

இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை – 2016

இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமைக் கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான இலாப நட்டக் கூற்று, உரிமை மூலதனத்தில் மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளினதும் ஏனைய விளக்கத் தகவல்களினதும் பொழிப்புக்களை உள்ளடக்கிய 2016 திசெம்பர் 31 இல் முடிவுற்ற ஆண்டிற்கான நிதிக் கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2002 இன் 34 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமான சேவைகள் அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(4) ஆம் பிரிவு என்பவற்றுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் அதிகாரசபையின் ஆண்டறிக்கையுடன் சேர்த்து பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புரைகளும் இவ்வறிக்கையில் காணப்படுகின்றன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(7)(ஏ) பிரிவின் பிரகாரம் விரிவான அறிக்கையொன்று அதிகாரசபையின் தலைவருக்கு 2017 யூலை 12 ஆந் திகதி வழங்கப்பட்டது.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

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

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

எனது கணக்காய்வின் அடிப்படையில் இந்நிதிக்கூற்றுக்களின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிப்பது எனது பொறுப்பாகும். அதியுயர் கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏ 1000 - 1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது கணக்காய்வின் நான் மேற்கொண்டேன். ஒழுக்கநெறி வேண்டுகளுடன் நான் இணங்கி நடப்பதனையும் நிதிக்கூற்றுக்கள் பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்கள் அற்றவையா என்பதற்கான நியாயமான உறுதிப்பாட்டைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு கணக்காய்வு திட்டமிட்டு மேற்கொள்ளப்படுவதனையும் இந்நியமங்கள் வேண்டுகின்றன.

நிதிக்கூற்றுக்களிலுள்ள தொகைகளினையும் வெளிப்படுத்தல்களையும் பற்றிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கான செயற்பாட்டு நடைமுறைகளில் கணக்காய்வு ஈடுபடுகின்றது. மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்களின் பொருண்மையான பிறழ்கூற்று ஆபத்தின் மதிப்பீட்டினை உள்ளடக்கும் கணக்காய்வாளரின் தீர்மானம் மீது தெரிவு செய்யப்பட்ட நடைமுறைகள் தங்கியுள்ளன. அந்த ஆபத்தினை மதிப்பீடு செய்கையில் சந்தர்ப்பத்திற்குப் பொருத்தமான கணக்காய்வு நடைமுறைகளை வடிவமைக்கும் வகையில் அதிகாரசபையின் நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரித்தல் மற்றும் நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தலுக்குரிய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளை கணக்காய்வாளர் கருத்தில் கொள்கின்றாரேயன்றி அதிகாரசபையின் உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகளின் வினைத்திறனின் மீது அபிப்பிராயம் தெரிவிக்கும் நோக்கத்திற்காக அல்ல. முகாமைத்துவத்தினால் பயன்படுத்திய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளின் பொருத்தமான தன்மையினையும் முகாமைத்துவத்தால் மேற்கொண்ட கணக்கீட்டு மதிப்பீடுகளின் நியாயத் தன்மையினையும் மதிப்பாய்வு செய்தல் அத்துடன் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஒட்டுமொத்த சமர்ப்பித்தலினை மதிப்பாய்வு செய்தல் என்பவற்றினையும் கணக்காய்வு உள்ளடக்கியுள்ளது. 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13 ஆம் பிரிவின் (3) ஆம் மற்றும் (4) ஆம் உபபிரிவுகள் கணக்காய்வின் நோக்கெல்லையையும் பரப்பையும் நிர்ணயிப்பதற்கான தற்றுணிபு அதிகாரத்தினை கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு வழங்குகின்றன.

எனது கணக்காய்வு அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படையினை வழங்குவதற்கு போதியளவும் பொருத்தமானதுமான கணக்காய்வுச் சான்றுகளை நான் பெற்றுக்கொண்டுள்ளேன் என நான் நம்புகிறேன்.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 அபிப்பிராயம்

நிதிக்கூற்றுக்களானவை இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபையின் 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறான நிதி நிலைமையினையும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான அதனது நிதிசார் செயலாற்றலினையும் காசுப்பாய்ச்சலினையும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களுக்கு இணங்க உண்மையாகவும் நியாயமாகவும் தருகின்றன என்பது எனது அபிப்பிராயமாகும்.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

ஐக்கிய நாடுகள் அபிவிருத்தி நிகழ்ச்சியினால் அதிகாரசபைக்கு 2014 யூலை 16 இல் மாற்றப்பட்ட இரண்டு மோட்டார் வாகனங்களினுடைய சந்தைப் பெறுமதிக்கான மதிப்பீடு மற்றும் கணக்கீட்டுறகு பதிலாக மோட்டார் வாகனக் கணக்குக்கு ரூபா 282,448 இறக்குமதி தீர்வை மட்டும் வரவு வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் காரணமாக மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் சொத்துக்கள் குறைத்துக்காட்டப்பட்டிருந்தது.

2.3 பெறவேண்டிய கணக்குகள்

2016 திசெம்பர் 31 இல் அதிகாரசபையினால் கொள்வனவுகள் தொடர்பில் பெறவேண்டிய உள்ளீட்டு பெறுமதி சேர் வரி ரூபா 59,504,356 தொகையாகவிருந்தது. இந்த தொகையினை மீள்பெறுவது தொடர்பில் உள்நாட்டு இறைவரித் திணைக்களத்துடன் கலந்துரையாடல்கள் இடம்பெற்றிருந்தும் கூட, அத்திகதி வரை இறுதித் தீர்மானமொன்று அடையப்பெறப்பட்டிருக்காததுடன் மற்றும் அதனால் அத்தொகையை அறவிடுவதும் நிச்சயமற்றமாகக் காணப்பட்டது.

2.4 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடன் இணங்காமைகள்

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடன் இணங்காமைச் சந்தர்ப்பங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடனான தொடர்பு

இணங்காமைகள்

(அ) 2002 இன் 34 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டம் 9 ஆம் பிரிவு

இரண்டாவது பட்டோலையில் குறிப்பிடப்பட்ட வானூர்தி மற்றும் மூன்றாவது பட்டோலையில் குறிப்பிடப்பட்ட கடற்படை வசதிகளுடன் கூடிய வானூர்தி மற்றும் அவ்வானூர்திகளுக்கான இடவசதிகள் அமைச்சரினால் வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்ட நியதிகள் மூலம் அதிகாரசபைக்கு கையளிக்கப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், அவ்வாறு கையேற்று கையேற்கப்பட வேண்டிய பட்டோலையில் குறிப்பிடப்படும் விடயங்கள் இனங்காணப்பட்டு கையளிப்பதற்கு 2016 திசெம்பர் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) அதிகாரசபையினுடைய பதவியணி விதிகள் மற்றும் நிர்வாக நடைமுறைகளின் பிரிவு 11.2.6

சர்வதேச மாநாடு, கூட்டங்கள், பயிற்சிப்பட்டறைகள் அல்லது பயிற்சிகளில் பங்குபற்றுதல் மூலம் பெறப்படும் விடய பொருட்கள் மற்றும் பயன்பாடுகளின் விபரம் பங்குபற்றிய அதிகாரசபையின் அலுவலகர்களினால் திரும்பியதிலிருந்து 30 நாட்களுக்குள் அனைத்து அலுவலகங்களினாலும் தனியாகவோ அல்லது கூட்டாகவோ விபரிக்கப்பட வேண்டியதுடன் அவ்வாறான விடயங்கள் மற்றும் அது தொடர்பான ஒரு அறிக்கை அவ் உரிய அதிகாரியினால் பேணப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், அந்த நடைமுறைகளை அதிகாரசபை பின்பற்றியிருக்கவில்லை.

(இ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கை 4.2.5 ஆம் பிரிவு

பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய விடயங்களினுடைய வயதுப் பகுப்பாய்வு அறிக்கையொன்று அதிகாரசபையினால் மாதாந்தம் பணிப்பாளர் சபைக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறான அறிக்கைகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்க வில்லை.

2.5 போதியளவு அதிகாரம் அளிக்கப்படாத கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

2016 பெப்ரவரி 10 இல் இடம்பெற்ற அமைச்சரவையினுடைய அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானத்தின் பிரகாரம், ஆசிய பசுபிக் வலயத்தினுடைய சிவில் விமானப் போக்குவரத்து பணிப்பாளர் நாயகங்களின் ஐம்பத்தி மூன்றாவது மாநாட்டினை நடாத்துவதற்கான கிரயமொன்றாக ரூபா 20 மில்லியன் அதிகூடியதாக அதிகாரசபையினுடைய நிதியத்திலிருந்து செலவினமாக ஏற்படுத்துவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அதிகாரசபையினுடைய நிதியத்திலிருந்து அங்கீகரிக்கப்பட்ட தொகையினை விஞ்சி ரூபா 2.3 மில்லியன் தொகை ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

3. நிதிசார் மீளாய்வு

3.1 நிதிசார் விளைவுகள்

மீளாய்வாண்டிற்கான அதிகாரசபையின் தொழிற்பாடுகள் அதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டிற்கான ரூபா 871 மில்லியன் மிகையுடன் ஒப்பிடும் ரூபா 881 மில்லியனை விளைவித்திருந்தமையால், முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது மீளாய்வாண்டின் நிதிசார் விளைவுகளில் ரூபா 10 மில்லியனான முன்னேற்றத்தினைச் சுட்டிக்காட்டுகின்றது. உத்தியோகத்தர்கள், நிர்வாகம் மற்றும் ஏனையவற்றின் மீதான செலவினங்கள் ரூபா 63 மில்லியனால் அதிகரித்த போதிலும், தொழிற்பாடு மற்றும் தொழிற்பாடற்ற செயற்பாடுகளிலிருந்தான வருமானம் ரூபா 81 மில்லியன் அதிகரித்தமை நிதிசார் விளைவுகளில் மேற்படி முன்னேற்றத்திற்கு தாக்கமளித்திருந்தது.

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய 4 ஆண்டுகளின் நிதி விளைவுகளை பகுப்பாய்வு செய்த போது, மிகையானது 2012 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 523.4 மில்லியனிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 881.1 மில்லியனுக்கு தொடர்ச்சியாக அதிகரித்திருந்தது. ஊழியர்களின் ஊதியம், அரசுக்கு செலுத்தப்பட்ட வரி மற்றும் அதிகாரசபையின் மிகைக்குரிய நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்களின் மீதான பெறுமானத்தேய்வு என்பனவற்றை மீளாய்வு செய்து பின்னர், 2012 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 792.8 மில்லியன் பங்களிப்புத்தொகை 2016 ஆம் ஆண்டில் ரூபா 1,493.4 மில்லியனுக்கு தொடர்ச்சியாக அதிகரித்திருந்தது.

3.2 பகுப்பாய்வு ரீதியான நிதிசார் மீளாய்வு

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2016 ஆம் ஆண்டினுடைய மொத்த வருமானம் ரூபா 1,660 மில்லியன் தொகையாகவும் மற்றும் 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது அது ரூபா 81 மில்லியன் அல்லது 5 சதவீத முன்னேற்றமொன்றினைக் சுட்டிக்காட்டுகின்றது. மொத்த வருமானத்தில், ரூபா 1,233 மில்லியன் அல்லது 74 சதவீதம் நேர் முயற்சியல்லாது வெளிநாட்டு விற்பனை மிகைக் கட்டணத்திலிருந்து பங்களிப்புச் செய்யப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) மீளாய்வாண்டினதும் மற்றும் அதற்கு முன்னைய ஆண்டினதும் பொருண்மையான விகிதங்கள் மற்றும் வீதாசாரங்கள் கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

	2016	2015
விற்பனைக்கான தேறிய இலாப விகிதம்	53%	55%
விற்பனைக்கான ஊழிய கிரயம்	14%	12%
நடைமுறை விகிதம்	2.8:1	3.1:1

விற்பனைக்கான ஊழிய விகிதம் 2012 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2013 ஆம் ஆண்டில் குறைவடைந்திருந்த போதிலும், 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரை தொடர்ச்சியாக அதிகரித்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

2002 இன் 34 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் முற்பாதுகாப்பு மற்றும் பாதுகாப்பான பெறுபேற்று இலக்குகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக முன்னர் நிர்ணயிக்கப்பட்ட இலக்குகளை உயர் அளவில் அடைந்துகொள்ளல் அல்லது மிகைத்து செல்லல். பொருத்தமானதன் பிரகாரம் வளங்களை பெற்றுக்கொள்ளல், தொழில்துறைக்கும் நிபுணத்துவதற்கும் நியமனம் வழங்கல், விரிவான நம்பிக்கையுடன் வரவேற்பைப் பெற்றுக்கொள்ளல் அதிகாரசபையின் செயலாற்றலை நிரந்தரமாக பேணிச்செல்லல் மற்றும் மேம்படுத்துதல், ஒவ்வொரு செயற்பாட்டையும் உயர்மட்ட செயற்திறனுடாக நிறைவேற்றுதல், சர்வதேச நியமனங்கள் மற்றும் பரிந்துரைக்கப்பட்ட விடயங்களுக்காக கூடிய இணக்கப்பாடொன்றை காட்டுதல் மற்றும் சிவில் விமான சேவை நடவடிக்கைகளைத் திட்டமிடல் மற்றும் அபிவிருத்தி செய்தல் என்பவற்றிற்காக பலம்மிக்க வசதிகளை வழங்கக் கூடியதாக இருத்தல் என்பன அதிகாரசபையின் நோக்கங்களாகும்.

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2002 இன் 34 ஆம் இலக்க இலங்கை சிவில் விமானப் போக்குவரத்து அதிகாரசபை அதிகாரச்சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட செயற்பாடுகள் மற்றும் கடமைகளில் பின்வரும் தொழிற்பாடுகள் மீளாய்வாண்டு காலப்பகுதியின் போது இடம்பெற்றிருக்கவில்லை.

(i) இலங்கை தேசிய விமானப் போக்குவரத்து கொள்கையினை முறைமைப்படுத்துவதற்கு அமைச்சரவைக்கு அதிகாரசபை உதவியளித்தல் வேண்டும், தேசிய விமானப் போக்குவரத்து கொள்கையினை முறைமைப்படுத்துவதற்கு பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் அதிகாரசபை ஆரம்ப செயற்பாடுகளினை ஆரம்பித்திருந்தது. எவ்வாறாயினும், 2016 திசெம்பர் 31 வரையிலும் அது வரையு நிலையிலேயே இருந்தது.

(ii) தேசிய விமானப் போக்குவரத்து கொள்கையினை முறைமைப்படுத்துவதிலுள்ள கால தாமதம் காரணமாக இலங்கைக்கான விமான சேவைகள் அபிவிருத்தி திட்டமொன்றினை அதிகாரசபையினால் தயாரிக்க முடியாதிருந்தது.

(ஆ) விமான சேவைகள் பாதுகாப்பு பிரிவினுடைய செயலாற்றல்

அதிகாரசபையினுடைய அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர்க்கமைய, பணிப்பாளர், 2 சிரேஷ்ட சிவில் விமான சேவைகள் பரிசோதகர்கள் மற்றும் 5 சிவில் விமான சேவைகள் பரிசோதகர்களை உள்ளடங்கலாக, விமான சேவைகள் பாதுகாப்பு (Aviation Security) பகுதியில் பணிப்பாளர் உட்பட 8 உத்தியோகத்தர்கள் காணப்படல் வேண்டும். மேற்குறிப்பிடப்பட்ட பதவிகளில், 2016 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு சேவையில் ஒரு சிரேஷ்ட சிவில் விமான சேவைகள் பரிசோதகர் மற்றும் ஒரு சிவில் விமான சேவைகள் பரிசோதகர் மாத்திரமே வேலைக்கமர்த்தப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டின் போது, 4 பயிற்சி விமான சேவைகள் பரிசோதகர்கள் ஆட்சேர்ப்புச் செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும், அவர்களினை நிரந்தரமான சேவையில் உள்வாங்குவதற்கு ஆண்டு பயிற்சிக்காலமொன்று வழங்கப்படுதல் வேண்டும். அதனால், அவ்வாறான 07 அலுவலகர்களினால் நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய செயற்பாடுகள், நடைமுறையில் 02 அலுவலகர்களினால் நிறைவேற்றப்பட்டிருந்தது. மீளாய்வாண்டு மற்றும் கடந்த 4 வருடங்களில் செயற்பாடுகளினுடைய மேற்பார்வைகள் (Surveillances) தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) 2015 மற்றும் 2016 ஆண்டுகளிற்காக விமான சேவைகள் பாதுகாப்பு (Aviation Security) பிரிவினால் பண்டார நாயக்க சர்வதேச விமான நிலையத்தில் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பரிசோதனைகளின் எண்ணிக்கை முறையே 26 மற்றும் 31 என வருடாந்த புலனாய்வுத் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும், உண்மையாக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த பரிட்சீப்புக்களின் எண்ணிக்கை முறையே 18 மற்றும் 24 என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.
- (ii) பரிசோதனைகள் தொடர்பாக 2013 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு வரை ஆண்டுக்கு 4 பரிசோதனைகளை நடாத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், அக் குறித்த ஆண்டுகளில் அவ் பரிசோதனைகளில் ஒன்று மாத்திரமே நடாத்தப்பட்டிருந்தது.
- (iii) 2014 ஆம் ஆண்டில் 06 உள்ளக செயற்பாட்டு பரிசோதனைகள் மற்றும் 04 இரவு பரிசோதனைகள் நடாத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும், அவற்றில் உண்மையாக ஒவ்வொன்றிலும் 2 பரிசோதனைகள் மாத்திரமே மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. 2014 ஆண்டுக்கு பின்னர், இது தொடர்பான பரிசோதனைகள் திட்டமிடப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (iv) 2015 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளில் மத்தல மஹிந்த ராஜபக்ஷ சர்வதேச விமான நிலையத்தில் நடாத்துவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த பரிசோதனைகளின் எண்ணிக்கை முறையே 12 மற்றும் 4 என குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன் மற்றும் உண்மையாக நடாத்தப்பட்ட பரிசோதனைகளின் எண்ணிக்கை 6 மற்றும் 1 என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது, ஆகையால் 2015 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடும் போது 2016 ஆம் ஆண்டில் திட்டமிடப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியாக பரிசோதனைகளின் எண்ணிக்கைக்கிடையில் குறைவொன்று சுட்டிக்காட்டப்படுகின்றது.

(இ) விமான வழிப்பாதை சேவைகள் (Air Navigation Services) பிரிவின் செயலாற்றல்

2012 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு வரை அத்தகைய திட்டங்களினை பரீட்சித்தல் மற்றும் அவ் திட்டங்களினுடைய அடைதல்களினை பரிசோதனை செய்த போது, 2014 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2016 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் விமானங்களினுடைய தகவல் சேவை பரிசோதனைகள் (ஏஐஎஸ்) தொடர்ச்சியாக குறைவடைந்தமையால் திட்டமிடல் மற்றும் அமுல்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஈ) விமான நிலைய பகுதியினுடைய செயலாற்றல் (Aerodrome)

மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய 4 வருடங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட மேற்பார்வைகளுக்கமைய, 2016 ஆம் ஆண்டின் போது கட்டுநாயக்க, மாத்தளை மற்றும் ரத்மலான விமான நிலையங்களில் 24, 06 மற்றும் 06 கொண்ட மொத்தமாக 36 மேற்பார்வைகள் மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டும். எவ்வாறாயினும், 2016 ஆம் ஆண்டில் கட்டுநாயக்க, மத்தல மற்றும் ரத்மலான விமான நிலையங்களில் முறையே 20, 05 மற்றும் 04 மேற்பார்வைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன, ஆகையினால், 2016 ஆம் ஆண்டில் உண்மையாக மேற்கொள்ளப்பட்ட மேற்பார்வைகளில் ஒரு குறைவினை சுட்டிக்காட்டுகின்றது.

(உ) விமானத் தகுதிப் (Airworthiness) பிரிவினாடைய செயறலாற்றல்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (i) விமானத் தகுதியை உறுதிப்படுத்துவதற்கு 2016 ஆம் ஆண்டில் திட்டமிடப்பட்டிருந்த 215 பரிசோதனைகளில், 42 பரிசோதனைகள் அல்லது 19 சதவீதம் மேற்கொள்ளப்பட முடியாதிருந்தது.
- (ii) 2014 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 2016 ஆம் ஆண்டு வரையான காலப்பகுதியினை கருத்திற்கொள்ளும் போது, விமான பரீட்சிப்புக்களின் மீது மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கொள்கைகளினுடைய மீளாய்வினால் அதிகாரசபையினுடைய விமானத்தகுதி பிரிவினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பரீட்சிப்புக்களின் திட்டமிடல் மற்றும் அமுல்படுத்தல்களில் ஒரு வீழ்ச்சி அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஊ) பிரதான தொழிற்பாடுகள் பிரிவின் செயலாற்றல்

கணக்காய்விற்கு கிடைக்கக்கூடியதாகவுள்ள தகவல்களின் பிரகாரம், மீளாய்வாண்டு மற்றும் முன்னைய நான்கு ஆண்டுகளில் அதிகாரசபையினுடைய பிரதான தொழிற்பாட்டுப் பகுதியின் செயலாற்றல் மீதான கற்கை பாடநெறியின் போது இலங்கைக்கு வருகைதந்த விமானங்கள் மற்றும் விமான தொழிற்பாடுகள் ஆண்டுக்கு ஆண்டு சீராக அதிகரித்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. எவ்வாறாயினும், சிவில் விமான சேவை பிரமாணம் தொடர்பிலான பரீட்சிப்புக்களின் முன்னேற்றம் தொடர்பில் எவ்வித முன்னேற்றமும் காணப்படவில்லை.

4.2 முகாமைத்துவ செயற்பாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) ஆசிய பசுபிக் வலயத்தின் சிவில் விமான சேவைகள் பணிப்பாளர் நாயகங்களினுடைய ஐம்பத்தி மூன்றாவது மாநாட்டிற்கு ஆதரவாளர்களிடமிருந்து ரூபா 13 மில்லியன் தொகையொன்றினை பெறுவதற்கு அதிகாரசபை எதிர்பார்த்திருந்த போதிலும், ரூபா 9 மில்லியன் மாத்திரமே பெறப்பட்டது. அதற்கமைய, 2016 திசம்பர் 31 வரையிலும் ரூபா 4 மில்லியன் தொகையொன்றை அதிகாரசபைக்கு ஆதரவாளர்களிடமிருந்து பெறுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) மட்டக்களப்பு விமான நிலையத்தினுடைய நிர்மாணம் 2016 ஆம் ஆண்டில் பூர்த்தி செய்வதற்கும் மற்றும் உள்நாட்டு விமான பிரயாணத்திற்கும் பயன்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டது என இலங்கை விமானப்படை அதிகாரசபைக்கு அறிவித்திருந்த போதிலும் 2016 ஜூன் 24 ஆம் திகதியில் பூர்த்தியாக்கப்பட்டதுடன் மற்றும் விமான பிரயாணத்திற்கு பயன்படுத்தக்கூடியதாகவும் காணப்படுகின்றதுடன், 2017 மார்ச் வரையிலும் அதனை திறப்பதற்கும் மற்றும் விமான பிரயாணங்களினை ஆரம்பிப்பதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கவில்லை. மேலும், மீளாய்வாண்டின் திசம்பர் 31 வரை அதிகாரசபையினால் நிர்மாணத்தினை ஏற்படுத்தியிருந்த ரூபா 18,973,363 செலவினம் மீள் போக்குவரத்து மற்றும் சிவில் விமான சேவைகள் அமைச்சினால் மீளவழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

- (இ) 2003 இன் 25 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம், திறைசேரியினுடைய அனுமதியுடன் டொலர்க்கான நாணயமாற்று விகிதத்தினை தீர்மானிப்பதற்கான அதிகாரத்தை பணிப்பாளர் நாயகம் கொண்டுள்ளார். 2015 மற்றும் 2016 ஆம் ஆண்டுகளுக்குரிய டொலர்க்குரிய ஆண்டு நாணயமாற்று விகிதம் முறையே ரூபா 135.18 மற்றும் 145.93 ஆகக் காணப்பட்ட போதிலும், இறக்குமதி வரியினைச் செலுத்தும் போது டொலரொன்று முறையே ரூபா 130 மற்றும் ரூபா 140 ஆக கணிப்பிடப்பட்டது. ஆகையினால், 2016 ஏப்ரல் தொடக்கம் திசெம்பர் வரை செலுத்தப்பட்ட விமான ரிக்கட்கள் தொடர்பான ரூபா 2,524,216 வருமானம் மீதான இறக்குமதி வரி ரூபா 446,886,322 இனால் குறைவாகக் கணிப்பிட்டுள்ளது. மேலும், 2015 ஒக்டோபர் 26 இல் இறக்குமதி வரியினுடைய கட்டணம் தொடர்பான நாணயமாற்று விகிதம் தொடர்பான இறுதி தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டதுடன் மற்றும் அத்தொகை டொலர்க்கு ரூபா 140 ஆகவிருந்தது. அதற்குப் பிறகு நாணயமாற்று விகிதத்தினை மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஈ) 2003 இன் 25 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச் சட்டத்தின் பகுதி I இன் 2(1) ஆம் பிரிவினால் விநியோகிக்கப்பட்ட கட்டளையின் பிரகாரம், நிதி அமைச்சினால் 2017 ஜனவரி மற்றும் பெப்ரவரிக்கு அறவிடப்பட வேண்டிய இறக்குமதி வரியாக பிரேரிக்கப்பட்ட பெறுமதியாக டிக்கட்டுக்கு ஐ.அமெரிக்க டொலர் 50 ஆக இருந்ததுடன் டொலர் ஒன்றிற்கான ரூபா பெறுமதியொன்றாக ரூபா 140 தொகை அறவிடப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், 2017 ஜனவரி மற்றும் பெப்ரவரிக்குரிய சராசரி நாணயமாற்று விகிதம் ரூபா 150.45 ஆகக் காணப்பட்டது. இறக்குமதி வரியினை அறவிடும் போது நாணயமாற்று சந்தை வீதம் பயன்பாட்டிற்கு எடுக்கப்படாததுடன் ஆகையினால், ஜனவரி மற்றும் பெப்ரவரிகளில் ஒரு ரிக்கட்டின் மீதான வரி ரூபா 522 குறைவாக மதிப்பிடப்பட்டு அறவிடப்பட்டது, ஆகையினால் 658,452 விமான டிக்கட்டுக்களிலிருந்து குறைவாக சேகரிக்கப்பட்ட, வரியின் பெறுமதியானது தொடர்புடைய 2 மாதங்களின் போது ரூபா 272,732,919 அண்ணளவான பெறுமதிக்கு விற்பனை செய்யப்பட்டது.
- (உ) தலைமை அலுவலக கட்டிடத்துடன் தொடர்புடைய 2011 பெப்ரவரி 10 இன் 420 ஆம் இலக்க குத்தகை உடன்படிக்கையின் 20 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம், ஆரம்ப உடன்படிக்கை செல்லுபடிக்க காலம் இரண்டு வருடங்களுக்கு செல்லுபடியாகும் என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. மேலும், குத்தகையினை பெறுபவர் உடன்படிக்கையை மேலும் இரண்டு வருடங்களுக்கு நீடிப்புச் செய்ய விரும்பும் பட்சத்தில் உடன்படிக்கை புதுப்பிக்கப்படல் வேண்டும் என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. ஆரம்ப உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டதிலிருந்து 6 வருடங்கள் கடந்திருந்த போதிலும், மீளாய்வாண்டின் இறுதிவரையிலும் தொடர்புடைய உடன்படிக்கையை புதுப்பிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஊ) 2010 ஆம் ஆண்டில் சர்வதேச சிவில் விமான சேவைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தினால் (ஐசீஏஓ) விநியோகிக்கப்பட்ட அரசு பாதுகாப்பு அறிக்கையின் பிரகாரம், 191 நாடுகளுக்குள் இலங்கை பத்தொன்பதாவது இடத்தினைப் பெற்றுக்கொண்டது. எவ்வாறாயினும், 2018 ஜூன் 04 தொடக்கம் 14 ஆம் திகதி வரை உறுப்பு நாடுகளை இலக்கிடுவதன் மூலம் இலங்கையில் பாதுகாப்பு ஆய்வினை நடாத்துவதற்கு சர்வதேச சிவில் விமான சேவைகள் நிறுவனத்தினால் பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்தது.

4.3 செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- (அ) அதிகாரசபையின் ஒவ்வொரு பிரிவுடன் தொடர்புடைய சீராக்கப்பட வேண்டிய 80 பலவீனங்களினை சீராக்கம் செய்வதற்கு 2010 ஆம் ஆண்டில் நடாத்தப்பட்ட கணக்காய்வில் சர்வதேச சிவில் விமான போக்குவரத்து அமைப்பு (ஐசீஐ) பரிந்துரைத்திருந்தது. தெரிவுக் கணக்காய்வுப் பரிசோதனையின் போது, விமான இயந்திரப் பிரிவுக்குரியதாக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட 7 பிரதான பலவீனங்களில் 3 இற்குரிய வலயத்திலுள்ள நாடுகளுடன் இணக்கப்பாட்டு உடன்படிக்கை ஒன்று கைச்சாத்திடுதல், வளிமண்டலவியல் திணைக்களம், விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கிடையே முறையான சட்ட உடன்படிக்கையை ஏற்படுத்துதல் மற்றும் காலநிலை தகவல்களினை வழங்குகின்ற தரம் சம்பந்தமான முறைமையொன்றினை ஸ்தாபித்தல் தொடர்பாக மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் இறுதி முடிவுகள் பெறப்பட்டிருக்கவில்லை.
- (ஆ) அதிகாரசபையின் சகல தொழிற்பாட்டு செயற்பாடுகளை மேல்கை செய்யக்கூடிய வகையில் 13 துறைகள் இணங்காண்பட்டு அதற்கு ஒத்த பிரதான செயலாற்றல் சுட்டிக் காட்டிகள் (key Performance Indicators) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், அதற்கு இணங்கக்கூடிய வகையில் செயலாற்றல் அறிக்கை தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

4.4 சர்ச்சைக்குரிய கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

2005 ஏப்ரல் 09 ஆந் திகதிய டீஎம்எஸ்/1748 ஆம் இலக்க முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தினுடைய கடிதத்தின் பிரகாரம், விமான வழிப்பாதையினுடைய (Air Navigation) இயக்குனர் பதவியில் சேவையாற்றும் மூன்று உத்தியோகத்தர் தொழில்நுட்ப படிக்களனைப் பெறுவதற்கு வர்த்தக விமானி அனுமதிப்பத்திரத்தினை (Commercial pilot) (நிலையான சிறகு - Fixed wing) / சுழற்சியான சிறகு - (Rotary Wing) கொண்டிருக்க வேண்டுமென வேண்டப்படுகின்றது. இருந்தபோதிலும், வர்த்தக விமானி அனுமதிப்பத்திரத்தைக் கொண்டிருக்காத (Commercial Pilot) விமான போக்குவரத்து கட்டுப்பாட்டாளர் அனுமதிப்பத்திரத்தை (Air Traffic Controller) உடையவர்களுக்கு 2016 ஆம் ஆண்டின் போது 12 மாதங்களுக்கு மாதமொன்றிக்கு முறையே ரூபா 235,000, ரூபா 130,000 மற்றும் ரூபா 225,000 கூட்டுமொத்தமாக ரூபா 7,080,000 மொத்தத் தொகை தொழில்நுட்பப் படியாக செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

4.5 ஒப்பந்த நடைமுறை

தலைமை அலுவலக கட்டிடத்தின் நிர்மாணம் ரூபா 803,369,988 மதிப்பிடப்பட்ட கிரயத்தில் 2015 திசம்பர் இல் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் மற்றும் 2016 திசம்பர் 31 இல் பௌதீக முன்னேற்றம் மற்றும் நிதிசார் முன்னேற்றம் முறையே 76 சதவீதம் மற்றும் ரூபா 610,561,191 ஆக எதிர்பார்க்கப்பட்டது. இருந்தபோதிலும் அத்திகதியில் பௌதீக முன்னேற்றம் மற்றும் நிதிசார் முன்னேற்றம் 38 சதவீதம் மற்றும் ரூபா 305,280,595 கொண்டிருந்தமையினால், எதிர்பார்க்கப்பட்ட மட்டத்தினை அடைந்திருக்கவில்லை. மேலும், 2017 ஜூன் 13 இல் முடிவுறுத்துவதற்கு பட்டியலிடப்பட்டிருந்த இந்த கட்டிடத்தினுடைய நிர்மாண வேலைகள் ஒப்பந்தகாரரினால் மந்தமான வகையில் மேற்கொள்ளப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது. ஒப்பந்தகாரரினுடைய வேண்டுகோள் மற்றும் 2017 ஜூன் 07 திகதிய சீஎம்/17/1019/709/041 இலக்க அமைச்சரவையின் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் உரிய ஒப்பந்தக் காலம் 3½ மாதங்களினால் 2017 செப்டம்பர் 30 வரை நீடிப்புச்செய்யப்பட்டிருந்தது. ஆகையினால், தற்போது அதிகாரசபையினால் பயன்படுத்தப்படுகின்ற கட்டிடத்திற்கு

அக்காலப்பகுதிக்காக மாதத்திற்கு ரூபா 3,727,386 வீதப்படி மேலதிக வாடகையாக ரூபா 13,045,851 தொகை செலுத்த நேரிட்டது. நிர்மாணிப்பிலுள்ள தாமதத்தால் அதிகாரசபையினால் ஏற்படுத்த வேண்டிய ஒரு மேலதிக கிரயமாக இந்த தொகையிருந்தமை கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டது.

4.6 ஏனைய அரசாங்க நிறுவனங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட அதிகாரசபையின் வளங்கள்

2011 ஆம் ஆண்டில் அதிகாரசபைக்குச் சொந்தமான ரூபா 324,000 பெறுமதியான மூன்று அச்சிடல் இயந்திரங்களும் 3 கணனிகளும் வரிசை அமைச்சிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன.

4.7 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

அதிகாரசபையின் 02 சிரேஷ்ட நிறைவேற்று மட்ட பதவிகள் மற்றும் 8 நிறைவேற்று மட்ட பதவிகளைக் கொண்டதாக 10 வெற்றிடங்கள் பல ஆண்டுகளுக்கு மேலாக காணப்பட்டன. அதிகாரசபையினால் பதவியணியிலுள்ள அலுவலகர்களுக்கு பதவியுயர்வு வழங்குவதன் மூலம் அல்லது புதிய ஆட்சேர்ப்பு மூலம் மேற்படி வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்குப் பதிலாக ஒப்பந்த அடிப்படையில் 10 ஓய்வுபெற்ற உத்தியோகத்தர்கள் ஆட்சேர்ப்புச் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் சேவைக்கும் அமர்த்தப்பட்டிருந்தனர். 2016 ஆம் ஆண்டுக்காக அவர்களுக்கு சம்பளங்கள் மற்றும் படிக்களாக ரூபா 30,857,888 மொத்தத் தொகை செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அவ் உத்தியோகத்தர்களினுடைய சேவைக்காலத்தினை நீடிப்புச் செய்வதன் மூலம் வெற்றிடங்களை நிரப்புவதற்கு வருடாந்த எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், உத்தியோகத்தர்களினை நிரந்தர அடிப்படையில் ஆட்சேர்ப்பு செய்வதற்கு மற்றும் அதிகாரசபையினால் வழங்கப்பட்ட பயிற்சிகளினுடாக பொருத்தமான பதவிகளுக்கு அலுவலகங்களினை நியமிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இந்நிலைமை அதிகாரசபையினுடைய தொடர்ந்து இயங்கும் தன்மையின் மீது பாதகமான தாக்கமளிப்பதாக கணக்காய்வின் நோக்கில் அவதானிக்கப்பட்டது.

5. நல்லாளுகையும் கணக்களிப்பொறுப்பும்

5.1 பாதீட்டு கட்டுப்பாடு

பாதிடப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியான வருமானம் மற்றும் செலவினங்களுக்கிடையே 36 சதவீதம் தொடக்கம் 64 சதவீதம் வரையிலான வீச்சில் குறிப்பிடத்தக்களவு வேறுபாடுகள் அவதானிக்கப்பட்டமையினால் பாதீடானது ஒரு வினைத்திறன் வாய்ந்த முகாமைத்துவ கட்டுப்பாட்டுக் கருவியாக பயன்படுத்தப்படாமை சுட்டிக்காட்டுகின்றது.

6. முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகள்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகளிலுள்ள குறைபாடுகள் அவ்வப்போது அதிகாரசபையின் தலைவரது கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டன. பின்வரும் கட்டுப்பாட்டுப் பரப்புக்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகின்றன.

**முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடு
களினுடைய பரப்புக்கள்**

அவதானிப்புகள்

(அ) நிலையான சொத்துக்கள்
கட்டுப்பாடு

கணிகளினை மீள்மதிப்பிடுவதற்கு மற்றும் பதிவேட்டினை
நாளதுவரையாக்குவதற்கு தவறியமை.

(ஆ) பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

உயர்மட்ட முரண்பாடுகளினை கொண்டிருத்தல்.

(இ) பதவியணியினர் நிர்வாகம்

நிரந்தர அடிப்படைக்குப் பதிலாக ஒப்பந்த அடிப்படையில்
ஆட்சேர்ப்பு செய்தல்

(ஈ) கணக்கீடு

கணக்கீட்டு நியமங்களினுடைய தேவைப்பாடுகளினை
பூர்த்தி செய்வதற்குத் தவறியமை.