජික මණ්ඩලය ප්‍රතිසංස්ථාපනය කළේය. නිල කාලය සම්පූර්ණ කළ සාමාජිකයින් දෙදෙනෙකු වෙනුවෙන් නව සාමාජිකයින් දෙදෙනෙකු පත් කරන ලදී. භාණ්ඩාගාරය විසින් එහි මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා භාණ්ඩාගාරයේ නියෝජිතයා වශයෙන් CAA අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට නම් කරන ලදී. ප්‍රතිපත්ති සහ ඉලක්ක නියම කිරීමටත් කාර්ය ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කිරීමටත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ රැස්වීම් කලින් කල පවත්වන ලදී.

CAA කළමනාකරණයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සාමාජිකයින්ගෙන් සැදුම්ලත් සංවර්ධන සැලසුම් හා ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සංසදය (DPIG) වර්ෂය තුළ නීතිපතා රැස්වෙමින් CAA මෙහෙවර ඉටුකිරීමේ ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කළේය. නම් වශයෙන් CAA ඒකාබද්ධ සැලැස්ම, වාර්ෂික ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන, පුහුණු කිරීමේ මහා සැලැස්ම, වාර්ෂික පුහුණු වැඩසටහන සහ සැලැස්ම සහ වැඩසටහන් අයවැය යන ලිපි ලේඛන අවශ්‍ය පරිදි යාවත්කාල කර අදාළ රාජ්‍ය ආයතන වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

CAA හි මූලික කාර්ය භාරය ඉටුකිරීම සඳහා අවශ්‍ය සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයින් එහි සේවයට බඳවා ගැනීම සහ සේවයෙහි රඳවා ගැනීම CAA නීතිපතා මුහුණ පෑ බරපතල අභියෝගයකි. මෙම ගැටළුව විසඳා ගැනීමේ අරමුණෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි සංවිධාන ව්‍යුහය සහ සේවක සංඛ්‍යාව සහ වැටුප් ක්‍රම සුදුසු පරිදි සංශෝධනය කිරීම සඳහා වූ සුපර්යාප්ත යෝජනාවක් වැටුප් සහ සේවක සංඛ්‍යා කොමිසම වෙත ඉදිරිපත් කළේය.

වැටුප් සහ සේවක සංඛ්‍යා කොමිසම සංශෝධන කීපයක් සහිතව මෙම යෝජනාව අනුමත කර තිබුණු නමුත් අවාසනාවකට මෙකී සංශෝධන CAA අවශ්‍යතා සහ එහි නිරන්තරයෙන් පවතින ගැටළුව විසඳීමේ අපේක්ෂාව ඉටු කිරීමට අපොහොසත් වී ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පූර්වගාමී ආයතනය වූ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවන ලද්දේ 1946 නරම් ඇත අවධියක වුවද 2002 වර්ෂයේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වසා දමන තුරු එහි ප්‍රධාන කාර්යලය පවත්වාගෙන යාම සඳහා සුදුසු ගොඩනැගිල්ලක් එය සතුව නොතිබිණ. සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියත් පවත්වා ගෙන යාමට සිදුවූයේ කලින් කළ වෙනස් කරන්නට සිදුවූ කලියට ලබා ගත් ගොඩනැගිලි තුළය. මෙම ගැටළුව අවසන් කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය බණ්ඩාරනායක ගුවන් තොටුපොළ පරිශ්‍රයේ නයිකන්දේ දැනට එය සතුව ඇති ඉඩම් කොටසක ප්‍රධාන කාර්යාලය සඳහා මුලස්ථාන ගොඩනැගිල්ලක් තැනීමට තීරණය කළේය. ගොඩනැගිල්ලේ සැලැස්ම සකස් කිරීම, තැනීම සහ අධීක්ෂණය සඳහා උපදේශකවරයෙකු තෝරාගෙන ඔහු එම කටයුතුවල යොදවන ලද අතර 2013 අවසානය වන විට ඔහු ගොඩනැගිල්ලේ මූලික සැලැස්ම සකස් කර අවසන් කර තිබිණ. 2013 වර්ෂයේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි නිල කටයුතු සඳහා

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළේදී (MRIA) කාය්‍යාල ගොඩනැගිල්ලක් තනා නිම කළේය. MRIA හි රාජකාරි සඳහා එහි යන CAA කාය්‍යාල මණ්ඩලයේ ප්‍රයෝජනය පිණිස විරවිල ප්‍රදේශයේ CAA ට අයිති ඉඩම් කොටසක නිල නිවස / සංචාරක බංගලා තැනීමේ කාය්‍යාලයටද මුල් පියවර තබන ලදී.

CAA හි කාය්‍යාල මණ්ඩලයට සහ කාය්‍යාල කළමනාකරණයට අදාළ කටයුතු අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද කාය්‍යාල මණ්ඩල රීති සහ පරිපාලන කාය්‍යාල පටිපාටි සංග්‍රහයට (SLCAP 5000) අනුව නවදුරටත් කරගෙන යන ලදී. මහා භාණ්ඩාගාරයේ ප්‍රධානත්වය සහිත ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් මගින් මෙම රීති සංග්‍රහයේ (SCAP 5000) අඩංගු විධිවිධාන සමාලෝචනය කළ යුතු බවට අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පසුව ගන්නා ලද තීරණයකට අනුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය යෝජිත සංවිධානමය ප්‍රතිරෝධන ඇතුළු සියළු සංරෝධන ඇතුළත් කර සංරෝධනය කරන ලද කාය්‍යාල මණ්ඩල රීති සහ පරිපාලන කාය්‍යාල පටිපාටි සංග්‍රහය කමිටුවේ සමාලෝචනය සඳහා ඉදිරිපත් කළේය. දැනට මෙම කමිටුවේ කාය්‍යාලාරය ඉටුවෙමින් පවතියි. මෙසේ සංරෝධනය කරනු ලබන ලේඛනයට අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලැබෙන තුරු දැනට තිබෙන SLCAP 5000 හි විධිවිධාන අනුව කටයුතු කිරීමට භාණ්ඩාගාරය අවසර දුන්නේය.

කාය්‍යාල මණ්ඩලය සහ පුහුණුව

CAA විසින් ඉටුකරනු ලබන නියාමක සේවාවන්හි ස්වභාවය, විෂය ප්‍රමාණය සහ වගකීමේ ප්‍රමාණය හේතුවෙන් CAA හි දැනට 167 ක් වූ අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව තුළ වැඩිපුර විධායක තනතුරු ප්‍රමාණයක් (77) අවශ්‍ය වී තිබේ. ප්‍රදානය කර ඇති වැටුප් පරිමාවන්ට කැමති වන, සුදුසුකම් සහිත පුද්ගලයින් සොයා ගැනීම අපහසු වීමේ හේතුවෙන් තාක්ෂණික තනතුරුවල ඇති පුරප්පාඩු කීපයක් පිරවිය නොහැකිවී ඇත. මේ නිසා හදිසි සේවා අවශ්‍යතාව පිරිමසාලීම සඳහා වැදගත් තනතුරු කීපයක් පිරවීමට ගිවිසගත් වැටුප් මත කොන්ත්‍රාත් පදනමින් පුද්ගලයින් යෙදවීමට සිදු විය.

2013 වර්ෂය තුළ පහත සඳහන් පරිදි පුද්ගලයින් 98 දෙනෙකු විවිධ වූ විදේශ ක්‍රියාකාරකම්වල නිරත වූහ. සාකච්ඡා -26, පරීක්ෂණ-10, රැස්වීම්-30, සම්මන්ත්‍රණ-05, පුහුණුව-18 සහ වැඩමුළු -09.

මගපෙන්වීම් ලේඛන

CAA විසින් වර්ෂය තුළ එහි කාය්‍යාල මණ්ඩලයට මෙන්ම කර්මාන්තයේ නිරත වන පුද්ගලයින්ට ද මග පෙන්වීම සඳහා නව කාය්‍යාලපටිපාටි සංග්‍රහ කීපයක් නිකුත් කරන ලදී. දැනට තිබෙන එවැනි ලේඛන කීපයක්ද සමාලෝචනය කර යාවත්කාල කරන ලදී.

සහතික කිරීමේ කාය්‍යාලයන්

නිරූපදින, සුරක්ෂිත, කාය්‍යාලකෘම සහ ක්‍රමවත් ගුවන් සේවා මෙහෙයුමක් මූලික වශයෙන් රඳා පවතින්නේ මෙහෙයුම්කරුවන් සහ ඔවුන්ගේ කාය්‍යාල මණ්ඩලය අදාළ ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතා සහ අනුපූරක වශයෙන් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ කර්මාන්තයේ වඩාමත් උසස් පරිචයන් සමඟ අනුචාත්‍යය පැවැත්වීම මතය. මෙය සාක්ෂාත් කරගත හැක්කේ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරූපදින හෝ සුරක්ෂිතතා සංවේදී විෂයයන්හි නිරත වන එවැනි පුද්ගලයින් හා සංවිධාන සුපර්යාප්ත සහ ක්‍රමවත් සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලියකට යටත් කිරීමෙනි.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ (MRIA) සහතික කිරීමේ කාය්‍යාලයට 2013 ප්‍රථම කාර්තුවේ ක්‍රියාත්මක වැඩ සටහන තුළ ඉහළම ප්‍රමුඛත්වය ලබාදී තිබිණ. නීතිපතා පවත්වන ලද රැස්වීම්, පරීක්ෂණ සහ වාරිකා මගින් අවශ්‍ය මෙහෙයුම් පද්ධති ස්ථාපනය කිරීමට ගත යාත්‍රාංගන මෙහෙයුම්කරුට මග පෙන්වීමෙන් පසු MRIA සහතික කිරීම සඳහා වූ අවසාන නියාමන විගණනය පවත්වන ලදී. විගණනයේදී හඳුනා ගත් උග්‍රතා කිහිපයක් නිවරදි කර ඇත්දැයි සොයා බැලීම සඳහා පශ්චාත් සහතික කිරීමේ විගණනයක්ද පවත්වන ලදී. මීට අමතරව ගුවන් තොටුපොළට බලය පැවරීමට පෙර CAA විසින් එහි "මෙහෙයුම් සුදානමේ" ප්‍රමාණය පිළිබඳ ඇගයීමක් ද කරන ලදී. 2013 වර්ෂය තුළ CAA විසින් සහතික කරන ලද සංවිධාන පිළිබඳ විස්තර මෙම වාර්තාවේ අන් තැනක සඳහන් කර ඇත.

සෝදිසි කාය්‍යාලයන්

සහතික කරන ලද මෙහෙයුම්කරුවන් සහ පුද්ගලයින්, සහතික කරන අවස්ථාවේ ඔවුන්ට පනවන ලද මූලික කොන්දේසි සහ අවශ්‍යතා සමඟ අඛණ්ඩ අනුචාත්‍යය පවත්වන බවට සහතික වීම සඳහා නීතිපතා සෝදිසි කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. මේ සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් වාර්ෂික සෝදිසි සැලැස්මක් යටතේ, සහතික කරන ලද මෙහෙයුම්කරුවන් සම්බන්ධව නීතිපතා සෝදිසි කරන ලදී. CAA හි එකිනෙක අංශය විසින් ඒ ඒ අංශවල සෝදිසි සැලසුම් යටතේ ඉටු කරන ලද සෝදිසි කාය්‍යාලයන් පිළිබඳ විස්තර මෙම වාර්තාවේ අන් තැනක සඳහන් වේ.

බලාත්මක කිරීමේ කාය්‍යයන්

නිරූපදිනනා අධිකෂණ පද්ධතියේ සඵලභාවය මූලික වශයෙන් රඳා පවතින්නේ අදාළ අවශ්‍යතාවන්ගෙන් අපගමනය වූ අවස්ථා හඳුනාගත් විට ඒ සම්බන්ධව ගනු ලබන බලාත්මක කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගයන්හි ප්‍රබලතර භාවය මතය. මෙම අරමුණු සිතැතිව CAA විසින් එහි බලාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය සම්මත කරන ලදී. වැරදීම් සහ නොදැනුවත් අනපසුවීම් සිදු වී ඇති අවස්ථාවන්හි එවැනි සිදුවීම් වැළැක්වීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිකාරී ක්‍රියා මාර්ග සොයා ගැනීම සඳහා CAA අදාළ පාර්ශවය සමග සාකච්ඡා කර කටයුතු කරනු ඇත. නිතාමතා අවශ්‍යතා උල්ලංඝනය කර ඇති අවස්ථාවන්හිදී CAA ඒ සම්බන්ධව වෙනත් ආකාරයේ ක්‍රියා මාර්ග ගනු ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවාව සඳහා අනාගතයේදී අවශ්‍ය වන මිනිස් බලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියක්ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ආරම්භ කරනු ලැබ ඇත. මේ සඳහා වන ඉදිරි පියවරක් වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව (CADEC) නමින් කමිටුවක් පිහිටුවා ඇත. මෙම කමිටුවේ ප්‍රධාන කාර්‍යය වනුයේ පාසල් සිසුන්ගේ සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුවත් භාවය වර්ධනය කිරීමය.

2013 වර්ෂයේදී පාසල් තුළ ගුවන් සේවා පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් 16ක් ක්‍රියාත්මක කර ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සම්බන්ධව පාසල් සිසුන්ගේ දැනුම වර්ධනය කිරීමේ අරමුණෙන් CAA විසින් පළකරනු ලබන “ගුවන් සර” ත්‍රෛමාසික අධ්‍යාපනික සඟරාව දැනට අ.පො.ස. (උසස් පෙළ) පන්ති පවත්නා පාසල් 3100 කට නොමිලේ බෙදා හරිනු ලැබේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වශයෙන් මා වෙත පැවරී ඇති රාජකාරී සහ කාර්‍යයන් ඉටු කිරීමේදී මට ලබා දුන් සහාය සහ දැක්වූ සහයෝගය වෙනුවෙන් ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය තුමන්ටත් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් තුමන්ට සහ කාර්‍ය මණ්ඩලයටත් මගේ ස්තූතිය පුද කිරීමට මෙම අවස්ථාව යොදා ගනිමි.

මගේ කාර්‍යයන්හිදී වෙහෙස නොබලා සහාය දුන් සහ මග පෙන්වූ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති තුමන්ට, උපසභාපති තුමන්ට සහ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජික මහතුන්ටද ස්තූති කරමි. ඒ සමගම ඔවුන්ගේ රාජකාරී කාර්‍යයන් සඳහා අන්දමින් ඉටු කිරීමේදී උනන්දුවෙන්, සංවරයෙන් සහ පක්ෂපාතීත්වයෙන් යුක්තව කටයුතු කළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්‍ය මණ්ඩලයටද මගේ අවංක ස්තූතිය පුද කරමි.

එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි
සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්
සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

පැතිකඩ

හැඳින්වීම

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ, වර්ෂ 2002 දෙසැම්බර් මස 27 වන දින ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) පිහිටුවන ලදී. එය ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩු ක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වගන්තිය යටතේ අදාළ විගණන කාර්යයන් සඳහා රජයේ ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලයක් වශයෙන් සලකනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූලික කාර්යභාරය වනුයේ 2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි පනතේ 2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ ඇතුළත් ව්‍යවස්ථාමය ප්‍රතිපාදන යටතේ කටයුතු කරමින් ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) විසින් සම්මත කරන ලද අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන්ට අනුකූලව සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නිරූපිතතාව, සුරක්ෂිතතාව, කාර්යක්ෂමතාව සහ ක්‍රමවත් භාවයන් සිවිල් ගුවන් සේවාවෙන් පරිසරයට ඇතිවන බලපෑමන් නියාමනය කිරීම සහ ඒ සමගම ශ්‍රී ලාංකික පුරවැසියන්ගේ ජීවන තත්වය හඟා සිටුවමින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා අංශය ජාතික ආර්ථික ප්‍රවර්ධනයෙහි ප්‍රධාන දායක අංශයක් වශයෙන් ඉදිරියට ගෙන යාමය.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සාමාජිකයින් අට (08) දෙනෙකුගෙන් සමන්විත වේ. ඒ අතරින් පස් (05) දෙනෙකු පත් කරනු ලබන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා විෂයය භාර අමාත්‍යවරයා විසිනි. ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, මුදල් විෂයය භාර අමාත්‍ය වරයාගේ නියෝජිතයෙකු සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් CAASL හි සභාපතිවරයා සහ උපසභාපතිවරයා සිවිල් ගුවන් සේවා විෂය භාර අමාත්‍යවරයා විසින් පත්කරනු ලබති. අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කරනු ලබන සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයා නිලබලයෙන් CAASL හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයා වෙයි.

පත් කරනු ලබන සාමාජිකයින්ගේ නිල කාලය පත් කරනු ලබන දිනයේ පටන් ඉදිරියට වසර තුනක් (03) වේ.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සිවිල් ගුවන් සේවා විෂයය භාර අමාත්‍යවරයාගේ සාමාන්‍ය මගපෙන්වීමට සහ පාලනයට යටත් වන අතර දැනට එම අමාත්‍යවරයා වන්නේ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයාය.

CAASL හි සාමාජිකයින්

අමාත්‍යවරයා විසින් පත් කරන ලද සාමාජිකයින්

ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත (සභාපති)
ජේ. එම්. එස්. ඩබ්ලිව්. ජයසුන්දර මහතා (උප සභාපති)
සාකි අලිග් මහතා (සාමාජික)
කේ. ඩී. එන්. ජයවර්ධන මහතා (සාමාජික) - 2013 මැයි 13 දක්වා
දිනේෂ් ගාල්ලගේ මහතා (සාමාජික) - 2013 මැයි 13 දක්වා
එල්. ඩී. එස්. බාලසූරිය මහතා (සාමාජික) - 2013 සැප්තැම්බර් 01 සිට
ඒ. ඩබ්ලිව්. සදිකුල් අමීන් මහතා (සාමාජික) - 2013 සැප්තැම්බර් 01 සිට

නිල බලයෙන් පත්වූ සාමාජිකයින්

ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් (ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා)
මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිත (ඩබ්ලිව්. අයි. තිසේරා මහතා) 2013 ඔක්තෝබර් 16 දක්වා
පී. අල්ගම මහතා, රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් - 2013 ඔක්තෝබර් 17 සිට
සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් (එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා)

සභාපති

ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දළචන්ත

(WWV, RWP, RSP, VSV, USP, LOM, ndc, psc)



සභාපති රොහාන් ද සිල්වා දළචන්ත - WWV, RWP, RSP, VSV, USP, LOM, ndc, psc ඔහුගේ ප්‍රාථමික අධ්‍යාපනය පන්නිපිටිය ධර්මපාල විද්‍යාලයෙන්ද, ද්විතීය අධ්‍යාපනය කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයෙන්ද ලැබූ අතර ඔහු අධ්‍යාපන කටයුතු වලදී මෙන්ම ක්‍රීඩාවෙහිද විශිෂ්ටයෙකු විය.

ඔහු 1961 දී ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාවට බැඳුණු අතර ඔහුගේ කැඩේට් නිලධාරී පුහුණුව සඳහා එක්සත් රාජධානියෙහි සැන්ඩ්හර්ස්ට් රාජකීය හමුදා විද්‍යා පීඨයට යවනු ලැබීය. එහිදී ශ්‍රී ලාංකික නිලධාරීන් අතුරෙන් ප්‍රථම ස්ථානය ලබාගනිමින් පුහුණුව සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු දෙවන ලුතිනන්වරයෙකු වශයෙන් සන්නාහ සන්නද්ධ බලකායට පත් කරනු ලැබීය. අනතුරුව ඔහුගේ තරුණ නිලධාරී පාඨමාලාව සඳහා එක්සත් රාජධානියේ බෝඩ්ටෙන් හි රාජකීය සන්නාහ සන්නද්ධ බලකාය මධ්‍යස්ථානයට යවනු ලබා ඇත. එතැන් පටන් ඔහු ඉතා ඉහළ පිළිගැනීමක් සහිත ඉන්දියාවේ වෙලිංටන් මාණ්ඩලික විද්‍යාල පාඨමාලාව සහ නවදිල්ලියේ ජාතික ආරක්ෂක පාඨමාලාව ඇතුළු පුහුණු පාඨමාලා ගණනාවක් හදාරා ඇත. වසර 41 ක් වූ ඔහුගේ කීර්තිමත් රාජකාරී ජීවිතය තුළ ඔහු සමස්ත මෙහෙයුම් භාර නිලධාරී, මාණ්ඩලික ප්‍රධානී, සේනාංකාධිපති, බලසේනාංකාධිපති සහ හමුදා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ සේනාවිධායක ආදී වැදගත් අණදෙන, මාණ්ඩලික සහ පුහුණු කිරීම් තනතුරු ගණනාවක් හොඳවා ඇත.

තවදුරටත් ඔහු 1995 දී උතුරු නැගෙනහිර සමස්ත මෙහෙයුම් භාර නිලධාරී වශයෙන් කටයුතු කර යාපනය අර්ධද්වීපය මුදාගත් අතිශයින් වැදගත් "ටීවීර්ස" ඇතුළු මෙහෙයුම් ගණනාවකට නායකත්වය දී ඇත.

ජෙනරාල් දළචන්ත සහ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ ශාන්තිකර හමුදා අණදෙන නිලධාරී දෙදෙනාගේ හවුල් සත්කාරකත්වයෙන් පවත්වන ලද ශාන්තිකර හමුදා කළමනාකරණ සම්මන්ත්‍රණය ඇතුළු ජාත්‍යන්තර සම්මන්ත්‍රණ ගණනාවකටද ඔහු සහභාගී විය. මෙකී ශාන්තිකර හමුදා සම්මන්ත්‍රණයේ කැපී පෙනෙන සේවාවක් ඉටු කරමින් ඔහු ප්‍රදර්ශනය කළ සුවිශේෂී යහපැවැත්ම වෙනුවෙන් ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ ජනාධිපති විසින් ඔහුට ලෙජන් ඔෆ් මෙරිට් (Legion of Merit) සම්මානය පුදනු ලැබ ඇත.

ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාවේ හමුදාපති වශයෙන් ඔහුගේ රාජකාරී ජීවිතයේ හිඟී පෙත්තට ලගාවීමෙන් පසු ඔහු 1998 දෙසැම්බර් මාසයේදී යුද හමුදාවෙන් විශ්‍රාම ලැබීය. ඔහු ඉටුකළ වටිනා සේවය අගය කිරීමක් වශයෙන් ඔහුට ජෙනරාල් තරාතිරමට උසස්වීම ලබාදී ඒකාබද්ධ මෙහෙයුම් කාය්‍යාංශයේ සභාපති වශයෙන් පත්කරනු ලැබීය. වන්නි ප්‍රදේශයේදී රජයේ හමුදාව පසුබෑමකට ලක්ව යාපනය අර්ධද්වීපය සතුරා අතට පත් කරනු ලැබූ තත්ත්වය පාලනය කිරීම සඳහා යාපනයට යවනු ලැබුවේය. මෙම කාය්‍යය ඉතා සාර්ථකව ඉටු කළ ඔහු අවසානයේ 2002 දී සම්පූර්ණයෙන්ම හමුදා සේවයෙන් විශ්‍රාම ලැබීය. ඉන්පසු ජෙනරාල් දළචන්ත බ්‍රසීලයේ නානාපති වශයෙන් පත්කර යවන ලදී. ඒ වන විට බ්‍රසීලයෙහි ශ්‍රී ලංකා දූත සේවාවක්

නොතිබුණු හෙයින් අළුතෙන්ම නානාපති කාය්‍යලයක් පිහිටුවීමට ඔහුට සිදු විය.

නානාපති නිල කාලය අවසන් කළ ඔහුට බ්‍රසීලය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර සහ සම්බන්ධතා වර්ධනය කිරීම සඳහා ලබාදුන් කැපී පෙනෙන දායකත්වය වෙනුවෙන් බ්‍රසීලයේ ජනාධිපතිතුමන් විසින් අති ගෞරවනීය සම්මානයක් වූ GRAND CROSS OF THE NATIONAL ORDER OF THE SOUTHERN CORSS සම්මානය ප්‍රදානය කරන ලදී.

ඔහු ශ්‍රී ලංකාවට ආපසු පැමිණි විට 2011 වර්ෂයේදී මැණික් හා ස්වර්ණාභරණ අධිකාරියේ සභාපති/ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වශයෙන් ද 2012 දී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සභාපති වශයෙන්ද පත් කරනු ලැබීය. නවදුරටත් ජෙනරාල් දුළුවන්ත කොතලාවල ආරක්ෂක විද්‍යා පීඨයේ උප කුලපති වශයෙන් ද පත් කරනු ලැබීය.

ඉතා දක්ෂ නිපුණ ක්‍රීඩකයෙක් වන ඔහු මලල ක්‍රීඩා, පැසිපන්දු, ක්‍රිකට්, බැඩ්මින්ටන් සහ ටෙනිස් ක්‍රීඩාවන්හි වර්ණ දිනා ඇත. ඔහු වසර 20ක් ජාතික පැසිපන්දු කණ්ඩායම නියෝජනය කර ඇති අතර එහි භාගකත්වය ද දරා ඇත. මලල ක්‍රීඩා ක්ෂේත්‍රයේ ඔහුගේ වඩාමත්

කැපී පෙනෙන ජයග්‍රහණය වූයේ බ්‍රිතාන්‍ය හමුදා ශූරතා තරගයේදී තුන් පිම්ම ඉසව්වෙන් ලැබූ ජයග්‍රහණයයි. බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික මලල ක්‍රීඩා ශූරතා තරගයේදී ඔහු බ්‍රිතාන්‍ය ඒකාබද්ධ සේවා කණ්ඩායම නියෝජනය කරමින් මලල ක්‍රීඩා වෙනුවෙන් වූ බ්‍රිතාන්‍ය ඒකාබද්ධ සේවා වර්ණ දිනා ගැනීමටද සමත්වීය.

ඔහුගේ රාජකාරී කාලය පුරා ඔහු භාරගත් සෑම කාය්‍යයකදීම සිය කළමනාකරණ කුසලතා සනාථ කර ඇත.

උපසභාපති

ජේ. එම්. එස්. ඩබ්ලිව් ජයසුන්දර මහතා



මහනුවර ධර්මරාජ විද්‍යාලයෙන් මූලික අධ්‍යාපනය ලැබූ ජේ. එම්. එස්. ඩබ්ලිව් ජයසුන්දර මහතා විශිෂ්ඨ ක්‍රීඩකයෙක් විය. 1971 වර්ෂයේදී පොලිස් දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවයට බැඳුණු ඒ මහතා වසර 37 ක නිකැලැල් සේවා කාලයකින් පසු නියෝජ්‍ය පොලිස්පතිවරයෙකු වශයෙන් සේවයෙන් විශ්‍රාම ලැබීය.

ඔහුගේ කීර්තිමත් සේවා කාලය ඇතුළත පුනුණුව සඳහා ජපානයට, මැලේසියාවට, සෙකාර්ලන්ඩියාවේ පොලිසියට සහ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයට ගොස් ඇත. ඔහු ජාත්‍යන්තර පොලිස් සම්මේලනයෙහි යාවජීව සාමාජිකයෙක්ද වෙයි.

සී/ස ගුවන්තොටුපොළ හා ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගමේ විශේෂ කාය්‍ය අධ්‍යක්ෂවරයා වූ ඒ මහතා අනතුරුව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි උපසභාපති සහ සාමාජිකයෙකු වශයෙන් වැඩ බාර ගත්තේය.

ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා - RWP, RSP
ආරක්ෂක ලේකම් - ආරක්ෂක හා නාගරික
සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය
(නිල බලයෙන් පත්වූ සාමාජික)

ගෝඨාභය රාජපක්ෂ මහතා - RWP, RSP කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයෙන් මූලික අධ්‍යාපනය ලැබුවේය. අනතුරුව දියතලාව හමුදා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයෙහි පුහුණුව ලබා 1972 මැයි මස 26 වන දින ශ්‍රී ලංකා සංඥා බලකායෙහි අධිකාරියට පත් කරනු ලැබ ඇත.

1974 දී ඔහු ශ්‍රී ලංකා සිංහ රෙජිමෙන්තුවට මාරු කරනු ලැබීය. පසුව 1980 දී රජරට රයිෆල්ස් බලකායටත් 1983 දී ගජබා රෙජිමෙන්තුවටත් මාරු කරනු ලැබ 1991 දී ලුනිනන් කඊනල් නිලයෙන් කාලයට පෙර විශ්‍රාම ලබන තුරු එහි සේවය කළේය. සිය කීර්තිමත් හමුදා සේවා කාලය තුළ ඒ මහතා ඉන්දියාවෙහි වෙලිංටන් ආරක්ෂක සේවා මාණ්ඩලික විද්‍යාලයෙහි පාඨමාලාවක් සහ ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයෙහි පාබල නිලධාරීන් සඳහා වූ උසස් පාඨමාලාව ඇතුළු පුහුණු පාඨමාලා ගණනාවකට සහභාගී වී ඇත. රාජපක්ෂ මහතා වඩාමාර්ට්ට් මෙහෙයුමට සහභාගී වූ රණවිරුවෙකි. මෙම මෙහෙයුමේදී ඔහු ගජබා රෙජිමෙන්තුවේ පළමු වන බල ඇණියට අණ දුන්නේය.



1990 දී ක්‍රියාත්මක කරන ලද “ත්‍රිවිධ බලය” සහ “ජය ශක්ති” මෙහෙයුම් වලදීද ඔහු මෙම බල ඇණිය අතිශයින් සාර්ථක ලෙස මෙහෙයවීය. ඔහු කොතලාවල ආරක්ෂක විද්‍යා පීඨයෙහි නියෝජ්‍ය සේනාවිධායක වශයෙන් ද කටයුතු කර ඇත. රාජපක්ෂ මහතාගේ කීර්තිමත් කැපී පෙනෙන සහ සාර්ථක හමුදා සේවය වෙනුවෙන් ඔහු “රණවික්‍රම” සහ “රණශූර” පදක්කම්වලින් පිදුම් ලබා ඇත.

එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා
සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී
(නිල බලයෙන් පත්වූ සාමාජික)

එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි මහතා වර්ෂ 2002 දී පිහිටුවන ලද ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ ආරම්භයේ පටන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වශයෙන් කටයුතු කරයි.

1987 සිට එවකට පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙහි සහකාර අධ්‍යක්ෂ (මෙහෙයුම්) වශයෙන් කටයුතු කර ඇති ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියටද මහත් ශක්තියක් වී ඇත.

නිමල්සිරි මහතා සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාළ නව නෛතික රාමුව කෙටුම්පත්කීමට පුරෝගාමීව කටයුතු කළ නිලධාරීන් කිහිප දෙනාගෙන් එක් අයෙකි. පසු කලෙක සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පිහිටුවීමටත්, නව සිවිල් ගුවන් සේවා පහත හඳුන්වා දීමටත් මුල් වූ ආයතනික ප්‍රතිසංස්කරණ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට හඳුන්වා දුන්නේ නිමල්සිරි මහතාය.

ගුවන් ප්‍රවාහනය, ගුවන් සේවා නිරූපණය සහ සුරක්ෂිතතාව, ගුවන් සංතරණ සේවා නිරූපණය විගණනය, නිරූපණය කළමනාකරණ ක්‍රම ආදියට අදාළ පුහුණු පාඨමාලා ගණනාවක් හදාරා ඇති නිමල්සිරි මහතා සතුව සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ පුළුල් දැනුමක් සහ පළපුරුද්දක් ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවාව පිළිබඳ විවිධ කලාපීය සහ ජාත්‍යන්තර සම්මේලන රාශියකට සහභාගී වී ඇති නිමල්සිරි මහතා පෙර පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව සහ අනතුරුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය නියෝජනය කරමින්, විදේශ රාජ්‍යයන්



සමග පවත්වන ලද ද්වි-පාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම් නිගමනය කිරීමේ සාකච්ඡා ගණනාවකටද සහභාගී වී ඇත. 2007 වර්ෂයේදී ඔහු ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන COSCAP-SA වැඩසටහනෙහි කලාපීය වැඩසටහන් සමායෝජක වශයෙන් වසර 03ක කාලයක් සඳහා ICAO සංවිධානයට ද්විතීයතය කරනු ලැබීය. ශ්‍රී ලංකා රජය නිවාඩු ලබා දුන්නේය.

කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ විද්‍යාවේදී උපාධියක් (BSc) ලබා ඇති නිමල්සිරි මහතා ඊට අමතරව එම විශ්වවිද්‍යාලයෙන්ම පරිගණක විද්‍යාව පිළිබඳ විද්‍යාපති (MSc) උපාධියක්ද ලබා ඇත. ඊටත් අමතරව ඔහු රුසියාවේ යුලිනොව්ස්කි හි පවත්වන ලද පුහුණු පාඨමාලාවක් හැදැරීමෙන් පසු පියසර මෙහෙයුම් නිලධාරී බලපත්‍රයක්ද ලබා ඇත. ඒ මහතා, ගුවන් සේවාව එක් විෂය ධාරාවක් වශයෙන් පවතින, ප්‍රවාහන සහ සහාය සේවා පිළිබඳ විශේෂ විද්‍යාවේදී (BSc) උපාධි පාඨමාලාවක් පවත්වන මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ බාහිර කටිකාචාර්යවරයෙකු වශයෙන් ද කටයුතු කරයි.

ආසියා-ශාන්තිකර කලාපයේ රාජ්‍යයන්හි ගුවන් සංතරණ කාය්‍යයන් සැලසුම් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ICAO යටතේ ක්‍රියාත්මක වන ආසියා-ශාන්තිකර ගුවන් සංතරණ සැලසුම් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සංසදයේ (APANPRIG) දෙවන සභාපති වශයෙන් ඒ මහතා තෝරා ගනු ලැබ ඇත.

ඩබ්ලව්. අයි. තිසේරා මහතා

මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිත
(නිල බලයෙන් පත්වූ සාමාජික)



අයිවන් තිසේරා මහතා 1982 වර්ෂයේදී රජයේ ගණකාධිකාරීවරයෙකු වශයෙන් ඔහුගේ වෘත්තීය ජීවිතය ආරම්භ කළේය. ඔහු 1982 සිට 1993 දක්වා බදුල්ල කවිචේරියේ ගණකාධිකාරී ලෙස සේවය කර ඇත. 1993 දී නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ වශයෙන් උසස් කරන ලදුව ඒ මහතා මහා භාණ්ඩාගාරයේ රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත කරනු ලැබීය.

පසුව තිසේරා මහතා ප්‍රසම්පාදන කළමනාකරණය භාර අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වශයෙන් පත් කරනු ලැබ ඇත. 2011 ජනවාරි මාසයේ සිට ඒම හතා මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශයේ විදේශ ආධාර සහ අයවැය අධීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ අතිරේක අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වශයෙන් පත් කරනු ලැබීය.

කේ. ඩී. එන්. ජයවර්ධන මහතා

සාමාජික - 2013 මැයි 13 දක්වා



ජයවර්ධන මහතා 1983 දී ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණයේ නීතිඥවරයෙකු වශයෙන් දිවුරුම් දී ඇත. 1990-91 අධ්‍යයන වර්ෂයේදී ගුවන් සහ අවකාශ නීතිය පිළිබඳ විශේෂඥභාවය සහිතව ලන්ඩන් සරසවි විදුහලෙන් ලබා ගත් පොදු ජාත්‍යන්තර නීතිය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් (Masters Degree) ඒ මහතා සතුව ඇත. 1998 සිට 2005 දක්වා නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ ගුවන් නීති අංශයේ අධීක්ෂණ නිලධාරියා වශයෙන් කටයුතු කළ ජයවර්ධන මහතා සතුව ගුවනේ නීතිය පිළිබඳ පුළුල් සහ හසල පළපුරුද්දක් ඇත.

පෙර පැවති සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ නීති උපදේශක වශයෙන් කටයුතු කළ ජයවර්ධන මහතා ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනත සහ නව සිවිල් ගුවන් සේවා පනත් කෙටුම්පත් සකස් කිරීමේ කාය්‍යයෙහි සක්‍රීයව දායක විය. විවිධ විදේශ රාජ්‍යයන් සමඟ පවත්වන ලද ද්වි-පාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම් නිගමනය කිරීමේ සාකච්ඡාවලට සහභාගී වීමෙන් පසු ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත පිරිසේ නීති උපදේශක වශයෙන් කටයුතු කර ඇත.

සාක් අලිග් මහතා
සාමාජික

සාක් අලිග් මහතා ස්ටැස්න් සමූහ ව්‍යාපාරයේ (Stassen Group of Companies) අධ්‍යක්ෂවරයෙකි. ඔහු දඹදෙණිය සංවර්ධන පදනමේ සභාපතිවරයාද වෙයි. මීට අමතරව ඒ මහතා හම්බන්තොට සංවර්ධන පදනමේ කළමනාකරණ භාරකාර පදවියද දරයි.



දිනේෂ් ගාල්ලගේ මහතා
සාමාජික - 2013 මැයි 13 දක්වා

දිනේෂ් ගාල්ලගේ මහතා මූලික අධ්‍යාපනය ලැබුවේ ගාල්ලේ මහින්ද විද්‍යාලයෙනි. ඔහුට මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබාගත් ඉලෙක්ට්‍රොනික සහ විදුලි සංදේශ ඉංජිනේරු විද්‍යාවේ (ගෞරව) BSc (Hon) උපාධියක් ඇත. ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු ආයතනය (IESL) විසින් පිළිගන්නා ලද වරලත් ඉංජිනේරුවරයෙකි.



ඒ. ඩබ්ලිව් සදිකුල් අමිත්
සාමාජික - 2013 සැප්තැම්බර් 01 සිට

ඒ. ඩබ්ලිව් සදිකුල් අමිත් මහතා හලාවත නස්රියා මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයෙන් මූලික අධ්‍යාපනය ලබා කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලයේ නීති අධ්‍යයනාංශයෙන්ද ශ්‍රී ලංකා නීති විද්‍යාලයෙන්ද උසස් අධ්‍යාපනය ලැබීය. එස්. ඩී. ආර්. ජයරත්න පදනමේ අධ්‍යක්ෂ (නීති) වශයෙන් කටයුතු කරන අමිත් මහතා නස්රියා මධ්‍ය මහා විද්‍යාලයේ ආදි ශිෂ්‍ය සමිතියේ සභාපතිවරයාද වෙයි.



එල්. ඩී. එස්. බාලසූරිය මහතා

සාමාජික - 2013 සැප්තැම්බර් 01 සිට



එල්. ඩී. එස්. බාලසූරිය මහතා විශ්‍රාම ලත් ඉංජිනේරුවරයෙකි. ඔහු අයෝජන මණ්ඩලයේ (BOI) සමාගමක් වන සී/ස ලංකා නිටියෝර් (පුද්.) සමාගමේ ආරම්භක සහාපතිවරයාය. ඊට අමතරව ඔහු පොල් කෙඳි සහ ආශ්‍රිත නිෂ්පාදන අපනයනය කරන සමාගමක් වන සැමසිකෝ එක්ස්පෝට්ස් සමාගමේ කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂවරයාද වෙයි.

ප්‍රියංග අල්ගම මහතා

මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිත
(නිල බලයෙන් පත්වූ සාමාජික)



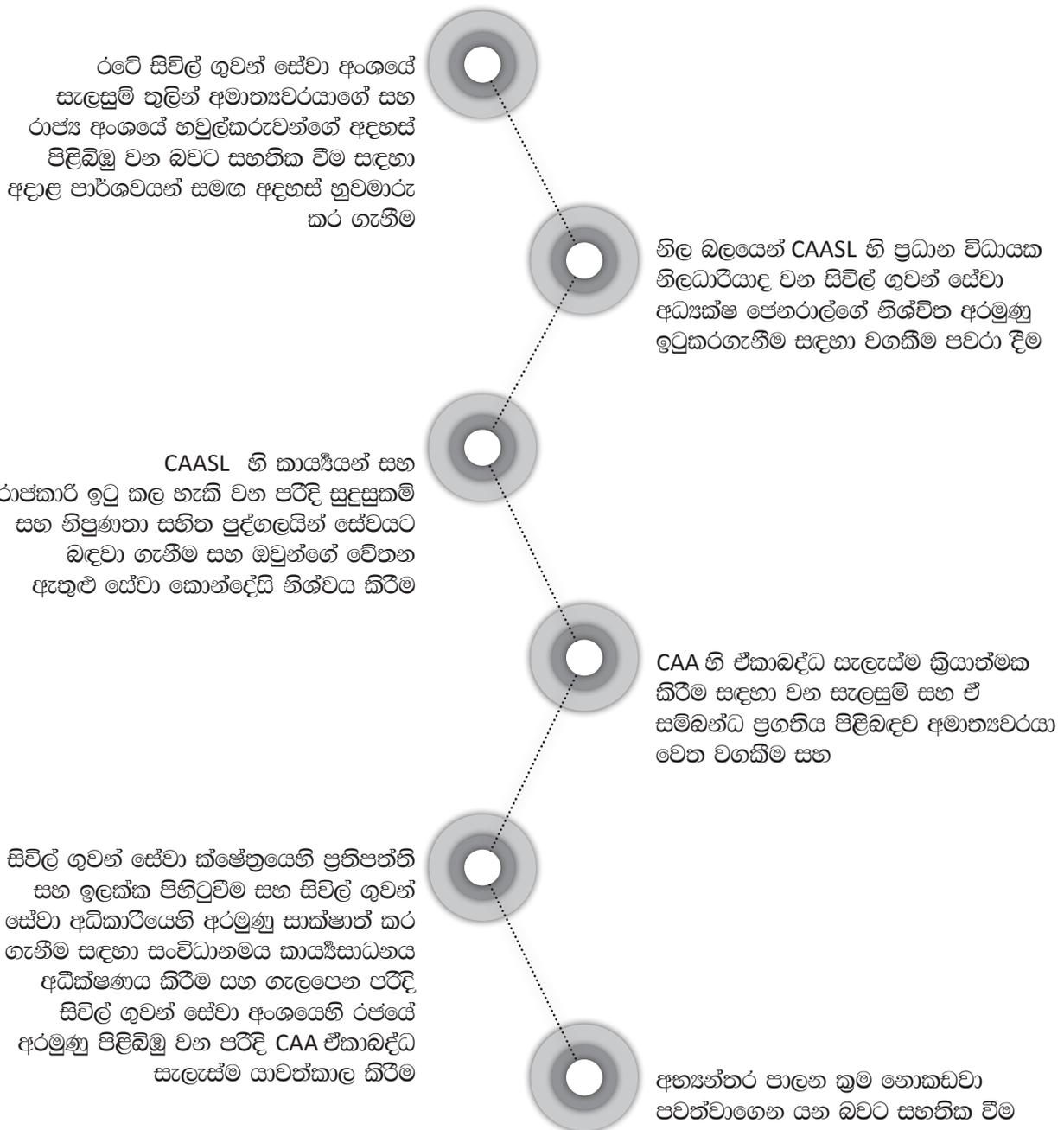
ප්‍රියංග අල්ගම මහතා මුදල් සහ ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශයේ රාජ්‍ය මුදල් දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයාය. ඒ මහතා නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ / අධ්‍යක්ෂ ජාතික අයවැය දෙපාර්තමේන්තුව (2000-2007), රාජ්‍ය ව්‍යවසාය දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ (2012), සහ ක්වින්ස්ලන්ඩ් රජයේ හවුල් සේවාවන්හි (Shared Services) ජ්‍යෙෂ්ඨ මූල්‍ය නිලධාරීවරයෙකු (2008-2012) වශයෙන් විවිධ මට්ටමේ තනතුරු දරමින් සේවය කර ඇත.

ඔහුට සිංගප්පූරුවේ නැන්යෑං තාක්ෂණ විද්‍යා විශ්වවිද්‍යාලයෙන් ලබාගත් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ ශාස්ත්‍රපති උපාධියක් ද ඇමෙරිකා එක්සත් ජනපදයේ MIT - බොස්ටන් උපාධියක්ද ඇත. ඔහු ඔස්ට්‍රේලියාවේ CPA හි සංඝට සාමාජිකයෙක්ද (Associate Member) වෙයි. ප්‍රියංග අල්ගම මහතා 2013 ඔක්තෝබර් 08 දින සිට බලපැවැත්වෙන පරිදි ස්වාධීන නොවන සහ විධායක නොවන අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වශයෙන් භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ (CAA) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත්කරන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි (CAASL) පාලනය සහ වගකීම

අධිකාරියේ කාර්යභාරය

අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යභාරයට අයත් කාර්යයන් අතර පහත සඳහන් දෑ ප්‍රමුඛත්වයක් ගනී.



සංවිධාන ව්‍යුහය

ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගැනීමේදී ඒ සඳහා පුළුල් පරාසයක දැනුම උපයෝගී කරගත හැකි වන පරිදි අධිකාරිය සමන්විත වන්නේ ව්‍යාපාරික, නෛතික සහ ගුවන් සේවා ආදී විවිධ ක්ෂේත්‍රයන්හි ප්‍රවීණ සහ හසල අත්දැකීම් සහිත සාමාජිකයින්ගෙනි. අධිකාරියට පත් කරනු ලැබූ පසු එම සාමාජිකයින් සියළු දෙනා අධිකාරියේ පරම යහපත උදෙසා එක්සත්ව සහ එකමුතුව කටයුතු කළ යුතු අතර අධිකාරිය විසින් ගනු ලබන තීරණ සම්බන්ධයෙන් සාමූහිකව වගකීම දරමින් අධිකාරියේ පාලන කටයුතු පසුපස එක්සත්ව කටයුතු කළ යුතු බවත් තනි තනිව කටයුතු කළ නොහැකි බවත් පිළිගත යුතුය.

අධිකාරියෙහි විධායක බලය

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ ප්‍රකාර අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් වරයා පත්කරනු ලබන අතර ඔහු ව්‍යවස්ථානුකූලව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයාද වන්නේය. හෙතෙම අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් නිගමනය කරනු ලබන රැකියා කොන්දේසි සහ නියමයන්ට යටත් වෙමින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ හෝ වෙනත් කිසියම් ලිඛිත නීතියක් මගින් හෝ ඔහුට පවරන ලද රාජකාරී සහ කාර්යයන් ඉටු කළ යුතුය. අධිකාරියේ කාර්යයන් සම්බන්ධ සාමාන්‍ය පරිපාලනයද ඔහු වෙත පැවරී ඇත. අධිකාරිය විසින් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයාට බලතල සහ රාජකාරී පවරා දෙමින් ප්‍රතිපත්ති පිහිටුවීම හරහා අධිකාරියෙහි අරමුණු ඉටුකරගැනීම සඳහා ඔහු මෙහෙයවනු ලැබේ.

අධිකාරියෙහි කමිටු

නිශ්චිත වූ කාර්යයන් කෙරෙහි වැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම සඳහාත්, සංවර්ධන සැලසුම් සකස් කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහාත් අධිකාරිය විසින් කාර්ය මණ්ඩල කමිටුව, මූල්‍ය කමිටුව, සැලසුම් කමිටුව, විගණන කමිටුව සහ සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන ස්ථාවර කමිටු පහක් (05) පිහිටුවනු ලැබ ඇත. අධිකාරියේ අරමුණු ඉටුකරගැනීමේ වශයෙන් සංවිධානය ලබන ප්‍රගතිය පවත්වාගෙන යාමට සහ අධීක්ෂණය කිරීමටත් ඒ මගින් නියමිත ඉලක්ක සහ අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමටත් අවශ්‍ය බලතල එකිනෙක කමිටුව වෙත පවරා දී ඇත. මෙම කමිටු කිසිවෙකට පවරා දී ඇති බලතල සහ කාර්යයන් පිළිබඳ තැකීමකින් තොරව අවශ්‍ය යයි අදහස් කරන ඕනෑම අවස්ථාවක අදාළ කිසියම් කරුණක් සම්බන්ධව හෝ එවැනි කරුණු සියල්ල සම්බන්ධව හෝ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සතු බලතල නොකඩවා ක්‍රියාත්මක කළ හැකි වේ.

කායා මණ්ඩල කමිටුව පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය වෙත වගකීමට බැඳී ඇත.

- සංවිධාන ව්‍යුහයක් සම්මත කිරීම සහ අවශ්‍ය තනි, අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හි එහි සංශෝධන සිදු කිරීම
- සේවක සංඛ්‍යාව සහ වැටුප් නිශ්චය කිරීම
- තෝරා ගැනීම, බඳවා ගැනීම, පත්කිරීම, උසස් කිරීම, තනතුරෙන් පහත දැමීම, විශ්‍රාම ගැන්වීම / සේවය අවසන් කිරීම ආදියට අදාළ කායා මණ්ඩල කටයුතු
- කායා මණ්ඩල විනය කටයුතු
- CAASL හි වාර්ෂික ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන අධීක්ෂණය කිරීම
- CAASL ඒකාබද්ධ වැඩසටහන යාවත්කාල කිරීම
- CAASL සඳහා පරිපාලන රීති සහ කායා පටිපාටි විකාශනය කිරීම
- CAASL කායා මණ්ඩලය සඳහා විනය කායා පටිපාටි විකාශනය කිරීම
- CAASL සඳහා කායා පටිපාටි විකාශනය කිරීම
- කායා මණ්ඩලයේ විදේශ පුහුණු වීම් සඳහා අනුමැතිය දීම සහ CAASL කායා මණ්ඩලයට ශිෂ්‍යත්ව ප්‍රදානය කිරීම
- වංචල හෝ නිශ්චල හෝ දේපළ අත්පත්කර ගැනීමට අවසර දීම සහ / හෝ එවැනි දේපළ සංවර්ධනය කිරීමට සැලසුම් කිරීම
- කාල පූර්ව විශ්‍රාම ගැනීම් හෝ DCA කායා මණ්ඩලයේ ඉවත්වීම් වෙනුවෙන් වන්දි යෝජනා ක්‍රම විකාශනය කිරීම සහ
- CAASL කායා මණ්ඩලය සඳහා සමාජ සහ සුභසාධන යෝජනා ක්‍රම විකාශනය කිරීම

කාය්‍යී මණ්ඩල කමිටුව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙහි පහත නම් සඳහන් සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වේ.

- ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත - සභාපති
- සරත් ජයසුන්දර මහතා - උප සභාපති
- එච්. එච්. සී. නිමල්සිරි මහතා - DGCA/CEO
- කේ. ඩී. එන්. නානායක්කාර මහතා - 2013 මැයි 13 දක්වා
- එල්. ඩී. එස්. බාලසූරිය මහතා - 2013 ඔක්තෝබර් 10 සිට

මූල්‍ය කමිටුව

මූල්‍ය කමිටුව පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය වෙත වගකීමට බැඳී ඇත.

- වාර්ෂික අයවැය වැඩසටහන සකස් කිරීම
- CAASL සඳහා මූල්‍ය රීති සහ කාය්‍යී පටිපාටි විකාශනය කිරීම
- දේපළ, උපකරණ, පහසුකම් හෝ සේවා මිලදී ගැනීම අධීක්ෂණය කිරීම
- CAASL හි ආදායම් මාර්ග අධීක්ෂණය කිරීම
- ප්‍රසම්පාදනයට අදාළ රීති සහ කාය්‍යී පටිපාටි විකාශනය කිරීම සහ එවැනි කරුණු අධීක්ෂණය කිරීම
- රු. මිලියන 10,000,000 ඉක්මවන ගෙවීම් සඳහා බලය දීම
- කිසියම් අයිතමයක් කපා හැරීම සඳහා අනුමැතිය දීම
- CAASL හි සකසුරුවම් කළමනාකරණය

මූල්‍ය කමිටුව CAASL හි පහත නම් සඳහන් සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වේ.

- ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත - සභාපති
- එච්. එච්. සී. නිමල්සිරි මහතා - DGCA/CEO
- අයිවන් තිසේරා මහතා - මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිත

සැලසුම් කමිටුව

සැලසුම් කමිටුව පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය වෙත වගකීමට බැඳී ඇත.

- ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය විකාශනය කිරීම
- ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සැලැස්මක් විකාශනය කිරීම
- සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාළ මූලික සහ උපකාරක නීති සමාලෝචනය කිරීම සහ අවශ්‍ය තන්හි සංශෝධන හඳුන්වා දීම
- ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම අධීක්ෂණය කිරීම
- ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන සුසාධන වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරීම අධීක්ෂණය කිරීම
- සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් අධීක්ෂණය කිරීම සහ
- ගඟ නාවික සේවා සැපයුම්කරුවන්ගේ කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීම

අධිකාරියේ සාමාජිකයින් සියළු දෙනාම (08) සැලසුම් කමිටුවට ඇතුළත් වේ.

විගණන කමිටුව

විගණන කමිටුව පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය වෙත වගකීමට බැඳී ඇත.

- අභ්‍යන්තර විගණන ඒකකයේ වගකීම හිඟවිය කිරීම සහ වාර්ෂික විගණන සැලැස්ම සමාලෝචනය කිරීම
- සංවිධානයේ සියළුම කාර්යයන් සඳහා වන අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම සමාලෝචනය කිරීම සහ ඇගයීම
- පිරිවැය ඵලදායීතාව ද, නාස්තිකාර වියදම් වැළැක්වීමද සහතික කිරීම සඳහා සමාන කාලාන්තරයන්හි කාර්යසාධනය සමාලෝචනය කිරීම
- බාහිර ගණන් පරීක්ෂකවරුන් සමග සම්බන්ධකම් පැවැත්වීම සහ විගණකාධිපතිගේ කළමනාකරණ ලිපි අනුව පසු කටයුතු කිරීම
- ව්‍යවස්ථා, රෙගුලාසි, රීති සහ චක්‍රලේඛ සමග අනුචාත්‍යය පවත්වන්නේදැයි හිඟවිය කිරීම
- ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති සමග අනුචාත්‍යය පැවැත්වීම සහතික කිරීම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රකාශ සමාලෝචනය කිරීම
- නිවරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා අභ්‍යන්තර විගණන / බාහිර විගණන වාර්තා සහ කළමනාකරණ ලිපි සමාලෝචනය කිරීම
- රාජ්‍ය ව්‍යවසාය කමිටුවේ නිර්දේශ / නියෝග ක්‍රියාත්මක කිරීම සමාලෝචනය කිරීම
- වාර්ෂික වාර්තාවේ ඇතුළත් කිරීම සඳහා කමිටුවේ සොයා ගැනීම් පිළිබඳ වාර්තාවක් සකස් කිරීම සහ
- අධිකාරිය විසින් එසේ කරන ලෙස ඉල්ලා සිටි විට සියළුම විගණන කටයුතු සම්බන්ධව අධිකාරිය වෙත වාර්තා කිරීම

විගණන කමිටුව පහත නම් සඳහන් සාමාජිකයින්ගෙන් සමන්විත වේ.

- අයිවන් තිසේරා මහතා - සභාපති (භාණ්ඩාගාරයේ නියෝජිත)
- සරත් ජයසුන්දර මහතා - උප සභාපති
- එල්. ඩී. එස්. බාලසූරිය මහතා - සාමාජික
- එස්. අමීන් මහතා - සාමාජික
- රොහාන් සෙනෙවිරත්න මහතා - සාමාජික
- එස්. එම්. චන්ද්‍රපාල මහතා - සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ නියෝජිත

සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව

සිවිල් ගුවන් සේවා කාර්යයන් පිළිබඳ පොදු ජනතාවගේ දැනුවත් භාවය වර්ධනය කිරීමේ අරමුණෙන් විශේෂ වැඩසටහන් සැලසුම් කිරීම, විකාශනය කිරීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ පහත නම් සඳහන් සේවක සේවිකාවන්ගෙන් සමන්විත සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සහ අධ්‍යාපන කමිටුව 2010 අගෝස්තු මාසයේදී පිහිටුවන ලදී. සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් / ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී මෙම කමිටුවේ සභාපතිත්වය දරනු ඇතර ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ සහ අධ්‍යක්ෂක (ඒකාබද්ධ) ඔහුට සහාය වෙයි.

- දෙව් කවිසල සමරජීව මහතා - උප සභාපති
- ගිම්හාන් දබරේරා මහතා - ලේකම්
- මංජුලා වික්‍රමනායක මහත්මිය - භාණ්ඩාගාරික

- දුලාංජලි මාපිටියගේ මහත්මිය
- සී. එච්. කොඩිතුට්ටු මහත්මිය
- නිලන්ත තෙන්නකෝන් මහතා
- ටී. එම්. වයි. බී. තෙන්නකෝන් මහතා
- ජී. ඊ. මල්ලවිතානාච්චි මහත්මිය
- එම්. එච්. අයි. කේ. ගුණවර්ධන මහතා
- එස්. පී. බී. චන්දේවරාජ මහතා
- ආර්. එල්. තලගල මහතා

හවුල්කරුවන් සමග සම්බන්ධතාව පැවැත්වීම

විශේෂයෙන්ම ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය තුමන්ගේ අපේක්ෂාවන් පිළිබඳව දැනුවත්ව සිට ඒ අනුව කටයුතු කිරීම සඳහා හවුල්කරුවන් සමග සම්බන්ධතාව පවත්වා ගැනීම එහි වගකීමක් බව අධිකාරිය පිළිගත්තේය.

අධිකාරියේ සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ වගකීම

අධිකාරියේ සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ප්‍රමුඛ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණයේ තුමිකාවන් පැහැදිලිව වෙන්කර තිබීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය කාර්යක්ෂමව පවත්වාගෙන යාම සඳහා වන වැදගත්ම සාධකය වේ.

අධිකාරිය ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිපත්ති සහ උපාය මාර්ග පිහිටුවීම කෙරෙහි ඒකාග්‍රතාව යොමු කරමින් අනතුරුව අරමුණු කර ලගා වීමේ ප්‍රගතිය අධීක්ෂණය කරයි.

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය මෙම ඉහළ මට්ටමේ ප්‍රතිපත්ති සහ උපාය මාර්ග ක්‍රියාත්මක කරයි.

2002 අංක 14 දරණ පනත යටතේ හෝ ගුවන් සංකරණ පනත යටතේ හෝ ඒ යටතේ පනවා ඇති රෙගුලාසි අනුව හෝ වෙනත් කිසියම් ලිඛිත නීතියක් යටතේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් මහ විශේෂයෙන් පැවරී ඇති නිශ්චිත නියාමක කාර්යයන් ඉටුකිරීම සම්බන්ධ වගකීමක් අධිකාරිය වෙත පැවරී නැත. අධිකාරිය ඉන් ඉවත්ව කටයුතු කරයි. කෙසේ වුවද, එවැනි නියාමක කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්ට අවශ්‍ය වන කාර්ය මණ්ඩලය, උපකරණ, පහසුකම් සහ සේවා ඇතුළු සියලුම සපයා දීමට අධිකාරිය කටයුතු කරනු ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් / ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයාට ලුහුඬින් සහ පූර්ණ වශයෙන් අධිකාරී බලය සහ වගකීම පවරා දී ඇති බවට සහතික වීමෙන් අධිකාරිය මෙම තුමිකාවෙන් පැහැදිලිව ප්‍රදර්ශනය කරයි.

වගකිවයුතු බව

උපාය මාර්ගික අරමුණු කරා යන ගමනේ ප්‍රගතිය සමාලෝචය කිරීමටත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කටයුතු ප්‍රතිපත්ති සහ උපාය මාර්ගික මග පෙන්වීම් අනුව මෙන්ම එහි ඒකාබද්ධ සැලැස්මේ පිහිටුවා ඇති අපේක්ෂාවන්ට අනුවත් ඉටු කෙරෙන බවට සහතික වීම සඳහාත් අධිකාරියේ රැස්වීම් සහ එහි කමිටු රැස්වීම් නීති පනා පවත්වනු ලැබේ.

බැඳියා පිළිගැටුම

අධිකාරිය සම්බන්ධකම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යමින් එහි සාමාජිකයින් නම තමන්ගේ විවිධාකාර වූ පිටස්තර සම්බන්ධකම් හෙළිදරව්කර ප්‍රකාශ කිරීමට ඇති වගකීම ගැන දැනුවත්ව සිටින බවට සහතික වෙයි. මෙවැනිම සම්බන්ධකම් ලේඛනයක් කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ද පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

අභ්‍යන්තර විගණනය

අධිකාරියේ කාර්යයන් අතුරින් බොහොමයක් පවරා දී ඇති අතර එලදායි සංවිධාන පාලන ක්‍රම පවත්වාගෙන යාමේ අවසාන වගකීම අධිකාරිය මතම රඳා පවතියි.

අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම අතරට අධිකාරියේ නිශ්චිත අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා පිහිටුවා ඇති ප්‍රතිපත්ති ක්‍රම සහ කාර්ය පටිපාටි ද ඇතුළත් වේ. අධිකාරිය සහ ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය මෙම වාර්තාවේ ඇතුළත් වී ඇති වගකීම් ප්‍රකාශය අත්සන් කිරීම මගින් ඔවුනොවුන්ගේ වගකීම පිළිගෙන ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ එකිනෙක අංශවල අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම දරණ අභ්‍යන්තර විගණන අංශයක් අධිකාරිය සතුව ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් ඉටුකරනු ලබන සියළුම කාර්යයන්හි තත්වය පිළිබඳවත් සිවිල් ගුවන් සේවා ජෙනරාල් සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී හරහා අධිකාරිය වෙත වාර්තා කරනු ලබන මූල්‍ය සහ අනෙකුත් තොරතුරුවල විශ්වාසවන්තභාවය පිළිබඳවත් මෙම අංශය විසින් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

අභ්‍යන්තර විගණන අංශය කළමනාකරණයෙහි බලපෑමකින් තොරව ස්වාධීනව කටයුතු කරන අතර ඔවුන්ගේ සොයා ගැනීම් සම්මත මාර්ග ඔස්සේ කෙලින්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්/ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වෙතත් විගණන කමිටුව වෙතත් වාර්තා කරනු ලැබේ.

ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූල වීම

තම සංවිධානය සියළුම ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව කටයුතු කරන බවට සහතික වීම සිය වගකීම බව අධිකාරිය පිළිගනියි. විශේෂයෙන්ම තමන්ට අදාළ වන ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතාවන් පිළිබඳව කාර්ය මණ්ඩලයේ සියල්ලන් මනා අවබෝධයකින් සිටින බව සහතික කර ගැනීම සඳහා එවැනි අනුවෘත්තය පිළිබඳ ගැටළු ක්‍රමානුකූලව හඳුනා ගැනීම පිණිස උචිත වැඩපිළිවෙලක් විකාශනය කර ක්‍රියාත්මක කිරීමේ වගකීම අධිකාරිය විසින් ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකරණය වෙත පවරා ඇත.

රජයේ සංවිධාන / දෙපාර්තමේන්තු විසින් නිකුත් කරනු ලබන චක්‍රලේඛ සහ / හෝ විධාන අධිකාරියේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අදාළ කරගනු ලබන්නේ එකින් එක ගෙන වෙන වෙනම සලකා බලන පදනම මත අධිකාරිය විසින් නිශ්චය කරනු ලබන තාක් දුරකට පමණකි. එහෙයින් අධිකාරිය විසින් අදාළ චක්‍රලේඛයෙහි අන්තර්ගතය පරීක්ෂා කර එහි අඩංගු නියෝග / විධාන කෙතෙක් දුරට අදාළ කරගත යුතු ද යන්න තීරණය කරන තාක් රජයේ දෙපාර්තමේන්තු විසින් නිකුත් කරනු ලබන එකිනෙක චක්‍රලේඛ එසැනින්ම CAASL හි කළමනාකරණයට අදාළ කරගැනීමක් සිදු නොකරනු ඇත.

ආචාර ධර්ම

ආචාර ධර්ම රීති සංග්‍රහයක් සකස් කර හඳුන්වා දී අතර අධිකාරිය එහි කාර්ය මණ්ඩලය සෑම කල්හිම උසස් මට්ටමේ සඳාචාර සම්පන්න හැසිරීම් පවත්වාගෙන යන්නේද යන්නත් “යහපත් සංස්ථා පාලනය” තම අදාළ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කරන්නේද යන්නත් නිරතුරුව නිරීක්ෂණය කරයි. සම්මත ආචාර රීති සමග අනුවෘත්තය පවත්වා ගැනීම අධීක්ෂණය කරනුයේ සේවකයින්ට විරුද්ධව ලැබෙන පැමිණිලි සහ විනය පරීක්ෂණ ආදියෙහි උපහතීන් පිළිබඳව විමසිලිමත් වීම, අභ්‍යන්තර විගණන වාර්තා හෝ ආචාර රීති සංග්‍රහයේ ඇතුළත් ප්‍රතිපත්ති කඩකිරීම් පිළිබඳ පැමිණිලි හෝ පරීක්ෂා කිරීම ආදී ක්‍රමෝපායයන් මගිනි.

“යහපත් සංස්ථා සාමාජිකත්වය” යනුවෙන් අදහස් කරනුයේ සමස්ත සේවක පිරිස ඇතුළු අධිකාරිය තම සංවිධානයෙන් එය නිරතවී සිටින කාර්යාලයන්ගෙන් බැහැර වූ තවත් ප්‍රජාවන් ගණනාවක සාමාජිකයෙකු වන බව පිළිගනිමින් එකී ප්‍රජාවන්ට අයත් සියළුම සාමාජිකයින්ගේ පිළිගත් අයිතිවාසිකම් සහ වගකීම් සහ සමාජ වාරිත ආදියට ගරු කරමින් ඊට අනුකූලව කටයුතු කිරීමට කැපවීමයි.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

ඉදිරි දැක්ම

ජාතික ආර්ථික වර්ධනය උදෙසා උන්ප්‍රේරකයක් බවට පත්වීම.

මෙහෙවර

උපාය මාර්ගික සැලසුම්කරණය සහ ප්‍රබලකර පාලනය මගින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සමගත් ජාතික ව්‍යවස්ථාමය අවශ්‍යතා සමගත් අනුගත, නිරපද්‍රිත, සුරක්ෂිත සහ කාර්යක්ෂම ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා පද්ධතියක් මෙහෙයවීම සුසාධනය කිරීම.

ආදර්ශ පාඨය

“සැමට නිරපද්‍රිත අහසක්”

දර්ශනය

ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් තරය ශ්‍රී ලංකාවේ අනාගත පරම්පරාවේ ප්‍රගතිය සහ සුබ සිද්ධිය උදෙසා කළමනාකරණය කළ යුතු පොදු වස්තුවකි.

අරමුණු

- CAASL විසින් පිහිටුවනු ලබන නිරපද්‍රිත සහ සුරක්ෂිත ප්‍රතිඵල පිළිබඳ ඉලක්ක ඉටු කර ගැනීම හෝ ඉක්මවා යාම
- අවශ්‍ය සම්පත් ලබා ගැනීම
- වෘත්තීය භාවයට සහ නිපුණත්වයට පත්වීම
- පතල විශ්වාසය සහ පිළිගැනීම දිනා ගැනීම
- එහි සාධනයන් නොකඩවා පවත්වාගෙන යාම
- ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සමග විශිෂ්ඨ අනුචාත්‍ය මට්ටමක් පවත්වා ගැනීම සහ
- සිවිල් ගුවන් සේවාව සැලසුම් කිරීමේ සහ සංවර්ධනය කිරීමේ කාර්යයන් සඳහා ශක්තිමත් සුසාධකයෙකු බවට පත්වීම

උපාය මාර්ග

- අදාළ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සමග අනුගත වෙමින් ව්‍යවස්ථාපිත කාර්යයන් වඩා හොඳින් සහ යථායෝග්‍ය ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ සමාජ වගකීම් ඉටු කිරීම
- වැදගත් ගුවන් සේවා ගැටළු සඳහා විසඳුම් හඳුනා ගැනීම සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම
- විශේෂිත වූ පිළිවෙත් වෙනස් කිරීමේ නව ප්‍රවේශ හඳුන්වා දීම
- ගුවන් සේවා කාර්මාන්තය සමග සහයෝගයෙන් සහ හවුලේ කටයුතු කිරීම

- විනිවිදභාවයෙන් යුක්තව කටයුතු කිරීම සහ ඵලදායී අභ්‍යන්තර සහ බාහිර සංදේශනයක් පැවැත්වීම
- සියළුම ලිපි ලේඛන, උපකරණ සහ අභ්‍යන්තර කාර්යපටිපාටි වල ප්‍රබලතර භාවය සහ යථායෝග්‍යතාව පවත්වාගෙන යාම

සාරධර්ම

අධිකාරිය සහ එහි කාර්ය මණ්ඩලය

- ගුවන් සේවා නිරූපණතාවට ඉහළම ප්‍රමුඛත්වය ලබා දෙමින් නිරූපණතා පිළිවෙත් කෙරෙහි අනුග්‍රහය දක්වනු ඇත.
- CAASL හි සේවා ලාභීන්ට සපයනු ලබන සේවාවන් හිදී විශිෂ්ටයන් වනු ඇත.
- භාර ගන්නා සියළුම කාර්යයන්හිදී “කළ හැකිය” යන ආකල්පයෙන් කටයුතු කරනු ඇත.
- යථාර්ථවාදී සහ විශ්වාසවන්ත පුද්ගලයින් බවට පත්වීම අරමුණු කරනු ඇත.
- අඛණ්ඩව වර්ධනය සොයා යාමේදී වෙනස් වීමට කැමැත්ත සහ හැකියාව ඇතිකර ගනු ඇත.
- සාර්ථකත්වය ළඟා කර ගැනීම සඳහා එක්ව වැඩකරනු ඇත.
- විවෘතව, අවංකව සහ විනිවිද භාවයෙන් යුක්තව කටයුතු කරනු ඇත.
- සෑම කටයුත්තකදීම කාර්යක්ෂමතාව සහ ක්‍රමවත් භාවය පවත්වා ගනු ඇත.
- සගයන්ට ගරු කිරීමෙන් සහ ඔවුන් විශ්වාස කිරීමෙන් කණ්ඩායමක් ලෙස කටයුතු කරනු ඇත.
- සැමගේ දායකත්වය අගය කරනු ඇත.
- සමාජ වගකීම් සහ බැඳීම් හඳුනා ගනු ඇත.
- කරනු ලබන කාර්යයන්ගෙන් සතුට ලබනු ඇත.
- වෘත්තීමය ප්‍රවේශය සම්බන්ධව ආඩම්බර වනු ඇත.
- රාජකාරි පරිසරයන් ගෘහ ජීවිත පරිසරයන් තුළනය කරගනු ඇත.

CAASL හි ආසන්න ඉලක්ක

- වාණිජ ගුවන් සේවා අංශයෙහි මාරක අනතුරු වැළැක්වීම
- ගුවන්යානා පැහැර ගැනීම සහ ගුවන් සේවා කාර්යයන්හි හිනි විරෝධී ලෙස මැදිහත් වීම වැළැක්වීම
- පොදු ගුවන් සේවා අනතුරු වැළැක්වීම
- ගුවන් තොටුපොළ තුළ භූමිය මත සිදුවන මාරක අනතුරු වැළැක්වීම
- ඉංජිනේරු සහ නඩත්තු වැඩපොළ තුළ සිදුවන අනතුරු අඩු කිරීම
- වාණිජ පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර පැය 10,000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළා පවත්වා ගැනීම
- පොදු ගුවන් සේවා පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර පැය 5000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළීම
- පියසර පාසලිති පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර 10,000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළීම
- භූමි සහාය සහිත වාණිජ පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර පැය 20,000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළීම
- භූමි සහාය සහිත පොදු ගුවන් සේවා පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර පැය 10,000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළීම
- ගුවන් ගමන් සේවා (ATS) සහාය සහිත පියසර අනපේක්ෂිත සිදුවීම් අනුපාතය පියසර 50,000 ට 1 ප්‍රමාණයෙන් පහත හෙළීම
- “නියමිත වේලාවට” පිටත් වීමේ සිදුවන ප්‍රමාද අවම කිරීමට සහාය වීම
- ගුවන් ගමන් යාම සාමාන්‍ය පන්තියේ පුද්ගලයින්ට ඔරොත්තු දෙන තත්ත්වයට ගෙන ඒම

- ගුවන් ගමන් වලදී සැපයෙන සේවාවන්හි තත්ත්වය දියුණු කිරීම බෙදාහැරීමේ කිරීම
- ආරක්ෂක අවශ්‍යතා සිහි තබා ගනිමින්, ගුවන් තොටුපොළ තුළ ඇතිවන තදබද අවම කිරීම සහ මගීන් හැසිරවීමේ කටයුතු කඩිනම් කිරීම සඳහා පහසුකම් සැපයීම
- ගුවන් ප්‍රවාහනයෙහි මෙහෙයුම් පිරිවැය අවම කිරීමට සහ නාස්තිය හැනි කිරීමට සහාය වීම
- ගුවන් සේවාවෙන් පරිසරයට ඇතිවන අහිතකර බලපෑම් අවම කිරීම සහාය වීම සහ සිවිල් ගුවන් සේවාවෙහි විභව ප්‍රතිලාභ පිළිබඳව පාසල් සිසුන් දැනුවත් කිරීම

ප්‍රතිඵල

- රාජ්‍යය වෙත පැවරී ඇති සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අදාළ ජාත්‍යන්තර බැඳීම් ඉටු කිරීම සහ ප්‍රබලතර අන්දමින් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ඉතා ඉහළ මට්ටමක් පවත්වා ගනිමින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් නිරතුරුව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ බලාත්මක කිරීම
- සම්බාධක / සීමා පැහවීම් රහිත ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා පද්ධතිය ජාත්‍යන්තර පිළිගැනීමට ලක්වීම සහ රාජ්‍යයේ ගුවන් සේවා පද්ධතියට එරෙහිව ICAO විසින් බරපතල නිරූපණය ප්‍රවේදනා මතු කිරීම වැළැක්වීම
- සිවිල් ගුවන් සේවාවෙහි නිරූපණය, සුරක්ෂිතතාව, කායානිකමතාව සහ ක්‍රමවත් බව වර්ධනය වීම සහ එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ගුවන් පද්ධතිය කෙරෙහි මහජන විශ්වාසය ඇතිවීම
- ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තලය ශ්‍රී ලාංකික පුරවැසියන්ගේ යහපත උදෙසා උපරිම වශයෙන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම
- රටේ සමාජ / ආර්ථික සංවර්ධනය
- අභ්‍යන්තර තරගකාරීත්වය නිසා සිදුවන ආර්ථික අපතේ යාම් වැළැක්වීම
- පුද්ගලයින්ගේ සහ ගුවන් නාභ්බවල පිවිසුම සහ වලනය වැඩි දියුණු කිරීම
- සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය තුළ විශ්වාස කටයුතු සේවා සැපයීම
- පාසල් සිසුන්ට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ අධ්‍යාපනය ලබාදීම
- සිවිල් ගගන නාවික කායානික සියළු අංශ කෙරෙහි අනුග්‍රහය දැක්වීම
- පොදු සෞඛ්‍ය ආරක්ෂා කිරීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම
- ප්‍රබලතර නියාමනයක් සහ නීති ක්‍රියාත්මක කිරීමක් සඳහා අවශ්‍ය, ඊට උචිත නෛතික රාමුවක් සැකසීම
- පරිසර සංරක්ෂණය

ප්‍රතිදාන

ප්‍රතිදාන වර්ගය	ප්‍රතිදානය
ප්‍රතිපත්ති උපදෙස්	<ul style="list-style-type: none"> - රජයට සහ වෙනත් සංවිධානයන් උපදෙස් දීම - ව්‍යවස්ථා ප්‍රතිසංස්කරණ - රීති විකාශනය - ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති විකාශනය සහ පළ කිරීම - ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්ති විකාශනය - කායානික පරිපාටි අත්පොත් විකාශනය - ගුවන් සේවා යටිතල පහසුකම් පිළිබඳ මහා සැලසුම් සැකසීම

නිරූපදිනනා තක්සේරුව සහ සහතික කිරීම

පහත සඳහන් කරුණුවලට අදාළ අවදානම් කළමනාකරණය

නිරූපදිනනා විශ්ලේෂණය, තොරතුරු සහ අනුග්‍රහය

- ගුවන් තොටුපොල / ගුවන්පිටිය අංශයෙහි නිරූපදිනනාව
- ගුවන් සමාගම් අංශයෙහි නිරූපදිනනාව
- පොදු ගුවන් සේවා අංශයෙහි නිරූපදිනනාව
- පුද්ගල බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ නිරූපදිනනාව
- පියසර පුහුණු නිරූපදිනනාව
- ගුවන්යානා නඩත්තු නිරූපදිනනාව
- ගුවන් සේවා අංශයෙහි නිරූපදිනනාව

- නිරූපදිනනා විමර්ශනය
- නිරූපදිනනා විශ්ලේෂණය
- නිරූපදිනනා තොරතුරු, අධ්‍යාපනය සහ අනුග්‍රහය
- ගුවන්යානා අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශනය
- නිරූපදිනනා නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම

බලය පැවරීම

- ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් උපලේඛන අනුමත කිරීම
- ගුවන් ගමන් ගාස්තු අනුමත කිරීම
- සංචාරක නියෝජිතයින් සහතික කිරීම
- ගුවන්යානා ලියාපදිංචි කිරීම
- ගුවන්යානා අමතර කොටස් ආනයනය සඳහා බලය පැවරීම
- උස් ගොඩනැගිලි / නිර්මාණ නැතිමට අවසර දීම
- පොදු අලෙවි නියෝජිතයින්ට බලය පැවරීම
- ජාත්‍යන්තර මෙහෙයුම් සඳහා දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් නම් කිරීම

සුරක්ෂිතතා තක්සේරුව

- සිවිල් ගුවන් සේවා අංශයෙහි සුරක්ෂිතතා අවදානම් කළමනාකරණය

බලාත්මක කිරීම

- හිඟ රීති කඩකිරීම් කෙරෙහි දැක්වෙන ප්‍රතිචාර
- පොදු සෞඛ්‍ය හා සනීපාරක්ෂක අවශ්‍යතා බලාත්මක කිරීම

රජයට සහාය වීම

- ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වෙතින් නැව් නැගීමේ ගාස්තු අයකර දීම

නියාමන විෂය ක්ෂේත්‍රය

2013 වර්ෂයේ අවසානය වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නියාමන විෂය ප්‍රමාණය පහත සඳහන් පරිදි විය.

නියාමන ක්ෂේත්‍රය	2013	2012	වැඩිවීම (%)
ගුවන් තොටුපොළ			
දේශීය භූමි ගුවන් තොටුපොළ	12	12	-
දේශීය ජලාශ ගත යාත්‍රාංගන	12	15	-20%
ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ (MRIA සමග)	03	02	50%
ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්			
දේශීය ගුවන් සේවාවන්හි නිරත වන දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්	06	06	-
ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවාවන්හි නිරත වන දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්	03	03	-
ජාත්‍යන්තර විදේශ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්	24	30	-20%
පුහුණු සංවිධාන			
පියසර පාසල්	05	06	-16%
ඉංජිනේරු / නඩත්තු පාසල්	05	03	66%
ගුවන් ගමන් සේවා ආශ්‍රිත	01	01	-
ගතන නාවික සේවා සපයන්නන්			
ගතන යාත්‍රාංගන	01	01	-
ගුවන් ගමන් සේවා	01	01	-
ගතන නාවික විදුලි සංදේශන සේවා	01	01	-
ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා සේවා	01	01	-
බිම් මෙහෙවර සේවා	01	01	-
ආහාර සැපයුම් සේවා	01	01	-
ගුවන් යානා - යලි ඉන්ධන පිරවීම සහ ලිහිසි සැපයීම	01	01	-
නඩත්තු සහ අළුත්වැඩියා	01	01	-
ගුවන් යානා			
කි. ග්‍රෑ. 136,000 (රු. 300,000) හෝ ඊට වැඩි බර ගුවන් යානා වර්ග (වැඩි බර ගුවන් යානා)	14	14	-
මධ්‍යම ගුවන් යානා - කි. ග්‍රෑ. 136,000 (රු. 300,000) ට අඩු	18	16	12%
කි. ග්‍රෑ. 7000 (රු. 15,000) ට වැඩි වර්ග සැහැල්ලු ගුවන් යානා කි.ග්‍රෑ. 7000 (රු. 15,500) හෝ ඊට අඩු වර්ග	31	32	-3%
පියසර පුහුණු උපකුමක			
දේශීය පූර්ණ පියසර අනුකාරකය (simulator) A320	01	01	-
විදේශයන්හි ඇති පූර්ණ පියසර අනුකාරක (Full flight simulators)	05	06	-16%

නියාමන ක්ෂේත්‍රය

	2013	2012	වැඩිවීම (%)
පුද්ගලයින්			
ආධුනික ගුවන් නියමු බලපත්‍රධාරීන්	231	202	19%
පෞද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍රධාරීන්	123	146	-16%
වානිජ ගුවන් නියමු බලපත්‍රධාරීන්	339	325	4%
ගුවන් ප්‍රවාහන ගුවන් නියමු බලපත්‍රධාරීන්	498	319	56%
ගුවන් ගමන් පාලක බලපත්‍රධාරීන්	74	76	-3%
ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍රධාරීන්	05	175	-97%
ගුවන්යානා නඩත්තු බලපත්‍රධාරීන්	474	397	19%
පියසර පිටත් කරන්නා බලපත්‍රධාරීන්	189	175	8%
ගගන නාවික ස්ථාන මෙහෙයුම්කරු බලපත්‍රධාරීන්	04	04	-
මඤ්චි සේවක පිරිස් සාමාජික සහතික දරන්නන්	1186	1134	4%
පියසර උපදේශකවරු	05	20	-75%
සහකාර පියසර උපදේශකවරු	09	17	-47%
භූමි උපදේශකවරු	23	22	4%
පියසර පරීක්ෂකවරු	12	08	50%
නම්කළ සැසඳුම් නියමුවන්	34	32	6%
නම්කළ ගගන නාවික වෛද්‍ය පරීක්ෂකවරු	05	06	-17%
සහතිකලත් ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා සෝදිසිකරුවන්	504	470	7.2%
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සපයන්නන්			
ගෝලීය බෙදාහැරීමේ සේවා සපයන්නන්	04	04	-
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රධාරීන් - A කාණ්ඩය	493	425	16%
ගුවන් ප්‍රවාහන සේවා සැපයුම්කරු බලපත්‍රධාරීන් - B කාණ්ඩය	19	25	-24%
පොදු අලෙවි නියෝජිතයින්	22	32	-31%
උස් ගොඩනැගිලි			
විදුලි සංදේශ කුළුණු	6090	5871	3.7%

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනත යටතේ ඔහු වෙත පැවරී ඇති බලතල ප්‍රකාර ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍ය තුමන් විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සාමාජිකයින් පත්කරන ලදී. ජෙනරල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත සහ ජේ. එම්. එස්. ඩබ්ලිව්. ජයසුන්දර මහතා පිලිවෙලින් එහි සභාපති සහ උප සභාපති වශයෙන් පත් කරන ලදී.

CAASL රැස්වීම්

CAASL හි මෙන්ම එය විසින් නියාමනය කරනු ලබන සිවිල් ගුවන් සේවා කර්මාන්තයේ ප්‍රගතිය සහ යහපැවැත්ම උදෙසා සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් නවයක් (09) පවත්වන ලද අතර යෝජනා දෙසිය අනුවක් (290) සම්මත කර ගන්නා ලදී. සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ කායී මණ්ඩල කමිටු රැස්වීම් තුනක්ද (03), විගණන කමිටු රැස්වීම් හතරක්ද (04) පවත්වා ඇත.

2013 වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකාවෙහි සහ විදේශයන්හි ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානා දෙවර්ගයටම ශ්‍රී ලංකා දේශය ඇතුළත කිසිදු අනතුරක් සිදු නොවීය.

2013 වර්ෂය තුළ CAASL ශ්‍රී ලංකාව තුළට හෝ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටතට හෝ මෙහෙයුම් කරන ලද ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද හෝ විදේශයන්හි ලියාපදිංචි කරන ලද හෝ ගුවන්යානා ආශ්‍රිත අනතුරු සහ / හෝ සිදුවීම් සම්බන්ධ දත්ත රැස්කිරීමේ කායීයෙහි නිරත විය. CAASL මේ සඳහා යොදා ගත්තේ දත්ත රැස්කිරීම සහ නුවමාරු කර ගැනීම සඳහා ICAO විසින් රාජ්‍යයන් වෙත නිර්දේශ කර ලද ගුවන් සේවා සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමය සඳහා වන යුරෝපා සමායෝජක මධ්‍යස්ථානය (ECCAIRS) සමග සම්බන්ධ කර ගත් CAASL හි අනිවාර්ය සිදුවීම් වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමයයි. ECCAIRS ක්‍රමයෙහි 4 වන අනුවාදය 2013 දී 5වන අනුවාදය දක්වා තත්වයෙන් උසස් කරන ලදී.

2013 වර්ෂය තුළ CAASL වෙත වාර්තා වූ සිදුවීම් අතර BIA හිදී ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි A340 ගුවන් යානයක පසුපස කොටස ගැටීමකට අදාළ බරපතළ සිදුවීමක් සහ වෙනත් සිදුවීම් 185 ක් විය. මෙම සියළු සිදුවීම් අතුරින් 178 ක් ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානා ආශ්‍රිත සිදුවීම් වූ අතර ඉතිරි හත (07) ශ්‍රී ලංකාව තුළට හෝ ඉන් පිටතට හෝ මෙහෙයවන ලද විදේශ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා ආශ්‍රිත සිදුවීම් විය.

ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තරය තුළ සිදු වූ හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානාවන්ට විදේශයන්හිදී සිදුවූ හෝ කුරුළු ගැටීම් (Bird Strikes) 49 ක් වර්ෂය තුළ වාර්තා විය. මෙකී කුරුළු ගැටීම් අතුරින් නිහක් (30) (ගැටීම් අනුපාතය 0.0006) BIA හිදී සිදුවූ අතර MRIA හිදී තුනක් (03) සිදුවිය. 2012 BIA හි සිදුවූ කුරුළු ගැටීම් දහසය (16) (ගැටීම් අනුපාතය 0.0003) සමග සසඳන කළ 2013 වර්ෂයේදී 88% ක වැඩිවීමක් සිදු වී ඇත. මෙය පරිවර්තනය කළ හැක්කේ සෑම පියසර 1667 කටම එක් කුරුළු ගැටීමක් වශයෙනි. මෙම තත්ත්වය කෙරෙහි ගුවන් තොටුපොළ මෙහෙයුම්කරුගේ ක්ෂණික අවධානය යොමුවිය යුතු ඇත.

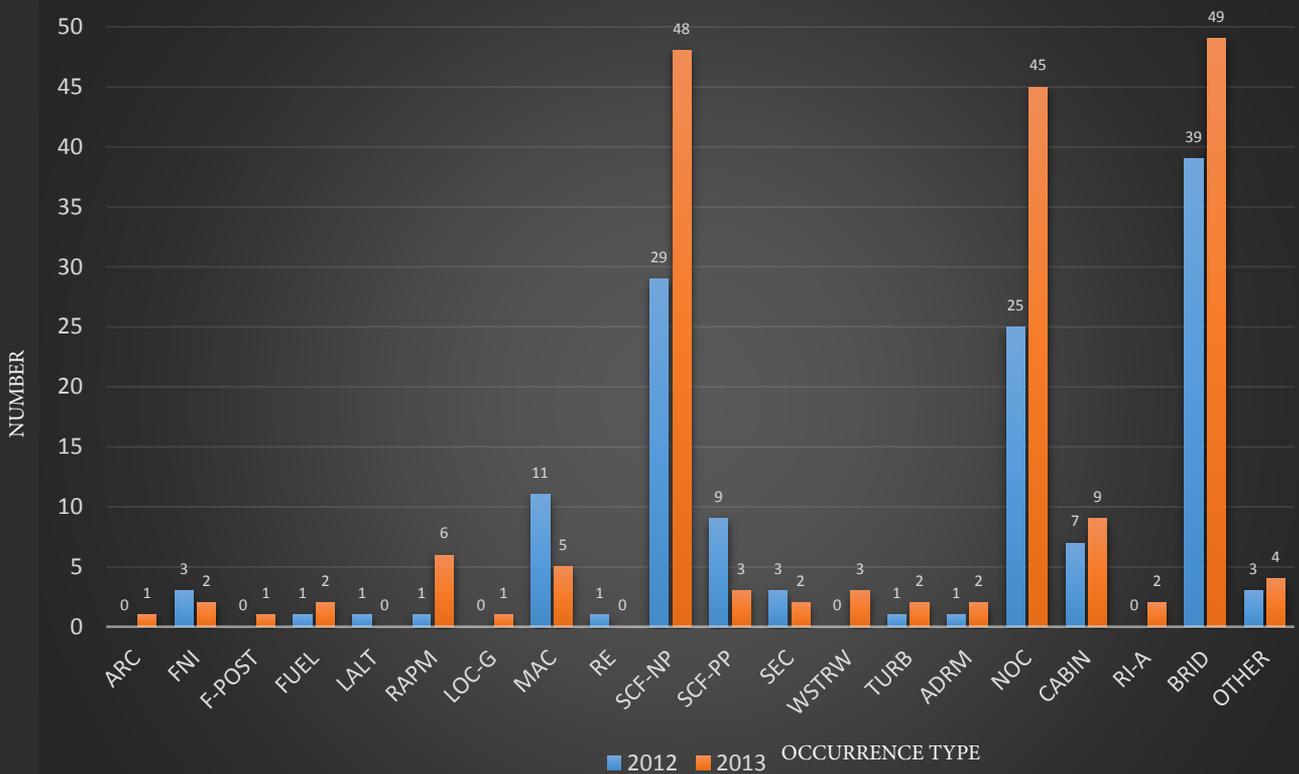
වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකාව තුළට හෝ ඉන් පිටතට හෝ මෙහෙයුම් කරන ලද ගුවන්යානාවන්හි පද්ධති / සංරචක අක්‍රීය වීම හෝ ක්‍රියාකාරීත්වය දුර්වලවීම හෝ 48 ක් වාර්තා විය. 2013 වර්ෂය තුළ ATM / සංදේශන ආශ්‍රිත සිදුවීම් 45 ක් වාර්තා විය. මෙයින් සිදුවීම් 40ක් ම ATS සමග සම්බන්ධතාව බිඳීයාම (No Contact) නිසා ඇති වූ සිදුවීම්ය. ඒ අතරින් 27ක් වාර්තා වී ඇත්තේ බොම්බය පියසර තොරතුරු කළාපයෙනි.

1998 සැප්තැම්බර් 29 වන දින පලාලි සිට රන්මලාන ගුවන් තොටුපොළ දක්වා පියාසර කරන අනතුර ATC රේඩාර් තිරයෙන් නොපෙනී ගොස් නැති වූ ලයන් එයාර් පියාසර අංක LN 602 – AN 24 ගුවන් යානයේ සුන්බුන් ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව විසින් දිය යටින් ගොඩ ගැනීමෙන් පසු අධිකාරිය විසින් ඒ පිළිබඳ විමර්ශනය යලි ආරම්භ කරන ලදී. මෙම විමර්ශනය යලි ආරම්භ කරන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකා පොලිසියේ ත්‍රස්ත විමර්ශන අංශය (TID) විසින් ආරම්භ කරන ලද පරීක්ෂණයක් සමගය. දැනට මෙම අනතුර පිළිබඳ අවසාන වාර්තාව කෙටුම්පත් කර ඇත.

ප්‍රංශයේ ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන ආයතනය (BEA) සමග ඇති කරගත් ගිවිසුමක් යටතේ එක් විමර්ශකයෙකුට ගුවන්යානා අනතුරු විමර්ශනය පිළිබඳ පුහුණුවක් ලබා දීමට CAA ට හැකි විය.

සයුර මැද ගුවන් යානා අනතුරු විමර්ශන පැවැත්වීම සඳහා රක්ෂණ ආවරණයක් ලබා දීම සම්බන්ධව ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් කරන ලදී. කෙසේ වුවද රක්ෂණ වාර මුදල් වෙනුවෙන් දැරිය යුතු අධික පිරිවැයි ප්‍රමාණයන් අදාළ කායායියෙහිදී ඇතිවිය හැකි අවදානම් සම්භාවිතාව අඩු බවත්, සැලකිල්ලට ගත් CAASL අදාළ රක්ෂණ ආවරණය ලබා ගැනීමේ අදහස අත්හැර දැමීමේය.

2011 සහ 2012 වාර්තා වූ ගුවන් යානා ආශ්‍රිත සිදුවීම් ප්‍රස්තාරය



සංකීර්ණ යෙදුම්

ARC	: විපරිත ධාවන පටය
F_NI	: ගිණි/දුම් (ගැටුම් රහිත)
F_POST	: ගිණි/දුම් (පසු ගැටුම්)
FUEL	: ඉන්ධන ආශ්‍රිත
LALT	: අඩු උස මෙහෙයුම්
RAMP	: බිම් මෙහෙවර
LOC-G	: පාලනය ගිලිහීම - භූමිය
MAC	: ගුවන් ආසන්නතාව / ACAS විපරිම / පරතරය නැතිවීම / ගුවන මැද ගැටීම
RE	: ධාවන පටයෙන් ඉවතට පැනීම
SCF-NP	: පද්ධති / සංරචක අක්‍රිය වීම හෝ දුර්වල ක්‍රියාකාරීත්වය (බලෝත්පාදකයේ නොවන)

SCF-PP	: බලෝත්පාදකය අක්‍රිය වීම හෝ දුර්වල වීම
SEC	: සුරක්ෂිතතා ආශ්‍රිත
WSTRW	: සුළං මාරුව / ගිගුරුම් කුණාටුව
TURB	: කැළඹුම මුණගැසීම
ADRM	: ගඟ යාත්‍රාංග
NOC	: සම්බන්ධතාව ගිලිහීම
CABIN	: මැදිරි නිරූපදිනනා සිද්ධි
RI-A	: ධාවන පටය ආක්‍රමණය - සතුන්
BIRD	: කුරුළු ගැටීම්
OTHER	: වෙනත්

අභ්‍යන්තර විගණන අංශය

CAASL කළමනාකරණයේ මැදිහත්වීම මාර්ගයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවල ප්‍රමාණවත් බව සහ ඵලදායීත්වය සමාලෝචනය කිරීමට අභ්‍යන්තර විගණන අංශය කටයුතු කර ඇත. මෙම අංශය අධිකාරියේ කාය්‍යයන් නීති සහ රෙගුලාසි සමගත් ස්ථාපිත ප්‍රතිපත්ති සහ කාය්‍ය පටිපාටි සමගත් අනුකූල වන බව සහතික කර ගත්තේය. 2013 වර්ෂය තුළ තාක්ෂණික විගණන හතක් (07) සහ මූල්‍ය විගණන හතක් (09) ඇතුළු විගණන 33 ක් මෙම අංශය විසින් පවත්වන ලදී.

රූප සටහන 01

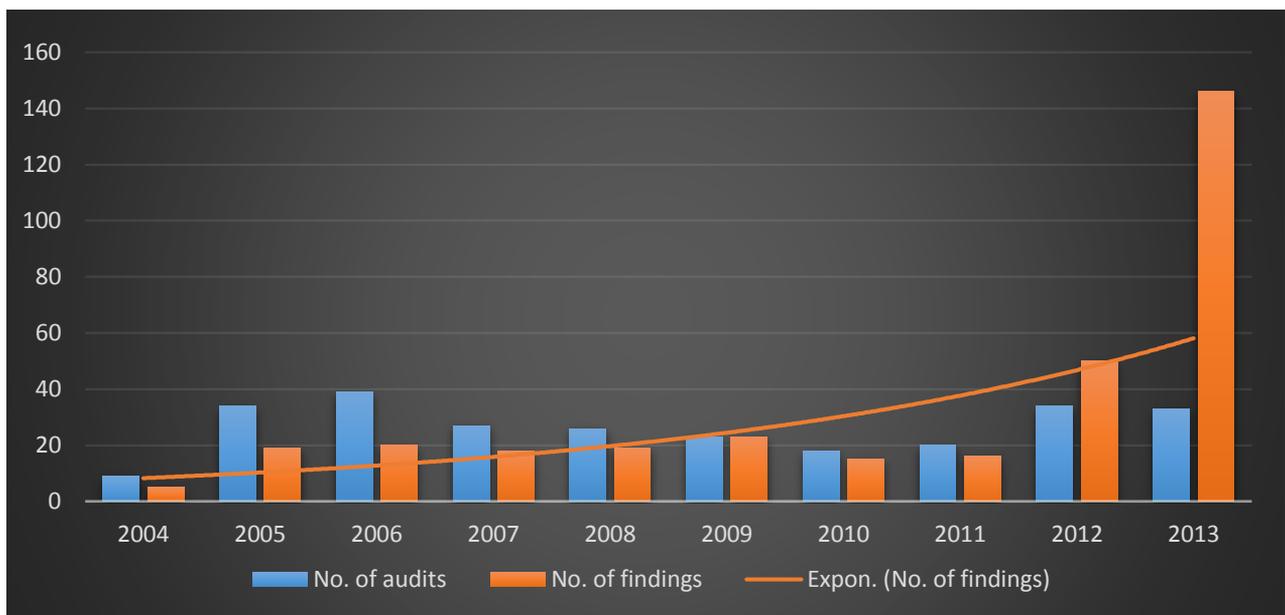
නිකුත් කරන ලද විගණන වාර්තා සහ ඉදිරිපත් කරන ලද සොයා ගැනීම් සංඛ්‍යාව

අංශය	විගණන වාර්තා සංඛ්‍යාව	සොයා ගැනීම් සංඛ්‍යාව	යෝජනා සංඛ්‍යාව
මූල්‍ය කළමනාකරණ	09	81	03
මානව සම්පත් සහ කාය්‍ය කළමනාකරණ	08	28	06
ගුවන් ප්‍රවාහන සහ නීති කටයුතු	03	05	04
ගුවන් යෝග්‍යතා	01	03	00
මෙහෙයුම්	01	04	01
විශේෂ ව්‍යාපෘති	01	08	00
පුද්ගල බලපත්‍ර	01	02	00
වෙනත්	06	15	01
එකතුව	30	146	15

රූප සටහන 02
2012 වර්ෂය සමග සැසඳීම

වර්ෂය	විගණන වාර්තා සංඛ්‍යාව	සොයා ගැනීම් සංඛ්‍යාව	යෝජනා සංඛ්‍යාව
2012	34	50	08
2013	33	146	15

රූප සටහන 03
2004 - 2013 දක්වා පවත්වන ලද විගණන සහ විගණන සොයාගැනීම් සංඛ්‍යාව



ගෞරව භාවිත සේවා ශාඛාව

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය

2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය 2013 සෝදිසි සැලැස්මට පනවූ පහත සඳහන් නියාමක කාර්යයන් ඉටු කළේය.

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා විගණන	-	01
පරීක්ෂණ	-	21
විශ්වාස කටයුතු බව පිළිබඳ පරීක්ෂණ	-	01

මෙම කාර්යයන්ට අමතරව ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය විවිධ අවස්ථා 10කදී ගුවන් යානා පරීක්ෂණ පැවැත්වීමට ජනාධිපති ආරක්ෂක අංශයෙහි පොලිස් නිලධාරීන් 25 දෙනෙකු වෙනුවෙන් ගුවන් යානා සෝදිසි කිරීම් කාර්ය පටිපාටි පිළිබඳ සුපර්යාප්ත පුහුණු පාඨමාලාවක් පවත්වමින් ජනාධිපති ආරක්ෂක අංශයට උපකාර කළේය.

සිරකරුවන් ගුවනින් රැගෙන යාමේදී අනුගමනය කළ යුතු ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ පිළිපැදිය යුතු කොන්දේසි පිළිබඳව ශ්‍රී ලාංකික සහ ඉන්දියානු බන්ධනාගාර නිලධාරීන් වෙනුවෙන් දැනුවත්කිරීමේ දේශන පවත්වන ලදී.

17 අරමුණුම - ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාව - සඳහා වූ 13 වන සංශෝධනය සම්බන්ධයෙන් කර්මාන්තයේ නිරත වන්නන් සඳහා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනක් ද ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

සහතික කිරීම

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂකවරු 2013 මාර්තු 18 වනදා විවෘත කරන ලද MRIA හි සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන සහතික කිරීම සඳහා වූ සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලියෙහි නිරත වූහ.

AASL හි ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස්හි සුරක්ෂිතතා සෝදිසි කරන්නන් සහ AASL හි උපදේශකවරුන් සහතික කිරීම සහ යළි සහතික කිරීම සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ පහත සඳහන් පරිදි සිදු කරන ලදී.

සෝදිසි කරන්නන් (Screeners) සහතික කිරීම	-	122
උපදේශකවරුන් සහතික කිරීම	-	01
සෝදිසිකරන්නන් යළි සහතික කිරීම	-	349

අවි ආයුධ රැගෙන යාමට අවසර දීම

ගුවන් සංචාරණ රෙගුලාසිවල ඇතුළත් අදාළ විධිවිධාන සමගින්, ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් සමගින් අනුකූල වෙමින් ගුවන්යානා නැව් බඩු ගබඩා තුළ අවි ආයුධ රැගෙන යාම සඳහා අවස්ථා 88 කදීත්, VVIP / VIP ජාත්‍යන්තර ගමන් සඳහා ගුවන් යානා තුළ අවි ආයුධ රැගෙන යාම සඳහා අවස්ථා 51 දීත් අවසර ලබා දී ඇත.

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා රැස්වීම්

2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශයට අනුයුක්ත කර ඇති කාර්ය මණ්ඩලය විදේශයන්හි පවත්වන ලද ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතාවට අදාළ රැස්වීම් පහකට සහභාගී වූහ.

ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය, 2013 නොවැම්බර් මාසයේදී පවත්වන ලද පොදු රාජ්‍ය මණ්ඩලයේ රාජ්‍ය නායක සමුළුව (CHOGM) අවස්ථාවේදී ඊට සහභාගී වූ අමුත්තන් සම්බන්ධ කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව ඉටු කිරීම සඳහා එහි කාර්ය මණ්ඩලය BIA හි සහ MRIA හි සේවයෙහි යොදවමින් අදාළ ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා කාර්යයන්හි මැදිහත් විය.

යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය

CAASL සඳහා අවශ්‍ය කාය්‍යාල ගොඩනැගිලි සහ නිලධාරී නිල නිවාස තැනීම දිගු කලක සිට පැවැති සම්පූර්ණ නොවුණු අවශ්‍යතාවකි. 2013 වර්ෂය තුළ විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය අවශ්‍ය ගොඩනැගිලි සැලසුම් කිරීමට, තැනීම කටයුතු සංවිධානය කිරීමට සහ අධීක්ෂණය කිරීමට අදාළ ප්‍රධාන කාය්‍යාල භාරයක් ඉටු කළේය.

MRIA හි කාය්‍යාල ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම

2013 මාර්තු 13 වනදා මන්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ විවෘත කිරීමත් සමග එම ගුවන් තොටුපොළේ කටයුතු ද ආවරණය වන පරිදි CAA හි නියාමක කාය්‍යාලයන් ව්‍යාප්ත කිරීමට සිදුවිය. මේ අනුව MRIA හි කාය්‍යාලයක් පිහිටුවීමට CAA පියවර ගත්තේය. MRIA හි ස්ථානගත කරනු ලබන CAA පරීක්ෂකවරුන්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා කාය්‍යාල ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම 2013 ජුනි මාසයේදී ආරම්භ කරන ලදී. 2014 මුල් කාර්තුව තුළ මෙම කාය්‍යාලය විවෘත කිරීමට අපේක්ෂිතය.

CAA ප්‍රධාන කාය්‍යාලය සඳහා ගොඩනැගිල්ලක් තැනීම

1946 දී සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවන ලද දින සිට එය සතුව හෝ 2002 දී එහි අනුප්‍රාප්තිකයා වූ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සතුව හෝ ස්ථිර ගොඩනැගිල්ලක් නොතිබිණ. එහෙයින් සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුව මෙන්ම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ද පවත්වාගෙන යන ලද්දේ සැලකිය යුතු වියදමක් දරමින් කලින් කල කුලී පදනම මතලබාගත් නොයෙකුත් ගොඩනැගිලි තුලය. කුලියට ලබාගත් ගොඩනැගිලි තුළ කාය්‍යාලය පවත්වාගෙන යාමේ හේතුවෙන් වැඩි වශයෙන් ජාත්‍යන්තර ස්වභාවයක් ගත් CAA හි මෙහෙයුම් පරිසරයට ගැලපෙන පරිදි ස්ථිර පදනමකින් පවතින පහසුකම් සහ සේවා සහිත කාය්‍යාලයක් වැඩි පරිසරයක් සකස් කර ගැනීමට CAA අපොහොසත් විය.

එහෙයින් පුරා වසර 60කටත් අධික කාලයක් තිස්සේ පැවති බරපතල අඩුපාඩුවක් පිරිමැසීම සඳහා CAA හි සියළුම ප්‍රධාන කාය්‍යාලයන් සඳහා ප්‍රමාණවත් ඉඩ පහසුකම් සහ සියළුම අවශ්‍ය සේවා සහ පහසුකම් සහිත තත්ත්වයට සහ කාලයට ගැලපෙන නව ගොඩනැගිල්ලක් තැනීමට CAA තීරණය කළේය. ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමන්ගේ සහ මහා භාණ්ඩාගාරයේදී අනුමැතිය සහිතව CAA අරමුදල් යොදවා BIA හි ඇති CAA සතු ඉඩම් කොටසක මෙම ගොඩනැගිල්ල තැනීමටද තීරණය කරන ලදී.

රජයේ ප්‍රසම්පාදන මග පෙන්වීම් අනුගමනය කරමින් අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් (MP) මගින් විවෘත ඉල්ලීම් ක්‍රියාවලියක් භරතා යෝජිත ගොඩනැගිල්ලේ සැලැස්ම සකස් කිරීම සහ තැනීම් කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා CAA විසින් උපදේශකවරයෙකු සකස් කිරීමට ඔහුට පවරන ලද අතර 2016 වසරේදී මෙම මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ල තනා නිම කිරීමට සැලසුම් කර ඇත.

කාය්‍යාල මණ්ඩලය සඳහා විරවිල නිල නිවාසය/සංචාරක බංගලා තැනීම

MRIA ආවරණය වන පරිදි නිරූපිතනා සහ සුරක්ෂිතනා අධීක්ෂණ කටයුතු ව්‍යාප්ත කිරීමත් සමග MRIA හි එකී කටයුතුවල නිරත වන CAA කාය්‍යාල මණ්ඩලය සඳහා ස්ථිර නවාතැන් පහසුකම් සපයා දීම තදින් දැනෙන අවශ්‍යතාවක් විය. එහෙයින් CAA කාය්‍යාල මණ්ඩලයේ ප්‍රයෝජනය සඳහා විරවිල ප්‍රදේශයේ එක් ගොඩනැගිල්ලක නිදහස කාමර 4කින් යුක්ත දෙමහල් ගොඩනැගිලි දෙකක් තැනීමට කටයුතු කරන ලදී. සැලැස්ම සකස් කිරීම සහ ගොඩනැගිලි තැනීම සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවකු තෝරා ගැනීමේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය 2013 වර්ෂයේදී සම්පූර්ණ කරන ලදී.

වාර්ෂික එළිමහන් වැඩමුළුව

CAA කාය්‍යාල මණ්ඩලය සඳහා වූ වාර්ෂික නේවාසික එළිමහන් වැඩමුළුව 2013 ඔක්තෝබර් මස 25, 26 සහ 27 දිනයන්හි ගිටිතලේ රෝයල් ලෝටස් හෝටලයේදී පවත්වන ලදී. මෙහි තේමාව වූයේ "අන්තර් පුද්ගල සම්බන්ධතා වර්ධනය කිරීමෙන් එලදායිතාව වර්ධනය කිරීම" යන්නය. මෙම වැඩමුළුවට අධිකාරියේ සභාපති, උපසභාපති, සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් සහ CAA කාය්‍යාල මණ්ඩලයෙන් බහුතරයක් සහභාගී වූහ. සහභාගී වූ සම්පූර්ණ සංඛ්‍යාව 113කි. ශ්‍රී ලංකා පදනමේ සභාපති මහාචාර්ය රංජිත් බණ්ඩාර මහතා සහ තවත් සම්පත් දායකයන් දෙදෙනෙකු 26

වන දින ගෘහස්ත වැඩසටහන පැවැත්වීමට දායක විය. 25 වන දින, සහභාගී වූවන්ට CAA ගුවන් යෝග්‍යතා අංශයේ කායශීයන් පිළිබඳ කෙටි විස්තරයකට අමතරව උනු වා බැලුණයක් මෙහෙයුම් කරන ආකාරය පිළිබඳ සුවිදුර්ගනයක් ඉදිරිපත් කරන ලදී.



“දැයට කිරුළ” ජාතික ප්‍රදර්ශනය

2013 පෙබරවාරි මාසයේදී අමපාර හාඩ් ආයතනයේදී දින 10ක් පුරා පවත්වන ලද 5 වන “දැයට කිරුළ” ප්‍රදර්ශනයේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ද ප්‍රදර්ශන කුටියක් පැවැත්වීය.

මීට අමතරව 2013 “දැයට කිරුළ” ජාතික ප්‍රදර්ශනයට සමගාමීව CAA හි ඒකාබද්ධ සමාජ වගකීම් වැඩපිලිවෙල යටතේ රූපියල් මිලියන 2.7 ක වියදමින් අමපාර දිස්ත්‍රික්කයේ වළගම්පුර විහාරස්ථානයේ ධර්මශාලාවේ තැනීම් කටයුතු සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය CAA වෙනුවෙන් ප්‍රධාන කායශීභාරයක් ඉටු කළේය.

CAPSCA-AP සහයෝගීතා සංචාරයට පරිපාලනමය සහාය

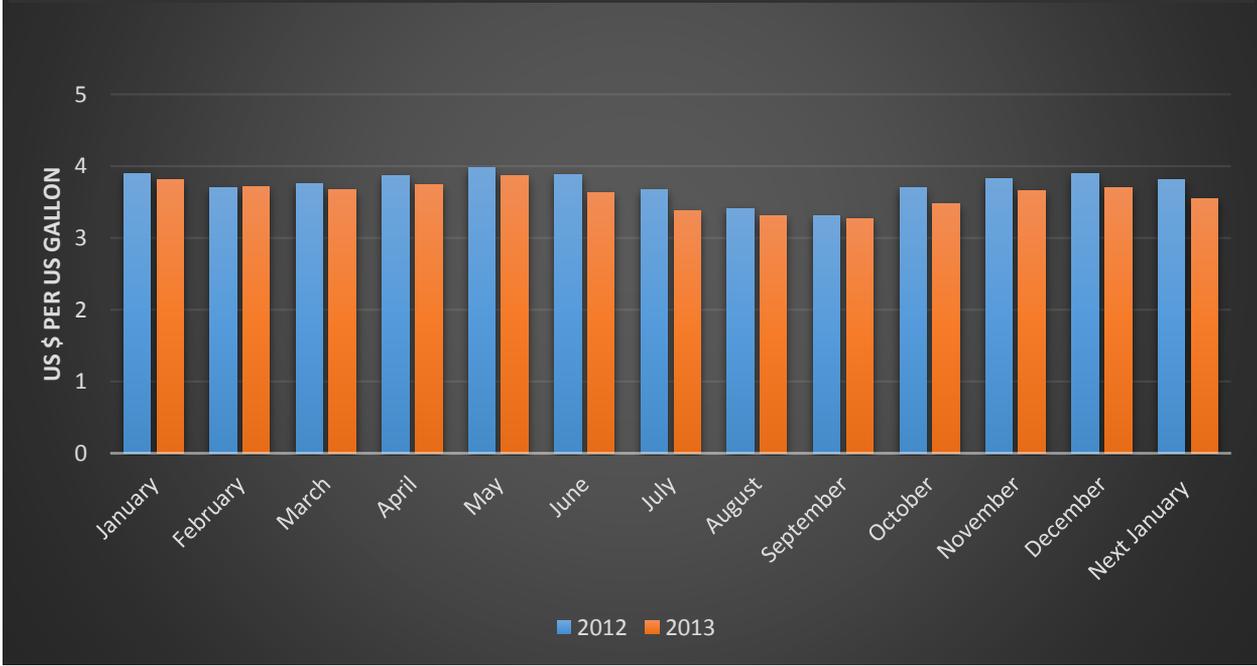
ICAO අනුග්‍රහය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සිවිල් ගුවන් සේවාවෙහි මහජන සෞඛ්‍යයට අදාළ සිදුවීම් වැළැක්වීම සහ කළමනාකරණය සඳහා වූ සහයෝගීතා වැඩසටහනෙහි,(CAPSCA-AP) සාමාජිකයින් පස් දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් 2013 මැයි මස 28-29 දිනයන්හි ශ්‍රී ලංකාවේ දැන මෙහෙවරක යෙදුණහ. ගුවන් සේවා අංශයෙහි මහජන සෞඛ්‍ය හදිසි අවස්ථා සූදානමට (PHE) අදාළ ICAO සහ ලෝක සෞඛ්‍ය සංවිධාන (WHO) අවශ්‍යතා සහ මග පෙන්වීම් පිළිබඳව ගුවන් සේවා සහ මහජන සෞඛ්‍ය කටයුතුවල නිරත වන දේශීය පුද්ගලයින් දැනුවත් කිරීම සහ මේ පිළිබඳව BIA හි දැනට පවතින විධිවිධාන පිළිබඳ ඇගයීමක් සිදුකර අවශ්‍ය තන්හි එකී විධිවිධාන දියුණු කිරීම සඳහා යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීම මෙම වාරිකාවේ අරමුණ විය.

මෙම කණ්ඩායම විසින් පවත්වන ලද දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහනට දේශීය නිලධාරීහු 40ක් සහභාගී වූහ. සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ගුවන් නොටුපොළ මෙහෙයුම්කරු සහ ගුවන් සංතරණ සේවා සැපයුම්කරු නියෝජනය කරන නිලධාරීහුද, ගුවන් නොටුපොළ සෞඛ්‍ය නිලධාරී හුද, සුරක්ෂිතතා රේගු සහ ආගමන විගමන නිලධාරීහුද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් නියෝජිතයෝද ඒ අතර වූහ. වැඩසටහන අවසන් වූයේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවාවද සම්බන්ධ කරගත් ජාතික මහජන සෞඛ්‍ය හදිසි අවස්ථා වැඩසටහනක් ආරම්භ කිරීම සඳහා එකඟත්වයකට එළඹීමෙනි.

ගුවන් සේවා ඉන්ධන මිල නිරීක්ෂණය

විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය ගුවන් සේවා ඉන්ධන මිල පිළිබඳ මාසික වාර්තා ලංකා බණිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවෙන් ලබාගනිමින් ඉන්ධන මිල වෙනස්වීමේ උපහතිය 2013 වර්ෂය පුරාම නිරීක්ෂණය කළේය.

BIA හි ගුවන් සේවා ඉන්ධන (Jet A-1) මිල වෙනස්වීම
(කොන්ත්‍රාත් පාරිභෝගිකයින් සඳහා)
2012 සිට 2013 දක්වා



ප්‍රභවය - ලංකා බණිප් හෙල්

ප්‍රකාශන / වාර්තා

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා පනතට අනුකූලව 2012 වාර්ෂික වාර්තාව සකස් කර නියමිත කාල සීමාව ඇතුළත අදාළ බලධාරීන් වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

තවද, විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය භෞතික සහ ප්‍රගති වාර්තා, කමිටු අවස්ථා අය වැය වාර්තාව සහ ව්‍යාපෘති සංවර්ධන ආදිය ඉල්ලු අවස්ථාවන්හි රේඛීය අමාත්‍යාංශය වෙතත් මහ බැංකුව වෙතත් ඉදිරිපත් කර ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සිවිල් ගුවන් සේවාවට අනාගතයේදී අවශ්‍ය වන මිනිස් බලය සංවර්ධනය කිරීමේ ව්‍යාපෘතියක්ද දියත් කර ඇත. මෙහි ඉදිරි පියවරක් වශයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, රටක සමාජ-ආර්ථික වර්ධනය උදෙසා ගුවන් සේවාව ප්‍රයෝජනවත් විය හැකි ආකාරය පිළිබඳවත් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙහි රැකියා අවස්ථා පිළිබඳවත් පාසල් සිසුන් අතර දැනුවත් භාවය ජනනය කරවීමේ අරමුණෙන් විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සිවිල් ගුවන් සේවා සංවර්ධන හා අධ්‍යාපන කමිටුව (CADEC) නමින් යුත් කමිටුවක් පිහිටුවා ඇත. සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ අනුරාධපුර, අම්පාර, කොළඹ, ගාල්ල, හම්බන්තොට, කුරුණෑගල සහ පුත්තලම දිස්ත්‍රික්ක තුළ පිහිටි පාසල් තුළ ගුවන් සේවාව පිළිබඳ දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් 16ක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී.

ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය පිළිබඳ පාසල් සිසුන්ගේ දැනුම වර්ධනය කිරීම සහ ඒ පිළිබඳ ඔවුන් තුළ උනන්දුවක් ඇති කිරීමේ අරමුණෙන් CAA විසින් පළ කරනු ලබන "ගුවන්සර" ත්‍රෛමාසික සඟරාවේ කළාප 4ක් වර්ෂය තුළ ප්‍රකාශයට පත් කරන ලදී. මෙම සඟරාව පාසල් 3100 ක් අතර නොමිලේ බෙදා හැර ඇති අතර එය දැන් වඩාත් ජනප්‍රිය වී කියවන්නන් අතර පුළුල් පිළිගැනීමකට පාත්‍ර වී ඇත.

CAA විසින් දිවයින පුරා පාසල් තුළ පිහිටුවා ඇති ගුවන් සේවා සමාජ අතර "මන්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළෙන් ජාතික ආර්ථික වර්ධනයට ලැබෙන දායකත්වය" යන මාතෘකාව යටතේ රචනා තරගයක් පවත්වා ජයග්‍රාහකයින්ට ත්‍යාග බෙදා දීමද සිදු කරන ලදී.

ගගන යාත්‍රාංගන සහ ගුවන් සංචරණ සේවා අංශය

ගුවන් අවකාශ කළමනාකරණය

ගුවන් අවකාශය ඇතුළත නිරූපිත සහ කායනීක්ෂම ගුවන් ගමන් සේවාවක් සැපයීම සඳහා A & NS අංශය ශ්‍රී ලංකාවට අයත් සංචරණය කළ හැකි ගුවන් අවකාශය (වර්ග නාවික සැතපුම් 625,000 ක් පමණ) තුළ නිරූපිතතාව සහ කායනීක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීමේ කායනීයන් මෙම වර්ෂය තුළද නොකඩවා ඉටු කළේය.

මෙම අරමුණ ඉටුකර ගැනීම සඳහා විශේෂයෙන්ම මෙම අංශය, රාජ්‍යයේ ගුවන් සංචරණ සේවා සැපයුම්කරු වන සී/ස ගුවන්තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය සමග සමායෝජනයෙන් ICAO විසින් නිර්දේශ කරනු ලැබ ඇති වන්දිකා පාදක කරගත් සංචරණ තාක්ෂණයක් වන කායනී සාධන පාදක සංචරණය (PBN) ශ්‍රී ලංකාවට වෙන් කරදී ඇති ගුවන් අවකාශය ඇතුළත් ක්‍රියාත්මක කිරීමට මෙම වර්ෂය තුළ හැකි සෑම ප්‍රයත්නයක්ම දැරීය. මෙම කායනීය සඳහා මෙම අංශය PBN ක්‍රමය කලාපීය වශයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා රාජ්‍යයන්ට සහාය වීම පිණිස ICAO විසින් පිහිටුවනු ලැබ ඇති ICAO පියාසර කායනී පටිපාටි වැඩසටහන සමග සමීපයෙන් කටයුතු කරයි.

උපකරණ පියසර කායනී පටිපාටි අනුමත කිරීම

ගුවන් සංකරණ සේවා සැපයුම්කරු වන සී/ස ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම විසින් සැලසුම් කරනු ලබන පියසර කායනී පටිපාටි අනුමත කිරීමේ වගකීම පැවරී ඇති මෙම අංශයට 2013 වර්ෂය තුළ මෙම අංශය උපකරණ ලගාවීමේ කායනී පටිපාටි තුනක් (03), සම්මත උපකරණ පිටත්වීමේ කායනී පටිපාටි දහයක් (10), සම්මත උපකරණ පැමිණීමේ කායනී පටිපාටි දහයක් (10) සහ මන්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සඳහා ගගන නාවික සිතියම් ද අනුමත කර ඇත.

ජලාශ ගගන යාත්‍රාංගන සහතික කිරීම සඳහා රෙගුලාසි

අභ්‍යන්තර ජලාශ තුළට ඉපිලියාන (Float Planes) මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා දේශීය ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන්ගෙන් ලැබෙන ඉල්ලීම් ප්‍රමාණය සෑහෙන තරම් වැඩිවී ඇති බව වර්ෂය මුලදී නිරීක්ෂණය කරන ලදී. එහෙයින් මෙම අංශය ජලාශ ගගන යාත්‍රාංගන සහතික කිරීම සඳහා අවශ්‍ය රෙගුලාසි සකස් කර එම රෙගුලාසි අවසාන වශයෙන් සම්මත කිරීමට පෙර අදාළ පාර්ශවයන්හි අදහස් / විවේචන ලබාගෙන ඇත.

මීට අමතරව මෙම අංශය ජලාශ තුළට ඉපිලියානා මෙහෙයුම් කිරීම හේතුවෙන් ජලාශවලට ඇතිවන පාරිසරික බලපෑම තක්සේරු කිරීම සඳහා අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමටද පියවර ගෙන ඇත. ආරම්භයේදී NARA ආයතනය සමග මහවැලි ජලාශ සම්බන්ධයෙන් මෙම අධ්‍යයනය සිදු කිරීමට වැඩ පිළිවෙල යොදා ඇත.

ගගන යාත්‍රාංගන සහතික කිරීමේ විගණනය - මන්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපොළ (MRIA)

නව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළක් ගුවන් යානා මෙහෙයුම් සඳහා විවෘත කිරීමට පෙර සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමක ආයතනය වන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ICAO අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව එය සහතික කළ යුතුය. ගුවන් තොටුපොළ තුළ නිරූපිත ගුවන් යානා මෙහෙයුමක් සඳහා අවශ්‍ය නිරූපිතතා විධිවිධාන ගගන යාත්‍රාංගන මෙහෙයුම්කරු විසින් ජාත්‍යන්තර සහ දේශීය අවශ්‍යතාවන්ට අනුකූලව ක්‍රියාත්මක කර ඇත්දැයි නිශ්චය කිරීම සඳහා මෙම අංශය විසින් 2013-03-04 සිට 2013 දක්වා දින 05 ක විගණනයක් MRIA තුළ පවත්වන ලදී. විගණනය අවසානයේදී, විගණනය අතරතුර නිරීක්ෂණය කරන ලද උණනා නිවරද කිරීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමෙන් පසු 2013 මාර්තු 18 වන දින ගුවන් තොටුපොළ සහතික කරන ලදී. එය විවෘත කරන ලද්දේ ඉන් අනතුරුවය.

ගුවන් ගමන් සේවා

මෙම අංශය රන්මලන ප්‍රදේශ පාලන මධ්‍යස්ථානය, BIA හි ලගාවීමේ පාලන මධ්‍යස්ථානය සහ BIA, RMA සහ MRIA හි පාලන කළමනාකරණ ආවරණය වන පරිදි ATS සෝදිසි පරීක්ෂණ 32ක් පැවැත්වීය.

ගගන යාත්‍රාංගන

මෙම අංශය BIA, RMA සහ MRIA ගුවන් තොටුපොළ සම්බන්ධ ගගන යාත්‍රාංගන සෝදිසි පරීක්ෂණ 35ක් පැවැත්වූ අතර ඊට අමතරව ජලාශ ගගන යාත්‍රාංගන පරීක්ෂණ 04ක්ද හෙලිපෝට්ටි පරීක්ෂණ 07ක්ද පැවැත්වීය.

ගගන නාවික තොරතුරු සේවාව

BIA හි සහ MRIA හි ගගන නාවික සේවා මධ්‍යස්ථාන පිළිබඳ සෝදිසි පරීක්ෂණ 19ක් මෙම අංශය විසින් පවත්වනු ලැබ ඇත.

මෙම නියාමන සෝදිසි පරීක්ෂණයන්හිදී සොයා ගන්නා ලද උණනා, අවශ්‍ය නිවරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා ගුවන් සන්නරණ සේවා සැපයීම සහ ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් තොටුපොළ මෙහෙයුම් සම්බන්ධ වගකීම දරණ සි/ස ගුවන් තොටුපොළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) සමාගම වෙත දන්වා යවන ලදී.

ඉහළින් පියාසර කිරීමේ සහ ගොඩබෑමේ අවසර

2013 වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පියසර 27,781 කට ශ්‍රී ලංකාවට ඉහළින් පියාසර කිරීමටත්, පියසර 27,082 කට BIA හි ගොඩබෑමටත් අවසර දී ඇත. 2012 දී ශ්‍රී ලංකාවට ඉහළින් පියාසර කළ ගුවන් යානා 24,061 සමග සසඳන විට 2013 වසරේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් අවකාශයට ඉහළින් පියාසර කළ ගුවන් යානා සංඛ්‍යාවේ 13% ක වැඩිවීමක් දක්නට ඇත. විදේශ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ගණනාවක් විසින් MRIA හඳුනා අවස්ථාවකදී ගොඩ බැසීමට සුදුසු විකල්ප ගුවන් තොටුපොළක් වශයෙන් හඳුනාගනු ලැබ ඇති නිසා MRIA විවෘත කිරීම මෙම වැඩිවීමට දායක වී ඇති බව පෙනේ.

CHOGM වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් කරන ලද පියසර

CHOGM සමුළුව වෙනුවෙන් මෙහෙයුම් කරන ලද විශේෂ පියසර ගොඩබෑම සඳහා අවසර ලබාදීම සම්බන්දයෙන් මෙම අංශය ප්‍රධාන කාර්යභාරයක් ඉටු කළේය. CHOGM කාල සීමාව තුළ BIA හි 24 පැයම විවෘත ක්‍රියාකාරී මෙහෙයුම් කුටියක් මෙම අංශය විසින් පවත්වාගෙන යන ලදී.

හෙලිකොප්ටර් යොදාගත් ගුවන්ගත කාර්යයන්

වාණිජ හෙලිකොප්ටර් යානා කිහිපයක් ගුවන් ජායාරූපකරණය, ගුවනේ චිත්‍රපට ගත කිරීම, විද්‍යුත් ජායාකරණය සඳහා ගුවන් මැණීම, මල් විසිරවීම, පත්‍රිකා විසිර වීම සහ සංස්ථාගත ආයතනයන්හි ප්‍රචාරක කටයුතු සඳහා වෙළඳ නාම ප්‍රචාරණ කාර්යයන් වැනි ගුවන්ගත කාර්යයන්හි නිරත විය. 2013 වර්ෂය තුළ මෙම අංශය විසින් වෙනත් අදාළ නියෝජිත ආයතන සමායෝජනයෙන් අවස්ථා තිස් එකකදී (31) එවැනි පියසර සඳහා අනුමැතිය ලබා දී ඇත.

වෙනත් සහ ආශ්‍රිත කාර්යයන්

තවදුරටත්, කළාප ගත කිරීමේ රෙගුලාසි යටතේ උස් ගොඩනැගිලි තැනීම සඳහා අවසර දීම, ගුවන් ගමන් පාලනය ආශ්‍රිත සිදුවීම් විමර්ශනය කර සේවා සැපයුම්කරු වෙත නිවරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග නිර්දේශ කිරීම, ප්‍රමාණන නිකුත් කිරීම සඳහා ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් විභාග කිරීම, ඔවුන්ගේ සුදුසුකම් හා ප්‍රමිති අඛණ්ඩව රඳවා ගන්නේදැයි පරීක්ෂා කිරීම සහ ගගන නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශන (AIP) නිකුත් කිරීමේදී සහ සංශෝධනය කිරීමේදී එහි අන්තර්ගතය අනුමත කිරීම සම්බන්ධ වගකීම පැවරී ඇත්තේද මෙම අංශයටයි. අංශය විසින් 2013 වර්ෂය තුළ ඉටුකරන ලද එවැනි කාර්යයන් පිළිබඳ සංඛ්‍යා ලේඛන පහත දැක්වේ.

උස් ගොඩනැගිලි සඳහා අවසර දීම	-	312
විමර්ශනය කරන ලද ATC සිදුවීම්	-	02
පවත්වන ලද ATC ප්‍රමාණන පරීක්ෂණ	-	23
ATC සීමියුලේටර් පරීක්ෂණ	-	45
භාෂා ප්‍රවීණතා විභාග	-	66
ගුවන් විදුලි දුරකථන විභාග	-	43
NOTAM නිකුත් කිරීම සඳහා අවසර දීම	-	186
ගගන නාවික තොරතුරු වකුලේඛ නිකුත්කිරීම්	-	07
ගගන නාවික තොරතුරු (අනිවේක) ප්‍රකාශන නිකුත් කිරීම්	-	06
ගගන නාවික තොරතුරු ප්‍රකාශන - සංශෝධන - නිකුත්කිරීම්	-	01

ඒවිසේෂන් සහ නවත් දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වල ඉල්ලීම මත, මෙම අංශය එවැනි විදේශ ගුවන් නියමුවන් 41 දෙනෙකු බඳවා ගැනීමට අනුමැතිය ලබා දුන්නේය.

වෛද්‍ය පරීක්ෂණ / වෛද්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම්

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ මෙම අංශය ගුවන් නියමුවන්ට සහ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් බලපත්‍ර නිකුත්කිරීම සඳහා ආරම්භක වෛද්‍ය පරීක්ෂණ 198 ක්ද ප්‍රවර්තන වෛද්‍ය පරීක්ෂණ 760 ක්ද පවත්වා ඇත. ගත වෛද්‍ය මණ්ඩලය, මෙම වර්ෂය තුළ සීමාසීම සෞඛ්‍ය යෝග්‍යතාව සහිත පුද්ගලයින් පිළිබඳව නිශ්චය කිරීම සඳහා වෛද්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම් හතරක් (04) පවත්වා ඇත.

නම් කරන ලද රෝහල් සමග ගිවිසුම්

මෙම අංශය විසින්, ගුවන් නියමුවන් සහ ගුවන් ගමන් පාලකවරුන් සම්බන්ධ වෛද්‍ය විමර්ශන පැවැත්වීම සඳහා ඩර්ඩන්ස් රෝහල, ආසිරි ශල්‍ය රෝහල සහ ලංකා හොස්පිටල්ස් සමග ඇති කරගෙන සිටි ගිවිසුම් අලුත් කරන ලදී. ඊට අමතරව මෙම අංශය වත්තල, මිගමුව පාරේ හේමාස් හොස්පිටල් සහ සී/ස නවලෝක හොස්පිටල් වෙතින් එවැනි සේවාවන් සැපයීම සඳහා ලැබ තිබුණු ඉල්ලුම්පත් පිළිබඳ කටයුතු කිරීමද ආරම්භ කළේය. මෙම පසු කී රෝහල්ද අදාළ සේවාවන් සඳහා අනුමත කළ විට ගුවන් නියමු බලපත්‍ර සහ ගුවන් ගමන් පාලක බලපත්‍ර අයැදුම්කරුවන්ට වෛද්‍ය පරීක්ෂණ සඳහා තෝරාගැනීමට ඇති විකල්ප ප්‍රමාණය වැඩිවනු ඇත.

සිවිල් ගුවන් සේවා වෛද්‍ය පරීක්ෂකවරුන්ගේ වැඩමුළුව

පුද්ගල බලපත්‍ර අංශය සිවිල් ගුවන් සේවා වෛද්‍ය කර්ම පිළිබඳ එක් දින වැඩමුළුවක් සංවිධානය කර වෛද්‍ය ගැටළු කිහිපයක් පිළිබඳව ද වෛද්‍ය පරීක්ෂණවලට අදාළ ICAO-1 ඇමුණුමෙහි ඇතුළත් අවශ්‍යතා පිළිබඳවද සාකච්ඡා කළේය. සිවිල් ගුවන් සේවා වෛද්‍ය මණ්ඩලයේ සාමාජිකයෝ මීට සහභාගි වූහ.

සිවිල් ගුවන් නියමු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා හමුදා පළපුරුද්ද පිළිගැනීම

සිවිල් ගුවන් නියමු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා හමුදා පුහුණුව පිළිගැනීමට අදාළ ICAO-1 ඇමුණුමෙහි අවශ්‍යතා සමග සසඳා බැලීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ වින වරායේ පියසර පුහුණු අංශයෙහි ඇති පියසර පුහුණු ප්‍රමිති සහ පහසුකම් පිළිබඳව සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල් විසින් පත් කරන ලද විශේෂඥ කණ්ඩායමක් විසින් පරීක්ෂණයක් පවත්වන ලදී. මෙම ඇගයීමේ ප්‍රතිඵල දැනගනීම සහ සුදුසු කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවෙහි වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

පියසර විභාග පරීක්ෂකවරුන් සඳහා සංස්කරණ පුහුණුව

මෙම අංශය පියසර විභාග පරීක්ෂකවරුන් සඳහා සංස්කරණ පුහුණුවක් සංවිධානය කළේය. සියළුම නම් කරන ලද පියසර විභාග පරීක්ෂකවරු මීට සහභාගි වූහ. සහභාගි වූවන් ඔවුන්ගේ දැනුම අළුත් කර ගැනීමට පමණක් නොව ඔවුනොවුන්ගේ අත්දැකීම් හුවමාරු කර ගැනීමටද මෙම පුහුණුව උපකාරී විය.

පරිගණක පාදක AML විභාග සඳහා පද්ධතියක් විකසනය කිරීම

පුද්ගල බලපත්‍ර අංශය AML විභාගය පැවැත්වීම සඳහා පරිගණක ගත පද්ධතියක් විකසනය කර ඇත. මෙම අංශය යුරෝපා සංගමයේ බද්ධ-ගුවන් සේවා බලධාරීන්ගෙන් විභාගයේ විෂය ධාරා 120 ම සරිලන ප්‍රශ්න බැංකුවක් මිළට ගෙන ඇත. දැනට මෙම ප්‍රශ්න පෙළ ගැස්වීම හා ඇගයීම සිදුවෙමින් පවතී.

CMA කායඝීයන් - අඛණ්ඩ අධීක්ෂණය

ICAO ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් 101 ක් අඛණ්ඩව ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සහ අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම මෙම අංශයට පැවරී ඇත. දැනට මෙම ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මට්ටම 99.44% කි. මෙම ප්‍රතිඵලය ලබා ගැනීම සඳහා පුද්ගල බලපත්‍ර අංශය සන්ධාන ප්‍රශ්න 72කට සතුටුදායක ලෙස පිළිතුරු සපයා ඇති අතර සන්ධාන ප්‍රශ්න 72 කට සතුටුදායක ලෙස පිළිතුරු සපයා ඇති අතර සන්ධාන ප්‍රශ්න හයක් (06) සමාලෝචනයට භාජනය වී තිබේ.

නියාමක සංවර්ධනය

2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පනත අනුව, මෙහෙයුම් අංශය, 6-අැමුණුම 11 කොටස-ජාත්‍යන්තර පොදු ගුවන් සේවාව-ගුවන්යානා-ක්‍රියාත්මක කිරීම බලගැන්වීම සඳහාත්, විද්‍යුත් පියසර තොරතුරු ගොනුවට (Electronic Flight Bag) සහ කායාසාධන පාදක සංකරණයට (Performance Based Navigation) අදාළ අවශ්‍යතා නිශ්චය කිරීම සඳහාත් ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ප්‍රමිති (IS) නිකුත් කර ඇත.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සහතික කිරීම

මෙම අංශය, පියසර මෙහෙයුම් සහ බිම් මෙහෙවර සම්බන්ධ කරුණු කෙරෙහි අවධානය යොමු කරමින් මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ සහතික කිරීමේ ක්‍රියාවලියට සහභාගී විය.

ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන් සහතික කිරීම

උභයවාරී (Amphibian) ගුවන් යානා දෙකක් යොදවමින් දේශීය ගුවන් සේවා මෙහෙයුමක නිරත වීම සඳහා සැඟරන් ඒවියේෂන් සමාගමට (Saffron Aviations) ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතිකයක් (AOC) නිකුත් කරන ලදී.

ඊට අමතරව මෙම අංශය, දේශීය ගුවන් සේවාවන්හි නිරතවීම සඳහා A.O.C. ඉල්ලමින් ස්කයිලාබ්ස් ඒවියේෂන් සහ F-එයාර්වේස් සමාගම් විසින් ඉදිරිපත් කර තිබුණු අයැදුම් පත්‍ර ඇගයීමට සිදු කළේය. IWS ඒවියේෂන් සමාගමෙන්ද Fly Me ඒවියේෂන් සමාගමෙන්ද A.O.C. ඉල්ලමින් අංශයට ලැබී ඇති තවත් අයැදුම් පත්‍ර දෙකක් සම්බන්ධවද දැනට කටයුතු කරගෙන යනු ලැබේ.

ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන් ඔවුන්ගේ ගුවන්යානා ඇණි විශාල කර ගැනීමට උත්තරවත් දක්වා තිබිණි. දේශීය මෙහෙයුම් සඳහා කුඩා ගුවන් යානා දෙකක් ඔවුන්ගේ ඇණිවලට එක් කිරීමට අනුමැතිය දීමේ ක්‍රියාවලියට මෙම අංශයද හවුල් විය.

මෙම අංශය, කොරියන් එයාර්, ටර්කිෂ් එයාර් ලයින්ස්, ඩ්‍රිට්ස් එයාර්වේස් සහ ලොට් පෝලිෂ් එයාර් ලයින්ස් සමාගම්වලට විදේශ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික හතරක් (04) නිකුත් කළේය. ඊට අමතරව අයිලන්ඩ් ඒවියේෂන්, එයාර් ඒෂියා, ට්‍රාන්ස්සේරෝ එයාර්ලයින්ස්, ඔරෙන් එයාර්, ට්‍රැවල් ස්ට්‍රිප් zoo, ට්‍රැවල් ස්ට්‍රිප් a.s. සහ විම්එයාර් යන සමාගම්වලට ශ්‍රී ලංකාව තුළට සහ ඉන් පිටතට ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා නාවකාලික විදේශ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික හතරක් (07) ද නිකුත් කරන ලදී. මෙසේ නාවකාලික A.O.C. නිකුත් කිරීමට සිදුවූයේ ඔවුන්ගේ ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා වැඩසටහන් දැනට ශ්‍රී ලංකාවේ බලපැවැත්වෙන ICAO-17 අැමුණුමෙහි 13 වන සංශෝධනයට අනුකූල නොවන හෙයිනිස.

සෝදිසි කටයුතු

දේශීය හා විදේශ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන් අදාළ ICAO ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිච්ඡේද සමගත් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති දේශීය අවශ්‍යතා සමගත් අනුවෘත්තය පවත්වන්නේදැයි නිශ්චය කිරීම සඳහා මෙම අංශය අනුමත සෝදිසි සැලැස්මට අනුකූලව එකී දේශීය සහ විදේශ ගුවන්යානා මෙහෙයුම්කරුවන් සම්බන්ධ සෝදිසි මෙහෙයුම්වල නොකඩවා නිරත විය. මේ සඳහා මෙම අංශය ඊට අනුයුක්ත පරීක්ෂකවරුන් නිදෙනා යොදවා දේශීය සහ විදේශ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් දෙවර්ගය සම්බන්ධවම සම්පූර්ණ වශයෙන් මිනිස් පැය 122 ක රැම්ප් පරීක්ෂණ පවත්වා ඇත.

මෙම අංශය සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ පිළිවෙලින් ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සහ මිනින් ලංකා සමාගම් විසින් මෙහෙයවන ලද පියසර 47 ක සහ 14ක නිරූපදනතා කායාසාධනය අධීක්ෂණය කර ඇත.

වර්ෂය තුළ අනතුරු / සිදුවීම් විමර්ශන කිහිපයක නිරත වීමටද මෙම අංශයට සිදු විය.

රැම්ප් පරීක්ෂණ, ප්‍රධාන මූලස්ථාන පරීක්ෂණ, BCP අධීක්ෂණය, නියාමක විගණන, අතරමග පරීක්ෂණ, පුහුණුවීම් නිරීක්ෂණය සහ ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ ප්‍රථමයෙන් කී සෝදිසි කායාසාධන ය.

පියසර මෙහෙයුම් (FOM, මැදිරි නිරූපදිනනාව, මෙහෙයුම් පාලන සහ පුහුණුව), භූමි මෙහෙයුම්, නිරූපදිනනා කළමනාකරණ පද්ධතිය සහ අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය ගුවන් ප්‍රවාහනය කිරීම සම්බන්ධ ප්‍රසිද්ධ කරන ලද අවශ්‍යතා සමග අනුචාත්‍ය පවත්වන්නේදැයි නිශ්චය කිරීම සඳහා මෙම අංශය විසින් 2013 සැප්තැම්බර් මස 23 සිට 27 දින දක්වා ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම සම්බන්ධ සුපර්යාප්ත නියාමක විගණනයක් පවත්වන ලදී.

තවදුරටත් මෙම අංශය දේශීය ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වල කායීපටිපාටි අත්පොත් කිහිපයක් සමාලෝචනය කර අවශ්‍ය තන්හි අනුමැතිය දීමටද කටයුතු කළේය.

USOAP විගණනය - 2010

අඛණ්ඩ අධීක්ෂණ පිවිසුම (CMA) යනු ගෝලීය ගුවන් සේවා නිරූපදිනනාව වර්ධනය කිරීමේ අවසාන අරමුණ සහිතව සාමාජික රාජ්‍යයන් සතු නිරූපදිනනාව අධීක්ෂණ හැකියාව නොනවත්වා සිදු කෙරෙන පදනමක් මත අධීක්ෂණය කිරීම සඳහා ICAO විසින් යොදා ඇති පූර්ව ක්‍රියාකාරී ක්‍රම විද්‍යාවකි. මෙහෙයුම් අංශය 2013 වර්ෂය පුරා ශ්‍රී ලංකාවේ නිරූපදිනනා හැකියාව පිළිබඳ යාවත්කාල දත්ත / තොරතුරු ICAO වෙත සැපයීමේ ක්‍රියාවලියෙහි යෙදී සිටියේය.

ICAO ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් (SARPS) 1388 ක් ප්‍රබලතර අන්දමින් ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ අධීක්ෂණය කිරීම මෙම අංශය වෙත පැවරී ඇති වගකීමකි. මෙහි ප්‍රමිති සහ නිර්දේශිත පරිචයන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ මට්ටම 96.76% ක් වශයෙන් පැවතුණි. මෙම කායීය සඳහා ICAO විසින් CMA යටතේ ඉදිරිපත් කරනු ලබන සන්ධාන ප්‍රශ්න 152කම සතුටුදායක පිළිතුරු සැපයීමට මෙහෙයුම් අංශයට සිදුවී ඇත.

මෙම අංශය ICAO-6 ඇමුණුමෙහි සහ 18 ඇමුණුමෙහි අන්තිම සංශෝධනයන්ට අදාළ අනුචාත්‍ය සැසඳුම් ලැයිස්තු ICAO වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත.

ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය

ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරනලද ගුවන් යානා හැට තුනක (63) අඛණ්ඩ ගුවන් යෝග්‍යතාව රඳවා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය නියාමක සෝදිසි කායීයන් නොකඩවා ඉටු කළේය.

මෙම අංශය, ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමේ ගුවන් යානා 21කින් සමන්විත (Airbus A320-08, A330-07, A340-06) ගුවන් යානා ඇණියේත් මිහින් ලංකා සමාගමේ ගුවන් යානා තුනකින් (03) සමන්විත (A320-01, A321-02) ගුවන් යානා ඇණියේත් ගුවන් යෝග්‍යතාව නිතිපතා අධීක්ෂණය කළේය. මෙම ක්‍රියාවලියේදී ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය පිළිවෙලින් ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් හි සහ මිහින් ලංකා සමාගමෙහි පියසර වකු 27,100 ක සහ 3,539 ක ද එන්ජින් පැය 248,267 ක සහ 23,741 ක නිරූපදිනනා කායීසාධනය අධීක්ෂණය කළේය.

වර්ෂය තුළ ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික එකොළහක් (11) මුල්වර නිකුත් කරන ලද අතර ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික හතළිස් හතක් (47) අළුත් කරන ලදී.

ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන

වර්ෂය තුළ අවශ්‍ය ඇගයීම් සිදු කිරීමෙන් පසු ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන (AMO) පහක් (05) අනුමත කරන ලදී. මෙම කාලය තුළ AMO පහස්හතක (57) බලපත්‍ර අළුත් කරන ලද අතර තෙවන පාර්ශ්වයේ නඩත්තු වැඩ සඳහා බලපත්‍ර 03ක් වලංගු කරන ලදී. මීට අමතර වැඩපොළ අනුමැතීන් හතළිස් හතක් (47) ද ප්‍රදානය කරන ලදී.

ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීම

සමාලෝචනයට භාජනය වන කාල සීමාව ඇතුළත CAASL විසින් ගුවන් යානා නවයක් (09) ලියාපදිංචි කරන ලද අතර ගුවන් යානා පහස් හතරක් (54) ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික අළුත් කරන ලදී.

නිරූපදිනනා අධීක්ෂණය

අනුමත සෝදිසි සැලැස්මට අනුකූලව 2013 වර්ෂය තුළ මෙම අංශය ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කරන ලද ගුවන් යානා, ශ්‍රී ලංකාව තුළට මෙහෙයවන ලද විදේශ ලියාපදිංචි ගුවන් යානා සහ පොදු ගුවන් සේවා ගුවන් යානා සම්බන්ධව රැම්ප් පරීක්ෂණ දෙසිය තිස් පහක් (235) පවත්වා ඇත. මීට අමතරව විදේශ ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ හතක්

(07) ද පවත්වා ඇත.

විසා සඳහා නිර්දේශ

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය හුම් ඉංජිනේරුවරුන් විසි නවයක් සඳහා ගොඩබැසීමේ පිටසන් සහ නේවාසික විසා සඳහා නිර්දේශ නිකුත් කළේය.

පියසර පාසල් / ඉංජිනේරු පාසල්

පියසර පාසල් දෙකක ගුවන් යානා සහ අනුමත නඩත්තු සංවිධාන පරීක්ෂණ ද නඩත්තු පුහුණු පාසල් තුනක අළුත් කිරීමේ පරීක්ෂණ ද මෙම අංශ විසින් පවත්වනු ලැබීය.

නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍රය

ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය කර්මාන්තයේ නිරත වන පුද්ගලයින්ට ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු (AME) විභාග දෙකක් (02) ද, AME (BL) AML වශයෙන් පරිවර්තනය කිරීමේ විභාග දෙකක් (02) ද 2013 වර්ෂය තුළ පැවැත්වීය.

අමතර කොටස් සඳහා අනුමැතිය

2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් යෝග්‍යතා අංශය, ගුවන්යානා අමතර කොටස් ආනයනය සහ අපනයනය සඳහා ලැබුණු ඉල්ලුම් පත්‍ර දෙසිය නිස් හයක් (236) සඳහා අනුමැතිය දීම නිර්දේශ කළේය.

ඒකාබද්ධ ශාඛාව

ගුවන් ප්‍රවාහන සහ නීති කටයුතු අංශය

2013 වර්ෂය තුළ මගී, ගුවන් නැව් බඩු සහ ගුවන් යානා වලන සංඛ්‍යාවෙහි වැඩිවීමක් සහිතව ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් ප්‍රවාහන අංශයෙහි පැහැදිලි සමස්ත වර්ධනයක් සිදු විය.

ශ්‍රී ලංකාවට ගුවනින් ලගා වීමේ පහසුකම් ව්‍යාප්ත කරමින් නව ද්විපාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුම් කිහිපයක් අත්සන් කරන ලද අතර දැනට පවතින ගිවිසුම් කිහිපයක්ද යාවත්කාලීන කරන ලදී.

මත්තල රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් නොටුපොළ ආරම්භ කිරීම 2013 වර්ෂය තුළ ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයෙහි සහිටුනන් වූ වැදගත් කඩඉම් සිදුවීමකි. මෙයින් ශ්‍රී ලංකාව සතු ගුවන් ප්‍රවාහන හැසිරවීම් ධාරිතාව වර්ධනය විය.

ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් මෙහෙයුම්

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ ප්‍රධාන පෙලේ නව විදේශ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ගණනාවක් ශ්‍රී ලංකාව තුළට මෙහෙයුම් සිදු කිරීම ආරම්භ කළ අතර තවත් සමහර ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් කෙටි කලක් නවතා තිබුණු කොළඹ ට සිදු කරන ලද මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළහ.

එක්සත් රාජධානියෙහි ධජධාරකයා සහ ගුවන් යානා ඇණි විශාලත්වය අනුව විශාලතම ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම වන බ්‍රිටිෂ් එයාර්වේස් (British Airways) සමාගම 15 වසරකට ආසන්න කාලයක් නවතා තිබුණු ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් 2013 අප්‍රේල් මාසයේදී ගැටවික් සිට ශ්‍රී ලංකාව දක්වා යළි ආරම්භ කළහ. 2012 දී වසරේ හොඳම යුරෝපා ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම වූද, විශාල ගුවන් මාර්ග ජාලයක්සහිත සමාගමක් වූද ටර්කිෂ් එයාර් ලයින්ස් සමාගම 2013 ජනවාරි මාසයේදී ඉස්තාන්බුල් සිට මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. මෙම යුරෝපා ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් දෙක ශ්‍රී ලංකාව තුළට මෙහෙයුම් ආරම්භ කිරීමෙන් පෙති යන්තේ ප්‍රධාන පෙලේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා වෙළඳපොළ සම්බන්ධව ගොඩනැගී ඇති විශ්වාසයයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා සහ විනෝදාශ්වාද කර්මාන්ත තවදුරටත් පණ ගන්වමින් ආසියාවේ ප්‍රමුඛතම පිරිමැසුම් ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම වන එයාර් ඒෂියා x සමාගම 2013 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ක්වාලාලම්පූර් සිට මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. ආසියාවේ තවත් ප්‍රධාන පෙලේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගමක් වන කොරියන් එයාර්වේස් සමාගම 2013 මාර්තු මාසයේදී සියෝල් සිට කොළඹ දක්වා මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය. මීට අමතරව මාලදිවයිනේ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගමක් වන අයිලන්ඩ් එයාර්වේස් සමාගම ද මාලදිවයින් සිට කොළඹ දක්වා වූ ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් යළි ආරම්භ කළහ.

ඉහත සඳහන් කරනලද උපලේඛනගත ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට අමතරව ලොව් පොලිස් (Warsaw), ඔරෝන්බර්ග් (Sheremetyero), ට්‍රාන්ස්පේරෝ (Moscow), ට්‍රැවල් ස්ප්‍රිසස් (Prague) සහ ට්‍රැවල් ස්ප්‍රිසස් පොල්ස්කා (Warsaw) යන ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් ද 2013/2014 IATA ශිශිර සෘතුවේදී පරිග්‍රාහක වාරිකා කුලී මෙහෙයුම්කරුවන් වශයෙන් ඔවුන්ගේ කුලී මෙහෙයුම් ආරම්භ කළහ. 2013/2014 IATA ශිශිර සෘතුව තුළ මොස්කව්හි වීම් එයාර් ලයින්ස් සමාගම ද වසර නවයකට (09) පසු යළි ශ්‍රී ලංකාව තුළට කුලී මෙහෙයුම් ආරම්භ කළේය.

උපලේඛනගත මෙහෙයුම්කරුවන් වන ගල්ෆ් එයාර් (Bahrain) සමාගම සහ සිංගප්පූරුවේ ටයිගර් එයාර්වේස් සමාගම සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ ශ්‍රී ලංකාව තුළට සිදු කරන ලද ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් නවතා දැමූහ. කුලී මෙහෙයුම්කරුවන් දෙදෙනෙකු වන චින්ඩ් රෝස් (Kiev) සහ එන්ටර්එයාර් (Warsaw) සමාගම් 2013 ප්‍රථම කාර්තුව තුළ ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් නැවැත්වූහ.

වර්ෂය තුළ මිනිත් ලංකා සමාගම සීෂෙල්ස් (Mahe) වෙත මගී ප්‍රවාහන සේවා ආරම්භ කළ අතර ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සමාගම ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් ධාරිතාව පෙර වසර ප්‍රමාණයටම රඳවා ගත්හ.

මගී සහ ගුවන් නැව් බඩු වලන

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ මගී සහ ගුවන් නැව් බඩු වලන ප්‍රමාණයෙහි කැපී පෙනෙන වැඩිවීමක් වාර්තා විය. BIA වෙත පැමිණි සහ ඉන් පිටත් වූ මගීන්ගේ සම්පූර්ණ සංඛ්‍යාවන් පිලිවෙලින් 3,621,822 ක් සහ 3,690,047ක් විය. මෙම මගීන් සංඛ්‍යාවෙන් ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමෙහි වෙළඳ පොළ කොටස 2,021,261 ක්

සහ 1,997,282 ක් වූ අතර මෙම සංඛ්‍යා පිළිවෙලින් 54% ක් සහ 55% ක් නියෝජනය කරයි.

2013 වර්ෂය තුළ BIA වෙතින් පටවන ලද මෙට්‍රික් ටොන් 119,147 ක ගුවන් නැව් බඩු ප්‍රමාණයෙන් 47% ක වෙළඳ පොළ කොටසක් වූ මෙට්‍රික් ටොන් 56,070 ක් පටවන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම විසිනි. BIA හි ගොඩ බාන ලද ගුවන් නැව් බඩු මෙට්‍රික් ටොන් 71,716 කින් 60% වෙළඳපළ කොටසක් නියෝජනය කරන මෙට්‍රික් ටොන් 43,496 ක් ගොඩබාන ලද්දේ ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සමාගම විසිනි.

සංක්‍රමණ මගීන්

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් නොටුපොළ (BIA) හරහා ගමන් කරන සංක්‍රමණ මගීන් සංඛ්‍යාව වැඩිකර ගැනීම එය කලාපයේ කේන්ද්‍ර ගුවන් නොටුපොළක් බවට සංවර්ධනය කිරීමේදී ඉතාමත් වැදගත් වන සාධකයකි. 2013 වර්ෂය තුළ BIA හි සංක්‍රමණය වූ මගීන් සංඛ්‍යාව 1,231,903 ක් වූ අතර එම සංඛ්‍යාව BIA වෙත පැමිණි සම්පූර්ණ මගීන් සංඛ්‍යාවෙන් 34% ක් නියෝජනය කරයි. මෙම සංක්‍රමණ මගීන් අතුරින් 1,010,196 දෙනෙකු ප්‍රවාහනය කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම විසින්ය.

දේශීය ගුවන් සේවාව

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ ෆිට්ස් ඒවියේෂන් සමාගම දේශීය ස්තබ්ඩ් නටු (Fixed Wing) උපලේඛනගත මගී ප්‍රවාහන සේවා මෙහෙයුම්කරුවකු වශයෙන් රන්මලාන සහ යාපනය අතර ඔවුන්ගේ මෙහෙයුම් නොකඩවා සිදු කළහ. මෙම වර්ෂය තුළ යාපනය - රන්මලාන සහ ආපසු ගමන්කළ ගුවන් මගීන්ගේ සංඛ්‍යාව මෙහි සුළු වැඩිවීමක් දක්නට තිබුණි. වර්ෂය තුළ සී/ස දයා ඒවියේෂන් සමාගම ඔවුන්ගේ පෞද්ගලික / වාණිජ ස්තබ්ඩ් නටු මෙහෙයුම් නොකඩවා සිදු කළහ.

2004 ජූනි මාසයේදී හෙලිකොප්ටර් මෙහෙයුම් ආරම්භ කළ, මුලදී සී/ස ඩෙකෑන් ඒවියේෂන් (ලංකා) වශයෙන් හඳුන්වන සී/ස මිලේනියම් ඒවියේෂන් (පුද්.) සමාගම දිවයිනේ ගමනාන්ත කීපයකට නොකඩවා හෙලිකොප්ටර් මෙහෙයුම් පවත්වාගෙන ගියේය. කොස්මෝස් ඒවියේෂන් සමාගම ද සෙනොක් ඒවියේෂන් සමාගම ද 2013 වර්ෂය තුළ ඔවුන්ගේ හෙලිකොප්ටර් මෙහෙයුම් නොහවත්වා පවත්වාගෙන ගියහ.

දැනට වැඩි වැඩියෙන් දිවයිනට පැමිණෙන සංචාරකයින්ගේ අවශ්‍යතා ඉටු කිරීම සඳහා සැඟරන් ඒවියේෂන් සමාගම උපලේඛනගත මෙහෙයුම්කරුවකු වශයෙන් දිවයින පුරා ඇති ජලාශ ගත යාත්‍රාංගන වෙත මෙහෙයුම් සිදු කරන "සිනමන් එයාර්" නමින් යුත් නව ඉපිලියානා මෙහෙයුමක් ආරම්භ කළේය.

සංචාරක නියෝජිතවරු

1992 අංක 55 දරණ ගුවන් සංචාරණ (විශේෂ විධිවිධාන) පනත යටතේ පනවන ලද රෙගුලාසි අනුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිටින සියළුම සංචාරක නියෝජිතයින් ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නිකුත් කරනු ලබන හා වසරක් පාසා අළුත් කරනු ලබන බලපත්‍රයක් ලබාගත යුතුව ඇත.

ද්විපාර්ශවීය ගුවන් සේවා සාකච්ඡා

විදේශ ගත නාවික බලධාරීන් සමඟ පවත්වන ලද ද්වි-පාර්ශවීය ගුවන් සේවා සාකච්ඡාවන්හිදී CAASL ද ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත පිරිසේ සාමාජිකයෙකු වශයෙන් සහභාගී විය. මෙම සාකච්ඡාවන්ගෙන් පහක් සිදු කරන ලද්දේ තනි තනි රාජ්‍යයන් සමඟය. මීට අමතරව CAASL දකුණු අප්‍රිකාවේ පවත්වන ලද ගුවන් සේවා ගිවිසුම් නිගමනය කිරීමේ සාකච්ඡා පිලිබඳ සම්මේලනයටද (ICAN) සහභාගී විය. මෙම සාකච්ඡාවන්ගේ ප්‍රතිඵල පහත දැක්වේ.

වෙන වෙනම රාජ්‍යයන් සමඟ පවත්වන ලද ද්විපාර්ශවීය සාකච්ඡා

දකුණු කොරියාව (සියොල්-පෙඛර්වාට්) රාජ්‍යයන් දෙක අතර පවතින ද්වි-පාර්ශවීය ගුවන් සේවා විධිවිධාන ප්‍රගතිගත ෦෧ අන්දමින් නවීකරණය කිරීමේ අරමුණ සහිතව අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. මෙහිදී දෙපාර්ශවයටම අතරමැදි ස්ථාන සඳහා පස්වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතිවාසිකම් ප්‍රදානය කිරීමට දෙපාර්ශවයම එකඟ විය.

ඇසර්බයිජාන් (කොළඹ-පෙඛර්වාට්) සාකච්ඡාවේදී අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලද අතර ගුවන් සේවා ගිවිසුම් කෙටුම්පතකට මූලික වශයෙන් දෙපාර්ශවයේ එකඟත්ව ලැබුණි. අවබෝධතා ගිවිසුම අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ

නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වලට අසර්බයිජන් දක්වා සතිපතා ගමන් වාර 21ක් මෙහෙයුම් කිරීමට අයිතිය ලැබුණි. සී ඡෙල්ස් (කොළඹ-අප්‍රියෙල්) සාකච්ඡාවන්හිදී අවබෝධතා ගිවිසුමකට අත්සන් තැබීමත් ගුවන් සේවා ගිවිසුම් කෙටුම්පතකට එකඟවීමත් සිදුවිය. ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කරනලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට සීඡෙල්ස් දක්වා සතිපතා ගමන් වාර 07ක් මෙහෙයුම් කිරීමට අයිතිය ලැබුණි. කසකස්තානය (ඇස්ටානා-අගෝස්තු) සාකච්ඡාවේදී අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලද අතර ගුවන් සේවා ගිවිසුම් කෙටුම්පත් සම්බන්ධවද එකඟත්වයට එළඹෙන ලදී. ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට ඇස්ටානා සහ අල්මාටි දක්වා සතිපතා ගමන් වාර 3 බැගින් මෙහෙයුම් කිරීමට අයිතිය ලැබුණි.

ඉන්දියාව (කොළඹ-සැප්තැම්බර්) රාජ්‍යයන් දෙක අතර නම අවබෝධතා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. ඉදිරියේදී යළි සාකච්ඡා පවත්වා දැනට පවතින විධිවිධාන සමාලෝචනය කිරීමටද එකඟ විය.

2013 දෙසැම්බර් මාසයේදී දකුණු අප්‍රිකාවේ ඩර්බන්හි පවත්වන ලද ICAN සමුළුව අවස්ථාවේදී පවත්වන ලද ද්විපාර්ශවීය සාකච්ඡා

2013 දෙසැම්බර් මස 08-13 දක්වා දකුණු අප්‍රිකාවේ ඩර්බන් හි දී පවත්වන ලද ද්විපාර්ශවීය ගුවන් සේවා නිගමනය කිරීමේ සාකච්ඡා සම්බන්ධ ICAD සමුළුවට ශ්‍රී ලංකාවද සහභාගි විය. එහිදී ශ්‍රී ලංකා නියෝජිත පිරිස පහත සඳහන් රාජ්‍යයන් 9 නියෝජිතයින් සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීය.

ඉතියෝපියාව

දෙපාර්ශවය අතර පෙර සමායෝජනය කරගත් කෙටුම්පත් ගිවිසුම පාදක කර ගනිමින් ඉතියෝපියාව සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර නම ද්වි පාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් නිගමනය කරන ලදී. මෙම ගිවිසුමට අනුව ගිවිසුම් පාර්ශවයන්හි නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට සතියකට පියසර නතක (07) ගමන් වාර සීමාවකට යටත්ව 3 වන 4 වන සහ 5 වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතීන් ලැබේ. ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගමත් මිහින් ලංකා සමාගමත් මෙම ගිවිසුම යටතේ උපලේඛනගත සේවා මෙහෙයවීම සඳහා නම් කරන ලදී.

ෆින්ලන්තය

ෆින්ලන්තය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර නව ද්විපාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් අත්සන් කරන ලදී. මේ යටතේ දෙපාර්ශවයේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වලට ගමන් වාර සංඛ්‍යාවේ සීමාවකින් තොරව 3 වන 4 වන සහ 5 වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතීන් ලැබේ. මෙම ගිවිසුම යටතේ උපලේඛන ගත සේවා මෙහෙයවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සමාගම සහ සී/ස මිහින් ලංකා සමාගම නම් කරන ලදී.

ශ්‍රීසිය

ශ්‍රීසිය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර නව ද්වි-පාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් නිගමනය කරන ලදී. මේ යටතේ ගිවිසුම් පාර්ශවයන්හි නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට සතියකට පියසර දාහතරක (14) ගමන් වාර සීමාවකට යටත්ව අතර මැද ස්ථාන තුනක් (03) සහ ඔබ්බේ ස්ථාන තුනක් (03) සහිතව 3 වන, 4 වන සහ 5 වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතීන් ලැබේ. ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සමාගම සහ මිහින් ලංකා සමාගම මෙම ගිවිසුම යටතේ උපලේඛනගත සේවා මෙහෙයවීම සඳහා නම් කරන ලදී.

කෙන්යාව

තුන්වන පාර්ශවයේ හවුල් සංකේත වැඩපිළිවෙලට අවස්ථාව සලස්වමින් පවතින ද්වි පාර්ශවීය ගුවන් සේවා විධිවිධාන සංශෝධනය කරන ලදී. ගුවන් සේවා මෙහෙයවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් එයාර් ලයින්ස් සහ මිහින් ලංකා සමාගම් නම් කරන ලදී.

නවසීලන්තය

නවසීලන්තය සහ ශ්‍රී ලංකාව අතර නව ද්විපාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් නිගමනය කරන ලදී. මේ යටතේ දෙපාර්ශවයෙහි නම් කරනලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට ගමන් වාර සංඛ්‍යාව සීමා කිරීමකින් තොරව 3වන 4වන

සහ 5වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතීන් හිමි වේ.

ගිවිසුම යටතේ උපලේඛනගත සේවා මෙහෙයවීම සඳහා ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සමාගම සහ සී/ස මිහින් ලංකා සමාගම නම් කරන ලදී.

ස්පාඤ්ඤය

ශ්‍රී ලංකාව සහ ස්පාඤ්ඤය අතර නව ද්වි පාර්ශවීය ගුවන් සේවා ගිවිසුමක් නිගමනය කරන ලදී. මේ යටතේ ගිවිසුම පාර්ශවයන්හි නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට ගමන් වාර සංඛ්‍යාවේ සීමාවකින් තොරව 3වන, 4වන සහ 5වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතීන් හිමිවේ.

ශ්‍රී ලංකන් එයාර්ලයින්ස් සහ මිහින් ලංකා සමාගම් උපලේඛනගත සේවා මෙහෙයවීම සඳහා නම් කරන ලදී.

තුර්කිය

දැනට පවතින ගුවන් සේවා ගිවිසුම යටතේ හිමි ව ඇති ගමන් වාර සංඛ්‍යාව හතේ (07) සිට දාහතර (14) දක්වා වැඩි කරන ලදී.

ශ්‍රී ලංකාව, ටර්කිෂ් එයාර් ලයින්ස් සමාගමේ මාලේ මෙහෙයුමේදී අතරමැදි ස්ථානයක් වශයෙන් මත්තල මගින්ද රාජපක්ෂ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ පාවිච්චි කිරීමට අවසර දුන්නේය.

එක්සත් අරාබි එමීර් රාජධානිය (UAE)

UAE ශ්‍රී ලංකා මෙහෙයුම් සඳහා මෙතෙක් හිමිව තිබුණු ගමන් වාර සංඛ්‍යාව සතියකට 80 දක්වා වැඩි කරන ලද අතර මෙම සංශෝධනය අනුව එමීර්ට්ස්, ෆ්ලයි ඩුබායි සහ එයාර් ඇරේබියා සමාගම්වලට හිමි වී තිබුණු ගමන් වාර සංඛ්‍යාවද වැඩි විය. ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කරන ලද ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට සිය අභිමතය පරිදි එක්සත් අරාබි එමීර් රාජධානියේ ඕනෑම ගමනාන්තයකට සතියකට ගමන් වාර 80ක් දක්වා මෙහෙයුම් කිරීමේ අයිතිය හිමිවේ.

පවත්නා කුලී රෙගුලාසි යටතේ UAE අවස්ථාවෝචිත කුලී පියසර කොළඹ දක්වා මෙහෙයුම් කිරීමටද එකඟත්වය ලැබුණි.

UAE ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්වලට සම්පූර්ණ 5වන නිදහසේ ප්‍රවාහන අයිතිය සමඟ MRIA වෙත ඕනෑම ගමන් වාර සංඛ්‍යාවක් මෙහෙයුම් කිරීමට අවසර දෙන ලදී.

නෝර්ඩික් රාජ්‍යයන් (ඩෙන්මාර්ක්, නෝර්වේ සහ ස්වීඩන්)

ඩෙන්මාර්ක්, නෝර්වේ සහ ස්වීඩන් ඇතුළත් නෝර්ඩික් රාජ්‍යයන්හිද ශ්‍රී ලංකාවේද නියෝජිත පිරිස් විසින්, EU සමස්ථ ගිවිසුමෙන් උත්පාදනය වන ආනුෂංගික සංශෝධනයන්ට ඉඩ ලබාදීම සඳහා 2012 වසරේදී 3 සහ 4 වගන්ති සඳහා ශ්‍රී ලංකාව විසින් යෝජනා කරනලද සංශෝධන ඇතුළත් සංශෝධන ගුවන් සේවා ගිවිසුම සම්මත කරන ලදී.

ආසන වෙන් කිරීමේ සහ ගුන් ගාස්තු ගණනය කිරීමේ පාඨමාලාව

2009 දී ආරම්භ කරන ලද ආසන වෙන් කිරීමේ සහ ගුන් ගාස්තු ගණනය කිරීමේ පාඨමාලාව ගුවන් ප්‍රවාහන කර්මාන්තයට අවශ්‍ය පුහුණු මිනිස් බලය සැපයීමෙහි ලා ස්ථිර ප්‍රගතියක් ලබා ඇත. මෙහි 7වන ශිෂ්‍ය කණ්ඩායම 2012 දෙසැම්බර් මාසයේදී පාඨමාලාව සම්පූර්ණ කළ අතර 8 වන කණ්ඩායමේ පුහුණුව 2014 ජනවාරි මාසයේදී ආරම්භ වීමට නියමිතය.

වාර සමායෝජනය

වර්ෂය තුළ වාර (Slot) කමිටුවේ පිලිගත් නිර්ණායකයන්ට අනුකූලව BIA හි සහ MRIA හි වාර වෙන් කිරීම සිදු කරන ලදී. බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොළ බොහෝ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සහ මගීන් විසින් තෝරාගනු ලබන ගමනාන්තයක් බවට පත්වෙමින් තිබෙන හෙයින් අනාගතයේ එහි ධාරිතා අඩුපාඩුකම් සිදුවිය හැක. MRIA

වෙත සිදුකෙරෙන මෙහෙයුම් ද සෑහෙන ප්‍රමාණයකට වැඩි වී තිබුණු අතර වාර කමිටුව මෙම මෙහෙයුම්කරුවන් උනන්දු කරවීය.

පාරිභෝගික පැමිණිලි කටයුතු කිරීම

2011 දී පාරිභෝගික සේවා අධිකාරිය සමග සමායෝජනයෙන් විකසනය කරගත් යාන්ත්‍රණයට අනුකූලව 2013 වර්ෂය තුළ මෙම අංශය විසින් ගුවන් ප්‍රවාහනයට අදාළව පාරිභෝගිකයින්ගෙන් ඉදිරිපත් වූන දුක්ගැනවිලි සහ පැමිණිලි පිළිබඳව නිසි කටයුතු කරන ලදී. වර්ෂය තුළ මෙවැනි පැමිණිලි 20ක් ලැබුණු අතර ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වලට සහ සංචාරක නියෝජිතයින්ට එරෙහිව ලැබුණු පැමිණිලි වෘත්තීය ආකාරයකින් විසඳන ලදී. මෙම ප්‍රාරම්භක වැඩ පිළිවෙලට කාර්යක්ෂමයෙන් පොදු ජනයාගෙන් ධනාත්මක ප්‍රතිචාර ලැබෙමින් පවතියි.

ගුවන් ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතා නියාමනය කිරීම

සංචාරක නියෝජිතයින් සඳහා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට ඇගයීමේ රැස්වීමක් ඇතුළත් කරනලදී. ඇගයීමේ රැස්වීමේදී කායී මණ්ඩල සාමාජිකයින්ගේ සුදුසු හුසුදුසු භාවය නිශ්චය කරනලදී. මීට අමතරව කාර්යක්ෂමතා කෙරෙහිත් පොදු ජනතාව කෙරෙහිත් සංචාරක නියෝජිතයින් මත පැවරෙන වගකීම් පිළිබඳව විභව කළමනාකාරණයන් දැනුවත් කරන ලදී. ඔවුන්ගේ ගුවන් ගමන් අවශ්‍යතා බලපත්‍ර ලත් සංචාරක නියෝජිතයින් හරහා ඉටු කරගන්නා ලෙස මාධ්‍ය හරහා මහජනසාධක දැනුම් දෙන ලදී.

වලංගු ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරු බලපත්‍රයක් රහිතව කටයුතු කරන සංචාරක නියෝජිතයින් නියාමනය කිරීම සඳහා සෝදිසි වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. මෙහිදී සංචාරක නියෝජිතයින්ට නීතිමය අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීමෙන් පසු මෙම බලපත්‍රය ලබාගැනීම සඳහා අවස්ථාව සලසා දෙන ලදී.

ගුවන් ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතා හවුල්කරුවන් සමග රැස්වීම්

මෙම අංශය ගුවන් ප්‍රවාහන කාර්යක්ෂමතා ධනාත්මක වර්ධනයක් සහතික කිරීම සඳහා නිතිපතා ගුවන් ප්‍රවාහන සංගම් නියෝජිත මණ්ඩලය (BAR), ගුවන් ප්‍රවාහන සංගම් නියෝජිතයින්ගේ ශ්‍රී ලංකා සමිතිය, ශ්‍රී ලංකා සංචාරක නියෝජිතයින්ගේ සමිතිය, IATA ඒජන්තවරුන්ගේ සමිතිය වැනි ගුවන් සේවා කාර්යක්ෂමතා හවුල්කාර සංවිධාන සමගද, වාණිජ දෙපාර්තමේන්තුව වැනි රජයේ ආයතන සමගද රැස්වීම් පැවැත්වීය.

පොදු ගුවන් සේවා සංවර්ධනය

පොදු ගුවන් සේවා සංවර්ධනයට අදාළ ක්‍රියාකාරකම් භාරවී ඇත්තේ ගුවන් ප්‍රවාහන අංශයටය. උණු වා බැඳුණ මෙහෙයුම් සඳහා සාර්ථක සාකච්ඡා 2013 දී සම්පූර්ණ විය. දැනට උණු වා බැඳුණ මෙහෙයුම් දඹුල්ල සහ අනුගල්ල ආදී සංචාරකයින් පැමිණෙන ප්‍රදේශවල පැවැත්වෙයි. මෙය ප්‍රදේශයේ සංචාරක කාර්යක්ෂමතා වර්ධනයට රාකුළක් වී ඇත.

2011 දී සී/ස ස්කයි කලබ් (පුද්.) සමාගම විසින් ප්‍රථම වරට ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වා දීමෙන් පසු 2013 වර්ෂයේදී “පැරා මෝටරීං” ඉතා ජනප්‍රිය ක්‍රීඩාවක් බවට පත්විය. සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ සවුන් ඒෂියා ඒවියේෂන් ඇකඩමි, කුල් ඇඩ්වෙන්චර් ක්ලබ් සහ නිගම්බු ඒරෝ ක්ලබ් යන ආයතන ද මෙම වර්ෂය තුළ ඔවුන්ගේ පවර්ඩ් පැරා මෙහෙයුම් ආරම්භ කළහ.

පැරා මෝටරීං මෙහෙයුම් පවත්වන ලද්දේ පුත්තලමේ, කල්පිටියේ සහ කුරුණෑගල ඒ සඳහා සම්මත කරගත් ප්‍රදේශ තුළය. මෙම වර්ෂය තුළ බෙන්තොට සහ බුන්දුලම නව පැරා මෝටරීං කළාප දෙකක් අනුමත කරන ලදී. දේශීය පුද්ගලයින්ට අයිති අති සැහැල්ලු ගුවන් යානා දෙකක පෞද්ගලික මෙහෙයුම් කටුකුරුන්දේ සිට සිදු කරන ලදී. දුරස්ථ පාලන ආදර්ශ ගුවන් යානා සමාජ වෝටර්ස් එඩ්ජී, කොළඹ නගර සභා පිටිය සහ පන්නිපිටියේ ධර්මපාල විද්‍යාලයීය ක්‍රීඩා පිටිය යන ස්ථානයන්හි ඔවුන්ගේ පියසර ඉසව් පැවැත්වූහ.

ගුවන් යානා වර්ෂය	සම්පූර්ණ පියසර සංඛ්‍යාව		ගමන් කළ මගීන් සංඛ්‍යාව	
	2012	2013	2012	2013
හෙලිකොප්ටර්	596	351	2130	1984
බැලූන	141	156	947	1019

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ උපාධි අපේක්ෂකයින්ට සේවාස්ථ පුහුණුව

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ඉල්ලීම මත 2013 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන්සේවා අධිකාරිය උපාධි අපේක්ෂකයින් දෙදෙනෙකුට (02) හය මාසයක සේවාස්ථ පුහුණුවක් ලබා දුන්නේය. ගුවන් ප්‍රවාහන අංශය මෙම පුහුණු වැඩසටහන සමායෝජනය කළ අතර අධ්‍යාපන චාරිකා සමායෝජනය කිරීමෙන් සහ සංවිධානය කිරීමෙන් එකී උපාධි අපේක්ෂකයින් ගුවන් සේවා කාර්යාලයට නිරාවරණය කිරීමක් සිදු කළේය. නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (ගුවන් ප්‍රවාහන සහ නීති කටයුතු) ඔවුන්ගේ අධීක්ෂණ නිලධාරියා වශයෙන් කටයුතු කළේය. CAASL මේ වන විට මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයේ ප්‍රවාහන සහ සහායක සේවා කළමනාකරණ පීඨයේ සිසුන් නව (09) දෙනෙකුට මෙම සේවාස්ථ පුහුණුව ලබා දී ඇත.

මොරටුව විශ්වවිද්‍යාලයෙන් අළුතෙන් පැමිණි සිසුහු 2013 නොවැම්බර් 11 වන දින ඔවුන්ගේ සේවාස්ථ පුහුණුව ආරම්භ කළහ.

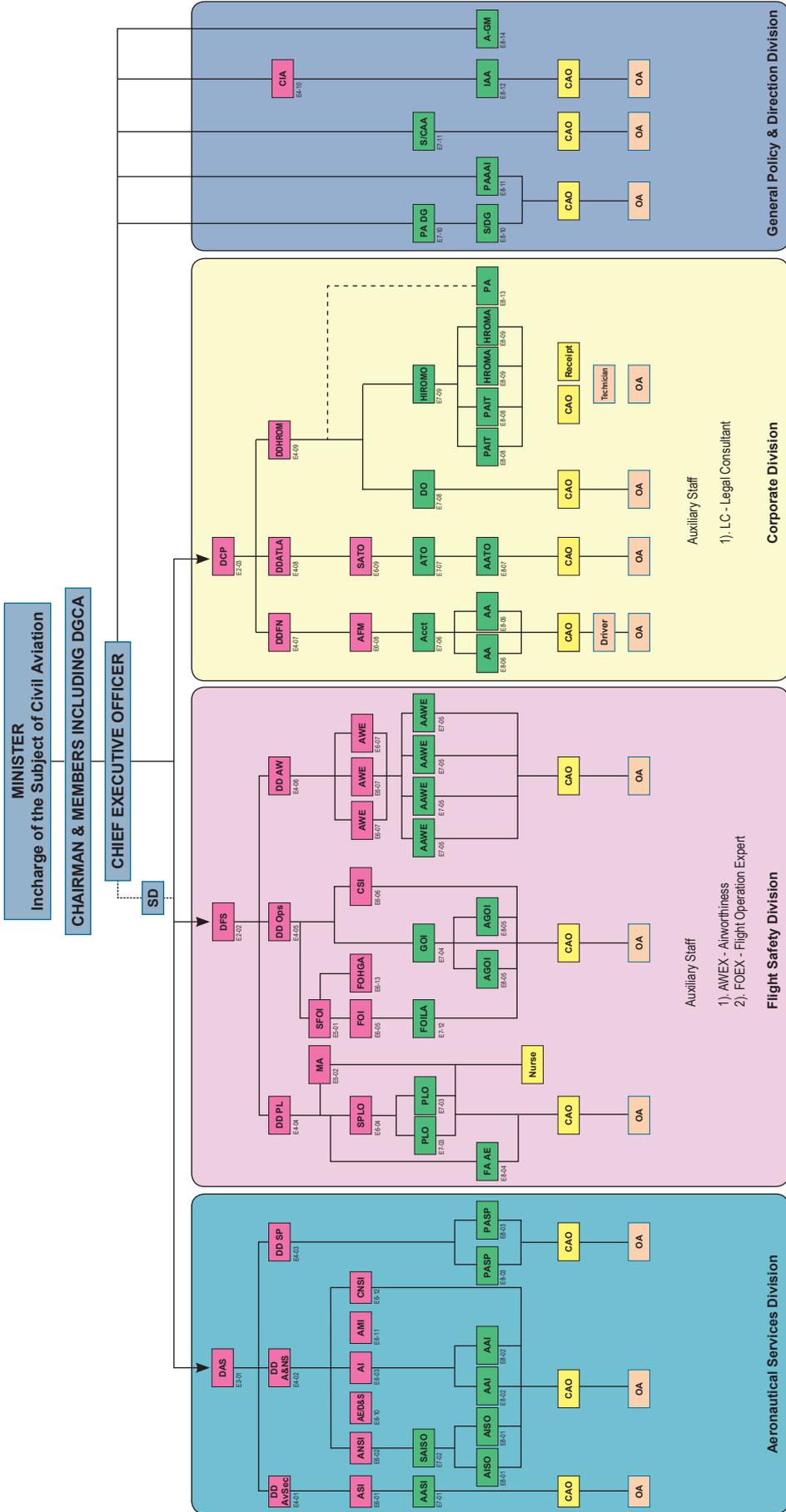
ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය

සිවිල් ගුවන් සේවාවේ වර්ධනයත් සමගම නිරූපණිකතාව සහ සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳව සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට පැවරී ඇති වගකීම ඉටු කිරීමේ අරමුණින් සහ, නිරූපණිකතා සහ සුරක්ෂිතතා කාර්යයන්හි නියුතු පුහුණු සේවකයින් බඳවා ගැනීම සහ ඔවුන් තවදුරටත් සේවයේ රඳවා තබා ගැනීම ඉලක්ක කර ගනිමින් එහි ආයතනික ව්‍යුහය නැවත සකස් කිරීම, වැටුප් පරිමාණ සහ බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය 2012 වසරේදී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අනුමත කරන ලදී. ආයතනික ප්‍රතිව්‍යුහගතකරණය සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අනුමැතිය සඳහා මහා භාණ්ඩාගාරයේ, කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලදී.

නමුත් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව 2013 නොවැම්බර් මස 23 වන දින ප්‍රතිව්‍යුහගත කාර්යමණ්ඩලය හා අදාළ වැටුප් ව්‍යුහයන් අනුමත කොට එවා තිබූ අතර එය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ ආයතනික ව්‍යුහයට වඩා වෙනස් වූද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අවශ්‍යතාවයන් සපුරාලීමට නොහැකි වූවක්ද විය. තවද නව බඳවා ගැනීමේ පටිපාටිය අනුමත කරන තුරු පවතින තනතුරු වලට කාර්යමණ්ඩල බඳවා ගැනීම් සිදු නොකළ යුතු බවටද කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් දන්වා සිටින ලදී. එසේ වුවත් එම ගැටළුව සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනතේ සඳහන් නීති අනුව තනතුරු හා වැටුප් ව්‍යුහයන් සම්බන්ධයෙන් බලතල පැවරී තිබුණද රාජ්‍ය ප්‍රත්පත්ති වලට අනුකූලව යළිත් කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එවන ලද අනුමැතියට යටත් වීමට තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අනුමත සෑම තනතුරක් සඳහාම බඳවාගැනීමේ පටිපාටිය සැකසීම ආරම්භ කරන ලද අතර ඒවා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතියට ඉදිරිපත් කරනු ඇත. මේ සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය ලද විගස, බඳවා ගැනීම් පටිපාටිය ආරම්භ කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය බලාපොරොත්තු වේ.



ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය - කායවී බද්ද වගකීම් සටහන



කායී මණ්ඩලය

දැනට CAASL අනුමත සේවක සංඛ්‍යාවේ නවතරු එකීය හැට හතක් (167) ඇත. ඒ තුළ එක් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීවරයෙකු, ජ්‍යෙෂ්ඨ විධායක නිලධාරීන් තිස් හතර දෙනෙකු (34) සහ විධායක නිලධාරීන් හතළිස් තුන් දෙනෙකු ඇත. මෙකී නිලධාරීහු ප්‍රධාන වශයෙන් නිරූපිත සහ සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණ රාජකාරි සහ කළමනාකරණ මට්ටමේ මෙහෙයුම් කායීයන් ඉටු කරති. ඔවුන්ට සහාය වීම සඳහා කායීභාර නිලධාරීන් පහස් පස් දෙනෙකු (55) සහ සහායක කායී මණ්ඩලය තිස් හතර දෙනෙකු (34) ඇත. 2013 දෙසැම්බර් මස අවසානය වන විට CAASL සේවයෙහි යෙදී සිටි සම්පූර්ණ නිලධාරීන් සංඛ්‍යාව එකසිය හතළිස් හයක් (146) වූ අතර පුරප්පාඩු විසි එකක් (21) තිබුණි.

සේවක සුභසාධනය

CAASL එහි සේවකයින්ට සහ ඔවුන්ගේ ආසන්න පවුල් සාමාජිකයින්ට පිරිනමන සුභසාධක පහසුකමක් වශයෙන් 2013 වර්ෂය තුළ රු. 6,573,480/- ක පිරිවැයක් දරමින් එහි වෛද්‍ය රක්ෂණ යෝජනා ක්‍රමය නොකඩවා පවත්වාගෙන ගියේය. 2012 මැයි මාසයෙන් ආරම්භ වූ කාලසීමාව තුළ මෙම යෝජනා ක්‍රමය යටතේ ගෘහස්ත පහසුකම් වශයෙන් රු. 2,415,742/- ක මුදලක්ද බාහිර පහසුකම් වශයෙන් රු. 2,354,074/- ක මුදලක්ද සේවකයින් එකසිය තිස් හතර (134) දෙනෙකුට ගෙවා ඇත.

සමහර විට ඔවුන්ගේ සෞඛ්‍යයට, නිරූපිතතාවට සහ සුරක්ෂිතතාවට හානිදායක තත්ත්වයන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවිය හැකි සිවිල් ගුවන් සේවා පරීක්ෂකවරුන්ට විශේෂ ආවරණයක් ප්‍රදානය කිරීමට එකඟ වූ නිසා සෙලින්කෝ ඉන්ජුටරන්ස් PLC සමඟ පවත්වාගෙන යන ලද අනතුරු රක්ෂණ ඔප්පුව අළුත් කරන ලදී.

කායී මණ්ඩලයට කරන උපකාරයක් වශයෙන් සමාලෝචනයට භාජනය වන කාල සීමාව තුළ CAASL සේවකයින් තිස්නම (39) දෙනෙකුට ආපදා ණය වශයෙන් රු.6,594,657/- ක මුදලක්ද එක් (01) සේවකයෙකුට දේපොළ ණය වශයෙන් රු. 2,559,089/- ක මුදලක්ද ගෙවා ඇත. මීට අමතරව 2013 වර්ෂය තුළ සේවකයින් 18 දෙනෙකුට වාහන (යතුරුපැදි, පාපැදි සහ ත්‍රී රෝද රථ) මිලට ගැනීම සඳහා ණය මුදල් වශයෙන් රු. 15,417,700/- ක මුදලක් ගෙවා ඇත.

පුහුණු පාඨමාලා, සම්මන්ත්‍රණ, වැඩමුළු, රැස්වීම් සහ සම්මේලන

2013 වර්ෂය තුළ CAASL විසින්, රැස්වීම් සහ සම්මේලන ආදියට සහභාගී වීම සඳහා සිදුකරන ලද විදේශ ගමන් ඇතුළු සියළු ආකාරයේ පුහුණු වැඩසටහන් සඳහා රු. 38,476,006.70 ක මුදලක් වැය කරන ලදී. මිනිස් දින 586 ක දේශීය පුහුණුව සඳහා රු. 1,377,300.00 ක මුදල්ද, මිනිස් දින 234 ක විදේශ පුහුණුව සඳහා රු. 16,356,184.82 ක මුදලක්ද CAASL විසින් වැය කරනු ලැබ ඇත.

CAA හි කායීයන් වැඩි වශයෙන් ජාත්‍යන්තර ස්වභාවයක් ගන්නා හෙයින් වර්ෂය තුළ ගුවන් සේවා කර්මාන්තයට අදාළ විවිධ රැස්වීම්, ගිවිසුම් සාකච්ඡා සහ සම්මේලන ආදියට සහභාගී කරවීම සඳහා නිතරම පාහේ එහි නිලධාරීන් විදේශ ගත කරවීමට අධිකාරියට සිදු විය. මෙකී කායීයන් සඳහා වර්ෂය තුළ වැය කරන ලද මුදල රු. 22,119,821.88 කි.

2013 වැඩසටහන් අයවැයෙහි සහ 2013 පුහුණු වැඩසටහනෙහි හඳුනා ගන්නා ලද පුහුණු අවශ්‍යතා සඳහා වාර්ෂික අයවැය ප්‍රතිපාදන ඇතුළත පහසුකම් සලස්වන ලදී. 2012 වසර සමග සසඳන විට මෙය කායී මණ්ඩලයේ හැකියාවන් වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා යොදන ලද ආයෝජන ප්‍රමාණයෙහි කැපී පෙනෙන වැඩිවීමකි.

2013 වර්ෂය ඇතුළත සම්පූර්ණ මිනිස් දින 439 ක මානව සම්පත් සංවර්ධන ක්‍රියාකාරකම් ඉටු කර ඇත. විධායක නිලධාරීන්ට සහ සිවිල් ගුවන් සේවා නිලධාරීන්ට පිරිනමන ලද විදේශ පුහුණු අවස්ථා, සම්මන්ත්‍රණ, වැඩමුළු රැස්වීම් සහ සම්මන්ත්‍රණ මීට ඇතුළත් වේ.

වර්ෂය තුළ දේශීය පුහුණු අවස්ථා, සම්මන්ත්‍රණ, වැඩමුළු ඇතුළත් දේශීය ක්‍රියාකාරකම් දෙසිය හැට තුනක්ද (263) විධායක නිලධාරීන්ට සහ කායී භාර නිලධාරීන්ට ප්‍රදානය කර ඇත. මෙහි අරමුණ වූයේ මානව සම්පත් ධාරිතා වර්ධනයයි.

තාක්ෂණික පුස්තකාලය

ගුවන් සේවා විෂයෙහි උන්නදුවක් දක්වන පුද්ගලයින්ගේ දැනුම වර්ධනය කිරීම තාක්ෂණික පුස්තකාලයේ ප්‍රධාන අරමුණයි. CAASL කාය්‍යී මණ්ඩලයේ මෙන්ම ගුවන් සේවා කාර්යාලයේ තිරන වන පිටස්තර පුද්ගලයින් බොහෝ දෙනෙකුගේ ද අනුග්‍රහය තාක්ෂණික පුස්තකාලයට ලැබී තිබේ.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ පිටස්තර පුද්ගලයින් 360කට අධික පිරිසක් පුස්තකාලයේ ද්‍රව්‍ය ප්‍රයෝජනයට ගෙන ඇත. එය ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවාවට අදාළ සම්පත් සහ දැනුම මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් සේවය කරයි.

2013 වර්ෂය තුළ තාක්ෂණික පුස්තකාලයට අළුත් ප්‍රකාශන මිලදී ගැනීම සඳහා රු. 251,559.75 ක මුදලක් වැයවී ඇත.

කාය්‍යී මණ්ඩලය අතර තොරතුරු බෙදා හැරීම පහසු කරවීම සඳහා තාක්ෂණ පුස්තකාලය යටතේ අංශ පුස්තකාල ද පවත්වාගෙන යනු ලැබේ. මේ මගින් ICAO ලිපි ලේඛන යාවත්කාල කිරීම හොඳින් සිදුවේ.

CAASL වෙබ් අඩවිය

අන්තර්ගතය යාවත්කාල කරමින් සහ දන්න ආරක්ෂාවට අවශ්‍ය සුරක්ෂිතතා විධිවිධාන යොදමින් CAASL වෙබ් අඩවිය www.caa.lk මැනවින් පවත්වාගෙන යන ලදී. වෙබ් පාදක අයදුම්පතක් හරහා විභාග ප්‍රභවල ලබාදීමේ පහසුකමක් වෙබ් අඩවියට එක් කරන ලද අතර ඒකාබද්ධ අවශ්‍යතාවන් සරිලන පරිදි වැඩිදුර තොරතුරු ඊට ඇතුළත් කරන ලදී.

CAASL ඒකාබද්ධ සැලැස්ම සහ ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන්

ක්‍රමයෙන් විකාශනය වන අවශ්‍යතා සහ බැඳීම් නිරූපණය වන පරිදි වාර්ෂිකව යාවත්කාල කරනු ලබන CAASL හි ඒකාබද්ධ සැලැස්මට අනුකූලව, මෙම අංශය විසින් එකිනෙක අංශයෙහි / ඒකකයෙහි ක්‍රියාත්මක වැඩ සටහන් සංයුක්ත කරමින් 2013 වර්ෂය සඳහා වූ CAA සමස්ත ක්‍රියාත්මක වැඩසටහන සකස් කරන ලදී.

සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය විසින් සකස් කරන ලද කාය්‍යී සැලැස්මට (Action Plan) විස්තර අමාත්‍යාංශයට යවන ලදී.

CAA හි අඩංගු කාය්‍යීයන්

අළුතෙන් පිහිටුවන ලද කාය්‍යීලය සහ නව වැඩ පරිසරය හිසා 2013 වර්ෂය තුළ CAASL මූලස්ථානයේ වැඩ අතිශයින් සාර්ථක විය. ප්‍රථම වරට මෙම ගොඩනැගිල්ල බද්දට ලබාගෙන ඇත්තේ වසර තුනක් සඳහාය. මෙම බදු කාලය 2014 පෙබරවාරි මස 28 වන දිනයෙන් අවසන් වේ. BIA හි (කටුනායක නයිකන්දේ) CAASL මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ල තනා නිමවනතුරු දැනට ඇති ගොඩනැගිල්ලේ බදු කාලය තවත් වසර දෙකකට (02) දීර්ඝ කර ගැනීමට CAASL බලාපොරොත්තු වේ.

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ, කටුනායක (අංක 09) පිහිටි නිල නිවාසය ජ්‍යෙෂ්ඨ ගගන නාවික තොරතුරු නිලධාරී විසින් පාවිච්චි කරන ලදී.

රත්මලානේ ඇති නිල නිවාසය 2012 වර්ෂයේදී නවීකරණය කරන ලද අතර මේ වසරේදී එය ජ්‍යෙෂ්ඨතම ගුවන් යෝග්‍යතා ඉංජිනේරු වෙනුවෙන් වෙනස් කරනු ලැබ ඇත.

CAASL ස්වයංකරණය

2013 වර්ෂයේදී මයික්‍රොසොෆ්ට් 2013 පැකේජය ස්ථාපනය කිරීමත් සමග කාය්‍යී මණ්ඩලයට මෘදුකාංග පැකේජ වශයෙන් වඩාත් දියුණු තොරතුරු තාක්ෂණ පහසුකම් ලබා දී ඇත.

කාය්‍යීල සභායකයින් ඇතුළු CAASL හි සියළුම සේවකයින්ට වඩාත් පහසු සංදේශනයක් සඳහා නිල විද්‍යුත් තැපෑල ලිපිනයක් ලබා දී ඇත. මේ අනුව දැන් CAA හි සියළුම සේවකයින් විද්‍යුත් තැපෑල මගින් සම්බන්ධ කර ගත හැකිය. මේ හැර CAO නිලය හෝ ඊට උසස් නිල දරණ සෑම නිලධාරියෙකුටම අන්තර්ජාල පිවිසුම සහිත පරිගණක ලබා දී ඇත.

CAASL සේවකයින් ලබාගත් නිවාඩු

වර්ෂය තුළ සේවකයින්ට කාර්යාලයට පැමිණෙන අතරමග මුහුණ පෑමට සිදුවන දුෂ්කරතා වෙනුවෙන් ලබා දී ඇති සහන කාලය හැර ඔවුන්ගේ ප්‍රමාද වී පැමිණීම සහ කෙටි නිවාඩු වාර්තා සමපයෙන් නිරීක්ෂණය කරන ලදී. ලබා නොගත් නිවාඩු මුදල් බවට හරවා ගැනීමේ අයිතිය වැනි පෙළඹවීමේ ක්‍රියාමාර්ග හේතුවෙන් නීතිපතා රාජකාරියට පැමිණීමට සේවකයින් උනන්දු වී ඇත.

මූල්‍ය කළමනාකරණ අංශය

වැඩසටහන් අයවැය

මෙහෙයවීම සහ කළමනාකරණය, ගෞරව හා වික සේවා, පියසර නිරූපණතාව සහ ඒකාබද්ධ කළමනාකරණය වශයෙන් හැඳින්වෙන ප්‍රධාන වැඩසටහන් හතරක් යටතේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද 2013 වැඩසටහන් අයවැයට අනුකූලව මූල්‍ය කළමනාකරණ අංශය විසින් CAA හි මූල්‍ය කටයුතු කළමනාකරණය කරන ලදී. 2013 දී CAA හි මුළු ආදායම රුපියල් මිලියන 1,179 ක් වූ අතර මුළු වියදම, රුපියල් මිලියන 78 ක මූලධන වැයක්ද ඇතුළුව රුපියල් මිලියන 644 ක් විය. පසුගිය වර්ෂයේ වියදම වූ රුපියල් මිලියන 518 සමග සසඳා බලන විට 2013 වර්ෂයේ පුනරාවර්තන වියදමෙහි 9.3% ක වැඩිවීමක් දක්නට තිබිණ. පසුගිය වසර ආදායම වූ රුපියල් මිලියන 989 සසඳන විට 2013 ආදායමෙහි 19% ක වැඩිවීමක් දක්නට තිබිණ.

කළමනාකරණ තොරතුරු

සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ සුපර්යාප්ත මූල්‍ය කළමනාකරණ තොරතුරු පද්ධතියක් සාර්ථක ලෙස ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. ඒ මගින් මූල්‍ය කළමනාකරණ තොරතුරු පිළිබඳ වඩාත් පුළුල් ආවරණයක් සැපයෙන අතර CAA ගනුදෙනුකරුවන්ගේ විද්‍යුත් කාඩ් ගෙවීම් (Electronic Card Payments) භාර ගැනීමේ පහසුකමක්ද සැලසී ඇත. CAA හි මූල්‍ය කළමනාකරණ තොරතුරු ප්‍රකාශය, 2012 හඳුන්වා දෙන ලද ශ්‍රී ලංකා මූල්‍ය වර්තාකරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇත.

2013 - කායසීසාධක දර්ශක

2013 - CAASL හි කායසී සාධනය	2013	2012
නිරූපදායක සහ සුරක්ෂිතතා අධීක්ෂණ රාජකාරි සහ කායසීයන් (නිකුත් කරන ලද රෙගුලාසි / නිවේදන / රීති සංඛ්‍යාව)		
ගුවන් ප්‍රවාහන	03	01
ගුවන් යෝග්‍යතා	02	00
සංවිධාන / පුද්ගලයින් මුල්වර සහතික කිරීම		
ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම්	01	02
නඩත්තු සංවිධාන	05	10
ගුවන් නියමුවන්	268	199
ගුවන් ගමන් පාලකවරුන්	00	16
ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර	73	158
පියසර පිටත් කරන්නන්	14	00
පියසර උපදේශකවරුන්	00	07
සහකාර පියසර උපදේශකවරුන්	00	04
නූම් උපදේශකවරුන්	04	10
මැදිරි සේවක පිරිස් සාමාජිකයින්	229	187
සහතික කරන ලද සංවිධාන / පුද්ගලයින් සෝදිසි කිරීම		
රැමිප් පරීක්ෂණ - ගුවන් යෝග්‍යතා	263	102
රැමිප් පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්	53	36
ගඟන යානාංගන පරීක්ෂණ	39	19
ගුවන් ගමන් සේවා පරීක්ෂණ	32	23
නඩත්තු සංවිධාන පරීක්ෂණ	46	42
පියසර පාසල් පරීක්ෂණ - පුද්ගල බලපත්‍ර	08	14
ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා පරීක්ෂණ	21	42
සීමිතලේඛ පරීක්ෂණ	01	02
අතරමග පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්	04	04
අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය පරීක්ෂණ	09	18
ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ - ගුවන් යෝග්‍යතා	07	00
ස්ථාන පහසුකම් පරීක්ෂණ - මෙහෙයුම්	00	02
ගඟන නාවික තොරතුරු සේවා පරීක්ෂණ	19	12
ප්‍රධාන මූලස්ථාන පරීක්ෂණ / උපදේශක නිරීක්ෂණය	14	21
නම් කළ සැසඳුම් නියමු අධීක්ෂණය	14	26
සම්පූර්ණ කරන ලද විගණන		
ගුවන් සංචරණ සේවා	01	01
ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා	01	01

වර්ගය	2013	2012
මෙහෙයවීම සහ කළමනාකරණය		
පැවැත්වූ අධිකාරියේ රැස්වීම්	09	13
පැවැත්වූ විගණන කමිටු රැස්වීම්	04	08
පැවැත්වූ කාර්ය මණ්ඩල කමිටු රැස්වීම්	03	02
සංවර්ධන සැලසුම් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ සංසඳය රැස්වීම්	04	06
කර්මාන්තයේ උපදේශන රැස්වීම්	22	201
බාහිර සංවිධාන / පුද්ගලයින් හමුවීම්	136	249
ලැබුණු ලිපි ගණන	5518	5839
ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා අංශය		
ගුවන් තොටුපොළ පිවිසුම් අවසර පත්‍ර සඳහා නිර්දේශ	30	19
ගුවන් යානා/ බඩ ගබඩා තුළ අවි ආයුධ ගෙන යාමට අවසර දීම්	139	171
පියසර තට්ටුවේ ගමන් කිරීමට බලය පැවරීම්	01	01
ජාතික ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා වැඩසටහනට සංශෝධන / ප්‍රතිශෝධන	02	29
ඉටුකළ සුරක්ෂිතතා සෝදිසි කාර්යයන්	20	36
කර්මාන්තය වෙනුවෙන් පවත්වන ලද සුරක්ෂිතතා පුහුණු පාඨමාලා	09	05
සහතික කළ සුරක්ෂිතතා සෝදිසිකරුවන්	349	429
සහභාගී වූ සුරක්ෂිතතා පුහුණු පාඨමාලා/ සම්මන්ත්‍රණ	10	02
පැවැත්වූ AVSEC විභාග	13	07
පැවැත්වූ AVSEC දේශන	02	01
විශේෂ ව්‍යාපෘති අංශය		
CAA මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ල තැනීම		
තාක්ෂණික රැස්වීම්	06	00
කොන්ත්‍රාත්කරු සමග රැස්වීම්	05	00
වැඩ බිම වාරිකා	05	00
අභ්‍යන්තර රැස්වීම්	11	00
MRIA හි කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල තැනීම		
තාක්ෂණික රැස්වීම්	09	00
කොන්ත්‍රාත්කරු සමග රැස්වීම්	06	00
වැඩ බිම වාරිකා	16	00
අභ්‍යන්තර රැස්වීම්	30	00
වීරවිල CAA හිල නිවාස තැනීම		
තාක්ෂණික රැස්වීම්	06	00
කොන්ත්‍රාත්කරු සමග රැස්වීම්	00	00
වැඩ බිම වාරිකා	01	00
අභ්‍යන්තර රැස්වීම්	07	00
ගුවන්සර සඟරා - මුද්‍රණය	04	03
පවත්වන ලද CADEC වැඩසටහන්	19	12

	2013	2012
විදුහල්පතිවරුන් සඳහා වැඩමුළු	02	00
පාසල් සිසුන්ගේ සඳහා වැඩමුළු	06	06
පාසල් සිසුන්ගේ සමාජ සඳහා වැඩමුළු	08	00
විශේෂ ක්‍රියාකාරකම්	01	01
ජාතික කමිටු වැඩසටහන	02	00
WHO IHR (2005) වැඩමුළුව	01	00
CAPSCA සහකාර වාර්තාව	01	00
පැවැත්වූ එලිමහන් පුහුණු වැඩමුළු - වාර්ෂික	01	00
"දැයට කිරුළ" ජාතික ප්‍රදර්ශනය	01	01
ප්‍රදර්ශනයේ CAA ප්‍රදර්ශන කුටි සංවිධානය කිරීම	02	02
CAA වාර්ෂික වාර්තාව	01	01
වෙනත් ප්‍රකාශන / වාර්තා	05	04
අංශ සංඛ්‍යා ලේඛන	12	12
CAA සංඛ්‍යා ලේඛන	121	121
ගුවන් සංතරණ සේවා අංශය		
උස් ගොඩනැගිලි තැනීම සඳහා අනුමැතිය	312	653
NOTAM නිකුත් කිරීමට අනුමැතිය	186	264
ගගන නාවික තොරතුරු වකුලේඛ නිකුත් කිරීම	08	09
නිකුත් කරන ලද AIP අතිරේක	07	08
ඉහළින් පියසර කිරීමට අනුමැතිය	929	1030
උපලේඛනගත - නොවන පියසර සඳහා ගොඩබැසීමේ අවසර	586	655
සහනාගී වූ පුහුණු පාඨමාලා / සම්මන්ත්‍රණ	29	34
ජලාශ ගගන යාත්‍රාංගන සඳහා අනුමැතිය	01	00
ගගන යාත්‍රාංගන සෝදිසි කාර්යයන්	39	19
ATS සෝදිසි කාර්යයන්	32	24
පුද්ගල බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම		
ආධුනික ගුවන් නියමු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	231	155
පොද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	110	94
වාණිජ ගුවන් නියමු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	339	264
ගුවන් ප්‍රවාහන ගුවන් නියමු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	498	414
ගුවන් ගමන් පාලක බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	26	44
ගුවන් යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	05	113
ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	474	397
ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර - වර්ග ප්‍රමාණ - නිකුත්කිරීම	25	38
ගුවන් යානා නඩත්තු බලපත්‍ර - ප්‍රවර්ග - නිකුත්කිරීම	10	14
මැදිරි සේවක පිරිස් සහතික - නිකුත්කිරීම	229	225
මැදිරි සේවක පිරිස් සහතික - යළි නිකුත්කිරීම	512	50
පියසර මෙහෙයුම් නිලධාරී බලපත්‍ර - නිකුත්කිරීම	14	00
නිදහස් බැලූන නියමු බලපත්‍ර - (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	00	05
පියසර ඉංජිනේරු බලපත්‍ර - (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	01	00
ගුවන් යානා වර්ග ප්‍රමාණ (CPL/ATPL බලපත්‍ර) - නිකුත්කිරීම	154	140
සහකාර පියසර උපදේශක / පියසර උපදේශක ප්‍රමාණ (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	09	28
පියසර පාසල් බලපත්‍ර - අළුත්කිරීම	03	06
හුම් උපදේශක අනුමැතිය	04	12
ගුවන් ගමන් පාලක ප්‍රමාණ (නිකුත්කිරීම + අළුත්කිරීම)	201	100
ගුවන්යානා නඩත්තු ඉංජිනේරු බලපත්‍ර - ප්‍රවර්ග - නිකුත්කිරීම	00	01
වීසා සඳහා නිර්දේශ නිකුත්කිරීම	85	92
NIB පැහැයුම් - නිකුත්කිරීම	159	359
වෛද්‍ය පරීක්ෂණ	958	866

විභාග	2013	2012
පෞද්ගලික ගුවන් නියමු බලපත්‍ර විභාගය	107	89
විශේෂ ගුවන් නීතිය - විභාගය	00	06
AML විභාගය	02	02
	අයම්පත්‍ර414	අයම්පත්‍ර411
ATPL විභාගය	79	56
ATPL(H) විභාගය	03	06
විදේශ බලපත්‍ර පරිවර්තන විභාගය	00	04
ඉංග්‍රීසි භාෂා ප්‍රවීණතා විභාගය	109	117
කල් ඉකුත් වූ බලපත්‍ර ප්‍රතිසක්‍රියන විභාගය (CPL/IR)	03	12
ගුවන් විදුලි දුරකථන - ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණය	56	55
පියසර විභාග පරීක්ෂණ විභාගය	01	00
AML පරිවර්තන විභාගය	00	02
	අයම්පත්‍ර414	අයම්පත්‍ර 411
මෙහෙයුම්		
සහභාගී වූ පුහුණු පාඨමාලා / සම්මන්ත්‍රණ	10	13
නව මගපෙන්වීම් ලේඛන - නිකුත් කළ	00	03
විශේෂ මෙහෙයුම්	12	11
මැදිරි සේවක පිරිස බලය පැවරීම	229	266
විදේශ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික - මුල්වර	04	02
විදේශ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික - අළුත් කිරීම්	11	26
අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන බලපත්‍ර - මුල්වර	02	00
අන්තරායකාරී ද්‍රව්‍ය ප්‍රවාහන බලපත්‍ර - අළුත් කිරීම්	13	13
DCP - මුල්වර නිකුත් කිරීම්	04	09
DCP - අළුත් කිරීම්	30	23
ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික - මුල්වර	01	00
ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරු සහතික - අළුත් කිරීම්	08	08
සීමිතලේඛ - අළුත්කිරීම්	07	05
සැසඳුම් - බලය පැවරීම	249	220
ක්‍රියාත්මක කළ සෝදිසි කාය්‍යයන්	106	92
ගුවන් යෝග්‍යතා		
අළුත් ගුවන් සේවා නිරූපණය නිවේදන - නිකුත් කළ	02	00
සහභාගී වූ පුහුණු පාඨමාලා / සම්මන්ත්‍රණ	08	06
සෝදිසි කාය්‍යයන් (RAMP විගණන)	238	102
ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික - මුල්වර	11	08
ගුවන් යෝග්‍යතා සහතික - අළුත් කිරීම්	47	40
ගුවන් යානා නඩත්තු සංවිධාන - වැඩපොළ අනුමැතිය	46	10
ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික - මුල්වර	09	06
ගුවන් යානා ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික - අළුත් කිරීම්	54	51
නඩත්තු සංවිධාන අනුමත කිරීම - පහසුකම් පරීක්ෂණය සමග	46	42
ගුවන් සේවා සිදුවීම් නිශ්චය කිරීම	93	32
ගුවන් ප්‍රවාහන සහ නීති කටයුතු		
සකස් කරන ලද නව රෙගුලාසි කෙටුම්පත	03	01
සහභාගී වූ පුහුණු පාඨමාලා / සම්මන්ත්‍රණ	04	02
නිකුත් කරන ලද නව මගපෙන්වීම් ලේඛන	03	01
සංශෝධනය කරන ලද මගපෙන්වීම් ලේඛන	01	01

	2013	2012
දේශීය පියසර උපලේඛන අනුමත කිරීම්	37	03
ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරුවන් සෝදිසි කිරීම් සහ පවත්වන ලද ඇගයීම් රැස්වීම්	118	18
ජාත්‍යන්තර පියසර උපලේඛන අනුමත කිරීම්	185	25
තාක්ෂණික නොවන විශේෂඥයින් සඳහා විසා නිර්දේශ	21	16
ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කළ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සඳහා කුලී බලපත්‍ර	08	08
ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සඳහා බලපත්‍ර	03	03
කුලී බලපත්‍ර - ජාත්‍යන්තර	03	04
වෙනත් බලපත්‍ර - දේශීය නිත්‍ය මෙහෙයුම්	04	06
ගුවන් ප්‍රවාහන සැපයුම්කරු බලපත්‍ර	518	450
පෞද්ගලික මෙහෙයුම් බලපත්‍ර	02	02
අත්සන් කළ අළුත් ගුවන් සේවා ගිවිසුම්	05	00
සංශෝධනය කළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම්	09	02
වසර අවසානයේ "විවෘත අහස" ගුවන් සේවා ගිවිසුම්	07	06
මානව සම්පත් සහ කාර්යාල කළමනාකරණ		
නිකුත් කරන ලද HR & OM සම්බන්ධ නව රීති	21	06
සංශෝධනය කරන ලද HR & OM සම්බන්ධ නව රීති	00	02
කාර්ය මණ්ඩල බඳවා ගැනීම්	07	09
සංවිධානය කළ විදේශ පුහුණු අවස්ථා	32	80
දේශීය පුහුණු අවස්ථා	50	117
කාර්ය මණ්ඩලයේ මුළු ගණන	146	148
පවත්වන ලද කාර්ය සාධන ඇගයීම්	56	70
කාර්ය මණ්ඩල විශ්‍රාම ගැනීම්	01	01
කාර්ය මණ්ඩල ණය	රු.මි. 24.8	රු.මි. 18.2
තාක්ෂණික පුස්තකාලයට එක් කළ අළුත් ලිපි ලේඛන	21	137
මූල්‍ය කළමනාකරණ		
රැස්කළ මුළු ආදායම	රු.මි. 1.179	රු.මි. 988
මුළු වියදම	593	370
කාර්ය මණ්ඩල වැටුප් - එකතුව	රු.මි. 157	රු.මි. 148
මිලදී ගත් වාහන	00	03
මිලදී ගත් පරිගණක	07	09
අභ්‍යන්තර විගණන		
පැවැත්වූ විගණන	30	34
ඉදිරිපත් කළ සොයාගැනීම්	146	50
ගුවන් යානා අනතුරු සහ සිදුවීම් විමර්ශනය		
වාර්තා වූ සිදුවීම්	05	06
වාර්තා වූ අනතුරු	00	00
වාර්තා වූ සිද්ධි	186	137
සේවක පිරිසට / මගීන්ට සිදුවූ සුළු තුවාල	01	00
සේවක පිරිසට / මගීන්ට සිදුවූ සුළු තුවාල	00	19
නව රෙගුලාසි කෙටුම්පත්	00	01
සහභාගී වූ පුහුණු පාඨමාලා / සම්මන්ත්‍රණ	01	01
මග පෙන්වීම් ලේඛන - සංශෝධනය කළ	04	01

2013 කර්මාන්තයෙහි කායකීය සාධනය

ගමනාගමන තොරතුරු ජාත්‍යන්තර ගමන්	2013	2012
මගීන්	8,543,772	8,290,688
අතෙල් වූ	3,621,822	3,554,969
පිටවූ	3,690,047	3,590,122
සංක්‍රමණ	1,231,903	1,145,577
නැව් බඩු (මෙට්‍රික් ටොන්)	191,224	174,645
ඵන	71,776	66,602
පිටතට යන	119,447	108,043
ගුවන් යානා වලන	50,969	48,734
උපලේඛනගන පියසර	48,413	46,616
කුලී පියසර	2,556	2,118
මෙහෙයුම් කළ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සංඛ්‍යාව	39	40
උපලේඛනගන සේවා	27	30
කුලී සේවා	08	07
නැව්බඩු පමණක්	04	03
දේශීය ගමනාගමනය		
ගෙන යන ලද මගීන්	7,694	8,421
ගුවන් යානා වලන	1,842	1,715
මෙහෙයුම් කළ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සංඛ්‍යාව		
උපලේඛනගන පියසර	02	01
කුලී පියසර	06	02

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට
විස්තීර්ණ ආදායම පිළිබඳ ප්‍රකාශය

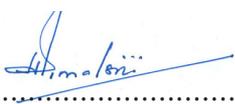
2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	සටහන	31.12.2013		31.12.2012	
		රු.	ශත.	රු.	ශත.
ආදායම		1,178,712,159.10		988,991,622.16	
මෙහෙයුම් ආදායම	(1)	1,078,895,686.64		918,524,428.11	
මෙහෙයුම් නොවන ආදායම	(2)	99,816,472.46		70,467,194.05	
වියදම		365,040,299.83		370,804,177.77	
කාර්ය මණ්ඩල වියදම්	(3)	156,700,965.10		148,638,658.02	
රැස්වීම්, සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු	(4)	33,254,645.02		26,794,066.10	
පුහුණුව සඳහා වියදම්	(5)	11,269,722.26		20,106,117.69	
පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්	(6)	136,960,888.79		148,764,416.90	
ක්ෂය වීම්	(8)	26,854,078.66		26,500,919.06	
සාමාන්‍ය කටයුතු වලින් බදු ගෙවීමට පෙර ලාභය / (අලාභය)		813,671,859.27		618,187,444.39	
බදු ගෙවීම්	(7)	228,159,304.45		94,722,505.91	
වර්ෂය සඳහා ශුද්ධ ලාභය / (අලාභය)		585,512,554.82		523,464,938.48	
වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම්					
දේපල පිරිසිදු කිරීම සහ උපකරණ ප්‍රත්‍යා ගණනයෙන් ලැබුණු ලාභය					
නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් මත ජීව ගණන ලාභය / (අලාභය)					
විදේශ මෙහෙයුම්කරු මූල්‍ය ප්‍රකාශ පරිවර්තනය කිරීමෙන් ලැබුණු ලාභය / (අලාභය)					
විකිණීමට ඇති මූල්‍ය වත්කම්වලින් ලාභය / (අලාභය)					
ලාභ අලාභ අයිතමයන්ට අදාළ ආදායම් බදු					
ලාභ/(අලාභ) අයිතමයන්ට අදාළ ආදායම් බදු වසර සඳහා විස්තීර්ණ ආදායම - එකතුව		585,512,554.82		523,464,938.48	

**2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට
මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය**

2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට	සටහන	31.12.2013		31.12.2012	
		රු.	ශත.	රු.	ශත.
වත්කම්		1,931,531,245.45		1,202,805,871.50	
ජංගම නොවන වත්කම්					
දේපල පිරිසහ සහ උපකරණ	(8)	92,488,294.11		114,891,490.00	
ජංගම වත්කම්		1,839,042,951.34		1,087,914,381.50	
නොග	(9)	79,146,992.92		6,934,256.43	
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සහ කායී මණ්ඩල ණය	(10)	219,721,394.16		180,555,880.06	
වෙනත් මූල්‍ය වත්කම්	(11)	801,046,519.12		543,528,106.43	
අත්තිකාරම්, පෙරගෙවීම් සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	(12)	106,488,296.86		136,448,863.07	
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	(13)	632,639,748.28		220,447,275.51	
ස්කන්ධය සහ වගකීම්		1,931,531,245.45		1,202,805,871.50	
මූලධනය සහ සංචිත		896,255,554.68		511,349,053.86	
රජයේ ප්‍රදාන	(14)	7,956,326.05		8,562,380.05	
ත්‍යාගණන අතිරික්තය	(15)	13,485,465.44		13,485,465.44	
පොදු සංචිත		485,000,000.00			
සමුච්චිත ලාභය		389,813,763.19		489,301,208.37	
ජංගම නොවන වගකීම්		277,799,071.34		274,709,426.94	
කල්තැබූ බදු වගකීම්	(16)	4,658,204.67		4,762,194.44	
ප්‍රතිපාදන සහ වෙනත් වගකීම්	(17)	261,851,639.67		259,676,305.00	
විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ බැඳීම	(18)	11,289,227.00		10,270,927.50	
ජංගම වත්කම්		757,476,619.43		416,747,390.70	
වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	(19)	616,588,928.22		282,872,312.57	
වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	(20)	17,531,743.11		43,274,312.31	
ආදායම් බදු වගකීම	(21)	123,355,948.10		90,600,765.82	

.....

 ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත
 සභාපති
 ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
 2014 පෙබරවාරි 28

.....

 එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි
 සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්
 සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනයෙන් අවසන් වූ වර්ෂය

	රජයේ ප්‍රදාන		ප්‍රාග්ධන ගණන සංචිත		පොදු සංචිත		සමුච්චිත ලාභය		එකතුව	
	රු.	ශත	රු.	ශත	රු.	ශත	රු.	ශත	රු.	ශත
2012 ජනවාරි 01 දිනට ශේෂය	9,168,434.05		13,485,465.44				425,412,628.47		448,066,527.96	
කාල සීමාව සඳහා ලාභය							523,464,938.48		523,464,938.48	
පෙර වසර ගැලපුම් -2011							(103,645,776.49)		(103,645,776.49)	
වසර තුළ අයකිරීම් 2011							(5,930,582.09)		(5,930,582.09)	
ශුද්ධ අතිරික්ත විසර්ජනය							(350,000,000.00)		(350,000,000.00)	
වසර සඳහා ක්‍රමක්ෂය	(606,054.00)								(606,054.00)	
2013 ජනවාරි 31 දිනට ශේෂය	8,562,380.05		13,485,465.44				489,301,208.37		511,349,053.86	
කාල සීමාව සඳහා ලාභය							585,512,554.82		585,512,554.82	
ශුද්ධ අතිරික්ත විසර්ජනය ඒකාබද්ධ අරමුදල							(200,000,000.00)		(200,000,000.00)	
ශුද්ධ අතිරික්තය මාරු කිරීම - පොදු සංචිතය							485,000,000.00		485,000,000.00	
වසර සඳහා ක්‍රමක්ෂය	(606,054.00)								(606,054.00)	
2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය	7,956,326.05		13,485,465.44				389,813,763.19		896,255,554.68	

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
2013 දෙසැම්බර් 31 අවසන් වූ වර්ෂය සඳහා
මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

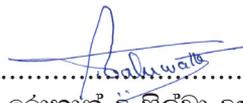
	රු.	ගන.	රු.	ගන.
මෙහෙයුම් කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / ඒ සඳහා වැයවූ මුදල් ප්‍රවාහ				
බදු ගෙවීමට පෙර සාමාන්‍ය කාර්යයන්ගෙන් ලාභය / (අලාභය)	813,671,859.27		618,187,444.39	
ගැලපුම්				
ක්ෂයවීම්	26,854,078.66		26,500,919.06	
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය වීම	(606,054.00)		(606,054.00)	
ආයෝජන ආදායම	(90,940,918.72)		(64,756,055.37)	
රක්ෂණ අරමුදල සඳහා ප්‍රතිපාදන	72,216.67		67,450.00	
පෙර වසර ගැලපුම්	-		6,986,497.51	
දේපොළ, පිරිසත, උපකරණ විකිණීමෙන් ලාභය/අලාභය	(63,865.00)		225,842.59	
නිශ්චල වත්කම් මිලදී ගැනීම මත පැනවුණු අනුමත කළ නොහැකි VAT බදු			(3,030,221.66)	
නිශ්චල ප්‍රතිලාභ සැලසුම් සඳහා ප්‍රතිදාන	1,138,179.50		1,767,642.50	
මෙහෙයුම් ලාභය / (අලාභය)	750,125,496.38		585,343,465.02	
ක්‍රියාත්මක මූලධර්ම වෙනස්වීම් වලට පෙර				
තොග වැඩිවීම්	(72,212,736.49)		(5,348,025.27)	
වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සහ කාර්ය මණ්ඩල ණය වැඩිවීම්	(39,165,514.10)		(41,645,146.47)	
අත්තිකාරම්, පෙර ගෙවුම් සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ වැඩිවීම්	18,751,822.04		(12,872,922.05)	
වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ වැඩිවීම්	307,974,046.45		62,764,560.29	
ප්‍රතිපාදන සහ වෙනත් වගකීම් අඩුවීම			262,434.00	
මෙහෙයුම් වලින් උත්පාදනය වූ මුදල්	965,473,114.28		588,504,365.52	
නිශ්චල ප්‍රතිලාභ සැලසුමේ පිරිවැය - ගෙවීම් (පාරිභෝගික)	(119,880.00)		(736,585.00)	
ගෙවූ ආදායම් බදු	(195,508,111.94)		(222,082,339.45)	
මෙහෙයුම් කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / (වැයවූ) මුදල් ප්‍රවාහ	769,845,122.34		365,685,441.07	
ආයෝජන කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / (වැයවූ) මුදල් ප්‍රවාහ				
දේපොළ, පිරිසත සහ උපකරණ අත්පත් කර ගැනීම	(4,458,717.77)		(28,926,051.48)	
දේපොළ, පිරිසත සහ උපකරණ විකිණීමෙන් ලැබීම්	71,700.00		437,500.00	
වෙනත් ආයෝජන අත්පත් කර ගැනීම	(257,518,412.69)		(210,303,036.52)	
වෙනත් ආයෝජන විකිණීමෙන් ලැබීම්				
සේවක සුභසාධන අරමුදල	(116,882.00)		169,402,178.19	

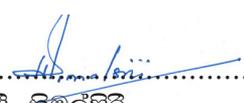
ලැබුණු පොලිය	102,149,662.89	65,135,454.99
බැංකු සුරැකුම්	2,220,000.00	138,000.0
ආයෝජන කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / (වැයවූ) ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ	(157,652,649.57)	(4,115,954.82)
මූල්‍ය කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / (වැයවූ) මුදල් ප්‍රවාහ		
ඒකඛද්ධ අරමුදල	(200,000,000.00)	(350,000,000.00)
මූල්‍ය කාර්යයන්ගෙන් ලැබුණු / (වැයවූ) ශුද්ධ මුදල් ප්‍රවාහ	(200,000,000.00)	(350,000,000.00)
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ ශුද්ධ වැඩිවීම / (අඩුවීම)	412,192,472.77	11,569,486.25
වර්ෂය ආරම්භයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	220,447,275.51	208,877,789.26
වර්ෂය අවසානයේදී මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ	632,639,748.28	220,447,275.51
මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ විශ්ලේෂණය		
බැංකුවේ ඇති මුදල්	488,639,748.28	40,447,275.51
කෙටි කාලීන ආයෝජන	144,000,000.00	180,000,000.00
	632,639,748.28	220,447,275.51

මූල්‍ය වාර්තාකරණය පිළිබඳව අධිකාරියේ කළමනාකරණයේ වගකීම් ප්‍රකාශය

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 14 සහ 15 වගන්ති ප්‍රකාර අධිකාරියේ කළමනාකරණය පහත සඳහන් කරුණු පිළිබඳව වගකීමට බැඳී ඇත.

1. අධිකාරියේ ආදායම සහ වියදම, වත්කම් හා වගකීම් සහ අනෙකුත් සියළුම මූල්‍ය ගණු දෙනු නිසි පරිදි ගිණුම් ගත කිරීම
2. අධිකාරියේ මූල්‍ය කායඝීසාධනය සහ එහි මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ සත්‍ය සහ සාධාරණ දසුනක් ඉදිරිපත් කිරීමේ කායඝීස සඳහා 1995 අංක 15 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ සහ විගණන ප්‍රමිති පනත යටතේ ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීන්ගේ ආයතනය විසින් සම්මත කරන ලද ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතිවලට අනුකූලව ගිණුම් සකස් කිරීම.
3. අධිකාරියේ වත්කම් ආරක්ෂා කිරීමටත්, වංචා සහ වෙනත් අක්‍රමිකතා අනාවරණය කිරීම සහ වැළැක්වීම සඳහා උචිත අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රම පිහිටුවීමටත් නිසි පියවර ගැනීම

.....

 ජෙනරාල් රොහාන් ද සිල්වා දැව්වත්ත
 සභාපති
 ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය

.....

 එච්. එම්. සී. නිමල්සිරි
 සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්
 සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

2014 පෙබරවාරි 28

1. පොදු ප්‍රතිපත්ති

1.1. අනුවෘත්තය ප්‍රකාශය

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශය, විස්තීර්ණ ආදායම, ස්කන්ධ වෙනස්වීම් පිළිබඳ ප්‍රකාශය සහ සටහන්ද, ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සාරාංශද (මූල්‍ය ප්‍රකාශ) ජාත්‍යන්තර ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති (IFRS) නියෝජනය කනර ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීන්ගේ ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද මූල්‍ය වාර්තාකරණ ප්‍රමිති (SLFRS) වලට අනුකූලව සකස් කර ඇත.

1.2. මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිබඳ වගකීම

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිවෙල කිරීම සහ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ වගකීම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කළමනාකරණය මත පැවරී ඇත.

1.3. සාර්ථක ව්‍යාපාරයක්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කරන විට කළමනාකරණ, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ලාභ ලබන සාර්ථක ව්‍යාපාරයක් වශයෙන් දිගින් දිගට නොකඩවා පවත්වාගෙන යාමට ඇති හැකියාව තක්සේරු කර ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට නීත්‍යානුකූලව පැවරී ඇති රාජකාරී සහ කාර්යයන් ඉටුකරමින් පෙනෙන තාක් දුර අනාගතයට එහි මෙහෙයුම් පැවැත්ම රඳවා ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රමාණවත් සම්පත් එය සතුව තිබෙන බවට සාධාරණ බලාපොරොත්තුවක් කළමනාකරණයට ඇත. අනාගතය පිළිබඳව උපයෝජ්‍ය වශයෙන් ඇති තොරතුරු සලකා බලන විට අධිකාරියට එහි මෙහෙයුම් නවතා දැමීමට හෝ එය වසා දැමීමට හෝ සිදුවිය හැකි බවක් පෙනෙන්නට නැත. මේ අනුව අධිකාරිය එහි මූල්‍ය ප්‍රකාශ සකස් කිරීමේදී තවදුරටත් ලාභ ලබන ස්ථාවර ව්‍යාපාරයක පදනම (Going Concern Basis) යොදා ගනියි.

1.4. අළුතෙන් නිකුත් කරන ලද එහෙත් ශේෂ පත්‍රය දිනය වන විටත් බලාත්මක නොවුණු ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති

පහත සඳහන් නව ප්‍රමිති, සංශෝධන සහ පවත්නා ප්‍රමිතිවලට අර්ථ දැක්වීම් ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරීන්ගේ ආයතන විසින් නිකුත් කර ඇති නමුත් මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශ අනුමත කළ දිනය වන විටත් බලාත්මකව නොතිබුණි. මෙම නව ප්‍රමිති අදාළ කර ගැනීමෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශ කෙරෙහි ඇතිවිය හැකි බලපෑම් නව වනතුරුත් තක්සේරු කර නැති අතර අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරනු ලබන මෙම ප්‍රමිති, සංශෝධන සහ පවත්නා ප්‍රමිති වලට අර්ථ දැක්වීම් බලාත්මක වූ කල්හි ඒ අනුව කටයුතු කිරීමට අධිකාරිය අපේක්ෂා කරයි.

SLFRS 9	-	මූල්‍ය මෙවලම්
SLFRS 12	-	වෙනත් සංවිධාන සමග ඇති සම්බන්ධතා හෙළිදරව් කිරීම
SLFRS 13	-	සාධාරණ අගය - මිණුම්

1.5. වැදගත් ගිණුම්කරණ මත, නිමාන සහ උපකල්පන

අධිකාරියෙහි මූල්‍ය ප්‍රකාශ පිළිවෙල කිරීමේදී වාර්තා කරන දිනයට වාර්තා කළ ආදායම් ප්‍රමාණය, වියදම, වත්කම්, වගකීම් සහ අසම්භාව්‍ය වගකීම් හෙළිදරව් කිරීම ආදිය කෙරෙහි බලපෑම් ඇතිවනමුත්, නිමාන සහ උපකල්පන වල ඇති අනියතතාව හේතුවෙන් අනාගතයේදී කිසියම් වත්කමක් හෝ වගකීමක් හෝ ඉදිරියට ගෙන යන ප්‍රමාණයට වැදගත් ගැලපුමක් සිදු කිරීම අවශ්‍ය විය හැකිය.

මත

අධිකාරියේ ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති යොදා ගැනීමේ ක්‍රියාවලියේදී ගොඩනගන මාන සහ උපකල්පන හැරුණු විට මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි පිළිගෙන ඇති ප්‍රමාණයන් කෙරෙහි වඩාත් සැලකිය යුතු බලපෑම් ඇති කරන පහත සඳහන් මත කළමනාකරණය විසින් ගොඩනගාගෙන ඇත.

නිමාන සහ උපකල්පන

එළඹෙන මූල්‍ය වර්ෂය ඇතුළත් වත්කම් සහ වගකීම්වල ඉදිරියට ගෙනයන ශේෂයන්ට ගැලපුම් අවශ්‍ය වීමේ සැලකිය යුතු අවදානම් ඇතිකරවන අනාගතය සහ නිමාන අනියතතාව ඇතිකරන වෙනත් ප්‍රධාන ප්‍රභවයන් පිළිබඳ වැදගත් උපකල්පන සම්බන්ධව පහත සාකච්ඡා කෙරේ.

(අ) මූල්‍ය මෙවලම්වල සාධාරණ අගය

මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශනයෙහි වාර්තා කර ඇති මූල්‍ය වත්කම් සහ මූල්‍ය වගකීම්වල සාධාරණ අගය සක්‍රීය වෙළඳ පොළෙන් ව්‍යුත්පන්න කරගත නොහැකි වන විට වට්ටම් කළ මුදල් ප්‍රවාහ මොඩලය සහ / හෝ ගණිත මොඩල ඇතුළත් විවිධ ඇගයීමේ ශිල්ප ක්‍රම භාවිතා කිරීමෙන් එය ගණනය කරනු ලැබේ.

මෙම මොඩලයන්ට අවශ්‍ය යෙදවුම්, එසේ කළ හැකි අවස්ථාවන්හි නිරීක්ෂණය කළ හැකි වෙළඳ පොළ දත්ත තුළින් උකහා ගනු ලබන අතර නිරීක්ෂණය කළ හැකි වෙළඳ පොළ දත්ත නොමැති විට සාධාරණ අගය ස්ථාපනයකිරීම සඳහා මාන (විනිශ්චයන්) අවශ්‍ය වේ. මෙම සාධක පිළිබඳ උපකල්පනයන්හි වෙනස්කම් නිසා මූල්‍ය මෙවලම්වල වාර්තා කරන ලද අගයන් කෙරෙහි බලපෑම් ඇතිවිය හැකිය.

ශේෂ පත්‍රය දිනට මූල්‍ය වත්කම් වල ඉදිරියට ගෙන ආ අගය රු. 1,219,511,333 කි. (2012 : රු. 955,676,310)

(ආ) නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීම ඇගයීම

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ විශ්‍රාම සැලසුම්වල පිරිවැය නිශ්චය කරනු ලබන්නේ සූත්‍ර ක්‍රමය (Formula Method) භාවිතා කිරීමෙනි.

ශේෂ පත්‍රයේ දිනට නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ වගකීමේ ඉදිරියට ගෙන ආ ශේෂය රු. 11,289,227 කි. (2012 : රු. 10,270,928)

(ඇ) සාධාරණ අගය

සාධාරණ අගය වශයෙන් සලකනු ලබන්නේ අනේ දුර ගණුදෙනුවකදී පිටස්තර බලපෑම් රහිත, දැනුම සහ කැමැත්ත සහිත දෙපාර්ශවයක් අතර එකඟත්වයට එළඹෙනු ලබන ප්‍රතිස්ථාවේ අගයයි. මූල්‍ය මෙවලමක් ආරම්භයේදී පිළිගනු ලබන විට එහි සාධාරණ අගය වන්නේ සාමාන්‍යයෙන් ඒ සඳහා ගෙවනලද හෝ භාරගන්නා ලද හෝ ප්‍රතිස්ථාවේ අගයයි. ආරම්භක පිළිගැනීමෙන් අනතුරුව සක්‍රීය වෙළඳ පොළක මිල සඳහන් කර ඇති මූල්‍ය වත්කමක සාධාරණ අගය වනුයේ සාමාන්‍යයෙන් එහි ඉල්ලුම් මිලයි. මුදල් සමාන ද සහ කෙටිකාලීන ආයෝජන වැනි කෙටිකාලීන මූල්‍ය මෙවලම් වල ගෙන යන අගය එහි සාධාරණ අගය ලෙස සාමාන්‍යයෙන් පිළිගත හැකිය.

(ඈ) ආදායම් බදු

අධිකාරිය ආදායම් බද්දට යටත් වන අතර ආදායම් බදු සඳහා අවශ්‍ය වන සමස්ථ ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය නිශ්චය කිරීම සඳහා සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක විනිශ්චයක් අවශ්‍ය වේ.

1.6. ක්‍රියාකාරී සහ ඉදිරිපත් කිරීමේ ව්‍යවහාර මුදල්

අධිකාරියෙහි ක්‍රියාකාරී මුදල් වර්ගය ශ්‍රී ලංකා රුපියල් බවට නිශ්චය කර ඇති අතර මූල්‍ය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කරනු ලබන්නේ ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින්ය.

2. විශේෂිත ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

2.1. මූල්‍ය වත්කම්

අධිකාරිය එහි මූල්‍ය වත්කම් සඳහන් ප්‍රවර්ග වලට වර්ගීකරණය කරයි. ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ, කල්පිරෙන තුරු තබා ගන්නා සහ විකිණීමට තිබෙන වත්කම් වශයෙනි. කළමනාකරණය විසින් ආරම්භක පිළිගැනීමේදී මෙම වර්ගීකරණය නිශ්චය කරනු ලබන අතර එය අදාළ ආයෝජන අත්පත් කරගත් අවශ්‍යතාව මත රඳා පවතියි.

2.1.1. වර්ගීකරණය

(අ) ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ

ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ සක්‍රීය වෙළඳ පොළක මිල සඳහන් කර නොමැති නියමිත දිනට ගෙවිය යුතු හෝ නිශ්චය කළ හැකි හෝ ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවන මූල්‍ය වත්කමය.

සාමාන්‍ය ගණුදෙනු වලින් ඉස්මතු වන ලැබිය යුතු දෑ ද මෙම ප්‍රවර්ගය යටතේ වර්ගීකරණය කර ඇති අතර එවැනි වත්කම්වලට සිදුවන හානි පිළිබඳව සමාලෝචනය කරනු ලැබේ.

(ආ) කල් පිරෙන තුරු තබා ගන්නා මූල්‍ය වත්කම්

කල් පිරෙන තුරු තබා ගන්නා මූල්‍ය වත්කම් යනු අධිකාරියේ කළමනාකරණයට කල්පිරෙන තුරු රඳවා ගැනීමේ හැකියාවක් සහ ස්ථිර වේතනාවක් ඇති, නියමිත දිනට ගෙවිය යුතු සහ නිශ්චය කළ හැකි ගෙවීම් සහිත ව්‍යුත්පන්න නොවන මූල්‍ය වත්කමය.

එහෙත් පහත සඳහන් මූල්‍ය වත්කම් මෙම ප්‍රවර්ගයට අයත් නොවේ.

- ආරම්භක පිළිගැනීමේදී අධිකාරිය විසින් ලාභය හෝ අලාභය හරහා නිගමනය කරනු ලබන සාධාරණ අගය සහිත වත්කම්
- අධිකාරිය විසින් විකිණීමට තිබෙන වත්කම් වශයෙන් නම් කරනු ලබන වත්කම්
- ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ වශයෙන් අර්ථකථනය කළ හැකි වත්කම්

කල් පිරෙන තුරු තබා ගන්නා ආයෝජන වලින් ලැබෙන පොළිය ආදායම් ගිණුමෙහි ඇතුළත් කරනු ලබන අතර “ ආයෝජන ආදායම ” වශයෙන් වාර්තා කරනු ලැබේ.

(ඇ) විකිණීමට තිබෙන මූල්‍ය වත්කම්

විකිණීමට තිබෙන මූල්‍ය වත්කම් වශයෙන් හඳුන්වනු ලබන්නේ අවිනිශ්චිත කාල සීමාවක් සඳහා රඳවා ගැනීමට අපේක්ෂා කරනු ලබන, ඇවර කිරීමේ අවශ්‍යතාවට හෝ පොලී අනුපාත, විනිමය අනුපාත හෝ ස්කන්ධ වෙනස්වීම් නිසා හෝ උද්ගත වන අවශ්‍යතාවට ප්‍රතිචාරයක් වශයෙන් විකිණීමට සිදුවිය හැකි ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ, කල් පිරෙන තුරු තබා ගන්නා ආයෝජන හෝ ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන මූල්‍ය වත්කම් හෝ නොවන මූල්‍ය වත්කමය.

2.1.2. පිළිගැනීම සහ මානය

මූල්‍ය වත්කම් මූලික වශයෙන් සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන අතර ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ අගය මත ඉදිරියට ගෙන නොයන සියළු මූල්‍ය වත්කම් ඒවා අත්පත් කර ගැනීම සඳහා සෘජුව වැයවූ ගණුදෙනු පිරිවැයට පිළිගනු ලැබේ. ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ අගයට ඉදිරියට ගෙන යනු ලබන මූල්‍ය වත්කම් මූලික වශයෙන් සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන අතර ගණුදෙනු පිරිවැය ආදායම් ප්‍රකාශයේ වැයක් වශයෙන් සටහන් කරනු ලැබේ. මූල්‍ය වත්කම් වලින් වත්කම් මාරුකරනු ලැබූ නිමිකමේ වරප්‍රසාද සහ අවදානම් සියල්ලද අධිකාරිය විසින් සාරානුකූලව මාරු කරනු ලැබූ කල්හි හෝ එවැනි මූල්‍ය වත්කම් පිළිගැනීම අත් හැරදමනු ලැබේ. අනතුරුව විකිණීමට තිබෙන මූල්‍ය වත්කම් සාධාරණ අගයට පවත්වාගෙන යනු ලැබේ. කල්පිරෙන තුරු

තබාගන්න මූල්‍ය වත්කම් ද, ණය සහ ලැබිය යුතු දෑ ද, බලාත්මක පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ක්‍රමක්ෂය කළ පිරිවැයට පවත්වාගෙන යනු ලැබේ.

විකිණීමට තිබෙන මූල්‍ය වත්කම් වශයෙන් වර්ගීකරණය කර ඇති මුදල් සහ මුදල් නොවන ඇපවල සාධාරණ අගයේ වෙනස්වීම් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම යටතේ පිළිගනු ලැබේ.

විකිණීමට තිබෙන වත්කම් වශයෙන් වර්ගීකරණය කර ඇති ඇප විකුණු කල්හි හෝ ඒවාට හානි සිදුවූ කල්හි හෝ වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම යටතේ පිළිගෙන ඇති සමුච්චිත සාධාරණ අගය පිළිබඳ ගැලපුම් මූල්‍ය වත්කම් වලින් ලද ශුද්ධ ලාභයක් / අලාභයක් ලෙස ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි ඇතුළත් කරනු ලැබේ.

විකිණීමට තිබෙන ඇප සඳහා බලාත්මක පොලී ක්‍රමය භාවිතා කරමින් ගණනය කරන ලද පොලී ප්‍රමාණය ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පිළිගනු ලැබේ.

2.1.3. සාධාරණ අගය නිශ්චය කිරීම

ණය සහ අන්තිකාරම්වල මෙන්ම බැංකු සහ ගනුදෙනුකරුවන් වෙත පවතින වගකීම්වල සාධාරණ අගය නිශ්චය කරනු ලබන්නේ ණය තත්ත්වය, ද්‍රවශීලතාව සහ පිරිවැය සැලකිල්ලට ගනිමින් ගිවිසුම් මගින් එකඟ වූ මුදල් ප්‍රවාහයන් පදනම් කර ගනිමින් වර්තමාන අගය මොඩලයක් භාවිතා කරමිණි.

වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ හි හානි සඳහා වෙන්කිරීම අඩුකර ඉදිරියට ගෙන යන අගය වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ හි හානි සඳහා වෙන්කිරීම අඩුකර ඉදිරියට ගෙන යන අගය එකී වත්කම්වල සාධාරණ අගය වශයෙන් සාමාන්‍යයෙන් සැලකිය හැකිය.

2.1.4. පිළිගැනීම අත්හැරීම (De-recognition)

පහත සඳහන් අවස්ථාවන්හි කිසියම් මූල්‍ය වත්කමක් හෝ සමාන මූල්‍ය වත්කම් කාණ්ඩයකින් කොටසක් හෝ පිළිගැනීම අත්හැරීම ලැබේ.

අදාළ වත්කමෙන් ලැබෙන මුදල් ප්‍රවාහයන් භාර ගැනීමේ අයිතිවාසිකම අවසන් වූ විට වත්කමෙන් ලැබෙන මුදල් ප්‍රවාහයේ භාරගැනීමේ අයිතිවාසිකම අධිකාරිය විසින් මාරුකර ඇති හෝ අධිකාරිය භාරගන්නා මුදල් “අතින් අතට” (Pass through) වැඩ පිළිවෙලක් යටතේ වැඩි ප්‍රමාදයකින් තොරව තුන්වන පාර්ශවයකට ගෙවීමට බැඳී ඇති අවස්ථාවකදී සහ

- (අ) අධිකාරිය විසින් වත්කමේ ප්‍රතිලාභ සහ අවදානම් සියල්ල සාරානුකූලව මාරුකර ඇත්නම් හෝ
- (ආ) අධිකාරිය විසින් වත්කමේ ප්‍රතිලාභ සහ අවදානම් සියල්ල සාරානුකූලව මාරු කිරීමක් හෝ රඳවා ගැනීමක් හෝ නොකර ඇති නමුත් වත්කමේ පාලනය මාරුකර ඇත්නම්

අධිකාරිය විසින් කිසියම් වත්කමක් ලැබෙන මුදල් ප්‍රවාහයන් භාරගැනීමේ අයිතිය මාරු කර ඇත්නම් හෝ “අතින් අතට” (Pass through) වැඩ පිළිවෙලකට ඇතුළු වී අදාළ වත්කමේ සියළු ප්‍රතිලාභ සහ අවදානම මාරුකර හෝ සාරානුකූලව රඳවාගෙන හෝ නොමැතිව එහි පාලනය මාරු කිරීමක්ද සිදු නොකර ඇත්නම් හෝ ඒවැනි වත්කමක් පිළිගැනීම සිදු කරනු ලබන්නේ අධිකාරිය එකී වත්කම ආශ්‍රිතව ඇති වගකීම ද පිළිගනියි. මාරුකරන ලද වත්කම සහ ඒ ආශ්‍රිත වගකීම අධිකාරිය රඳවාගෙන ඇති වරප්‍රසාද සහ වගකීම පිළිබිඹු වන පදනමක් මත මතිනු ලැබේ. මාරු කරන ලද වත්කම සඳහා වන ඇපයක් ස්වරූපය ගත් අධිකාරියේ මැදිහත් වීම මතිනු ලබන්නේ වත්කමේ ආරම්භක අගය සහ අධිකාරියට ආපසු ගෙවීමට සිදුවිය හැකි උපරිම ප්‍රතිෂ්ඨා අගය යන දෙකෙන් අඩු අගයටය.

3. දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ

3.1. පිරිවැය / ප්‍රත්‍යා ගණනය

අයිතිකරු පදිංචි වී සිටින දේපළ ඇතුළු දේපළ සහ උපකරණ ඒදිනෙදා සේවා වියදම් හැර සමුච්චිත ක්ෂය වීම සහ සමුච්චිත හානි අලාභ අඩුකර පිරිවැයට දක්වනු ලැබේ. ප්‍රතිසම්පාදන වියදම් හෝ ප්‍රධාන පෙලේ පරීක්ෂණ වියදම් දැරූ කල්හි අදාළ අයිතමයේ පිරිවැය විශ්වාසයකින් යුක්තව මිනිය හැකිනම් සහ අදාළ අයිතමය ආශ්‍රිතව අනාගතයේදී ආයතනයට ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලැබිය හැකි නම් ඒවැනි පිරිවැය මූලධන ගත කරනු ලැබේ.

දේපළ සහ උපකරණවල පිරිවැය වශයෙන් සලකනු ලබන්නේ ඒවා අත්පත් කරගැනීමේ හෝ ගොඩනැගීමේ හෝ පිරිවැයන්, ඒවා අවශ්‍ය පරිදි පාවිච්චි කළ හැකි තත්ත්වයට ගෙන ඒම සඳහා දරණ ලද වියදමන්ය. දේපළ සහ උපකරණ ඒකක ප්‍රත්‍යාගණනය කරන විට අදාළ වත්කම් වර්ගයට අයත් සියල්ල එක්වර ප්‍රත්‍යාගණනය කරනු ලැබේ. අධිකාරිය සෑම වසර තුනකට (03) වරක් වත්කම් ප්‍රත්‍යාගණනය කිරීමේ ප්‍රතිපත්තියක් සම්මත කරගෙන ඇත. කෙසේ වුවද ප්‍රත්‍යාගණනයට යටත් වන වත්කම්වල සාධාරණ අගය ඉදිරියට ගෙන ආ ප්‍රමාණයෙන් විශාල වශයෙන් වෙනස් වුවහොත් එවැනි වත්කම් යළි ප්‍රත්‍යාගණනය කරනු ලැබේ.

වත්කමක් ප්‍රත්‍යාගණනය කළ විට එහි ඉදිරියට ගෙන යන අගයේ කිසියම් වැඩිවීමක් සිදුවුවහොත් එකී වැඩිවීම කෙලින්ම ප්‍රත්‍යාගණන සංවිනයට හර කරනු ලැබේ. එහෙත් එම වැඩිවීම නිසා එම වත්කමේම ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පෙර පිළිගත් ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් ප්‍රතිවර්ත වන්නේ නම් එවැනි වැඩිවීමක් ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පිළිගනු ලැබේ. කිසියම් වර්තමාන ප්‍රත්‍යාගණන නිගයක් නිසා එම වත්කමේම ඊට පෙර ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තයක් හිලවි වන්නේ නම් කෙලින්ම ප්‍රත්‍යාගණන සංවිනයේ ඇති අතිරික්තයට එරෙහිව එය හිලවි කරනු ලැබේ. කිසියම් ඉතිරියක් වෙනොත් එය වැයක් වශයෙන් පිළිගනු ලැබේ. වත්කමක් විකුණු විට හෝ ඉවත් කළ විට හෝ ඊට අදාළ ප්‍රත්‍යාගණන සංවිනය රඳවාගත් ඉපැයුම්වලට මාරු කරනු ලැබේ.

3.2. භාණ්ඩාගාරයෙන් / රජයෙන් මාරු කරන ලද දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ එකී වත්කම් භාරගත් දිනයේ පැවති සාධාරණ අගයට ප්‍රකාශ කර ඇත. (ඇගයීම් සිදුකරන ලද්දේ 2003 දීය) IFRS වෙත පරිවර්තනය වීමේ කායී සඳහා එකී වත්කම්වල ප්‍රත්‍යාගණන අගයන් 2011 ජනවාරි 01වන දිනට නිබුණු පිරිවැය වශයෙන් සලකා ඇත.

3.3. ක්ෂය කිරීම

දේපළ පිරිසත සහ උපකරණවල පිරිවැය/තක්සේරු වටිනාකම මත සරල මාර්ග පදනම යොදා (වත්කමේ පිරිවැයෙන් / තක්සේරු වටිනාකමෙන් 10% ක් අඩුකර) ක්ෂය වීම ගණනය කරනු ලැබේ. ඉඩම් හැර සියළු දේපළ පිරිසත සහ උපකරණ ඵලදායී ජීව කාලය අවසන් වන විට කපා හල හැකිවන ආකාරයට පහත සඳහන් ප්‍රතිශතයන්ගෙන් වාර්ෂිකව ක්ෂය කර ඇත.

ගොඩනැගිලි	-	6 2/3%
මෝටර් වාහන	-	12.5%
පිරිසත යන්ත්‍ර සූත්‍ර සහ උපකරණ	-	25%
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	-	25%
IT මෘදුකාංග	-	50%

වත්කම් මිලදී ගත් දින සිටම ක්ෂය කිරීම ගණන් බලා ඇති අතර එකිනෙක වත්කමේ ක්ෂය කළයුතු මුල් අගය නිශ්චය කිරීමේදී එහි පිරිවැයෙන් / ප්‍රත්‍යාගණන අගයෙන් 10% ක් ශේෂ අගය වශයෙන් රඳවාගෙන ඇත. සමාලෝචනයට භාජනය වන වර්ෂය තුළ LKAS 16 හි නියමිත පරිදි දේපළ පිරිසත සහ උපකරණවල ආර්ථික ජීව කාලය, ලබාගත හැකිව තිබුණු හොඳම තොරතුරු මත පදනම් ව යළි තක්සේරු කරන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සමහර දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණවල ක්ෂය කිරීමේ අනුපාතය වෙනස් කරන ලදී. වත්කම්වල ආර්ථික ජීව කාලය වෙනස් වීමෙන් ඇතිවන බලපෑම අනුව 2012 සිට ඉදිරියට මූල්‍ය ප්‍රකාශයන්හි ගැලපුම් යොදනු ලැබේ.

2008 වර්ෂයෙන් පසුව මිලදී ගන්නා ලද වාහනවල ඵලදායී ජීව කාලය නැවත තක්සේරු කර ක්ෂය කිරීමේ ප්‍රමාණය 25% සිට 12.5% දක්වා අඩු කරන ලදී. 2008 ට පෙර මිලදී ගත් මෝටර් වාහන ඉවත් කිරීම සඳහා කටයුතු යොදමින් පවතින හෙයින් ක්ෂය කිරීමේ ප්‍රතිශතයෙහි වෙනසක් නොකරන ලදී.

3.4. පිළිගැනීම අත්හැරීම

දේපළ සහ උපකරණ ඒකක ඉවත් කළ විට හෝ ඒවා පාවිච්චි කිරීමෙන් තවදුරටත් අනාගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ බලාපොරොත්තු විය නොහැකි තත්ත්වයට පත්වූ විට හෝ එවැනි දේපළ සහ උපකරණ පිළිගැනීම අත්හැරීම ලැබේ.

දේපළ, පිරිසත සහ උපකරණ ඒකක පිළිගැනීම අත්හැරීමෙන් සිදුවන ලාභය හෝ අලාභය වශයෙන් නිශ්චය කරනු ලබන්නේ එවැනි වත්කමක් විකිණීමෙන් ලත් මුදලක් එහි ඉදිරියට ගෙන ආ අගයන් යන දෙකේ වෙනස වන අතර එම ලාභය හෝ අලාභය හෝ ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පෙන්වනු ලැබේ.

3.5. ස්පෘශ්‍ය වත්කම්වලට හානි සිදුවීම

අධිකරණය සෑම වාර්තාකරණ කාලසීමාවක් අවසානයේදීම එහි ස්පෘශ්‍ය වත්කම්වලට හානි සිදුවීම නිසා කිසියම් අලාභයක් සිදුවී ඇති බවට පෙනෙන්නට ඇත්දැයි නිශ්චය කිරීම සඳහා එම වත්කම්වල ඉදිරියට ගෙන ආ අගයන් සමාලෝචනය කරයි. එවැනිවිට පෙනෙන්නට තිබෙනම් හානි අලාභය කොපමණදැයි තක්සේරු කරනු ලැබේ. එක් තනි වත්කමක අයකර ගත හැකි මුදල ඇස්තමේන්තු කළ නොහැකි අවස්ථාවකදී එම වත්කම අයත්වන සම්පූර්ණ මුදල් උත්පාදන ඒකකය සඳහාම අයකර ගත හැකි මුදල නිශ්චය කරනු ලැබේ. ඒ සඳහා හේතු සහිත සහ යථායෝග්‍ය වෙන් කිරීමේ පදනමක් හඳුනා ගැනීමට හැකි වන අවස්ථාවන්හි වත්කම් මුදල් උත්පාදන ඒකක වශයෙන් ද වෙන් කරනු ලැබේ. එසේ නැතහොත් එවැනි හේතු සහිත සහ යථායෝග්‍ය වෙන් කිරීමේ පදනමක් හඳුනාගත හැකි කුඩාම මුදල් උත්පාදන ඒකක කාණ්ඩයට ද අදාළ වත්කම් වෙන් කරනු ලැබේ.

අයකර ගත හැකි මුදල වනුයේ විකිණීමේ පිරිවැය අඩුකළ සාධාරණ අගය හෝ පාවිච්චි කරන අතරතුර අගය යන දෙකෙන් වැඩි අගයයි. පාවිච්චි කරන අතරතුර අගය තක්සේරු කිරීමේදී මුදලේ කාල අගය පිළිබඳ වර්තමාන වෙළඳපොළ තක්සේරුව සහ අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ ඇස්තමේන්තු ගැලපුම් කර නැති වත්කමට විශේෂිත වූ අවදානම පිළිබිඹු කෙරෙන පූර්ව-බදු වට්ටම් අනුපාතයක් යොදමින් ඇස්තමේන්තු කරන ලද අනාගත මුදල් ප්‍රවාහ ඒවායේ වර්තමාන අගයට වට්ටම් කරනු ලැබේ.

වත්කමක (හෝ මුදල් උත්පාදන ඒකකයක) අයකර ගත හැකි මුදල එහි ඉදිරියට ගෙන ආ අගයට වඩා අඩු බවට ඇස්තමේන්තු කර ඇති අවස්ථාවක එකී වත්කමේ (මුදල් උත්පාදන ඒකකයේ) ඉදිරියට ගෙන යන අගය අයකර ගත හැකි ප්‍රමාණය දක්වා අඩු කරනු ලැබේ. එවිට වහාම ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි හානි අලාභයක් පිළිගනු ලැබේ. එහෙත් අදාළ වත්කම ඉදිරියට ගෙනවිත් ඇත්තේ ප්‍රත්‍යාගණන අගයකට නම් අදාළ හානි අලාභය ප්‍රත්‍යාගණන අඩුවීමක් ලෙස සලකනු ලැබේ.

4. තොග

සියළු තොග අගය කර ඇත්තේ පිරිවැයට හෝ ශුද්ධ උපලබ්ධි අගයට හෝ යන දෙකෙන් අඩු අගයටය. පිරිවැය නිශ්චය කරනුයේ “First In First Out” (FIFO) පදනම මතය.

5. වෙනත් වත්කම්

වෙනත් වත්කම් අතරට, වෙනත් ණයගැතියෝ සහ ලැබිය යුතු දෑ, අත්තිකාරම්, තැන්පතු සහ බදු ලැබිය යුතු දෑ ඇතුළත් වේ.

(අ) අත්තිකාරම්, තැන්පතු, පෙර ගෙවූ වියදම්

එක් මුදල් වර්ෂයකට වැඩි කාලයකට ප්‍රතිලාභ ලැබෙන හෝ සම්බන්ධකමක් ඇති බවට සැලකිය හැකි හෝ වියදම්, අත්තිකාරම්, තැන්පතු සහ පෙර ගෙවූ වියදම් වශයෙන් වර්ගීකරණය කරනු ලැබේ. එවැනි වියදම් ඒවාට අදාළ වන කාල සීමාව තුළ සමාන කාල පදනමකින් කපා හරිනු ලැබේ.

(ආ) වෙනත් ණයගැතියෝ

වෙනත් ණයගැතියෝ හානි අලාභ අඩුකළ පිරිවැයට පිළිගනු ලැබේ.

(ඇ) බදු ලැබිය යුතු දෑ

බදු ලැබිය යුතු දෑ පිරිවැයට පිළිගනු ලැබේ.

(ඈ) පෙර නොවූ කායී මණ්ඩල පිරිවැය

අධිකාරියේ සේවකයින්ට සහන පොලී අනුපාත මත ලබාදී ඇති කායී මණ්ඩල ණය ඉතිරිය මෙයින් නියෝජනය වේ.

6. මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ

කලින් දන්නා මුදල් ප්‍රමාණයන්ට පහසුවෙන් පරිවර්තනය කළ හැකි සහ අගය වෙනස් වීමේ සුළු අවදානමකට පමණක් යටත් අධි ද්‍රවශීලතාවක් සහිත කෙටිකාලීන ආයෝජන වලින් සහ අන අත මුදල් වලින් මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ සැදුම් ලබයි. මේවා තබා ගන්නේ කෙටිකාලීන මුදල් අවශ්‍යතා පිරිමසා ගැනීමටය.

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයේ කායීයන් සඳහා මුදල් සහ මුදල් සමාන දෑ වශයෙන් සලකනු ලබන්නේ අන අත මුදල් සහ බැංකුවල අති තැන්පත් මුදල්ය. කෙටි කලකින් කල් පිරෙන ආයෝජන ද මුදල් සමාන දෑ වශයෙන් සලකනු ලැබේ. බැංකු අයිතුවක් ඒකාබද්ධ ශේෂ පත්‍රයෙහි පංගම වගකීම් යටතේ ණය ගැනීම් ඇතුළත පෙන්වනු ලැබේ.

7. ප්‍රතිපාදන

අදාළ වගකීම නිරවුල් කිරීම සඳහා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ අන්තර්ගත සම්පත් පාලනයක් අවශ්‍ය විය හැකි එමෙන්ම වගකීමේ ප්‍රමාණය පිළිබඳ විශ්වාස කළ හැකි ඇස්තමේන්තුවක්ද සකස් කළ හැකි වර්තමාන වගකීමක් (නීතිමය හෝ අනුමත) පෙර සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් අධිකාරිය මත පැවරී ඇති කල්හි ප්‍රතිපාදන පිළිගනු ලැබේ. මුදලෙහි කාල අගයෙහි බලපෑම වැදගත් වන්නේ නම් මුදලෙහි කාල අගය පිළිබඳ වර්තමාන වෙළඳපොළ තක්සේරුව සහ උචිත අවස්ථාවන්හි වගකීමට විශේෂිත වූ අවදානමද පිළිබිඹු කෙරෙන පූර්ව බදු වට්ටම් අනුපාතයකින් අපේක්ෂිත අනාගත මුදල් ප්‍රවාහයන් වට්ටම් කිරීමෙන් ප්‍රතිපාදන නිශ්චය කරනු ලැබේ.

7.1. සේවක ප්‍රතිලාභ

නිශ්චිත දායක මුදල් සැලසුම්

පිළිවෙලින් අදාළ වන ව්‍යවස්ථා සහ රෙගුලාසිවලට අනුකූලව සේවකයින්ට සේවක අර්ථසාධක අරමුදලට (EPF) සහ සේවක භාරකාර අරමුදලට (ETF) දායක වීමේ නීතිකම ලැබී ඇත. අධිකාරිය සේවකයින්ගේ දළ වැටුප අනුව නිශ්චිත දායක මුදල් ප්‍රමාණයන් සේවක අර්ථසාධක අරමුදලටත් සේවක භාරකාර අරමුදලටත් ගෙවන අතර ඊට අමතර කිසිවක් ගෙවීමට නීතිමය වශයෙන් හෝ අනුමත වශයෙන් හෝ බැඳී නැත.

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම්

නිශ්චිත ප්‍රතිලාභ සැලසුම් යනු නිශ්චිත දායක මුදල් සැලසුම් වලට අමතරව පශ්චාත් රැකියා සැලසුම්ය. 1983 අංක 12 දරණ පාරිතෝෂිත ගෙවීම් පනත යටතේ අධිකාරිය සේවකයින්ට පාරිතෝෂිත ගෙවීමට නීතියෙන් බැඳී ඇත. මෙම වගකීම ඉටු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණය සේවකයෙකු සේවයෙහි යෙදෙන සෑම එක් වර්ෂයක් වෙනුවෙන්ම මාස හතරක වැටුප බැගින් ගණනය කිරීමෙන් නිශ්චය කරනු ලැබේ.

7.2. අනතුරු විමර්ශන අරමුදල

ගුවන්යානා අනතුරුවලට අදාළ අනතුරු විමර්ශන පැවැත්වීම සහ සෙවීම සහ මුදා ගැනීම පිළිබඳ රාජ්‍යයේ වගකීම පැවරී ඇත්තේ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මතය. මේ සඳහා රජයේ මිලියන 250 ක ප්‍රතිපාදනයක් මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි වෙන් කර ඇත. මෙම ප්‍රතිපාදනයෙහි අගය නිශ්චය කර ඇත්තේ අධිකාරියේ කළමනාකරණයේ විනිශ්චය අනුවය.

7.3. කායී මණ්ඩල සුභසාධන සහ සමාජ රක්ෂණ අරමුදල

2002 අංක 34 දරණ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 20(5) වගන්තිය ප්‍රකාර රාජ්‍ය සේවයෙන් විශ්‍රාම ලබා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට බැඳුණු රාජ්‍ය නිලධාරීන් වෙනුවෙන් කායී මණ්ඩල සුභසාධන සහ සමාජ රක්ෂණ අරමුදල පිහිටවා ඇත. එක් එක් විශ්‍රාමික නිලධාරියා නමින් මෙම අරමුදලෙහි තැන්පත්ව ඇති මුදල් ඒ ඒ නිලධාරියා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් විශ්‍රාම ලබන විට සමුච්චිත පොලිය ද සමග ගෙවනු ලැබේ.

8. මූල්‍ය වගකීම්

8.1. මූලික පිළිගැනීම සහ මිණුම

LKAS 39 විෂය පථය තුළට ගැනෙන මූල්‍ය වගකීම්, ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන මූල්‍ය වගකීම් හෝ උචිත පරිදි ණය මුදල් සහ ණයට ගැනීම් වශයෙන් වර්ග කරනු ලැබේ. අධිකාරිය එහි මූල්‍ය වගකීම් වර්ගීකරණය නිශ්චය කරන්නේ මුල් හඳුනාගැනීම අනුවය.

සියළු මූල්‍ය වගකීම් මූලික වශයෙන් සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන අතර ණය මුදල් සහ ණයට ගැනීම් ක්‍රමක්ෂය කළ පිරිවැයට පවත්වනු ලැබේ. මීට සෘජු ගණුදෙනු පිරිවැය ද ඇතුළත් වේ.

වෙළඳ සහ වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ අධිකාරියේ මූල්‍ය වගකීම් වලට ඇතුළත් වේ.

9. වෙනත් වගකීම්

උපවිභව වියදම් ඇතුළු වෙන් ණයනිමියෝ වෙනත් වගකීම්වලට ඇතුළත් වේ. මෙම වගකීම් ඒවායේ සාධාරණ අගය වශයෙන් සලකනු ලබන ඓතිහාසික අගයට ප්‍රකාශ කරනු ලැබේ.

10. පොදු සංවිභවය

CAA හි 95 වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී තීරණය කළ පරිදි එහි මූලස්ථාන ගොඩනැගිල්ල තැනීම සඳහා අවශ්‍ය වන මූල ධන වියදම් දැරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 10.2 (e) වගන්තිය ප්‍රකාර රුපියල් මිලියන 485 ක මුදලක් වෙන්කර තබා ඇත.

11. ආදායම පිළිගැනීම

11.1. විදේශ විකුණුම් අධිකාරය/නැව් නැගීමේ ගාස්තු රැස්කිරීමේ සේවා ගාස්තුව/බලපත්‍ර මුල්වර නිකුත් කිරීම සහ අළුත් කිරීම/ඉවත් ප්‍රවාහන සමාගම් බලපත්‍ර සංශෝධන/ නියාමක සේවා ගාස්තු / විභාග ගාස්තු

ඉහත සඳහන් සේවා / ගාස්තු වලින් ලැබෙන ආදායම අදාළ සේවා සපයනු ලබන කාල සීමාව තුළ සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලැබේ.

11.2. පොලී ආදායම

ලාභය හෝ අලාභය හරහා සාධාරණ අගයට පිළිගනු ලබන මූල්‍ය මෙවලම් ඇතුළු සියළුම පොලී උත්පාදන මූල්‍ය මෙවලම්වල පොලී ආදායම බලාත්මක පොලී අනුපාත ක්‍රමය යොදාගෙන ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි “ආයෝජන ආදායම” වශයෙන් පිළිගනු ලැබේ. ආයතනයට ලැබිය යුතු මුදලක් ලැබීමේ හැකියාව අඩුවී ඇති අවස්ථාවක එම ලැබිය යුතු මුදල අනාගතයේදී ලැබේ යයි සිතන මුදලේ වර්තමාන අගයට වාර්තා කරනු ලැබේ. වාර්තමාන අගය ගණනය කරනු ලබන්නේ අනාගතයේදී ලැබේ යයි සිතන මුදල නිශ්චිත පොලී අනුපාතයකින් අවප්‍රමාණය කිරීමෙනි.

11.3. වෙනත් ආදායම්

වෙනත් ආදායම් උපවිභව පදනමකින් පිළිගනු ලැබේ.

12. වියදම් පිළිගැනීම

සියළු වියදම් ඒවා අදාළ වන කාල සීමාව තුළ දක්වන ලද හා පිළිගන්නා ලද ප්‍රතිෂ්ඨාවේ සාධාරණ අගයට මනිනු ලැබේ.

වත්කමක ඵලදායී ජීවකාලයේ වෙනස්වීම් හෝ එහි අන්තර්ගත ආර්ථික ප්‍රතිලාභ පරිභෝජනය කිරීමට අපේක්ෂිත

රටාවේ වෙනස්කම්වලට සරිලන පරිදි ක්ෂය කිරීමේ කාල පරාසය වෙනස් කරන අතර එවැනි වෙනස්කම් ගිණුම්කරණ අස්තමේන්තුවක වෙනස්කම් වශයෙන්ද සලකනු ලැබේ.

13. ණයට ගැනීමේ පිරිවැය

ණයට ගැනීමේ පිරිවැය වනුයේ අරමුදලේ ණයට ගැනීමේදී අධිකාරිය විසින් දරනු ලබන පොලිය සහ වෙනත් පිරිවැයයි. එකී වියදම් දරන ලද කාල සීමාව තුළ සිදුවූ වියදම් ලෙස සලකනු ලැබේ.

14. ප්‍රවර්තන සහ කල් තැබූ ආදායම් බදු

කාලසීමාව සඳහා වූ බදු වියදම තුළට ප්‍රවර්තන බදු හා කල් තැබූ බදු අයත් වේ. බදු, ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පිළිගනු ලැබේ. එහෙත් කිසියම් බදු මුදලක් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායම තුළ හෝ සෘජුව ස්කන්ධය තුළ හෝ පිළිගෙන ඇති අයිතමයන්ට අදාළ වන්නේ නම් එවැනි බදු පිළිවෙලින් වෙනත් විස්තීර්ණ ආදායමෙහි හෝ සෘජු ලෙස ස්කන්ධයෙහි හෝ පිළිගනු ලැබේ.

ප්‍රවර්තන බදු වත්කම් සහ වගකීම් සැදුම්ලත් ප්‍රවර්තන වර්ෂයට මෙන්ම පෙර වර්ෂවලට අදාළව බදු අයකරන නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගැනීමට ඇති හෝ ඔවුන්ට ගෙවීමට ඇති මුදල් ප්‍රමාණයන්ගෙන්ය. මෙකී බදු ප්‍රමාණයන් ගණනය කිරීමට යොදා ගනු ලබන්නේ මූල්‍ය තත්ත්වය පිළිබඳ ප්‍රකාශයේ දිනයට පෙර හෝ ඉන් පසුව හෝ සම්මත කරනු ලබන බදු නීති සහ බදු අනුපාතයන්ය. මේ අනුව 2006 අංක 10 දරණ දේශීය ආදායම් පනතේ සහ එහි සංශෝධනයන්හි විධිවිධානවලට අනුකූලව බදු කාය්‍යී සඳහා ගැලපුම් කරන ලද වාර්ෂික ලාභය මත පදනම්ව බදු ගෙවීම සඳහා ප්‍රතිපාදන සලස්වනු ලැබේ.

වත්කම් සහ වගකීම්වල බදු පාදක සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි ඉදිරියට ගෙන යන අගයන් අතර පැන නගින තාවකාලික වෙනස්කම් මත වගකීම් ක්‍රමය යොදමින් කල් තැබූ ආදායම් බදු පිළිගනු ලැබේ. කෙසේ වුවද අදාළ කල් තැබූ ආදායම් බද්ද පැන නගින්නේ ගණුදෙනුව සිදු කරන අවස්ථාවේ ගිණුම් තැබීම කෙරෙහි හෝ බදු අය කළ හැකි පොලිය කෙරෙහි හෝ බලපෑමක් සිදු නොවන ව්‍යාපාර හවුලක් නොවන ගණුදෙනුවකට අදාළ වත්කමක් හෝ වගකීමක් හෝ මූලික පිළිගැනීමේදී නම් එය ගිණුම් ගත කරනු නොලැබේ. කල් තැබූ ආදායම් බදු නිශ්චය කරනු ලබන්නේ වාර්තාකරණ කාලය අවසන් වන විට හෝ ඊට පසුව හෝ සම්මත කර තිබුණු සහ අදාළ කල් තැබූ ආදායම් බදු වගකීම නිරවුල කරන විට හෝ අදාළව පවති යයි අපේක්ෂා කරනු ලබ අනුපාත (සහ නීති) උපයෝගී කරගෙන යයි.

කල් තැබූ ආදායම් බදු වත්කම් පිළිගනු ලබන්නේ තාවකාලික කල් තැබීම් ඊට එරෙහිව පාවිච්චි කළ හැකි අනාගත බදු අය කළ හැකි පොලියක් ලැබෙනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු වන තාක් දුරකටය.

තාවකාලික කල් තැබීමේ ප්‍රතිවර්තය කිරීමේ කාලය අධිකාරිය විසින් පාලනය කරන සහ පෙනෙන අනාගතයේදී එය ප්‍රතිවර්තනය නොවිය හැකි බවට විශ්වාස කළ හැකි අවස්ථාවන්හිදී හැර පාලිත සමාගම්වල සහ සංඝට සමාගම්වල කරන ලද ආයෝජකයන්ගෙන් පැන නගින තාවකාලික කල් තැබීම් මත කල් තැබූ බදු ප්‍රතිපාදනය කරනු ලැබේ.

ප්‍රවර්තන බදු වත්කම්වලට එරෙහිව ප්‍රවර්තන බදු වගකීම් හිලවී කිරීම සඳහා නීත්‍යානුකූලව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි අයිතිවාසිකමක් තිබෙනම් සහ කල් තැබූ ආදායම් බදු වත්කම් සහ වගකීම් එකම බදු අයකිරීමේ නිලධාරියෙකුට බදු ගෙවිය යුතු එකම ආයතනයක් මත හෝ ශුද්ධ පදනමකින් ශේෂ නිරවුල් කිරීමට අපේක්ෂා කරන වෙන් වෙන්වූ බදු ගෙවිය යුතු ආයතන මත හෝ පනවන ලද බදු මුදල්වලට අදාළ වන්නේ නම් හෝ එවැනි වත්කම් සහ වගකීම් එකිනෙකට හිලවී කරනු ලැබේ.

කටයුතු නොකළ අලාභ සහ කටයුතු නොකල බදු ණය ඉදිරියට ගෙන ආ ශේෂයන්හි බදු බලපෑම් එකී අලාභ හිලවී කිරීමට ප්‍රමාණවත් බදු ගෙවිය යුතු ලාභ අනාගතයේදී ලැබෙනු ඇතැයි සිතිය හැකිනම් වත්කම් වශයෙන් පිළිගනු ලැබේ.

15. විදේශ ව්‍යවහාර මුදල් පරිවර්තනය / ගණුදෙනු

ක්‍රියාකාරී ව්‍යවහාර මුදල් නොවන වෙනත් ව්‍යවහාර මුදල් වර්ග යොදාගෙන සිදු කරනු ලබන සියළු ගණුදෙනු, එකී ගණුදෙනු සිදු කරන අවස්ථාවේ පැවති විනිමය අනුපාත යොදාගෙන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වලින් වාර්තා කරනු ලැබේ. සෑම මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශ දිනයකදීම විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් අගය දක්වා ඇති මූල්‍ය වගකීම් ශේෂ පත්‍ර දිනයේ බලපැවැත්වූ විනිමය අනුපාතය මත ශ්‍රී ලංකා රුපියල් දක්වා යළි පරිවර්තනය කරනු ලැබේ. විදේශ ව්‍යවහාර මුදලින් අගය දක්වා ඇති මූල්‍ය නොවන වත්කම් සහ වගකීම් අදාළ ගණුදෙනුව සිදු කළ දිනයේ පැවති විනිමය අනුපාත මත ශ්‍රී ලංකා රුපියල් දක්වා පරිවර්තනය කරනු ලැබේ. මූල්‍ය අයිතම නිරවුල් කිරීමේදී සහ මූල්‍ය අයිතම යළි පරිවර්තනය

කිරීමේදී පැන නගින විනිමය වෙනස්කම් එකී වෙනස්කම පැනනැගුණු වර්ෂයේ ආදායම් ප්‍රකාශයෙහි පෙන්වනු ලැබේ.

16. ශේෂ පත්‍රයේ දිනට පසු සිදුවීම්

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සමපයෙන් සිදුවීම් අධීක්ෂණය කරන අතර ශේෂ පත්‍ර දිනයෙන් පසු සැලකිය යුතු සිදුවීම් සම්බන්ධ ගැලපුම් හෝ හෙළිදරව් කිරීම් අවශ්‍ය පරිදි ප්‍රවර්තන මූල්‍ය ප්‍රකාශනයන්හි සිදු කරනු ලැබේ.

17. සම්භාව්‍ය වගකීම්

අතීත සිදුවීමක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් අනාගත බැඳීමක් ඇතිවිය හැකි අවස්ථාවක හෝ අතීත සිදුවීම ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් වර්තමාන බැඳීමක් ඇතිවී තිබෙන අවස්ථාවක හෝ ගෙවීමක් සිදුකළ නොහැකි නම් හෝ හේතු කාරණා සහිතව ගෙවිය යුතු මුදල ඇස්තමේන්තු කළ නොහැකි නම් හෝ එවැනි තත්ත්වයන් සම්භාව්‍ය වගකීම් වශයෙන් හෙළිදරව් කරනු ලැබේ.

18. මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශය

මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශයන්ට අදාළ අංක 09 දරණ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතියට අනුකූලව වක්‍ර ක්‍රමය භාවිතා කරමින් මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශ පිළියෙල කර ඇත.

මූල්‍ය-නොවන ස්වභාවයේ ගණුදෙනු, අතීත හෝ අනාගත මෙහෙයුම් මුදල් ලැබීම් හෝ ගෙවීම් කල් තැබීම් හෝ උපචිත වීම් සහ මුදල් ප්‍රවාහ ආයෝජනය කිරීම හෝ මූල්‍යනය කිරීම ආශ්‍රිත ආදායම් හෝ වියදම් කිසිවක් යනාදියේ බලපෑම් අනුව ගැලපුම් කරන ලද ලාභය හෝ අලාභය මෙකී වක්‍ර ක්‍රමයෙන් හෙළිදරව් වෙයි.

19. රජයේ ප්‍රදාන

අධිකාරිය පිහිටුවන ලද අවස්ථාවේ සිවිල් ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් මාරු කරන ලද වත්කම්වල අගයන් සමුච්චිත ක්‍රමක්ෂය අඩුකර රජයේ ප්‍රදානයන්හි අගය වශයෙන් පෙන්වුම් කර ඇත.

2012-01-01 දින වන විට රජයේ ප්‍රදාන අඩුකළ 2012 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය	රු. 9,168,434.05
2012-12-31 දිනට රජයේ ප්‍රදාන අඩුකලා 2013 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය	රු. (606,054.00)
2012-12-31 දිනට රජයේ ප්‍රදාන අඩුකලා 2013 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය	රු. 8,562,380.05
2013-12-31 දිනට රජයේ ප්‍රදාන අඩුකලා 2013 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය	රු. 606,054.00
2013-12-31 දිනට රජයේ ප්‍රදාන අඩුකලා 2013 වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය	රු. 7,956,326.05

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්

	31.12.2013		31.12.2012	
	රු.	ශත.	රු.	ශත.
(1) මෙහෙයුම් ආදායම	1,078,895,686.64		918,524,428.11	
විදේශ විකුණුම් අධිභාරය	893,284,113.90		777,079,501.28	
නැව් නැගීමේ ගාස්තු රැස්කිරීමේ සේවා ගාස්තුව	138,082,367.67		92,897,230.67	
බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සහ අළුත් කිරීම	18,296,515.52		17,118,445.73	
විභාග ගාස්තු	4,184,475.00		4,546,056.19	
වෙනත් නියාමක අයකිරීම්	21,821,191.00		19,510,535.24	
වෙනත් මෙහෙයුම් ආදායම්	3,227,023.55		7,372,659.00	
(2) වෙනත් ආදායම්	99,816,472.46		70,467,194.05	
විවිධ ආදායම	1,213,048.77		879,972.43	
කුලී ආදායම	87,673.25		115,503.25	
නිශ්චල දේපල ඉවත් කිරීමෙන් ලාභය	63,865.00		-	
කායී මණ්ඩල ණය -පොලී ආදායම (IFRS)	6,317,926.22		4,109,609.00	
රජයේ ප්‍රදාන ක්‍රමක්ෂය කිරීම	606,054.00		606,054.00	
ගනුදෙනුකරුවන්ගෙන් අයකළ NBT	586,986.50			
පොලී ආදායම				
කායී මණ්ඩල ණය-පොලිය	3,458,587.20		2,928,507.31	
භාණ්ඩාගාර බිල්පත් -පොලිය	68,989,229.39		20,433,433.92	
ස්ථිර තැන්පතු - පොලිය	3,042,243.27		31,142,884.22	
අමතූම් තැන්පතු - පොලිය	15,450,858.86		8,842,495.67	
නැව් නැගීමේ ගාස්තු - පොලිය			1,408,734.25	
(3) කායී මණ්ඩල වියදම්	156,700,965.10		148,638,658.02	
වැටුප් සහ වේතන	62,643,485.59		59,821,258.92	
වෙනත් දීමනා	48,482,451.35		46,761,582.30	
සේවක අර්ථසාධක අරමුදල	15,520,351.56		14,963,426.50	
සේවක භාරකාර අරමුදල	3,103,619.98		2,991,966.01	
උපයන විට ගෙවීම් බදු	2,753,681.42		2,324,857.76	
ප්‍රසාද දීමනා	3,405,590.69		3,543,736.03	
සුභසාධන වියදම්	9,562,626.17		8,993,452.88	
පාරිභෝගික	1,138,179.50		1,767,642.50	
අතිකාල හා නිවාඩු දීමනා	3,773,052.62		3,361,126.12	
ණය ප්‍රතිලාභ මත කායී මණ්ඩල පිරිවැය (IFRS ගැලපුම)	6,317,926.22		4,109,609.00	
(4) රැස්වීම් සම්මන්ත්‍රණ සහ වැඩමුළු	33,254,645.02		26,794,066.10	
වැඩමුළු සහ සම්මන්ත්‍රණ වියදම්				
දේශීය	2,683,340.70		6,384,027.94	
විදේශීය	30,571,304.32		20,410,038.16	

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්

	31.12.2013		31.12.2012	
	රු.	ශත.	රු.	ශත.
(5) පුනුණු වියදම්	11,269,722.26		20,106,117.69	
පුනුණු වියදම්				
දේශීය	1,086,540.00		2,955,351.00	
විදේශීය	10,183,182.26		16,914,549.50	
සිවිල් ගුවන් සේවා පුනුණු පාසලේ වියදම්			236,217.19	
(6) පරිපාලන සහ වෙනත් වියදම්	136,960,888.79		148,764,416.90	
පුනුණු වියදම් - දේශීය	42,882.00			
අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල වියදම්	1,162,500.00		1,556,250.00	
ලිපිද්‍රව්‍ය සහ පාරිභෝගික ද්‍රව්‍ය සඳහා වියදම්	6,368,207.83		5,006,745.34	
වෙනත් සැපයීම්	370,919.11		501,358.59	
විදුලි සංදේශන	3,752,508.31		4,260,690.86	
තැපැල් ගාස්තු	227,480.08		216,215.23	
දේශීය / ජාත්‍යන්තර සංවිධානවලට වාර මුදල් / දායක මුදල්	20,370,000.00		15,582,000.00	
ප්‍රචාරණ කටයුතු	888,283.18		698,565.63	
විභාග ගාස්තු	418,415.96		216,308.43	
මුද්‍රණ වියදම්	2,414,167.89		2,201,553.24	
ගුවන් ගාස්තු සහ ආසන වෙන් කිරීමේ පා- යිමාලවේ වියදම්	132,197.00		361,031.89	
ගෘහස්ථ සහ එළිමහන් රැස්වීම් වියදම්	257,268.07		421,728.51	
පරීක්ෂණ / එළිමහන් රැස්වීම්	2,882,540.13		768,922.97	
පරිවර්තන සහ යතුරුලියන වියදම්	171,115.88		106,991.11	
දේපළ පිරිසන සහ උපකරණ නඩත්තුව	1,073,443.98		1,160,536.65	
විගණන ගාස්තුව	1,206,672.00			
ඉන්ධන	9,151,441.72		7,595,356.24	
වාහන නඩත්තුව	9,020,533.77		6,904,174.63	
කුලී සහ කුලී ගාස්තුව	851,780.84		1,055,532.26	
පොදු - සුභසාධන	328,281.00			
සුභසාධන උපයෝගිතාව - ක්‍රීඩා	144,541.00			
කායකීර්ණ ගොඩනැගිල්ල සහ නිල නිවාස සඳහා වියදම්	53,838,364.50		47,657,085.98	
NBT	587,013.46		569,702.00	
"දැයට කිරුළ" ප්‍රදර්ශනය	7,376,143.00		6,309,271.99	
ගුවන් සේවා සංවර්ධනය	8,115,195.13		4,583,246.91	
තොරතුරු තාක්ෂණ සංවර්ධනය	549,428.06		273,558.85	
සංස්ථා සමාජ වගකීම	1,660,500.00			
ත්‍යාග			350,000.00	
ගුවන් සේවා සැමරුම	1,320,060.00		11,385,293.44	
නියාමක වර්ධනය	883,440.50		27,752,849.25	
සිල්ලර වියදම්	24,700.00		1,043,604.31	
සංවිධානමය ඉසව්	1,370,864.39			

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්

	31.12.2013		31.12.2012	
	රු.	ඟ.	රු.	ඟ.
ස්ථිර වත්කම් ඉවත් කිරීමෙන් පාඩුව		-		225,842.59
(7) බදු ගෙවීම	228,159,304.45		94,722,505.91	
2013 වසර සඳහා ආදායම් බදු (28%)	227,828,120.60		173,092,484.43	
පෙර වසර - ප්‍රතිපාදන යටතේ - ආදායම් බදු	435,173.62		(77,201,590.87)	
කල් තැබූ බදු	(103,989.77)		(1,168,387.65)	

මූල්‍ය ප්‍රකාශවලට අදාළ සටහන්

(8) දේපල, පිරිසහ සහ උපකරණ

පිරිවැය / අගය	2013-01-01 දිනට ශේෂය	එකතුකිරීම / මාරුකිරීම	අපහරණ	2013-12-31 දිනට ශේෂය	2012-12-31 දිනට ශේෂය
ඉඩම්	5,359,200.00	-	-	5,359,200.00	5,359,200.00
ගොඩනැගිලි	13,265,682.05	77,719.00	-	13,343,401.05	13,265,682.05
වාහන	87,928,633.15	-	-	87,928,633.15	87,928,633.15
පිරිසහ සහ උපකරණ	52,144,503.72	1,969,875.00	(78,350.00)	54,036,028.72	52,144,503.72
IT – මෘදුකාංග	8,680,747.51	-	-	8,680,747.51	8,680,747.51
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	26,416,618.30	2,411,123.77	-	28,827,742.07	26,416,618.30
වෙනත් ස්ඵර වත්කම්	999,079.00	-	-	999,079.00	999,079.00
	194,794,463.73	4,458,717.77	(78,350.00)	199,174,831.50	194,794,463.73
ක්ෂය කිරීම	2013-01-01 දිනට ශේෂය	වසර තුළ අයකිරීම	අපහරණ ක්ෂය කිරීම්	2013-12-31 දිනට ශේෂය	2012-12-31 දිනට ශේෂය
ගොඩනැගිලි	6,345,911.87	695,352.18	-	7,041,264.05	6,345,911.87
වාහන	29,254,347.96	8,244,129.87	-	37,498,477.83	29,254,347.96
පිරිසහ සහ උපකරණ	27,498,742.64	10,271,250.66	(70,515.00)	37,699,478.30	27,498,742.64
IT – මෘදුකාංග	3,835,088.51	2,075,261.39	-	5,910,349.90	3,835,088.51
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවිකිරීම්	12,019,846.75	5,568,084.56	-	17,587,931.31	12,019,846.75
වෙනත් ස්ඵර වත්කම්	949,036.00	-	-	949,036.00	949,036.00
	79,902,973.73	26,854,078.66	(70,515.00)	106,686,537.39	79,902,973.73
අඩුකළ අගය				92,488,294.11	114,891,490.00

	31.12.2013		31.12.2012	
	රු.	ශත.	රු.	ශත.
(09) නොග	79,146,992.92		6,934,256.43	
පාරිභෝගික ද්‍රව්‍ය	4,605,810.97		2,104,256.43	
සංක්‍රමණ භාණ්ඩ	28,280,000.00			
ඉටුවෙමින් පවතින වැඩ	46,261,181.95		4,830,000.00	
(10) වෙළඳ ලැබිය යුතු දෑ සහ කායී මණ්ඩල ණය	219,721,394.16		180,555,880.06	
විදේශ විකුණුම් අධිකාරය සහ නියාමක සේවා ආදායම - ලැබිය යුතු	183,780,105.91		144,073,407.09	
වෙනත් ණයකරුවෝ	171,114.73		1,013,855.11	
කායී මණ්ඩල ණය	66,877,986.77		53,176,212.86	
අඩුකළා - කල්තැබූ කායී මණ්ඩල පිරිවැය	(31,107,813.25)		(17,707,595.00)	
(11) මූල්‍ය වත්කම්	801,046,519.12		543,528,106.43	
ස්ථාවර තැන්පතු	36,308,635.50		84,657,875.00	
භාණ්ඩාගාර බිල්පත්	764,737,883.62		458,870,231.43	
(12) අන්තිකාරම්, පෙර ගෙවීම් සහ වෙනත් ලැබිය යුතු දෑ	106,488,296.86		136,448,863.07	
අන්තිකාරම්	4,263,304.46		4,357,584.24	
පෙර ගෙවුම්	10,337,887.77		46,378,640.19	
ලැබිය යුතු VAT	36,671,446.98		32,688,455.07	
ලැබිය යුතු පොලී ආදායම	24,107,844.40		35,316,588.57	
පෙර ගෙවූ කායී මණ්ඩල වැය	31,107,813.25		17,707,595.00	
(13) මුදල් සහ සමාන දෑ	632,639,748.28		220,447,298.51	
බැංකුවේ ඇති මුදල්	488,639,748.28		40,447,298.51	
ජංගම ගිණුම 0002026666	54,435,041.25		2,368,212.66	
ජංගම ගිණුම 0002026678	434,204,707.03		38,079,085.85	
කෙටි කාලීන ආයෝජන	144,000,000.00		180,000,000.00	
(14) ලැබුණු ප්‍රදාන	7,956,326.05		8,562,380.05	
ඉඩම්	5,359,200.00		5,359,200.00	
ගොඩනැගිලි	3,014,485.95		3,620,539.95	
වෙනත් ස්ථිර වත්කම්	188,694.10		188,694.10	
එකතුව	8,562,380.05		9,168,434.05	
වර්ෂය සඳහා ක්‍රමක්ෂය කිරීම	(606,054.00)		(606,054.00)	
2013-12-31 දිනට ශේෂය	7,956,326.05		8,562,380.05	
(15) ප්‍රත්‍යාගණන අතිරික්තිය	13,485,465.44		13,485,465.44	
වාහන	4,720,625.00		4,720,625.00	
පිරියත, යන්ත්‍ර සූත්‍ර සහ උපකරණ	3,855,992.93		3,855,992.93	
ගෘහ භාණ්ඩ සහ සවි කිරීම්	4,908,847.51		4,908,847.51	
(16) කල්තැබූ බඳු වගකීම්	4,658,204.67		4,762,194.44	
2013 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය	4,762,194.44		5,930,582.09	
වසර සඳහා ප්‍රතිවර්තනය	(103,989.77)		(1,168,387.65)	

	31.12.2013		31.12.2012	
	රු.	ශත.	රු.	ශත.
2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ශේෂය	4,658,204.67		4,762,194.44	
(17) ප්‍රතිපාදන සහ වෙනත් වගකීම්	261,851,639.67		259,676,305.00	
රක්ෂණ සඳහා ප්‍රතිපාදන	702,516.67		630,300.00	
කායී මණ්ඩල සුභසාධන අරමුදල	301,123.00		418,005.00	
අනතුරු විමර්ශන අරමුදල සඳහා ප්‍රතිපාදන	250,000,000.00		250,000,000.00	
ලැබුණු තැන්පතු	10,848,000.00		8,628,000.00	
(18) විශ්‍රාම ප්‍රතිලාභ වගකීම	11,289,227.00		10,270,927.50	
2012 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය	10,270,927.50		9,239,870.00	
වසර සඳහා ප්‍රතිපාදන	1,138,179.50		1,767,642.50	
වසරේ ගෙවීම්	(119,880.00)		(736,585.00)	
(19) වෙළඳ ගෙවිය යුතු දෑ	616,588,928.22		282,872,312.57	
තැන්පතු පරීක්ෂණ ගාස්තු මෙහෙයුම්	7,791,581.00		8,418,271.41	
AASL වෙත සහ මහා භාණ්ඩාගාරය වෙත ගෙවිය යුතු මුදල්	578,204,706.53		270,521,941.16	
වෙනත් ණය හිමියෝ	30,592,640.69		3,932,100.00	
(20) වෙනත් ගෙවිය යුතු දෑ	17,531,743.11		43,274,312.31	
සමුච්චිත වියදම්				
කායී මණ්ඩල වියදම්	4,410,728.15		4,070,880.75	
පොදු වියදම්	13,121,014.96		39,203,431.56	
(21) ආදායම් බදු වගකීම්	123,355,948.10		90,600,765.82	
2012 ජනවාරි 01 වන දිනට ශේෂය	90,600,765.82		106,159,937.71	
වසර සඳහා ප්‍රතිපාදන	228,263,294.22		95,890,893.56	
වසර තුළ ගෙවීම්	(195,508,111.94)		(111,450,065.45)	
2013 දෙසැම්බර් 31 වන දිනට ශේෂය	123,355,948.10		90,600,765.82	

විගණකාධිපති වාර්තාව



විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව கணக்காய்வாளர் தலைமை அறிபதி திணைக்களம் AUDITOR GENERAL'S DEPARTMENT



මගේ අංකය
எனது இல. }
My No. }

විසි/බි/සීඑස්එස්එල්/
එස්එ/2013

ඔබේ අංකය
உமது இல. }
Your No. }

දිනය
திகதி }
Date }

2015 මාර්තු 31 දින

සභාපති,

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය.

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීරණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති සහ අනෙකුත් පැහැදිලි කිරීමේ තොරතුරු වල සාරාංශයකින් සමන්විත 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13(1) වගන්තිය සහ 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය පනතේ 14(4) වගන්තිය සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවෙහි ඇතුළත් විධිවිධාන ප්‍රකාර මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. මුදල් පනතේ 14(2)(සී) වගන්තිය ප්‍රකාර අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තාව සමඟ ප්‍රකාශයට පත්කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ. මුදල් පනතේ 13(7)(ඒ) වගන්තිය ප්‍රකාර විස්තරාත්මක වාර්තාවක් අධිකාරියේ සභාපති වෙත 2015 පෙබරවාරි 11 දින නිකුත් කරන ලදී.

1.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ වගකීම

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිති වලට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍යවන අභ්‍යන්තර පාලනය තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

1.3 විගණකගේ වගකීම

මාගේ විගණනය මත පදනම්ව මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීම මාගේ වගකීම වේ. මා විසින් උත්තරීතර විගණන ආයතනයන්ගේ ජාත්‍යන්තර විගණන ප්‍රමිතිවලට (ISSAI 1000-1810) අනුරූප ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති වලට අනුකූලව මාගේ විගණනය සිදු කරන ලදී. ආචාර ධර්මවල අවශ්‍යතාවයන්ට මම අනුකූලව බවට සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරවන්නේද යන්න පිළිබඳ සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාගැනීම පිණිස විගණනය සැලසුම්කර ක්‍රියාත්මක කරන බවට මෙම ප්‍රමිති අපේක්ෂා කරයි.



මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල දැක්වෙන අගයන් සහ හෙළිදරව් කිරීම් වලට උපකාරී වන විගණන සාක්ෂි ලබාගැනීම පිණිස පරිපාටි ක්‍රියාත්මක කිරීම විගණනයට ඇතුළත් වේ. තෝරාගත් පරිපාටි, වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගේ අවදානම් තක්සේරු කිරීමද ඇතුළත් විගණකගේ විනිශ්චය මත පදනම්වේ. එම අවදානම් තක්සේරු කිරීම් වලදී, අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අධිකාරියේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට සහ සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන්නා වූ අභ්‍යන්තර පාලනය විගණක සැලකිල්ලට ගන්නා නමුත් අධිකාරියේ අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමට අදහස් නොකරයි. කළමනාකරණය විසින් අනුගමනය කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය හා යොදාගන්නා ලද ගිණුම්කරණ ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය ඇගයීම මෙන්ම මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම පිළිබඳ ඇගයීමද විගණනයට ඇතුළත් වේ. විගණනයේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය තීරණය කිරීම සඳහා 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනතේ 13 වගන්තියේ (3) සහ (4) උපවගන්ති වලින් විගණකාධිපති වෙත අභිමතානුසාරී බලතල පැවරේ.

මාගේ විගණන මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.4 තත්වගණනය කළ මතය සඳහා පදනම

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු මත පදනම්ව මාගේ මතය තත්වගණනය කරනු ලැබේ.

2. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

2.1 තත්වගණනය කළ මතය

මෙම වාර්තාවේ 2.2 ඡේදයේ දක්වා ඇති කරුණු වලින් වන බලපෑම හැර, මූල්‍ය ප්‍රකාශන වලින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ මූල්‍ය තත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය ක්‍රියාකාරිත්වය හා මුදල් ප්‍රවාහ ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සත්‍ය හා සාධාරණ තත්වයක් පිළිබිඹු කරන බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී රු.28,280,000ක් වටිනා මෝටර් රථ මිලදී ගැනීමට අපේක්ෂා කර තිබූ නමුත් ඒ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු බැඳීමක් ඇතිවන පරිදි ගනුදෙනුවක් සිදු වී නොතිබියදීත් එකී මෝටර් රථ වටිනාකම වාහන මාර්ගස්ථ තොග ලෙස හා වගකීම ජංගම වගකීම් යටතේ දක්වා තිබුණි.



2.2.2 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

පහත දැක්වෙන එක් එක් විෂයයන් ඉදිරියෙන් දක්වා ඇති සාක්ෂි ඉදිරිපත් නොවීම හේතුවෙන් විගණනයේ දී පිළිගැනීමට නොහැකි විය.

විෂයය	වටිනාකම (රු.)	ඉදිරිපත් නොකළ සාක්ෂි
(අ) වාහන අළුත් වැඩියාව	1,042,108	බිල්පත්වල මුල් පිටපත්, මෝටර් කාර්මික නිලධාරීන්ගේ තහවුරු වාර්තා හා මුදල් ගෙවීම් සනාථ කෙරෙන ලදුපත්වල මුල් පිටපත්
(ආ) මත්තලට යාම සඳහා පාසල් ළමුන් ප්‍රවාහනය කිරීමේ වියදම	360,000	වාරිකාව සඳහා සහභාගි වූ පාසැල් වල විස්තර, අදාළ විදුහල්වල විදුහල්පතිවරුන්ගේ සනාථ ලිපි, ළමුන් ගණන, ප්‍රවාහනය කළ බස් රථවල අංක
(ඇ) පුත්තලම හා හලාවත ප්‍රදේශයේ මහජනතාව රැස්වීමක් සඳහා ප්‍රවාහනය කිරීම සහ ඔවුන්ගේ ආහාර වියදම්	494,000	මහජනතාව නොමිලේ ප්‍රවාහනය කිරීමට සිදුවූ හේතු, මෙම වියදම ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් දැරීමට ඇති අවශ්‍යතාව, ආහාර නොමිලේ ලබා දීමට සිදුවූ හේතු, ප්‍රවාහනය කළ බස් රථ වල අංක හා ප්‍රවාහනය කළ පුද්ගලයින් ගණන
(ඈ) ගුවන් කේන්ද්‍ර සංකල්ප පිළිබඳ උපාධිධාරීන් දැනුවත් කිරීමේ දේශන	337,500	සහභාගි වූ උපාධිධාරීන්ගේ නාම ලේඛනය ඔවුන් කවර උපාධියක් ලබාගෙන තිබේ ද, ඔවුන්ගේ විශ්ව විද්‍යාලය, ඔවුන්ගේ ජාතික හැඳුනුම්පත් අංක, පෞද්ගලික ලිපිනය ආදී විස්තර.



2.3 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණවලට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ අනුකූල නොවීම
තීරණයන්ට අනුකූල නොවීම

(අ) 1971 අංක 38 දරන මුදල් පනත

(i) 10 (5) වගන්තිය.

විසර්ජනයෙන් පසුව ඉතිරිවන ආදායම් අතිරික්තය ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කල යුතු වුවත් 2003 වර්ෂයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය දක්වා සමුච්චිත ලාභය නිසි පරිදි ඒකාබද්ධ අරමුදලට බැර කර නොතිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ විසර්ජනයෙන් පසු රු.585,512,555ක ලාභය එකාබද්ධ අරමුදලට බැර කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ii) 11 වගන්තිය

භාණ්ඩාගාර පූර්ව අනුමැතිය හෝ ආවරණ අනුමැතියකින් තොරව සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ දී අවස්ථා 19ක දී එකතුව රු.801,046,519 ක මුදලක් ආයෝජනය කර තිබුණි.

(ආ) 1992 අගෝස්තු 19 දිනැති අංක 26/92 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය.

නිල වාහන හැර අනෙකුත් සියළුම වාහනවල රාජ්‍ය ලාංඡනය සමඟ එම ආයතනයේ නම සඳහන් කළ යුතු වුවත් වාහන 04ක එසේ කර නොතිබුණි.

(ඇ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය 2.14. 1 වගන්තිය

රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයට අනුව රු.මිලියන 50 ක් ඉක්මවන ගනුදෙනු සඳහා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ අනුමැතිය ලබා ගතයුතු වුවත් අධිකාරිය සඳහා රු.106,021,080 ක ගොඩනැගිල්ලක් කුලියට ගැනීමේ දී ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඈ) රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ

(i) 2006 ඔක්තෝබර් 9 දිනැති අංක පීඊඩී 39 දරන චක්‍රලේඛය

(i) අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන් හතර දෙනෙකුට චක්‍රලේඛයේ සීමාව ඉක්මවා රු.1,681,798 ක වැඩිපුර ඉන්ධන ලබා දී තිබුණි.



(ii) වකුලේඛයට පටහැනිව අනුයුක්ත කළ නිල වාහනයට අමතරව අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ පෞද්ගලික කටයුතු සඳහා වෙනත් වාහනයක් සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඉන්ධන වෙනුවෙන් රු.685,315ක් වැයකර තිබුණි.

(ii) 2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 වකුලේඛයේ 9.12 වගන්තිය

වකුලේඛ විධිවිධාන වලට පටහැනිව අධිකාරියේ සේවකයන් හා ඔවුන්ගේ පවුල්වල සියළුම සමාජිකයන් සඳහා රෝහල් හා ශල්‍යකර්මයන් වෙනුවෙන් පූර්ණ රක්ෂණ ආවරණයක් ලබාගැනීමට සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.7,538,843ක දායක මුදලක් වැය කර තිබුණි. මෙම රක්ෂණ ආවරණය සඳහා එක් සේවකයෙකු වෙනුවෙන් වාර්ෂික රක්ෂණ වාරිකය රු.38,400 සිට රු.60,600 දක්වා වූ ප්‍රමාණයක් විය.

(ඉ) 2000 අංක 38 දරන දේශීය ආදායම් පනතේ 111 (අ) වගන්තිය සහ 2011 අයවැය ප්‍රකාශය

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නිලධාරීන් විසින් ඔවුන්ගේ වැටුප් සහ අනිකුත් ඉපයීම් වෙනුවෙන්, උපයන විට ගෙවීම් බදු මුදල් පුද්ගලික වැටුපෙන් ගෙවිය යුතු වුවද 2007 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා වසර 06ක් සඳහා එකතුව රු.16,995,279ක් වූ උපයන විට ගෙවීම් බදු මුදල් අධිකාරියේ අරමුදලින් ගෙවා තිබුණි.





(ඊ) 2008 ජූනි 26 දිනැති අංක 14/2008 දරන රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛය

(i) චක්‍රලේඛයට පටහැනිව නිල වාහන සඳහා හිමිකම් නොමැති ජේෂ්ඨ විධායක නිලධාරීන් 11 දෙනෙකුට මාසයකට රු.30,000 බැගින් ද විධායක නිලධාරීන් 41 දෙනෙකුට මාසයකට රු.20,000 බැගින් ද කාර්යාල කාර්ය සහායකයින් ඇතුලු අනෙකුත් නිලධාරීන් 85 දෙනෙකුට මාසයකට රු.13,250 බැගින් ද ප්‍රවාහන දීමනා ගෙවා තිබුණි. ඉකුත් වර්ෂයේ දී හා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී චක්‍රලේඛයට පටහැනිව ගෙවන ලද මුළු ප්‍රවාහන දීමනාව පිළිවෙලින් රු.28,348,259 ක් සහ රු.27,794,875ක් විය.

(ii) චක්‍රලේඛ උපදෙස් වලට පටහැනිව නිල වාහන ලබාගැනීමට හිමිකම් නොමැති නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුට මාසයකට රු.22,680 බැගින් රු.543,994 ක් ද තවත් නිලධාරීන් 8 දෙනෙකුට මාසයකට රු.19,440 බැගින් රු.1,787,500ක් ද තවත් නිලධාරියෙකුට රු.14,440 බැගින් රු.138,700 වශයෙන් එකතුව රු.2,470,194 ක් වූ මුදලක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ඉන්ධන දීමනා ලෙස ගෙවා තිබුණි.

(උ) 2012 දෙසැම්බර් 24 දිනැති අංක 49 දරන කළමනාකරණ සේවා චක්‍රලේඛය

චක්‍රලේඛය ප්‍රකාර ව්‍යවස්ථාපිත මණ්ඩලවල උපරිමය රු.10,000 කට සමාන ප්‍රසාද දීමනාවක් ගෙවිය හැකි වුවත් එය නොසලකා එක් එක් නිලධාරියාගේ මාසික මූලික වැටුපට සමාන මුදලක් ප්‍රසාද දීමනා ලෙස සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ගෙවා තිබුණි. එසේ ගෙවා තිබූ මුළු ප්‍රසාද දීමනා මුදල රු.3,405,591 ක් විය.

(ඌ) 1994 ජූනි 14 දිනැති අංක 95 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛය

(i) චක්‍රලේඛයට පටහැනිව විධිමත් වූ අනුමැතියකින් තොරව නිලධාරීන් 06 දෙනෙකුට වෘත්තීය දීමනා ලෙස රු.25,000 බැගින් ද එක් නිලධාරියෙකුට රු.10,000 බැගින් ද විශේෂ දීමනාවක් මාසිකව ගෙවා තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එසේ ගෙවන ලද මුළු දීමනා එකතුව රු.1,895,000 ක් විය.

(ii) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් ධුරයේ වැඩ බැලීම වෙනුවෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂවරයාට මාසයකට රු.17,625 ක් බැගින් වැඩ බැලීම් දීමනාවක් ගෙවන ලද අතර 2010 මැයි මාසයේ සිට ඔහු තනතුරේ වැඩ බැලීමෙන් ඉවත් කිරීමෙන් පසුව ද එදින සිට



සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා රු.742,250 ක් වැඩ බැලීමේ දීමනා ගෙවා තිබුණි.

(එ) 2010 සැප්තැම්බර් 01 දිනැති අංක 446 දරන මුදල් චක්‍රලේඛය

2010 සහ 2011 වර්ෂ වලදී නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු වෙනුවෙන් රු.14,000 සිට රු.60,000 දක්වා වූ මාසික ජංගම දුරකථන බිල්පත් අධිකාරිය මඟින් ගෙවා තිබුණි. මෙසේ සීමාව ඉක්මවා ගෙවීම් කර තිබූ පිළිවෙලින් රු.150,149 ක් සහ රු.6,846ක මුදලක් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වනතෙක්ම එකී නිලධාරීන්ගෙන් අයකරගෙන නොතිබුණි.

(ඒ) 2002 නොවැම්බර් 28 දිනැති අංක අයිඒඅයි/2002/02 දරන භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය

පරිගණක හා උපාංග සඳහා වෙනම ස්ථාවර වත්කම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යායුතු වුවත් ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඔ) 2007 පෙබරවාරි 28 දිනැති අංක සී.එස්.ඒ/පී.1/40 දරන ජනාධිපති චක්‍රලේඛය

චක්‍රලේඛයට පටහැනිව පහත සඳහන් වියදම් අධිකාරියේ අරමුදලින් දරා තිබුණි.

- (i) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නිලධාරීන් මත්තල ගුවන් තොටුපල විවෘත කිරීමේ උත්සවය සඳහා සහභාගී වීමට සුබෝපහෝගී හෝටල් වල නවාතැන් ගැනීම සහ ආහාර පාන සඳහා රු.768,273 ක වියදමක් දරා තිබීම.
- (ii) අධිකාරියේ නිලධාරීන් රාජකාරි කටයුතු සහ විවිධ සම්මන්ත්‍රණ හා වැඩමුළු සඳහා සුබෝපහෝගී හෝටල් වල නවාතැන් ගැනීම වෙනුවෙන් හා ආහාර පාන සඳහා එකතුව රු.2,747,241ක් වැය කර තිබුණි.

2.4 ප්‍රමාණාත්මක අධිකාරි බලයකින් තහවුරු නොවූ ගනුදෙනු

භාණ්ඩාගාර අනුමැතියකින් තොරව අධිකාරියේ රියදුරු සහ කාර්යාල කාර්ය සහායක නිලධාරීන්ගේ වැටුප සියයට 5 කට ආසන්න ප්‍රමාණයකින් වැඩිවන පරිදි එක්වර වැටුප් වර්ධක කිහිපයක් ප්‍රදානය කර තිබුණි.



3. මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය

ඉදිරිපත් කරන ලද මූල්‍ය ප්‍රකාශන අනුව, සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කටයුතු වල මූල්‍ය ප්‍රතිඵලය රු.813,671,859 අතිරික්තයක් වූ අතර, ඊට අනුරූපීව ඉකුත් වර්ෂයේ අතිරික්තය රු.618,187,444 ක් වූයෙන් මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ රු.195,484,415 ක වාසිදායක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය. මෙහෙයුම් ආදායම සහ සේවා සැපයීමෙන් ලැබූ ආදායම වැඩිවීම සමාලෝචිත වර්ෂයේ මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයේ වර්ධනයට ප්‍රධාන වශයෙන් බලපා තිබුණි.

3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගුවන් මගී සංචලන වැඩිවීම මත විදේශ විකුණුම් අධිහාර ආදායම වැඩිවීම 19.18 ක වැඩිවීමක් ද කාර්ය මණ්ඩල වියදම්, විදේශ සම්මන්ත්‍රණ පුහුණු හා වැඩමුළු සඳහා වියදම වැඩිවීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ වියදමේ වැඩිවීම සියයට 1.55 ක් ද විය.

4. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්යසාධනය

(අ) විගණනයට ඉදිරිපත් කරන ලද තොරතුරු අනුව ඉකුත් වර්ෂ දෙක හා සසඳා සමාලෝචිත වර්ෂයේ අධිකාරියේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් කාර්යයන්ගේ ප්‍රගතිය පිළිබඳ විග්‍රහයක් පහත දැක්වේ.

විෂයය	විස්තරය	2013	2012	2011
-----	-----	-----	-----	-----
(අ) ගුවන් යානා චලන	* කුලී පියසර	2,556	2,118	1,782
	* නිත්‍ය පියසර	48,413	46,616	41,891
(ආ) සම්පූර්ණ කරන ලද පරීක්ෂණ (සංඛ්‍යාව)	* ගුවන් සංතරණ සේවා	01	01	01



(iii) ඉටුකරන ලද නිරූපදිත/ සුරක්ෂිත වහා අධීක්ෂණ කාර්යයන් (සංඛ්‍යාව)	* රුමිජ් පරීක්ෂණ ගණන (ගුවන් යෝග්‍යතාවය)	--	--	65
	* ගගන යාත්‍රාංගනය	39	19	20
	* අන්තරාකාරී භාණ්ඩ	09	18	35
	* පියසර පාසැල් පරීක්ෂණ (පුද්ගල බලපත්‍ර)	08	14	13
	* ස්ථාන පහසුකම් මෙහෙයුම්	00	02	04

- වසරින් වසර ක්‍රමිකව ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ගුවන් යානා සහ ගුවන් මෙහෙයුම් වැඩි වී ඇති නමුත් සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමනයට අදාළ පරීක්ෂණ ප්‍රමාණවත් පරිදි වැඩිකර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.
- ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු වල දී සිදුවන ගුවන් අනතුරු සිද්ධීන් වාර්තා කිරීම්, පරීක්ෂණ පැවැත්වීම් හා එම සිද්ධීන් අවම කිරීම් සඳහා අධිකාරිය ගෙන තිබෙන ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ විස්තර විගණනයෙන් ඉල්ලා තිබූ නමුදු ඒ සම්බන්ධ කිසිදු විස්තරයක් විගණනයට ලබා දී නොතිබුණේ අධිකාරියේ මෙහෙයුම් කාර්ය සාධනය සම්බන්ධව පුළුල් විග්‍රහයක් කල නොහැකි විය.

(ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඉටුකරන සේවා සඳහා ගාස්තු සංශෝධනය නොකිරීම

අධිකාරිය විසින් ගුවන් නියමු බලපත්‍ර ලබාදීම, විදුලි සංදේශ සංඥා කුළුණ සඳහා අනුමැතිය ලබා දීම, උස් ගොඩනැගිලි සඳහා අනුමැතිය ලබාදීම ආදී වූ විවිධ සේවාවන් සැපයීම වෙනුවෙන් අයකරනු ලබන ගාස්තු 2006 වර්ෂයේ දී අවසන් වරට සංශෝධනය කර තිබුණු අතර පසුගිය වසර 07 ක කාලය තුළ කිසිදු ගාස්තු සංශෝධනයක් සිදුකර නොතිබුණි.

ගාස්තු හා බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම් හා අළුත් කිරීම් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.



(i) ගාස්තු අයකිරීම්

බලපත්‍ර වර්ගය	මූලික බලපත්‍ර ගාස්තුව	ඇගයීම් ගාස්තු	අළුත් කිරීම	අළුත් ඇගයීම්	කිරීම
-----	-----	-----	-----	-----	-----
	රු.	රු.	රු.	රු.	
නියමු - ශිෂ්‍ය	690	500	345	250	
නියමු- පෞද්ගලික	1,380	500	690	250	
නියමු - වාණිජ	4,140	1,500	1,035	750	
නියමු-ගුවන් ප්‍රවාහන	6,900	2,000	1,725	1,000	
ගුවන් සංඥා පාලන	1,380	500	345	750	
ගුවන්යානා මෙහෙයුම් ඉංජිනේරු	2,070	1,500	--	--	

ඉහත සේවා සඳහා අය කරන ගාස්තුව, අධිකාරිය විසින් දරනු ලබන පිරිවැය ආවරණය කිරීමට ද ප්‍රමාණවත් නොවන මුදලක් බව නිරීක්ෂණය විය.

(ii) බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම් හා අළුත් කිරීම්

බලපත්‍ර වර්ගය	2013	2012	2011	2010
-----	-----	-----	-----	-----
නියමු - ශිෂ්‍ය	231	155	115	142
නියමු- පෞද්ගලික	110	94	98	76
නියමු - වාණිජ	339	264	317	300
නියමු-ගුවන් ප්‍රවාහන	498	414	382	359
ගුවන් සංඥා පාලන	26	44	81	91
ගුවන්යානා මෙහෙයුම් ඉංජිනේරු	05	113	173	283



(ඇ) ගුවන් යානා සිද්ධීන්

ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නියාමනය සඳහා පිහිටුවා ඇති සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය තම නියාමන කටයුතු කාර්යක්ෂමව හා ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් අනුව සිදුකරන්නේ ද යන්න තහවුරු කර ගැනීම සඳහා අධිකාරියට වාර්තා වූ ගුවන් යානා සිද්ධීන් සහ එම සිද්ධීන් සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීම්, අධිකාරිය පවත්වාගෙන යනු ලැබූ ලිපිගොනු සහ අධිකාරිය කලින් කලට දන්වන ලද මහ පෙන්වීම් හා නියෝගයන් පිළිබඳව තොරතුරු විගණනයට ලබාදෙන ලෙස ඉල්ලා සිටියදීත් ඒ සම්බන්ධ කිසිදු තොරතුරක් ඉදිරිපත් නොකිරීම හේතුවෙන් අධිකාරියේ කාර්ය සාධනය පිළිබඳ විග්‍රහයක් කල නොහැකි විය.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) අධිකාරියේ ප්‍රධාන කාර්යාලය සඳහා කුලියට ගෙන තිබුණු ගොඩනැගිල්ලෙහි නව ඉදිකිරීම් සහ වැඩිදියුණු කිරීම් ගොඩනැගිලි අයිතිකරු මගින් ඉටුකර නොගෙන ඒ වෙනුවෙන් අධිකාරිය රු.28,214,123ක් වැය කර තිබුණි. ඉන් රු.මිලියන 3.5ක් කුලී ගොඩනැගිල්ලේ වාහන ගාල් කිරීමේ භූමියේ නගර සභා අනුමැතියකින් තොරව අළුතින්ම ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් වැයකර තිබුණ ද එකී වියදම් අදාළ ගොඩනැගිලි සඳහා කුලියෙන් හිලව් කර ගැනීම පිළිබඳව හෝ සලකා බලා නොතිබුණි.

(ආ) එකතු කළ අගය මත බදු නිවැරදිව ගණනය නොකිරීම නිසා ඉකුත් වර්ෂ දෙකකට වඩා වැඩි කාලයක සිට වැඩිපුර ගෙවා තිබූ රු.32,688,455ක බදු මුදල් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) ව්‍යවස්ථාපිත නීති රීති උල්ලංඝනය කිරීම් අවස්ථා ගණනාවක දී අනාවරණය වීමෙන්, ඒවා පසුගිය විගණන වාර්තා මගින් පෙන්වා දුන් අතර රාජ්‍ය ගිණුම්කාරක සභාව විසින් ද මේ සම්බන්ධයෙන් දැඩි අවධානයට යොමුකර තිබුණි. මෙම දුර්වලතාවය මහභූරවීම සඳහා කළමනාකරණයේ ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමු වී නොමැති බව පෙනී යයි.

4.3 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

(අ) අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩලයේ නිලධාරීන් සඳහා හමුවීම් පත්‍ර (Visiting Card) මුද්‍රණය කිරීම හා අධිකාරියේ නිලධාරීන්ගේ පවුලේ අවමංගලයන් සඳහා මල් රිඩ් වෙනුවෙන් එකතුව රු.94,652ක් අධිකාරියේ අරමුදලින් වැයකර තිබුණි.



- (ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (ගණනා යාත්‍රා) හා නියෝජ්‍ය අධ්‍යක්ෂ (ගුවන් සංකරණ) යන තනතුරු වලට බඳවා ගැනීමේ පරිපාටිය (Scheme Of Recruitment) අනුව ගුවන් ගමන් පාලන බලපත්‍රය (Air Traffic Controller License) අනිවාර්යෙන්ම තිබිය යුතු වුවත් එම සුදුසුකම මත බඳවාගත් නිලධාරීන් සිව්දෙනෙකුට මාසයකට රු.25,000 බැගින් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ රු.1,200,000 ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වුව ද වෘත්තීය දීමනාව ගෙවීම් කරන එම නිලධාරීන් ගුවන් ගමන් පාලන බලපත්‍රය (Air Traffic Controller License) වසර ගණනාවක් තුළ අළුත් කිරීමක් ද කර නොතිබුණි.
- (ඇ) අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සාමාජිකයන් 5 දෙනෙකු ඇතුළුව කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවාගත් නිලධාරීන් 08 දෙනෙකු හා ඔවුන්ගේ පවුල්වල සියළුම සාමාජිකයින් සඳහා රෝහල් හා ශල්‍යකර්ම සඳහා රක්ෂණය කිරීම වෙනුවෙන් රු.525,200 ක් අධිකාරිය වැය කර තිබුණි.
- (ඈ) අමාත්‍ය කාර්ය මණ්ඩලයට බඳවාගත් නිලධාරියෙකු එහි සක්‍රීය සේවයේ සිටිය දී එම නිලධාරියාටම අධිකාරියේ නිත්‍ය කාර්ය සඳහා වූ පත්වීමක් ලබා දී තිබූ අතර එකම දිනයක් වත් අධිකාරියේ සේවයට වාර්තා කර නොතිබිය දී වැටුප්, ඉන්ධන හා වෛද්‍ය රක්ෂණ හා විදේශ ගමන් වෙනුවෙන් ඉකුත් හා සමාලෝචිත වර්ෂ වෙනුවෙන් රු.3,051,897 ක් වැය කර තිබුණි.
- (ඉ) ගුවන් සේවා නියාමන කටයුතු සඳහා පමණක් පිහිටුවා ඇති අධිකාරිය සඳහා කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමැතිය ලබාගැනීමකින් තොරව රු.80,000 ක මාසික වැටුපකට කොන්ත්‍රාත් පදනම මත අලෙවි ප්‍රවර්ධන උපදේශකවරයෙකු බඳවාගෙන තිබුණි. මෙම නිලධාරියා එකම දිනයක් හෝ සේවයට පැමිණ නොතිබිය දී වැටුප්, විදේශ ගමන් හා අනිකුත් වියදම් වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.1,328,294 ක් ගෙවා තිබුණි.
- (ඊ) 2011 වර්ෂයේ දී ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවාවට වසර සියයක් සපිරීම නිමිත්තෙන් පවත්වනු ලබන උත්සවය එම වර්ෂයේ දී නොපවත්වා එය රේඛීය අමාත්‍යාංශයේ සහ අනෙකුත් සමාගම් ආයතනවල සහයෝගයකින් තොරව 2012 වර්ෂයේ දී පැවැත්වීම වෙනුවෙන් රු.14,000,000ක් වැයකර තිබූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ද රු.1,320,000ක් වැයකර තිබීම මතභේදාත්මක විය.
- (උ) අධිකාරියේ මූල්‍ය රෙගුලාසි පරිපාටිය සැකසීම සඳහා බාහිර පුද්ගලයෙකුගේ සහය ලබාගෙන ඒ සඳහා රු.330,000 ක් ගෙවීම සඳහා ගිවිසුම් අත්සන් කර තිබුණ ද සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ඒ සඳහා ගෙවීම් කර තිබූ රු.66,000ක මූලික මුදල පමණක් ගිණුම් ගතකර තිබුණි.



4.4 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) අධිකාරිය සඳහා කුලී පදනමට ගත් ගොඩනැගිල්ලෙහි කුලී ගිවිසුමෙහි වාර්ෂිකව වැඩිවන වරිපනම් ගාස්තු අධිකාරිය විසින් දැරිය යුතු බවට අවාසිදායක කොන්දේසියක් ඇතුළත් කර තිබීම හේතුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.285,390 ක අතිරේක වරිපනම් බද්දක් අධිකාරියේ අරමුදලින් දරා තිබුණි.
- (ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නිර්මාණශීලීත්වය සහ නිර්මාණශීලීව සිතීම යන සංකල්පය යටතේ සමාලෝචිත වර්ෂයේ එළිමහන් වැඩමුළුවක් පොළොන්නරුව ගිරිතලේ ප්‍රදේශයේ සුබෝපහෝගී හෝටලයක පවත්වා තිබූ අතර මේ සඳහා නවාතැන් ගාස්තු, කැම බීම වියදම් හා ප්‍රවාහන වියදම් ලෙස රු. 1,801,542ක් දරා තිබුණි. ඉහත වැඩමුළුව පැය 6ක් වැනි සුළු කාලයක් තුළ පවත්වා තිබූ අතර කොළඹ නගරයෙන් බැහැර ප්‍රදේශයක පවත්වා තිබුණි. තවද 2007 පෙබරවාරි 28 දිනැති අංක සී.එස්.ඒ.පී1/40 දරන ජනාධිපතිතුමා විසින් නිකුත් කළ චක්‍රලේඛයට පටහැනිව කටයුතු කර තිබුණි.

4.5 හඳුනාගත් පාඩු

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) 2010 වර්ෂයේ දී මිලදී ගන්නා ලද රු.145,000 වටිනා මල්ටි මිඩියා ප්‍රොසෙක්ටරයක් අස්ථානගත වී සමාලෝචිත වර්ෂයට වසරක් ගතවී තිබූ අතර එයින් වූ අලාභය වගකිව යුතු නිලධාරියාගෙන් කඩිනමින් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එසේම විධිමත් අවසරයකින් තොරව අධිකාරි පරිශ්‍රයෙන් අදාළ උපකරණය රැගෙන යාම පිළිබඳව නිලධාරියාට විරුද්ධව වෙනත් විනය ක්‍රියාමාර්ගයක් ද ගෙන නොතිබුණි.
- (ආ) 2009 / 2010 වර්ෂ වලදී ආදායම් බදු ලෙස රු.6,110,895 වැඩිපුර ගෙවා තිබුණි.



4.6 නිශ්කාර්ය වියදම්

තායිලන්තයේ බැංකොක් නුවර පැවති ආසියානු සහ පැසිපික් කලාපීය 50 වෙනි සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව සඳහා සහභාගි වූ නිලධාරීන් 09 දෙනෙකු වෙනුවෙන් රු.2,840,572 ක් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් වැයකර තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (අ) රටට හෝ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට ප්‍රතිලාභයක් ලබා දිය නොහැකි සේවාවේ තාක්ෂණික කටයුතු පිළිබඳ දැනුමක් හෝ ඒ පිළිබඳ වෘත්තීමය වශයෙන් සුදුසුකම් නොමැති නිලධාරීන් තුන් දෙනෙකුගේ සංචාරය වෙනුවෙන් රු.839,212 ක් අධිකාරිය විසින් දරා තිබුණි.
- (ආ) සහභාගි වූ නිලධාරීන් තුන්දෙනෙකු පරිවාස කාලයේ සිටි නිලධාරීන්ගේ ද ඇතුළත්ව මේ වන විට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සේවයෙන් ඉවත් වී ඇති අතර ඔවුන් වෙනුවෙන් යැපීම් දීමනා, ගුවන් ටිකට්ටු හා අනියම් දීමනා සඳහා රු.874,644 ක් අධිකාරිය මගින් නිෂ්ඵල වියදමක් දරා තිබුණි.

4.7 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතන වලට ලබාදුන් අධිකාරියේ සම්පත්

2003 ජුනි 02 දිනැති අංක පීඊඩී/12 දරන භාණ්ඩාගාර වකුලේඛයේ 3.8.9 ඡේදයට පටහැනිව අමාත්‍යාංශයේ විවිධ වියදම් වෙනුවෙන් රු.1,774,879ක් අධිකාරිය විසින් දරා තිබුණු අතර අධිකාරිය සතු වාහන 05ක් හා නිලධාරීන් 7 දෙනෙකු අමාත්‍යාංශයට නිදහස් කර තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එම වාහන වෙනුවෙන් ඉන්ධන හා අලුත්වැඩියා වියදම් පිළිවෙලින් රු.1,643,751ක් හා රු.3,125,074 ක් ද නිලධාරීන්ගේ වැටුප් හා දීමනා වෙනුවෙන් රු.2,828,670 ක් ද අධිකාරිය විසින් දරා තිබුණි.

4.8 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

අධිකාරියේ අනුමත කාර්ය මණ්ඩලය 166 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේ පුරප්පාඩු 20 ක් පැවතුණි. ඒ අතරින් පුරප්පාඩු 19 ක් විධායක ශ්‍රේණියට අදාළ විය.

5. ගිණුම්කටයුතුභාවය සහ යහපාලනය

5.1 අයවැය පාලනය

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ඇස්මෙන්තුගත ආදායම් හා වියදම්, තථ්‍ය ආදායම් හා වියදම් සමඟ සැසඳීමේ දී සියයට 180 සිට සියයට 92.64 දක්වා වූ පරාසයක සැලකිය යුතු විචලනයන් නිරීක්ෂණය වූයෙන් අයවැය ඵලදායී කළමනාකරණ පාලන කාරකයක් ලෙස යොදා ගෙන නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.



6. පද්ධති හා පාලනයන්

විගණනයේ දී නිරීක්ෂණය වූ අඩුපාඩු පිළිබඳව වරින් වර අධිකාරියේ සභාපතිවරයා දැනුවත් කරන ලදී. පහත සඳහන් පද්ධති හා පාලන ක්ෂේත්‍රයන් කෙරෙහි විශේෂ අවධානය යොමුවිය යුතුය.

- (අ) ගිණුම්කරණය
- (ආ) ආදායම් රැස්කිරීම
- (ඇ) ඉවත් යානා සිද්ධි පරීක්ෂා කිරීම
- (ඈ) අයවැය පාලනය
- (ඉ) වියදම් කළමනාකරණය
- (ඊ) කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනය
- (උ) සේවක ණය

ඩබ්.පී.සී.වික්‍රමරත්න
 විගණකාධිපති (වැඩබලන)

විගණකාධිපති
විගණකාධිපති දෙපාර්තමේන්තුව
බත්තරමුල්ල

ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳව 1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ 14 (2) (සී) වගන්තිය ප්‍රකාර විගණකාධිපති වාර්තාව

අංක.ටීසී/බී/සීඒඒඑස්එල්/එෆ්/ඒ 2013 හා 2015 මාර්තු මස 31 දිනැති ඔබගේ උක්ත වාර්තාවේ සඳහන් නිරීක්ෂණයන් පිළිබඳව අදහස් හා පැහැදිලිකිරීම් මේ සමඟ ඉදිරිපත් කරමු.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතියේ බැඳුම්කාර රාජ්‍යයක් ලෙස එම සම්මුතියේ සහ ඊට අනුබද්ධ ඇමුණුම් 19 ක සඳහන් දස දහසකට (10000) ආසන්න ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සහ නිර්දේශිත ක්‍රියා පටිපාටි වලට අනුව කටයුතු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රජය ගිවිස ගෙන ඇත. ඒ අනුව සිවිල් ගුවන් සේවාවට අදාළ කටයුතු, රට තුළ ක්‍රියාත්මක කර නියාමනය කිරීමේ දී ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දක්වනු ලැබ ඇති උනන්දුව, කැපවීම සහ එම කරුණු සම්බන්ධව ලබා ඇති ප්‍රගතිය සමාලෝචනය කිරීම අරමුණු කොට ගෙන, එම කාර්යය රජය වෙනුවෙන් ඉටු කිරීමට බැඳී ඇති ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය, ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධාන මගින් සිදුකරනු ලබන විගණනයකට නිරන්තර ව ලක් වේ.

කිසියම් රටක සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු සඳහා ලෙස නියාමනය කිරීම සඳහා එම රටට පරිපාලනමය සහ මූල්‍යමය වශයෙන් ස්වාධීන සහ නම්‍යශීලී සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියක් තිබීමේ අවශ්‍යතාව ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් ඉතා ප්‍රබලව පෙන්වා දෙනු ලබන කාරණයකි.

1997 වසරේ ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් කරන ලද ඇගයීමකින් පසු කරන ලද නිර්දේශ මත, 2002 වසර දක්වා දෙපාර්තමේන්තුවක් ලෙස පැවති රජයේ සිවිල් ගුවන් සේවා නියාමන යාන්ත්‍රණය, පරිපාලනය සහ මූල්‍යමය වශයෙන් ස්වාධීනව කටයුතු කිරීමට හැකි වන පරිදි අවශ්‍ය නීතිමය ප්‍රතිපාදන සහිත ව ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය බවට පරිවර්තනය කෙරුණේ එම අවශ්‍යතාවය පෙරදැරි කර ගෙනයි.

ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය විසින් පවත්වනු ලබන ඉහත කී විගණන වලදී ස්වකීය කටයුතු ස්වාධීනව සහ කාර්යක්ෂමව පවත්වා ගෙන යාමට මෙම අධිකාරියට ඇති හැකියාව සහ ඊට ඇති බාධක ද දැඩි විමර්ශනයකට ලක් වේ. එහි දී අධිකාරියේ වාර්ෂික වාර්තා, බාහිර විගණන විමසුම් ද ඇතුළු සියලු අභ්‍යන්තර ලේඛන ඔවුන්ගේ අවධානයට යොමුවේ.

එබැවින් මෙම අධිකාරිය සම්බන්ධයෙන් වූ ඔබගේ විගණන වාර්තාව සැකසීමේ දී මෙම අධිකාරියට ඉටු කිරීමට සිදුවී ඇති ජාත්‍යන්තර වගකීම් සහ එම වගකීම් ඉටුකිරීම සඳහා ප්‍රතිපාදනය වී ඇති වර්තමාන නීතිමය රාමුව කෙරෙහි වඩා පුළුල් සහ මධ්‍යස්ථ ව අවධානය යොමු කරවන ලෙසත්, කිසියම් හෙයකින් ජාත්‍යන්තර ප්‍රජාව ඉදිරියේ රටේ සිවිල් ගුවන් සේවාව සැහැල්ලුවකට ලක්වුව හොත් එමගින් සමස්ත රටට ම ඇතිවිය හැකි අහිතකර ප්‍රතිඵල කෙරෙහිත් ඔබගේ අවධානය යොමු කරවන මෙන් කාරුණිකව ඉල්ලමු.

2.2 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළිබඳ අදහස් දැක්වීම

2.2.1 ගිණුම්කරණ අඩුපාඩු

(අ) ප්‍රස්තුත වාහන මිලදී ගැනීම සඳහා 2013 අයවැය ලේඛණයේ ප්‍රතිපාදන සලසා තිබූ අතර ඒ සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතියද ලැබුණි. නමුත් 2013.06.04 දිනැති අයවැය වකුලේඛ අංක 159 මගින් වාහන මිලදී ගැනීම නවත්වන ලද අතර වාහන මිලදී ගැනීමට නැවතත් භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලබා දෙන ලද්දේ 2013.12.12 දිනය. ප්‍රසම්පාදන සංග්‍රහයට අනුව මිලදී ගැනීමේ ක්‍රියා පිළිවෙත සම්පූර්ණ කර මිලදී ගැනීමේ ඇතවුමද අදාළ සැපයුම්කරුවන් වෙත 2013 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස 18 හා 31 දිනයන්හිදී යවන ලදී. මිලදී ගැනීමේ ඇතවුම නිකුත් කිරීමත් සමඟ සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සැපයුම්කරුවන් වන එම ආයතනය සමඟ වගකීමට ලක්වන හෙයින් මෙසේ ජංගම වත්කම් සහ වගකීම් ලෙස 2013 වර්ෂයේ ගිණුම් වලට ඇතුළත් කර ඇත.

2.2.2 විගණනය සඳහා සාක්ෂි නොවීම

(අ) බිල්පත් වල මුල් පිටපත් වැටී ඉල්ලීම් සඳහා දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා වෙනම ගොනුවක ගොනු කර ඇති අතර එම මුල් පිටපත් පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විමසීමක් කළේ නම් ලබා දිය හැකිව තිබුණි.

(ආ)/(ඇ)/(ඈ)

■ මෙම තොරතුරු ලබාදෙන ලෙසට අදාළ පාර්ශවයන්ට දන්වා ඇති අතර ඒවා ලැබුණු විගස ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරමු.

2.3 නීති රීති රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවීම

(අ) (i)/(ii) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්යය හා කාර්යය සිදු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන, ජාතික වාර්ෂික අය වැය ලේඛනයෙන් සම්පාදනය කෙරෙන්නේ නැත. ඒ සඳහා අවශ්‍ය මුදල් අධිකාරිය විසින්ම ස්වයංකීය කටයුතු මගින් සම්පාදනය කරනු ලබයි. 1971 අංක 38 දරණ මුදල් පනතේ අංක 07 දරණ වගන්තිය ප්‍රකාර අධිකාරියේ කාර්යය හා කාර්යය ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය වන ප්‍රතිපාදන අවම වශයෙන් ඉදිරි වසර 05 ක කාලයකට තිබෙන බව තහවුරු කිරීමට අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය බැඳී ඇත.

මෙම අධිකාරියේ මුදල් ශේෂය රුපියල් මිලියන 05 ඉක්මවන විට එම අතිරික්තය ආයෝජනය කිරීමට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරි පනතේ 16 වගන්තිය යටතේ අමාත්‍යවරයාගේ එකඟත්වය හා මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලබාගෙන ආයතනයේ අතිරික්ත මුදල් ආයෝජනය කරනු ලැබ ඇත. තවද අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර භාණ්ඩාගාරට යවා ඇති ව්‍යාපාර සැලසුමේ සඳහන් අධිකාරියේ ප්‍රධාන ගොඩනැගිල්ල ඉදිකිරීම, මත්තල කාර්යාලය ඉදි කිරීම හා වීරවිල නිල නිවාස ඉදි කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර අනුමැතිය ලැබී ඇති අතර එම ප්‍රාග්ධන වියදම් සඳහා අවශ්‍ය මුදල් වෙනුවෙන් රු.මි. 1200ක සංචිතයක් රඳවා ගැනීමට ද එකී මුදල් භාණ්ඩාගාර බිල්පත්වල ආයෝජනය කිරීම සඳහා ද විෂය භාර අමාත්‍යවරයාගේ එකඟතාවය සහ මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ අනුමැතිය ලැබී ඇත. මෙසේ හඳුනාගත් කාර්ය හා කාර්යය සඳහා යොදවනු පිණිස එම මුදල් ආයෝජනය කර රඳවාගෙන ඇත.කෙසේ වුවද අධිකාරිය විසින් 2011,2012 හා 2013 වර්ෂවලදී පිළිවෙලින් රු.මි.250, රු.මි.350 හා රු.මි.200 ක මුදලක් මහා භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කර ඇත

(ආ) අධිකාරියේ දැනට පවතින වාහන එදිනෙදා රාජකාරී කටයුතු සඳහා යෙදවීමට ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් පෞද්ගලික පාවිච්චියට හිමිකම් ඇති නිලධාරීන් පාවිච්චි කරනු ලබන වාහන ද රාජකාරී වේලාව තුළ ආයතනයේ වෙනත් අවශ්‍යතා සඳහා යෙදවීමට සිදුව ඇත. ඒ අනුව මෙම වාහන පෞද්ගලික පාවිච්චියට හිමිකම් ඇති නිලධාරීන් විසින් භාවිතා කරනු ලබන හෙයින් අධිකාරියේ ලාංඡනය යොදා නොමැත.

(ඇ) 2012 වර්ෂය සම්බන්ධයෙන් මුදල් පනතේ අංක 14(2)C යටතේ නිකුත් කළ විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවෙහි ද මේ සම්බන්ධයෙන් සඳහන් වූ අතර ඒ සඳහා මෙම අධිකාරියෙන් පිළිතුරු ලබා දී ඇත.එහි නිරීක්ෂණ අනුව අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුවේ ආවරණ අනුමැතිය ලබා ගෙන ඇත.

(අප) (i) (i) මේ සම්බන්ධයෙන් අදාළ කාල වකවානු දක්වා මූලික විමසුමක් ලැබී නොමැති බැවින් විගණන නිරීක්ෂණයන්ට පාදක වූ කරුණු පිළිබඳව පැහැදිලි අවබෝධයක් ලබා ගත නොහැක. එබැවින් එම මුදල පිළිබඳව අදහසක් ප්‍රකාශ කිරීමට අපහසුය. කෙසේ වුවද ආයතනයේ සභාපතිතුමා හැරුණු විට වෙනත් නිලධාරීන් සඳහා මේ වන තුරු වාහන වෙන් කිරීමක් හෝ එකී වාහන සඳහා ඉන්ධන වෙන්කිරීමක් හෝ ඉන්ධන දීමනාවක් හෝ ලබා දී නැත. එම වාහන අදාළ නිලධාරීන්ගේ ගමන් සඳහා පමණක් නොව සංචිත වාහන ලෙස ආයතනයේ විවිධ රාජකාරී කටයුතු සඳහා ද යොදවනු ලැබ ඇත. එම නිසා ඡේදයේ සඳහන් සම්පූර්ණ වියදම එහි සඳහන් නිලධාරීන් වෙනුවෙන් පමණක් දරා තිබේ යැයි පැවසිය නොහැක.

(ii) විගණන විමසුමේ සඳහන් පරිදි අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට වාහනයක් වෙන්කර නොමැත.

(ii) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) අංක 9.3.4 ප්‍රතිපාදන අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම රක්ෂණ ආවරණය අනුමත කර ඇති අතර ඒ අනුව ගෙවීම් සිදු කර ඇත.

(ඉ) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් 2008.02.06 දින අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) ප්‍රතිපාදන අනුව සේවකයින්ගේ උපයන විට ගෙවීමේ බදු, ආයතනය විසින් දරනු ලබයි. තවද 2012.11.12 දින පැවති පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු කමිටුවේ උපදෙස් පරිදි අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහය හැරුණු අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කළ අතර අමාත්‍ය මණ්ඩලය එය පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ සභාපතිවරයාගේ යුත් කමිටුවක් පත් කරන ලදී. කමිටුවේ වාර්තාවට අනුව දැනට බලාත්මකව ඇති කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි ප්‍රතිපාදන වලට අනුව තවදුරටත් කටයුතු කළ හැකි බවට නිර්දේශයක් වන අතර එම නිර්දේශය කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇත.

(ඊ) (i) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) අංක 9.3.4 ප්‍රතිපාදන අනුව මෙම ගෙවීම් සිදු කර ඇත.

(ii) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) අංක 9.6 ප්‍රතිපාදන අනුව මෙම ගෙවීම් සිදු කර ඇත.

(උ) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි 9.4 වගන්තියට අනුව නිලධාරීන්ට ලබා දෙන ප්‍රසාද දීමනාව මසක මූලික වැටුපක් දක්වා ලබා දිය හැකි බව සඳහන්ව ඇති අතර ඒ අනුව ප්‍රසාද දීමනා ගෙවීමට 2012.12.13 දින පැවති 91 වන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී තීරණය කරන ලදී. 2013 වර්ෂයේ 2013.12.09 දිනැති කළමනාකරණ සේවා වකු ලේඛ 01/2013PED (1) ප්‍රසාද දීමනා සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කළ වකුලේඛයේ 4.4 දක්වා නිකුණේද පෙර වර්ෂයේ ගෙවීම් කළ ආකාරයට ගෙවීම් කරන ලෙසය. ඒ අනුව 2013 වර්ෂයේදී මූලික වැටුපක් දක්වා ප්‍රසාද දීමනා ගෙවා ඇත.

(ඌ) (i) කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) ප්‍රතිපාදන අනුව ගෙවීම් සිදුකර ඇත.

(ii) අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් තනතුර මත වගකීමෙන් බැඳෙන්නාවූ රාජකාරීන් ප්‍රමාණාත්මකව ඉතා වැඩි බැවින් එම රාජකාරී කර ගෙන යාමට සහය වීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රවිණත්වයෙන් යුතු නිලධාරියෙක් සිටිය යුතු හෙයින් ද වැඩ අධීක්ෂණය පහසු කිරීමේ අරමුණින් හා ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂවරයාගේ සේවා ප්‍රවිණත්වය හා තාක්ෂණික දැනුම ඇගයීම පිණිස ද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනතේ ප්‍රතිපාදන යටතේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ තනතුරක් ඇති කර එයට අදාළ දීමනා ගෙවීමට තීරණය කර ඇති අතර ඒ අනුව ගෙවීම් සිදු කර ඇත. එවැනි තනතුරක අවශ්‍යතාවය සලකා බලා මුදල් අමාත්‍යාංශය සහ සේවක සහ වැටුප් කමිටුව එවැනි තනතුරක් ඇතිකිරීමට අවසර දී ඇත.

(එ) (i) අදාළ නිලධාරීන් රාජකාරී අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ලබා ගත් දුරකතන වියදම් බැවින්, එම මුදල් නිලධාරීන්ගෙන් අය කර ගැනීමට කටයුතු කල නොහැකිය.

(ඒ) ඔබගේ නිරීක්ෂණය ස්තූති පූර්වකව පිළිගනිමි.
පෙර වර්ෂවල වෙනත් ආකෘතියකට අනුව සකසා තිබූ පරිගණක හා උපාංග පිළිබඳ තොරතුරු අදාළ වකුලේඛයේ සඳහන් ආකෘතියට අනුව පිළියෙල කර ඇත.

(ඔ) (i) අනිගරු ජනාධිපතිතුමන්ගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවති මෙම උත්සවයට සහභාගි වන ලෙසට මෙම ආයතනයේ නිලධාරීන්ට ගුවන් තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම නිල වශයෙන් ආරාධනා කළ අතර ඒ සඳහා අදාළ නිලධාරීන් නිල වශයෙන් සහභාගි කරවීම සඳහා මෙම වියදම දරා ඇත. ශ්‍රී ලංකාව වැනි කුඩා රටක මෙවැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලවල් ඉදිකිරීම සහ විවෘත කිරීම විරල වන හෙයින් එවැනි අවස්ථාවකට සිවිල් ගුවන් සේවාවේ නියාමන ආයතනය වන මෙම ආයතනයේ නිලධාරීන් සහභාගි කරවීමට තීරණය කර ඇත.

(ii) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සේවය කරන සේවකයන්ගේ නිර්මාණශීලීත්වය සහ නිර්මාණශීලීව සිතීම යන සංකල්ප වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා පදනම් ආයතනය හා එක්ව එම ආයතනයේ සභාපති, ජනාධිපති උපදේශක මහාචාර්ය රංජිත් බණ්ඩාර මහතා සමග එක්ව මෙම වැඩමුළුව පවත්වන ලදී. එම පුහුණු කටයුත්ත සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලය සඳහා ලබාදීම තනි තනිව නිලධාරීන්ට ලබාදෙන පුහුණු වලින් ලබාගත නොහැකි ආයතනයන්හි අරමුණු ඉටු කරගත හැකි විය.

2.4 ප්‍රමාණාත්මක බලයකින් තහවුරු නොවූ ගනුදෙනු

කැබිනට් මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) අංක 6.10.4 හි ප්‍රතිපාදන අනුව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙම ගෙවීම් අනුමත කර ඇත.

03 මූල්‍ය හා මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 මූල්‍ය සමාලෝචනය

3.2 විග්‍රහාත්මක මූල්‍ය සමාලෝචනය

04. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

4.1 කාර්ය සාධනය

(අ) වසරින් වසර ප්‍රසාරණය වන දේශීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය නිසි පරිදි සමාලෝචනයට ඇවැසි තාක්ෂණික කාර්ය මණ්ඩල සේවක සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීමට සහ ඔවුන් වෙනුවෙන් ගෙවනු ලබන වැටුප් සහ දීමනා වැඩි කිරීම සඳහා 2012 වසරේ දී කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනා වලට අනුමැතිය නො ලැබීම සහ සේවයේ නියුතු කාර්ය මණ්ඩලය විදේශීය රැකියා සඳහා හෝ කාර්යාලයේ ආකර්ෂණීය රැකියා සඳහා ඉවත් වීම මෙම ක්ෂේත්‍රයේ කාර්ය සාධනයට බලපාන ලද ප්‍රධාන සාධකයකි. 2013 සහ 2012 වසරවල දී ගුවන් යෝග්‍යතාව රැම්ප් පරීක්ෂණ පිළිවෙලින් 263 සහ 102 සිදුකර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154 වගන්තිය හා 1971 අංක 38 මුදල් පනතේ 13(5) වගන්තිය අනුව විගණනය හා ඊට අදාළව පැවරී ඇති මුදල් හා ගිණුම් පිළිබඳ විගණනයට අවශ්‍ය කරනු ලබන සියළු පොත්පත් සහ අනෙක් තොරතුරු අධිකාරිය විසින් අදාළ නිලධාරීන්ට ලබාදී ඇත. එහෙත් ගුවන් යානා අනතුරු පරීක්ෂා කිරීම් සම්බන්ධයෙන් අදාළ තොරතුරු කෙරෙහි බලපවත්වන 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 57 සහ 61 වගන්තියට අනුව සහ එම පනතේ 2 වන වගන්තියෙන් බලාත්මක කර ඇති අන්තර් ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සම්මුතියේ 19 වන ඇමුණුමේ සඳහන් ප්‍රමිතීන් ප්‍රකාර ගුවන් යානා අනතුරු හා සිදුවීම් පිළිබඳ පරීක්ෂණ වලට අදාළ දත්ත සහ තොරතුරු එම පනතේ සඳහන් කාර්යයන්ට පරිබාහිර කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම නීතියෙන්ම අසුරා තිබූ බැවින් එම තොරතුරු ලබාදීම සම්බන්ධයෙන් වූ ඉල්ලීම උපදෙස් සඳහා අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා වෙත ඉදිරිපත් කර ඇති අතර ලේකම්වරයාගේ පිළිතුර මෙම අධිකාරියට ද පිටපතක් සහිතව විගණකාධිපතිවරයා වෙත යොමු කර ඇත.

(ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය මගින් ඉටු කරනු ලබන සේවා සඳහා අයකරනු ලබන ගාස්තු 2014 අගෝස්තු මස 01 දින සිට සංශෝධනය කර ඇත.

(ඇ) ඉහත 4.1. හි දෙවන පිළිතුර අදාළ වේ.

4.2 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

(අ) මෙය 2011 වසරේ දරණ ලද වියදමකි. 2012 වර්ෂය සම්බන්ධයෙන් මුදල් පනතේ අංක 14(2)C යටතේ නිකුත් කළ විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවෙහි ද මේ සම්බන්ධයෙන් සඳහන් වූ අතර ඒ සඳහා පිළිතුරු ලබා දී ඇත. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සිය කටයුතු පවත්වාගෙන යමින් සිටි සුළුම ගොඩනැගිල්ල ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය ස්ථාපිත කිරීම සඳහා ලබා දීමට තීරණය වී ඇති බැවින් දැන්වීමේ එවකට එහි මුල් බදුකරු වන සංචාරක අමාත්‍යාංශය දන්වා සිටි බැවින් ඉතා ඉක්මණින් වෙනත් ස්ථානයක් සොයා ගැනීමට අධිකාරියට සිදු විය. පිහසේන ගොඩනැගිල්ලේ නිමකර පැවති තත්වයෙන් ගොඩනැගිල්ල බදු දීමට එකඟ වුවද වෙනත් කිසිදු වියදමක් දැරූ අවශ්‍ය වෙනස් කිරීම් කිරීමට එකඟ නොවීය. ලැබී තිබූ කාල සීමාව තුළ කොළඹ නගරය අවටින් වෙනත් සුදුසු ගොඩනැගිල්ලක් සොයා ගැනීමට නොහැකි වීමත් ගොඩනැගිල්ල පරිශ්‍රය තුළ විශාල වාහන ප්‍රමාණයක් ගාල්කිරීම සඳහා ඉඩ කඩ නොමිලයේ ලබා දීමත් නිසා මෙම ගොඩනැගිල්ල අයිතිකරු විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති රේඛයන්වලට හා භාණ්ඩාගාරයේ අනුමැතිය ලැබුණු පසු බදු ගැනීමට අධිකාරිය තීරණය කරන ලදී.

කුලියට ගෙන ඇති පිහසේන ගොඩනැගිල්ල වෙනුවෙන් ගොඩනැගිලි නිමියා කිසිදු අතිරේක පිරිවැයක් දැරීමට ඉදිරිපත් නොවීම සහ වෙනත් විකල්ප ගොඩනැගිල්ලක් දීර්ඝ කාලීන භාවිතය සඳහා සොයා ගැනීමට නොහැකිවීම හේතුවෙන්, අධිකාරියේ කාර්ය, කාර්යව්‍ය සහ වගකීම් නිසි ලෙස ඉටු කිරීමට හැකිවන පරිදි පමණක් නොව මෙම අධිකාරියට නිතර පැමිණෙන විදේශිකයන් ඉදිරියේ රටේ ජාතික අනන්‍යතාව, අභිමානය සහ ආයතනික ප්‍රතිඵලනිය සුරැකෙන ලෙස කටයුතු කළ හැකි වාතාවරණයක් කුලී ගොඩනැගිල්ල තුළ ඇති කළ යුතු වූ බැවින් ආයතනික වටපිටාව දියුණු කිරීමට සිදු වූ බව කරුණාවෙන් සලකණු මැනවි.

(ආ) දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබිය යුතු ලෙස සටහන් වැටී බදු අගයක් පෙන්නුම් කරනු ලබන්නේ මෙම අධිකාරියේ ගණනය කිරීමේ වැරද්දක් නිසා නොවේ. දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුවේ සිදු කරනු ලබන වැටී ඉන්වොයිස් විගණනයට අවශ්‍ය වී ඇති නිසාය. මෙම මුදල ලබා ගැනීමට දිගින් දිගටම කටයුතු කර ඇත. 2010.12.31 දක්වා කාලයට අදාළ වාර්තා විගණනය නිමවෙමින් පවතින අතර 2011 හා 2012 වර්ෂයේ ලේඛනා පරීක්ෂා කිරීම ආරම්භ කර ඇත.

(ඇ) විගණනය විසින් පෙන්වා දුන් අඩු පාඩු නිවැරදි කිරීමට අවශ්‍ය පියවර නො පමාව ගනු ලැබ ඇති අතර රාජ්‍ය ගිණුම් කාරක සභාවේ නිර්දේශ පිළිබඳව විශේෂ අවධානයක් යොමු කර සියලුම නිර්දේශයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කර ඇත.

4.3 මතභේදයට තුඩු දෙන ගනුදෙනු

(අ) මෙම Visiting Card පත් ලබා දී ඇත්තේ අධිකාරියේ සේවයේ නියුතු නිලධාරීන්ට පමණි.

අධිකාරිය සමඟ ඉතා සම්පව කටයුතු කරන සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වයට ප්‍රබල ලෙස දායක වන ආයතනයක් විසින් ශෝකය ප්‍රකාශ කළ යුතු යැයි අදහස් කරනු ලැබූ හා අධිකාරිය සහභාගී විය යුතු අවමංගල්‍යයන් සම්බන්ධයෙන් අධිකාරිය වෙනුවෙන් මෙම වියදම දැරූ ඇත. අධිකාරියේ සේවකයින්ගේ පවුල්වල අවමංගල්‍යයන් සඳහා මෙම වියදම් දැරූ නැත.

(ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි (SLCAP 5000) ප්‍රතිපාදන අනුව මෙම ගෙවීම් සිදු කරනු ලබයි.

(ඇ) අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ කාර්ය මණ්ඩල නීති රීති හා පරිපාලන පටිපාටි සංග්‍රහයෙහි සඳහන් පරිදි වෛද්‍ය රක්ෂණ ක්‍රමයට ආයතනයේ සියලුම සේවකයින් අයත් වන බැවින් කොන්ත්‍රාත් පදනම මත බඳවා ගත් නිලධාරීන්ට ද මෙම පහසුකම ලබා දී ඇත. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල සාමාජිකයින්ට මෙම පහසුකම දැනට ලබා දෙනු නොලබයි.

(ඈ) 2012 වර්ෂය සම්බන්ධයෙන් මුදල් පනතේ අංක 14(2)C යටතේ නිකුත් කළ විගණකාධිපතිගේ වාර්තාවෙහි ද මේ සම්බන්ධයෙන් සඳහන් වූ අතර ඒ සඳහා පිළිතුරු ලබා දී ඇත. ගරු සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යතුමා විසින් සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 31.1 වගන්තියට අනුව අධිකාරිය වෙත කරන ලද නියෝගයක් පරිදි නිලධාරියෙකු ආයතනයේ සැලසුම් හා සංවර්ධන කටයුතු සඳහා අධිකාරියට අනුයුක්තව පත්කර එම නිලධාරියා ගරු අමාත්‍යතුමාගේ නියෝගය පරිදි අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත 2012 ඔක්තෝබර් මස දක්වා අනුයුක්ත කර තිබුණි.

- (ඉ) ගරු විෂය භාර අමාත්‍යතුමා වෙත 2002 අංක 34 දරන ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 31.1 වන වගන්තිය මගින් ලබා දී ඇති නියෝග අනුව අධිකාරියේ අනුමැතිය මත මෙම පත්වීම සිදු කර ඇත.
- (ඊ) ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවාවට 2012 වසරේදී වසර සියයක් සපිරීම නිමිත්තෙන් අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවති උත්සව විශදම් වලින් 2012 වර්ෂයේදී උපවිත විශදම් වශයෙන් ආරම්භයේදී අදාළ ආයතන සමග එකඟ වූ විශදමට වඩා වැඩියෙන් වැයවූ මුදලකි. කෙසේ වුවද මේ සඳහා වැය වූ මුළු විශදම සෙසු ආයතන සමග බෙදා ගැනීමට කටයුතු කරමින් පවතී.
- (උ) 2012 වර්ෂයේදී රු.330,000/- ජංගම වගකීම් සහ වත්කම් යටතේ දක්වා තිබූ අතර එය නිවැරදි නොවන බවට ඔබගේ වාර්තාවේ සඳහන් කළ බැවින් 2013 වර්ෂයේදී ද ඔබගේ උපදෙස් පරිදි කටයුතු කර ඇත. කෙසේ වුවද මේ සම්බන්ධයෙන් වූ ඔබගේ වර්තමාන නිරීක්ෂණ සැලකිල්ලට ගෙන 2014 වර්ෂයේ අවසාන ගිණුම් වලදී අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කිරීමට සටහන් කර ගන්නා ලදී.

4.4 ආර්ථික නොවූ ගනුදෙනු

- (අ) ඔබගේ නිරීක්ෂණයෙහි සඳහන් අවාසිදායක කරුණු ඉවත් කිරීමට බදු ගිවිසුම නැවත ඇවිත් කිරීමේදී සාකච්ඡා කළද එසේ කිරීමට ගොඩනැගිලි ගිණිසා එකඟනොවීය. එසේ ඉවත් කරන්නේ නම් කුලී රේටයන් සංශෝධනය කිරීමට සිදුවන බව ඔහු දන්වන ලදී. ගොඩනැගිලි සඳහා දැඩි වානිජ ඉල්ලුමක් ඇති කොළඹ නගරයෙන් වර්ග අඩියකට රු. 100/- වැනි මුදලකට නැවතත් ගොඩනැගිල්ලක් සොයා ගැනීම දුෂ්කර වීමත්, ප්‍රධාන කාර්යාල ගොඩනැගිල්ලක් ඉදි කිරීමට කටයුතු සම්පාදනය කර තිබියදී නැවතත් වෙනත් කුලී ගොඩනැගිල්ලකට යාම අර්ථ ශූන්‍ය බැවින් මෙසේ කටයුතු කිරීමට සිදු විය.
- (ආ) සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සේවය කරන සේවකයින්ගේ නිර්මාණශීලීත්වය සහ නිර්මාණශීලීව සිතීම යන සංකල්ප වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින් ශ්‍රී ලංකා පදනම් ආයතනය හා එක්ව එම ආයතනයේ සභාපති ජනාධිපති උපදේශක මහාචාර්ය රංජිත් බණ්ඩාර මහතා මෙම වැඩමුළුව පවත්වන ලදී. මෙවැනි වැඩමුළු සඳහා අවශ්‍ය සහ උචිත පරිසරය නිර්මාණය කිරීම සඳහා සේවකයින් එදිනෙදා වැඩකරන ඒකාකාරී කාර්යාල පරිසරයෙන් බැහැරව රැගෙන ගොස් සහභාගී කරවීමෙන් වැඩමුළුවෙන් අපේක්ෂිත ප්‍රතිඵල වඩා හොඳින් ලබා ගත හැකි බව හදුනාගත් අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය මෙය අනුමත කර ඇත.

4.5 හඳුනාගත් පාඩු

- (අ) අදාළ නිලධාරියාට මේ සම්බන්ධව අවවාද කර ඇති අතර මේ සඳහා විනය පරීක්ෂණයක් පවත්වා එම නිලධාරියාගෙන් එම යන්ත්‍රයේ පිරිවැය හා 25%ක අතිරේක මුදලක්ද අය කර ගැනීමට කටයුතු කර ඇත.
- (ආ) 2009,2010 තක්සේරු වර්ෂවලදී ආදායම් බදු වැඩිපුර ගෙවීමක් සිදු වී නොමැත.

4.6 නිශ්කාර්ය විශදම්

සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරුන්ගේ සමුළුව 2016 වසරේ ශ්‍රී ලංකාවේ පැවැත්වීමට යෝජනා වී ඇති බැවින් එහි සංවිධාන කටයුතු කිරීම සඳහා ලබා ගත යුතු අවබෝධය, අන්දැකීම් සහ දැනුම ලබාදීමට අධිකාරියේ අනුමැතිය මත මෙම කණ්ඩායම සහභාගී කරවා ඇත.

4.7 වෙනත් රාජ්‍ය ආයතනවලට ලබා දුන් අධිකාරියේ සම්පත්.

ගරු අමාත්‍යතුමාගේ විධානය පරිදි මෙසේ කටයුතු කිරීමට සිදුවිය.

4.8 කාර්ය මණ්ඩල පරිපාලනය

වසරේ වසර ප්‍රසාරණය වන දේශීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය හිසි පරිදි සමාලෝචනයට ඇවැසි තාක්ෂණික කාර්ය මණ්ඩල සේවක සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීමට සහ ඔවුන් වෙනුවෙන් ගෙවනු ලබන වැටුප් සහ දීමනා වැඩි කිරීම සඳහා 2012 වසරේ දී කළමනාකරණ සේවා දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනා වලට අනුමැතිය නො ලැබීම සහ සේවයේ නියුතු කාර්ය මණ්ඩලය විදේශීය රැකියා සඳහා හෝ කාර්යාන්තරයේ ආකර්ෂණීය රැකියා සඳහා ඉවත් වීම මෙම තත්වයට බලපාන ලද ප්‍රධාන සාධකයකි

