පටුන

		පිටු අංක
1.	විධායක සාරාංශය	1-2
2.	වාර්තාවේ පසුබිම සහ ස්වභාවය	2
3.	අනුගමනය කරන ලද ක්‍රමවේදයන්	3-5
4.	විෂය පථය	5
5.	විෂය පථය සීමා වීම්	5
6.	ක්‍රියාවලිය හැඳින්වීම	6-7
7.	ක්‍රියාවලිය	8-57
7.1	පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට එයාර්බස් සමාගම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම් ගතවීම	8-11
7.2	ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එළඹ තිබූ A 350-900 ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ යෝජනාව ඉදිරිපත් වූ ආකාරය	11-15
7.3	මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබාගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම හා වන්දි ගෙවීම	15-53
7.3.1	ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා අනුමැතිය	15-37
7.3.2	ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම	37-49
7.3.3	ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා නීති උපදෙස් ලබා ගැනීම	49
7.3.4	ගිවිසුම් අවසන් කිරීම	50-53
7.3.5	මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් වෙත වන්දි මුදල් ගෙවීම	53
7.4	A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදීගැනීමේ ගිවිසුම සංශෝධනය/අවසන් කිරීම	54
7.5	A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 02 ක් සඳහා VIP කාමර කට්ටල සවි කිරීමට ගිවිසුම්ගත වීම හා එම ගිවිසුම් අවසන් කිරීම	54-56
7.6	A 350 හා A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවිකරණය	57
8.	විගණන නිරීක්ෂණ	58-67
9.	පද්ධති හා පාලන දුර්වලතා	68
10.	නිර්දේශ	69
11.	නිගමනය	70
12.	දෙමල පරිවර්තනය	71-163
13.	ඉංග්‍රීසි පරිවර්තනය	165-246

14. ඇමුණුම්

ඇමුණුම 01	247-253
ඇමුණුම 02	254-255
ඇමුණුම 03	256-259
ඇමුණුම 04	260-281
ඇමුණුම 05	282
ඇමුණුම 06	283-295
ඇමුණුම 07	296
ඇමුණුම 08	297-298
ඇමුණුම 09	299-417
ඇමුණුම 10	418
ඇමුණුම 11	419-425
ඇමුණුම 12	426-427
ඇමුණුම 13	428
ඇමුණුම 14	429-432
ඇමුණුම 15	433
ඇමුණුම 16	434-505
ඇමුණුම 17	506-510
ඇමුණුම 18	511-512
ඇමුණුම 19	513-514
ඇමුණුම 20	515-521
ඇමුණුම 21	522-536
ඇමුණුම 22	537-542
ඇමුණුම 23	543-550
ඇමුණුම 24	551
ඇමුණුම 25	552
ඇමුණුම 26	553
ඇමුණුම 27	554
ඇමුණුම 28	555
ඇමුණුම 29	556-562
ඇමුණුම 30	563-564
ඇමුණුම 31	565-567
ඇමුණුම 32	568-570
ඇමුණුම 33	571

ඇමුණුම 34	572-573
ඇමුණුම 35	574-575
ඇමුණුම 36	576
ඇමුණුම 37	577
ඇමුණුම 38	578
ඇමුණුම 39	579
ඇමුණුම 40	580-588
ඇමුණුම 41	589
ඇමුණුම 42	590-591
ඇමුණුම 43	592-593
ඇමුණුම 44	594-595
ඇමුණුම 45	596-597
ඇමුණුම 46	598-603
ඇමුණුම 47	604-605
ඇමුණුම 48	606-607
ඇමුණුම 49	608-611
ඇමුණුම 50	612
ඇමුණුම 51	613-618
ඇමුණුම 52	619
ඇමුණුම 53	620-621
ඇමුණුම 54	622-624
ඇමුණුම 55	625-629
ඇමුණුම 56	630-631
ඇමුණුම 57	632-644
ඇමුණුම 58	645-677
ඇමුණුම 59	678
ඇමුණුම 60	679
ඇමුණුම 61	680-683
ඇමුණුම 62	684
ඇමුණුම 63	685-693
ඇමුණුම 64	694
ඇමුණුම 65	695
ඇමුණුම 66	696
ඇමුණුම 67	697-701

ඇමුණුම 68	702-706
ඇමුණුම 69	707-717
ඇමුණුම 70	718-719
ඇමුණුම 71	720-735
ඇමුණුම 72	736-744
ඇමුණුම 73	745-748
ඇමුණුම 74	749-750
ඇමුණුම 75	751-762
ඇමුණුම 76	763-766
ඇමුණුම 77	767-768

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හිදී එළඹ තිබූ A350-900 ගුවන්යානා 08ක් අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභාවේ ඉල්ලීම පරිදි විගණකාධිපති විසින් සිදු කළ පරීක්ෂණයේ අවසන් වාර්තාව

1. **විධායක සාරාංශය**

2008 වර්ෂයේදී එමිරේට්ස් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ කළමනාකරණයෙන් ඉවත්වන විට සමාගමේ මෙහෙයුම් අලාභය රු. මිලියන 4,428 ක් විය. ඒ අවස්ථාව වන විට සමාගම විසින් A 320 වර්ගයේ ගුවන්යානා 05 ක්, A 330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් හා A 340-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 05 ක් ලෙස මුළු ගුවන්යානා 14 ක් ධාවනයේ යොදවමින් පැවතුණි.

සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/2011 - 2014/2015 වර්ෂ 05 ක කාල සීමාව සඳහා වූ ව්‍යාපාරික සැලැස්මක් සකස් කර තිබුණි. එම සැලැස්මෙහි එක කාර්යභාරයක් ලෙස සමාගම සතුව පැවති 2013-2021 කාලය තුල ජීවිත කාලය ඉකුත් වීම නිසා භාවිතයෙන් ඉවත් කිරීමට නියමිත වූ පටු බඳ ගුවන්යානා 13 ක් වෙනුවට වෙනත් ගුවන්යානා ලබා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය දක්වා තිබුණු අතර එය ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන (Re-fleeting Programme) ලෙස හඳුන්වා දී තිබුණි.

එහිදී, සමාගමේ කළමනාකරණය විසින් 2013-2021 කාලය තුල ඉවත් කරන ගුවන්යානා 13 ක් වෙනුවට අලුත්ම පුළුල් බඳ ගුවන්යානා 14 ක්, ධාවනයට එකතු කර ගැනීමට තීරණය කර තිබුණි. මේ යටතේ A 330-300 වර්ගයේ නව ගුවන්යානා 06 ක් හා 2013 වර්ෂයේදී අළුතෙන්ම හඳුන්වා දෙන ලද A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමටත් තවත් එම වර්ගයේම ගුවන්යානා 04 ක් නිෂ්පාදකයා වෙතින් මිලදී ගෙන නැවත විකුණා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමටත් තීරණය කර තිබුණි. මේ අනුව A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 2014/2015 තුලදී විකිණීම හා ආපසු මෙහෙයුම් කල්බදු ලබා ගැනීම් පදනම මත ලබාගෙන තිබුණි. තවද සමාගම විසින් නිෂ්පාදක සමාගම සමඟ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා 2013 ජුනි 28 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබූ අතර එම වර්ගයේ තවත් ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබාගැනීම සඳහා 2013 සැප්තැම්බර් 27 දින හා 2014 නොවැම්බර් 12 දින ගිවිසුම් වලට එළඹ තිබුණි.

2015 වර්ෂයේදී සමාගම විසින් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් නැවත සකස් කර 2015 ජුනි 24 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය මඟින් අනුමත කරගෙන තිබුණි. එම සැලැස්ම අනුව ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඒ වන විට මිලදී ගැනීමට ගිවිසුම්ගතව තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 08 ධාවනයට එකතුකර නොගැනීමට යෝජනා කර තිබුණි. මේ අනුව මෙහෙයුම් පදනම මත ලබා ගැනීමට නියමිත A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 සඳහා ගිවිසුම්ගතව තිබූ කල්බදු සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා පවත්වා යම් සාධාරණ විසඳුමකට පැමිණීමට උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබා ගැනීමට 2015 වර්ෂයේදී

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම කාර්යය සඳහා සමාගම විසින් විදේශීය උපදේශන සමාගමක සහාය ලබා ගෙන තිබුණු අතර ඊට අමතරව මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් අනුයුක්ත කරන ලද විදේශීය උපදේශන සමාගමක සහායද ලබාගෙන තිබුණි. මේ අනුව ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන යටතේ උපදේශකවරුන්ගේ සහායද සහිතව මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමයට ලබා ගැනීමට ගිවිසුම්ගත වුවද, A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 හි අවශ්‍යතාවයක් වර්තමානය වන විට නොමැති බැවින් 2016 වර්ෂයේදී සමාගම විසින් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම්වලට කල්බදු සමාගම සමඟ ගිවිසුම්ගත වූ අතර වන්දි මුදල ලෙස ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 171.77 ක් ගෙවීමට එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ නමුත් මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම සමඟ එළඹ තිබූ අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම ප්‍රකාර කොන්දේසිවලට යටත්ව ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 56ක් ඉවත් කරගෙන මුළු වන්දි මුදල ලෙස ඇමරිකන් ඩොලර් මිලියන 115.77 ක් එනම් රු.මිලියන 16,924 ක් 2016 හා 2017 වර්ෂවලදී සමාගම විසින් ගෙවා තිබුණි. තවද සමාගම විසින් 2015 වර්ෂයේදී A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 02 කට සවි කිරීමට එකඟව සිටි VIP කට්ටල ගිවිසුම ද අවලංගු කර තිබුණි.

එමෙන්ම, A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් නිෂ්පාදකයාගෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීම සඳහා එළඹ තිබූ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ සාකච්ඡා වාර්තාවේ දින වන තෙක් සිදු කෙරෙමින් පවතින අතර නිෂ්පාදකයා විසින් අදාල ගුවන්යානා නිෂ්පාදනය නවතා වෙනත් ගුවන්යානා වර්ගයක් (A 321 Neo) ලබාදීම සඳහා යෝජනා කර තිබුණි.

2. වාර්තාවේ පසුබිම සහ ස්වභාවය

2017 සැප්තැම්බර් 20 දින සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ කටයුතු පරීක්ෂාව සඳහා පැවති පාර්ලිමේන්තු පොදු ව්‍යාපාර පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීමේදී සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට ගුවන් යානා මිලදී ගැනීමේ ගනුදෙනුවට අදාල ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස විගණකාධිපති වෙත කරන ලද ඉල්ලීම (ඇමුණුම 01) පරිදි ඉදිරිපත් කළ යුතු ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධ වාර්තාව මෙලෙස ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ.

3. **අනුගමනය කරන ලද ක්‍රමවේදයන්**

මෙම වාර්තාව පිළියෙල කිරීමේදී පහත දැක්වෙන ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කරන ලදී.

3.1. **ලේඛන පරීක්ෂා කිරීම**

පහත 5 ඡේදයේ දැක්වෙන කරුණුවලට යටත්ව, මතු දැක්වෙන ලේඛන පරීක්ෂාවට භාජනය කිරීම.

3.1.1. 2015/16 -2017/18 කාලසීමාවට අදාලව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සකස් කර අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම සහ ඒ සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයන් සහ අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයන්

3.1.2. A 350-900 ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම හා A 350-900 ගුවන්යානා 04ක් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම් 04

3.1.3. A 350-900 ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් උපදේශන සමාගම් තෝරා ගැනීමට අදාල වූ,

i) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා
ii) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයන්
iii) යවන ලද යෝජනා සඳහා වූ ඉල්ලීම් (Request for Proposals)
iv) යෝජනා ඇගයීම් වාර්තා
v) වෙනත් හුවමාරු වූ ලිපි (ඊ මේල් ආදිය)

3.1.4. “Skyworks” සමාගමෙන් සහ “Nyras” සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමට අදාල වූ,

i) උපදේශන සමාගම් සමඟ එළඹි ගිවිසුම්
ii) උපදේශන සමාගම් විසින් ලබාදුන් විවිධ වාර්තා
iii) උපදේශන සමාගම් තෝරා ගැනීමට සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ
iv) උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් කළ ගෙවීම් වවුචර් හා අනෙකුත් මූලාශ්‍ර ලේඛන

3.1.5. ජාත්‍යන්තර නීති උපදේශන සමාගම් වලින් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමට අදාල වූ,

i) උපදේශන සමාගම් සමඟ එළඹි ගිවිසුම්
ii) උපදේශන සමාගම් විසින් ලබාදුන් විවිධ වාර්තා
iii) උපදේශන සමාගම් තෝරා ගැනීමට සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ
iv) උපදේශන සේවා වෙනුවෙන් කළ ගෙවීම් සම්බන්ධ ගෙවීම් වවුචර් හා අනෙකුත් මූලාශ්‍ර ලේඛන

3.1.6. A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම් (Termination Agreements)

3.1.7. A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි ගෙවීම් වලට අදාල,

i) ගෙවීම් වවුචර්
ii) බැංකු ප්‍රකාශන
iii) කල්බදු සමාගම් මඟින් එවන ලද තහවුරු කිරීම් (Confirmations)
iv) අනෙකුත් මූලාශ්‍ර ලේඛන

3.1.8. ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධ අනුමැතීන්

i) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ
ii) ආර්ථික කළමනාකරණ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා තීරණ
iii) අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ හා තීරණ

3.1.9. විකිණීමේ හා ආපසු කල්බදු ලබා ගැනීමේ (Sell and Lease Back) පදනම මත ලබා ගත් A 330-300 ගුවන් යානා දෙකක් සඳහා VIP කාමර කට්ටල දෙකක් ලබා දීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීමට අදාල,

i) අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම (Termination Agreement)
ii) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා තීරණ
iii) අනෙකුත් මූලාශ්‍ර ලේඛන

3.1.10. 2020 හා 2021 දී ගුවන් සමාගම වෙත A 350-900 ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීම සඳහා එයාර්බස් සමාගම සමඟ එළඹි ගිවිසුම සංශෝධනය කිරීම හෝ අවසන් කිරීමට අදාල,

i) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණ
ii) ආර්ථික කළමනාකරණ මණ්ඩල පත්‍රිකා හා තීරණ
iii) අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ හා තීරණ
iv) මෙම ගිවිසුමේ වර්තමාන තත්ත්වයට අදාලව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමෙන් ලද තොරතුරු

3.2. **වෙනත් පරීක්ෂාවන්**

3.2.1. උක්ත ක්‍රියාවලියට අදාලව ලිඛිතව හා විද්‍යුත් තැපැල මඟින් ලද තොරතුරු විශ්ලේෂණාත්මකව විග්‍රහයකට ලක් කිරීම.

3.2.2. අදාල පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා කිරීම.

4. **විෂය පථය**

සීමාසහිත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේදී A 350-900 වර්ගයේ නව ගුවන් යානා 04 ක් 2016 හා 2017 වර්ෂ තුලදී මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට අදාල ගිවිසුම්, A 330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානා දෙකකට සවි කිරීමට නියමිත වූ VIP කට්ටල දෙකක් සඳහා වූ ගිවිසුම් සහ 2020 හා 2021 වර්ෂ තුලදී A 350-900 වර්ගයේ නව ගුවන් යානා 04 ක් මිලදී ගැනීමට අදාල ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ අවශ්‍යතාවය හඳුනාගැනීම, ඒ සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීම සහ ඒ සම්බන්ධ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතීන්, ආර්ථික කළමනාකරණ මණ්ඩල තීරණ හා අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයන් පරීක්ෂා කර වාර්තා කිරීම.

5. **විෂය පථය සීමාවීම්**

මෙම වාර්තාවේ දැක්වෙන නිරීක්ෂණයන් තුලින් නිගමනයන්ට එළඹීමේදී මාගේ විෂය පථය මතු දැක්වෙන සීමාවලට යටත්ව තිබූ බව අවධාරණය කරනු ලැබේ.

5.1. ගගන ඉංජිනේරු තාක්ෂණය පිළිබඳ දැනුම ජාතික විගණන කාර්යාලය සතු නොවීම හේතුවෙන් අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා උපදේශන සමාගම් මඟින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබාදී තිබුණු අදාල වාර්තා මත පදනම්ව පරීක්ෂාවන් සිදු කිරීම.

5.2. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම මඟින් ගුවන් යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය හා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධයෙන් යොදාගෙන තිබූ උපදේශන සමාගම් සහ නීති උපදේශන ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට විගණකාධිපති වෙත අවස්ථාවක් නොලැබීම.

5.3. ගිවිසුම් වලට එළඹීම හා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධ නීතිමය තත්වයන් පිළිබඳව අන්තර්ජාතික නීතිමය උපදේශන ආයතන මඟින් ලබා දී තිබුණු වාර්තා මත පදනම්ව පරීක්ෂාවන් සිදු කිරීමට වීම.

5.4. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් විගණකාධිපති වෙත ලබා දුන් ලේඛන හා වාර්තා මත පදනම්ව පරීක්ෂාවන් සිදු කර තිබීම.

5.5. 2016 සැප්තැම්බර් 05 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් Aercap සමාගම සමඟ පවත්වා තිබූ සාකච්ඡාව සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී නොතිබුණු අතර එම සාකච්ඡා සටහන් ද පරීක්ෂණයට ඉදිරිපත් නොවුනි.

6. **ක්‍රියාවලිය හැඳින්වීම**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/11 – 2014/15 කාලසීමාව සඳහා ඉදිරිපත් කර තිබූ පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්මට අනුව සමාගමේ පුළුල් බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් හඳුන්වා දී තිබුණි. ඒ අනුව A 330-300 වර්ගයේ යානා 6 ක්ද A 350-900 වර්ගයේ යානා 4 ක්ද වශයෙන් ගුවන්යානා 10 ක් ඍජුවම එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබා ගැනීමටත් තවත් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීමට ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆිනැන්ස් සමාගම හා එයාර්කැප් සමාගම යන සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි. ඒ අනුව A 330-300 වර්ගයේ යානා 6, 2014/2015 වර්ෂ වලදී ලැබීමට නියමිත වූ අතර ගිවිසුම් ප්‍රකාරව එම යානා මිලදීගෙන නැවත විකිණීමේ හා ආපසු මෙහෙයුම් කල්බදු ලබා ගැනීමේ පදනම (Sell and Lease Back) මත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබාගෙන තිබුණි.

A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 3ක් ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆිනැන්ස් සමාගමෙන් හා එක් යානයක් එයාර් කැප් සමාගමෙන් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීමට ගිවිස ගෙන තිබූ අතර එම යානා 04, 2016/2017 වර්ෂවලදී ලැබීමට නියමිතව තිබුණි. නමුත් ඒ වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම දිගින් දිගටම අලාභ ලැබීම එනම් 2015/2016 වර්ෂයේ පැවති ඇ.ඩො. මිලියන 47.1 ක් වූ සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය 2016/17 වර්ෂයේදී ඇ.ඩො. මිලියන 90 දක්වා ඉහළ ගොස් තිබීම, ඇ.ඩො. මිලියන 300 ක බැංකු ණය ශේෂයක් පැවතීම, ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව වෙත ඇ.ඩො. මිලියන 45 ක් හා ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඇ.ඩො. මිලියන 15 ක් 2016 මාර්තු මස වන විට ගෙවීමට පැවතීම යන කරුණු සමඟ සලකා බැලීමේදී 2016 හා 2017 වර්ෂ වලදී ලැබීමට නියමිතව තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 සඳහා එක් ගුවන් යානයක මාසික කල්බදු වාරිකය වූ ඇ.ඩො. මිලියන 1.215 බැගින් මුළු කල්බදු වාරිකය වූ ඇ.ඩො. මිලියන 174.96 ක් වර්ෂ 12 ක් සඳහා ගෙවීමේ අපහසු මූල්‍ය තත්ත්වයක සමාගම පැවතුණි.

ඒ අනුව ඇණවුම් කරන ලද A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 සඳහා ඇතිකරගත් ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සඳහා පවතින විකල්ප අවස්ථාවන් ඇගයීම් කර උපදෙස් ලබා දීම සඳහා Skyworks හා Nyras යන ජාත්‍යන්තර උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබාගෙන තිබුණි. උපදේශකයන් තෝරා ගැනීම හා සේවයේ යෙදවීම සඳහා ප්‍රසම්පාදනයන් සිදු කිරීමේදී උපදේශකයන් තෝරා ගැනීම හා සේවයේ යෙදවීම පිළිබඳ 2007 අගෝස්තු මාසයේදී සහ 2007 නොවැම්බර් මාසයේදී ජාතික ප්‍රසම්පාදන නියෝජිත ආයතනය විසින් නිකුත් කරන ලද ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුගත විය යුතු වේ (ඇමුණුම 77). තවද, ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වගකීම සම්බන්ධයෙන් 2015 දෙසැම්බර් 11 දින නීතිඥ අනිල් තිත්තවැල්ල මහතාගෙන් නීතිමය මතයක් ද සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ලබාගෙන තිබුණි. එහිදී A350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා ශ්‍රී

ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ අවශ්‍යතාව සමඟ සලකා බැලීමේදී ඉහළ ධාරිතාවයෙන් යුක්ත වීම නිසා කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට තීරණය කර තිබුණි.

එමෙන්ම එයාර්බස් සමාගමෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 4 2020/2021 වර්ෂයන්හි ලැබීමට නියමිතව ඇත. ඇණවුම් කරන ලද පුළුල් බඳ සහිත ගුවන්යානා වෙනුවට පටු බඳ සහිත ගුවන්යානා ලබා ගැනීමට අදාල සමාගම වෙත ප්‍රති අර්පණයක් කිරීමට ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුව විසින් එළඹි තීරණයන්ට ප්‍රතිචාර ලෙස A 321 Neo වර්ගයේ යානා 8 ක් මිලදී ගැනීමට එයාර්බස් සමාගම 2018 අප්‍රියෙල් මාසයේදී ප්‍රති අර්පණයක් ලෙස ප්‍රතිචාර දක්වා තිබුණි.

7. **ක්‍රියාවලිය**

7.1. **පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට එයාර්බස් සමාගම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම් ගතවීම.**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2011 වර්ෂයේදී 2010/11 – 2014/15 කාලසීමාවට අදාලව ඉදිරිපත් කරන ලද පස් අවුරුදු ව්‍යාපාරික සැලැස්ම ප්‍රකාරව සමාගමේ පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහනක් ක්‍රියාත්මක කර තිබුණි. එහිදී පහත පරිදි පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමට එයාර්බස් සමාගම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්ගත වී තිබුණි.

වගුව අංක 01 - එයාර් බස් සමාගම හා කල්බදු සමාගම් සමඟ ගිවිසුම්ගත වීම පිළිබඳ විස්තර

ගුවන්යානා වර්ගය	**ප්‍රමාණය**	**ගිවිසුම්ගත වූ ආයතනය**	**ගිවිසුම්ගත දිනය**	**ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත කාලසීමාව**
A 330-300	06	එයාර්බස් සමාගම	2013.06.19	2014/2015
A 350-900	04	එයාර්බස් සමාගම	2013.06.28	2020/2021
A 350-900	03	ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆිනැන්ස් සමාගම	2013.09.27	2016/2017
A 350-900	01	එයාර්කැප් (Aercap) සමාගම	2014.11.12	2016/2017
මුළු ගුවන්යානා	14			

7.1.1. **A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්ගත වීම**

ඉහත A 330-300 ගුවන්යානා 06 සෘජුව එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීම සඳහා 2013 ජුනි 19 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. එම ගුවන්යානා විකිණීමේ හා ආපසු මෙහෙයුම් කල්බදු ලබාගැනීමේ පදනම මත මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් 02 ක් මඟින් මූල්‍යායනය කරවාගෙන 2014 ඔක්තෝබර් 29, දෙසැම්බර් 18, 2015 මාර්තු 25, අගෝස්තු 14, නොවැම්බර් 06 හා දෙසැම්බර් 29 යන දිනයන්හිදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත වර්ෂ 12ක කාලයක් සඳහා ලබාගෙන තිබුණි.

වගුව අංක 02 - මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම්වලට අනුව කල්බදු වාරික පිළිබඳ විස්තර

ගුවන්යානා ලියාපදිංචි අංකය	**කල්බදු කාලසීමාව**	**කල්බදු සමාගම**	**මාසික කල්බදු වාරිකය (ඇ.ඩොලර්)**
i) 4R-ALL	29.10.2014 සිට 28.10.2026	එයාර්ලීස් කෝපරේෂන්	1,115,839
ii) 4R-ALM	18.12.2014 සිට 17.12.2026	HKAC ලීසිං සමාගම	1,010,884 (18.12.2014 සිට 17.12.2020 දක්වා) 1,002,233 (18.12.2020 සිට 17.12.2026 දක්වා)
iii) 4R-ALN	25.03.2015 සිට 24.03.2027	HKAC ලීසිං සමාගම	1,030,705 (25.03.2015 සිට 24.03.2021 දක්වා) 995,062 (25.03.2021 සිට 24.03.2027 දක්වා)
iv) 4R-ALO	14.08.2015 සිට 13.08.2027	HKAC ලීසිං සමාගම	1,045,020 (14.08.2015 සිට 13.08.2021 දක්වා) 1,002,233 (14.08.2021 සිට 13.08.2027 දක්වා)
v) 4R-ALP	09.11.2015 සිට 08.11.2027	HKAC ලීසිං සමාගම	1,014,633 (09.11.2015 සිට 08.11.2021 දක්වා) 991,259 (09.11.2021 සිට 08.11.2027 දක්වා)
vi) 4R-ALR	29.12.2015 සිට 28.12.2027	HKAC ලීසිං සමාගම	1,010,008 (29.12.2015 සිට 28.12.2021 දක්වා) 993,555 (29.12.2021 සිට 28.12.2027 දක්වා)

7.1.2. **A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගතවීම**

ඉහත පරිදි A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් සෘජුව මිලදී ගැනීම සඳහා 2013 ජුනි 28 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබූ අතර එම ගුවන්යානා 2020 හා 2021 වර්ෂයන්හිදී ලැබීමට නියමිතව ඇත. ගිවිසුමෙහි ඇතුලත් වැදගත් කොන්දේසි පහත වේ.

ගුවන් යානයේ මූලික මිල	(ඇමරිකන් ඩොලර්)	275,099,000
උපකරණ සැපයුම්	(ඇමරිකන් ඩොලර්)	9,672,000
එකතුව		284,771,000

ලැබීමටපෙර ගෙවීම(**PDP)**	-
ගිවිසුමට එළැඹි අවස්ථාවේදී	1%
සැලසුම් කල භාරදෙන මාසයට ප්‍රථමමාසයේ පළමු දිනය	
84 මාසය	0.1%
72 මාසය	0.1%
60 මාසය	0.1%
48 මාසය	0.1%
30 මාසය	2.6%
24 මාසය	4%
18 මාසය	5%
05 මාසය	4%
ගුවන්යානා භාරදීමට ප්‍රථම මුළු ගෙවීම	17%

2018 මාර්තු 31 දින තෙක් එයාර්බස් සමාගම වෙත ගෙවා තිබූ ලැබීමට පෙර ගෙවීම් (Pre-delivery Payment) ඇ.ඩො. මිලියන 19.2 ක් විය.

7.1.3. **A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්ගත වීම**

A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 ක් ඉන්ටර්නැෂනල් ලීසිං ෆිනැන්ස් කෝපරේෂන් (ILFC) සමාගමෙන් හා තවත් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් එයාර්කැප් (Aercap) සමාගමෙන් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමයට ලබාගැනීම සඳහා 2013 සැප්තැම්බර් 27 දින සහ 2014 නොවැම්බර් 12 යන දිනයන්හිදී ගිවිසුම් වලට එළඹී තිබුණි. එම ගුවන්යානා 2016 හා 2017 දී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලැබීමට නියමිතව තිබුණි.

මෙහි එක ගුවන් යානයක් සඳහා මාසික කල්බදු වාරිකය (Base Rent) ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.215 ක් වූ අතර ඒ අනුව එක ගුවන් යානයක් සඳහා වර්ෂ 12ක කාලයකට ඇ.ඩොලර් මිලියන 174.96 ක් ගෙවීමට ගිවිසුම් ගත වී තිබුණි.

වගුව අංක 03 - මෙහෙයුම් කල්බදු සඳහා ගිවිසුම්ගත වීම පිළිබඳ විස්තර

මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගමේ නම	**ගිවිසුම් අංකය හා දිනය**	**ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත කාලසීමාව**
International Lease Finance Corporation (ILFC)	79 2013.09.27	2016 ජූලි
International Lease Finance Corporation (ILFC)	80 2013.09.27	2016 අගෝස්තු
International Lease Finance Corporation (ILFC)	81 2013.09.27	2016 සැප්තැම්බර්
Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	අංකයක් සඳහන්ව නොමැත 2014.11.12	2016 / 2017

7.2. **ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එළඹ තිබූ A350-900 ගුවන් යානා අත්පත් කර ගැනීමේ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ යෝජනාව ඉදිරිපත් වූ ආකාරය**

7.2.1. **නව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් සකස් කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් නියම කිරීම**

7.2.1.1. "ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා මූල්‍ය ප්‍රාග්ධනය ලබාගැනීම" මැයෙන් වූ අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක: 15/0451/638/001 මඟින් ගුවන් සේවා ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කළ 2015 අප්‍රේල් 17 දිනැති සංදේශය සලකා බලා අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පහත තීරණ 2015 අප්‍රේල් 22 දින ලබා දී තිබුණි. (ඇමුණුම 08)

i) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා වෙන වෙනම සවිස්තර ව්‍යාපාර සැලැස්මක් බැගින් සකස් කර ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

ii) මුදල් ඇමතිතුමා විසින් 2015 ජනවාරි 29 දින 2015 වසර සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද අයවැය යෝජනා මඟින් ප්‍රකාශයට පත් කර තිබූ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම ඒකාබද්ධ කිරීම පිණිස යෝග්‍ය වන සැලැස්මක් කඩිනමින් සකස් කොට ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.

iii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ මිහින් ලංකා සමාගම සඳහා බාධාවකින් තොරව ඉන්ධන සැපයීම තහවුරු කිරීම පිණිස ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවට ගෙවිය යුතු හිඟ මුදල් පියවීම වෙනුවෙන් ඇපකරයක් හෝ විශ්වාසනීය ලිපියක් නිකුත් කරන ලෙස භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්වරයාට නියම කිරීම.

7.2.1.2. ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ නිලධාරීන් 03 දෙනෙක් සහ එක් උපදේශකවරයෙකුගෙන් සමන්විත කමිටුවක් විසින් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් (ඇමුණුම 09) සකස් කර පහත පරිදි ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණි.

දිනය	**කාර්යය**
------	---------
2015 මැයි 26	සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම හා එදිනම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගැනීම
2015 මැයි 28	ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයා වෙත ඉදිරිපත් කිරීම
2015 මැයි 29	අගමැතිතුමා හා මුදල් අමාත්‍යවරයා වෙත ඉහත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම
2015 ජුනි 01	ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව වෙත ඉහත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම
2015 ජුනි 05	ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව මඟින් පත්කරන ලද කමිටුව වෙත සැලැස්ම ඉදිරිපත් කිරීම හා එම අනු කාරක සභාව මඟින් සැලැස්මේ සඳහන් වූ විකල්ප යෝජනා 02 අතරින් පළමු විකල්පය වූ "ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම පවතින සමාගම් ව්‍යුහය තුලම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ප්‍රකාරව සහ මිහින් ලංකා සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වී ක්‍රියාත්මක වීම" නිර්දේශ කර තිබීම
2015 ජුනි 09	ඉහත කමිටුවේ නිර්දේශය ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුකාරක සභාව විසින් අනුමත කිරීම
2015 ජුනි 24	අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා දීම

7.2.2. **යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම (2015/16-2017/18)**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම යන සමාගම් දෙකම සඳහා 2015/16 සිට 2017/18 කාලසීමාවට අදාලව යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්මක් සකස් කර අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත 2015 ජුනි මාසයේදී ඉදිරිපත් කර ඒ සඳහා අනුමැතිය 2015 ජුනි 24 දින ලබාගෙන තිබුණි. එහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන නිර්දේශ කිහිපයක් පහතින් වේ.

i) අලාභ ලබමින් ක්‍රියාත්මක වන ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට්, පැරිස් සහ රෝමය යන ගුවන් ගමනාන්තවල ධාවනය අත්හිටුවන බව සහ එමඟින් යුරෝපය දක්වා සතියකට වූ ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය 18 සිට 7 දක්වා 2015/16 සිට 2016/17 වනවිට අඩුකිරීම.

ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම ඒකාබද්ධ කර කාර්යක්ෂම අයුරින් සමූහ ව්‍යාපාර කටයුතු වල යෙදවීම.

iii) ගුවන්යානා ඇණිය පහත පරිදි නිසි ප්‍රමාණනය (Right Sizing of the fleet) කිරීම.

වගුව අංක 04 - ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපන සැලැස්ම

ගුවන්යානා වර්ගය	සැලැස්ම මඟින් යෝජනා කරන ගුවන් යානා ගණන		2015 සැප්තැම්බර් 15 දිනට පැවති ගුවන්යානා ගණන
	2016/17	**2017/18**	
A 320-200	06	03	06
A 321-200	02	02	02
A 320-NEO	-	04	-
A 330-200	03	02	07
A 330-300	07	07	03
A 340-300	-	-	03
	18	18	21

iv) 2015/16 සිට 2017/18 වර්ෂය වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අලාභය ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 93.7 සිට 23.4 දක්වා අඩු කිරීම.

v) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ණය බරින් මිදීම සහ ස්ථාවර හා තිරසාර තත්ත්වයක් ළඟා කර ගැනීම සඳහා පහත පරිදි අරමුදල් සම්පාදනය කර ගැනීම.

වගුව අංක 05 - අරමුදල් සම්පාදන සැලැස්ම

(ඇ.ඩොලර් මිලියන)

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	එකතුව
රජයේ ප්‍රාග්ධන සම්පාදනය	125	70	60	-	255
ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගමේ කොටස් වලින් 49% ක් විකිණීම මඟින්	-	85	-	-	85
බිම් මෙහෙවර (Ground Handling) අංශය සමාගමක් බවට පත් කිරීම හා එම සමාගමේ කොටස් වලින් 40% ක් විකිණීම මඟින්	-	-	140	-	140
මුළු එකතුව	125	155	200	-	480

7.2.3. **යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම**

7.2.3.1. 2015 ජුනි 26 දින පැවති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් සමාගමේ යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්ම 2015 ජුනි 24 දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කර ඇති බව දන්වා තිබුණි. (ඇමුණුම 10)

7.2.3.2. ඉහත සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් 2015 අගෝස්තු 03 හා 25 දිනයන්හිදී පවත්වන ලද අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වලදී වැඩි දුරටත් සාකච්ඡා කර තිබූ අතර 2015 ජූලි 24 දින ඉදිරිපත් කර තිබූ අංක: CEO/2015/06/80 දරණ අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි සඳහන් පහත නිර්දේශ සඳහා අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය 2015 අගෝස්තු 25 දින ලබාදී තිබුණි. (ඇමුණුම 11)

i) පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය 13 සිට 10 දක්වාත් පටුබඳ ගුවන්යානා 08 ක් ද ලෙස මුළු ගුවන්යානා ඇණිය 21 සිට 18 දක්වා අඩු කිරීම.

ii) ලන්ඩන් ගුවන් මාර්ගයේ ගුවන් ගමන්වාර ගණන සතියකට ගමන්වාර 09 ක් දක්වා 2015 ශීත ඍතුවේදී වැඩි කිරීම.

iii) මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සමඟ ඒකාබද්ධ වී සමූහයේ කාර්යසාධනය ඉහල නැංවීම.

iv) යුරෝපීය ගුවන් මාර්ගවල සම්බන්ධ වී ගුවන් ගමන් ධාවනයන් (Codeshare Operations) පැවැත්වීමට හවුල්කරුවෙකු සොයා ගැනීම සඳහා ඇගයීම් කිරීම.

v) 2017 වර්ෂයේ කල්බදු සමාගම් වෙත ආපසු ලබාදීමට නියමිත A 330-200 ගුවන්යානා 03 සහ ලැබීමට නියමිත A 350-900 ගුවන්යානා 08 සඳහා හොඳම විසඳුමක් (Best Solution) ලබාදීම.

vi) ඉහත (v) සඳහා සාකච්ඡා කර විසඳුමක් ලබා ගැනීමට බාහිර පාර්ශවයක් පත්කර ගැනීම සහ ඒ සඳහා අවම පාර්ශව 03 කගෙන් අභිප්‍රාය ප්‍රකාශ (Expressions of Interest - EOI) කැඳවා අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය යටතේ සුදුසු පාර්ශවයක් 2015 අගෝස්තු 31 දිනට පෙර තෝරා පත්කර ගැනීම.

vii) සේවක පිරිවැය, ඍජු මෙහෙයුම් පිරිවැය, ගුවන් මාර්ග ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ පිරිවැය ආදී පිරිවැයන් හැර අනෙකුත් පිරිවැයන් අවම කර ගැනීම සඳහා විශාල වටිනාකමකින් යුත් කොන්ත්‍රාත් සඳහා ඒ වනවිටත් ගිවිසගෙන තිබූ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීම.

viii) ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 255 ක ප්‍රාග්ධන දායකත්වයක් ද, විශේෂිත ව්‍යාපාර ඒකක (ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගම හා බිම් මෙහෙවර - Ground handling අංශය) වල සුළු කොටස් හිමිකම අලෙවියෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 225 ක් ද ලෙස එකතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 480 ක් අරමුදල් සපයා ගැනීමට.

ix) 2015 අගෝස්තු මාසයේදී මුදල් අමාත්‍යාංශයේ පහසුකම් සැපයීම මඟින් ලංකා බැංකුවෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 86 ක ණය අරමුදල් සපයා ගැනීමට

x) ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවේ හිඟ මුදල් පියවීම සඳහා ලංකා බැංකුවෙන් හා මහජන බැංකුවෙන් රු. බිලියන 30 ක කෙටිකාලීන ණය ලබා ගැනීම සඳහා විශ්වාසනීය ලිපි භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගෙන් ලබා ගැනීම.

7.2.3.3. ඉහත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක වන දිනය 2015 ඔක්තෝබර් 01 දින බව දක්වා තිබූ නමුත් එහි ගුවන් මාර්ග ජාලය (Network Optimization) ක්‍රියාත්මක වන දිනය පසුව 2016 අප්‍රේල් 01 දින දක්වා කල් දැමීමට 2015 අගෝස්තු 25 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් තීරණය කර තිබුණි .

7.3. මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම හා වන්දි මුදල් ගෙවීම

7.3.1. ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා අනුමැතිය

7.3.1.1. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල යෝජනා හා තීරණ

7.3.1.1.1. 2015 අගෝස්තු 03 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල යෝජනා හා තීරණ (ඇමුණුම 12)

i) ඉහත 7.2 හි දක්වන ලද ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සහ මිහින් ලංකා සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය 2015 ජුනි 24 දින ලැබී තිබුණි. ඒ අනුව, 2015 අගෝස්තු 03 දින පැවති ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඇතුලත් කර නොගත යුතු බවට එවකට ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෙස කටයුතු කළ අධ්‍යක්ෂ රකිත ජයවර්ධන මහතා විසින් කරුණු දක්වා තිබුණි.

ii) ඉහත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වූ චානක ද සිල්වා මහතා විසින් A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා සහ A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා සඳහා පිරිවැය සැසඳුම් ප්‍රකාශයක් එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබාගන්නා ලෙස මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි ලෙස කටයුතු කරන යසන්ත දිසානායක මහතාගෙන් ඉල්ලා තිබුණි.

iii) තවද, සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරයෙකු වූ ජෝසප් බ්‍රිටෝ මහතා විසින් මෙම තීරණය එනම් A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා ලබා නොගැනීමේ තීරණය සමාගමේ අනාගතයට බලපාන බරපතල කාරණයක් බැවින් තවදුරටත් මේ සම්බන්ධයෙන් පවතින ගුවන් මාර්ග ද සලකා බලමින් අධ්‍යයනයක් සිදුකළ යුතු බවත් ගුවන් නියමු හැකියාව ආදී වෙනත් සාධක ද සලකා බලන ලෙස ඉල්ලා තිබුණි.

iv) ඒ අනුව, A 350 හා A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා පිළිබඳව සමාගමේ යෝජිත ගුවන් මාර්ග හා පවතින ගුවන් මාර්ග සලකා බලමින් ශක්‍යතා අධ්‍යයනයක් එයාර්බස් සමාගම ලවා සිදු කර ගැනීමට තීරණය කර තිබුණි.

v) මෙහිදී තවදුරටත් A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගතව තිබූ කල්බදු සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා පවත්වා යම් සාධාරණ විසඳුමකට පැමිණීමට උපදේශන සමාගම්වල සහාය ලබා ගැනීමටත් එහිදී EOI කැඳවීමට තෝරාගත් උපදේශන සමාගම් දෙක "DVB Bank" සහ "Skyworks" සමාගම් සමඟ හෙළිදරව් නොකිරීමේ ගිවිසුම් (Non Disclsoure Agreements -NDA) වලට එළඹීමටත් තීරණය කර තිබුණි.

vi) තවද මේ සඳහා ජෝසප් බ්‍රිටෝ මහතා විසින් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අදාල නීතිඥ සහාය ලබා ගත යුතු බවත් දක්වා තිබුණි.

7.3.1.1.2. 2015 අගෝස්තු 25 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 13)

මෙහිදී එයාර්බස් සමාගම මඟින් A 330 හා A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා සංසන්දනය කරමින් ලබා දී තිබුණු වාර්තාව පිළිබඳ අධ්‍යයනය කර ගුවන්යානා දෙවර්ගයේ ආදායම් ඉපයීම සම්බන්ධයෙන් (ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් ඇතුළුව) අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත දැනුම් දෙන ලෙස සමාගමේ අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙදෙනෙකු වන වානක ද සිල්වා සහ නිරංජන් ද සිල්වා මහතා විසින් මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි ලෙස කටයුතු කළ යසන්ත දිසානායක මහතාගෙන් ඉල්ලීමක් කර තිබුණි.

7.3.1.1.3. 2015 සැප්තැම්බර් 11 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව (ඇමුණුම 14)

ඉහත 7.3.1.1.2 හි තීරණය ප්‍රකාරව A 350-900 හා A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා වල මෙහෙයුම් පිළිබඳව ඇගයීමක් සිදුකර ඒ පිළිබඳ වාර්තාවක් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී - රඛිත ජයවර්ධන මහතා, ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරී - මනෝජ් ගුණවර්ධන මහතා සහ ආදායම් කළමනාකරණ හා සැලසුම් සාමාන්‍යාධිකාරී - සුමුදු උපතිස්ස මහතා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත 2015 සැප්තැම්බර් 21 දින ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කරුණු පහත වේ.

i) කොළඹ සිට ලන්ඩන් දක්වා ගුවන් මාර්ගයට අදාලව පමණක් ඇගයීම සිදුකර තිබූ බව.

ii) මගී පැටවුම් සාධකය (Passsenger Load Factor) ලෙස සියයට 70 හා සියයට 75 අදාල කර ගැනීමේදී ගුවන්යානාවල කාර්යසාධනය පහත පරිදි වන බව.

වගුව අංක 06 - මගී පැටවුම් සාධකය අනුව ඇගයීමේදී ගුවන්යානාවල කාර්යසාධනය

විස්තරය	A 350-900		A 330-300	
පැටවුම් සාධකය	70%	75%	70%	75%
මගීන් සංඛ්‍යාව (එක් ගුවන් යානයකට)	232	248	208	223
මුළු ආදායම (USD)	247,462	261,360	216,595	229,066
මුළු විචල්‍ය පිරිවැය (USD)	(170,905)	(171,661)	(174,589)	(175,268)
දායකය (USD)	76,557	89,699	42,006	53,798
ස්ථාවර පිරිවැය වෙන්කිරීම් (USD)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
ලාභය/(අලාභය) (USD)	(51,757)	(38,615)	(62,398)	(50,606)

iii) මගීන් සංඛ්‍යාවක් (No of Passengers) යොදාගෙන ඇගයීම් කිරීමේදී කාර්යසාධනය පහත පරිදි වන බව.

වගුව අංක 07 - මගීන් සංඛ්‍යාව අනුව ඇගයීමේදී ගුවන්යානාවල කාර්යසාධනය

විස්තරය	A 350-900			A 330-300	
මගීන් සංඛ්‍යාව (එක් ගුවන් යානයකට)	235	250	265	235	250
පැටවුම් සාධකය (%)	71	76	80	79	84
මුළු ආදායම (USD)	250,230	262,828	275,426	239,326	251,922
මුළු විචල්‍ය පිරිවැය (USD)	(171,056)	(171,741)	(172,427)	(175,828)	(176,513)
දායකය (USD)	79,174	91,087	102,999	63,498	75,409
ස්ථාවර පිරිවැය වෙන්කිරීම් (USD)	(128,314)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
ලාභය/(අලාභය) (USD)	(49,140)	(37,227)	(25,315)	(40,906)	(28,995)

ඉහත වගුව අංක 07 ට අනුව,

- මගීන් 235 ක් ගමන් කිරීමේදී A 330-300 යානයට වඩා A 350-900 යානයේ අලාභය ඇ.ඩොලර් 8235 ක් වැඩි වී තිබූ බව.

- ❖ මගීන් 250 ක් ගමන් කිරීමේදී A 350-900 ගුවන් යානයේ අලාභය ඇ.ඩොලර් 8232 කින් වැඩි වී තිබූ බව.
- ❖ A 350-900 යානයේ මගීන් 265 ක් වූයේ නම් A 330-300 යානයේ මගීන් 235 ක් හෝ 250 ක් සිටීමට වඩා ලාභදායි වී තිබූ බව.

7.3.1.1.4. **2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය; (ඇමුණුම 15)**

මෙහිදී ගුවන්යානා ඇණිය පිළිබඳ නැවත ඇගයීමක් කිරීම සඳහා Skyworks උපදේශන සමාගම සහ තවත් සමාගම් 02 කින් යෝජනා විමසීම් (RFP) කැඳවන ලද බවත් ඒ අනුව ලද යෝජනා ඇගයීම සඳහා පත්කළ පහත නම් සඳහන් නිලධාරීන් විසින් සිදුකරන ලද ඇගයීමේදී Skyworks සමාගම තෝරාගත් බවත් එවකට ප්‍රධාන විධායක නිලධාරිව සිටි රකිත ජයවර්ධන මහතා විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් කර තිබුණි.

- ➢ ජෝසප් බ්‍රිටෝ මහතා -අධ්‍යක්ෂ
- ➢ හරින්ද්‍ර බාලපටබැඳි මහතා -අධ්‍යක්ෂ
- ➢ යසන්ත දිසානායක මහතා -මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි
- ➢ මනෝජ් ගුණවර්ධන මහතා -ප්‍රධාන වාණිජ නිලධාරී
- ➢ එස්.ඒ. චන්ද්‍රසේකර මහතා (උපදේශක)
- ➢ මැණික් ගුණසේකර මිය - ප්‍රධාන සමාගම් කටයුතු නිලධාරී (Chief Corporate Affairs Officer)
- ➢ රකිත ජයවර්ධන මහතා - ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී

ඒ අනුව 2015 සැප්තැම්බර් 09 දින Skyworks සමාගම සමඟ ගුවන්යානා ඇණිය පිළිබඳ නැවත ඇගයීමක් කිරීම සඳහා ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි.

7.3.1.1.5. **2015 ඔක්තෝබර් 22 හා 25 දිනයන්හිදී Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත කරන ලද නිර්දේශයන් (ඉදිරිපත් කිරීම්) හා ඒ මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් ගනු ලැබූ තීරණ**

Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් 2015 ඔක්තෝබර් 22 දින ලබා දී තිබුණු අතුරු වාර්තාව (Interim Report) අනුව (ඇමුණුම 16) A 350-900 ගුවන්යානා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අපේක්ෂිත අවශ්‍යා සඳහා උචිත නොවන බව එනම්, මේ වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය ක්‍රියාත්මක වූ කෙටි දුර ධාවන මාර්ග සඳහා යොදාගැනීමෙන් උපරිම ප්‍රතිඵල ලබාගත නොහැකි බව නිර්දේශ කර තිබුණි. මෙම වාර්තාවට අමතරව 2015 ඔක්තෝබර් 25 දින කරන ලද ඉදිරිපත් කිරීම (ඇමුණුම 17) පරිදි ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ පිරිවැය (Break Cost) ඇ.ඩොලර් මිලියන 50-100 අතර වන බව දක්වා තිබුණි. එම වාර්තාවට අනුව A 350-900 ගුවන්යානා 04 ලබා ගැනීමේදී ඇ.ඩොලර්

මිලියන 300 ක පමණ අලාභයක් දැරීමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට සිදුවන බව දක්වා තිබුණි.

එම නිර්දේශ හා එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබාගත් වාර්තාව මත පදනම්ව A 350-900 ගුවන්යානා කල්බදු සමාගම වන Aercap සමාගම වෙත A 350-900 ගුවන්යානා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබාගැනීමේ අපහසුතා පිළිබඳව පළමු දැනුම්දීම 2015 ඔක්තෝබර් 25 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව, 2015 ඔක්තෝබර් 30 දින මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි - යසන්ත දිසානායක මහතා විසින් විද්‍යුත් තැපැල මඟින් සිදුකර තිබුණි. (ඇමුණුම 18) මෙම දැනුම් දීමෙහි කෙටුම්පත සකස් කිරීම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම, Skyworks උපදේශන සමාගම හා Kaye Scholer LLP නම් වූ ජාත්‍යන්තර ගුවන් සේවා නීති පිළිබඳ සමාගමේ සහය ඇතිව සිදුකර තිබුණි.

7.3.1.1.6. **2015 නොවැම්බර් 27 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව (ඇමුණුම 19)**

මෙම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි පහත කරුණු ඇතුලත් වී තිබුණි.

i) ඉහත 7.3.1.1.5 ට අනුව Aercap සමාගම වෙත සිදුකරන ලද දැනුම්දීම ප්‍රකාරව 2015 නොවැම්බර් 23 වෙනි දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් Aercap සමාගම සමඟ ඇම්ස්ටර්ඩෑම්හිදී සාකච්ඡාවක් පවත්වා තිබූ බව.

ii) මේ සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී හා මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි සහභාගී වී තිබූ අතර එම සාකච්ඡා නිෂ්ඵල වී තිබූ බව.

iii) එමෙන්ම Aercap සමාගම විසින් A 350-900 ගුවන්යානා නැවත අලෙවිකරණය සඳහා නියෝජිතයෙකු (Re-marketing agent) පත්කරගන්නා ලෙස හා Cabot Leasing සමාගම ඒ සඳහා සුදුසු වන බව.

iv) ඉහත (i) හි සඳහන් සාකච්ඡාවෙන් අනතුරුව Skyworks උපදේශන සමාගම සහ නීති උපදේශන සමාගම සමඟ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් සාකච්ඡා කර තිබූ බව හා එහිදී ගුවන්යානා නැවත අලෙවිකරණය (Re-marketing) සඳහා නියෝජිතයෙකු ලෙස Cabot Leasing සමාගම පත්කර ගැනීම වඩා උචිත බව Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් ද යෝජනා කර තිබූ බව.

v) තවද, ඉහත (i) හි සඳහන් සාකච්ඡාවේදී එයාර්බස් සමාගමේ සභාපති වෙත ගුවන් යානා නැවත අලෙවිකරණය හෝ ගුවන් යානා ලැබීමට නියමිත දින වකවානු වෙනස් කර ගැනීම සඳහා සහාය ඉල්ලා ලිපියක් යොමුකරන ලෙස ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත Skyworks උපදේශන සමාගම මඟින් උපදෙස් ලබාදී තිබූ බව හා ඒ මත නීති උපදේශන

සමාගම මඟින් ලිපියක් කෙටුම්පත් කර එයාර්බස් සමාගම වෙත යැවීමට සූදානම් කරමින් තිබූ බව.

vi) ඉහත උපදෙස් මත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 ගුවන්යානා නැවත අලෙවිකරණයට නියෝජිතයෙකු පත්කර ගැනීම සඳහා පහත උපදේශන සමාගම් 03 න් මිල ගණන් කැඳවීමට නිර්දේශ කරන බව.

- ❖ Cabot Aviation
- ❖ Nyras සමාගම
- ❖ DVB Bank

7.3.1.1.7. **එයාර්බස් සමාගමේ සහය ඉල්ලීම**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් එයාර්බස් සමාගමේ ප්‍රධාන මෙහෙයුම් නිලධාරී වෙත ලිපියක් යොමු කරමින් A 350-900 ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත දින ගණන් වෙනස් කර ගැනීම සඳහා ඉල්ලීම් කර තිබුණි. ඒ මත, එයාර්බස් සමාගමේ කණ්ඩායමක් කොළඹට එවා තිබූ අතර ඔවුන් විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ව්‍යාපාරික සැලසුම් පිළිබඳව විශ්ලේෂණය කර පසුව මෙම ගනුදෙනුව සිදුවූයේ Aercap සමාගම සමඟ වන බැවින් එම සමාගම මඟින්ම ගැටලුව විසඳා ගත යුතු බව 2015 දෙසැම්බර් 22 දින පැවති සාකච්ඡාවේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත දන්වා තිබුණි.

7.3.1.1.8. **2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම - ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වගකීම සම්බන්ධ නීතිමය මතයක් ලබාගැනීම (ඇමුණුම 20)**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2015 දෙසැම්බර් 11 දින නීතිඥ අනිල් තිත්තවැල්ල මහතාගෙන් A 350-900 ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් නීතිමය මතයක් ලබාගෙන ඉහත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එහි පහත කරුණු ඇතුලත් වී තිබුණි.

i) A 350-900 ගුවන්යානාවල කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කරන්නේ නම්, ඒ සඳහා වෙනත් කල්බදු ගැනුම්කරුවෙකු (Lessee) සොයා ගැනීම හෝ එම ගුවන්යානා වෙනත් කටයුත්තකට යෙදවීම පිළිබඳ වගකීමක් කල්බදු සමාගම වෙත පැවතීමට හැකි බව.

ii) මෙම ගුවන්යානා බාරදීම සඳහා සූදානම් වීමට (Ready for delivery) ප්‍රථම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ගිවිසුම් අවසන් කිරීමට කටයුතු කරන්නේ නම් ගුවන් සමාගම වෙත එය වඩාත් වාසිදායක වන බව.

iii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා තම අවශ්‍යතාවයට වඩා ඉහළ බව හඳුනාගත් විගසම එය කල්බදු සමාගමට දැනුම්දීම මඟින් ඉක්මනින් වෙනත් ගුවන් සේවයක් සොයා ගැනීමට කල්බදු සමාගමට පහසුවන බව.

iv) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් මෙම ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සඳහා වන ප්‍රමාදය වැඩිවත්ම ගෙවීමට සිදුවන වන්දි මුදල ද ඉහළ යාහැකි බව.

7.3.1.1.9. **Aercap නියෝජිත ප්‍රධාන අවදානම් නිලධාරී (Chief Risk Officer) සමඟ කොළඹදී පැවති සාකච්ඡාව**

2016 ජනවාරි 07 දින Aercap සමාගමේ ප්‍රධාන අවදානම් නිලධාරී (Cheif Risk Officer) කොළඹදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සමඟ සාකච්ඡාවක් පවත්වා තිබුණි. එහිදී, A 350-900 ගුවන්යානා ලබා නොගතහොත් ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 250 ක පමණ වන්දියක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට ගෙවීමට සිදුවිය හැකි බව දන්වා තිබුණි.

7.3.1.1.10. **පොදු ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යතුමා වෙත Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් 2016 ජනවාරි 22 දින සිදුකළ ඉදිරිපත් කිරීම් (ඇමුණුම 21)**

මෙම ඉදිරිපත් කිරීමෙහි (Presentation) Skyworks උපදේශන සමාගම විසින් ප්‍රධාන විකල්පයන් 03 ක් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

i) විකල්පය A - යුරෝපා ගමනාන්ත දක්වා ධාවනය කිරීම සඳහා A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් ලබාගැනීම.
ii) විකල්පය B - A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් ලබාගෙන A 330-300 ගුවන්යානා 03 ක් ඉවත් කිරීම.
iii) විකල්පය C - A 350-900 ගුවන්යානා ලබා නොගැනීම.

මෙහිදී, Skyworks සමාගම විසින් ඉහත විකල්ප ඇගයීම් කර විකල්ප C ක්‍රියාත්මක කිරීම වඩාත් උචිත බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව, Aercap සමාගමේ නියමය පරිදි අවසන් තීරණය 2016 ජනවාරි 29 දිනට පෙර නීති සමාගමේ උපදෙස් ද ලබාගෙන තහවුරු කළ යුතුව තිබුණි.

7.3.1.1.11. **2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම**

මෙහිදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී, විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව (ඇමුණුම 22) ප්‍රකාරව ඉහත උපදේශන සමාගම මඟින් නිර්දේශිත විකල්පය C එනම් A 350-900 ගුවන්යානා ලබා නොගැනීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි.

තවද, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් Nyras උපදේශන සමාගම පත්කර ඇති බව මෙම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව මඟින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත දන්වා තිබුණි.

7.3.1.1.12. **2016 පෙබරවාරි 09 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (ඇමුණුම 23)**

මෙහිදී සාකච්ඡාවට භාජනය වූ ප්‍රධාන කරුණු පහතින් වේ.

i) A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක නැවත අලෙවි කිරීමේ කාලසීමාව (Remarketing Period) මාස 03 ක් වූ විට ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 84 ක් වන බවත් එම කාලසීමාව මාස 09 ක් වූයේ නම් ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 133 ක් ලෙසත් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ඇස්තමේන්තුගත කර ඇති බව.

ii) A 350-900 ගුවන්යානා 03 නැවත අලෙවි කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීමට යෝජනා කැඳවීමේදී Skyworks උපදේශන සමාගම නැවත අලෙවි කිරීමේ කාලසීමාව (Remarketing Period) ලෙස මාස 09 ක් දක්වා තිබූ අතර Nyras සමාගම මාස 03 ක් ලෙස දක්වා තිබූ බව.

iii) ඒ මත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් Nyras සමාගම මේ සඳහා තෝරා ගත් බව.

7.3.1.1.13. **2016 පෙබරවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම - A 350-900 ගුවන් යානයක ගිවිසුම අවසන් කිරීම (ඇමුණුම 24)**

i) මේ සම්බන්ධයෙන් මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානි, සමූහයේ මූල්‍ය හා පරිපාලන අංශ ප්‍රධානි සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී යන නිලධාරීන් තිදෙනා විසින් ඒකාබද්ධව ඉදිරිපත් කර තිබූ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාවෙහි පහත කරුණු ඇතුලත්ව තිබුණි.

- ❖ Aercap සමාගම විසින් 4 වෙනි A 350-900 ගුවන් යානයේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත අර්පණය (offer) කර ඇති බව.
- ❖ අනෙක් A 350-900 ගුවන්යානා 03 ලබාගන්නා බවට ලිඛිතව දැනුම් දීමක් කරන ලෙස එයාර්බස් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමෙන් ඉල්ලීමක් කර ඇති බව.

ii) ඉහත අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල පත්‍රිකාව සලකා බලා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් Aercap සමාගම විසින් සිදුකර ඇති අර්පණයට (offer) පහත පරිදි ප්‍රති අර්පණයක් (Counter offer) සිදුකරන ලෙසත් පසුව එකඟ වූ වන්දි මුදල පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය සහ ශ්‍රී ලංකා රජයේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු බවත් තීරණය කර තිබුණි.

- ❖ වන්දි මුදල් ගෙවීම වෙනුවට අමතර වෙනත් ගුවන් යානයක් ලබාගැනීම සහ මෙහෙයුම් කල්බදු යටතේ ලබාගෙන තිබූ වෙනත් ගුවන් යානයක කල්බදු කාලසීමාව දීර්ඝ කිරීම හෝ

❖ අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය විසින් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වෙත Aercap සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කර එම සමාගම වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 12.56 ක වන්දි මුදලක් අර්පණය කරමින් මේ වනතෙක් ගෙවා ඇති ආරක්‍ෂිත තැන්පතුව වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 2.5 ක මුදල අඩුකර ඉතිරිය සඳහා එකඟ කරවා ගන්නා ලෙස නිර්දේශ කිරීම.

7.3.1.1.14. **2016 මාර්තු 09 දිනැති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල යෝජනා සම්මතය (ඇමුණුම 25)**

4 වෙනි A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල් ලෙස අවසානයේදී Aercap සමාගම ඇ.ඩොලර් මිලියන 17.77 කට (ආරම්භක තැන්පතුව වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 2.5 ද ඇතුලත්ව) එකඟ වී තිබූ අතර එම වන්දි මුදල අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය විසින් 2016 මාර්තු 09 දින අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල යෝජනා සම්මතයක් (Board Resolution) මඟින් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගැනීමට යටත්ව අනුමත කර තිබුණි.

7.3.1.1.15. **2016 මාර්තු 24 දිනැති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීම**

Nyras උපදේශන සමාගම විසින් A 350 ගුවන්යානා යෝජිත ගුවන් මාර්ග ජාලය සඳහා උපයෝජනය කිරීමට උචිත නොවන බව දක්වමින් ගිවිසුම ප්‍රකාර අවසන් වාර්තාව 2016 මාර්තු 18 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වෙත ලබා දී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් 2016 මාර්තු 24 දින අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් කර තිබුණි. එම වාර්තාවෙහි Nyras සමාගම විසින් අනෙක් A 350-900 ගුවන්යානා 03 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තු ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 180 ක් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි.

7.3.1.1.16. **2016 ජූලි 28 දිනැති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (ඇමුණුම 26)**

මෙහිදී 2016 ඔක්තෝබර් හා නොවැම්බර් මාසවලදී ලැබීමට නියමිත අනෙක් A 350-900 ගුවන්යානා 03 සම්බන්ධයෙන් සාකච්ඡා කර තිබුණි. ඒ අනුව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති සහ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් A 350-900 ගුවන්යානා ගුවන් සේවය වෙත හඳුන්වාදීමට බලාපොරොත්තු නොවන බවත් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන කොටස්කරු වන ශ්‍රී ලංකා රජය සහ ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා විසින් A 350-900 ගුවන්යානා පිරිවැය-ඵලදායී පදනමකට (Cost effective manner) ඉවත් කරන ලෙසට උපදෙස් ලබාදී ඇති බවත් අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය වෙත දැනුම් දී තිබුණි.

7.3.1.2. **ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුවේ නිර්දේශයන් හා අනුමැතීන් (CCEM Approval)**

7.3.1.2.1. **එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම සහ වන්දි මුදල් ගෙවීම**

i) 2016 අප්‍රේල් 05 දින පැවති CCEM රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ කටයුතු පිළිබඳ පහත තීරණයන්ට එළඹ තිබුණි. (ඇමුණුම 27)

- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්, ජාතික ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයේ උපදේශක, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති හා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය මණ්ඩලයේ සභාපතිගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත්කිරීම.
- අවශ්‍ය වන්නේ නම් ඉහත කමිටුව වෙත ක්ෂේත්‍රයේ නිපුණයන්ගේ (Experts) සහය ලබාගැනීම.
- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ආයෝජනය කිරීම සඳහා යෝජනා සඳහා ඉල්ලීම් (RFP) යැවීම සහ ප්‍රගතිය CCEM වෙත වාර්තා කිරීම.
- ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 65 ක් සහ මිහින් ලංකා ගුවන් සේවය වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 5 ක ණය රාජ්‍ය බැංකු මඟින් ලබාගැනීම. (එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානාවේ කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ද ඇතුළු අත්‍යවශ්‍ය මූල්‍ය අවශ්‍යතා පියවා ගැනීම සඳහා)

ii) ඉහත තීරණයන් පිළිබඳව 2016 අප්‍රේල් 18 දින අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලය මඟින් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත දන්වා යවා තිබුණි. රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් එයාර්කැප් සමාගම සමඟ ඇතිකරගත් A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තු ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දරන බවට 2016 අප්‍රේල් 05 දින පැවති CCEM රැස්වීමේදී තීරණය වූ බව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති වෙත 2016 අප්‍රේල් 20 දිනැති අංක රහිත ලිපිය මඟින් දන්වා තිබුණි. (ඇමුණුම 28)

7.3.1.2.2. **ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆිනැන්ස් සමාගම සමඟ ගිවිසගත් A 350-900 ගුවන්යානා 03 සම්බන්ධ කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම හා වන්දි මුදල් ගෙවීම**

i) 2016 අගෝස්තු 09 වෙනි දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා සහ නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා වෙත 2016 වර්ෂය අගභාගයේදී ලැබීමට නියමිත A 350-900 ගුවන්යානා සඳහා පවතින විකල්ප පිළිබඳව ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදුකර තිබුණි. (ඇමුණුම 29)

ii) එවකට නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා විසින් ඉහත ඉදිරිපත් කිරීමට හා සාකච්ඡාවට අදාල එක් පිටුවක කෙටි සටහනක් CCEM සාකච්ඡාවේදී ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයාට කරන ලද දැනුම් දීම මත 2016 අගෝස්තු 23 දින එම සටහන විද්‍යුත් තැපැල මඟින් නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරයා වෙත ලබා දී තිබුණි. (ඇමුණුම 30) එම සටහනෙහි ඇතුලත් වූ කරුණු පහතින් වේ.

- ❖ A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් 2016 වර්ෂය අගභාගයේදී ලබාගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම Aercap කල්බදු සමාගම සමඟ ගිවිසුම් ගතව ඇති බව.
- ❖ කල්බදු කාලසීමාව වර්ෂ 12 ක් බව හා එක් ගුවන් යානයක් සඳහා මාසික වාරිකය ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.43 ක් බව.
- ❖ මේ සඳහා පහත විකල්පයන් පවතින බව.

විකල්ප 01	ගුවන්යානා ලබාගෙන කොළඹ "Toulouse" හි තබා මාස 12-24 කාලයකදී විසඳුමක් සෙවීම. (මෙහිදී එක් ගුවන් යානයකට වාර්ෂිකව කල්බදු කුලිය ඇ.ඩොලර් මිලියන 51 ක් ගෙවීමට සිදුවන බවත් අතුරු බදු දීමෙන් එම පිරිවැය යම්තාක් දුරකට අවම කරගත හැකි බවත් දක්වා තිබුණි.)
විකල්ප 02	එක් A 350-900 ගුවන් යානයක් හෝ ලබා නොගැනීම. (මෙහිදී වන්දි ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 50-250 අතර ප්‍රමාණයක් ගෙවීමට සිදුවන බව හා සාකච්ඡා මඟින් යම්තාක් දුරකට වන්දි ප්‍රමාණය අඩුකර ගත හැකි බව.)
විකල්ප 03	A 350-900 ගුවන්යානා 03 ලබාගෙන පුළුල්බඳ ගුවන්යානා 10 ක් හා පටුබඳ ගුවන්යානා 10 කින් යුත් ගුවන්යානා ඇණියක් 2016/17 වන විට පවත්වා ගැනීම. (මෙහිදී ගුවන්යානා 03 ක් අතිරික්ත වන බව හා වාර්ෂික අමතර අලාභ ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 32 ක් දැරීමට සිදුවන බව.)

- ❖ තවද, වන්දි මුදල් ගෙවීම (One Time Break Cost) හෝ ගුවන්යානා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් සම්පූර්ණයෙන්ම මිලදී ගැනීම (Posibility of outright purchase of the Aircraft by GOSL) යන කරුණු අවධාරණය කරමින් Aercap සමාගම වෙත යැවීම සඳහා ලිපියක් කෙටුම්පත් කර අමාත්‍යාංශය වෙත ලබා දී ඇති බව.
- ❖ ඉහත පරිදි ගුවන්යානා සම්පූර්ණයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මිලදී ගැනීම සඳහා සාකච්ඡා වලදී එකඟ වුවහොත් ජර්මන් ගුවන් සේවා සමාගම (German Aviation Capital) විසින් එක් ගුවන් යානයක් ඇ.ඩොලර් මිලියන 98.5 කට ඔවුන් වෙත පවතින ගෙවීමේ හැකියාව අනුව මිලට ගැනීමට එකඟව ඇති බව හා මේ සඳහා ඔවුන් විසින් තහවුරු නොකළ මිල ඉදිරිපත් කිරීමක් (Unconfirmed bid) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත ලබා දී ඇති බව.

iii) Aercap සමාගම විසින් වන්දි මුදලක් යෝජනා කිරීම (ඇමුණුම 31)

2016 අගෝස්තු 30 දින Aercap සමාගම විසින් ඉතිරි A 350-900 ගුවන්යානා 03 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා වන්දි ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 154 ක් එකවර ගෙවිය යුතු බව විද්‍යුත් තැපැල මගින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී (CEO) වෙත දන්වා තිබුණි. මෙහිදී, කෙටුම්පත් කරන ලද අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම (Termination Agreement) 2016 අගෝස්තු 31 වන විට ලබා දීමටත් 2016 සැප්තැම්බර් 08 හෝ එදිනට ප්‍රථම ගිවිසුමට එළඹීමටත් යෝජනා කර තිබුණි. තවද වැඩිදුරටත් සාකච්ඡා කිරීමට අවශ්‍ය නම් Aercap නියෝජිතයෙකු කොළඹට එවීමටත් කැමැත්ත ප්‍රකාශ කර තිබුණි.

වගුව අංක 08 - Aercap සමාගම විසින් වන්දි මුදල ගණනය කරන ලද ආකාරය

	(ඇ.ඩොලර් මිලියන)	
නැවත කල්බදු ලබාදීමේදී අහිමිවන වාරිකය (Re-lease Rental Delta)	133.7	(ගුවන්යානා 03 හිම අහිමිවන මාසික වාරිකය ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.1 ක් බව උපකල්පනය කර තිබුණි.)
ගුවන්යානා රඳවා ගැනීමේ / මාරුකිරීමේ පිරිවැය (Aircaraft Holding /Transtion Cost)	71.5	
ආරක්ෂිත තැන්පතුව (Security Deposit)	(7.5)	
මුළු එකතුව	197.7	
ශුද්ධ වර්තමාන අගය	146.5	(වට්ටම් සාධකය සියයට 6.5 ලෙස ගත්විට)
ආරක්ෂිත තැන්පතුව	7.5	
ඇස්තමේන්තුගත මුළු වන්දි ප්‍රමාණය	154.0	

iv) 2016 සැප්තැම්බර් 07 දින CCEM වෙත ඉදිරිපත් කළ වාර්තාව (ඇමුණුම 32)

මෙම වාර්තාව අනුව ගුවන් යානාවේ ආකෘතිය වෙනස් කිරීම (Re-Configuration) සඳහා දැරීමට සිදුවන අමතර පිරිවැය සහ එසේ ආකෘතිය වෙනස් කිරීම මත අහිමිවන කල්බදු වාරිකය (මෙහිදී ආකෘතිය වෙනස් කිරීම සඳහා අවම වශයෙන් මාස 14 ක කාලයක් ගතවන බවට සලකා තිබුණි) යන ප්‍රධාන කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන වන්දි මුදල ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි. ඒ අනුව, Aercap සමාගම විසින් 2016 අගෝස්තු 30 දින යෝජිත වන්දි මුදල ඇ.ඩොලර් මිලියන 154 ක් වූ බවත් 2016 සැප්තැම්බර් 05 දින පැවති සාකච්ඡාවේදී එම මුදල පහත පරිදි එක් ගුවන් යානයකට ආසන්න වශයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 36 බැගින් මුළු වන්දි ප්‍රමාණය ඇ.ඩොලර් මිලියන 106 දක්වා අඩුකර ගත් බවත් දක්වා තිබුණි.

වගුව අංක 09 - Aercap සමාගම වන්දි මුදල ගණනය කිරීමේදී එක් ගුවන් යානයක් සඳහා වන්දි මුදල ගණනය කළ ආකාරය

	ඇ.ඩොලර් මිලියන
ආකෘතිය වෙනස් කිරීමේ පිරිවැය (Re-configuration Cost)	10.0
මූල්‍ය පිරිවැය (Financing Cost)	8.3
ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ පිරිවැය (Termination Cost) - 4 වෙනි ගුවන් යානයට ගෙවන ලද මුදල හා සමානව	17.7
මුළු වන්දි මුදල (එක් ගුවන් යානයකට)	36.0

තවද, Skyworks සහ Nyras යන උපදේශන සමාගම් විසින් ගුවන්යානා 03 ම මාස 03, 09 හා 12 යන කාල පරිච්ඡේද ඇතුලත නැවත අලෙවිකර ගැනීම (Remarketing) මත ගෙවිය යුතු වන වන්දි මුදල් පහත පරිදි ඇස්තමේන්තු කර තිබුණි.

වගුව අංක 10 - උපදේශන සමාගම් විසින් වන්දි මුදල් ඇස්තමේන්තු කර ඇති ආකාරය

උපදේශන සමාගම	**වන්දි මුදල (ඇ.ඩොලර් මිලියන)**	**කොන්දේසිය**
Skyworks	84	– ගුවන්යානා 03 ම මාස 03 ක් ඇතුලත නැවත අලෙවිකරගත හැකිවීම මත (Re-marketing)
	133	– ගුවන්යානා 03 ම මාස 09 ඇතුලත නැවත අලෙවි කරගත හැකි වීම මත
Nyras	180	– ගුවන්යානා 03 ම මාස 12 ක් ඇතුලත නැවත අලෙවි කරගත හැකි වීම මත

ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ යෝජනාව ප්‍රතික්ෂේප කරන්නේ නම් පහත විකල්ප අවස්ථා 02 න් එකකට මුහුණ දීමට සිදුවන බව දක්වා තිබුණි.

විකල්ප 01 A 350-900 ගුවන්යානා 03 ලබාගන්නේ නම් වාර්ෂිකව ආසන්න වශයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 30 ක අමතර අලාභයක් දැරීමට සිදුවීම. (මෙම ගුවන්යානා වර්ෂ 05 ක් තබාගතහොත් මුළු අලාභය ඇ.ඩොලර් මිලියන 150 ක් පමණ වීම)

විකල්ප 02 නීතිමය ක්‍රියාමාර්ගයකට යොමුවීම - Aercap සමාගම සාධාරණ වන්දි මුදලක් යෝජනා කර ඇති අතර උසාවි නියෝග සාකච්ඡා මාර්ගවලින් වෙනස් කළ නොහැකි වනු ඇත.

යෝජිත වන්දි මුදල ගෙවා නිදහස් වීමෙන් පහත වාසි ගුවන් සේවය වෙත අත්වන බව ඉහත වාර්තාවෙහි වැඩිදුරටත් දක්වා තිබුණි.

- ❖ A 350-900 ගුවන්යානා නිසා දැරීමට සිදුවන අඛණ්ඩ අමතර අලාභ ඉදිරියේදී දැරීමට සිදු නොවීම.
- ❖ 2016 මාර්තු 31 දිනට මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල පෙන්නුම් කෙරෙන කල්බදු පහසුකම් ලබාගැනීම මත මූල්‍යමය බැඳීම් ඇ.ඩොලර් මිලියන 865 (රු.බිලියන 126) සිට ඇ.ඩොලර් මිලියන 520 (රු.බිලියන 75.8) දක්වා අඩුවීම මඟින් වඩා ඵලදායි ආයෝජකයෙකු ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත ආකර්ෂණය කරගත හැකි වීම.
- ❖ A 350-900 ගුවන්යානා හැර අනෙකුත් ගුවන්යානා ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම තුලින් ඉදිරි වර්ෂ 05 තුල පහත පරිදි ඉතිරියක් බලාපොරොත්තු වියහැකි බව.

වගුව අංක 11 - ගුවන්යානා ප්‍රතිව්‍යුහගත (A 350-900 ගුවන්යානා හැර) කිරීම මඟින් ඉදිරි වර්ෂ 5 තුල අපේක්ෂිත ඉතිරිවීම් පිළිබඳ විස්තර

වර්ෂය	**අයවැය ගත කල්බදු පිරිවැය (ඇ.ඩොලර් මිලියන)**	**නැවත සාකච්ඡාවෙන් පසු (After re-negotiation) කල්බදු පිරිවැය (ඇ.ඩොලර් මිලියන)**	**අපේක්ෂිත ඉතිරිය (ඇ.ඩොලර් මිලියන)**
2016/17	147	140 (9NB/10WB)	7
2017/18	151	119 (14NB/10WB)	32
2018/19	154	124 (14NB/10WB)	30
2019/20	154	124 (14NB/10WB)	30
2020/21	154	124 (14NB/10WB)	30
ඉදිරි වර්ෂ 05 සඳහා අපේක්ෂිත මුළු ඉතිරිය			129

"Standard Chartered" බැංකුව මඟින් ලබා දීමට එකඟ වී තිබූ ඩොලර් මිලියන 150 ක ණය මුදලින් 2016 සැප්තැම්බර් 30 දිනට ලබාගෙන තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 25 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව ඉතිරි ප්‍රමාණයෙන් ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ පිරිවැය ගෙවීමටත් ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ඇපකරයක් ලබා ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන බව සහ අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම

(Termination Agreement) අත්සන් කළ පසු වන්දි මුදල් එකඟ වූ දිනයට එකඟ වූ ප්‍රමාණය ගෙවීමට අපොහොසත් වුවහොත් මුල් කල්බදු ගිවිසුම ප්‍රකාරව නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ හැකියාවක් කල්බදු සමාගම සතුව පවතින බව වැඩිදුරටත් දක්වා තිබුණි.

v) 2016 සැප්තැම්බර් 07 දින CCEM තීරණය (ඇමුණුම 33)

ඉහත (iv) හි සඳහන් වාර්තාවෙහි ඇතුලත් කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව A 350-900 ගුවන්යානා 03 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 75-85 අතර විය යුතු බව මෙම රැස්වීමේදී තීරණය කර තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් Aercap සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කර 2016 සැප්තැම්බර් 09 දින වන විට ගිවිසුමට එළඹිය යුතු බව ද දක්වා තිබුණි. තවද මේ සම්බන්ධයෙන් වියහැකි මාධ්‍ය ප්‍රචාරණයන් වළක්වා ගන්නා ලෙසටත් උපදෙස් ලබා දී තිබුණි.

vi) 2016 සැප්තැම්බර් 21 දින CCEM වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාව (ඇමුණුම 34)

2016 සැප්තැම්බර් 09 දින Aercap සමාගම සමඟ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල අඩුකර ගැනීම සඳහා සාකච්ඡා පවත්වා තිබුණි. ඒ අනුව, භාවිතා කරන ලද A 330-200 ගුවන් යානයක් (MSN 1008) 2017 වර්ෂයේදී කල්බදු පදනමට ලබාගැනීම සහ තවත් A 330-200 ගුවන්යානයක (MSN 627) කල්බදු කාලසීමාව දීර්ඝ කිරීම යන කොන්දේසිවලට යටත්ව Aercap සමාගම විසින් වන්දි මුදල වශයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 98 ක් අයකර ගැනීමට එකඟ වූ බව දක්වා තිබුණි. එමෙන්ම එම වන්දි මුදල පහත පරිදි වාරික 6 කින් ගෙවීමට දෙපාර්ශවය එකඟතාවයකට එළඹ තිබුණි.

ගිවිසුම් අත්සන් කළ විගස	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 7.5 ක ආරක්ෂිත තැන්පතුව
ගිවිසුම් අත්සන් කර දින 5 ක් ඇතුලත	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 10
ගිවිසුම් අත්සන් කර දින 15 ක් ඇතුලත	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 10
ගිවිසුම් අත්සන් කර දින 30 ක් ඇතුලත	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 62.5
2017 ජනවාරි 31	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 4
2017 පෙබරවාරි 28	-	ඇ.ඩොලර් මිලියන 4

තවද මෙම වාර්තාවට අනුව ඉහත පරිදි ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ හා වන්දි මුදල ගෙවීමේ කොන්දේසි වලට එකඟ නොවන්නේ නම් ඇ.ඩොලර් මිලියන 154 ක් වන්දි මුදල ලෙස ගෙවිය යුතු අතර එම මුළු මුදලම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම දැරිය යුතු විය.

vii) 2016 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති CCEM තීරණය (ඇමුණුම 35)

මෙහිදී Aercap සමාගමේ අවසාන යෝජනාව වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 98 සම්බන්ධයෙන් රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා සහ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් එකඟ වී නොතිබුණි. ඒ අනුව, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා සහ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් Aercap සමාගම සමඟ සාකච්ඡාවක් පවත්වා වන්දි මුදල අඩුකර ගැනීමට කටයුතු කරන ලෙසට ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල කමිටුව (CCEM) දන්වා තිබුණි; එහිදී එම සාකච්ඡාව ඉදිරි දින කිහිපය තුලදී පැවැත්වීමට කටයුතු කරන ලෙස ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත දන්වා තිබුණි.

viii) 2016 සැප්තැම්බර් 28 දිනැති CCEM තීරණය (ඇමුණුම 36)

2016 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති තීරණය ප්‍රකාරව රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා, මුදල් අමාත්‍යවරයා සහ අගමැති ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක, භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී යන නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත කණ්ඩායමක් Aercap සමාගම සමඟ මහ භාණ්ඩාගාරයේදී සාකච්ඡාවක් පවත්වා තිබුණි. එහිදී පහත කරුණු පිළිබඳ තීරණයන්ට එළඹ තිබුණු බව සඳහන් කර තිබුණි.

- A 330-200 වර්ගයේ ගුවන් යානාවක් අලුතෙන් කල්බදු ලබාගැනීම සහ පවතින A 330-200 ගුවන් යානාවක කල්බදු කාලසීමාව දීර්ඝ කර ගැනීමට යටත්ව ඇ.ඩොලර් මිලියන 98 ක වන්දි මුදලටම එකඟ වූ බව.
- ඉහත පරිදි ඇතිකරගත් එකඟතාව ලිඛිතව රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වෙත එවන ලෙස මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් Aercap නියෝජිතයින් වෙත දැනුම් දුන් බව
- මෙම වන්දි ගෙවීම ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදල මඟින් ශ්‍රී ලංකාව වෙත පනවා ඇති කොන්දේසි සමඟ එකඟ වන්නේ දැයි නීතිපතිවරයාගෙන් නීති උපදෙස් ලබාගත යුතු බව හා එසේ එකඟ නොවේ නම් ඒ බව Aercap වෙත දන්වා තවදුරටත් සාකච්ඡා කළ යුතු බව.

ix) 2016 ඔක්තෝබර් 01 දින Aercap සමාගමේ නියෝජිතයින් සමඟ භාණ්ඩාගාරයේදී සාකච්ඡාවක් පවත්වා තිබූ අතර එම සාකච්ඡාවට මුදල් අමාත්‍යාංශයේ උපදේශකවරයෙක්, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම් සමූහයේ ප්‍රධාන මූල්‍ය හා පරිපාලන නිලධාරී සහභාගී වී තිබුණි.

මෙහි මූලික අරමුණ වී තිබුණේ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ කොන්දේසි වලට ගැලපෙන ආකාරයට ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තු (Terminantion fee) ගෙවීම සඳහා එකඟත්වය ලබා ගැනීමයි. ඒ අනුව, 2016 වර්ෂයේදී ඇ. ඩොලර් මිලියන 10.5 ක් පමණක් ගෙවිය හැකි බවත් ඉතිරිය වාරික 06 කින් 2017 වර්ෂයේදී ගෙවා නිමකරන බවටත් එකඟ වී තිබුණි.

මෙම සාකච්ඡාවේදී Aercap සමාගම විසින් ගුවන්යානා ලබාදීමට නියමිත කාලසීමාව ඉදිරි සති 02 කින් අවසන් වන බැවින් 2016 ඔක්තෝබර් 03 දින වන විට අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම අනිවාර්යෙන්ම අත්සන් කළ යුතු බව වැඩිදුරටත් දන්වා තිබුණි. එබැවින්, මෙම සාකච්ඡාවේදී එකඟ වූ කරුණු පිළිබඳ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී -සුරේන් රත්වත්ත මහතා විසින් විද්‍යුත් තැපැල් පණිවිඩයක් (e-mail) මාර්ගයෙන් මුදල් අමාත්‍යවරයා සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා එදිනම දැනුවත් කර තිබුණි. (ඇමුණුම 37)

x) 2016 ඔක්තෝබර් 03 දින පෙ.ව. 12.17 ට (12.17 A.M) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයා විසින් මුදල් අමාත්‍යවරයා සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා වෙත විද්‍යුත් තැපෑලෙන් යවන ලද විද්‍යුත් තැපැල් පණිවුඩය (ඇමුණුම 38)

මෙම ලිපියෙහි පිටපත් අග්‍රාමාත්‍ය ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වෙතද යවා තිබූ අතර එහි පහත කරුණු දක්වා තිබුණි.

- ❖ 2016 සැප්තැම්බර් 28 දින ලද CCEM අනුමැතියෙන් පසුව, එයාර්කැප් සමාගම සමඟ A350 ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා වඩාත් හොඳ ගෙවීම් කොන්දේසි වලට එළඹීමට සාකච්ඡාවක් 2016 ඔක්තෝබර් 02 දින භාණ්ඩාගාරයේදී පවත්වන ලද බව
- ❖ යෝජිත වන්දි මුදල සඳහා CCEM අනුමැතිය 2016 සැප්තැම්බර් 28 දින ලද නමුත් එම ගෙවීම ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ කොන්දේසි වලට යටත්ව සිදුකළ යුතු බව.
- ❖ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ කොන්දේසි වලට අනුගත වීම මුදල් අමාත්‍යවරයාගේ විෂය පථය යටතට ගැනෙන අතර එය ඉහත සාකච්ඡාවේදී විසඳී ඇති බව .
- ❖ අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම (Termination Agreement) අත්සන් කිරීම සඳහා අනෙකුත් සියලු කටයුතු සූදානම් බව හා ඒ සඳහා අනුමැතිය ඉල්ලා සිටින බව.

xi) 2016 ඔක්තෝබර් 03 දින පෙ.ව. 12.17 ට (12.17 A.M) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයා විසින් එවන ලද විද්‍යුත් තැපැල් පණිවිඩය සඳහා එදින උදේ 06.01 ට (06.01A.M) අගමැති ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයා වෙත එවන ලද පිළිතුර (ඇමුණුම 39)

මෙහි ගරු අගමැතිතුමා විසින් අගමැති ජ්‍යෙෂ්ඨ උපදේශක වෙත ඉහත සභාපති විසින් යොමු කළ විද්‍යුත් තැපැල් පණිවිඩය පරිදි කටයුතු කරන ලෙසට උපදෙස් ලබා දෙන ලෙස දැනුම් දුන් බව දක්වා තිබුණි. (උපුටා ගැනීම : Hon. PM has directed me to advise you that you should proceed as indicated.)

xii) කල්බදු පදනම් මත A 350-900 ගුවන්යානා 3 ක් ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමට (Termination Agreement) අත්සන් කිරීම (ඇමුණුම 40)

ඒ අනුව 2016 ඔක්තෝබර් 04 වෙනි දින A 350-900 ඉතිරි ගුවන්යානා 03 හි කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමට (Termination Agreement) Aercap සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සහ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් අත්සන් තබා තිබුණි.

xiii) 2016 ඔක්තෝබර් 26 දිනැති CCEM තීරණය (ඇමුණුම 41)

පැවති හදිසි අවශ්‍යතාවය මත ඉහත අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2016 ඔක්තෝබර් 04 දින අත්සන් කරන ලද බවත් ඒ සඳහා ආර්ථික කළමනාකරණ අනු කමිටුව විසින් උපදෙස් ලබාදුන් බවත් සාකච්ඡා වී තිබුණි. තවද මේ සම්බන්ධව අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගැනීම සඳහා යොමු කරන බව ද මෙම CCEM තීරණයෙහි දක්වා තිබුණි.

7.3.1.3. **අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය**

ගුවන් යානා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමට අදාලව අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ 07 ක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එම සංදේශ වල ඇතුලත් කරුණු හා ඒ සම්බන්ධයෙන් ගනු ලැබූ තීරණයන් පහත පරිදි විය.

වගුව අංක 12 – A 350-900 ගුවන්යානා 3 ක් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට එළඹ තිබූ ගිවිසුම අවලංගු කිරීමට අදාලව ඉදිරිපත් කර තිබූ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ

	අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය	**අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංකය හා /හෝ දිනය**	**විෂයය**
i)	2016.10.07 දින ගරු අගමැතිතුමා ඉදිරිපත් කළ සංදේශය (ඇමුණුම 42)	2016.10.18 (ඇමුණුම 43)	2016.09.28 දින පැවති CCEM රැස්වීම් වාර්තාව
ii)	2016.10.31 දින ගරු අගමැතිතුමා ඉදිරිපත් කළ සංදේශය (ඇමුණුම 44)	2016.11.08 අමප/16/2301/702/003-35(ඇමුණුම 45)	2016.10.26 දින පැවති CCEM රැස්වීම් වාර්තාව
iii)	2017.02.08 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍ය කබීර් හෂීම් මහතා ඉදිරිපත් කළ සංදේශය - 2017/02 (ඇමුණුම 46)	2017.02.21 අමප/17/0336/733/006 (ඇමුණුම 47)	ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ A350-900 ගුවන් යානා කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම
iv)	-එම-	2017.02.28 අමප/17/0432/733/006-I (ඇමුණුම 48)	-එම-
v)	2017.04.19 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍ය සහ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කළ සංදේශය (ඇමුණුම 49)		-එම-

vi)	2017.07.12 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍ය කබීර් හෂීම් මහතා ඉදිරිපත් කළ සටහන (Note to the Cabinet) (ඇමුණුම 50)	2017.07.25 අමප/17/1535/733/006-IV (ඇමුණුම 51)	-එම-
vii)	2017.08.09 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කළ සංදේශය (ඇමුණුම 52)	2017.08.15 අමප/17/1535/733/006-IV (ඇමුණුම 53)	-එම-

7.3.1.3.1. අමාත්‍ය මණ්ඩලයන් විසින් වගුව අංක 12 හි සඳහන් සංදේශයන් සම්බන්ධයෙන් ගත් තීරණ

i) **2016 ඔක්තෝබර් 18 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම**(ඇමුණුම 43)

මෙහිදී ඉහත ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය අනු කමිටුව මඟින් A350-900 ගුවන් යානා 03 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ලබා දී තිබුණු (7.3.1.2.2 (viii) හි දැක්වෙන) තීරණයන් සඳහා අමාත්‍ය අනු කමිටුව අනුමැතිය ලබා දුන් බව 2016 නොවැම්බර් 01 දින අග්‍රාමාත්‍ය කාර්යාලය මඟින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත දැනුම් දී තිබුණි.

ii) **2016 නොවැම්බර් 08 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම (ඇමුණුම 45)**

මෙහිදී, ගරු ජනාධිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ ප්‍රකාරව A350-900 ගුවන් යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් CCEM තීරණ අංක: 26/10/2016/15 සඳහා වෙනම අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් සකස් කර ඉදිරිපත් කරන ලෙස දන්වා තිබුණි.

ඒ අනුව, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවට අවශ්‍ය තොරතුරු ඇතුලත් ලියවිල්ලක් සකස් කර 2016 නොවැම්බර් 29 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත ලබා දී තිබුණි.

iii) **රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් 2017 පෙබරවාරි 08 දින ඉදිරිපත් කරන ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය (ඇමුණුම 46)**

අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ ඉල්ලීම පරිදි මෙම අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාව ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එහි ඇතුලත් වී තිබූ ප්‍රධාන කරුණු පහත වේ.

- ❖ ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය අනු කමිටුවට හා අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ගුවන් යානා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධයෙන් මින් පෙර ඉදිරිපත් කර තිබූ සියලු වාර්තා රේඛීය අමාත්‍යාංශය මඟින් ඉදිරිපත් කර නොතිබූ බව

- ❖ නව ගුවන් යානයක් කල්බදු ලබා ගැනීම හා මිහින් ලංකා සමාගම විසින් කල්බදු ලබාගෙන තිබූ ගුවන් යානයද ඇතුලත් තවත් ගුවන් යානා 02 ක කල්බදු ගිවිසුම් දීර්ඝ කිරීමේ නියමයන් හා කොන්දේසි පිළිබඳව රේඛීය අමාත්‍යාංශය හෝ අමාත්‍ය මණ්ඩලය දැනුවත් කර නොමැති බව

- ❖ ගුවන් යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගත්තේ දැයි විමසමින් අමාත්‍යාංශ ලේකම්වරයා විසින් 2016 ඔක්තෝබර් 20 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට ලිපියක් (ඇමුණුම 54) ඉදිරිපත් කිරීමෙන් පසුව 2016 ඔක්තෝබර් 28 දින සමාගම විසින් අමාත්‍යාංශය දැනුවත් නොකර අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් ඉදිරිපත් කර ඇති බව

- ❖ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ, අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ හෝ නීතිපතිවරයාගේ අනුමැතියකින් තොරව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2016 ඔක්තෝබර් 04 දින A 350-900 ගුවන් යානා 03 සඳහා කල්බදු ලබාගැනීමේ ගිවිසුම් අහෝසි කිරීමේ ගිවිසුමකට එළඹ ඇති බව

- ❖ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම මඟින් International Lease Finance Corporation (ILFC) සමඟ කල්බදු ගිවිසුම් 03 කට එළඹ තිබූ නමුත් ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ සාකච්ඡා Aercap සමාගම සමඟ පවත්වා තිබූ බව හා ඊට හේතු වූ කරුණු පිළිබඳව අමාත්‍යාංශය දැනුවත් කර නොතිබූ බව

- ❖ 2016 අප්‍රියෙල් මාසයේදී A350-900 වර්ගයේ සිව්වන ගුවන් යානාවේ ගිවිසුම අහෝසි කර තිබූ අතර ඒ සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියක් ලබාගෙන නොතිබූ බව

- ❖ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා වෙත Aercap සමාගම සමඟ පැවති සාකච්ඡා වලට සහභාගී වීම සඳහා කිසිඳු දැනුම් දීමක් කර නොතිබූ බව

- ❖ A 330-200 නව ගුවන් යානාව කල්බදු ලබා ගැනීම හා අනෙක් ගුවන් යානා 02 හි කල්බදු දීර්ඝ කිරීම යන කාරණාවන් සමාගමේ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම හා එකඟ වන්නේ දැයි ගැටළු සහගත බව

iv) **2017 පෙබරවාරි 21 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 47)**

මෙහිදී ඉහත 2017 පෙබරවාරි 08 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා ඉදිරිපත් කරන ලද සංදේශය සලකා බලා තිබුණි. මෙම සංදේශය, අතිගරු ජනාධිපතිතුමාගේ නිරීක්ෂණ හා මෙම රැස්වීමේදී රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා විසින් සිදුකරන ලද වැඩිදුර කරුණු පැහැදිලි කිරීම සහ අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ තවත් සාමාජිකයන් කිහිපදෙනෙකු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අදහස් දැක්වීම් සමඟ සලකා බලා තිබුණි. ඒ අනුව, මේ පිළිබඳව වැඩිදුර පරීක්ෂා කර නිර්දේශ අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා විමසමින් අමාත්‍ය මණ්ඩල

අනුකාරක සභාවක් පත්කරන ලෙස ගරු ජනාධිපතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටීමට තීරණය කර තිබුණි.

v) **2017 පෙබරවාරි 28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 48)**

2017 පෙබරවාරි 27 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩල සටහනක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහි ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ A 350-900 ගුවන්යානා කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධයෙන් මුදල් අමාත්‍යාංශය හා එක්ව ඒකාබද්ධ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමට කටයුතු කරන බව දක්වා තිබුණි.

මෙම අමාත්‍ය මණ්ඩල සටහන 2017 පෙබරවාරි 28 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී සැලකිල්ලට ගෙන තිබුණි.

vi) **2017 අප්‍රේල් 19 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය (ඇමුණුම 49)**

මෙම සංදේශය රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා සහ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් ඒකාබද්ධව ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහි A 350-900 ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සිදුකළ ආකාරය පැහැදිලි කර තිබුණි. මෙහිදී 2016 ඔක්තෝබර් 04 දින A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා එළඹි ගිවිසුමේ කොන්දේසි පිළිබඳව ද කරුණු දක්වා තිබූ අතර එම ගිවිසුම නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යවරයා සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් ගනු ලබන ක්‍රියාමාර්ගයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත බලය පැවරීමට අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණි.

vii) **2017 ජූලි 12 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය (ඇමුණුම 50)**

මෙම සංදේශය රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එමගින් ඉහත 2017 අප්‍රේල් 19 දින ඉදිරිපත් කරන ලද ඒකාබද්ධ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මගින් ඉල්ලුම් කරන ලද අනුමැතිය ලබා දෙන ලෙස අවධානය යොමුකර තිබුණි. මෙහිදී 2017 අප්‍රේල් 19 දින සංදේශය ඉදිරිපත් කරන ලද්දේ 2017.02.21 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණ අංක: අමප/17/0336/733/066 දරණ තීරණය හා 2017.02.28 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සටහන් අංක: අමප/17/0432/733/006 –I දරණ තීරණයට අනුව බව දක්වා තිබුණි. 2017 අප්‍රේල් 19 දිනැති සංදේශය 2017 ජුනි 13 දින සලකා බැලීමෙන් පසුව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් 2017 ජුනි 20 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති, ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සමඟ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් කැඳවා තිබුණි. එහිදී

මේ සම්බන්ධයෙන් තීරණයක් ගැනීම කල්තබා තිබූ අතර එම කල්තැබූ තීරණය පිළිබඳ අවධානය යොමු කරවීම 2017 ජූලි 12 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ අරමුණ වී තිබුණි.

viii) **2017 ජූලි 25 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 51)**

ඉහත 2017 අප්‍රේල් 19 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය හා 2017 ජූලි 12 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය මෙහිදී සලකා බලා තිබුණි. මෙම අවස්ථාවේදී මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් පහත නිරීක්ෂණයන් කර තිබුණි.

- ❖ A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම අවලංගු කර අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව සියළු වන්දි මුදල් ගෙවා ඇති බව.

- ❖ 2016 සැප්තැම්බර් 28 දින පැවති CCEM තීරණය අනුව නීතිපතිතුමාගේ උපදෙස් ලබාගෙන තිබේද යන්න පැහැදිලි නොවීම.

- ❖ ගිවිසුමේ පහත කොන්දේසි පිළිබඳව CCEM අනුමැතිය ලබාගෙන තිබේදැයි පැහැදිලි නොවීම.
  - වාරික ගෙවීම පිළිබඳ එකඟ වූ සැලැස්ම
  - Aercap විසින් මිහින් ලංකා සමාගමට කල්බදු ක්‍රමය මත ලබා දී තිබූ පටුබඳ සහිත ගුවන්යානා 02 ක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් පවරා ගැනීම.

- ❖ එබැවින් මේ සම්බන්ධ විස්තරාත්මක වාර්තාවක් අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ සලකා බැලීම සඳහා ඉදිරිපත් කළ යුතු බව.

මේ අනුව, 2017 ජූලි 25 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීමේදී පහත තීරණයන්ට එළඹී තිබුණි.

- ❖ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් ඉහතින් ලබා දී තිබුණු උපදෙස් වලට අනුව නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා CCEM වෙත යොමු කිරීම.

- ❖ ඉහත CCEM විසින් සිදුකරන ලබන නිර්දේශ සලකා බැලීම පිණිස, රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා මඟින් අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස අමාත්‍යාංශ ලේකම්ට නියම කිරීම.

ix) **2017 අගෝස්තු 09 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය (ඇමුණුම 52)**

මෙම සංදේශය මඟින් ඉහත 2017 අප්‍රේල් 19 දින රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍ය සහ මුදල් අමාත්‍යවරයා විසින් එක්ව ඉදිරිපත් කර තිබූ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයට (Joint Cabinet Memorandum) අවධානය යොමුකර තිබුණි. ඒ අනුව, 2017 අගෝස්තු 02 දින CCEM මඟින්

නිර්දේශිත A 350-900 ගුවන්යානා 03 අවලංගු කිරීමේ ගිවිසුම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණි. තව ද භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම් සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත ගිවිසුමේ අඩංගු කරුණු වලට අනුගත වීම පිණිස අධිකාරිය පැවරීමට ද අනුමැතිය ඉල්ලා තිබුණි.

x) **2017 අගෝස්තු 15 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 53)**

මෙහිදී 2017 අප්‍රේල් 19 දිනැති ඒකාබද්ධ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය හා 2017 අගෝස්තු 09 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය සලකා බලා පහත තීරණයන්ට එළඹ තිබුණි.

- ❖ A 350-900 ගුවන්යානා 03 කල්බදු ලබාගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමේ කොන්දේසි හා අනුකූල වන බව තහවුරු කර ගැනීම පිණිස, එකී ගිවිසුමෙහි අන්තර්ගත කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන මුදල් හා ජනමාධ්‍ය ඇමතිතුමා සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා විසින් ගනු ලැබිය යුතුව ඇති කුමන හෝ ක්‍රියාමාර්ග සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීම සඳහා භාණ්ඩාගාරයේ ලේකම්ට සහ රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ට බලය පැවරීම සඳහා අනුමැතිය ලබාදීම.

- ❖ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් සිදුකරනු ලැබ ඇති පහත සඳහන් ගනුදෙනුවලට අදාළ සිදුවීම් දාමය හා ඒ සම්බන්ධයෙන් වන මූල්‍ය වගකීම් පිළිබඳ තොරතුරු දක්වමින් විස්තරාත්මක වාර්තාවක් සති 02 ක් තුල අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් කරන ලෙස රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටීම.
  - A 350-900 පුළුල්බඳ ගුවන්යානා තුනක් සම්බන්ධයෙන් කල්බදු ගිවිසුමකට එළඹීම සහ
  - A 350-900 ගුවන්යානා හතරක් සම්බන්ධයෙන් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුමකට එළඹීම.

7.3.2. **ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීම**

7.3.2.1. **"Skyworks" උපදේශන සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීම**

7.3.2.1.1. **"Skyworks" උපදේශන සමාගම තෝරාගැනීම**

2015 අගෝස්තු 03 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය ප්‍රකාරව A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්ගතව තිබූ කල්බදු සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා කර යම් සාධාරණ විසඳුමකට පැමිණීමට උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබාගැනීමටත් එහිදී "DVB Bank" හා "Skyworks" යන උපදේශන සමාගම් සමඟ හෙළිදරව් නොකිරීමේ ගිවිසුම්වලට (Non-Disclosure Agreements –NDA) එළඹීමටත් තීරණය කර තිබුණි. ඒ අනුව 2015 අගෝස්තු 10 හා 12 දිනයන්හිදී පිළිවෙලින් "Skyworks" සහ "DVB Bank" යන උපදේශන සමාගම් සමඟ වර්ෂ 05 ක කාලසීමාවකට වලංගු වන පරිදි හෙළිදරව් නොකිරීමේ ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි.

2012 අගෝස්තු 12 දින යෝජනා සඳහා වූ ඉල්ලීම් (RFP) ඉහත ආයතන 02 වෙත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් යොමුකර තිබුණි. එම RFP සමඟ සමාගමේ වර්තමාන ගුවන්යානා ඇණිය සහ 2015 සිට 2021 දක්වා සමාගමට ලැබීමට නියමිත ගුවන්යානා පිළිබඳ විස්තර ඇතුලත් ඇමුණුමක් ද ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් යොමු කරන ලද ඉහත යෝජනා සඳහා වූ ඉල්ලීමෙහි (RFP) (ඇමුණුම 55) පහත කරුණු ඇතුලත් වී තිබුණි.

i) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම දිගු ගමන් මාර්ග (Longhaul Routes) වල ගුවන්යානා ධාවනයෙන් ඉවත් වීමට තීරණය කර ඇති බැවින් 2016/2017 වර්ෂවල ලැබීමට නියමිත A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ඉදිරි වර්ෂ 03 කදී අවශ්‍ය නොවන බව.

ii) සමාගම ඉහත කී ඉදිරි වර්ෂ 03 හිදී ලැබීමට නියමිත ගුවන්යානා වල කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමට හෝ කල්දමා ගැනීමට සලකා බලමින් සිටින බව.

iii) ගුවන්යානා 04 හි කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම / කල් දැමීම නිසා ඇතිවිය හැකි කල්බදු පිරිවැය හා වෙනත් ගැටළු විසඳා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් පවතින විකල්පයන් පිළිබඳව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත උපදෙස් ලබාදීමට.

iv) මෙම ගනුදෙනුව අවසන් කිරීම සඳහා Airbus සමාගම සහ ගුවන්යානා කල්බදු සමාගම සමඟ පවත්වන සාකච්ඡාවන්ට සහභාගී වීමට.

v) අවශ්‍ය ලේඛනගත කිරීම් (Documentation) සඳහා උපදෙස් ලබාදීමට.

vi) සමාගමට ලැබීමට නියමිත ගුවන්යානා අවලංගු කිරීම හෝ කල්දැමීමට අදාලව දඩ වළක්වා ගැනීම ඉතා වැදගත් බව.

vii) වර්තමාන හා අනාගත ගුවන් මාර්ග ජාලයේ අවශ්‍යතාවයන් හඳුනාගැනීම, ගුවන්යානා ඇණියෙහි ප්‍රශස්ත මිශ්‍රණය හඳුනාගැනීම සහ A 330 neo, A 330-300 හා A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල මෙහෙයුම් කටයුතු පිළිබඳ ආර්ථිකමය ඇගයීමක් සිදු කිරීමට අවශ්‍ය බව.

viii) අදාල යෝජනා ulcptenders@Srilankan.com යන විද්‍යුත් තැපැල් ගිණුම වෙත 2015 අගෝස්තු 18 දින ප.ව. 11.30 ට හෝ ඊට පෙර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයාට ලැබෙන පරිදි යොමු කළ යුතු බව.

ix) ගුවන්යානා නිෂ්පාදකයන් හෝ ගුවන්යානා කල්බදු සමාගම් සමඟ පවත්වන සාකච්ඡාවන් මෙහෙයවීම හෝ සහභාගිවීමේ හැකියාව, ගුවන්යානා ඇණවුම් කල් දැමීම / අවලංගු කිරීම හා ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය සඳහා උපදේශන සේවා සැපයීමේ හැකියාව සහ ගුවන් සමාගම් සඳහා සුදුසු ගුවන්යානා වර්ග ඇගයීමේ හැකියාව හා පළපුරුද්ද පැවතිය යුතු බව.

x) යොදාගන්නා ක්‍රමවේදය, කණ්ඩායම හා ඔවුන්ගේ පළපුරුද්ද, යෝජිත පුරෝකථන කාලසීමාව, ගාස්තු අයකිරීම් පිළිබඳ කරුණු යෝජනාවෙහි අන්තර්ගත කළ යුතු බව.

xi) මිහින් ලංකා සමාගම විසින් කල්බදු ගිවිසුම් මත ලබාගෙන ඇති A 320 Neo වර්ගයේ ගුවන්යානා 02 හි අවලංගු කිරීම / කල් දැමීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබාදීමට.

2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 15) ප්‍රකාරව අභිප්‍රාය ප්‍රකාශයක් (EOI) Skyworks සමාගම ඇතුළු තවත් සමාගම් 02 කින් ලද බව දක්වා තිබුණි. මෙහිදී DVB Bank උපදේශන සමාගම සහ මීට පෙර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය මඟින් ඉහත කාර්යයම සඳහා ගිවිසුම්ගත පදනමකින් තොරව සේවයේ යොදවාගෙන සිටි "Nyras" සමාගම වෙතද RFP යොමුකර යෝජනා ලබාගෙන තිබුණි. මෙපරිදි ලද යෝජනා නිලධාරීන් 07 දෙනෙකුගෙන් යුත් කණ්ඩායමක් මඟින් ඇගයීම් කර "Skyworks" සමාගම තෝරාගෙන තිබුණි.

7.3.2.1.2. "Skyworks" සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්ගත වීම

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම "Skyworks" උපදේශන සමාගම සමඟ 2015 සැප්තැම්බර් 09 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. එම ගිවිසුමෙහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කරුණු පහත වේ.

i) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් අවශ්‍ය දත්ත හා තොරතුරු රැස්කිරීමේදී උපදේශන සමාගම වෙත සහාය ලබාදිය යුතු බව.

ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ලබාදෙන පැටවුම් සාධක, ගුවන් ටිකට්පත් ගාස්තු ආදී ආදායම් සම්බන්ධ උපකල්පන සහ ගුවන් මාර්ග හා ගුවන්යානා සම්බන්ධ කරුණු මත පදනම්ව උපදේශන සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ ව්‍යාපාරික සැලැස්ම ඇගයීම් කරන බව.

iii) උපදේශන සමාගම විසින් පුළුල්බඳ ගුවන්යානා දීර්ඝ ගුවන් ගමන් මාර්ගවල යෙදවීම සම්බන්ධයෙන් ආර්ථික විශ්ලේෂණයක් සිදුකරන බව.

iv) A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා වෙනුවට ප්‍රශස්ත අයුරින් භාවිතා කළ හැකි වෙනත් ගුවන්යානා පිළිබඳව උපදෙස් ලබාදෙන බව.

v) Aercap සහ Airbus යන සමාගම් 02 මඟින් A 350 ලබාගැනීම වෙනුවෙන් වූ වර්තමාන වගකීම සම්බන්ධයෙන් යොදාගත හැකි හොඳම උපායමාර්ගය පිළිබඳව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් කරන බව.

vi) Aercap සහ Airbus සමාගම සමඟ සිදුකරන සාකච්ඡාවලට සහභාගී වීම සහ ඔවුන් සමඟ හුවමාරු කරගන්නා ලියකියවිලි සකස් කරගැනීමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත සහාය වන බව.

vii) උපදේශන සමාගම විසින් සියලු තොරතුරු ලබා දී සති 04 ක් ඇතුලත සිය වාර්තාව ලබාදෙන බව.

viii) පහත පරිදි ගාස්තු අයකෙරෙන බව.

- ❖ මාසික ගාස්තුව ලෙස ඇ.ඩොලර් 100,000 ((Work Fee)
- ❖ මාසික ගාස්තුවෙන් මුල් මාස 02 සඳහා අත්තිකාරමක් ලෙස මාසයකට ඇ.ඩොලර් 50,000 බැගින් ඇ.ඩොලර් 100,000 ක් මුලදී ගෙවිය යුතු බව සහ එම ගාස්තු සාර්ථක වීමේ ගාස්තුවෙන් (Success Fee) හිලව් කරගත හැකි බව.
- ❖ Aercap හෝ Airbus සමාගම් වෙත දඩ මුදල් ගෙවීමට සිදු නොවූයේ නම් හෝ ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමට සිදු නොවූයේ නම් සාර්ථක වීමේ ගාස්තු (Success Fee) ලෙස ඇ.ඩොලර් 750,000 ක් එම සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා කිරීම සහ ලියකියවිලි සකස් කිරීම වෙනුවෙන් ගෙවිය යුතු බව
- ❖ A 320 ගුවන්යානා 02 අවලංගු කිරීම සඳහා මිහින් ලංකා සමාගමට සහය වීම හා උපදෙස් ලබාදීම වෙනුවෙන් ඇ.ඩොලර් 250,000 ක් ගෙවිය යුතු බව.
- ❖ මීට අමතරව Skyworks සමාගම විසින් මෙම උපදේශන සේවාව සම්බන්ධයෙන් දරන සාධාරණ වියදම් (Reasonable out of pocket expenses) ඉන්වොයිසිය ඉදිරිපත් කර දින 15 ක් ඇතුලත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් පියවිය යුතු බව.
- ❖ Skyworks සමාගමේ පුද්ගලයන් හට මේ සම්බන්ධයෙන් වන ගුවන් ගමන් සඳහා අනුග්‍රහය දැක්විය යුතු බව.

7.3.2.1.3. **උපදේශන සේවාව ලබාගැනීම**

7.3.2.1.3.1. "Skyworks" සමාගම මගින් 2015 ඔක්තෝබර් 22 දින අතුරු වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහි පහත කරුණු ඇතුලත් වී තිබුණි. (ඇමුණුම 16)

i) "Skyworks" සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ ගුවන් මාර්ග ජාලය විශ්ලේෂණය කර ඒ සඳහා යොදා ගත හැකි වඩාත් ඵලදායී සහ ඉපයීම් උපරිම කරන ගුවන්යානා වර්ග හඳුනාගත් බව.

ii) A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා නිර්මාණය කර ඇත්තේ බෝයින් 777 හා A 340 වර්ගයේ ගුවන්යානා වෙනුවට දුර ගමන් ධාවන මාර්ග (Longhaul Routes) වල යෙදවීමට බව.

iii) පහත කරුණු හේතුවෙන් A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා වලට වඩා A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා වඩා උචිත බව.

- ඉහත විදේශීය ගුවන් ගමන් සඳහා වන වියදම් වෙනුවෙන් දිනකට ඇ.ඩොලර් 50 කට නොවැඩි මුදලක් ගෙවිය යුතු බව හා මෙම වියදම් ඇ.ඩොලර් 2,500 ඉක්මවන විට පූර්ව අනුමැතිය ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමෙන් ලබාගත යුතු බව.
- A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් යොදා ගැනීම නිසා මෙහෙයුම් ආදායම් වාර්ෂිකව ඇ.ඩොලර් මිලියන 20 බැගින් මුළු කල්බදු කාලසීමාව වන වර්ෂ 12 තුළ ඇ.ඩොලර් මිලියන 240 ක් අඩුවීම.
- මෙම A 350 ගුවන්යානා 04 පවතින පුළුල්බඳ ගුවන්යානා ඇණිය සමඟ සැලකීමේදී අමතර ගුවන්යානා වීම හා ඒ මත ගෙවීමට සිදුවන වාර්ෂික කල්බදු පිරිවැය වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 15-20 අතර ප්‍රමාණය ගුවන් සේවය මගින් දැරීමට සිදුවීම.
- ඉන්ධන මිලෙහි සිදුවන ඉහළයාම් නිසා A 330 වලට වඩා A 350 ගුවන්යානාවල පිරිවැය ඉතිරියක් බලාපොරොත්තු විය නොහැකි බව.

iv) සිදුකරන ලද විශ්ලේෂණයන් අනුව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් මාර්ග ජාලය සඳහා A 330 ගුවන්යානා යොදාගැනීම වඩා ලාභදායී බව.

v) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ ගුවන්යානා උපයෝජනය දිනකට ගුවන් පැය 12.1 ක් වේ. ඒ අනුව A 350 ගුවන්යානාවල හැකියාව උපරිම අයුරින් ප්‍රයෝජනයට ගත නොහැකි වන අතර එහි පිරිවැය ද දරාගත නොහැක. එබැවින් A 350 ගුවන්යානා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත උචිත නොවන බව.

7.3.2.1.3.2. "Skyworks" උපදේශන සමාගම විසින් 2016 ජනවාරි මාසයේදී ඉදිරිපත් කර තිබූ වාර්තාවේ පහත කරුණු ඇතුලත් වී තිබුණි. (ඇමුණුම 21)

i) A 350 ගුවන්යානා ලබා ගැනීමට තීරණ ගනු ලැබූ වර්ෂයේදී ඉන්ධන මිල ඉහළ අගයක පැවතීමත් එම සාධකය පමණක් සලසා බැලීම මත A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා 3 ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට එක්කර ගැනීමට ගනු ලැබූ තීරණය වර්තමානයේ පවතින වෙළඳපොල සාධක සහ තරඟකාරී වාතාවරණය සමඟ සැලකීමේදී ඵලදායී තීරණයක් නොවන බව.

ii) A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා ලබාගැනීම හෝ සාකච්ඡා මාර්ගයකට පැමිණීමෙන් තොරව නීතිමය පදනමකින් ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම යන විකල්ප 02 ම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත පිරිවැය අධික වන බව.

iii) එමනිසා, ගුවන් මාර්ග ජාලය, ගුවන්යානා ඇණිය සහ සමාගමේ පිරිවැය ව්‍යුහය සංශෝධිත ව්‍යාපාර සැලැස්මේ කොටසක් ලෙස ලාභ ඉපයීමේ අරමුණින් සහ A 350 ගැටළුව විසඳීම සඳහා ප්‍රතිව්‍යුහගත කළ යුතු බව.

iv) කල්බදු සමාගම් වලින් සහ අනෙකුත් මෙහෙයුම් පිරිවැය සඳහා ගිවිසුම්ගත වූවන්ගෙන් සාකච්ඡා මාර්ගයකට පැමිණීම මඟින් සහන ලබාගැනීම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත මෙම අවස්ථාවේදී පවතින වඩාත්ම හොඳම ක්‍රමවේදය වන බව.

7.3.2.1.4. **උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කිරීම**

"Skyworks" උපදේශන සමාගම වෙත උපදේශන සේවා ලබාදීම වෙනුවෙන් 2015 සැප්තැම්බර් 25 දින සිට 2016 අප්‍රේල් 11 දින දක්වා ඇ.ඩොලර් 355,451.09 ක් එනම් රු. මිලියන 52 ක් (ඇ.ඩොලරයක ශ්‍රී ලංකා රුපියල් වටිනාකම 146 ක් ලෙස ගත් විට) පහත පරිදි ගෙවීම් කර තිබුණි. (ඇමුණුම 56)

වගුව 13 - "Skyworks" උපදේශන සමාගමට ගෙවීම් කළ ආකාරය

දිනය	ගෙවූ මුදල (ඇ.ඩොලර්)	කාරණය
2015.09.25	100,000.00	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.10.21	100,000.00	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.12.02	52,832.21	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2015.12.29	50,692.38	මාසික ගාස්තු (Monthly Work Fee)
2016.02.10	50,379.99	වියදම් පියවීම (Out of pocket expenses)
2016.04.11	1,546.51	වියදම් පියවීම (Out of pocket expenses)
එකතුව	355,451.09	

7.3.2.2. **"Nyras" සමාගමෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීම**

7.3.2.2.1. **"Nyras" උපදේශන සමාගම තෝරාගැනීම**

එකම කාර්යභාරය සඳහා පෙර අවස්ථාවේදී ප්‍රතික්ෂේප කරන ලද "Nyras" උපදේශන සමාගම තෝරාගත් ආකාරය පිළිබඳව පැහැදිලිව තොරතුරු නොලැබුණි. කෙසේ නමුත්, ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ නව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම තහවුරු කර ගැනීම සඳහා මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් "Nyras" උපදේශන සමාගම පත්කරගෙන තිබූ බව 2016 ජනවාරි 26 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණය (ඇමුණුම 22) ට අනුව දැක්වුණි.

7.3.2.2.2. **"Nyras" උපදේශන සමාගම සමඟ ගිවිසුම් ගතවීම**

"Nyras" උපදේශන සමාගම සමඟ ගුවන්යානා ඇණිය සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙනුවෙන් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී 2016 පෙබරවාරි 03 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. (ඇමුණුම 57)

එහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කරුණු පහත වේ.

i) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී සුරේන් රත්වත්ත මහතා සමඟ Nyras සමාගම 2016 ජනවාරි 29 දින සිදුකළ දුරකථන සංවාදයකට අනුව මෙම ගිවිසුමට එළඹ ඇති බව.

ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය මඟින් පහත විකල්ප 04 ඇගයීම් කරන ලෙස ලබා දී ඇති බව.

විකල්ප A -	A 350 ගුවන්යානා පවතින කල්බදු වාරික යටතේ ලබාගැනීම
විකල්ප B -	A 350 ගුවන්යානා අඩු කල්බදු වාරික යටතේ ලබාගැනීම සහ A 330 ගුවන්යානා සියල්ල හෝ කිහිපයක් ඉවත් කිරීම
විකල්ප C -	A 350 ගුවන්යානා එකක්වත් ලබා නොගෙන තිරසාර ගුවන් මාර්ග ජාලයක් සමඟ ව්‍යාපාර සැලැස්මක් පවත්වාගෙන යාම.
විකල්ප D -	A 350 ගුවන්යානා එකක්වත් ලබා නොගෙන ගුවන් මාර්ග ජාලය සැලසුම් කිරීම - (මෙහිදී පවතින ගුවන් සේවා සමාගම විසුරුවා හැර ලාභදායි අංශ වෙනම ව්‍යාපාර අංශ බවට පත් කරමින් නව ගුවන් සේවයක් ලෙස පිහිටුවීම)

iii) 2016 මාර්තු 11 වනවිට අවසන් වාර්තාව ලබාදෙන බව හා එහි පහත කරුණු අඩංගු කරන බව.

- උපායමාර්ගික විකල්ප විශ්ලේෂණය (Strategic Options Analysis)
- පරිවර්තන (සංක්‍රාන්ති) විශ්ලේෂණය -Transition Analysis
- නව ගුවන්යානාවල සමච්ඡේදන විශ්ලේෂණය (Breakeven Analysis)
- කල්බදු හිමියන් සමඟ යෝජිත උපායමාර්ගික සාකච්ඡාවන් පිළිබඳව උපදෙස් දීම.

- ➢ දේශපාලන හා නීතිමය වශයෙන් පවතින ප්‍රධාන අවධානම් පිළිබඳ විශ්ලේෂණය
- ➢ ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ප්‍රාග්ධනය සහ කාරක ප්‍රාග්ධන අවශ්‍යතා සඳහා ආයෝජනය කළ යුතු මුදල් ප්‍රමාණය පිළිබඳ තොරතුරු

iv) ඉහත අවසන් වාර්තාවට ප්‍රථම කෙටුම්පත් වාර්තාවක් (Draft Report) ලබා දී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ අදහස් ද සමඟින් අවසන් වාර්තාව නිකුත් කරන බව.

v) ගාස්තු අයකිරීම

- ➢ 2016 ජනවාරි 31 දින දක්වා මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ GBP 65,000 සහ අදාල බදු සහ වියදම් සඳහා එකඟව ඇති බව.
- ➢ මෙම ගිවිසුමෙහි කාර්යභාරය සඳහා ගාස්තු GBP 150,000 ක් බව (පළමු සති 03 සඳහා GBP 40,000 බැගින් සහ අවසාන සතිය සඳහා GBP 30,000 ක් ලෙස සතිපතා ගෙවිය යුතු බව.)
- ➢ විදේශ ගුවන් ගමන් සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය යොදා ගන්නා බව සහ නවාතැන් පහසුකම් හා ආහාරපාන සඳහා දිනකට ඇ.ඩොලර් 50 බැගින් ගෙවිය යුතු බව.

vi) අවසන් වාර්තාවේ දැක්වෙන කරුණු සම්බන්ධයෙන් කල්බදු හිමියන් හා Airbus සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය නම් "Nyras" උපදේශන සමාගම සහභාගී වන බව.

vii) පාර්ශව දෙකෙන් කවරෙකු හෝ ගිවිසුම කඩ කළේ නම් හෝ වංචාවක් සිදු කළේ නම් හෝ රහස්‍යභාවය කඩ කළේ නම් GBP 1,000,000 කට නොවැඩි දඩයකට යටත් වන බව.

7.3.2.2.3. **උපදේශන සේවා ලබාගැනීම**

"Nyras" උපදේශන සමාගම විසින් 2016 පෙබරවාරි 03 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹීමට පෙර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපතිවරයාගේ ඉල්ලීමකට අනුව මූලික ගුවන්යානා ඇණියේ විකල්ප පිළිබඳව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සඳහා වාර්තාවක් (Initial fleet options review for the Board) 2015 අගෝස්තු 03 දින ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එම වාර්තාවේ පහත කරුණු ප්‍රධාන වශයෙන් ඇතුලත් වී තිබුණි. (ඇමුණුම 58)

i) විෂය පථය

මෙම වාර්තාව මඟින් එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීම සඳහා ගිවිසගෙන තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 හා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීමට ගිවිසගෙන තිබූ A 350-900 ගුවන්යානා 04 ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සඳහා උචිත වන්නේදැයි විශ්ලේෂණය කළ බව.

ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම මඟින් ලබා දී තිබූ තොරතුරු

- ➢ පැරිසිය, ෆැන්ක්ෆර්ට් හා රෝමය යන යුරෝපීය ගුවන් මාර්ග අලාභ ලබමින් පවතින බව.
- ➢ A 350 ගුවන්යානා අවශ්‍යා නොවන බව හා A 330 ගුවන්යානා ඊට වඩා යෝග්‍ය බව.
- ➢ තුන් අවුරුදු ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මක් සමාගම සතු බව.
- ➢ ගුවන්යානා සඳහා ගෙවීම් හා කල්බදු වාරික ගෙවීම් සාධාරණ ප්‍රමාණයකට වඩා ඉහළ ප්‍රමාණයකින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය විසින් ගෙවීම් කරන බව.
- ➢ පැය 8කට වඩා ධාවනයේ යෙදනවිට දූරගමන් මාර්ග (Long haul routes) ලෙසත්, පැය 5-8 අතර කාලයේ ධාවනයේ යෙදේ නම් මධ්‍යම දුර ගමන් මාර්ග (Medium haul routes) ලෙසත්, පැය 5 ට අඩු නම් කෙටි දුර ගමන් මාර්ග (Short haul routes) ලෙසත් ගුවන් ගමන් මාර්ග වර්ගීකරණය කරන බව.

iii) "Nyras" උපදේශන සමාගම මඟින් ලබා දී තිබුණු නිර්දේශ

- ➢ A 350-900 ගුවන්යානා වෙනුවට වෙනත් සුදුසු ගුවන්යානයක් ප්‍රතිස්ථාපනය කළ යුතු බව.
- ➢ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වැනි ගුවන් සේවාවක් විසින් ඍජුව නිෂ්පාදකයාගෙන් ගුවන්යානා ඇනවුම් කරනවාට වඩා කල්බදු පදනම මත ලබාගැනීම වඩා උචිත බව.
- ➢ දිගු කාලීන ගුවන්යානා බාරදීම් දින ගණන් වලට (2020 හා 2021 වැනි) එකඟ වීමෙන් නිෂ්පාදකයාගේ මිල ගණන් දිගු කාලයේදී වෙනස් විය හැකි නිසා ගුවන්යානා සඳහා තරඟකාරී මිලක් නොලැබීම.

"Nyras" උපදේශන සමාගම සමඟ 2016 පෙබරවාරි 09 දින එළඹ තිබූ ගිවිසුම ප්‍රකාරව අවසන් වාර්තාව 2016 මාර්තු 18 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබා දී තිබුණි. එහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කරුණු පහත වේ.

i) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වාර්තාවේ දින වන විට පහත කරුණු මත අභියෝගාත්මක මූල්‍ය තත්ත්වයක පසුවන බව.

- ➢ ඇ.ඩොලර් මිලියන 300 ක බැංකු ණය ශේෂයක් පැවතීම.
- ➢ 2019 වර්ෂයේදී කල්පිරෙන ඇ.ඩොලර් මිලියන 175 ක බැඳුම්කරයක් 2013 වර්ෂයේදී නිකුත් කර තිබීම.
- ➢ ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 45 ක් හා ගුවන්තොටුපල හා ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක් ගෙවිය යුතුව පැවතීම.
- ➢ 2015/16 දී පැවති සමූහයේ ශුද්ධ අලාභය ඇ.ඩොලර් මිලියන 47.1 සිට 2016/17 වන විට ඇ.ඩොලර් මිලියන 90 දක්වා ඉහළ යාම.
- ➢ 2016 හා 2017 දී කල්බදු පදනමට ලැබීමට නියමිත A 350-900 ගුවන්යානා 04 සඳහා එක ගුවන් යානයකට මාසික කල්බදු කුලිය ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.45 බැගින් දැරීම අපහසු වීම.

- එයාර්බස් සමාගමෙන් සෘජුවම 2020 හා 2021 දී ලබාගැනීම සඳහා ගිවිසුම්වලට එළඹ ඇති A 350-900 ගුවන්යානා 04 සඳහා ලැබීමට පෙර ගෙවීම් (Pre delivary payments) 2017 නොවැම්බර් සිට ගෙවීම් ආරම්භ වීම. (ඇ.ඩොලර් මිලියන 9 සිට එකතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 242 ක් තෙක් ගුවන්යානා ලැබීමට නියමිත කාලසීමාව දක්වා)

ii) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් මාර්ග ජාලයෙහි පහත වෙනස්කම් සිදුකළ යුතු බව.

- කළමනාකරණයේ අදහස පරිදි පැරිසිය, ෆැන්ක්ෆර්ට් සහ රෝමය යන ගුවන් ගමන් මාර්ග වල ධාවනය නවතා දැමීම .
- අලාභ ලබන ගුවන් මාර්ගවල ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය අඩු කිරීම.
- මිහින් ගුවන් ගමන් මාර්ග ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයට එකතු කර ගැනීම.
- පුළුල්බඳ ගුවන්යානා 09 ක් සහ පටුබඳ ගුවන්යානා 11 කින් යුත් ගුවන්යානා ඇණියක් පවත්වා ගැනීම.
- ගුවන්යානාවල ව්‍යාපාරික ආසන (Business Class Seats) අවම කර ආර්ථිකමය වර්ගයේ ආසන (Economy Class Seats) වැඩිකිරීම.

iii) ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාවෙන් ලබාගන්නා ඉන්ධන සඳහා අනෙකුත් රටවල ගුවන්තොටුපලවල් තුලින් ලබාගන්නා ඉන්ධන වලට වඩා සියයට 15 කින් පමණ ඉහළ මිලක් ගෙවීමට සිදු වීම නිසා මේ සම්බන්ධයෙන් ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව සමඟ සාකච්ඡා කරන ලෙස.

iv) තවද ලාභ වර්ධනය කිරීමේ සැලැස්මක් (Profit Improvement Plan) හඳුන්වා දී සියලුම ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරිත්වයද, ව්‍යාපෘති කළමනාකරුවන්ද, මූල්‍ය අංශ ප්‍රධානිගේ මෙහෙයවීම ඇතිව ප්‍රධාන විධායක නිලධාරීගේ මඟ පෙන්වීම යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට.

v) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ විකල්ප ඇගයීම් කිරීම Nyras උපදේශන ආයතනයෙහි ප්‍රධාන කාර්යභාරය වූ අතර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ විකල්ප පහත පරිදි වූ බව.

විකල්ප A - මෙම විකල්පය යටතේ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ දැනට පවත්නා ගුවන් ඇණිය සහ ගුවන්යානා පියාසර කිරීමේ වැඩසටහන් එලෙසම පවත්වා ගැනීමට යෝජනා කර තිබුණි.

විකල්ප B - A 350-900 ගුවන්යානා 03 ක් ලබාගෙන A 330 ගුවන්යානා 03 ක් ඉවත් කිරීම හෝ අතුරුබදු දීම සහ A 350-900 එක් ගුවන්යානයක් ඉවත් කිරීම.

විකල්ප C - A 330 ගුවන්යානා ධාවනයෙහි යෙදවීමටත් A 350 ගුවන්යානා ඉවත් කිරීම හෝ අතුරුබදු දීම.

විකල්ප D - මෙය කොටස් දෙකක් යටතේ ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

i) ඇවරකර නැවත ආරම්භ කිරීම. (Liquidation and Start up)

ii) අද්මිනිස්ත්‍රාසනය (Administration)

vi) විකල්ප D හි සඳහන් පළමු විකල්පය යටතේ “ගුවන් සමාගම ඇවරකර නැවත නව ගුවන් සමාගමක් ලෙස ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම” ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එහි සඳහන් දෙවන විකල්පය ලෙස ගුවන් සමාගම අද්මිනිස්ත්‍රාසනය කර A 350 ගුවන්යානා මිලදී ගැනීම සම්බන්ධයෙන් Aercap, Airbus සහ Rolls Royce සමාගම් සමඟ සාකච්ඡා කොට ගිවිසුම් වලින් ඉවත්වීම දක්වා තිබුණි.

vii) ඉහත (v) හි වූ විකල්පයන් හතර පිළිබඳව සිදුකරන ලද විශ්ලේෂණයේ සාරාංශයක් ඇමුණුම 55 හි දැක්වේ. ඒ අනුව විකල්ප D මඟින් ඉදිරිපත් කර තිබූ පළමු විකල්පය වන “ඇවර කිරීම “ මගින් සංචාරක ව්‍යාපාරයට වන බලපෑම සැලකිල්ලට ගනිමින් එය ප්‍රායෝගික නොවන විකල්පයක් ලෙස උපදේශන සමාගම විසින් හඳුනාගෙන තිබුණි. එහෙයින් අද්මිනිස්ත්‍රාසනය විකල්පය D යටතේ තෝරාගෙන තිබූ අතර ඒ සඳහා දේශීය නීති උපදේශකයෙකු සහ විදේශීය නීති උපදේශකයෙකු වූ “Kaye scholer” සමඟ කටයුතු කිරීමට උපදෙස් ලබා දී තිබුණි.

viii) “Nyras” ආයතනය විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාවට අනුව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද විකල්ප හතර ඇගයීම් කිරීමේ සාරාංශ නිගමනයන් පහත පරිදි වී තිබුණි.

- Nyras ආයතනය විසින් “විකල්පය D” සඳහා විස්තරාත්මක සැලැස්මක් පිළියෙල කිරීමට නිර්දේශ කිරීම. ඇමුණුම 59 අනුව විකල්ප A,B,C ට සාපේක්ෂව “විකල්පය D” අවම අලාභයක් සහිත බැවින් අද්මිනිස්ත්‍රාසනය සිදු කිරීමට නිර්දේශ කරන බව.
- A 350 ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් වලින් ඉවත්වීම සඳහා Aercap, Airbus සහ Rolls Royce යන ආයතන සමඟ සාකච්ඡා කිරීම හා මෙහිදී ලාංකික ජ්‍යෝෂ්ඨ රාජ්‍ය නිලධාරීන් විසින් මෙම ආයතන වල ඉහළ කළමනාකාරිත්වය සමඟ සාකච්ඡා කළ යුතු බව.
- සාකච්ඡා කිරීම් වලින් පසුව Aercap, Airbus සහ Rolls Royce යන ආයතන ශ්‍රී ලංකා රජය අද්මිනිස්ත්‍රාසනය හෝ ඇවර කරන්නේ යැයි විශ්වාස කරන්නේ නම් පමණක් B සහ C විකල්ප ක්‍රියාත්මක කළ හැකි වන බව.
- මෙම ක්‍රියාවලිය තුල විකල්ප D වඩාත් විශ්වාසදායි විකල්පය විය යුතු බව හා එසේම අද්මිනිස්ත්‍රාසිකරුවෙකු (Administrator) ලෙස වෙනත් පාර්ශවයක් මෙම කාර්යය සඳහා

පත්කර ගැනීමට නොහැකි වුවහොත් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සහ රජයට මෙම ක්‍රියාව සිදු කිරීමට සිදුවන බව.

7.3.2.2.4. **උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කිරීම**

"Nyras" උපදේශන සමාගම වෙත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් 2015 දෙසැම්බර් 22 දින සිට 2016 සැප්තැම්බර් 02 දින දක්වා GBP 248,961.75 ක් එනම් රු. මිලියන 47 ක් (බ්‍රිතාන්‍ය පවුමක ශ්‍රී ලංකා රුපියල් අගය රු. 184.95 ක්) පහත පරිදි ගෙවීම් කර තිබුණි. (ඇමුණුම 60)

වගුව 14 - "Nyras" උපදේශන සමාගම වෙත ගෙවීම් කළ ආකාරය

දිනය	ගෙවීම් කළ මුදල (GBP)	කාරණය
2015.12.22	25,000.00	මුදල් අමාත්‍යාංශය හා එකඟ වූ උපදේශන ගාස්තු
2016.01.21	25,000.00	-එම-
2016.01.29	15,000.00	-එම-
2016.02.19	40,000.00	ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය එකඟ වූ උපදේශන ගාස්තු
2016.02.25	40,000.00	-එම-
2016.02.26	40,000.00	-එම-
2016.03.08	30,000.00	-එම-
2016.05.24	2,050.00	අනියම් දීමනා ගෙවීම්
2016.05.24	1,800.00	-එම-
2016.05.24	1,434.00	ගුවන් ගමන් ගාස්තු ප්‍රතිපූර්ණය කිරීම
2016.05.24	3,750.00	උපදේශන සහාය සේවා ගාස්තු ගෙවීම
2016.05.24	600.00	අනියම් දීමනා ගෙවීම
2016.05.24	9,060.50	2016 අප්‍රේල් මාසයේදී පවත්වන ලද සාකච්ඡා සඳහා සහය වීම වෙනුවෙන් ගෙවීම
2016.09.02	15,267.25	2016 ජූනි සහ ජූලි මාස වලදී ඉන්ධන මිල අඩුවීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය සහ ලංකා ඛනිජ තෙල් සංස්ථාව සඳහා වාර්තාවක් ලබාදීම වෙනුවෙන් ගෙවීම
එකතුව	248,961.75	

2016 ජනවාරි දක්වා මුදල් අමාත්‍යාංශයේ කාර්යයන් ඉටුකිරීම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් GBP 65,000 ක් ගෙවා තිබූ අතර එම මුදල් ප්‍රමාණය මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශය මඟින් 2016 මැයි 20 දින දී පහත පරිදි ප්‍රතිපූර්ණය කර තිබුණි. (ඇමුණුම 61)

වගුව 15 - "Nyras" උපදේශන සමාගම වෙත කළ ගෙවීම් වලින් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශය මඟින් ප්‍රතිපූරණය කරන ලද ප්‍රමාණය

ඉන්වොයිස් අංකය	ඉන්වොයිස් දිනය	GBP	රු.	ප්‍රතිපූර්ණය කරන ලද ප්‍රමාණය (රු,)
291031	2015.12.22	25,000	5,406,425	5,406,425
293814	2016.01.31	15,000	3,202,950	2,625,325
292989	2016.01.22	25,000	5,338,250	5,338,250
එකතුව		65,000	13,947,625	13,370,000

7.3.3. **ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා නීති උපදෙස් ලබාගැනීම**

7.3.3.1. **කල්බදු පදනම මත ලබා ගත් A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා නීති උපදෙස් ලබාගැනීම.**

ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපන වැඩසටහන සඳහා අන්තර්ජාතික නීති උපදේශන සමාගම ලෙස ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සේවයේ යොදවා ගත් Clyde සමාගම ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා ද සේවයේ යොදවා ගැනීමට තීරණය කර තිබුණි. එහිදී එම සමාගම Kaye Scholer LLP ලෙස තම සමාගමේ නාමය වෙනස් කර තිබීම හේතුවෙන් එම නව සමාගම ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා සහාය දැක්වීමට යොදාගෙන තිබුණි.

මීට අමතරව දේශීය වශයෙන් අනිල් තිත්ත වැල්ල මහතාගෙන් ද ගිවිසුම් අවසන් කිරීම් කාර්යය සඳහා නීති උපදෙස් ලබාගෙන තිබුණි.

ඉහත පරිදි නීති උපදේශන සේවා ලබාගැනීම වෙනුවෙන් රු. 34,892,573.23 ක මුදලක් (ඇමුණුම 62) සමාගම විසින් පරීක්ෂණ දිනවූ 2018 මාර්තු 31 දිනවන විට දරා තිබුණි.

7.3.3.2. **A 350-900 ගුවන්යානා 04 ක් සෘජුව එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා නීති උපදෙස් ලබාගැනීම**

මෙම ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා පත්කර තිබූ අමාත්‍ය අනු කමිටුව මඟින් රජයේ ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාපටිපාටිය ඔස්සේ නීතිමය උපදෙස් ලබාගැනීම සඳහා නීතිමය ආයතන වලින් මිල කැඳවා තිබුණි. එයින්, තෝරාගත් ආයතන 03 ක් සමඟ සම්මුඛ පරීක්ෂණ පවත්වා Norton Rose Fulbright, London නම් ජාත්‍යන්තර නීති උපදෙස් ආයතනය මේ සඳහා තෝරාගෙන තිබුණි. එම ආයතනය මඟින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත 2017 ඔක්තෝබර් 25 දින සේවයේ යොදවා ගැනීමේ ලිපියක් (An engagement letter) නිකුත් කර තිබුණි. නමුත් පරීක්ෂණ දිනවන විටත් ඉහත ගුවන්යානා මිලදීගැනීමේ ගිවිසුම අවසන් කිරීමට සමාගම විසින් කටයුතු කර නොතිබුණි.

7.3.4. **ගිවිසුම් අවසන් කිරීම**

A 350-900 ගුවන්යානා මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීමේ ගිවිසුම් 04 අවසන් කිරීම සහ සංශෝධනය කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ගිවිසුම් 02 කට එළඹ තිබූ අතර විස්තර පහත දැක්වේ.

වගුව 16 - මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම් පිළිබඳ විස්තර

මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගමේ නම	**ගිවිසුම්ගත දිනය**	**අවසන් කරන ලද ගිවිසුම්වල විස්තර**
i) Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	2016 අප්‍රේල් 06	2014.11.12 දිනැති A 350-900 එක් ගුවන් යානයක් සම්බන්ධයෙන් වූ මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම (ඇමුණුම 63)
ii) International Lease Finance Coporation (ILFC)	2016 ඔක්තෝබර් 04	2013 සැප්තැම්බර් 27 දිනැති අංක 79, 80 හා 81 දරණ A 350-900 ගුවන් යානා මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් 03 අවසන් කිරීම (ඇමුණුම 40)

7.3.4.1. **2016 අප්‍රේල් 06 දිනැති ගිවිසුම**

i) මෙම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමට (Termination Agreement) අදාල මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම 2014 නොවැම්බර් 12 දින එයාර්කැප් (Aercap) සමාගම සමහ එළඹ තිබුණි. කෙසේ වුවද, මෙම ගිවිසුම අවසන් කරන දින වන විට Aercap සමාගම මඟින් ILFC සමාගම අත්පත් කරගෙන තිබීම හේතුවෙන් මෙම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම Aercap සමාගම හා ILFC සමාගම යන පාර්ශව තුනම සම්බන්ධ වී තිබුණි.

ii) මෙම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමෙහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කොන්දේසි පහතින් වේ.

- ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 2.5 ක් වූ ආරක්ෂිත තැන්පතුව (Security Deposit) කල්බදු සමාගම විසින් ආපසු ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ලබා නොදෙන බව.
- 2016 අප්‍රේල් 06 දින වන විට ඉහත ආරක්ෂිත තැන්පතුවෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 0.5 ක් පමණක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ගෙවා තිබූ අතර ඉතිරි ඇ.ඩොලර් මිලියන 2 සඳහා 2016 අප්‍රේල් 08 දිනට ප්‍රථම බැංකු ණයවර ලිපියක් (Letter of Credit) ලබාදිය යුතු බව.
- ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගාස්තුව ලෙස (Termination Fee) ඇ.ඩොලර් මිලියන 15.27 ක් ඉහත ආරක්ෂිත තැන්පතුවට අමතරව 2016 අප්‍රේල් 08 දින වන විට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු බව.

7.3.4.2. **2016 ඔක්තෝබර් 04 දිනැති ගිවිසුම**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමයට ILFC සමාගමෙන් ලබාගැනීම සඳහා 2013 සැප්තැම්බර් 27 දින එළඹ තිබූ ගිවිසුම් 03 අවසන් කිරීම සඳහා මෙම ගිවිසුමට (Termination Agreement) එළඹ තිබුණි.

එම අවසන් කිරීමේ ගිවිසුමෙහි ඇතුලත්ව තිබූ ප්‍රධාන කොන්දේසි පහතින් වේ.

i) ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේදී වන්දි (Termination Fee) ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 146.5 ක් (ආරක්ෂිත තැන්පතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 7.5 හැර) පහත පරිදි වාරික 08 කින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් කල්බදු සමාගම වෙත ගෙවීම් කළ යුතු බව.

වගුව 17 – A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 හි මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේදී වන්දි මුදල් ගෙවිය යුතු ආකාරය

ගෙවීම් කළ යුතු දිනය	මුදල (ඇ.ඩොලර් මිලියන)
ගිවිසුම් ගත දින සිට ව්‍යාපාරික දින 05 ක් ඇතුලත	10.5
2017 ජනවාරි 02	13.5
2017 පෙබරවාරි 02	13.3
2017 මාර්තු 02	13.3
2017 අප්‍රේල් 03	13.3
2017 මැයි 02	13.3
2017 ජුනි 02	13.3
2017 ජුනි 30	56.0
මුළු වන්දි මුදල	146.5

ii) ඉහත වන්දි මුදලට අමතරව ඒ වන විට ගෙවා තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 2.5 බැගින් ගුවන්යානා 03 සඳහා වූ මුළු ආරක්ෂිත තැන්පතුව වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 7.5 ක මුදල ආපසු කල්බදු සමාගම විසින් නොගෙවන බව.

iii) ඉහත වන්දි මුදල නියමිත දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ගෙවනු ලැබීමට අපොහොසත් වුවහොත් හා ඒ සඳහා ව්‍යාපාරික දින 03 කට වඩා ඉක්මවූයේ නම් වාර්ෂිකව පොලී අනුපාතය සියයට 3 ක් සහ නිව්යෝක් JP Morgan Chase Bank මඟින් නිවේදනය කරනු ලබන ප්‍රාථමික ණයදීමේ අනුපාතයේ එකතුව වන පොලී අනුපාතයකට පොලී ගණනය කර අමතරව ගෙවීම් කළ යුතු බව.

iv) පහත අමතර කොන්දේසි ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සපුරාලන්නේ නම්, ඉහත වන්දි මුදලෙහි අවසන් වාරිකය වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 56 ක මුදල කල්බදු සමාගම විසින් ඉවත්කර ගන්නා බව.

- වන්දි ගෙවීමෙහි අවසාන වාරිකය හැර අනෙකුත් ගෙවීම් කිරීමට නියමිත දින සිට ව්‍යාපාරික දින 05 ක් තුල සම්පූර්ණයෙන්ම ගෙවා නිමකර තිබීම.
- අදාල කල්බදු සමාගමෙන් නිෂ්පාදන අනු අංක 1008 දරණ A 330-200 වර්ගයේ ගුවන් යානයක් මෙහෙයුම් කල්බදු යටතේ 2016 නොවැම්බර් 30 දිනට පෙර ලබාගත යුතු බව.
- 2011 නොවැම්බර් 18 දින අංක 627 දරණ මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම යටතේ විට්නි ලීසිං සමාගමෙන් (Whitney Leasing Limited) ලබාගෙන තිබූ A 330-200 ගුවන් යානයේ කල්බදු කාලසීමාව 2028 දෙසැම්බර් 07 දින හෝ ගුවන් යානයේ සේවා කාලසීමාව අවසන් වන දින (Design Service Goal Limit is reached) දක්වා 2016 නොවැම්බර් 30 දිනට පෙර දීර්ඝ කළ යුතු බව.
- 2012 ඔක්තෝබර් 11 දිනැති කල්බදු ගිවිසුම යටතේ මිහින් ලංකා සමාගම විසින් ලබාගෙන තිබූ නිෂ්පාදන අනු අංක 2731 දරණ A 320-232 දරණ ගුවන් යානය හා 2012 ජූලි 18 දිනැති කල්බදු ගිවිසුම යටතේ මිහින් ලංකා සමාගම විසින් ලබාගෙන තිබූ නිෂ්පාදන අනු අංක 1946 දරණ A 321-200 ගුවන් යානය සම්බන්ධ වගකීම් පියවන බවට වූ සහතිකයක් 2016 නොවැම්බර් 30 දිනට පෙර ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ලබාදිය යුතු බව.
- ඉහතින් දක්වන ලද ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනමට ලබාගැනීමට අදාල කොන්දේසි වලට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් අනුමැතිය ලබාදුන් බවට වූ යෝජනා සම්මතයන් හෝ වෙනත් ලිඛිත සාක්ෂි 2016 ඔක්තෝබර් 28 දින වන විට කල්බදු සමාගම වෙත ලබාදිය යුතු බව.

- එමෙන්ම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ කොටස් හිමියන් විසින් ඉහතින් දක්වන ලද ගනුදෙනු අනුමත කරන ලද බවට වූ ලිඛිත සාක්ෂි 2016 ඔක්තෝබර් 28 දින වන විට කල්බදු සමාගම වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු බව.

7.3.5. **මෙහෙයුම් කල්බදු සමාගම් වෙත වන්දි මුදල් ගෙවීම**

7.3.5.1. **2016 අප්‍රේල් 06 දිනැති ගිවිසුම යටතේ එයාර්බස් (Aercap) සමාගමට වන්දි මුදල් ගෙවීම**

මේ යටතේ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් කල්බදු සමාගම වෙත වන්දි මුදල් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් 17,770,000 ක් (ඇ.ඩොලර් 2,500,000 ක ආරක්‍ෂණ තැන්පතුව ද ඇතුළත්ව) 2014 සැප්තැම්බර් 15 දින සිට 2016 මැයි 04 දින දක්වා කාලසීමාව තුල අවස්ථා 05 කදී පහත පරිදි ගෙවා තිබුණි.

වගුව 18 – A 350-900 එක් ගුවන් යානයක මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල් ගෙවන ලද ආකාරය

දිනය	**ගෙවන ලද මුදල (ඇ.ඩොලර්)**
2014.09.15	250,000
2014.11.14	250,000
2016.05.04	3,270,000
2016.05.04	12,000,000
2016.05.04	2,000,000
එකතුව	17,770,000

7.3.5.2. **2016 ඔක්තෝබර් 04 දිනැති ගිවිසුම යටතේ ඉන්ටර්නැෂනල් ලීස් ෆිනැන්ස් සමාගමට (ILFC) වන්දි මුදල් ගෙවීම**

මේ යටතේ ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් පහත පරිදි කල්බදු සමාගම වෙත වන්දි මුදල් ලෙස ඇමරිකානු ඩොලර් මිලියන 98 ක් (ගුවන්යානා 03 ක් සඳහා ආරක්‍ෂණ තැන්පතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 7.5 ක්ද ඇතුලත්ව) 2013 අගෝස්තු 08 දින සිට 2017 ජුනි 02 දින දක්වා කාලසීමාව තුල ගෙවා තිබුණි. (ඇමුණුම 64)

7.4. **A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම සංශෝධනය/අවසන් කිරීම**

2017 ජුලි 28 දින ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුව විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් සෘජුව මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම සංශෝධනය හෝ අවසන් කිරීම පිළිබඳ සලකා බැලීම සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුවක් පත්කර තිබුණි. මීට අමතරව, 2017 දෙසැම්බර් 01 දින පැවති ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටු (CCEM) රැස්වීමේදී එයාර්බස් සමාගම A 350-900 ගුවන්යානා 04 හි නිෂ්පාදන කටයුතු නැවත්වීමට එකඟ වූ බවත් අනාගත දිනයකදී මෙම ගුවන්යානා වෙනුවට පටුබඳ ගුවන්යානා ලබාදීම සඳහා එයාර්බස් සමාගම විසින් ප්‍රතිඅර්පනයක් (Counter Offer) සිදුකර ඇතිබවත් දක්වා තිබුණි. (ඇමුණුම 02) එම අනුකමිටු තීරණය අනුව ගුවන් යානා නිෂ්පාදනය නැවැත්වීම සඳහා 2017 දෙසැම්බර් 19 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය (ඇමුණුම 03) ද ලබාදී තිබුණි.

ඒ අනුව, Airbus සමාගම විසින් A 350-900 ගුවන්යානා 04 වෙනුවට A 321 Neo වර්ගයේ ගුවන්යානා 08 ක් මිලදී ගැනීම ලෙස සංශෝධනය කිරීම සඳහා යෝජනාවක් (Proposal) (ඇමුණුම 04) ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත 2018 අප්‍රේල් මාසයේදී ලබා දී තිබුණි.

7.5. **A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 02 ක් සඳහා VIP කාමර කට්ටල සවි කිරීමට ගිවිසුම්ගත වීම හා එම ගිවිසුම් අවසන් කිරීම**

7.5.1. **A 330-300 ගුවන්යානා දෙකකට සම්බන්ධ කළ හැකි VIP කාමර කට්ටලයක් සැපයීම සඳහා එයාර් බස් සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹීම**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් විශේෂ පුද්ගලයන් සඳහා ගුවන් යානයක වෙන් කරන ස්ථානයක් සකස් කිරීම සඳහා (VIP කට්ටලය) එයාර්බස් සමාගම සමඟ 2013 ජූනි 28 දින ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. (ඇමුණුම 06) එමෙන්ම එම ගිවිසුම 2013 දෙසැම්බර් 02 හා 2014 මාර්තු 31 දිනයන්හි දී සංශෝධනය කර තිබුණි. එම ගිවිසුමෙහි ඇතුලත් කරුණු පහත පරිදි වේ.

- එයාර්බස් සමාගමෙන් ගුවන්යානා 10 ක් මිලදී ගැනීමේදී එක් ගුවන් යානයකට ඇ.ඩොලර් මිලියන 1.5 ක වට්ටමක් බැගින් ගුවන්යානා 10 ක් සඳහා ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක් වටිනා VIP කාමර කට්ටලයක් ලබා දීමට හා ඒ වෙනුවෙන් A 330-300 ගුවන්යානා 02 ක් සකස් කර ඉදිරිපත් කිරීමට එකඟ වූ බව.
- එම යෝජිත VIP කාමර කට්ටලයෙහි පුද්ගලයන් 12 කට පහසුකම් සැලසිය හැකි අතර ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන් සඳහා වෙනම අංශයක් ද පවතින බව.
- VIP කාමර කට්ටලය සකස් කිරීම සඳහා සති 12 ක කාලයක් ගතවන බව.
- පසුව VIP කට්ටලය අවශ්‍යතාවය සඳහා A 330-300 ගුවන්යානයේ සාමාන්‍ය ආසන ඉවත් කර සවි කිරීම සඳහා ආසන්න වශයෙන් දින 03 ක් ගතවන බව.

- VIP කට්ටලය ලබා නොගන්නේ නම් එයාර්බස් සමාගමෙන් වෙනත් භාණ්ඩ හා සේවා ලබාගැනීමේදී ඉහත ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක වට්ටම් මුදල යොදාගත හැකි බව.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරි විසින් සභාපති වෙත යවා තිබූ 2015 ජනවාරි 17 දිනැති ලිපිය මඟින් (ඇමුණුම 05) VIP කාමර කට්ටල ගිවිසුම පිළිබඳව තොරතුරු ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය මඟින් A 350 හා A 330 ගුවන්යානා ඇනවුම් කිරීමට ප්‍රථම ඉහත VIP කට්ටලය පිළිබඳව එයාර්බස් සමාගම සමඟ එවකට ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ජනාධිපතිවරයා විසින් සාකච්ඡා කර එකඟතාවයකට පැමිණ තිබූ බව 2015 පෙබරවාරි 12 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් සඳහන් කර තිබුණි. (ඇමුණුම 07)

7.5.2. **ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා අනුමැතිය**

7.5.2.1. **අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල අනුමැතිය**

i) **2015 පෙබරවාරි 12 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (ඇමුණුම 65)**

VIP කාමර කට්ටල ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා 2015 පෙබරවාරි 12 දින පැවති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී තීරණය කර තිබුණි. එහිදී A 330-300 ගුවන්යානා 02 ක් කොළඹ "Toulouse" වෙත ලැබීමෙන් පසුව නැවත VIP කට්ටලය සවිකිරීමට අවශ්‍ය සැකැස්ම සකස් කිරීම සඳහා එයාර්බස් සමාගමේම වෙනත් අංශයක් වෙත යැවිය යුතු බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව A 330-300 හතරවෙනි ගුවන්යානය 2015 පෙබරවාරි මස අවසානයේදී ලැබීමට නියමිත බවත් එම ගුවන්යානය VIP කට්ටලය සවිකිරීමට අවශ්‍ය සැකැස්ම සකස් කිරීම සඳහා ආපසු ලබා නොදෙන බවත් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් අවධාරණය කර තිබුණි.

තවද ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ සභාපති විසින් එයාර්බස් සමාගම සමඟ පැවති සාකච්ඡාවේදී VIP කට්ටලය වෙනත් පාර්ශවයක් වෙත අලෙවි කිරීම සඳහා ඉල්ලීමක් සිදුකළ බව ද දක්වා තිබුණි.

ii) **2015 මාර්තු 10 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම (ඇමුණුම 66)**

- මෙහිදී එයාර්බස් සමාගම විසින් VIP කට්ටලය වෙනත් පාර්ශවයක් වෙත අලෙවි කිරීම සඳහා වර්ෂයක කාලසීමාවක් ඉල්ලා තිබූ බව දන්වා තිබුණි.
- එහිදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ සභාපති විසින් VIP කට්ටලය ලබා ගැනීමට අදාල ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සම්බන්ධව විස්තරාත්මක වාර්තාවක් අගමැතිතුමා වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද බව ද වැඩිදුරටත් දන්වා තිබුණි.

7.5.2.2. **ආර්ථික කළමනාකරණ මණ්ඩල අනුමැතිය (CCEM) හා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය**

VIP කට්ටල ගිවිසුම අවලංගු කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වාර්තා පමණක් ඉදිරිපත් වූ අතර ඒ සම්බන්ධව ආර්ථික කළමනාකරණ මණ්ඩල අනුමැතීන් හෝ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතීන් ඉදිරිපත් නොවුනි.

7.5.3. **ගිවිසුම් අවසන් කිරීම**

7.5.3.1. VIP කට්ටලය ලබා ගැනීමේ ගිවිසුම 2015 පෙබරවාරි 24 දින ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් අවලංගු කර තිබුණි. (ඇමුණුම 67)

7.5.3.2. මෙහිදී VIP කාමර කට්ටලය වෙනුවෙන් නිකුත් කරන ලද ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක බැරපත සම්පූර්ණයෙන්ම VIP කාමර කට්ටල සඳහා වැයකර ඇති බව දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව එම VIP කාමර කට්ටලය නැවත අලෙවි කරන තෙක් ඒ සම්බන්ධ හිමිකමක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම සතු නොවන බවත්, අලෙවි කළේ නම් එම අලෙවි කළ වටිනාකමට අදාලව බැරපතක් "VIP Kit Settlement Credit Memorandum" නමින් එයාර්බස් සමාගම විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත නිකුත් කරන බවත් ගිවිසුමෙහි දක්වා තිබුණි.

7.6. **A 350 හා A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවිකරණය**

7.6.1. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 330 හා A 350 වර්ගයේ ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවිකරණය කිරීම (Remarketing) සඳහා නියෝජිත ආයතන 07 ක් සමඟ 2016 මාර්තු 04 දින සිට 2017 අප්‍රේල් 21 දින දක්වා පහත පරිදි ගිවිසුම් 07 කට එළඹ තිබුණි.

වගුව අංක 20 – A350 හා A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා ප්‍රතිඅලෙවිකරණ ගිවිසුම් පිළිබඳ විස්තර

නියෝජිත ආයතනය	ගිවිසුමට එළඹි දිනය	ගිවිසුම්ගත කාරණය
i) Cabot Aviation (ඇමුණුම 68)	2016 මාර්තු 04	A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් හා A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවිකරණය
ii) Motevaliyan Tosee Tejarat Pvt ltd (ඇමුණුම 69)	2016 මාර්තු 15	ගුවන්යානා අතුරුබඳු දීම සඳහා උපදේශන සේවා සැපයීම
iii) Millennium Aero Dynamics Pvt limited (ඇමුණුම 70)	2016 අගෝස්තු 18	German Aviation Capital සමාගම හඳුන්වාදීමට අවබෝධතා ගිවිසුමකට එළඹීම
iv) German Aviation Capital (ඇමුණුම 71)	2016 අගෝස්තු 18	A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 ක් මිලදී ගැනීම
v) Fitzroy Aviation limited (ඇමුණුම 72)	2017 අප්‍රේල් 20	A 330-300, A 330-200 වර්ගයේ හෝ ගුවන් සේවය විසින් සපයන වෙනත් ඕනෑම ගුවන්යානයක් ප්‍රති අලෙවිකරණය
vi) Air Partner (ඇමුණුම 73)	2017 අප්‍රේල් 21	A 330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 01 ක් හා A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 ක් ප්‍රති අලෙවිකරණය
vii) Air Partner (ඇමුණුම 74)	2017 අප්‍රේල් 21	A 330-200 වර්ගයේ ගුවන්යානා 01 ක් හා A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානා 03 ක් wetlease / ACMI වැඩසටහන අනුව ප්‍රති අලෙවිකරණය

7.6.2. අතිරික්ත ගුවන් යානා නැවත වෙනත් ගුවන් සේවා වෙත උප කල්බදු (Sub Lease) ලබාදීම යටතේ සමාගම විසින් පාකිස්ථානු ගුවන් සේවය වෙත එක් ගුවන්යානයක් 2016 අගෝස්තු 04 දින සිට 2017 පෙබරවාරි 09 දින දක්වා මාස 06 ක කාලයක් සඳහා අවම පැය 300 ක් සඳහා ස්ථාවර ගාස්තු පැයකට ඇමරිකන් ඩොලර් 8,100 ක් ද අතිරික්ත පැයකට ඇමරිකන් ඩොලර් 7,600 ක් ගෙවීමේ පදනමට Wet Lease ක්‍රමයට ලබාදී තිබුණි.

8. **නිරීක්‍ෂණ**

8.1. **2015/16-2017/18 ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම සකස් කිරීම, අනුමත කිරීම හා ක්‍රියාත්මක කිරීම**

8.1.1. සමස්ත සමූහය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා සකස් කර තිබූ සැලැස්මට අනුව කටයුතු නොකර ඉන් එක් කාර්යයක් පමණක් වන ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ කාර්යය පමණක් ක්‍රියාත්මක කිරීම හේතුවෙන් අපේක්ෂිත ඉලක්කයන් කරා ළඟා වීමට නොහැකි වී තිබුණි.

8.1.2. නිසි ශක්‍යතා අධ්‍යනයකින් හෝ ප්‍රමාණවත් උපදේශන සේවාවක් ලබාගැනීමකින් තොරව කළමනාකාරිත්වය විසින් 2015/16 සිට 2017/18 කාලසීමාවට අදාල ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්ම තුළ ෆ්‍රැන්ක්ෆර්ට්, පැරිස් සහ රෝමය යන දිගු ගුවන් ගමන් මාර්ග වල ධාවනය අත්හිටුවීමට සහ එමඟින් යුරෝපය දක්වා සතියකට වූ ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණය 2015/16 සිට 2016/17 වන විට 18 සිට 07 දක්වා අඩුකිරීමට සැලසුම් කර තිබුණි.

8.1.3. යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්ම අනුව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා මිහින් ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම ඒකාබද්ධ කර කාර්යක්‍ෂම අයුරින් සමූහ ව්‍යාපාර කටයුතු වල යෙදවීමට අපේක්‍ෂා කර තිබුණ ද එම සමාගම් ඒකාබද්ධ කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම සතුව තිබූ ගුවන් මාර්ග සහ ගුවන් යානා පමණක් අත්පත් කරගෙන මිහින් ලංකා ගුවන් සමාගම විසුරුවා හැරීමට තීරණය කර තිබූ අතර 2019 මැයි 31 දින වන විටත් එම කටයුතු අවසන් කර නොතිබුණි. (යොමුව 7.2.3.2 (iii) ඡේදය)

8.1.4. ප්‍රතිව්‍යුහගත සැලැස්මට අනුව මුළු ගුවන්යානා ඇණිය 2016/17 හා 2017/18 වනවිට ගුවන්යානා 18 කින් සමන්විත විය යුතු වුවද 2016/17 වර්ෂයේදී සත්‍ය ගුවන්යානා ඇණිය ගුවන්යානා 24 ක් දක්වා ගුවන්යානා 06 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි. ගුවන් ගමන්වාර අඩුකිරීමට සැලසුම් කර තිබියදී නව ගුවන් යානා එකතු කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විධිමත් සැලැස්මකින් තොරව තීරණය කර තිබුණි. (යොමුව 7.2.2 (iii) ඡේදය)

වගුව අංක 19 - 2016/17 වර්ෂයේ ඇස්තමේන්තුගත සහ තත්‍ය ගුවන්යානා ප්‍රමාණය

ගුවන්යානා වර්ගය	2016/17		
	ඇස්තමේන්තුගත	තත්‍ය	වෙනස
A 320-200	06	06	-
A 321-200	02	03	01
A 320-Neo	-	02	02
A 330-200	03	06	03
A 330-300	07	07	-
මුළු ප්‍රමාණය	18	24	06

8.1.5. සමාගමේ අලාභ 2015/16 සිට 2017/18 වන විට අඩු කිරීමට සැලසුම් කර තිබුණද, 2015/16 සිට 2016/17 වනවිට සමාගමේ සත්‍ය අලාභය රු.මිලියන 12,084 සිට රු.මිලියන 28,340 දක්වා වැඩි වී තිබුණි. ඒ අනුව පෙර වර්ෂයට සාපේක්ෂව 2016/17 වර්ෂයේ සත්‍ය අලාභය සියයට 57 කින් වැඩි වී ඇති බව තව දුරටත් නිරීක්ෂණය විය. (යොමුව 7.2.2 (iv) ඡේදය)

8.1.6. යෝජිත ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්මට අනුව ශ්‍රී ලංකා රජයෙන් ඇ.ඩොලර් මිලියන 255 ක ප්‍රාග්ධන දායකත්වයක් ලබා ගැනීමට සැලසුම් කර තිබුණ ද සැලැස්ම ක්‍රියාත්මක වන දිනය වන 2016 අප්‍රේල් 01 දින 2019 මැයි 31 දින දක්වා කිසිඳු ප්‍රාග්ධන දායකත්වයක් සමාගමට රජයෙන් ලැබී නොතිබුණි. (යොමුව 7.2.2 (v) ඡේදය)

8.1.7. **ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගමේ කොටස් අලෙවි කිරීම (ඇමුණුම 75) හා බිම් මෙහෙවර (Ground Handling) අංශයේ සියයට 40 ක් විකිණීම (ඇමුණුම 76)**

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම රාජ්‍ය පෞද්ගලික හවුල් ව්‍යාපාරයක් (PPP) බවට පත් කිරීම සඳහා තීරණය කිරීම මත ශ්‍රී ලන්කන් කේටරින් සමාගමේ කොටස් විකිණීම මඟින් ලබා ගැනීමට සැලසුම් කර තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 85 ක් හා බිම් මෙහෙවර අංශයේ සියයට 40 ක් විකිණීම මඟින් ලබා ගැනීමට සැලසුම් කර තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 140 ක අරමුදල් සම්පාදනය කරගෙන නොතිබුණි. (යොමුව 7.2.2 (v) ඡේදය)

8.1.8. තවද 2019 මැයි 31 දින දක්වාම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත ආයෝජකයෙකු ආකර්ෂණය කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

8.1.9. 2017 වර්ෂයේ ආපසු ලබාදීමට නියමිත A 330-200 ගුවන්යානා 3 සම්බන්ධයෙන් හා 2017 වර්ෂයේ ලැබීමට නියමිත A 350-900 ගුවන්යානා 8 සේවයේ යොදවා ගැනීම හෝ වෙනත් විකල්ප භාවිතා කිරීම පිළිබඳ උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා බාහිර පාර්ශවයක් පත්කර කර ගෙන තිබුණි. අමාත්‍ය මණ්ඩලය අනුමත කළ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සැලැස්ම මඟින් ගුවන්යානා ඇණිය 18 දක්වා නැවත ප්‍රමාණනය කිරීමට යෝජනා කර තිබුණ ද තබා ගැනීමට අපේක්ෂිත ගුවන්යානා සහ ඉවත්කිරීමට අපේක්ෂිත ගුවන්යානා පිළිබඳ නිශ්චිතව සඳහන් කර නොතිබුණි. තවද යෝජිත පරිදි බාහිර පාර්ශවයක සේවය ලබා ගත්තද සමාගම විසින් 2018 වන විට ගුවන්යානා 26ක් සේවයේ යොදවාගෙන තිබුණි.

8.2. **ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම**

8.2.1. ගුවන්යානා ඇණිය පිළිබඳ නැවත ඇගයීමක් කිරීම සඳහා Skyworks උපදේශන සමාගම තෝරා ගැනීමේදී, උපදේශන සමාගම් වලින් ලද යෝජනා සාමාජිකයන් හය දෙනෙකුගෙන් යුත් කමිටුවක් මඟින් ඇගයීම් කර ඇති බවට 2015 සැප්තැම්බර් 21 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයෙහි දක්වා තිබුණ ද එලෙස ඇගයීම් කර ඇති බවට ඇගයීම් පත්‍රිකා හා විස්තරාත්මක ඇගයීම් වාර්තා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය වෙත ඉදිරිපත් වී නොතිබුණි. (යොමුව 7.3.1.1.4 ඡේදය)

8.2.2. 2015 සැප්තැම්බර් 09 දින Skyworks සමාගම සමඟ උපදේශන කටයුතු සඳහා ගිවිසුමට එළඹීමේදී A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා භාවිතයට නොගැනීමට 2015 අගෝස්තු 25 දින සමාගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය ගෙන තිබූ තීරණය පිළිබඳව සඳහන් නොකර සමාගමේ ගුවන්යානා ඇණිය පිළිබඳ නැවත ඇගයීමක් කිරීම සඳහා ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි.

8.2.3. පළමුව තෝරාගත් උපදේශන ආයතනය වන "Skyworks" සමාගම සමඟ 2015 සැප්තැම්බර් 09 දින එළඹි ගිවිසුම පරිදි එම ආයතනයට තොරතුරු ලැබී සති 04 ක් ඇතුලත සම්පූර්ණ වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන බව එකඟ වී තිබුණි. කෙසේ වුවද, මෙම ආයතනය සති 06 ක කාලයක් ගතකර 2015 ඔක්තෝබර් 22 වන දින අතුරු වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර අවසන් වාර්තාව ගිවිසගත් දින සිට සති 16 කට පසු 2016 ජනවාරි මාසයේදී ඉදිරිපත් කර තිබූ අතර එනම් සති 12ක ප්‍රමාදයකින් පසු ඉදිරිපත් කර තිබුණි. (යොමුව 7.3.2.1.3 ඡේදය)

8.2.4. A 350-900 ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීම වෙනුවෙන් "Skyworks" උපදේශන සමාගම 2015 සැප්තැම්බර් 21 දින තෝරා ගන්නා අවස්ථාවේදී "Nyras" උපදේශන සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනාව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම මඟින් ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි. කෙසේ වෙතත් ඊට පසු දිනකදී ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී "Nyras" උපදේශන සමාගම සමඟ පවත්වන ලද දුරකථන සංවාදයකට අනුව විධිමත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාමාර්ග අනුගමනය කිරීමකින් තොරව "Nyras" උපදේශන සමාගම සමඟ ද "Skyworks" සමාගම මඟින් සිදුකරන ලද සේවාවම ලබාගැනීම සඳහා 2016 පෙබරවාරි 03 දින ගිවිසුමට එළඹ තිබීමේ අවශ්‍යතාවය විගණනයේදී තහවුරු නොවුණි.

8.2.5. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් Nyras ආයතනය වෙත A 350-900 ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම පිළිබඳ උපදේශනය ලබාදීම වෙනුවෙන් 2015 දෙසැම්බර් 22 දින සිට 2016 සැප්තැම්බර් 02 දින දක්වා බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 248,961.75 ක් නිෂ්කාර්ය ලෙස ගෙවා තිබුණු අතර එය දළ වශයෙන් රු මිලියන 50 ක් වී තිබුණි. "Nyras" ආයතනය ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තා අනුව "A 350-900 ගුවන්යානා එකක්වත් ලබා නොගෙන ගුවන් මාර්ග ජාලය සැලසුම් කිරීම" - මෙහිදී පවතින ගුවන් සේවා සමාගම විසුරුවා හැර ලාභදායි අංශ වෙනම ව්‍යාපාර අංශ බවට පත් කරමින් නව ගුවන් සේවයක් ලෙස පිහිටුවීම යන විකල්ප D යටතේ ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනාව ක්‍රියාත්මක කිරීම

සඳහා හොඳම විකල්ප ලෙස නිර්දේශයන් ඉදිරිපත් කර තිබුණි. එසේ වුවද ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම මෙම වාර්තාවේ දින වනතුරුත් එම විකල්පය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කර නොතිබීමෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම "Nyras" ආයතනය වෙත ගෙවන ලද බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 248,961.75 ක මුදල නිෂ්කාර්ය වියදමක් බව වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය විය. මෙහිදී ගිවිසුම මඟින් එකඟ නොවන ලද කාර්යයක් වූ ශ්‍රී ලංකා ඛනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව සමඟ සාකච්ඡා කර ඉන්ධන මිල අඩුකර ගැනීමට කටයුතු කිරීම වෙනුවෙන් Nyras ආයතනය වෙත ගෙවන ලද බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 15,267.25 ක් එනම් ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන 2.25 ක් එම ගෙවීම තුල ඇතුලත් වී තිබුණි.

8.2.6. 2016 ජනවාරි 31 දින දක්වා "Nyras" උපදේශන සමාගම විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශය වෙත සපයන ලද සේවාවන් වෙනුවෙන් බ්‍රිතාන්‍ය පවුම් 65,000 ක මුදලක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය මඟින් 2015 දෙසැම්බර් 22, 2016 ජනවාරි 21 හා ජනවාරි 29 යන දින වලදී ගෙවා තිබුණි. එම මුදල, මුදල් අමාත්‍යාංශය මඟින් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට එකඟ වී තිබුණ ද ඉන්වොයිස් කරන ලද වටිනාකම වූ රු.13,947,625 ක් මුදලින් මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින් රු. 577,625 ක් අඩුවෙන් එනම්, රු.13,370,000 පමණක් 2016 මැයි 20 දින දී ප්‍රතිපූර්ණය කර ගෙන තිබුණි.

8.2.7. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 හි මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කරගැනීම නම් වූ ප්‍රධාන කාර්යය මුල් කරගනිමින් "Skyworks" හා "Nyras" යන උපදේශන සේවා ආයතන දෙකෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීම වෙනුවෙන් රු. 99,186,143 මුදලක් එම ආයතන වෙත ගෙවා තිබුණි.

තවද ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන සඳහා සීබරි ආයතනයෙන් උපදේශන සේවා ලබාගැනීමට කටයුතු කර තිබූ අතර එම ආයතනයට රු.144,887,459 ක මුදලක් උපදේශන සේවා ගාස්තු ලෙස ගෙවා තිබුණි. ඒ අනුව සමාගම විසින් ගුවන්යානා මිලදී ගැනීම හා අවලංගු කිරීම යන කාර්යයන් සඳහා උපදේශන සේවා ලබාගැනීම වෙනුවෙන් රු. 244,073,602 මුදලක් වැයකර තිබුණද එමඟින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවයේ උන්නතිය වෙනුවෙන් ඵලදායී සේවාවක් ලබා ගැනීමට ගුවන් සේවා සමාගම අපොහොසත් වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

8.3. **උපදේශකයන් සේවයේ යෙදවීම පිළිබඳ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට අනුකූල නොවීම්**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමේ ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සඳහා උපදේශකවරුන් තෝරා ගැනීමේදී පහත අනුකූල නොවීම් නිරීක්ෂණය විය.

8.3.1. අමාත්‍යාංශය විසින් විධිමත් ප්‍රසම්පාදන කමිටුවක් පත්කරගෙන එකී කාර්යය ඉටුකර ගත යුතු වුවත් එසේ විධිමත් ලෙස පත්කිරීම් සිදුකර ඇති බවට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරිණි. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (i) ඡේදය)

8.3.2. සමාගම විසින් යෝජනා ඉල්ලීමේ ප්‍රකාශයක් (Request for Proposal) සකස් කර උපදේශන ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මඟින් අනුමත කරවාගෙන යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීමට අපේක්ෂිත උපදේශන සමාගම් වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. මේ හේතුව නිසා සමාගම විසින් සිය කාර්යයන් කර ගැනීම සඳහා උපදේශන සමාගම තෝරාගැනීමේදී ඇගයීම සිදුකල ආකාරය පැහැදිලි නොවිය. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (ii) ඡේදය)

8.3.3. රු. මිලියන දෙක ඉක්මවන සහ සංකීර්ණ වූ කාර්යභාරයන් වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තර උපදේශන ආයතනවලින් සහභාගිත්වය අපේක්ෂා කරන අවස්ථාවලදී අභිප්‍රාය ප්‍රකාශ (EOI) ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ජාතික මෙන්ම ජාත්‍යන්තර මාධ්‍යවලද දැන්වීම් පලකළ යුතු වේ. නමුත් එම අවශ්‍යතාවලට අනුකූල වන පරිදි දැන්වීම් පළකර නොතිබූ අතර මේ හේතුව නිසා තරඟකාරී සහභාගිත්වයට ඉඩ හැරීම මඟින් සමාගමට ලබාගත හැකිව තිබූ උපරිම ගුණාත්මක හා ආර්ථිකමය වාසි ලබාගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය නොවිය. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (vii) ඡේදය)

8.3.4. සමාගම විසින් යෝජනා ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා ඉල්ලුම් කර තිබුණේ ආයතන 02 කින් පමණි. තවද, සුදුසුකම්ලත් ආයතන විසින් අභිප්‍රාය ප්‍රකාශ ඉදිරිපත් කර නොමැති විටදී හෝ වෙනත් සුදුසුකම්ලත් ආයතන නොමැති විටදී පමණක් තෝරාගත් ආයතන සංඛ්‍යාව 7 ට අඩුවිය හැකි නමුදු මෙම අවස්ථාවේ දී නියමිත පිළිවෙත් අනුගමනය නොකර ආයතන 2 ක් පමණක් තෝරාගෙන තිබුණි. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (viii) ඡේදය)

8.3.5. යෝජනා කැඳවීමේදී එම යෝජනා වලංගු කාල සීමාව පිළිබඳ කිසිඳු සඳහනක් කර නොතිබූ අතරම ඊ තැපැල මඟින් වර්ගීකරණය නොකළ යෝජනා ලබාගෙන තිබුණි. ඒ අනුව එම යෝජනා කලින් සකස් කරන ලද නිර්ණායකයන්ට අනුකූලව ඇගයීම කළ බවට විගණනයේදී නිරීක්ෂණය නොවිය. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (x) – (xvi) දක්වා වූ ඡේද)

8.3.6. යෝජනා විවෘත කිරීමේ කමිටුවක් පත් කර නොතිබූ අතර යෝජනා විවෘත කිරීමේ සිට ඇගයීම දක්වා වූ ක්‍රියාවලිය සමාගමේ තේරීම් කමිටුව විසින්ම සිදු කර තිබුණි. මූල්‍ය යෝජනා විවෘත කරන අවස්ථාවේදී එම යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ලද උපදේශන සේවා සමාගම්වල නියෝජිතයන් සහභාගී

කරගත යුතු වුවත් මෙම උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමේදී එසේ කටයුතු කර නොතිබුණි. ඒ අනුව ගුවන්යානා සහ ගුවන් මාර්ග ප්‍රතිසංවිධානය කිරීම සඳහා වූ උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම වෙනුවෙන් සිදුකර තිබූ ප්‍රසම්පාදන කාර්යයන් විනිවිදභාවයෙන් තොරව සිදුකර තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (xv) ඡේදය)

8.3.7. උපදේශන සේවා ලබාගැනීමට DVB බැංකුව හා Skyworks ආයතන වෙත 2015 අගෝස්තු 18 දිනට හෝ ඊට පෙර යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ලෙස 2015 අගෝස්තු 12 දිනදී දන්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද, ඊට පසු දිනයක් වූ 2015 අගෝස්තු 20 වන දින Nyras වෙතද යෝජනා ඉදිරිපත් කරන ලෙස දන්වා තිබුණි.

ඒ අනුව, සමාගම ප්‍රසම්පාදන විධිවිධානයන් උල්ලංඝනය කරමින් සමාගමේ අභිමතය පරිදි තෝරාගත් උපදේශන ආයතන වලින් විවිධ දිනයන්හිදී අභිප්‍රාය ප්‍රකාශ (EOI) ලබාගෙන උපදේශන සේවා ආයතනයක් තෝරා ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි. (යොමුව:- ඇමුණුම 77 (xiv) ඡේදය)

8.4. **මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට ගිවිසුම් ගත වූ A350-900 ගුවන්යානා 04 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීම හා වන්දි මුදල් ගෙවීම**

8.4.1. A350 හා A330 වර්ගයේ ගුවන් යානා පිළිබඳ යෝජිත ගුවන් මාර්ග හා පවතින ගුවන් මාර්ග සලකා බලමින් ශක්‍යතා අධ්‍යනයක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට එයාර්බස් සමාගමෙන් කරවා ගැනීමට 2015 අගෝස්තු 03 දින පැවති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීමේදී තීරණය කිරීම ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට සම්බන්ධිත ස්වාධීන නොවූ පාර්ශවයකගෙන් අධ්‍යයනයක් කරවා ගැනීම ප්‍රශ්නගත විය. (යොමුව:- 7.3.1.1.1 (iv) ඡේදය)

8.4.2. එයාර්බස් සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කර තිබූ වාර්තාවට අනුව A 350-900 හා A 330-300 වර්ගයේ ගුවන්යානාවල මෙහෙයුම් පිළිබඳව ඇගයීම ලන්ඩන් ගුවන් මාර්ගයට අදාලව පමණක් සිදුකර තිබුණි. එසේ එක් ගුවන් මාර්ගයකට අදාලව පමණක් ඇගයීම හා තෝරාගත් යුරෝපීය ගමනාන්ත වල ගුවන් ගමන් හා සැසඳීම මඟින් එහි ප්‍රතිඵල එම ගුවන් මාර්ගයෙන් බැහැර සමස්ථ දිගු ගමනාන්ත වලට ආදේශ කිරීම තාර්කික නොවන බව නිරීක්‍ෂණය විය. (යොමුව:- 7.3.1.1.2 ඡේදය)

8.4.3. අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය විසින් Aercap සමාගම සමඟ සාකච්ඡා කර වන්දි මුදල් ගෙවීමට එකඟ කර ගැනීමේ කාර්යය ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී වෙත බලය ලබා දී තිබුණි. මෙහිදී එම නිලධාරියා විසින් Aercap සමාගම සමඟ සිදුකරන ලද සාකච්ඡා සටහන් (Negotiation Minutes) ද විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණු අතර එම සාකච්ඡා සඳහා උපදේශන සමාගම් වල සහාය ලබා ගත් බවක් ද නිරීක්‍ෂණය නොවූයෙන් එම ගනුදෙනුව ප්‍රමාණවත් විනිවිදභාවයකින් සිදුව ඇති බව තහවුරු නොවීය.

8.4.4. 04 වෙනි A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම අවසන් කිරීම සඳහා වන්දි ගෙවීමට සහ සමාගමේ මූලික මූල්‍ය අවශ්‍යතා පියවා ගැනීමට ඇ.ඩොලර් මිලියන 65 ක ණය මුදලක් ලබාගැනීම සඳහා අනුමැතිය ආර්ථික කළමනාකරණ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටුව (CCEM) විසින් 2016 අප්‍රේල් 05 දින පැවති රැස්වීමේදී ලබා දී තිබුණද කල්බදු ගිවිසුම අහෝසි කිරීම හා වන්දි ලෙස ඇ.ඩොලර් මිලියන 17.77 ගෙවීම සම්බන්ධ අනුමැතියක් එහි නිශ්චිතව සඳහන්ව නොතිබුණි. එමෙන්ම, මේ සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියක් ලබාගත් බව විගණනයේදී තහවුරු නොවීය. (යොමුව:- 7.3.1.2.1 ඡේදය)

8.4.5. ඉහත 4 වෙනි A 350-900 ගුවන් යානයේ කල්බදු ගිවිසුම් අවලංගු කිරීමට අදාලව, ගෙවන ලද වන්දි මුදල වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 17.77 (අහිමි වූ ආරක්ෂිත තැන්පතුව ඇ.ඩොලර් මිලියන 2.5 ද ඇතුලත්ව) නිශ්චිතව ගණනය කරන ලද ආකාරය පිළිබඳව තහවුරුවක් විගණනයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි.

8.4.6. 2016 ජුලි 28 දිනැති අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩල රැස්වීම සඳහා ගරු අග්‍රාමාත්‍යතුමා හා ව්‍යවසාය සංවර්ධන ඇමතිතුමා විසින් සිදුකර තිබූ නිර්දේශ ඉදිරිපත් කර තිබුණි. ඉන්පසු A 350-900 ගුවන්යානා ගිවිසුම් අවලංගු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්‍ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් කළ බවට තොරතුරු විගණනය වෙත හෙළිදරව් නොවුනි.

8.4.7. යෝජිත වන්දි මුදල ගෙවා නිදහස් වීම මගින් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත අඛණ්ඩ අමතර අලාභ ඉදිරියේදී දැරීමට සිදු නොවන බවත් ඒ මත වඩා හොඳ ආයෝජකයෙකු ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවය වෙත ආකර්ෂණය කරගත හැකි බවත් 2016 සැප්තැම්බර් 07 දින CCEM වෙත ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාවේ දක්වා තිබුණි.නමුත්, එකඟ වූ වන්දි මුදල ගෙවා නිදහස් වීමෙන් පසු ද ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම 2019 මැයි 31 දින දක්වාම අඛණ්ඩව අලාභ ලබන අතර ආයෝජකයෙකු ආකර්ෂණය කර ගැනීමට ද අසමත් වී තිබුණි. (යොමුව:- 7.3.1.2.2 (iv) ඡේදය)

8.4.8. 2016 සැප්තැම්බර් 07 දින ආර්ථික කළමනාකරණ අනු කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද වාර්තාව අනුව A 350-900 ගුවන්යානා හැර අනෙකුත් ගුවන්යානා ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම තුළින් 2016/17 සිට 2020/21 දක්වා අපේක්ෂිත ඉතිරිය ඇ.ඩොලර් මිලියන 130 ක් බව දක්වා තිබුණ ද මෙහිදී කල්බදු වාරිකය අඩුකිරීම පමණක් සලකා බලා තිබුණු අතර අනෙකුත් සාධක එනම් නඩත්තු පිරිවැය, ඉන්ධන පිරිවැය ඉහළ යාම පිළිබඳව සලකා නොතිබුණි. (යොමුව:- 7.3.1.2.2 (iv) ඡේදය)

8.4.9. 2016 සැප්තැම්බර් 07 දින පැවති ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය මණ්ඩල අනු කමිටු (CCEM) රැස්වීමේදී A 350-900 ගුවන්යානා 03 හි ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල ඇ.ඩොලර් මිලියන 75-85 අතර විය යුතු බවට තීරණය කර තිබුණද එම ප්‍රමාණය තීරණය කරන ලද පදනමක් නිශ්චිතව දක්වා නොතිබුණි. (යොමුව:- 7.3.1.2.2 (v) ඡේදය)

8.4.10. 2016 සැප්තැම්බර් 05 දින Aercap සමාගම සමඟ ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ වන්දි මුදල අඩුකර ගැනීම සඳහා පැවති සාකච්ඡාවට අනුව වන්දි මුදල කොන්දේසිවලට යටත්ව ඇ.ඩොලර් මිලියන 98 කට අඩුකර ගෙන තිබුණද එම කොන්දේසිවලට එකඟ වීමේදී කිසිදු පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් සිදුකර නොතිබුණි. (යොමුව:- 7.3.1.2.2 (iv) ඡේදය)

8.4.11. A350-900 ගුවන් යානා 03 හි කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සඳහා 2016 සැප්තැම්බර් මාසයේදී මහා භාණ්ඩාගාරයේදී පැවති සාකච්ඡාව සඳහා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශ ලේකම් සම්බන්ධ වී තිබුණද එයින් පසු පැවති සාකච්ඡා සඳහා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධ කරගෙන තිබුණු බව නිරීක්ෂණය නොවීය.

8.4.12. 2016 ඔක්තෝබර් 01 දින Aercap නියෝජිතයින් සමඟ භාණ්ඩාගාරයේ පැවති සාකච්ඡාව සඳහා සහභාගී වී සිටි ඇතැම් නිලධාරීන් එම සාකච්ඡාව සඳහා සහභාගි වියයුතු බවට අනුමැතිය ලබාදුන් පාර්ශවයන් පිළිබඳව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය නොවීය. (යොමුව:- 7.3.1.2.2 (iv) ඡේදය)

8.4.13. ඉහත 8.4.12 හි දැක්වෙන සාකච්ඡාවේදී එකඟ වූ කරුණු පිළිබඳව ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී විසින් විද්‍යුත් තැපැල් පණිවිඩයක් මාර්ගයෙන් මුදල් අමාත්‍යවරයා හා රාජ්‍ය ව්‍යවසාය සංවර්ධන අමාත්‍යවරයා එදිනම දැනුවත් කර තිබුණ ද මේ සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය දැනුවත් කර නොතිබුණි.

8.4.14. ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට අදාල තීරණ වඩාත් කඩිනමින් ගෙන තිබුනේ නම් 7.3.5 හි සඳහන් ගෙවීම් තවදුරටත් අඩු කරගත හැකිව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

8.4.15. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමේ ගුවන් යානා ඇණියට A350-900 ගුවන් යානා අවශ්‍ය නොවන බවට මූලික තීරණය කවර පාර්ශවයක් විසින් කෙදිනක ගෙන තිබුනේද යන්න අනාවරණය කර ගැනීමට ප්‍රමාණවත් තොරතුරු පරීක්ෂණයට ඉදිරිපත් නොකෙරුණි. (යොමුව:- 7.3.1.1 ඡේදය)

8.4.16. මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීමේ ගිවිසුම් වලට එළඹීමට පෙර ඒ සඳහා වූ පූර්ව අනුමැතියක් අමාත්‍ය මණ්ඩලයෙන් ලබාගෙන නොතිබුණි. (යොමුව:- 7.3.1.3 ඡේදය)

8.5. A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් මිලදී ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගත වීම

8.5.1. A 350-900 ගුවන් යානා 04 ක් එයාර්බස් සමාගමෙන් 2020/21 දී මිලදී ගැනීම සඳහා ගිවිසුමකට එළඹ තිබුණි. නමුත් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන් යානා ලබා නොගැනීමට පසුව ගෙන ඇති තීරණය ප්‍රකාරව, 2017 දෙසැම්බර් 01 දින පැවති ආර්ථික කළමනාකරණය පිළිබඳ අමාත්‍ය අනු කමිටු (CCEM) රැස්වීමේදී එයාර්බස් සමාගම A 350-900 ගුවන් යානා 04 හි නිෂ්පාදන කටයුතු නැවැත්වීමට එකඟ වූ බවත් අනාගත දිනයකදී මෙම ගුවන් යානා වෙනුවට පටුබඳ ගුවන් යානා ලබා දීම සඳහා එයාර්බස් සමාගම විසින් ප්‍රති අර්පනයක් (Counter Offer) සිදුකර ඇති බවත් දක්වා තිබුණි. මෙහිදී, ගුවන් යානා වර්ගය වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් ඉදිරියේදී යම් අමතර ගෙවීමට සිදුවීමේ අවදානමක් ඇතිවිය හැකි බව නිරීක්ෂණය විය. (යොමුව:- 7.4 ඡේදය)

8.5.2. එමෙන්ම, A 350-900 ගුවන්යානා 04 ක් මිලදී ගැනීම හෝ A 321 Neo වර්ගයේ ගුවන්යානා 08 ක් මිලදී ගැනීම යන විකල්ප 02 පිළිබඳව සමාගම විසින් විධිමත් විශ්ලේෂණයක් වාර්තාවේ දිනය දක්වා සිදුකර නොතිබුණි. (යොමුව:- 7.4 ඡේදය)

8.6. **VIP කාමර කට්ටල ගිවිසුම අවසන් කිරීම**

8.6.1. A 330-300 වර්ගයේ ගුවන් යානයක විශේෂ පුද්ගලයින් සඳහා වෙන් කරන ලද ස්ථානයක් (VIP කාමරය) සකස් කිරීම සඳහා 2013 ජුනි 28 දින එළඹි ගිවිසුම නැවත එම වර්ෂයේ දෙසැම්බර් 02 හා 2014 මාර්තු මසදී වශයෙන් අවස්ථා 2 කදී සංශෝධනය කිරීම තුලින් එම කාර්යය පිළිබඳ සමාගමේ කළමනාකාරිත්වය පූර්ව සැලසුම් හා අවබෝධයෙන් තොරව ගිවිසුම්ගත වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

8.6.2. එයාර්බස් සමාගමෙන් ගුවන්යානා 10 ක් මිලදී ගැනීමේදී ලැබීමට නියමිතව තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක වට්ටම සඳහා හිමි VIP කාමර කට්ටලය වෙනුවට එම සමාගමෙන් වෙනත් භාණ්ඩ හා සේවා ලබා ගැනීමේදී වට්ටම අඩුකර ගැනීමේ හිමිකමක් ලබාදී තිබුණි. නමුත් VIP කාමරය සකස් කිරීම සඳහා ගිවිසුම් වලට එළඹි දින සිට එම ගිවිසුම අවලංගු කළ දිනය වූ 2015 පෙබරවාරි 24 දින දක්වා මාස 20ක ආසන්න කාලයක් ගතවීම නිසා ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගමට එයාර්බස් සමාගමෙන් ලබා ගැනීමට තිබූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 15 ක වට්ටම් හිමිකම අහිමි වී තිබුණි.

8.7. **A 350 හා A 330 ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවිකරණය**

8.7.1. A 350 හා A 330 ගුවන්යානා 2013 හා 2014 වර්ෂයන්හිදී සමාගම වෙත ලබා ගැනීම සඳහා ගිවිසුම් ගත වී තිබූ අතර එයින් A 330 වර්ගයේ ගුවන්යානා 06 සමාගම වෙත නියමිත කාල සීමාව තුලදී ලබාගෙන තිබුණි. කෙසේ නමුත් ඉහත 7.6 ඡේදය ප්‍රකාරව එම ගුවන්යානා ප්‍රති අලෙවි කිරීම සඳහා ගිවිසුම් ගත වී තිබුණි. ඒ අනුව සමාගම විසින් ගුවන්යානා ඇණිය ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේදී සමාගමේ ගුවන්යානා අවශ්‍යතාවය පිළිබඳව සැලකිල්ලක් දක්වා නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. (යොමුව:- 7.6 ඡේදය)

8.7.2. A 350-900 ගුවන්යානා නැවත අලෙවිකරණයට නියෝජිතයෙකු පත්කර ගැනීම සඳහා උපදේශන සමාගම් 03 කින් මිල ගණන් කැඳවීමට ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම හා එයාර්කැප් සමාගම සමඟ 2015 නොවැම්බර් 23 දින පැවති සාකච්ඡාවේදී නිර්දේශ කර තිබුණි. (ඇමුණුම 19) එම සමාගම් නිර්දේශ කිරීමේදී රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයන් අනුගමනය කර නොතිබුණි.

9. **පද්ධති හා පාලන දුර්වලතා**

9.1. සමාගම විසින් විධිමත් අධ්‍යයනයකින් සිදු කරනු ලැබූ පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් තොරව පහත කාර්යයන් ඉටු කර තිබුණි.

9.1.1. ගුවන්යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීම සඳහා වූ වැඩසටහන 2015 ජුනි 24 දින සංශෝධනය කිරීම.

9.1.2. A 350-900 ගුවන්යානා 04 ක් සෘජුව මිලදී ගැනීම හා එම වර්ගයේ තවත් යානා 4 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු ක්‍රමය යටතේ ලබා ගැනීම.

9.1.3. මෙහෙයුම් කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම වෙනුවෙන් අදාල මූල්‍ය සමාගම් වෙත වන්දි මුදල් ගෙවීමට එකඟ වීම.

9.1.4. කල්බදු ගිවිසුම් අවසන් කිරීම සම්බන්ධයෙන් Aercap සමාගම සමඟ එකඟ වූ වන්දි මුදල වූ ඇ.ඩොලර් මිලියන 154 න් ඇ.ඩොලර් මිලියන 56 ක් අඩු කර ගැනීමට අතිරේක කොන්දේසි වලට එළඹීම.

9.2. ගුවන් යානා ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ වැඩසටහන යටතේ එළඹ තිබූ කිසිදු ගිවිසුමක ගිවිසුම් අවසන් කිරීම පිළිබඳ අවසානාත්මක වගන්ති (Termination Clauses) ඇතුලත්ව නොතිබුණි. මේ හේතුවෙන් කල්බදු සමාගම යෝජනා කරන ලද වන්දි මුදල ගෙවීමට සමාගමට සිදුව තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය.

10. **නිර්දේශ**

10.1. ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගමේ කටයුතු වලට අදාල සියලු වැදගත් තීරණ ගැනීමේදී නිසි අධ්‍යනයකින් යුතුව සකස් කරන ලද දිගු කාලීන සැලැස්මකට අනුගතව කටයුතු කළ යුතු බව. (යොමුව 9.1.)

10.2. සමාගම විසින් උපදේශන සමාගම්වලින් උපදේශන සේවා ලබා ගැනීමේදී ප්‍රසම්පාදන නියෝජ්‍යාතනය විසින් 2007 අගෝස්තු මාසයේදී හා නොවැම්බර් මාසයේදී පිළිවෙළින් නිකුත් කර ඇති උපදේශන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ හා උපදේශන අත්පොතෙහි විධිවිධානවලට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු බව. (යොමුව 8.3.)

10.3. සමාගමේ කටයුතු සඳහා උපදේශකයන් වෙතින් නිර්දේශ ලබා ගැනීම මෙන්ම එම නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක කිරීම උපරිම ප්‍රශස්තභාවයකින් කළ යුතු බව (යොමුව 8.2.5)

10.4. ගුවන් සමාගම විසින් බාහිර පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීමේදී සහ ගිවිසුම් වලට එළඹීමේදී සමාගම වෙනුවෙන් එක් නිලධාරියකුට වැඩි පිරිසක් එම සාකච්ඡා සඳහා යොමු කිරීම මඟින් එම කාර්යයේ විනිවිදභාවය සහ අවංකභාවය ආරක්ෂා කර ගත යුතු බව. (යොමුව 8.4.14.)

10.5. අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය අත්‍යාවශ්‍ය වැදගත් කරුණු සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත ප්‍රමාණවත් තොරතුරු යොමුකර පූර්ව අනුමැතිය ලබා ගැනීමට හැකි උපරිම වශයෙන් කටයුතු කළ යුතු බව. (යොමුව 8.4.4 හා 8.4.17)

11. **නිගමනය**

ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම විසින් A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් මෙහෙයුම් කල්බදු පදනම මත ලබා ගැනීමට අදාල ගිවිසුම් ප්‍රමාණවත් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයකින් තොරව අවසන් කිරීම හේතුවෙන් ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සේවා සමාගම වෙත භාණ්ඩ හෝ සේවා ස්වරූපයේ කිසිදු කාලීන ප්‍රතිලාභයක් ලැබීමකින් තොරව ඇ. ඩොලර් මිලියන 115.77 ක් එනම් ශ්‍රී ලංකා රු. මිලියන 17,058.1 ක් වැය කිරීමට සිදු වී තිබුණි. තවද ඉහත සඳහන් ගුවන්යානා වලට අමතරව A 350-900 වර්ගයේ ගුවන්යානා 04 ක් අදාල නිෂ්පාදකයාගෙන් සෘජුවම මිලදී ගැනීම සඳහා වූ ගිවිසුම අවලංගු කර එම නිෂ්පාදකයා වෙතින්ම විකල්ප ගුවන්යානා මිලදී ගැනීමට සිදු කෙරෙමින් පවතින සාකච්ඡාවන්හි ප්‍රතිඵලය ලෙසද අදාල නිෂ්පාදක වෙත ඉහත ස්වරූපයේ වැනි යම් ගෙවීමක් සිදු වීමට පවතින ඉඩකඩ බැහැර කළ නොහැක.

ඩබ්ලිව්.පී.සී. වික්‍රමරත්න

විගණකාධිපති

2019-06-17

வரையறுக்கப்பட்ட ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை கம்பனியால் 2013 மற்றும் 2014 ஆம் ஆண்டுகளின் போது மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த A 350-900 வகை 08 விமானங்களை கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவது தொடர்பாக பாரளுமன்றத்தின் பொது முயற்சிகள் தொடர்பான குழுவின் வேண்டுகோளின் பிரகாரம் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியால் மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையின் இறுதி அறிக்கை

1. **நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு**

2008 ஆம் ஆண்டின் போது எமிரெட்ஸ் கம்பனியால் இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு முகாமைத்துவத்திலிருந்து நீங்கும் போது கம்பனியின் தொழிற்பாட்டு நட்டம் ரூபா 4,428 மில்லியனாக இருந்தது. அது வரை கம்பனியால் A 320 வகையான 05 விமானங்கள், A 330-200 வகையிலான 04 விமானங்கள் மற்றும் A 340-300 வகையிலான 05 விமானங்கள் என மொத்தம் 14 விமானங்கள் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தன.

கம்பனியால் 2011 ஆம் ஆண்டின் போது 2010/2011 - 2014/2015 இன் 05 ஆண்டு காலப்பகுதிக்காக வியாபார செயற்திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருந்தது. அத்திட்டத்தில் ஒரு செயற்பாடாக கம்பனியிடம் காணப்பட்ட 2013-2021 காலப்பகுதியில் ஆயுட்காலம் முடிவடைந்தமையால் 13 சிறிய ரக விமானங்களுக்கு பதிலாக வேறு விமானங்களை பெற்றுக்கொள்ளும் தேவைப்பாடு குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன் விமான மீள் வைப்பு நிகழ்ச்சித்திட்டம் (Re-fleeting Programme) என அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்தது.

அதன் போது கம்பனியின் முகாமைத்துவத்தினால் 2013-2021 காலப்பகுதியில் கைதவிர்க்கப்பட்ட 13 விமானங்களுக்கு பதிலாக 14 புதிய அகல உருவ விமானங்களை ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்த தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் கீழ் A 330-300 வகையான 06 விமானங்களும் 2013 ஆம் ஆண்டின் போது புதிதாக அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட A 350-900 வகையிலான 04 விமானங்களை செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் அதே வகையான 04 விமானங்களை தயாரிப்பாளரிடமிருந்து கொள்வனவு செய்யப்பட்டு மீண்டும் விற்பனை செய்து செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன்படி A 330-300 வகையான 06 விமானங்கள் 2014/2015 களில் விற்பனை செய்தல் மற்றும் மீள செயற்பாட்டுக் குத்தகையில் பெற்றுக்கொள்வதன் அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தன. மேலும் கம்பனியால் தயாரிப்புக் கம்பனியுடன் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை கொள்வனவு செய்வதற்காக 2013 யூன் 28 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்ததுடன்

அவ்வகையான மேலும், 04 விமானங்களை செயற்பாட்டுக் குத்தகையில் அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்காக 2013 செப்தெம்பர் 27 ஆந் திகதியிலும் 2014 நவம்பர் 12 ஆந் திகதியிலும் உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தன.

2015 ஆம் ஆண்டின் போது கம்பனியால் மீளமைப்பு திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டு 2015 யூன் 24 ஆந் திகதி அமைச்சரவை மூலம் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருந்தது. அத்திட்டத்தின் பிரகாரம் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு அதுவரை கொள்வனவு செய்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்த A 350-900 வகையான 08 விமானங்களை ஓட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளாமல் இருப்பதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன் பிரகாரம் செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்த A 350-900 வகையன 04 விமானங்களுக்காக உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்த செயற்பாட்டுக் குத்தகைக கம்பனியுடன் கலந்துரையாடல் மேற்கொண்டு ஏதேனும் நியாயமான தீர்வொன்றுக்கு வருவதற்கு மதியுரை கம்பனிகளின் ஒத்துழைப்பை பெற்றுக்கொள்வதற்கு 2015 ஆம் ஆண்டின் போது பணிப்பாளர் சபை தீர்மானித்திருந்தது. அதன் பிரகாரம் இச்செயற்திட்டத்திற்காக கம்பனியால் வெளிநாட்டு மதியுரைக் கம்பனியொன்றின் ஒத்துழைப்பு பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்கு மேலதிகமாக நிதி அமைச்சினால் இணைக்கப்பட்டிருந்த வெளிநாட்டு மதியுரைக் கம்பனியொன்றின் ஒத்துழைப்பும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. இதன் பிரகாரம் விமானங்களை மீள் வைப்பு நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் மதியுரையாளர்களின் ஒத்துழைப்புடன் செயற்பாட்டுக் குத்தகையின் கீழ் கொள்வனவு செய்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் A 350-900 வகையான 4 விமானங்களுக்கான தேவைப்பாடு தற்போது காணப்படாமையால் 2016 ஆம் ஆண்டின் போது கம்பனியால் முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கைகளுக்கு செயற்பாட்டு கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் இழப்பீட்டு தொகையாக அமெரிக்க டொலர் 171.77 மில்லியனை செலுத்துவதற்கு இணங்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், செயற்பாட்டு குத்தகை கம்பனியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கைகளின் பிரகாரம் நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு அமெரிக்க டொலர் 56 மில்லியன் நீக்கப்பட்டு மொத்த இழப்பீட்டு தொகையாக அமெரிக்க டொலர் 115.77 மில்லியன் அல்லது ரூபா 16,924 மில்லியன் தொகையை 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது கம்பனியால் கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்தன. மேலும் கம்பனியால் 2015 ஆம் ஆண்டின் போது A 330-300 வகையான 02 விமானங்களுக்கு பொருத்துவதற்கு இனங்கப்பட்டு VIP உடன்படிக்கையும் இரத்துச் செய்யப்பட்டிருந்தன.

அவ்வாறே A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை தயாரிப்பாளரிடமிருந்தே நேரடியாக கொள்வனவு செய்வதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கலந்துரையாடல் அறிக்கை திகதி வரையிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவதுடன் தயாரிப்பாளரால் குறித்த விமான தயாரிப்பு நிறுத்தப்பட்டு வேறு விமான வகையொன்று (A 321 Neo) வழங்குவதற்காக முன்மொழியப்பட்டிருந்தது.

2. **அறிக்கையின் பின்னணி மற்றும் தன்மை**

2017 செப்தெம்பர் 20 ஆந் திகதி வரையறுக்கப்பட்ட ஸ்ரீ லங்கன் விமானச் சேவை கம்பெனியின் நடவடிக்கைகளை பரிசோதனை செய்வதற்காக நடைபெற்ற பாராளுமன்ற பொது தொழில் முயற்சி தொடர்பான செயற்குழு கூட்டத்தில் வரையறுக்கப்பட்ட ஸ்ரீ லங்கன் விமானச் சேவை கம்பனிக்கு விமானங்களை பெற்றுக்கொள்ளும் கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்குரிய உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல் தொடர்பாக பரீட்சித்து அறிக்கை ஒன்று சமர்ப்பிக்கும்மாறு கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதியிடம் விடுக்கப்பட்ட வேண்டுகோள் (பின்னிணைப்பு 01) பிரகாரம் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய விமானங்கள் கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல்கள் தொடர்பான அறிக்கை இவ்வாறு சமர்ப்பிக்கப்படுகின்றது.

3. **பின்பற்றப்பட்ட நடைமுறைகள்**

இந்த அறிக்கையை தயாரிக்கும் போது பின்வரும் நடைமுறைகள் பின்பற்றப்பட்டன.

3.1. **பதிவேடுகளைப் பரீட்சித்தல்**

கீழே 5 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்படும் விடயங்களுக்கு உட்பட்டு கீழே காட்டப்பட்டுள்ள பதிவேடுகள் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்டன.

3.1.1. 2015/16 - 2017/18 காலப்பகுதிக்குரிய ஸ்ரீலங்கன் எயார் லைன்ஸ் விமான சேவைகள் கம்பனியால் தயாரிக்கப்பட்டு அமைச்சரவை அங்கீகாரத்திற்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட மீளமைப்பு திட்டம் மற்றும் அது தொடர்பான பணிப்பாளர் சபை தீர்மானங்கள் மற்றும் அமைச்சரவை தீர்மானங்கள்

3.1.2. A 350-900 வகையான 04 விமானங்கள் கொள்வனவு ஒப்பந்தம் மற்றும் A 350-900 வகையான 04 விமானங்கள் செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்வதற்கான 04 உடன்படிக்கைகள்

3.1.3. A 350-900 விமான உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவது தொடர்பாக மதியுரைக் கம்பனி தெரிவு செய்வதற்குரிய

i) பணிப்பாளர் சபை பத்திரம்

ii) பணிப்பாளர் சபை தீர்மானங்கள்

iii) அனுப்பி வைக்கப்பட்ட முன்மொழிவுகளுக்கான வேண்டுகோள் (Request for proposals)

iv) முன்மொழிவுக்கான மதிப்பீட்டு அறிக்கை

v) ஏனைய பரிமாறப்பட்ட கடிதங்கள் (இலத்திரனியல் தபால் உட்பட)

3.1.4. Skyworks கம்பனியிடமிருந்தும் "Nyras" கம்பனியிடமிருந்தும் மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக

i) மதியுரைக் கம்பனியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கை

ii) மதியுரை கம்பனியால் வழங்கப்பட்ட வெவ்வேறு அறிக்கைகள்

iii) மதியுரைக் கம்பனிகள் தெரிவு செய்து தொடர்பாக பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் பணிப்பாளர் சபை தீர்மானங்கள்

iv) மதியுரை சேவைகளுக்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட கொடுப்பனவு உறுதிச்சீட்டு மற்றும் ஏனைய மூல ஆவணங்கள்

3.1.5. சர்வதேச சட்ட மதியுரை கம்பனிகளிலிருந்து மதியுரை சேவை பெற்றுக்கொள்வதற்கு உரிய

i) மதியுரைக் கம்பனியுடன் மேற்கொண்ட உடன்படிக்கை

ii) மதியுரைக் கம்பனியால் வழங்கப்பட்ட வெவ்வேறு அறிக்கைகள்

iii) மதியுரைக் கம்பனி தெரிவு செய்வதுடன் தொடர்புடைய பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் மற்றும் பணிப்பாளர் சபை தீர்மானங்கள்

iv) மதியுரை சேவைகளுக்காக செய்யப்பட்ட கொடுப்பனவு தொடர்பான கொடுப்பனவு உறுதிச்சீட்டுக்கள் மற்றும் ஏனைய மூல பதிவேடுகள்

3.1.6. A 350-900 வகையான 04 குத்தகை உடன்படிக்கை முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கை (Termination Agreements)

3.1.7. A 350-900 வகையான 04 விமானங்களில் செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கை முடிவுறுத்தலின் இழப்பீட்டு கொடுப்பனவுகளுக்குரிய

i) கொடுப்பனவு உறுதிச்சீட்டுக்கள்

ii) வங்கிக் கூற்றுக்கள்

iii) குத்தகை கம்பனி மூலம் அனுப்பிவைக்கப்பட்ட உறுதிப்படுத்தல்கள் (conformation)

iv) ஏனைய மூலப் பதிவேடுகள்

3.1.8. உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துதல் தொடர்பான அங்கீகாரங்கள்

i) பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் மற்றும் பணிப்பாளர் சபை தீர்மானங்கள்

ii) பொருளாதார முகாமைத்துவ சபை பத்திரங்களும் தீர்மானங்களும்

iii) அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனமும் தீர்மானங்களும்

3.1.9. விற்பனை மற்றும் மறு குத்தகை பெற்றுக்கொள்ளல் (Sell and Lease Back) அடிப்படையில் பெற்றுக்கொண்ட A 330-300 வகையான இரண்டு விமானங்களுக்காக VIP அறைத் தொகுதிகள வழங்கும் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்குரிய

i) முடிவுறுத்துவதற்குரிய உடன்படிக்கைகள் (Termination Agreement)

ii) பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் மற்றும் தீர்மானங்கள்

iii) ஏனைய மூல பதிவேடுகள்

3.1.10. 2020 மற்றும் 2021 களின் போது விமானக் கம்பனிக்கு A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை கொள்வனவு செய்வதற்காக எயார் பஸ் கம்பனிகளுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கைகளை திருத்துவதற்கு அல்லது முடிவுறுத்துவதற்குரிய

i) பணிப்பாளர் சபை பத்திரங்கள் மற்றும் அமைச்சரவை தீர்மானங்கள்

ii) பொருளாதார முகாமைத்துவ சபை பத்திரங்களும் தீர்மானங்களும்

iii) அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனமும் தீர்மானங்களும்

iv) இந்த உடன்படிக்கையின் தற்போதைய நிலைமைக்குரிய ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியிடமிருந்து கிடைத்த தகவல்கள்

3.2. **ஏனைய பரிசோதனைகள்**

3.2.1. மேற்படி செயற்பாடுகளுக்கு ஏற்புடையதாக பல்வேறு வகையில் பெற்றுக்கொண்ட தகவல்களை ஆய்வுடன் பகுப்பாய்விற்கு உட்படுத்தல்.

3.2.2. தொடர்புபட்ட தரப்பினருடன் கலந்துரையாடல்களை மேற்கொள்ளல்

4. **விடயப்பரப்பு**

வரையறுக்கப்பட்ட ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியில் விமான தொகுதியினை மீளமைப்பு செய்யும் போது A 350-900 வகையில் 04 புதிய விமானங்கள் 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்குரிய உடன்படிக்கை A 330-300 வகையின் இரண்டு விமானங்களுக்கு பொருத்துவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட VIP தொகுதிகளுக்கான உடன்படிக்கை மற்றும் 2020 மற்றும் 2021 ஆண்டுகளில்

A 350-900 வகையின் 04 விமானங்களை கொள்வதற்குரிய உடன்படிக்கைகைய முடிவுறுத்தும் தேவைப்பாடு இனங்காணுதல், அதற்காக மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் அது தொடர்பாக பணிப்பாளர் சபை அனுமதி பொருளாதார முகாமைத்துவ சபை தீர்மானங்கள் மற்றும் அமைச்சரவை தீர்மானங்களை பரீட்சித்து அறிக்கையிடல்

5. **விடயவெல்லையின் எல்லைகள்**

இந்த அறிக்கையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அவதானிப்புக்கள் மூலம் தீர்மானங்களுக்கு வரும் போது எனது விடயவெல்லை பின்வரும் வரையரைகளுக்கு உட்பட்டிருந்தது என்பதை வலியுறுத்துகின்றேன்.

5.1. விண்வெளி தொழில்நுட்பம் தொடர்பான அறிவுடன் கூடிய அலுவலகர்களை தேசிய கணக்காய்வு அலுவலகத்திடம் இல்லாமை காரணமாக தொழில்நுட்ப விடயங்கள் காரணமாக சர்வதேச விமானச் சேவைகள் ஆலோசனை கம்பனி மூலம் ஸ்ரீ லங்கன் விமானச் சேவைகள் கம்பனிக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த அறிக்கைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு கணக்காய்வுகளை மேற்கொள்ளுதல்.

5.2. ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மூலம் விமான தொகுதிகளை மீளமைத்தல் மற்றும் உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்தல் தொடர்பாக பயன்படுத்தப்பட்டிருந்த மதியுரைக் கம்பனி மற்றும் சட்ட மதியுரையாளர் நிறுவனங்களுடன் கலந்துரையாடுவதற்கு கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு சந்தர்ப்பமொன்று வழங்கப்படாமை.

5.3. உடன்படிக்கைகளுக்கு வருதல் மற்றும் உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்தல் தொடர்பான சட்டரீதியான நிலைமை தொடர்பாக சர்வதேச சட்ட மதியுரை நிறுவனங்கள் மூலம் வழங்கப்பட்டிருந்த அறிக்கை அடிப்படையில் பரிசோதனைகளை மேற்கொள்வதற்கு நேர்ந்தமை.

5.4. ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு வழங்கப்பட்ட பதிவேடுகள் மற்றும் அறிக்கையின் பேரில் பரிசோதனைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை.

5.5. 2016 செப்தெம்பர் 05 ஆந் திகதி ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் Aercap கம்பனியுடன் நடாத்தப்பட்டிருந்த கலந்துரையாடலுக்காக பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரம் வழங்கப்படாதிருந்ததுடன் அக்கலந்துரையாடல் குறிப்புக்களும் பரிசோதனைக்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.

6. **செயற்பாட்டின் அறிமுகம்**

ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் 2011 ஆம் ஆண்டின் போது 2010/11 - 2014/15 காலப்பகுதிக்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த ஐந்தாண்டு வியாபாரத்திட்டத்தின் பிரகாரம் கம்பனியின் அகல உருவ விமான தொகுதியை மீளமைக்கும் நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்று அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்தது அதன் பிரகாரம் A 330-300 வகையான 6 விமானங்களும் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களுமாக 10 விமானங்களை நேரடியாக எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்வதற்கு மேலும் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்வதற்கு இன்டர்நஷனல் லீஸ் பிளான்ஸ் கம்பனி மற்றும் எயார் பஸ் கம்பனி ஆகிய கம்பனிகளுடன் உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தன. அதன் பிரகாரம் A 330-300 வகையான 6 விமானங்கள் 2014/15 ஆம் ஆண்டுகளில் கிடைப்பதற்கு இருந்ததுடன் உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் அவ் விமானங்களை கொள்வனவு செய்து மீள் விற்பனை செய்து மீண்டும் செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்ளும் அடிப்படையில் (Sell and Lease Back) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

A 350-900 வகையான 3 விமானங்கள் இன்டர்ரஷனல் லீஸ் பினான்ஸ் கம்பனியிடமிருந்தும் ஒரு விமானம் எயார் கப் கம்பனியிடமிருந்தும் செயற்பாட்டுக் குத்தகையின் பெற்றுக் கொள்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த 04 விமானங்கள் 2016/2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது கிடைப்பதற்கு இருந்தன. எனினும் அது வரை ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி தொடர்ந்து நட்டம் அடைந்தமை அதாவது 2015/2016 ஆம் ஆண்டில் காணப்பட்ட அ.டொ. 47.1 மில்லியன் தொகையான தொகுதி நட்டம் 2016/17 ஆம் ஆண்டின் போது அ.டொலர் 90 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தமை, அ.டொ. 300 மில்லியன் அளவிலான கடன் மீதியொன்று காணப்பட்டமை, இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனத்திற்கு அ.டொலர் 45 மில்லியன் மற்றும் விமான நிலைய மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு அ.டொ. 15 மில்லியன் என்ற வகையில் 2016 மார்ச் மாதம் அளவில் கொடுப்பனவு செய்வதற்கு இருந்தமை போன்ற விடயங்களை கருத்திற் கொள்ளும் போது 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளில் கிடைப்பதற்கு இருந்த A 350-900 வகையான 4 விமானங்களுக்காக ஒரு விமானத்தின் மாதாந்த குத்தகை தவணை அ.டொ. 1.215 மில்லியன் வீதம் மொத்த குத்தகை தவணையான அ.டொ. 174.96 மில்லியனான தொகை 12 ஆண்டுகளுக்காக கொடுப்பனவு செய்வதில் சிக்கலான நிதி நிலைமையொன்றில் கம்பனி காணப்பட்டது.

அதன் பிரகாரம் கட்டளையிடப்பட்ட A 350-900 வகையான 04 விமானங்களுக்காக ஏற்படுத்திக் கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்வதற்காக காணப்படும் மாற்று வாய்ப்புக்கள் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு ஆலோசனை வழங்குவதற்காக Skyworks மற்றும் Nyras ஆகிய சர்வதேச மதியுரைக் கம்பனிகளின் ஒத்துழைப்பு பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. மதியுரையாளர்களை தெரிவு செய்யும் போதும் சேவையில் ஈடுபடுத்துவதற்காக பெறுகை மேற்கொள்ளும் போது மதியுரையாளர்களை தெரிவு செய்தல் மற்றும் சேவையில் ஈடுபடுத்துதல் தொடர்பாக 2007 ஆகஸ்ட் மாதத்தின் போதும் 2007 நவம்பர் மாதத்தின் போதும் தேசிய பெறுகை முகவராண்மையால் வழங்கப்பட்ட பெறுகை வழிகாட்டல் கோவைக்கு இணங்க வேண்டும். (பின்னிணைப்பு 77) மேலும் விமானங்களில் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துதல் பொறுப்பு தொடர்பாக 2015 திசெம்பர் 11 ஆந் திகதி சட்டத்தரணி திரு. அனில் தித்தவெல்ல அவர்களின் சட்ட அபிப்பிராயமொன்றையும் கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபையால் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதன் போது A 350-900 வகையிலான விமானங்கள் ஸ்ரீ லங்கன் விமானக் கம்பனியில் தேவைப்பாட்டுடன் கருத்திற் கொள்ளும் போது கூடிய இயலளவுடன் கூடியதாக இருந்தமையால் குத்தகை உடன்படிக்கை முடிவுறுத்துதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

அவ்வாறு எயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து நேரடியாக கொள்வனவு செய்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட A 350-900 வகையான 4 விமானங்கள் 2020/2021 ஆண்டுகளில் கிடைப்பதற்கு இருந்தன. கட்டளையிடப்பட்ட அகல உருவுடனான விமானங்களுக்குப் பதிலாக ஒடுங்கிய உருவுடனான விமானங்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு உரிய கம்பனிக்கு மீள் கட்டளையொன்று விடுவதற்கு பொருளாதார முகாமைத்துவ அமைச்சரவை உப குழுவினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தீர்மானங்களுக்கு பொறுப்பேற்றலாக A 321 Neo வகையின் 8 விமானங்களை கொள்வனவு செய்வதற்கு எயார் பஸ் கம்பனி 2018 ஏப்ரல் மாதத்தில் மீள் பொறுப்பேற்றலை தெரிவித்திருந்தது.

7. **செயற்பாடு**

7.1. **அகல உரு விமான தொகுதியை மீளமைப்பதற்கு எயார் பஸ் கம்பனி மற்றும் செயற்பாட்டு குத்தகை கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடல்**

ஸ்ரீ லங்கள் விமான சேவை கம்பனியால் 2011 ஆம் ஆண்டின் போது 2010/11 - 2014/15 காலப்பகுதிக்குரிய சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ஐந்தாண்டு வியாபார திட்டத்தின் பிரகாரம் கம்பனியின் அகல உருவ விமான தொகுதி மீளமைப்பு செய்யும் நிகழ்ச்சித்திட்டமொன்று செயற்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அதன் போது கீழே காட்டப்பட்டிருந்ததன் பிரகாரம் அகல உருவ விமான தொகுதியை மீளமைப்பதற்கு எயார் பஸ் கம்பனி மற்றும் செயற்பாட்டு குத்தகை கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இல 1 - எயார் பஸ் கம்பனி மற்றும் குத்தகை கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடல் தொடர்பான விபரங்கள்

விமானங்களின் வகை	**அளவு**	**உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்ட நிறுவகம்**	**உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்ட திகதி**	**விமானங்கள் கிடைப்பதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலப்பகுதி**
A 330-300	06	எயார் பஸ் கம்பனி	2013.06.19	2015/2014
A 350-900	04	எயார் பஸ் கம்பனி	2013.06.28	2021/2020
A 350-900	03	இன்டர்ஷனல் லீஸ் பினான்ஸ் கம்பனி	2013.09.27	2017/2016
A 350-900	01	எயார்கெப் (Aercap) கம்பனி	2014.11.12	2017/2016
மொத்த விமானங்கள்	14			

7.1.1. **A 330-300 வகையான 06 விமானங்களை பெற்றுக் கொள்வதற்கு உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்ளல்**

A 330-300 வகையான 06 விமானங்களை நேரடியாக எயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்காக 2013 யூன் 19 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது அந்த விமானங்களை விற்பனை செய்து மீண்டும் செயற்பாட்டு குத்தகையில் பெற்றுக் கொள்ளும் அடிப்படையில் 02 செயற்பட்டு குத்தகை கம்பனியின் மூலம் நிதியளிப்புச் செய்யப்பட்ட 2014 ஒக்தோபர் 29, திசெம்பர் 18, 2015 மார்ச் 25, ஆகஸ்ட் 14, நவம்பர் 06 மற்றும் திசெம்பர் 29 ஆந் திகதிகளில் ஸ்ரீ லங்கன் விமான

சேவைகள் கம்பனிக்கு 12 ஆண்டு காலப்பகுதிக்காக பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

அட்டவணை இல 2 – செயற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கைகளின் பிரகாரம் குத்தகை தவணை தொடர்பான விபரங்கள்

விமானங்களின் பதிவிலக்கம்	குத்தகை காலப்பகுதி	குத்தகை கம்பனி	மாதாந்த குத்தகை தவணை (அ.டொலர்)
i) 4R-ALL	29.10.2014 முதல் 28.10.2026	எயார் லீஸ் கோப்ப ரேஷன்	1,115,839
ii) 4R-ALM	18.12.2014 முதல் 17.12.2026	HKAC லீஸிங் கம்பனி	1,010,884 (18.12.2014 முதல் 17.12.2020 வரை) 1,002,233 (18.12.2020 முதல் 17.12.2026 வரை)
iii) 4R-ALN	25.03.2015 முதல் 24.03.2027	HKAC லீஸிங் கம்பனி	1,030,705 (25.03.2015 முதல் 24.03.2021 வரை) 995,062 (25.03.2021 முதல் 24.03.2027 வரை)
iv) 4R-ALO	14.08.2015 முதல் 13.08.2027	HKAC லீஸிங் கம்பனி	1,045,020 (14.08.2015 முதல் 13.08.2021 வரை) 1,002,233 (14.08.2021 முதல் 13.08.2027 வரை)
v) 4R-ALP	09.11.2015 முதல் 08.11.2027	HKAC லீஸிங் கம்பனி	1,014,663 (09.11.2015 முதல் 08.11.2021 வரை) 991,259 (09.11.2021 முதல் 08.11.2027 வரை)
vi) 4R-ALR	29.12.2015 முதல் 28.12.2027	HKAC லீஸிங் கம்பனி	1,010,008 (29.12.2015 முதல் 28.12.2021 வரை) 993,555 (29.12.2021 முதல் 28.12.2027 வரை)

7.1.2. **A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்கு உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்ளல்**

மேலே குறிப்பிட்டதன் பிரகாரம் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை நேரடியாக எயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்காக 2013 யூன் 28 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த விமானங்கள் 2020 மற்றும் 2021 ஆண்டுகளில் கிடைக்கப்பெற உள்ளன.

விமானத்தின் ஆரம்ப விலை	(ஆமெரிக்க டொலர்)	275,099,000
உபகரண வசதிகள்	(அமெரிக்க டொலர்)	9,672,000
மொத்தம்		284,771,000

.

பெற்றுக்கொள்வதற்கு முன்னர் **(PDP)**	-
உடன்படிக்கை மேற்கொள்ளும் சந்தர்ப்பத்தில்	%1
திட்டமிடப்பட்டு கையளிக்கப்பட்ட மாதத்திற்கு முன்னைய மாதத்தின் முதல் நாள் மாதம்	
84 மாதம்	%0.1
72 மாதம்	%0.1
60 மாதம்	%0.1
48 மாதம்	%0.1
30 மாதம்	%2.6
24 மாதம்	%4
18 மாதம்	%5
05 மாதம்	%4
விமானத்தை கையளிப்பதற்கு முன் முழுக் கொடுப்பனவு	%17

2018 மார்ச் 31 ஆந் திகதி வரை எயார் பஸ் கம்பனிக்கு கொடுப்பனவு செய்யப்பட்டிருந்த கிடைப்பதற்கு முன்னரான கொடுப்பனவு (Pre-delivery Payment) அ.டொ.19.2. மில்லியன் ஆக இருந்தது.

7.1.3. **A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்வதற்கு உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்ளல்**

A 350-900 வகையான 03 விமானங்களை இன்டர்ஷனல் லீசிங் பினான்ஸ் கோப்பரேஷன் (ILFC) கம்பனியிடமிருந்தும் A 350-900 வகையான விமானமொன்றை எயார்கப் (Aeracap) கம்பனியிடமிருந்தும் செயற்பாட்டு குத்தகை முறைமையில் பெற்றுக் செய்வதற்காக 2013 செப்தம்பர் 27 ஆந் திகதி மற்றும் 2014 நவம்பர் 12 ஆந் திகதிகளில் உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தன. அந்த விமானங்கள் 2016 மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டுகளின் போது ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு கிடைப்பதற்கு இருந்தன.

இங்கு விமானமொன்றுக்கான மாதாந்த குத்தகை தவணை (Base Rent) அ.டொ 1.215 மில்லியனாக இருந்ததுடன் அதன் பிரகாரம் விமானமொன்றுக்காக 12 ஆண்டு காலப்பகுதிக்கு அ.டொலர் 174.96 மில்லியன் கொடுப்பனவு செய்வதற்கு உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இல 03 - செயற்பாட்டு குத்தகைக்காக உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடல் தொடர்பான விபரங்கள்

செயற்பாட்டு குத்தகை கம்பனியின் பெயர்	**உடன்படிக்கை இலக்கம் மற்றும் திகதி**	**விமானங்கள் கிடைப்பதற்கு இருந்த காலப்பகுதி**
Finance International Lease Corporation (ILFC)	79 2013.09.27	2016 யூலை
Finance International Lease Corporation (ILFC)	80 2013.09.27	2016 ஆகஸ்ட்
Finance International Lease Corporation (ILFC)	81 2013.09.27	2016 செப்தம்பர்
Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	இலக்கமொன்று குறிப்பிடப்படவில்லை 2014.11.12	2016/2017

7.2. **விமானத்தொகுதியை மீளமைப்பு செய்யும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த A 350-900 விமானங்களை கையேற்கும் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் முன்மொழிவு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட விதம்.**

7.2.1. **புதிய மீளமைப்பு திட்டமொன்றை தயாரிப்பதற்கான அமைச்சரவையால் தீர்மானித்தல்**

7.2.1.1. "ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனிக்காக நிதி மூலதனம் வழங்குதல்'' என்ற தலைப்பிலான 15/0451/638/001 ஆம் இலக்க அமைச்சரவை பத்திரத்தின் மூலம் விமான சேவை அமைச்சர் சமர்ப்பித்த 2015 ஏப்ரல் 17 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தை கருத்திற் கொண்டு அமைச்சரவை பின்வரும் தீர்மானங்களை 2015 ஏப்ரல் 22 ஆந் திகதி வழங்கியிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 08)

i) "ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனிக்காக வெவ்வேறாக விரிவான வியாபார திட்டமொன்று வீதம் தயாரிக்கப்பட்டு பொருளாதார அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழுவிற்கு சமர்ப்பித்தல்.

ii) நிதி அமைச்சினால் 2015 சனவரி 29 ஆந் திகதி 2015 ஆம் ஆண்டிற்காக சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த வரவு செலவு திட்ட முனமொழிவு மூலம் வெளியிடப்பட்டிருந்த ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனி என்பவற்றை ஒன்றினைக்கும் பொருட்டு பொருத்தமான திட்டமொன்றை துரிதமாக தயாரித்து பொருளாதர அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழுவிற்கு சமர்ப்பித்தல்.

iii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனிக்காக தடையின்றி எரிபொருள் வழங்களை உறுதிப்படுத்தும் பொருட்டு இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனத்திற்கு செலுத்த வேண்டிய நிலுவைத் தொகையை தீர்ப்பதற்கான பிணையொன்றோ அல்லது நம்பிக்கை கடிதமொன்றை வழங்குமாறு திறைசேரி செயலாளருக்கு குறிப்பிடுதல்.

7.2.1.2. மேற்படி அமைச்சரவையை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் 03 உத்தியோகத்தர்கள் மற்றும் மதியுரையாளர்களைக் கொண்ட குழுவொன்றினால் மீளமைப்பு திட்டமொன்று (பின்னிணைப்பு 09) தயாரிக்கப்பட்டு கீழே காட்டப்பட்டுள்ளதன் பிரகாரம் அதற்காக அமைச்சரவை அங்கீகாரம் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

திகதி	**செயற்பாடு**
2015 மே 26	கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபைக்கு சமர்ப்பித்தல் மற்றும் அத்திகதியிலேயே பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளல்
2015 மே 28	விமான சேவை அமைச்சருக்கு சமர்ப்பித்தல்
2017 யூன் 25	பிரதம மந்திரி மற்றும் நிதி அமைச்சர் ஆகியோருக்கு மேற்படி திட்டத்தை சமர்ப்பித்தல்
2018 யூன் 05	பொருளாதார அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழு மூலம் நியமிக்கப்பட்ட குழுவிற்கு திட்டத்தை சமர்ப்பித்தல் மற்றும் அக்குழுவின் மூலம் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட 02 மாற்று முன்மொழிவுகளுக்கு இடையே ‘‘ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை கம்பனி காணப்படும். கம்பனி கட்டமைப்பின் உள்ளே மீளமைப்பு செய்தல் திட்டத்தின் பிரகாரம் மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனியுடன் ஒன்றினைந்து செயற்படுதல் என பரிந்துரைக்கபட்டிருந்தமை.
2018 யூன் 01	பொருளாதார அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழுவிற்கு மேற்குறித்த திட்டத்தைச் சமர்ப்பித்தல்
2018 யூன் 05	பொருளாதார அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழு மூலம் நியமிக்கப்பட்ட குழுவிற்கு திட்டத்தை சமர்ப்பித்தல் மற்றும் அக்குழுவின் மூலம் திட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட 02 மாற்று முன்மொழிவுகளுக்கு இடையே ‘‘ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை கம்பனி காணப்படும். கம்பனி கட்டமைப்பின் உள்ளே மீளமைப்பு செய்தல் திட்டத்தின் பிரகாரம் மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனியுடன் ஒன்றினைந்து செயற்படுதல் என பரிந்துரைக்கபட்டிருந்தமை.

2015 யூன் 09 மேற்குறித்த குழுவின் பரிந்துரை பொருளாதார அலுவல்கள் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழுவினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருந்தமை.

2015 யூன் 24 அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் வழங்குதல்

7.2.2. **உத்தேச மீளமைப்பு திட்டம்** (2015/16-2017/18)

ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா விமான சேவைகள் கம்பனி ஆகிய இரண்டு கம்பனிகளும் 2015/16 முதல் 2017/18 காலப்பகதிக்குரிய உத்தேச மீளமைப்புத் திட்டமொன்றை தயாரித்து அமைச்சரவைக்கு 2015 யூன் மாதத்தின் போது சமர்ப்பிக்கப்பட்டு அதற்கான அங்கீகாரம் 2015 யூன் 24 ஆந் திகதி பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான பரிந்துரைகள் சில கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

i) நட்டத்தில் செயற்பட்டு வரும் பிராங்போட், பாரிஸ் மற்றும் ரோம் போன்ற விமான பயணங்களில் ஓட்டத்தை இடை நிடைநிறுத்துவதாகவும் அதன் மூலம் ஐரோப்பா வரை வாரமான்றுக்கு விமான பிரயாண எண்ணிக்கையை 18 இலிருந்து 7 வரை 2015/16 முதல் 2016/17 அளவில் குறைத்தல்.

ii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா விமான சேவைகள் கம்பனி ஆகிய இரண்டு கம்பனிகளை ஒன்றிணைத்து செயற்திறனான வகையில் தொகுதி வியாபார நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடல்

iii) விமான அணி தொகுதி பின்வருமாறு அளவினை சீராக்குதல்

அட்டவணை இல 04 - விமான அணி மறுசீரமைப்பு

விமானங்களின் வகை	திட்டத்தின் மூலம் முன் மொழியப்பட்ட விமானங்களின் எண்ணிக்கை		2015 செப்தம்பர் 15 இல் காணப்பட்ட விமானங்களின் எண்ணிக்கை
	2016/17	2017/18	
A 320-200	06	03	06
A 321-200	02	02	02
A 320 Neo	-	04	-
A 330-300	03	02	07
A 330-300	07	07	03
A 340-300	-	-	03
	18	18	21

iv) 2015/16 முதல் 2017/18 ஆம் ஆண்டு வரை ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் நட்டத்தை அமெரிக்க டொலர் 93.7 மில்லியனிலிருந்து 23.4 மில்லியன் வரை குறைத்தல்

v) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு கடன் சுமையிலிருந்து விடுபடல் மற்றும் நிலையான மற்றும் நிலைபேறான நிலைமையொன்றை அடைந்து கொள்வதற்காக கீழே காட்டப்பட்டுள்ளதன் பிரகாரம் பெற்றுக்கொடுத்தல்

அட்டவணை இல 05 – நிதிய வழங்கல் திட்டம்

(அமெரிக்க டொலர் மில்லியன்)

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	மொத்தம்
அரசின் மூலதன வழங்கல்	125	70	60	-	255
ஸ்ரீலங்கன் கேடரிங் கம்பனியின் பங்குகளில் 49% விற்பனை செய்தல் மூலம்	-	85	-	-	85
நில கையாளல் (Ground Handling) பிரிவு கம்பனியொன்றாக மாற்றுதல் மற்றும் அக்கம்பனியின் பங்குகளில் 40% சதவீதத்தை விற்பனை செய்ததன் மூலம்	-	-	140	-	140
மொத்தம்	125	155	200	-	480

7.2.3. **உத்தேச மீளமைப்பு திட்டத்தை செயற்படுத்துதல்**

7.2.3.1. 2015 யூன் 26 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரால் கம்பனியின் உத்தேச மீளமைப்பு திட்டம் 2015 யூன் 24 ஆந் திகதி அமைச்சரவையால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளதாக தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 10)

7.2.3.2. மேற்படி திட்டத்தை செயற்படுத்துவது தொடர்பாக 2015 ஆகஸ்ட் 03 மற்றும் 25 ஆந் திகதிகளில் நடாத்தப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை கூட்டங்களின் போது கூடுதலாக கலந்துரையாடப்பட்டிருந்ததுடன் 2015 யூலை 24 ஆந் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த CEO/2015/06/80 ஆம் இலக்க பணிப்பாளர் சபை பத்திரத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட பரிந்துரைக்காக பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரம் 2015 ஆகஸ்ட் 25 ஆந் திகதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 11)

i) அகல உருவ விமான தொகுதி 13 முதல் 10 வரையிலும் 08 ஒடுங்கிய விமானங்களுக்காக மொத்த விமான தொகுதியை 21 இலிருந்து 18 வரை குறைத்தல்.

ii) லண்டன் விமான மார்க்கத்தின் விமான பயணங்களை வாரத்திற்கு 09 பிரயாணங்கள் வரை 2015 குளிர்காலத்தில் குறைத்தல்

iii) மிஹின் லங்கா விமானக் கம்பனியுடன் ஒன்றிணைந்து தொகுதியின் செயலாற்றலை அதிகரித்தல்.

iv) ஐரோப்பிய விமான மார்க்கங்களுடன் தொடர்பு கொண்டு விமான (Codeshare Operations) செயற்பாட்டை நடாத்துவதற்கு பங்காளர் ஒருவரை தேடிக் கொள்வதற்காக மதிப்பீடொன்றை மேற்கொள்ளல்

v) 2017 ஆம் ஆண்டில் குத்தகை கம்பனிக்கு மீளப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு A 330-200 வகையான 03 விமானங்கள் மற்றும் கிடைப்பதற்குள்ள A 350-900 வகையான 08 விமானங்களுக்காக சிறந்த தீர்வொன்றை வழங்குதல்.

vi) மேற்படி (v) இற்காக கலந்துரையாடி தீர்வொன்றை வழங்குவதற்கு வெளித்தரப்பினரை நியமித்தல் மற்றும் அதற்காக குறைந்தது 3 தரப்பினரின் அபிலாசை கூற்று (Expressions of Interest - EoI) கோரி பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரத்தின் கீழ் பொருத்தமான தரப்பினரொன்று 2015 ஆகஸ்ட் 31 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் தெரிவு செய்து கொள்ளல்.

vii) ஊழியர் கிரயம், நேரடி செயற்பாட்டு கிரயம், விமான ஓடு பாதை மீளமைப்பு கிரயம் போன்று கிரயங்கள் தவிர ஏனைய கிரயங்களை குறைப்பதற்காக பாரிய பெறுமதியொன்றுடனான அவ் ஒப்பந்தங்களுக்காக அதுவரை உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்த ஒப்பந்தக்காரர்களுடன் கலந்துரையாடலை நடாத்துதல்.

viii) இலங்கை அரசினால் அமெரிக்க டொலர் 255 மில்லியன் மூலதன பங்களிப்புடன் விசேட வியாபார அலகு (ஸ்ரீலங்கன் கேடரிங் கம்பனி மற்றும் நில கையாளல் Ground hailing பிரிவு) களில் சிறு பிரிவுகளின் உரித்து விற்பனையிலிருந்து அ.டொலர் 225 மில்லியனாக மொத்தம் அ.டொலர் 480 மில்லியன் நிதியத்தை பெற்றுக்கொள்வதற்கு

ix) 2015 ஆம் ஆண்டின் போது நிதி அமைச்சின் வசதிகளை வழங்குதன் மூலம் இலங்கை வங்கியிடமிருந்து அ.டொ. 86 மில்லியனான கடன் தொகையை பெற்றுக்கொள்வதற்கு

x) இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனத்தின் நிலுவை தொகையை தீர்வு செய்வதற்காக இலங்கை வங்கியிடமிருந்தும் மக்கள் வங்கியிடமிருந்தும் ரூபா 30 மில்லியன் குறுங்கால கடனைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக நாணயக் கடிதங்களை திறைசேரி செயலாளரிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளல்.

7.2.3.3. மேற்படி மீளமைப்பு திட்டத்தை செயற்படுத்தும் திகதி 2015 ஒக்தோபர் 01 ஆந் திகதியாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்த போதிலும் அதன் விமான மார்க்க வலையமைப்பு (Network Optimization) செயற்படுத்தும் திகதி வரை 2016 ஏப்ரல் 01 ஆந் திகதி வரை காலந் தாழ்த்துவதற்கு 2015 ஆகஸ்ட் 25 ஆந் திகதி பணிப்பாளர் சபையினால் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3. செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட A 350-900 வகையான 04 உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல் மற்றும் இழப்பீட்டை செலுத்துதல்.

7.3.1. உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்கான அங்கீகாரம்

7.3.1.1. பணிப்பாளர் சபை முன்மொழிவுகளும் தீர்மானங்களும்

7.3.1.1.1. 2015 ஆகஸ்ட் 03 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை முன்மொழிவுகள் மற்றும் தீர்மானங்கள் (பின்னிணைப்பு 12)

i) மேற்படி 7.2 குறிப்பிடப்பட்டதன் பிரகாரம் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனி என்பவற்றை மீளமைப்பு செய்யும் திட்டத்திற்காக அமைச்சரவை அங்கீகாரம் 2015 யூன் 24 ஆந் திகதி கிடைத்திருந்தது. அதன் பிரகாரம் 2015 ஆகஸ்ட் 03 ஆந் திகதி நடைபெற்ற விமான சேவைக் கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபை கூட்டத்தின் போது A 350-900 வகையிலான விமானங்களை ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு உள்ளடக்கப்படக் கூடாதென அப்போதைய பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தராக செயற்பட்ட திரு. ரபிக ஜயவர்த்தன அவர்களால் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

ii) மேற்படி பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனி பணிப்பாளரில் ஒருவரான சானக த சில்வா அவர்களினால் A 350 வகை விமானங்கள் கூற்றினை A 330 வகையான விமானங்களுக்கான கிரய ஒப்பீட்டு கூற்றினை எயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளுமாறு நிதிப் பிரிவு பிரதானியாக செயற்பட்ட திரு திசநாயக்க அவர்களிடம் கோரப்பட்டிருந்தது.

iii) மேலும் கம்பனியின் பணிப்பாளரில் ஒருவரான திரு ஜோசப் பீட்ரோ அவர்களால் இத்தீர்மானம் அதாவது A 350 வகையான விமானங்களை பெற்றுக்கொள்ளாத தீர்மானம் கம்பனியின் எதிர்காலத்திற்கு தாக்கமளிக்கும் பாரதூரமான விடயமொன்றாக இருப்பதால் மேலும் இது தொடர்பாக காணப்படும் விமான ஓடுபாதைகளைக் கருத்திற் கொண்டு ஆய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும் விமான ஓட்டல் இயலுமை போன்ற போன்ற வேறு காரணிகளையும் கருத்திற் கொள்ளுமாறு கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

iv) அதன் பிரகாரம் A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்கள் தொடர்பான கம்பனியின் உத்தேச விமான மார்க்கங்கள் மற்றும் காணப்படும் விமான மார்க்கங்கள் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டு சாத்திய வள

ஆய்வொன்றை எயார் பஸ் கம்பனி ஊடாக மேற்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

v) இங்கு மேலும், A 350 வகையான செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்வதற்கான உடன்படிக்கை செய்யப்பட்டிருந்த குத்தகை கம்பனியுடன் கலந்துரையாடலை மேற்கொண்டு ஏதேனும் நியாயமான தீர்வொன்றுக்கு வருவதற்கு மதியுரைக் கம்பனிகளின் ஒத்துழைப்பை பெற்றுக்கொள்வதற்கும் அதன போது EOI கோருவதற்கு தெரிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு மதியுரைக் கம்பனிகளின் "DVD Bank" மற்றும் Skyworks" கம்பனியுடன் வெளிப்படுத்தப்படாத உடன்படிக்கை (Non disclosours Agreement - NDA) களை மேற்கொள்வதற்கும் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

vi) மேலும் இதற்காக திரு ஜோசப் பீட்ரோ அவர்களால் விமான சேவைத்துறைக்குரிய சட்டத்தரணியின் ஒத்துழைப்பு பெற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.2. **2015 ஆகஸ்ட் 25 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 13)**

இங்கு எயார் பஸ் கம்பனி மூலம் A 330 மற்றும் A 350 வகையான விமானங்களை ஒப்பீடு செய்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த அறிக்கை தொடர்பாக ஆய்வு செய்து இரண்டு வகை விமானங்களின் வருமான உழைப்பு தொடர்பான (விமானப் பொருள் கையாளல் உட்பட) பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிவிக்குமாறு கம்பனியின் இரண்டு பணிப்பாளர்களுக்கு திரு சானக த சில்வா மற்றும் திரு நிரன்ஜன் த சில்வா அவர்களால் நிதிப் தலைவராக கடமையாற்றிய திரு யசன்த திசநாயக்க அவர்களிடம் வேண்டுகோள் விடப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.3. **2015 செப்தெம்பர் 11 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை பத்திரம் (பின்னிணைப்பு 14)**

மேற்குறித்த 7.3.1.1.2 இன் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் A 350-900 மற்றும் A 330-300 வகை விமானங்களின் செயற்பாடு தொடர்பாக மதிப்பீடு ஒன்று செய்யப்பட்டு அது தொடர்பாக அறிக்கையொன்றை பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் திரு. ரகித ஜயவர்த்தன, பிரதான வர்த்தக உத்தியோகத்தர் திரு. மனோஜ் குணவர்த்தன மற்றும் திட்டமிடல் பொது முகாமையாளர் திரு சுமுது உபதிஸ்ஸ ஆகியோரால் பணிப்பாளர் சபைக்கு 2015 செப்தெம்பர் 21

ஆந் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான விடயங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

i) கொழும்பு முதல் லண்டன் வரை விமான மார்க்கங்களுக்குரியதாக மாத்திரம் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்ததாகவும்

ii) பயணிகள் ஏற்றல் காரணி (Passengers Load Factor) என நூற்றுக்கு 70 வீதம் முதல் நூற்றுக்கு 75 சதவீதம் உரித்தாகும் போது விமானங்களின் செயலாற்றல் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளவாறு காணப்பட்டன.

அட்டவணை இல 06 - பயணிகள் ஏற்றல் காரணியின் பிரகாரம் மதிப்பின் போது விமானங்களின் செயலாற்றல்.

விபரங்கள்	**A 350-900**		**A 330-300**	
ஏற்றும் காரணி	%70	%75	%70	%75
பயணிகளின் எண்ணிக்கை (ஒரு விமானத்திற்கு)	232	248	208	223
மொத்தம் வருமானம் (USD)	247,462	261,360	216,595	229,066
மொத்த கிரய விலகல் (USD)	(170,905)	(171,661)	(174,589)	(175,268)
பங்களிப்பு (USD)	76,557	89,699	42,006	53,798
நிலையான கிரய மாற்றம் (USD)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
இலாபம்/ (நட்டம்) (USD)	(51,757)	(38,615)	(62,398)	(50,606)

iii) பயணிகளின் எண்ணிக்கையொன்றை (No of Passengers) பயன்படுத்தி மதிப்பீடு செய்யும் போது செயலாற்றல் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை இல 07 - பயணிகள் எண்ணிக்கை பிரகாரம் மதிப்பீட்டின் போது விமானங்களின் செயலாற்றல்.

விபரங்கள்	**A 350-900**			**A 330-300**	
பயணிகளின் எண்ணிக்கை (ஒரு விமானத்திற்கு)	235	250	265	235	250
ஏற்றும் காரணி (%)	71	76	80	79	84
மொத்தம் வருமானம் (USD)	250இ230	262இ828	275இ426	239இ326	251இ922
மொத்த கிரய விலகல் (USD)	(171,056)	(171,741)	(172,427)	(175,828)	(176,513)
பங்களிப்பு (USD)	79இ174	91இ087	102இ999	63இ498	75இ409
நிலையான கிரய ஒதுக்கீடு (USD)	(128,314)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
இலாபம்/ (நட்டம்) (USD)	(49,140)	(37,227)	(25,315)	(40,906)	(28,995)

மேற்படி அட்டவணை இல 07 இன் பிரகாரம்

- ❖ 235 பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்யும் போது A 330-300 விமானத்தை விட A 350-900 விமானத்தின் நட்டம் 8235 அ.டொலர் வரை அதிகரித்தமை.
- ❖ 250 பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்யும் போது A 350-900 விமானத்தின் நட்டம் 8232 அ.டொலர் வரை அதிகரித்தமை
- ❖ A 350-900 விமானத்தில் 265 பிரயாணிகள் இருந்தால் A 330-300 விமானத்தில் 235 பயணிககககள் அல்லது 250 பேர் இருப்பதை வி இலாபகரமானதாக இருந்ததாகவும்

7.3.1.1.4. **2015 செப்தம்பர் 21 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 15)**

இதன் போது விமான அணி தொடர்பாக மீண்டும் மதிப்பீடு செய்வதற்காக skyworks மதியுரை கம்பனி மற்றும் மேலும் 02 கம்பனிகளிலிருந்து முன்மொழிவுகளை விசாரித்தல் (RFP) கோரப்பட்டதாகவும் அதன் பிரகாரம் முன்மொழிவு மதிப்பீட்டிற்காக நியமிக்கப்பட்ட கீழே காட்டப்பட்டுள்ள உத்தியோகத்தர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்ட மதிப்பீட்டின் போது தெரிவு skyworks கம்பனி செய்யப்பட்டதக அப்போதைய பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தராக இருந்த திரு ரபிக ஜயவர்த்தன அவர்களால் பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது.

- ➢ ஜோசப் பீட்ரோ - பணிப்பாளர்
- ➢ திரு ஹரிந்திர பாலம்பிட்டி பந்த - பணிப்பாளர்
- ➢ திரு. யசன்த திசாநாயக்க - நிதிப் பிரிவுத் தலைவர்
- ➢ திரு. மனோஜ் குணவர்த்தன - பிரதான வியாபார உத்தியோகத்தர்
- ➢ திரு. எஸ் ஏ சந்திர சேகர - மதியுரையாளர்
- ➢ செல்வி மெனிக் குணசேகர - பிரதான கம்பனி அலுவலக உத்தியோகத்தர் (Chief Corporate Affairs Officer)
- ➢ திரு. ரசிக ஜயவர்த்தன - பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்

அதன் பிரகாரம் 2015 திசெம்பர் 09 ஆந் திகதி Skyworks கம்பனியுடன் விமான தொகுதி தொடர்பாக மீண்டும் மதிப்பீடு செய்வதற்காக உடன்படிக்கையொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.5. **2015 ஒக்தோபர் 22 மற்றும் 25 ஆந் Skyworks திகதிகளில் மதியுரைக் கம்பனியால் பணிப்பாளர் சபைக்கு செய்யப்பட்ட பரிந்துரைகள் (சமர்ப்பித்தல்) மற்றும் அதன் அடிப்படையில் பணிப்பாளர் சபையினால் எடுக்கப்படும் தீர்மானம்**

Skyworks மதியுரைக் கம்பனியால் 2015 ஒக்தோபர் 22 ஆந் திகதி வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் இடைக்கால அறிக்கை (Interim Report) இன் பிரகாரம் (பின்னிணைப்பு 16) A 350-900 வகையிலான ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியின் எதிர்பார்க்கப்பட்ட தேவைப்பாட்டிற்காக பொருத்தமில்லாத அதாவது இதுவரை ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை செயற்திட்டம் குறுந்தூர ஓட்ட மார்க்கங்களுக்காக பயன்படுத்தி ஆகக்கூடிய பெறுபேறுகளை பெற்றுக்கொள்ள முடியாதென பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்தது. இதுவரை ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை செயற்படுத்தப்பட்ட குறுந்தூர ஓட்டத்தின் மார்க்கங்களுக்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டமையால் உச்ச பயனை பெற்றுக்கொள்ள முடியாதிருந்ததாக பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்தது. இவ்வறிக்கைக்கு மேலதிகமாக 2015 ஒக்தோபர் 25 ஆந் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட வேண்டுகோளின் (பின்னிணைப்பு 17) பிரகாரம் உடன்படிக்கை பூர்த்தி செய்யும் கிரயம் (Break cost) அ.டொலர் 50 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்டதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இவ்வறிக்கையின் பிரகாரம் A 350-900 வகையான 4 விமானங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளும் போது அ.டொலர் 300 மில்லியன் அளவிலான நட்டமொன்றை ஏற்பதற்கு ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு ஏற்படுவதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

அந்த பரிந்துரை மற்றும் எயார் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்ட அறிக்கையின் அடிப்படையில் A 350-900 விமானங்கள் குத்தகை கம்பனியான Aercap கம்பனிக்கு A 350-900 விமானங்களை ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு பெற்றுக்கொள்வதில் சிக்கல்கள் தொடர்பாக முதலாவது அறிவித்தல் 2015 ஒக்தோபர் 25 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் 2015 ஒக்தோபர் 30 ஆந் திகதி நிதிப் பிரிவுத் தலைவர் திரு யசந்த திஸாநாயக்க அவர்களால் இலத்திரனியல் தபால் மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 18) இந்த அறிவித்தலின் வரைவினை தயாரித்தல் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி, Skyworks மதியுரைக் கம்பனி மற்றும் Kaye Scholar LLP பெயருடைய சர்வதேச விமான சேவை சட்டங்கள் தொடர்பான கம்பனியின் ஒத்துழைப்புடன் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.6. **2015 நவம்பர் 27 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை பத்திரம் (பின்னிணைப்பு 19)**

இந்த பணிப்பாளர் சபை பத்திரத்தில் பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன.

i) மேற்படி 7.3.1.1.5 இன் பிரகாரம் Accap கம்பனிக்கு செய்யப்பட்ட அறிவித்தலின் பிரகாரம் 2015 நவம்பர் 23 ஆந் திகதி ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியால் Aercap கம்பனியுடன் அம்ஸ்டராமில் கலந்துரையாடல் ஒன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததாகவும்,

ii) இதற்காக ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியின் தலைவர் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் மற்றும் நிதிப்பிரிவு தலைவர் சமூகமளித்திருந்ததுடன் இக்கலந்துரையாடல் பயனற்றதாக இருந்ததாகவும்

iii) அவ்வாறே Aercap கம்பனியால் 350-900 விமானங்களை மீண்டும் விற்பனை செய்வதற்காக முகவர் ஒருவரை (Remarketting agent) நியமிக்குமாறும் Cabot Leasing கம்பனி அதற்கு பொருத்தமானதெனவும்

iv) மேற்படி (i) இல் குறிப்பிடப்பட்ட கலந்துரையாடலின் பின்னர் Skyworks மதியுரைக் கம்பனி மற்றும் சட்ட மதியுரையாளர் கம்பனியுடன் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரினால் கலந்துரையாடப்பட்டிருந்ததாகவும் அதன் போது விமானங்களை மீண்டும் விற்பனை செய்வதற்காக (Re marketing) முகவராக Cabot Leasing கம்பனியை நியமிப்பது மிகவும் பொருத்தமானதென Skyworks மதியுரைக் கம்பனியாலும் முன்மொழியப்பட்டிருந்ததெனவும்,

v) மேலும், மேற்படி (i) இல் குறிப்பிடப்பட்ட கலந்துரையாடலின் போது எயார்பஸ் கம்பனியின் தலைவருக்கு விமானங்களை மீண்டும் விற்பனை செய்தல் அல்லது விமானங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்குள்ள காலப்பகுதியை மாற்றிக்கொள்வதற்கான ஒத்துழைப்பைக் கோரி கடிதமொன்றை அனுப்புமாறு ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு Skyworks மதியுரைக் கம்பனி ஊடாக அறிவித்தல் வழங்கப்பட்டிருந்ததாகவும் அதன் அடிப்படையில் சட்ட மதியுரையாளர் கம்பனியால் கடிதமொன்று வரையப்பட்டு எயார் பஸ் கம்பனிக்கு அனுப்புவதற்கு தயாரிப்படுத்தப்பட்டுள்ளதெனவும்.

vi) மேற்படி ஆலோசனையின் அடிப்படையில் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவையில் கம்பனியால் A 350-900 விமானங்களை மீண்டும் விற்பனை செய்வதற்கு முகவரொருவரை நியமிப்பதற்காக கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள 03 மதியுரைக் கம்பனிகளிடமிருந்தும் கூறுவிலை கோருவதற்கு பரிந்துரைக்கப்பட்டதாகவும்.

- ❖ Cabot Aviation
- ❖ Nyras கம்பனி
- ❖ DVB Bank

7.3.1.1.7. **எயார் பஸ் கம்பனியின் ஒத்துழைப்பினை கோருதல்.**

இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரால் எயார் பஸ் கம்பனியின் பிரதான செயற்பாட்டு உத்தியோகத்தருக்கு கடிதமொன்றை அனுப்பி A 350-900 விமானங்களை கிடைப்பதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட நாட்களை மாற்றுவதற்காக வேண்டுகோள் விடப்பட்டிருந்தது. அதன் அடிப்படையில் எயார் ஸ் கம்பனியின் குழுவொன்று கொழும்புக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவர்களால் இலங்கை விமான சேவைக் கம்பனியின் வியாபார திட்டமிடல் தொடர்பாக பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டு பின்னர் இக்கொடுக்கல் வாங்கல்கள் Aercap கம்பனியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டதால் அக்கம்பனி ஊடாகவே பிரச்சினைகள் தீர்வு செய்யப்பட வேண்டுமென 2015 திசெம்பர் 22 ஆந் திகதி நடைபெற்ற கலந்துரையாடலின் போது ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனிக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.8. **2016 சனவரி 26 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை கூட்டம் - விமான உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தும் பொறுப்பு தொடர்பாக சட்ட அபிப்பிராயமொன்றை பெற்றுக்கொள்ளல் (பின்னிணைப்பு 20)**

ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் 2015 திசெம்பர் 11 அந் திகதி சட்டத்தரணி திரு சுனில் தீந்தவெல்லவிடமிருந்து A 350-900 விமானங்களை முடிவுறுத்துவது தொடர்பான சட்ட அபிப்பிராயமொன்றை பெற்றுக்கொண்டு அதில் பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன.

i) A 350-900 விமானங்களில் குத்தகை உடன்படிக்கை முடிவுறுத்தப்பட்டால் அதற்காக வேறு குத்தகையாளர் ஒருவரை (Lessee) தேடிக்கொள்வதற்கோ அல்லது அந்த விமானங்களை வேறு நடவடிக்கைகளுக்கோ ஈடுபடுத்துவது தொடர்பான பொறுப்பொன்றை குத்தகைக்கு கம்பனிக்கு கையளிக்க முடியுமெனவும்

ii) இவ்விமானங்களை கையளிப்பதற்கான (Ready for delivery) முன்னர் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் உடன்படிக்கைகளை

முடிவுறுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தால் விமானக் கம்பனிக்கு அது மிகவும் சாதகமானதாகவும்

iii) ஸ்ரீலங்கள்ன விமான சேவைகள் கம்பனியால் A 350-900 வகையான விமானங்கள் ஆயின் தேவைகளினை விட கூடியதென இனங்காணப்பட்ட உடனேயே அதனை குத்தகை கம்பனிக்கு அறிவித்ததன் மூலம் விரைவாக வேறு விமான சேவையொன்றை தேடிக்கொள்வதற்கு குத்தகை கம்பனிக்கு இலகுவானதெனவும்

iv) ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் இந்த விமான கட்டணங்களை இரத்துச் செய்வதற்காக தாமதம் ஏற்படுவதால் கொடுப்பனவு செய்ய வேண்டிய இழப்பீட்டுத் தொகையும் அதிகரிக்க கூடுமெனவும்.

7.3.1.1.9. **Aercap முகவர் பிரதான ஆபத்து உத்தியோகத்தருடன் Chief Risk officer) கொழும்பில் இடம்பெற்ற கலந்துரையாடல்**

2016 சனவரி 07 ஆந் திகதி Aercap கம்பனியின் பிரதான ஆபத்து உத்தியோகத்தர் (Chief Risk officer) கொழும்பில் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியுடன் கலந்துரையாடலொன்று நடாத்தியிருந்தது. அதன்போது A 350-900 வகை விமானங்களை பெற்றுக்கொள்ளாவிட்டால் அமெரிக்க டொலர் 250 மில்லியன் அளவிலான இழப்பீடு ஒன்று ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவை கம்பனிக்கு கொடுப்பனவு செய்ய வேண்டி ஏற்படுமென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.10. **பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் மற்றும் பிரதி அமைச்சருக்கு Skyworks மதியுரைக் கம்பனி மூலம் 2016 சனவரி 22 ஆந் திகதி நடவடிக்கைகளைச் சமர்ப்பித்தல் (பின்னிணைப்பு 21)**

இந்த சமர்ப்பித்தலின் போது (Presentation) Skyworks மதியுரைக் கம்பனியால் 03 பிரதான மாற்றுவழிகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன. விபரங்கள் கீழே காண்பிக்கப்படுகின்றன.

i) மாற்றுவழி A - ஐரோப்பிய பிரயாணங்கள் வரை பயணம் செய்வதற்காக A 350-900 என்ற 03 விமானங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளல்.

ii) மாற்றுவழி B - A 350-900 என்ற 03 விமானங்களைப் பெற்று A 330-300 என்ற 03 விமானங்களை அகற்றுதல்.

iii) மாற்றுவழி C - A 350-900 விமானத்தைப் பெறாதிருத்தல்.

இதன் போது, Skyworks கம்பனியினால் மேற்கூறப்பட்ட மாற்று வழிகளை மதிப்பீடு செய்து மாற்றுவழி C இணை அமுல்படுத்துவது மிகவும் பொருத்தமானது என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் Aercap கம்பனியின் நியதிகளின் படி இறுதித் தீர்மானம் 2016 சனவரி 29 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் சட்டக் கம்பனியின் ஆலோசனையும் பெற்று உறுதிப்படுத்த வேண்டியிருந்தது.

7.3.1.1.11. **2016 சனவரி 26 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம்**

இதன் போது ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியின் பிரமான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பணிப்பாளர் சபைக் குறிப்பின் (பின்னிணைப்பு 22) பிரகாரம் மேற்கூறப்பட்ட மதியுரைக் கம்பனியின் மூலம் பரிந்துரை செய்யப்பட்ட மாற்றுவழி (அதாவது A 350-900 விமானம் பெற்றுக் கொள்ளாமைக்காக அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவையை மீள் கட்டமைப்பதற்காக நிதியமைச்சின் மூலம் Nyras மதியுரைக் கம்பனி நியமிக்கப்பட்டுள்ளதாக இந்த பணிப்பாளர் சபைக் குறிப்பின் மூலம் பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.12. **2016 பெப்ரவரி 09 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 23)**

இதன் போது கலந்துரையாடப்பட்ட பிரதான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

i) A 350-900 என்ற 03 விமானங்களை மீண்டும் விற்பனை செய்யும் காலஎல்லை (Remarketting Period) 03 மாதங்கள் அளவில் உடன்படிக்கை பூர்த்தியாகும் கட்டணம் அ.டொலர் 874 மில்லியனாக இருந்தமை அந்த காலஎல்லை 09 மாதங்களாக இருக்குமாயின் உடன்படிக்கை பூர்த்தி செய்தல் கட்டணம், அ.டொலர் 133 மில்லியன் எனவும் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியினால் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

ii) A 350-900 என்ற 03 விமானங்களை மீள விற்பனை செய்வதற்காக மதியுரைச் சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு முன்மொழிவுகளைக் கோரும் போது Skyworks மதியுரைக் கம்பனி மீள் விற்பனை செய்யும் காலஎல்லையாக (Remarketing Period) 09 மாதங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன் Nyras 03 மாதங்கள் என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தன.

iii) அதன் அடிப்படையில் பணிப்பாளர் சபையினால் Nyras கம்பனி இதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்ததாகவும்.

7.3.1.1.13. 2016 பெப்ரவரி 26 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம் - A 350-900 விமானத்தின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தல் (பின்னிணைப்பு 24)

i) இது தொடர்பாக நிதிப் பிரிவு தலைவர், தொகுதியின் நிதி மற்றும் நிர்வாக பிரிவு தலைவர் மற்றும் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் மூன்று பேரினால் கூட்டாக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை குறிப்பில் பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன.

- ❖ Aercap கம்பனியினால் 4 ஆவது A 350-900 விமானத்தின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்கக ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு கொடைமுனைவு (Offer) செய்யப்பட்டிருந்ததாகவும்
- ❖ ஏனைய A 350-900 என்ற 03 விமானங்களையும் பெற்றுக் கொள்வதாக எழுத்து மூலம் அறிவிக்குமாறு எயார் பஸ் கம்பனியினால் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியிலிருந்து கோரப்பட்டிருந்தமை.

ii) மேற்கூறப்பட்ட பணிப்பாளர் சபை குறிப்பை கவனத்தில் கொண்டு பணிப்பாளர் சபையினால் Aercap கம்பனிகளால் மேற்கொள்ளப்பட்ட கொடைமுனைவு (offer) பின்வரும் பிரகாரம் மீள் அளிப்பு (Counter offer) மேற்கொள்வதாகவும், பின்னர் இணங்கப்பட்ட இழப்பீட்டுத் தொகை தொடர்பாக பணிப்பாளர் சபை அங்கீகாரமும் இலங்கை அரசின் அங்கீகாரமும் பெறப்பட வேண்டுமென தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

- ❖ இழப்பீட்டுப் பணம் செலுத்துத்துவதற்குப் பதிலாக வேறு விமானமொன்றைப் பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் பாவனைக் குத்தகை வாடகையின் கீழ் பெறப்படாதிருந்த போது குத்தகை வாடகையின் கீழ் பெறப்படாதிருந்த வேறு விமானமொன்றின் குத்தகைக் காலஎல்லையை நீடித்தல் அல்லது
- ❖ பணிப்பாளர் சபையினால் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தருக்கு Aercap கம்பனியுடன் கலந்துரையாடி அந்தக் கம்பனிக்கு அ.டொலர் 12.56 மில்லியன் தொகை நட்டஈட்டுத் தொகையொன்று அளிப்பு செய்யப்பட்டு இதுவரையிலும் செலுத்தப்பட்டுள்ள பாதுகாப்பு வைப்பான அ.டொலர் 2.5 மில்லியன் தொகை குறைக்கப்பட்டு மீதிக்காக இணக்கத்தைப் பெற்றுக் கொள்ளுமாறு பரிந்துரை செய்தல்.

7.3.1.1.14. 2016 மார்ச் 09 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை முன்மொழிவுகளை அங்கீகரித்தல் (பின்னிணைப்பு 25)

4 ஆவது A 350-900 என்ற விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் இழப்பீட்டுப் பணமாக இறுதியின் போது Aercap கம்பனி அ.டொலர் 17.77 மில்லியனுக்கு (ஆரம்ப வைப்பான அ.டொலர் 2.5

மில்லியனும் உள்ளடக்கி) இணங்கியிருந்ததுடன் அந்த இழப்பீட்டுப் பணம் பணிப்பாளர் சபையினால் 2016 மார்ச் 09 ஆந் திகதி பணிப்பாளர் சபை பிரேரணை அங்கீகாரம் (Board Resolution) மூலம் அமைச்சரவை அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதன் கீழ் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.15. **2016 மார்ச் 24 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம்**

Nyras மதியுரைக் கம்பனியினால் A 350 என்ற விமானம் உத்தேச விமான வழி வலைப் பின்னலுக்காக பயன்படுத்துவதற்கு பொருத்தமாகக் காண்பித்து உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் இறுதி அறிக்கை 2016 மார்ச் 18 ஆந் திகதி ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரால் 2016 மார்ச் 24 ஆந் திகதி பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த அறிக்கையில் Nyras கம்பனியால் ஏனைய A 350-900 என்ற 03 விமானங்களின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கட்டணமாக அ.டொலர் 180 மில்லியன் தொகை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.1.16. **2016 யூலை 28 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 26)**

இதன் போது 2016 ஒக்தோபர் மற்றும் நவம்பர் மாதங்களின் போது பெற்றுக்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்ட ஏனைய A 350-900 என்ற 03 விமானங்கள் தொடர்பாக கலந்துரையாடப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரகாரம் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவர் மற்றும் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரால் A 350-900 என்ற விமானத்தை விமான சேவைக்கு அறிமுகப்படுத்துவதற்கு எதிர்பார்க்கப்படாதிருந்ததாக ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான பங்காளரான A 350-900 என்ற விமானத்தின் கிரயம் பயன்தரு அடிப்படையில் (Cost effective Manner) அகற்றுமாறு ஆலோசனை வழங்கப்பட்டிருந்ததாகவும் பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.2. **பொருளாதார முகாமைத்துவம் தொடர்பான அமைச்சரவை உபகுழுவின் பரிந்துரை மற்றும் அங்கீகாரம் (CCEM Approval)**

7.3.1.2.1. **எயார்கெப் கம்பனியுடன் ஏற்படுத்தப்பட்ட A 350-900 என்ற விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தலும், இழப்பீட்டுப் பணம் செலுத்துதலும்.**

i) 2016 ஏப்ரல் 05 ஆந் திகதி நடைபெற்ற CCEM கூட்டத்தின் போது ஸ்ரீலங்கன் விமானக் கம்பனியின் நடவடிக்கைகள் தொடர்பாக பின்வரும் தீர்மானங்களுக்கு இணக்கம் காணப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 27)

- ❖ ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியை மீள் கட்டமைப்பதற்காக நிதி அமைச்சின் செயலாளர், பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளர், தேசிய கொள்கைகள் மற்றும் பொருளாதார அலுவல்கள் அமைச்சின் மதியுரையாளர் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவர் மற்றும் பொது முயற்சிகள் சபையின் தலைவர் ஆகியோரை உள்ளடக்கிய குழுவை நியமித்தல்.
- ❖ தேவை ஏற்படுமாயின் மேற்கூறப்பட்ட குழுவிற்கு துறைசார் நிபுணர்களின் (Experts) உதவியைப் பெற்றுக்கொள்ளல்.
- ❖ ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு முதலீடு செய்வதற்காக முன்மொழிவுக்குள்ளான கோரிக்கைகள் (RFP) அனுப்புதல் மற்றும் செயன்முன்னேற்றம் என்பவற்றை CCEM இற்கு அறிக்கையிடல்.
- ❖ ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைக்கு அ.டொலர் 65 மில்லியன் தொகை மற்றும் மிஹின் லங்கா விமான சேவைக்கு அ.டொலர் 5 மில்லியன் கடன் அரச வங்கிகள் மூலம் பெற்றுக்கொள்ளல். (எயார்கெப் கம்பனியுடன் ஏற்படுத்தப்பட்ட A 350-900 என்ற விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கட்டணத்தையும் உள்ளடக்கி தேவையான நிதித் தேவைப்பாடுகளை ஈடுசெய்து கொள்வதற்காக)

ii) மேற்கூறப்பட்ட தீர்மானம் தொடர்பான 2016 ஏப்ரல் 18 ஆந் திகதி பிரதமர் அலுவலகம் மூலம் பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளருக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சரினால் எயார்கெப் கம்பனியுடன் ஏற்படுத்தப்பட்ட A 350-900 என்ற விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கட்டணம் இலங்கை அரசினால் ஏற்றுக்கொள்வதாக 2016 ஏப்ரல் 05 ஆந் திகதி நடைபெற்ற CCEM கூட்டத்தின் போது தீர்மானிக்கப்பட்டதாக ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவருக்கு 2016 ஏப்ரல் 20 ஆந் திகதிய இலக்கமின்றிய கடிதம் மூலம் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. பின்னிணைப்பு 28)

7.3.1.2.2. **இன்டர்நெஷனல் லீஸ் பினான்ஸ் கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட A 350-900 என்ற 03 விமானங்கள் தொடர்பான குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தலும் நட்டஈடு செலுத்துதலும்.**

i) 2016 ஆகஸ்ட் 09 ஆந் திகதிய ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியினால் பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சருக்கும் பிரதி அமைச்சருக்கும் 2016 ஆம் ஆண்டின் இறுதி அரைபகுதியில் கிடைப்பதற்கு இருந்த A 350-900 என்ற விமானத்திற்காக காணப்படுகின்ற மாற்றுவழிகள்

தொடர்பான சமர்ப்பித்தலொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 29)

ii) முன்னாள் பிரதி அமைச்சரினால் மேற்படி முன்வைத்தலுக்கு மற்றும் கலந்துரையாடலுக்குரிய தாளொன்றிற்கான சிறு குறிப்பொன்று CCEM கலந்துரையாடலின் போது சமர்ப்பிப்பதற்கு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவருக்கு வழங்கப்பட்ட அறிவித்தலின் அடிப்படையில் 2016 ஆகஸ்ட் 23 ஆந் திகதி அந்த குறிப்பு மின்னஞ்சல் மூலமாக பிரதி அமைச்சருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 30) அந்த குறிப்பில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த விடயங்கள் பின்வருமாறு.

❖ A 350-900 ரகத்திலான 03 விமானங்கள் 2016 ஆம் ஆண்டின் இறுதிப்பகுதியில் பெற்றுக்கொள்வதற்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி Aercap குத்தகை கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டுள்ளமை.

❖ குத்தகை காலம் 12 வருடங்கள் என்பதும் விமானமொன்றிற்காக மாதாந்த தவணை ஐ.அ.டொலர் 1.43 மில்லியன் என்பது.

❖ இதற்காக பின்வரும் மாற்றீடுகள் காணப்படுகின்றமை.

மாற்றீடு 01	விமானங்களை பெற்றுக்கொண்டு கொழும்பு "Toulouse" இல் வைத்து 12-24 மாத காலப்பகுதியில் தீர்வொன்றினை தேடுதல். (இதன் போது விமானமொன்றிற்கான வருடாந்த குத்தகையாக ஐ.அ.டொலர் 51 மில்லியனை செலுத்த நேர்கின்றதாகவும், இடைக் குத்தகை வழங்குவதன் மூலம் அந்த கிரயத்தினை ஓரளவிற்கு குறைத்துக்கொள்ள முடியும் எனவும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.)
மாற்றீடு 02	A 350-900 விமானமொன்றினையேனும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிராமை. (இதன் போது நட்டஈடாக ஐ.அ.டொலர் 50-250 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்ட அளவினை செலுத்த நேர்வதாகவும் கலந்துரையாடல்கள் மூலம் ஓரளவிற்கு நட்டஈட்டு அளவினை குறைத்துக்கொள்ள முடியும் என்பதும்.)
மாற்றீடு 03	A 350-900 விமானங்கள் 03 பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு 10 பரந்த விமானங்கள் மற்றும் 10 குறுகிய விமானங்களையும் கொண்ட விமான குழாமொன்று 2016/17 அளவில் பேணுதல். (இதன் போது 3 விமானங்களின் மிகையொன்று உருவாகின்றமையும், வருடாந்தம் மேலதிக நட்டமாக ஐ.அ.டொலர் 32 மில்லியனை செலவிட நேர்கின்றமையும்.)

- ❖ மேலும் நட்டஈட்டு தொகையினை செலுத்துதல் (One Time Break Cost) அல்லது விமானங்கள் இலங்கை அரசினால் முழுமையாக கொள்வனவு செய்யப்படல் (Possibility of Outright purchase of the Aircraft by GOSL) எனும் விடயங்களை சுட்டிக்காண்பித்து Aercap கம்பனிக்கு செலுத்துவதற்காக கடிதமொன்று வரைபாக்கி அமைச்சிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளதாக.
- ❖ மேற்குறிப்பிடப்பட்டவாறு விமானங்கள் முழுமையாக இலங்கை அரசினால் கொள்வனவு செய்வதற்கு கலந்துரையாடல்களின் போது இணக்கப்பாடு காணப்படுமாயின் ஜேர்மன் விமான சேவைகள் கம்பனி (German Aviation Capital) இனால் விமானமொன்று ஐ.அ.டொலர் 98.5 மில்லியனுக்கு அவர்களிடம் காணப்படும் செலுத்தும் இயலுமையின் அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்வதற்கு இணங்கியுள்ளதாகவும் இதற்காக அவர்களால் உறுதி செய்யப்படாத கூறுவிலைகளை சமர்ப்பித்தல் (Unconfirmed Bid) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளதாக.

iii) Aercap கம்பனியால் நட்டஈட்டு தொகையொன்றினை முன்மொழிவு செய்தல் (பின்னிணைப்பு 31)

2016 ஆகஸ்ட் 30 ஆந் திகதி Aercap கம்பனியால் A 350-900 விமானங்கள் 03 இன் உடன்படிக்கைகளை நிறைவு செய்வதற்காக நட்டஈடாக ஐ.அ.டொலர் 154 மில்லியன் ஒரே தடவையில் செலுத்தப்பட வேண்டுமென மின்னஞ்சல் மூலம் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் (CEO) இற்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன் போது வரைபாக்கப்பட்ட முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கை (Termination Agreement) 2016 ஆகஸ்ட் 31 ஆந் திகதியளவில் வழங்குவதற்கும் 2016 செப்தம்பர் 08 ஆந் திகதி அல்லது அந்த திகதிக்கு முன்னர் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்தது. மேலும், கலந்துரையாட வேண்டுமாயின் Aercap முகவர் ஒருவரை கொழும்பிற்கு அனுப்புவதற்கு விருப்பம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இலக்கம் 08 – Aercap கம்பனியால் நட்டஈட்டு தொகை கணிப்பிடப்பட்ட முறை

(ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்)

மீள் குத்தகை பெற்றுக்கொள்ளும் போது இழக்கப்படும் தவணை (Re-lease Rental Delta)	133.7	(03 விமானங்களின் இழக்கப்படும் மாதாந்த தவணை ஐ.அ.டொலர் 1.1 மில்லியன்கள் என கருதப்பட்டிருந்தது.)
விமானங்களை நிறுத்தி வைத்தல் / மாற்றும் கிரயம் (Aircraft Holding / Transaction Cost)	71.5	
பாதுகாப்பு வைப்புக்கள் (Security Deposit)	(7.5)	
முழு மொத்தம்	197.7	
தேறிய இற்றைப் பெறுமதி	146.5	(கழிவு 6.5 சதவீதமாக கொள்ளும் போது)
பாதுகாப்பு வைப்பு	7.5	
மதிப்பிடப்பட்ட மொத்த நட்டஈட்டு தொகை	154.0	

iv) 2016 செப்தெம்பர் 07 ஆந் திகதி CCEM இற்கு முன்வைக்கப்பட்ட அறிக்கை (பின்னிணைப்பு 32)

இந்த அறிக்கையின் பிரகாரம் விமானத்தின் மாதிரியினை மாற்றுவதற்காக (Re-Configuration) மேற்கொள்ள நேரிடும் மேலதிக கிரயம் மற்றும் அவ்வாறு மாதிரியினை மாற்றியமைத்தலில் அடிப்படையில் இழக்கப்படும் குத்தகை தவறான (இதன் போது மாதிரியினை மாற்றுவதற்காக ஆகக் குறைந்தது 14 மாத காலம் எடுக்குமென கருதப்பட்டிருந்தது.) ஆகிய முக்கியமான விடயங்களை கருத்திற் கொண்டு நட்டஈட்டுத் தொகை மதிப்பிடப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய, Aercap கம்பனியால் 2016 ஆகஸ்ட் 30 ஆந் திகதி உத்தேசிக்கப்பட்ட நட்டஈட்டு தொகை ஐ.அ.டொலர் 154 மில்லியன்கள் எனவும், 2016 செப்தெம்பர் 05 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற கலந்துரையாடலின் போது அந்த தொகை பின்வருமாறு விமானமொன்றிற்கு அண்ணளவாக ஐ.அ.டொலர் 36 மிலலியன் படி மொத்த நட்டஈட்டுத் தொகை ஐ.அ.டொலர் 106 மில்லியன் வரை குறைக்கப்பட்டதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இலக்கம் 09 - Aercap கம்பனி நட்டஈட்டுத் தொகையை கணிப்பிடும் போது விமானமொன்றிற்கான நட்டஈட்டு தொகை கணிப்பிடப்பட்ட விதம்.

	ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்
மாதிரியை மாற்றியமைக்கும் கிரயம் (Re-Configuration Cost)	10.0
நிதிக் கிரயம் (Financing Cost)	8.3
உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கிரயம் (Termination Cost) - 4 ஆம் விமானத்திற்கு செலுத்தப்பட்ட தொகைக்கு சமமான	17.7
மொத்த நட்டஈட்டுத் தொகை (விமானமொன்றிற்கு)	36.0

மேலும், Skyworks மற்றும் Nyras ஆகிய மதியுரைக் கம்பனிகளால் 03 விமானங்கள் 03, 09 மற்றும் 12 மாதங்கள் எனும் காலப்பகுதியினுள் மீள சந்தைப்படுத்தலின் (Remarketing) அடிப்படையில் செலுத்தப்பட வேண்டிய நட்டஈட்டுத்தொகை பின்வருமாறு மதிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இலக்கம் 10 - மதியுரை கம்பனியால் நட்டஈட்டுத் தொகை பின்வருமாறு மதிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

மதியுரைக் கம்பனி	**நட்டஈட்டுத் தொகை (ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்)**	**நிபந்தனைகள்**
Skyworks	84	- 03 விமானங்களும் 03 மாதங்களினுள் மீள சந்தைப்படுத்த முடியுமானதென அடிப்படையில் (Re-Marketting)
	133	- 03 விமானங்கள் 09 மாதங்களினுள் மீள் சந்தைப்படுத்த முடியுமென்பதன் அடிப்படையில்
Nyras	180	- 03 விமானங்கள் 12 மாதங்களினுள் சந்தைப்படுத்த முடியாதென்பதன் அடிப்படையில்

உடன்படிக்கைக்கமைய முடிவுறுத்தும் முன்மொழிவு நிராகரிக்கப்படுமாயின், பின்வரும் 02 மாற்றும் சந்தர்ப்பங்களின் ஒன்றுக்கு முகங்கொடுக்க நேரிடும் என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

மாற்றுவழி 01 A 350-900 விமானங்கள் 03 பெற்றுக்கொள்ளப்படுமாயின் வருடாந்தம் அண்ணளவாக ஐ.அ.டொலர் 30 மில்லியனான மேலதிக நட்டமொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தமை. (இந்த விமானங்கள் 05 வருடங்கள் வைத்துக்கொள்ளப்படுமாயின் மொத்த நட்டம் சுமார் ஐ.அ.டொலர் 150 மில்லியன் ஆகும்.)

மாற்றுவழி 02 சட்டரீதியான நடவடிக்கை எடுத்தல் - Aercap கம்பனியானது நியாயமான நட்டஈட்டு தொகையொன்றை முன்மொழிந்திருந்ததுடன், நீதிமன்ற கட்டளையினை கலந்துரையாடல்கள் மூலம் மாற்றியமைக்க முடியாது.

உத்தேசித்த நட்டஈட்டுத் தொகையினை செலுத்தி விடுதலை பெறுவதன் மூலம் பின்வரும் நலன்கள் விமான சேவைகளுக்கு கிடைக்கும் என மேற்படி அறிக்கையில் தொடர்ந்தும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

- A 350-900 விமானங்களின் காரணமாக செலவிடுவதற்கு நேர்ந்துள்ள தொடர்ச்சியான மேலதிக நட்டத்தினை எதிர்காலத்தில் மேற்கொள்ள முடியாமை.
- 2016 மார்ச் 31 ஆந் திகதியில் உள்ளபடியான நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்படுகின்ற குத்தகை வசதிகளை பெற்றுக்கொண்டிருந்தமையின் அடிப்படையில் நிதிக் கட்டுப்பாடு ஐ.அ.டொலர் 865 மில்லியன் (ரூபா 126 பில்லியன்) முதல் ஐ.அ.டொலர் மில்லியன் 520 (ரூபா 75.8 பில்லியன்) வரை குறைவடைந்தமையின் அடிப்படையில் மிகவும் ஆக்கபூர்வமாக முதலீட்டாளர் ஒருவர் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகளுக்கு ஈர்ப்பதற்கு முடியுமாக இருந்தமை.
- A 350-900 விமானங்களை தவிர ஏனைய விமானங்களை மீளமைப்பதன் மூலம் எதிர்வரும் 05 வருடங்களினுள் சேமிப்பொன்றை எதிர்பார்க்க முடியுமென்பது.

அட்டவணை இலக்கம் 11 - விமானங்களை மீள்கட்டமைப்பு (A 350-900 விமானங்கள் நீங்கலாக) செய்தல் மூலம் எதிர்வரும் 05 வருடங்களினுள் எதிர்பார்க்கப்பட்ட சேமிப்புக்கள் தொடர்பான விபரங்கள்.

ஆண்டு	**பாதிடப்பட்ட குத்தகை கிரயம் (ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்)**	**மீள் கலந்துரையாடலின் பின்னர் (Aftre re-negotiation) குத்தகை கிரயம் (ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்)**	**எதிர்பார்க்கப்பட்ட சேமிப்பு (ஐ.அ.டொலர் மில்லியன்)**
2016/17	147	140 (9NB/10WB)	7
2017/18	151	119 (14NB/10WB)	32
2018/19	154	124 (14NB/10WB)	30
2019/20	154	124 (14NB/10WB)	30
2020/21	154	124 (14NB/10WB)	30
எதிர்வரும் 05 வருடங்களுக்கான எதிர்பார்க்கப்பட்ட மொத்த சேமிப்பு			129

“Standard Chartered” வங்கியினூடாக வழங்குவதற்கு இணங்கியிருந்த 150 டொலர் மில்லியனான கடன் தொகையில் 2016 செப்தெம்பர் 30 ஆந் திகதி பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த ஐ.அ.டொலர் 25 மில்லியனாக இருந்தது. அதற்கமைய, எஞ்சிய அளவின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் கிரயத்தினை செலுத்துவதற்கும், அதற்காக இலங்கை அரசிடமிருந்து பிணையொன்றினை பெற்றுக்கொள்ள எதிர்பார்ப்பதாகவும் முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கை (Termination Agreement) கைச்சாத்திடப்பட்டதன் பின்னர் நட்டஈட்டு தொகை இணங்கிய திகதிக்கு இணங்கிய அளவினை செலுத்த தவறிடும் போது ஆரம்ப குத்தகை உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் சட்ட ரீதியான நடவடிக்கை எடுக்கும் இயலுமை குத்தகைக ம்பனியிடம் உள்ளதாக தொடர்ந்தும் அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

v) 2016 செப்தெம்பர் 07 ஆந் திகதிய CCEM தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 33)
மேற்படி (iv) இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அறிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்களை கவனத்திற் கொண்டதன் பின்னர் A 350-900 விமானங்கள் 03 இன் உடன்படிக்கை முடிவுறுத்தும் கட்டணங்கள் ஐ.அ.டொலர் 75-85 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்டதாக இருக்க வேண்டும் என்பது. இந்த கூட்டத்தின் போது தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பில் Aercap கம்பனியுடன் கலந்துரையாடி 2016 செப்தெம்பர் 09 ஆந் திகதி வரையிலும் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. மேலும்,

இது தொடர்பில் ஏற்படக்கூடிய ஊடக பிரச்சாரத்தினை தடுக்குமாறும் அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்தது.

vi) 2016 செப்தெம்பர் 21 ஆந் திகதி CCEM இற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அறிக்கை (பின்னிணைப்பு 34)

2016 செப்தெம்பர் 09 ஆந் திகதி Aercap கம்பனியுடன் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் நட்டஈட்டு தொகையை குறைத்து கொள்வதற்காக கலந்துரையாடல் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய பயன்படுத்தப்பட்ட A 330-200 விமானமொன்று (MSN 1008) 2017 ஆம் ஆண்டின் போது குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் மேலும் A 330-200 விமானமொன்றின் (MSN 627) குத்தகைக் கால எல்லையினை நீடிப்பு செய்தல் ஆகிய நிபந்தனைகளுக்கு உள்ளடங்களாக Aercap கம்பனியால் நட்டஈடாக ஐ.அ.டொலர் 98 மில்லியனை அறவிடுதவற்கு இணங்கியுள்ளதாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே இந்த நட்டஈட்டுத் தொகையை 6 தவணைகளில் செலுத்துவதற்கு இரு தரப்பினரும் இணங்கியிருந்தனர்.

உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டதும்	-	ஐ.அ.டொலர் 7.5 மில்லியனான பாதுகாப்பு வைப்பு
உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டு 5 நாட்களினுள்	-	ஐ.அ.டொலர் 10 மில்லியன்
உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டு 15 நாட்களினுள்	-	ஐ.அ.டொலர் 10 மில்லியன்
உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டு 30 நாட்களினுள்	-	ஐ.அ.டொலர் 62.5 மில்லியன்
2017 சனவரி 31	-	ஐ.அ.டொலர் 4 மில்லியன்
2017 பெப்ரவரி 28	-	ஐ.அ.டொலர் 4 மில்லியன்

மேலும், இந்த அறிக்கையின் பிரகாரம் மேற்குறிப்பிடப்பட்டவாறு உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தல் மற்றும் நட்டஈட்டு தொகையை செலுத்தும் நிபந்தனைகளுக்கு உடன்படாதுவிடின் ஐ.அ.டொலர் 154 மில்லியனான நட்டஈட்டு தொகையாக செலுத்தப்பட வேண்டியதுடன், அந்த தொகையும் ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி ஏற்க வேண்டும்.

vii) 2016 செப்தெம்பர் 21 ஆந் திகதிய CCEM தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 35)

இதன் போது Aercap கம்பனியின் இறுதித் தீர்மானமான ஐ.அ.டொலர் 98 மில்லியன் தொடர்பில் பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் மற்றும் நிதி அமைச்சால் இணக்கப்பாடு காணப்பட்டிருக்கவில்லை. அதற்கமைய, பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் மற்றும் நிதி அமைச்சரால் Aercap கம்பனியுடன் கலந்துரைடயால் மேற்கொண்டு நட்டஈட்டுத்

தொகையை குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமாறு பொருளாதார முகாமைத்துவ அமைச்சரவை குழு (CCEM) அறிவித்திருந்தது. அதன் போது இந்த கலந்துரையாடலை எதிர்வரும் சில நாட்களினுள் நடாத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமாறு ஸ்ரீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு தெரிவித்திருந்தது.

viii) 2016 செப்தெம்பர் 28 ஆந் திகதிய CCEM தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 36)
2016 செப்தெம்பர் 21 ஆந் திகதிய தீர்மானத்தின் பிரகாரம் பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர், நிதி அமைச்சர் மற்றும் பிரதமரின் சிரேஷ்ட ஆலோசகர், திறைசேரியின் செயலாளர் மற்றும் ஸ்ரீலங்கன் விமாான சேவைகள் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் ஆகிய சேவைகள் கம்பனியின் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் ஆகிய உத்தியோகத்தர்களை கொண்ட குழுவொன்று Aercap கம்பனியுடன் பொது திறைசேரியில் கலந்துரையாடலொன்றை மேற்கொண்டிருந்தது அதன் போது பின்வரும் விடயங்கள் தொடர்பான தீர்மானங்கள் எட்டப்பட்டிருந்ததாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

- ❖ A 330-200 ரகத்திலான விமானமொன்றினை புதிதாக குத்தகைக்கு பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் தற்போது காணப்படும் A 330-200 விமானமொன்றின் குத்தகை காலப்பகுதியை நீடிப்பு செய்வதற்கு கீழாக ஐ.அ.டொலர் 98 மில்லியனான நட்டஈட்டு தொகைக்கும் இணங்கியதாக.
- ❖ மேற்குறிப்பிடப்பட்டவாறு ஏற்படுத்திக்கொள்ளப்பட்ட இணக்கப்பாட்டினை எழுத்து மூலம் அரச தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சிற்கு அனுப்புமாறு நிதி அமைச்சரால் Aercap முகவர்களுக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.
- ❖ இந்த நட்டஈட்டினை செலுத்துதல் சர்வதேச நிதி நிதியத்தினால் இலங்கைக்கு விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளுக்கு உடன்படுகின்றதா என சட்டமா அதிபரிடம் சட்ட ஆலோசனை பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும் எனவும் அவ்வாறு இணங்காத போது அது தொடர்பில் Aercap இற்கு அறிவித்து தொடர்ந்தும் கலந்துரையாட வேண்டும் என்பதும்.

ix) 2016 ஒக்தோபர் 01 ஆந் திகதி Aercap கம்பனியின் முகவர்களுடன் திறைசேரியில் கலந்துரையாடலொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த கலந்துரையாடலுக்கு நிதி அமைச்சின் ஆலோசகர் ஒருவர், ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் மற்றும் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின்

குழுமத்தின் நிதி மற்றும் நிர்வாக உத்தியோகத்தர்கள் பங்குபற்றியிருந்தனர்.

இதன் பிரதான நோக்கமாக இருந்தது சர்வதேச நிதி நிதியங்களின் நிபந்தனைகளுக்கு பொருந்தும் வகையில் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தும் கட்டணம் (Termination Fee) செலுத்துவதற்கான இணக்கப்பாட்டினை பெற்றுக்கொள்வதாகும். அதற்கமைய 2016 ஆம் ஆண்டின் போது ஐ.அ.டொலர் 10.5 மில்லியன் மாத்திரம் செலுத்த முடியும் எனவும் எஞ்சிய தொகை 06 தவணைகளில் 2017 ஆம் ஆண்டின் போது செலுத்தி முடிப்பதற்கும் இணக்கப்பாடு காணப்பட்டிருந்தது.

இந்த கலந்துரையாடலின் போது Aercap கம்பனியால் விமானங்களை வழங்க வேண்டிய காலம் எதிர்வரும் 02 வாரங்களினுள் நிறைவடைகின்றமையால், 2016 ஒக்தோபர் 03 ஆந் திகதியளவில் முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கை கட்டாயமாக கைச்சாத்திடப்பட வேண்டுமென மேலும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அதனால், இந்த கலந்துரையாடலின் போது இணங்கிய விடயங்கள் தொடர்பில் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் - சுரேன ரத்வத்த அவர்களினால் மின்னஞ்சல் மூலம் (e-mail) நிதி அமைச்சர் மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சருகசு அத்திகதியே அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 37)

x) 2016 ஒக்தோபர் 03 ஆந் திகதி பி.ப. 12.17 இற்கு (12.17 A.M.) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரால் நிதி அமைச்சர் மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சருக்கு மின்னஞ்சல் மூலம் அனுப்பப்பட்ட மின்னஞ்சல் தகவல் (பின்னிணைப்பு 38).

இந்த கடிதத்தின் பிரதியொன்று பிரதமரின் சிரேஷ்ட ஆலோசகர் மற்றும் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தருக்கு அனுப்பப்பட்டிருந்ததுடன், அதில் பின்வரும் விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தன..

- 2016 செப்தம்பர் 28 ஆந் திகதி அனுப்பப்பட்ட CCEM அங்கீகாரத்தின் பின்னர் எயார்கெப் கம்பனியுடன் A 350 உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக மிகவும் சிறந்த கொடுப்பனவு நிபந்தனைகளை ஏற்படுத்துவதற்கு கலந்துரையாடலொன்று 2016 ஒக்தோபர் 02 ஆந் திகதி திறைசேரியில் நடாத்தப்படுவதாக.
- உத்தேச நட்டஈட்டுத் தொகைக்காக CCEM அங்கீகாரம் 2016 செப்தம்பர் 28 ஆந் திகதி பெறப்பட்ட போதிலும், அந்த கொடுப்பனவு சர்வதேச நிதி நிதியத்தின் நிபந்தனைகளின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது.

- ❖ சர்வதேச நிதி நிதியத்தின் நிபந்தனைகளுக்கு உடன்படல் நிதி அமைச்சரின் விடயப்பரப்பிற்கு உள்ளடக்கப்படுவதுடன், அது மேற்படி கலந்துரையாடலில் தீர்க்கப்பட்டுள்ளதாக.
- ❖ முடிவுறுத்தல் உடன்படிக்கை (Termination Agreement) கைச்சாத்திடுவதற்காக ஏனைய அனைத்து பணிகளும் ஆயத்தமாக உள்ளதாகவும் அதற்காக அங்கீகாரம் கோரப்படுவதாகவும்.

xi) 2016 ஒக்தோபர் 03 ஆந் திகதி பி.ப 12.17 மணிக்கு (12.17 A.M) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரினால் அனுப்பப்பட்ட மின்னஞ்சல் தகவலுக்காக அந்த நாளின் காலை 06.01 மணிக்கு (06.01 A.M) பிரதமரின் சிரேஷ்ட ஆலோசகரினால் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவருக்கு அனுப்பப்பட்ட பதில் (பின்னிணைப்பு 39).
அதன் போது மதிப்பிற்குரிய பிரதமர் அவர்களால் பிரதமரின் சிரேஷ்ட ஆலோசகருக்கு மேற்படி தலைவரால் அனுப்பப்பட்ட மின்னஞ்சல் தகவல் பிரகாரம் செயற்படுமாறு அறிவுரை வழங்குமாறு அறிவிக்கப்பட்டதாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. (உசாத்துணை: Hon. PM has directed me to advise you that you should proceed as indicated.)

xii) குத்தகை அடிப்படையில் A 350-900 விமானங்கள் 3 பெற்றுக்கொள்ளும் உடன்படிக்கையை நிறைவு செய்யும் உடன்படிக்கைக்கு (Termination Agreement) கையொப்பமிடல் (பின்னிணைப்பு 40)
அதன் பிரகாரம் 2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதி A 350-900 எஞ்சிய 03 விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கைக்கு (Termination Agreement) Aercap கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் மற்றும் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரினால் கையொப்பமிடப்பட்டிருந்தது.

xiii) 2016 ஒக்தோபர் 26 ஆந் திகதிய CCEM தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 41)
நிலவிய அவசர தேவைப்பாட்டின் அடிப்படையில் மேற்படி முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கை ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் 2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதி கைச்சாத்திடப்பட்டதாகவும், அதற்காக பொருளாதார முகாமைத்துவ உப குழுயொன்றினால் ஆலோசனை வழங்கப்பட்டதாகவும் கலந்துரையாடப்பட்டிருந்தது. மேலும், இது தொடர்பில் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்தினை பெற்றுக்கொள்வதற்காக முன்வைப்பதாகவும் இந்த CCEM தீர்மானத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

7.3.1.3. **அமைச்சரவை அங்கீகாரம்**

விமானங்களின் உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்வதுடன் தொடர்புடையதாக 07 அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்புகள் முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த பிரமாணக் குறிப்புகளில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்கள் மற்றும் அது தொடர்பில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானங்கள் பின்வருமாறு ஆகும்.

அட்டவணை இலக்கம் 12 - A 350- 900 விமானங்கள் 3 இனை குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு ஏற்படுத்திக்கொள்ளப்பட்டிருந்த உடன்படிக்கையை இரத்து செய்வதுடன் தொடர்புடையதாக முன்வைக்கப்பட்டிருந்த அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்புகள்.

	அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பு	**அமைச்சரவை தீர்மான இலக்கம் மற்றும் / அல்லது திகதி**	**விடயம்**
i)	2016.10.07 ஆந் திகதி கௌரவ அமைச்சரினால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 42)	2016.10.18 (பின்னிணைப்பு 43)	2016.09.28 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற CCEM கூட்ட அறிக்கை
ii)	2016.10.31 ஆந் திகதி கௌரவ அமைச்சரினால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 44)	2016.11.08 அமப/16/2301/702/003-35(பின்னிணைப்பு 45)	2016.10.26 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற CCEM கூட்ட அறிக்கை
iii)	2017.02.08 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் கபீர் ஹாசிம் அவர்களால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்பு 2017/02(பின்னிணைப்பு 46)	2017.02.21 அமப/17/0336/733/006 (பின்னிணைப்பு 47)	ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையின் A 350-900 விமான குத்தகை உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்தல்.
iv)	-மேற்படி-	2017.02.28 அமப/17/0432/733/006-I (பின்னிணைப்பு 48)	-மேற்படி-
v)	2017.04.19 ஆந் திகதி பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் மற்றும் நிதி அமைச்சரால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 49)		-மேற்படி-

vi)	2017.07.12 ஆந் திகதி பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் கபீர் ஹாசிம் அவர்களால் முன்வைக்கப்பட்ட குறிப்பு (Note to the Cabinet) (பின்னிணைப்பு 50)	2017.07.25 அமப/17/1535/733/006-IV (பின்னிணைப்பு 51)	-மேற்படி-
vii)	2017.08.09 ஆந் திகதி பொது முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சர் அவர்களால் முன்வைக்கப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 52)	2017.08.15 அமப/17/1535/733/006-IV (பின்னிணைப்பு 53)	-மேற்படி-

7.3.1.3.1. அமைச்சரவையினால் அட்டவணை 12 இல் குறிப்பிடப்பட்ட பிரமாணக்குறிப்புகள் தொடர்பில் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானங்கள்.

i) **2016 ஒக்தோபர் 18 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவை கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 43)**

இதன் போது மேற்படி பொருளாதார முகாமைத்துவம் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழுவினால் A 350-900 விமானங்கள் 03 இன் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல் தொடர்பில் வழங்கப்பட்டிருந்த (7.3.1.2.2 (viii) இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள) தீர்மானங்களுக்காக அமைச்சரவை உப குழுவின் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டதாக 2016 நவம்பர் 01 ஆந் திகதி பிரதமர் அலுவலகத்தினால் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

ii) **2016 நவம்பர் 08 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவை கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 45)**

இதன் போது மான்புமிகு சனாதிபதியின் அவதானிப்புகளுக்கமைய A 350-900 விமானங்கள உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தல் தொடர்பில் CCEM தீர்மான இலக்கம் 26/10/2016/15 இற்காக தனியானதொரு அமைச்சரவை குறிப்பொன்று தயாரித்து சமர்ப்பிக்குமாறு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

இதற்கமைய, ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் அமைச்சரவை குறிப்புக்கு தேவையான தகவல்கள் உள்ளடக்கப்பட்ட ஆவணமொன்றை தயாரித்து 2016 நவம்பர் 29 ஆந் திகதி அரச தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளருக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது.

iii) **அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரினால் 2017 பெப்ரவரி 08 ஆந் திகதி முன்வைக்கப்பட்ட அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்ப 46)**

மான்புமிகு சனாதிபதியின் வேண்டுகோளின் பிரகாரம் அந்த அமைச்சரவை பத்திரம் முன்வைக்கப்பட்டிருந்தது. அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

- பொருளாதார முகாமைத்துவம் தொடர்பான உப குழுவிற்கு மற்றும் அமைச்சரவைக்கு விமான உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்தல் தொடர்பில் அதற்கு முன்னர் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த அனைத்து அறிக்கைகளும் வரிசை அமைச்சருக்கு முன்வைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது.

- மேலுமொரு விமானமொன்று குத்தகை பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் மிஹின் லங்கா கம்பனியால் குத்தகைக்கு பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த விமானங்களும் உள்ளடக்கப்பட்ட மேலும் 02 விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கையை நீடிப்பு செய்யும் கட்டளைகள் மற்றும் நிபந்தனைகள் தொடர்பாக வரிசை அமைச்சு இல்லது அமைச்சரவை அறிந்திருக்கவில்லை என்பது.

- விமான உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் ஏன் பெறப்பட்டது என வினவி அமைச்சரவை செயலாளரால் 2016 ஒக்தோபர் 20 ஆந் திகதி ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு கடிதமொன்று (பின்னிணைப்பு 54) சமர்ப்பிக்கப்பட்டதன் பின்னர் 2016 ஒக்தோபர் 28 ஆந் திகதி கம்பனியால் அமைச்சிற்கு அறிவிக்காது அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பொன்று சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததாக.

- அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சின், அமைச்சரவையில் அல்லது நீதியரசரின் அங்கீகாரமின்றி ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் 2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதி A 350-900 விமானங்கள் 03 இற்காக குத்தகை பெற்றுக்கொள்ளம் உடன்படிக்கையை அரத்துச் செய்யும் உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளதாக.

- ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் International Lease Finance Corporation (ILFC) உடன் 03 குத்தகை உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த போதிலும், உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தும் கலந்துரையாடல்கள் Aercap கம்பனியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்ததாகவும் அதற்கு காரணமாக அமைந்த விடயங்கள் தொடர்பில் அமைச்சிற்கு அறிவித்திருக்கவில்லை என்பது.

- 2016 ஏப்ரல் மாதத்தின் போது A 350-900 ரக நான்காவது விமானத்தின் உடன்படிக்கை இரத்துச் செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது.

- அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சின் செயலாளருக்கு Aercap கம்பனியுடன் இடம்பெற்ற கலந்துரையாடல்களுக்கு பங்குபற்றுவதற்காக எவ்வித அறிவித்தலும் வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது.

- A 330-200 புதிய விமானத்தினை குத்தகைக்கு பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் ஏனைய 02 விமானங்களின் குத்தகையினை நீடித்தல் ஆகிய விடயங்கள் கம்பனியினை மீள கட்டமைக்கும் திட்டம் மற்றும் இணங்குகின்றதா என்பது தொடர்பில் சிக்கல்கள் நிலவுகின்றதாக.

iv) **2017 பெப்ரவரி 21 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 47)**

இதன் போது மேற்படி 2017 பெப்ரவரி 08 ஆந் திகதி அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சர் சமர்ப்பித்த பிரமாணக்குறிப்பு கருத்திற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இந்த குறிப்பு மான்புமிகு சனாதிபதியின் அவதானிப்புகள் மற்றும் இந்த கூட்டத்தின போது அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரால் மேற்கொள்ளப்பட்ட மேலதிக விடயங்களின் விளக்கங்கள் மற்றும் அமைச்சரவையின் ஏனைய உறுப்பினர்கள் சிலரால் முன்வைக்கப்பட்ட கருத்துக்கள் ஆகியவற்றுடன் கருத்திற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய இது தொடர்பான மேலதிக விசாரணைகளை மேற்கொண்டு பரிந்துரைகளை அமைச்சரவைக்கு முன்வைப்பதற்காக மான்புமிகு பிரதமரை வினவி அமைச்சரவை உப குழுவொன்றினை நியமிக்குமாறு மதிப்பிற்குரிய சனாதிபதியிடம் கோரிக்கை விடுப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது.

v) **2017 பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 48)**

2017 பெப்ரவரி 27 ஆந் திகதி அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரினால் அமைச்சரவை குறிப்பொன்று முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதன் போது ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளின் A 350-900 விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்தல் தொடர்பில் நிதி அமைச்சுடன் இணைந்ததாக ஒருங்கிணைந்த அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பொன்று

அமைச்சரவையின் அங்கீகாரத்திற்காக சமர்ப்பிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

இந்த அமைச்சரவை குறிப்பு 2017 பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவை கூட்டத்தின் போது கருத்திற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

vi) **2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 49)**

இந்த பிரமாணக் குறிப்பு அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சர் மற்றும் நிதி அமைச்சரினால் முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதில் A 350-900 விமானங்களின் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தும் நடைமுறை மேற்கொள்ளப்பட்ட விதம் தெளிவுபடுத்தப்பட்டிருந்தது. அதன் போது 2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதி A 350-900 விமானங்கள் 03 இன் குத்தகை உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட உடன்படிக்கையின் நிபந்தனைகள் தொடர்பிலும், விடயங்கள் குறிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த உடன்படிக்கையை உரிய முறையில் அமுல்படுத்துவதற்காக நிதி அமைச்சர் மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட நடவடிக்கைகளை செயற்படுத்துவதற்காக திறைசேரியின் செயலாளர் மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சின் செயலாளருக்கு அதிகாரத்தினை ஒப்படைப்பதற்கு அங்கீகாரம் கோரப்பட்டிருந்தது.

vii) **2017 யூன் 12 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 50)**

இந்த பிரமாணக் குறிப்பு அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரினால் முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதன் மூலம் மேற்படி 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதி முன்வைக்கப்பட்ட கூட்டிணைந்த அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பினூடாக கோரப்பட்ட அங்கீகாரத்தினை பெற்றுத்தருமாறு சுட்டிக்காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இதன் போது 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதி பிரமாணக்குறிப்பு முன்வைக்கப்பட்டது 2017.02.21 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மான இலக்கம் : அமப/17/0336/733/066 கொண்ட தீர்மானத்தின் பிரகாரம் மற்றும் 2017.02.28 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மான இலக்கம் : அமப/17/0432/733/006-I கொண்ட தீர்மானத்தின் பிரகாரம் என குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதிய குறிப்பு 2017 யூன் 13 ஆந் திகதி கவனத்திற் கொள்ளப்பட்டதன் பின்னர் அமைச்சரவையால் 2017 யூன் 20 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற அமைச்சரவை கூட்டத்திற்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான கம்பனியின் தலைவர், பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தருடன் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சின் செயலாளர் அழைக்கப்பட்டிருந்தார். அதன் போது இது தொடர்பான

தீர்மானமொன்றினை மேற்கொள்ளல் பிற்போடப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த பிற்போடப்பட்ட தீர்மானம் தொடர்பில் கவனம் செலுத்துதல் 2017 யூலை 12 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பின் நோக்கமாக இருந்தது.

viii) **2017 யூலை 25 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 51)**
மேற்படி 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பு மற்றும் 2017 யூலை 12 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பு ஆகியன இதன் போது கவனத்திற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. இந்த சந்தர்ப்பத்தில் நிதி அமைச்சரால் பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- ❖ A 350-900 விமானங்கள் 03 இனை கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கை இரத்துச் செய்யப்பட்டு அமைச்சரவையின் உரிய அங்கீகாரமின்றி அனைத்து நட்டஈட்டு தொகைகளும் செலுத்தப்பட்டுள்ளதாக.

- ❖ 2016 நவம்பர் 28 ஆந் திகதி இடம்பெற்ற CCEM தீர்மானத்தின் பிரகாரம் நீதியரசரின் ஆலோசனைகள் பெறப்பட்டுள்ளதா என தெளிவின்றியிருத்தல்.

- ❖ உடன்படிக்கையின் பினவரும் நிபந்தனைகள் தொடர்பில் CCEM அங்கீகாரம் பெறப்பட்டுள்ளதா என தெளிவின்றியிருத்தல்.
  - தவணைகளை செலுத்தல் தொடர்பில் இணங்கிய திட்டம்.
  - Aercap இனால் மிஹின் லங்கா கம்பனிக்கு குத்தகை முறைமையின் அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டிருந்த குறுகிய அமைப்புடைய 02 விமானங்கள் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் சுவீகரிக்கப்பட்டிருந்தமை.

- ❖ அதனால் இது தொடர்பிலான விரிவான அறிக்கையொன்று அமைச்சரவையின் பார்வைக்காக முன்வைக்கப்பட வேண்டும் என்பது.

இதன் பிரகாரம், 2017 யூலை 25 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை கூட்டத்தின் போது பின்வரும் தீர்மானங்கள் எட்டப்பட்டிருந்தன.

- ❖ நிதி அமைச்சரினால் மேற்குறிப்பிடப்பட்டவாறு வழங்கப்பட்டிருந்த அறிவுறுத்தல்களுக்கமைய பரிந்துரைகளை முன்வைப்பதற்காக CCEM இற்கு முன்வைத்தல்.

- ❖ மேற்படி CCEM இனால் மேற்கொள்ளப்படும் பரிந்துரைகளை கவனத்திற் கொள்வதற்காக அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சரினால் அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பொன்றினை முன்வைக்குமாறு அமைச்சின் செயலாளருக்கு பணித்தல்.

ix) **2017 ஆகஸ்ட் 09 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பு (பின்னிணைப்பு 52)**

இந்த பிரமாணக்குறிப்பினால் மேற்படி 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதி அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சு மற்றும் நிதி அமைச்சரினால் இணைந்ததாக சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த அமைச்சரவை பிரமாணக்குறிப்பிற்கு (Joint Cabinet Memorandum) கவனம் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய 2017 ஆகஸ்ட் 02 ஆந் திகதி CCEM இனால் பரிந்துரைக்கப்பட்ட A 350-900 விமானங்கள் 03 இனை இரத்துச் செய்யும் உடன்படிக்கைக்காக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் கோரப்பட்டிருந்தது. மேலும், திறைசேரியின் செயலாளர் மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அமைச்சின் செயலாளருக்கு உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்களுக்கு இசைவாக்கம் அடைவதற்கு அதிகாரத்தினை கையளிப்பதற்கும் அங்கீகாரம் கோரப்பட்டிருந்தது.

x) **2017 ஆகஸ்ட் 15 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை தீர்மானம் (பின்னிணைப்பு 53)**

இதன் போது 2017 ஏப்ரல் 19 ஆந் திகதிய ஒருங்கிணைந்த அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பு மற்றும் 2017 ஆகஸ்ட் 09 ஆந் திகதிய அமைச்சரவை பிரமாணக் குறிப்பு கவனத்திற்கொள்ளப்பட்டு தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

- ❖ A 350-900 விமானங்கள் 03 இனை குத்தகைக்கு எடுக்கும் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கையின் நிபந்தனைகளுடன் இணங்குவதாக உறுதிப்படுத்திக்கொள்ளும் பொருட்டு அந்த உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ள விடயங்களை கருத்திற் கொண்டு நிதி மற்றும் வெகுசன ஊடக அமைச்சரி மற்றும் அரச தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சரினால் எடுக்கப்பட வேண்டிய எதேனும் நடவடிக்கையொன்றிற்கு தேவையான வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்காக திறைசேரியின் செயலாளருக்கு மற்றும்

அரச தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளருக்கு அதிகாரத்தினை கையளிப்பதற்கு அங்கீகாரம் வழங்குதல்.

- ❖ ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளினால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பின்வரும் கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்குரிய சம்பவங்கள் மற்றும் அதனுடன் தொடர்புடைய நிதி பொறுப்புகள் தொடர்பான தகவல்களை குறிப்பிட்டு விரிவான அறிக்கையொன்று 02 வாரங்களினுள் அமைச்சரவைக்கு சமர்ப்பிக்குமாறு அரச தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சரிடம் கோரப்பட்டிருந்தது.
  - A 350-900 விசாலமான அமைப்புடனான மூன்று விமானங்கள் தொடர்பில் குத்தகை உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடுவதற்கு மற்றும்,
  - A 350-900 விமானங்கள் நான்கு தொடர்பில் கொள்வனவு உடன்படிக்கையொன்றினை கைச்சாத்திடல்.

7.3.2. உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்

7.3.2.1. "Skyworks" மதியுரை கம்பனியிடமிருந்து மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்

7.3.2.1.1. "Skyworks" மதியுரை கம்பனியை தெரிவு செய்தல்

2015 ஆகஸ்ட் 03 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் பிரகாரம் A 350 ரக விமானங்கள் செயற்பாட்டுக் குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்காக கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த குத்தகை கம்பனியுடன் கலந்துரையாடி ஏதேனுமொரு நியாயமான தீர்வொன்றிற்கு வருவதற்கு மதியுரை கம்பனிகளின் உதவியை பெற்றுக்கொள்வதற்கும் அதன் போது "DVD Bank" மற்றும் "Skyworks" ஆகிய மதியுரை கம்பனிகளுடன் வெளிப்படுத்தாமைக்கான உடன்படிக்கைகளுக்கு (Non-Disclosure Agreements – NDA) கைச்சாத்திடுவதற்கும் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கமைய 2015 ஆகஸ்ட் 10 மற்றும் 12 ஆகிய திகதிகளில் முறையே "Skyworks" மற்றும் "DVD Bank " ஆகிய மதியுரை கம்பனிகளுடன் 05 வருட காலப்பகுதியில் செல்லுபடியாகும் வகையில் வெளிப்படுத்தாமைக்கான உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது.

2012 ஆகஸ்ட் 12 ஆந் திகதி முன்மொழிவுக்கான கோரிக்கை (RFP) மேற்படி 02 நிறுவனங்களுக்கு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் அனுப்பப்பட்டிருந்தது. அந்த RFP உடன் கம்பனியின் தற்போதைய விமான அணி மற்றும் 2015 ஆம் ஆண்டு முதல் 2021 ஆம் ஆண்டு வரையிலும்

கம்பனிக்கு கிடைக்க வேண்டியதாக இருந்த விமானங்கள் தொடர்பிலான தகவல்கள் உள்ளடக்கப்பட்ட பின்னிணைப்பொன்றும் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் அனுப்பப்பட்ட மேற்படி முன்மொழிவிற்கான கோரிக்கையில் (RFP) (பின்னிணைப்பு 55) பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன.

i) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி நீண்ட பிரயாண பாதைகளில் (Longhaul Routes) விமான ஓட்டத்திலிருந்து நீங்குவதற்கு தீர்மானித்திருந்தமையால் 2016/2017 ஆண்டுகளில் பெறுவதற்கு உள்ள A 350-900 ரகத்திலான 04 விமானங்கள் எதிர்வரும் 03 வருடங்களுக்கு தேவையற்றது என்பது.

ii) கம்பனி மேற்குறிப்பிட்ட எதிர்வரும் 03 வருடங்களினுள் பெறவுள்ள விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்வதற்கு அல்லது பிறபோடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டவாறு உள்ளதாக.

iii) 04 விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்தல் / பிற்போடுதல் ஆகியவற்றினால் ஏற்படக்கூடிய குத்தகை கிரயம் மற்றும் ஏனைய சிக்கல்களை தீர்த்தல் தொடர்பில் நிலவும் மாற்றுவழியொன்று தொடர்பில் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபைக்கு ஆலோசனை வழங்குவதற்கு.

iv) இந்த கொடுக்கல் வாங்கலினை முடிவுறுத்துவதற்காக Airbus கம்பனி மற்றும் விமான குத்தகை கம்பனியுடன் மேற்கொள்ளும் கலந்துரையாடல்களுக்கு பங்குபற்றல்.

v) தேவையான ஆவணப்படுத்தல்களுக்காக (Documentation) ஆலோசனை வழங்குவதற்கு.

vi) கம்பனிக்கு கிடைக்கவுள்ள விமானங்களை இரத்துச் செய்வதற்கு அல்லது பிற்போடுவதற்குரிய தண்டப்பணங்களை தடுத்தல் மிகவும் அவசியமானதென்பது.

vii) தற்போதைய மற்றும் எதிர்கால விமானப் பாதை வலையமைப்பின் தேவைப்பாட்டினை இனங்காணல், விமான குழாமின் உயரிய கலவையை இனங்காணல் மற்றும் A 330 neo, A 330-300 மற்றும் A 350-900 ரகத்திலான விமானங்களின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகள் தொடர்பான பொருளாதார மதிபாய்வொன்றை மேற்கொள்ளுதல் தேவை என்பது.

viii) உரிய முன்மொழிவுகள் ulcptenders@Srilankan.com எனும் மின்னஞ்சல் கணக்கிற்கு 2015 ஆகஸ்ட் 18 ஆந் திகதி பி.ப 11.30 மணிக்கு அல்லது அதற்கு முன்னர் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவருக்கு கிடைக்கும் வகையில் அனுப்பப்பட வேண்டும் என்பது.

ix) விமான உற்பத்திகள் அல்லது விமான குத்தகை கம்பனிகளுடன் மேற்கொள்ளப்படும் கலந்துரையாடல்களை மேற்கொள்ளல் அல்லது பங்குபற்றும் இயலுமை, விமான கட்டளைகளை பிற்போடல் / இரத்துச் செய்தல் மற்றும் விமான அணியினை மீள் நிறுவுவதற்காக மதியுரை சேவைகளை வழங்கும் இயலுமை மற்றும் விமானக் கம்பபனிக்காக பொருத்தமான விமான வகையினை மதிப்பீடு செய்யும் இயலுமை மற்றும் அனுபவம் காணப்பட வேண்டும் என்பது.

x) பயன்படுத்தப்பட்ட நடைமுறை, குழுக்கள் மற்றும் அவர்களின் அனுபவம், உத்தேச எதிர்வுகூறல் கால எல்லை, கட்டணங்களை அறவிடல் தொடர்பான விடயங்கள் முன்மொழிவில் உள்ளடக்கப்பட வேண்டும் என்பது.

xi) மிஹின் லங்கா கம்பனியினால் குத்தகை உடன்படிக்கையின் அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ள A 320 Neo ரகத்திலான 02 விமானங்களை இரத்துச் செய்தல் / பிற்போடுவதற்காக மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக.

2015 செப்தம்பர் 21 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் (பின்னிணைப்பு 15) பிரகாரம் அபிப்பிராயக் கூற்றொன்று (EOI) Skyworks கம்பனி உள்ளடங்களாக மேலும் 02 கம்பனிகளிடமிருந்து கிடைத்ததாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. அதன் போது DVD Bank மதியுரை கம்பனி மற்றும் இதற்கு முன்னர் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் மூலம் மேற்படி பணக்காக உடடன்படிக்கை அடிப்படையொன்றில்லாது சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்த “Nyras” கம்பனிக்கும் RFP அனுப்பப்பட்டு முன்மொழிவுகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. இவ்வாறு கிடைத்த முன்மொழிவுகள் 07 உத்தியோகத்தர்களை கொண்ட குழுவொன்றின் மூலம் மதிப்பிடப்பட்டு “Skyworks” கம்பனி தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.

7.3.2.1.2. **“Skyworks” கம்பனியிடம் மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடல்**

ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி “Skyworks” மதியுரை கம்பனியுடன் 2015 செப்தம்பர் 09 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையொன்றினை கைச்சாத்திட்டடிருந்தது. அந்த உடடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்படடிருந்த முக்கியமான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

i) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் தேவையான தரவுகள் மற்றும் தகவல்களை சேகரிக்கும் போது மதியுரை கம்பனியால் உதவி வழங்கப்பட வேண்டும் என்பது.

ii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் வழங்கப்படும் ஏற்றல் உள்ளடக்ங்கள், விமான பயணச்சீட்டு கட்டணம் ஆகிய வருமானம் தொடர்பான கருதுகோள்கள் மற்றும் விமான வழிகள் மற்றும் விமானங்கள் தொடடர்பான விடயங்களின் அடிப்படையில் மதியுரை கம்பனியால் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையின் வியாாபாரத் திட்டம் மதிப்பீடு செய்யப்படுவதாக.

iii) மதியுரை கம்பனியால் பரந்த அமைப்புடைய விமானங்களை நீண்ட தூர விமான பயணப் பாதைகளில் ஈடுபடுத்தல் தொடர்பில் பொருளாதார பகுப்பாய்வொன்று மேற்கொள்ளப்படுவதாக.

iv) A 350 ரகத்திலான விமானங்களுக்கு பதிலாக உச்சமான முறையில் பயன்படுத்தக்கூடிய ஏனைய விமானங்கள் தொடர்பில் அறிவுரைகள் வழங்கப்படுவதாக.

v) Aercap மற்றும் Airbus ஆகிய 02 கம்பனிகளிடமிருந்து A 350 பெற்றுக்கொள்வதற்கான நடைமுறை பொறுப்பு தொடர்பில் பயன்படுத்தக்கூடிய மிகவும் சிறந்த வழிமுறை தொடர்பில் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளின் பணிப்பாளர் சபைக்கு அறிவிப்பதாக.

vi) Aercap மற்றும் Airbus ஆகிய கம்பனிகளுடன் நடாத்தப்படும் கலந்துரையாடல்களில் பங்குபற்றல் மற்றும் அவர்களுடன் பறிமாற்றிக்கொள்ளப்படும் ஆவணங்களை தயாரிப்பதற்கு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளுக்கு உதவுவதாக.

vii) மதியுரை கம்பனியால் அனைத்து தகவல்களையும் வழங்கி 04 வாரங்களினுள் தமது அறிக்கையை வழங்குவதாக.

viii) பின்வருமாறு கட்டணங்கள் அறவிடப்படுவதாக.

- ❖ மாதாந்த கட்டணமாக ஐ.அ.டொலர் 100,000 (Work Fee)
- ❖ மாதாந்த கட்டணத்தில் முதல் 02 மாதங்களுக்காக முற்பணமாக மாதமொன்றிற்கு ஐ.அ.டொலர் 50,000 படி ஐ.அ.டொலர் 100,000 முதலில் செலுத்தப்பட வேண்டும் என்பதும் அந்த கட்டணங்கள் சாத்தியக் கட்டணத்திலிருந்து (Success Fee) ஈடு செய்ய முடியும் என்பதும்.
- ❖ Arecap மற்றும் Airbus கம்பனிகளுக்கு தண்டப்பணம் செலுத்த நேரிடாவிடின் அல்லது உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்ய தேவை ஏற்படாதிருப்பின் சாத்தியக் கட்டணங்களாக (Success Fee) ஐ.அ.டொலர் 750,000 தொகை அந்த கம்பனிகளுடன் கலந்துரையாடல் மற்றும் ஆவணங்களை தயாரிப்பதற்காக செலுத்த வேண்டும் என்பது.
- ❖ A 320 விமானங்கள் 02 இரத்துச்செய்வதற்காக மிஹின் லங்கா கம்பனிக்கு உதவுதல் மற்றும் ஆலோசனைகளை வழங்குவதற்காக ஐ.அ.டொலர் 250,000 செலுத்த வேண்டும் என்பது.
- ❖ அதற்கு மேலதிகமாக Skyworks கம்பனியால் இந்த மதியுரை சேவை தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாதாரண செலவின (Reasonable out of pocket expenses) பற்றுச்சீட்டு முன்வைக்கப்பட்டு 15 நாட்களினுள் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் தீர்க்கப்பட வேண்டும் என்பது.
- ❖ Skyworks கம்பனியின் நபர்களுக்கு இதற்கான விமான பயணங்களுக்காக அனுசரனை வழங்கப்பட வேண்டும் என்பது.

7.3.2.1.3. **மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

7.3.2.1.3.1. "Skyworks" கம்பனியால் 2015 ஒக்தோபர் 22 ஆந் திகதி இடை அறிக்கையொன்று முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், இதில் பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன. (பின்னிணைப்பு 16)

i) "Skyworks" கம்பனியால் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையின் விமானப் பாதை வலையமைப்பினை பகுப்பாய்வு செய்து அதற்காக ஈடுபடுத்தக்கூடிய மிகுவம் ஆக்கபூர்வமான மற்றும் ஈட்டங்களை ஊச்சப்படுத்தும் விமான ரகங்கள் இனங்காணப்பட்டுள்ளதாக.

ii) A 350 ரகத்திலான விமானங்கள் நிர்மாணிக்கப்பட்டுள்ளது போயின் 777 மற்றும் A 340 ரக விமானங்களுக்கு பதிலாக நீண்ட தூர ஓட்டப் பாதைகளில் (Longhaul Routes) ஈடுபடுத்துவதற்கென.

iii) பின்வரும் விடயங்களின் காரணமாக A 350 ரகத்திலான விமானங்களை விட A 330 ரக விமானங்கள் மிகவும் பொருத்தமானவை என்பது.

- ❖ மேற்படி வெளிநாட்டு விமான பயணங்களுக்கான செலவினங்களுக்காக நாளொன்றிற்கு ஐ.அ.டொலர் 50 இற்கு மேற்படாத தொகையொன்றினை செலுத்த வேண்டும் என்பது மற்றும் இந்த செலவினம் ஐ.அ.டொலர் 2,500 இனை விஞ்சும் போது முன் அனுமதி ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது.
- ❖ A 350 ரகத்திலான 04 விமானங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டமையால் செயற்பாட்டு செயற்பாட்டு வருமானம் வருடாந்தம் ஐ.அ.டொலர் 20 மில்லியன் படி மொத்த குத்தகை காலமான 12 வருடங்களினுள் ஐ.அ.டொலர் 240 மில்லியன் குறைவடைந்தமை.
- ❖ இந்த A 350 விமானங்கள் 04 தற்போது காணப்படும் பரந்த அமைப்புடைய விமான குழாமுடன் கவனத்திற்கொள்ளும் போது மேலதிக விமானங்களானமை மற்றும் அதன் அடிப்படையில் செலுத்த நேரிடும் வருடாந்த குத்தகை கிரயமான ஐ.அ.டொலர் 15-20 மில்லியனுக்கு இடைப்பட்ட அளவானது விமான சேவைகளால் மேற்கொள்ள நேர்ந்தமை.
- ❖ எரிபொருள் விலையில் ஏற்படும் அதிகரிப்பினால் A 330 இனை விட A 350 விமானங்களில் கிரய சேமிப்பொன்றினை எதிர்பார்க்க முடியாது என்பது.

iv) மேற்கொள்ளப்பட் பகுப்பாய்விற்கமைய ஸ்ரீ லங்கன் விமான வழி வலையமைப்பிற்காக A 330 விமானங்களை பயன்படுத்தல் மிகவும் இலாபகரமானது என்பது.

v) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையின் விமானங்களின் பயன்பாடு நாளொன்றிற்கு விமான 12.1 மணித்தியாலங்கள் ஆகும். அதற்கமைய A 350 விமானங்களின் இயலுமையை உச்ச அளவில் பயன்படுத்த முடியாததுடன், அதன் கிரயமும் ஏற்க முடியாததாகும். அதனால் A 350 விமானங்கள் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு பொருத்தமற்றதென்பது.

7.3.2.1.3.2. “Skyworks” மதியுரை கம்பனியால் 2016 சனவரி மாதத்தின் போது சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த அறிக்கையில் பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தன. (பின்னிணைப்பு 21)

i) A 350 விமானங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்ட வருடத்தில் எரிபொருள் விலை நிலவியமையும் அந்த விடயத்தினை மாத்திரம் கருத்திற் கொண்டதன் அடிப்படையில் A 350 ரகத்திலான 3 விமானங்கள் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு சேர்ப்பதற்கு எடுக்கப்பட்ட தீர்மானம் தற்போது நிலவும் சந்தை நிலைமைகள் மற்றும் போட்டி நிலைமையுடன் கவனத்திற் கொள்ளும் போது ஆக்கபூர்வமான தீர்மானமொன்று அல்ல என்பது.

ii) A 350 ரக விமானங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கு அல்லது கலந்துரையாடலுக்கு வராது சட்டரீதியான அடிப்படையொன்றில் உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்தல் எனும் 02 மாற்று வழிகளிலும் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு கிரயம் அதிகம் என்பது.

iii) அதன் காரணமாக விமான வீதி வலையமைப்பு, விமான குழாம் மற்றும் கம்பனியின் கிரயக் கட்டமைப்பு திருத்தப்பட்ட வியாபார திட்டத்தின் ஒரு பெகுதியாக இலாபமீட்டும் நோக்கில் மற்றும் A 350 பிரச்சினையை தீர்ப்பதற்காக மீள்கட்டமைக்கப்பட வேண்டும் என்பது.

iv) குத்தகை கம்பனிகளால் மற்றும் ஏனை செயற்பாட்டுக் கிரயங்களுக்காக உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டவர்களுடன் கலந்துரையாடலொன்றிற்கு வருவதன் மூலம் சலுகைகளை பெற்றுக்கொள்ளல் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தில் காணப்படும் மிகவும் சிறந்த வழிமுறையொன்று என்பது.

7.3.2.1.4. **மதியுரை சேவைகளுக்கு கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்ளல்**

“Skyworks” மதியுரை கம்பனிக்கு மதியுரை சேவைகளை வழங்குவதற்காக 2015 செப்தம்பர் 25 ஆந் திகதி முதல் 2016 ஏப்ரல் 11 ஆந் திகதி வரையிலும் ஐ.அ.டொலர் 355,451.09 அதாவது ரூபா 52 மில்லியன் (அமெரிக்க டொலர் ஒன்றின் இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதி ரூபா 146 ஆக எடுக்கும் போது பின்வருமாறு கொடுப்பனவு மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 56)

அட்டவணை இல 13 – "Skyworks" மதியுரை கம்பனிக்கு கொடுப்பனவு மேற்கொண்ட விதம்

திகதி	செலுத்திய தொகை	விபரம்
------	-------------------	---------
2015.09.25	100,000.00	மாதாந்த கட்டணம் (Monthly Work Fee)
2015.10.21	100,000.00	மாதாந்த கட்டணம் (Monthly Work Fee)
2015.12.29	52,832.21	மாதாந்த கட்டணம் (Monthly Work Fee)
2015.12.29	50,692.38	மாதாந்த கட்டணம் (Monthly Work Fee)
2016.02.10	50,379.99	செலவினங்களை தீர்த்தல் (Out of Pocket expenses)
2016.04.11	1,546.51	செலவினங்களை தீர்த்தல் (Out of Pocket expenses)
மொத்தம்	355,451.09	

7.3.2.2. **"Nyras" கம்பனியிடமிருந்து மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

7.3.2.2.1. **"Nyras" மதியுரை கம்பனியை தெரிவு செய்தல்**

ஒரே பணிக்காக முன்னைய சந்தர்ப்பத்தில் நிராகரிக்கப்பட்ட "Nyras" மதியுரை கம்பனியை தெரிவு செய்த விதம் தொடர்பில் தெளிவான தகவல்கள் கிடைக்கவில்லை. எவ்வாறெனினும், ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியை மீள் கட்டமைத்தல் திட்டத்தினை உறுதிப்படுத்துவதற்காக நிதி அமைச்சினூடாக "Nyras" மதியுரை கம்பனி நியமிக்கப்பட்டிருந்ததாக 2016 சனவரி 26 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபை தீர்மானத்தின் (பின்னிணைப்பு 22) பிரகாரம் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.3.2.2.2. **"Nyras" மதியுரை கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடல்**

"Nyras" மதியுரை கம்பனியுடன் விமான குழாமிற்காக மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு பதிலாக பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் 2016 பெப்ரவரி 03 ஆந் திகதி உடன்படிக்கையொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 57)

அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

i) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் சுரேன ரத்வத்த அவர்களுடன் Nyras கம்பனி 2016 சனவரி 29 ஆந் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட தொலைபேசி உரையாடலுக்கமைய இந்த உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ளதாக.

ii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளினால் பின்வரும் 04 மாற்று வழிகள் மதிப்பீடு செய்யுமாறு வழங்கப்பட்டுள்ளதாக.

மாற்றீடு A – A 350 விமானங்களை நிலவும் குத்தகை தவணைகளின் கீழ் பெற்றுக்கொள்ளல்.

மாற்றீடு B – A 350 விமானங்களை குறைவான குத்தகை தவணையின் கீழ் பெற்றுக்கொள்ளல் மற்றும் A 330 விமானங்கள் அனைத்தும் அல்லது சிலவற்றை அகற்றுதல்.

மாற்றீடு C – A 350 விமானம் ஒன்றையேனும் பெற்றுக்கொள்ளாது நிரந்தர விமான ஓட்டப்பாதை வலையமைப்பொன்றுடன் வியாபார திட்டமொன்றினை பேணிச்செல்லல்.

மாற்றீடு D – A 350 விமானம் ஒன்றையேனும் பெற்றுக்கொள்ளாது விமான ஓட்டப்பாதை வலையமைப்பினை திட்டமிடல் - (இதன் போது நிலவும் விமான சேவைகள் கம்பனி கலைக்கப்பட்டு இலாபமான துறைகள் தனியான வியாபார பிரிவுகளாக மாற்றி புதிய விமான சேவையொன்றாக நிறுவுதல்)

iii) 2016 மார்ச் 11 ஆந் திகதியளவில் இறுதி அறிக்கையை வழங்குமாறு மற்றும் அதில பின்வரும் விடயங்கள் உள்ளடக்கப்பட்டுள்ளது என்பது.

- உபாயமார்க்க மாற்றீட்டு பகுப்பாய்வு (Strategic Options Analysis)
- மாற்றீடு (மாற்றுதல்) பகுப்பாய்வு - Transition Analysis
- புதிய விமானங்களின் சமப்பாட்டு புள்ளி பகுப்பாய்வு (Breakeven Analysis)
- குத்தகை உரிமையாளர்களுடன் உத்தேச உபாயவழி கலந்துரையாடலொன்று தொடர்பில் அறிவுரை வழங்குதல்.
- அரசியல் மற்றும் சட்டரீதியான முறையில் நிலவும் பிரதானமான அச்சுறுத்தல் தொடர்பான பகுப்பாய்வு.
- இலங்கை அரசினால் மூலதனம் மற்றும் செயற்பாட்டு மூலதன தேவைப்பாட்டிற்காக முதலீடு செய்யப்பட வேண்டிய பணத்தின் அளவு தொடர்பான தகவல்கள்.

iv) மேற்படி இறுதி அறிக்கைக்கு முன்னர் வரைபு அறிக்கையொன்று (Draft Report) வழங்கப்பட்டு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவையின் கருத்துரைகளுடன் இறுதி அறிக்கையை வெளியிடுவதாக.

v) கட்டணங்களை அறவிடல்.

- 2016 சனவரி 31 ஆந் திகதி வரையிலும் அமைச்சுகளுடன் GBP 65,000 மற்றும் உரிய வரி மற்றும் செலவினங்களுக்கு இசைந்துள்ளதாக.
- இந்த உடன்படிக்கையில் பணிப்பொறுப்புகளுக்கான கட்டணங்கள் GBP 150,000 என (முதல் 03 வாரங்களுக்காக GBP 40,000 படி மற்றும் இறுதி வாரத்திற்காக GBP 30,000 ஆக வாரந்தோறும் செலுத்தப்பட வேண்டும் என்பது.)
- வெளிநாட்டு பயணங்களுக்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளுக்காக பயன்படுத்தப்படுவதாக மற்றும் தங்குமிட வசதிகள் மற்றும் உணவுக்காக நாளொன்றிற்கு ஐ.அ.டொலர் 50 படி செலுத்தப்பட வேண்டும் என்பது.

vi) இறுதி அறிக்கையில் காணப்படுகின்ற விடயங்கள் தொடர்பில்குத்தகை உரிமையாளர்கள் மற்றும் Airbus கம்பனியுடன் கலந்துரையாடுவதற்காக தேவையேற்படின் “Nyras” மதியுரை கம்பனி பங்குபற்றுவதாக.

vii) இரு தரப்பினரில் எவரேனும் ஒருவர் உடன்படிக்கையை மீறினால் அல்லது மோசடியொன்றினை மேற்கொண்டால் அல்லது இரகசியத்தன்மையை மீறினால் GBP 1,000,000 இற்கு மேற்படாத தண்டப்பணத்திற்கு கட்டுப்படுவதாக.

7.3.2.2.3. **மதியுரை சேவைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

“Nyras” மதியுரை கம்பனியால் 2016 பெப்ரவரி 03 ஆந் திகதி ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியுடன் உடன்படிக்கையொன்றினை கைச்சாத்திடுவதற்கு முன்னர் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் சங்கத்தின் தலைவரின் வேண்டுகோளுக்கமைய ஆரம்ப விமான குழாமின் பதிலீடு தொடர்பில் பணிப்பாளர் சபைக்கான அறிக்கையொன்று (Initial fleet options review for the Board) 2015 ஆகஸ்ட் 03 ஆந் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. அந்த அறிக்கையில் பின்வரும் விடயங்கள் முக்கியமாக உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 58)

i) **விடயப்பரப்பு**

இந்த அறிக்கையின் மூலம் எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்காக உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த A 350-900 விமானங்கள் 04 மற்றும் செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில்

பெற்றுக்கொள்வதற்கு உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த A 350-900 விமானங்கள் 04 ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளுக்காக பொருத்தமானதா என பகுப்பாய்வு செய்ததாக.

ii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியினூடாக வழங்கப்பட்டிருந்த தகவல்கள்

- பாரிஸ், பென்க்பர்ட் மற்றும் ரோம் ஆகிய ஐரோப்பிய விமான பாதைகள் நட்டமீட்டியவாறு உள்ளதாக.
- A 350 விமானங்கள் தேவையற்றது என்பது மற்றும் A 330 விமானங்கள் அதற்கு பொருத்தமானவை என்பது.
- மூன்று வருட மீள்கட்டமைப்பு திட்டமொன்று கம்பனியிடம் இல்லாதிருந்தமை.
- விமானங்களுக்காக கொடுப்பனவு மற்றும் குத்தகை தவணைகளை செலுத்துதல் நியாயமான அளவினை விட உயர்ந்த அளவினால் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளால் கொடுப்பனவுகள் மேற்கொள்ளப்படுவதாக.
- 8 மணித்தியாலங்களுக்கு அதிகமான ஓட்டத்தில் ஈடுபடும் போது தொலைதூர பிரயாண வழிகள் (Long haul routes) ஆகவும், 5-8 மணித்தியாலங்களுக்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுமாயின் இடைநிலை தூர பிரயாண வழிகள் (Medium haul routes) ஆகவும், 5 மணித்தியாலங்களை விட குறைவாயின் சிறு தூர பயண வழிகள் (Short haul routes) ஆகவும் ஆகவும் விமான பயணங்கள் வகைப்படுத்தப்படுவதாக.

iii) "Nyras" மதியுரை கம்பனியால் வழங்கப்பட்டிருந்த பரிந்துரைகள்

- A 350-900 விமானங்களுக்கு பதிலாக வேறு பொருத்தமானதொரு விமானமொன்று மீள் நிறுவப்பட வேண்டும் என்பது.
- ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவை போன்ற விமான சேவையொன்றினால் நேரடி உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து விமானங்களை கட்டளையிடுவதை விட குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்ளல் மிகவும் பொருத்தமானது என்பது.
- நீண்ட கால விமானங்களை ஒப்படைக்கும் நாட்களுக்கு (2020 மற்றும் 2021 ஆகிய) இணங்குவதன் மூலம் உற்பத்தியாளரின் விலைகள் நீண்ட காலத்தில் வேறுபடும் என்பதால் விமானங்களுக்காக போட்டி அடிப்படையிலான விலையொன்று கிடைக்காமை.

“Nyras” மதியுரை கம்பனிக்கு 2016 பெப்ரவரி 09 ஆந் திகதி கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் இறுதி அறிக்கை 2016 மார்ச் 18 ஆந் திகதி ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது. அதில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான விடயங்கள் பின்வருமாறு.

i) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் அறிக்கையின் திகதியளவில் பின்வரும் விடயங்களின் அடிப்படையில் சவாலானதொரு நிதி நிலைமையொன்றில் உள்ளமை.

- ஐ.அ.டொலர் 300 மில்லியன் வங்கிக் கடன் மீதியொன்று காணப்படுகின்றமை.
- 2019 ஆம் ஆண்டின் போது முதிர்வடையும் ஐ.அ.டொலர் 175 மில்லியனான பிணைமுறியொன்று 2013 ஆம் ஆண்டின் போது வெளியிடப்பட்டிருந்தமை.
- இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு ஐ.அ.டொலர் 45 மில்லியன் மற்றும் விமான நிலையம் மற்றும் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு ஐ.அ.டொலர் 15 மில்லியன் செலுத்த வேண்டியுள்ளமை.
- 2015/16 இல் காணப்பட்ட குழுமத்தின் தேறிய நட்டம் ஐ.அ.டொலர் 47.1 மில்லியன் முதல் 2016/17 அளவில் ஐ.அ.டொலர் 90 மில்லியன் வரை அதிகரித்தமை.
- 2016 மற்றும் 2017 இல் குத்தகை அடிப்படையில் பெறுவதற்கு உத்தேசித்துள்ள A 350-900 விமானங்கள் 04 இற்காக விமானமொன்றிற்கு மாதாந்த குத்தகை வாடகை ஐ.அ.டொலர் 1.45 மில்லியன் படி செலவிடல் கடினமாக இருத்தல்.
- எயாரபஸ் கம்பனியிடமிருந்து நேரடியாக 2020 மற்றும் 2021 இல் பெற்றுக்கொள்வதற்காக உடன்படிக்கைகள் கைச்சாத்திடப்பட்டுள்ள A 350-900 விமானங்கள் 04 இற்காக பெறுவதற்கு முன்னர் செலுத்தல்கள் (Pre delivery payments) 2017 நவம்பர் முதல் கொடுப்பனவுகள் ஆரம்பிக்கப்படுகின்றமை. (ஐ.அ.டொலர் 9 மில்லியன் முதல் ஐ.அ.டொலர் 242 மில்லியன் கூட்டுத்தொகை வரை விமானங்கள் கிடைக்க வேண்டிய கால எல்லை வரை)

ii) ஸ்ரீ லங்கன் விமான பாதை வலையமைப்பில் பின்வரும் மாற்றங்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்பது.

- முகாமைத்துவத்தின் கருத்தின் படி பாரிஸ், பென்க்பர்ட் மற்றும் உரோம் ஆகிய பிரயாணப் பாதைகளின் பயணங்களை நிறுத்திவிடல்.

- ➢ நட்டமீட்டும் விமானப் பாதைகளின் விமான பயணத் தடவைகளை குறைத்தல்.
- ➢ மிஹின் விமான பயணப் பாதைகளை ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைக்கு இணைத்தல்.
- ➢ பரந்த அமைப்புடைய விமானங்கள் 09 மற்றும் குறுகிய அமைப்புடைய 11 விமானங்களையும் கொண்ட விமான குழாமொன்றினை பேணுதல்.
- ➢ விமானங்களின் வணிக வகுப்பு ஆசனங்கள் (Business Class Seats) குறைத்து சிக்கன வகுப்பு ஆசனங்களை (Economy Class Seats) அதிகரித்தல்.

iii) இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்படும் எரிபொருளுக்காக ஏனைய நாடுகளின் விமான நிலையங்களில் பெற்றுக்கொள்ளப்படும் எரிபொருளினை விட 15 சதவீதம் உயர்வான விலையினை செலுத்த நேர்கின்றமையால் இது தொடர்பில் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்துடன் கலந்துரையாடல் நடத்துமாறு.

iv) மேலும், இலாபத்தினை அதிகரிக்கும் திட்டமொன்று (Profit Improvement Plan) அறிமுகப்படுத்தி அனைத்து உயர் மட்ட முகாமைத்துவமும், செயற்திட்ட முகாமைத்துவமும், நிதி பிரிவின் தலைவர்களின் செயற்படுத்தலின் கீழ் பிரதம நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர்களின் வழிகாட்டலின் கீழ் நடைமுறைப்படுத்துவதற்கு.

v) ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் முன்வைக்கப்பட்டிருந்த மாற்றுவழிகளை மதிப்பீடு செய்தல் Nyras மதியுரை கம்பனியின் பிரதான கடமையாக இருந்ததுடன், ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் முன்வைக்கப்பட்டிருந்த மாற்றுவழிகள் பின்வருமாறு என்பது.

மாற்றீடு A - இந்த மாற்றீட்டின் கீழ் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியில் தற்போது காணப்படும் விமான குழாம் மற்றும் விமானங்களை பறக்க வைக்கும் நிகழ்ச்சித்திட்டங்களை அவ்வாறே பேணுவதற்கும் உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்தது.

மாற்றீடு B - A 350-900 விமானங்கள் 03 பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு A 330 விமானங்கள் 03 இனை அகற்றுவதற்கு அல்லது இடைக் குத்தகைக்கு வழங்குதல் மற்றும் A 350-900 விமானமொன்றினை அகற்றுதல்.

மாற்றீடு C - A 330 விமானத்தினை ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கும் A 350 விமானங்களை அகற்றுவதற்கு அல்லது இடைக் குத்தகைக்கு வழங்குதல்.

மாற்றீடு D - இது இரு பகுதிகளின் கீழ் முன்வைக்கப்பட்டிருந்தது.

i) கலைத்து மீள ஆரம்பித்தல் (Liquidation and Start up)

ii) நிர்வாகம் (Administration)

vi) மாற்றீடு D இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள முதலாவது மாற்றுவழியின் கீழ் ''விமான கம்பனியை கலைத்து மீள புதிய விமான கம்பனியொன்றாக மீள் நிறுவுதல்'' முன்வைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இரண்டாவது மாற்று வழியாக விமான கம்பனியை நிர்வகித்து A 350 விமானங்களை கொள்வனவு செய்தல் தொடர்பில் Aercap, Airbus மற்றும் Rolls Royce கம்பனிகளுடன் கலந்துரையாடி உடன்படிக்கைகளிலிருந்து வெளியேறல் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

vii) மேற்படி (v) இல் உள்ள மாற்றுவழிகள் நான்கு தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பகுப்பாய்வின் பொழிப்பொன்று பின்னிணைப்பு 55 இல் காணப்படுகின்றது. அதற்கமைய மாற்றீடு D மூலம் முன்வைக்கப்பட்டிருந்த முதலாவது மாற்றுவழியாகிய ''கலைத்தல்'' மூலம் சுற்றுலாக் கைத்தொழிலுக்கு ஏற்படும் ததாக்கத்தினை கவனத்திற்கொண்டு அது நடைமுறைச்சாத்தியமற்ற மாற்றீடாக மதியுரைக் கம்பனியால் இனங்காணப்பட்டிருந்தது. அதனால் நிர்வாக மாற்றீடு D இன் கீழ் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன், அதற்காக உள்நாட்டு சட்ட ஆலோசகர் ஒருவர் மற்றும் வெளிநாட்டு சட்ட ஆலோசகர் ஒருவரான ''Kaye scholer'' உடன் பணியாற்றுவதற்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்தது.

viii) ''Nyras'' நிறுவனத்தினால் முன்வைக்கப்பட்ட அறிக்கைக்கமைய ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் முன்வைக்கப்பட்ட நான்கு மாற்றீடுகளை மதிப்பீடு செய்தமையின் பொழிப்பின் முடிவுரைகள் பின்வருமாறு ஆகும்.

- Nyras நிறுவனத்தினால் ''மாற்றீடு D'' இற்காக விரிவான திட்டமொன்றினை தயாரிப்பதற்கு பரிந்துரை செய்தல். பின்னிணைப்பு 59 இன் பிரகாரம் மாற்றீடு A,B,C ஆகியவற்றுடன் ஒப்பிடும் போது ''மாற்றீடு D'' குறைவான நட்டமுடையது என்பதால் நிர்வாகம் மேற்கொள்ளலை பரிந்துரை செய்வதாக.
- A 350 விமானங்களை கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கைகளிலிருந்து நீங்குவதற்கா Aercap, Airbus மற்றும் Rolls Royce ஆகிய நிறுவனங்களுடன் கலந்துரையாடல் மேற்கொள்ளல்

மற்றும் இதன் போது இலங்கையை சேர்ந்த சிரேஷ்ட அரச உத்தியோகத்தர்களால் இந்த நிறுவனங்களின் உயர் முகாமைத்துவத்துடன் கலந்துரையாடல் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்பது.

- கலந்துரையாடல்களின் பின்னர் Arecap, Airbus மற்றும் Rolls Royce ஆகிய நிறுவனங்கள் இலங்கை அரசின் நிர்வாகம் அல்லது கலைக்கப்படும் என நம்பும் பட்சத்தில் மாத்திரம் B மற்றும் C மாற்றுவழிகளை நடைமுறைப்படுத்த முடியும் என்பது.
- இந்த நடைமுறையினுள் மாற்றுவழி D மிகவும் நம்பகத்தன்மையுடைய மாற்றுவழியாக இருக்க வேண்டும் என்பது மற்றும் இவ்வாறே நிர்வகிப்பவதாக (Administrator) மற்றுமொரு தரப்பினரை இந்த பணிக்காக நியமிப்பதற்கு முடியாதெனின் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி மற்றும் அரசிற்கு இந்த நடைமுறை மேற்கொள்ள நேரழடும் என்பது.

7.3.2.2.4. மதியுரை கம்பனிக்கு கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்ளல்

"Nyras" மதியுரை கம்பனிக்கு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளால் 2015 திசெம்பர் 22 ஆந் திகதி முதல் 2016 செப்தம்பர் 02 ஆந் திகதி வரையிலும் GBP 248,961.75 அததாவது ரூபா 47 மில்லியன் (பிரித்தானிய பவுன் ஒன்றிற்கான இலங்கை ரூபாவின் பெறுமதி ரூபா 184.95) பின்வருமாறு செலுத்தப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 60)

அட்டவணை இல 14 - "Nyras" மதியுரை கம்பனிக்கு கொடுப்பனவு மேற்கொள்ளப்பட்ட விதம்

திகதி	செலுத்தப்பட்ட தொகை (GBP)	விடயம்
2015.12.22	25,000.00	நிதி அமைச்சுடன் இணங்கிய கட்டணங்கள்
2016.01.21	25,000.00	-மேற்படி-
2016.01.29	15,000.00	-மேற்படி-
2016.02.19	40,000.00	ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகளுடன் இணங்கிய மதியுரை கட்டணங்கள்
2016.02.25	40,000.00	-மேற்படி-
2016.02.26	40,000.00	-மேற்படி-
2016.03.08	30,000.00	-மேற்படி-
2016.05.24	2,050.00	அமைய கொடுப்பனவுகளை செலுத்துதல்
2016.05.24	1,800.00	-மேற்படி-
2016.05.24	1,434.00	விமான பிரயாண கட்டணங்களை மீளளிப்பு செய்தல்
2016.05.24	3,750.00	மதியுரை உதவி சேவைக் கட்டணங்களை செலுத்துதல்
2016.05.24	600.00	அமைய கொடுப்பனவுகளை செலுத்துதல்
	9,060.50	2016 ஏப்ரல் மாதத்தின் போது நடாத்தப்பட்ட கலந்துரையாடல்களுக்காக உதவியமைக்காக செலுத்துதல்

	15,267.25	2016 யூன் மற்றும் யூலை மாதங்களின் போது எரிபொருள் விலை குறைவடைந்தமை தொடர்பில் ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் மற்றும் இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்காக அறிக்கையொன்றினை வழங்கியமைக்கான கொடுப்பனவு
மொத்தம்	248,961.75	

2016 சனவரி வரையிலும் நிதி அமைச்சின் பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் GBP 65,000 செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன், அந்த தொகை நிதி மற்றும் திட்டமிடல் அமைச்சினால் 2016 மே 20 ஆந் திகதி பின்வருமாறு மீளளிப்பு செய்யப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 61)

அட்டவணை இல 15 - "Nyras" மதியுரை கம்பனிக்கு ஒதுக்கப்பட்ட கொடுப்பனவுகளில் நிதி மற்றும் திட்டமிடல் அமைச்சினால் மீளளிப்பு செய்யப்பட்ட தொகை.

பற்றுச்சீட்டு இலக்கம்	பற்றுச்சீட்டு திகதி	GBP	ரூபா	மீளளிப்பு செய்யப்பட்ட தொகை (ரூபா)
291031	2015.12.22	25,000	5,406,425	5,406,425
293814	2016.01.31	15,000	3,202,950	2,625,325
292989	2016.01.22	25,000	5,338,250	5,338,250
மொத்தம்		65,000	13,947,625	13,370,000

7.3.3. **உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்காக சட்ட ஆலோசனைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

7.3.3.1. **குத்தகை அடிப்பரையில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட A 350-900 விமானங்கள் 04 இன் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்காக சட்ட ஆலோசனைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

விமானங்களை மீள்நிறுவும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்காக சர்வதேச சட்ட ஆலோசனை கம்பனியாக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட Clyde கம்பனியை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காகவும் சேவையில் ஈடுபடுத்துவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் போது அந்த கம்பனி Kaye Scholer LLP ஆக தமது கம்பனியின் பெயரை மாற்றியிருந்தமையால் அந்த புதிய கம்பனி உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காகவும் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தது.

இதற்கு மேலதிகமாக தேசிய ரீதியில் அனில் தித்தவெல்ல அவர்களிடமும் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் பணிக்காக சட்ட ஆலோசனை பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

மேற்கூறப்பட்டவாறு சட்ட ஆலோசனை சேவைகளை பெற்றுக்கொண்டமைக்காக ரூபா 34,892,573.23 தொகை (பின்னிணைப்பு 62) கம்பனியால் பரிசோதனை மேற்கொள்ளப்பட்ட திகதியான 2018 மார்ச் 31 ஆந் திகதி வரையிலும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

7.3.3.2. **A 350-900 விமானங்கள் 04 நேரடியாக எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்யும் ஒப்பந்தத்தினை முடிவுறுத்துவதற்காக சட்ட ஆலோசனைகளை பெற்றுக்கொள்ளல்**

இந்த ஒப்பந்தத்தை இரத்துச் செய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்டிருந்த அமைச்சரவை உப குழுவினால் அரச பெறுகைகள் நடைமுறையினூடாக சட்டரீதியான ஆலோசனைகளை பெற்றுக்கொள்வதற்காக சட்ட நிறுவனங்களிடமிருந்து விலைமனுக்கள் கோரப்பட்டிருந்தன. அவற்றுள், தெரிவு செய்யப்பட்ட 03 நிறுவனங்களுடன் நேர்முகப் பரீட்சைகள் நடாத்தி Norton Rose Fulbright, London எனும் சர்வதேச சட்ட ஆலோசனை நிறுவனம் இதற்காக தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தது. இந்த நிறுவனத்தினூடாக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு 2017 ஒக்தோபர் 25 ஆந் திகதி சேவையில் ஈடுபடுத்தும் கடிதமொன்று (An Engagement Letter) வழங்கப்பட்டிருந்தது. எனினும் விசாரணை திகதி வரையிலும் மேற்படி விமானங்களை கொள்வனவு செய்த ஒப்பந்தத்தை முடிவுறுத்துவதற்கு கம்பனியால் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

7.3.4. **உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல்**

A 350-900 விமானங்களை செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கான உடன்படிக்கைகள் 04 இனை முடிவுறுத்தல் மற்றும் திருத்துவதற்காக ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி 02 உடன்படிக்கைகளை கைச்சாத்திட்டிருந்ததுடன், விபரங்கள் பின்வருமாறு.

அட்டவணை இல 16 – செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் ஒப்பந்தம் தொடர்பான விபரங்கள்

செயற்பாட்டு குத்தகை கம்பனியின் பெயர்	உடன்படிக்கை திகதி	கைச்சாத்திடப்பட்ட உடன்படிக்கைகளின் விபரங்கள்
i) Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	2016 ஏப்ரல் 06	2014.11.12 ஆந் திகதிய A 350-900 விமானமொன்று தொடர்பிலான செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தல். (பின்னிணைப்பு 63)
ii) International Lease Finance Corporation (ILFC)	2016 ஒக்தோபர் 04	2013 செப்தம்பர் 27 ஆந் திகதிய இலக்கம் 79, 80 மற்றும் 81 கொண்ட A 350-900 விமானங்களின் 03 செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல். (பின்னிணைப்பு 40)

7.3.4.1. **2016 ஏப்ரல் 06 ஆந் திகதிய உடன்படிக்கை**

i) இந்த முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கைக்குரிய (Termination Agreement) கொள்வனவு உடன்படிக்கை 2014 நவம்பர் 12 ஆந் திகதி எயார்கெப் (Aercap) கம்பனியுடடன் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறெனினும், இந்த உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் திகதியளவில் Aercap கம்பனியால் ILFC கம்பனியை கைப்பற்றியிருந்த காரணத்தால் இந்த முடிவுறுத்தும் உடடன்படிக்கைக்கு ஸ்ரீ லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி Aercap கம்பனி மற்றும் ILFC கம்பனி ஆகிய மூன்று தரப்பினரும் தொடர்புபட்டிருந்தனர்.

ii) இந்த முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த பிரதான நிபந்தனைகள் பின்வருமாறாகும்.

- ❖ அமெரிக்க டொலர் 2.5 மில்லியன் தொகையான பாதுகாப்பு வைப்புக்கள் (Security Deposit) குத்தகை கம்பனியால் மீண்டும் சிறீலங்கன் விமான சேவை கம்பனிக்கு வழங்குவதில்லை என்பது
- ❖ 2016 ஏப்ரல் 06 ஆந் திகதி வரை மேற்கூறிய பாதுகாப்பு வைப்புக்களில் அமரிக்க டொலர் 0.5 மில்லியன் மாத்திரம் சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியால் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் எஞ்சிய அமெரிக்க டொலர் 2 மில்லியனுக்காக 2016 ஏப்ரல் 08 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் வங்கி நாணயக் கடிதம் (Letter of Credit) வழங்கப்பட வேண்டும் என்பது.
- ❖ உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தும் கட்டணமாக (Termination Fees) அமெரிக்க டொலர் 15.27 மில்லியன் மேற்கூறிய பாதுகாப்பு வைப்புக்கு மேலதிகமாக 2016 ஏப்ரல் 08 ஆந் திகதியளவில் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் செலுத்தப்பட வேண்டும் என்பது.

7.3.4.2. **2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதிய உடன்படிக்கை**

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் A 350-900 வகையான 03 விமானங்களை செயற்பாட்டு குத்தகை முறைமையில் ILFC கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்வதற்காக 2013 செப்தெம்பர் 27 ஆந் திகதி மேற்கொள்ளப்பட்ட 03 உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்காக இந்த உடன்படிக்கை (Termination Agreement) மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

அந்த முடிவுறுத்தல் உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட்ட பிரதான நிபந்தனைகள் பின்வருமாறாகும்.

i) உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் போது இழப்பீடாக (Termination Fee) அ.டொலர் 146.5 மில்லியன் (பாதுகாப்பு வைப்பு அ.டொலர் 7.5 மில்லியனை தவிர்த்து) பின்வருமாறு 08 தவணைகளில் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் குத்தகை கம்பனிக்கு செலுத்த வேண்டும்.

அட்டவணை இல 17 – A 350-900 வகையான 03 விமானங்களின் செயற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் போது இழப்பீட்டுப் பணம் செலுத்த வேண்டிய முறைமை.

கொடுப்பனவு செய்யப்பட வேண்டிய திகதிகள்	பணம் (அமெரிக்க டொலர் மில்லியன்)
உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட திகதியிலிருந்து 05 வணிக நாட்களுக்குள்	10.5
2017 சனவரி 02	13.5
2017 பெப்ரவரி 02	13.3
2017 மார்ச் 02	13.3
2017 ஏப்ரல் 03	13.3
2017 மே 02	13.3
2017 யூன் 02	13.3
2017 யூன் 30	56.0
மொத்த இழப்பீட்டுப் பணம்	146.5

ii) மேற்கூறிய இழப்பீட்டுப் பணத்திற்கு மேலதிகமாக அதுவரை செலுத்தப்பட்ட அ.டொலர் 2.5 மில்லியன் வீதம் 03 விமானங்களுக்கான மொத்த பாதுகாப்பு வைப்பாகிய அ.டொலர் 7.5 மில்லியன் குத்தகைக் கம்பனியால் மீளச் செலுத்தப்படுவதில்லை என்பது.

iii) மேற்கூறிய இழப்பீட்டுப் பணத்தை நிர்ணயிக்கப்பட்ட திகதியில் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் செலுத்துவதற்கு முடியாதிருந்தால் மற்றும் அதற்காக 03 வியாபார நாட்களுக்கு மேல் மிகைக்குமாயிருந்தால் வருடாந்தம் வட்டியானது 3 சதவீதம் மற்றும் நியுயோர்க் JP Morgan Chase Bank மூலம் அறிவிக்கப்படுகின்ற தொடக்க கடன் வழங்கும் விகிதத்தின் கூட்டுமொத்தமான வட்டி விகிதத்தில் வட்டி கணிக்கப்பட்டு மேலதிக கொடுப்பனவுகள் செய்யப்பட வேண்டும் என்பது.

iv) கீழுள்ள மேலதிக நிபந்தனைகள் சிறிலங்கள் விமான சேவைகள் கம்பனியால் நிறைவேற்றப்படுமாயிருந்தால் மேற்கூறிய இழப்பீட்டுப் பணத்தில் இறுதித் தவணைப் பணமான அ.டொலர் 56 மில்லியன் பணம் குத்தகை கம்பனியால் நீக்கப்படும் என்பது.

- இழப்பீட்டினைச் செலுத்துகையில் இறுதித் தவணைப் பணத்தை தவிர்த்து ஏனைய கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்வதற்கு

நிர்ணயிக்கப்பட்ட திகதியிலிருந்து 05 வியாபார நாட்களுக்குள் முழுமையாகச் செலுத்தி பூர்த்தி செய்தல்.

- உரிய குத்தகை கம்பனியிடமிருந்து 1008 ஆம் உற்பத்தி தொடர் இலக்க A 330-200 வகையான விமானத்தை செயற்பாட்டுக் குத்தகையின் கீழ் 2016 நவம்பர் 30 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் பெற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்பது.

- 2011 நவம்பர் 18 ஆந் திகதிய 627 ஆம் இலக்க செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் விட்னி லீசிங் கம்பனியிடமிருந்து (Whitney Leasing Limited) பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த A 330-200 விமானத்தின் குத்தகை கால எல்லை 2028 திசெம்பர் 07 ஆந் திகதி அல்லது விமானத்தின் சேவைக் காலஎல்லை முடிவடையும் திகதி வரை (Design Service Goal Limit is reached) 2016 நவம்பர் 30 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் நீடிக்கப்பட வேண்டும் என்பது.
- 2012 ஒக்தோபர் 11 ஆந் திகதி குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் மிஹின் லங்கா கம்பனியால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த 2731 ஆம் உற்பத்தி தொடர் இலக்க A 320-232 ஆம் இலக்க விமானம் மற்றும் 2012 யூலை 18 ஆந் திகதிய குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் மிஹின் லங்கா கம்பனியால் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட 1946 ஆம் உற்பத்தி தொடர் இலக்க A 321-200 வகையான விமானம் சம்பந்தமான பொறுப்புக்களை தீர்த்து வைக்கப்பட்டமைக்கான சான்றிதழ் 2016 நவம்பர் 30 ஆந் திகதிக்கு முன்னர் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் வழங்கப்பட வேண்டும் என்பது.
- மேலே காட்டப்பட்ட 04 விமானங்களை குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்குரிய நிபந்தனைகளுக்கு இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனியின் பணிப்பாளர்கள் சபையினால் அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டது என்பதற்கான பிரேரணைகள் சம்பந்தமாக அல்லது ஏனைய எழுத்து மூல சான்றுகள் 2016 ஒக்தோபர் 28 ஆந் திகதியளவில் குத்தகை கம்பனிக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் என்பது.
- அவ்வாறே, இலங்கை விமான சேவைகள் கம்பனியின் பங்குதாரரர்களால் மேலே காட்டப்பட்ட கொடுக்கல் வாங்கல்கள் அங்கீகரிக்கப்பட்டவை என்பதற்கான எழுத்து மூல சான்று 2016 ஒக்தோபர் 28 ஆந் திகதியளவில் குத்தகைக் கம்பனியிடம் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும் என்பது.

7.3.5. **செயற்பாட்டுக் குத்தகைக் கம்பனிகளுக்கு இழப்பீட்டுப் பணத்தைச் செலுத்துதல்**

7.3.5.1. **2016 ஏப்ரல் 06 ஆந் திகதிய உடன்படிக்கையின் கீழ் எயார்பங் (Aercap) கம்பனிக்கு இழப்பீட்டுப் பணத்தை செலுத்துதல்.**

இதன் கீழ் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் குத்தகைக் கம்பனிக்கு இழப்பீட்டுப் பணமாக அமெரிக்க டொலர் 17,700,000 (அமெரிக்க டொலர் 2,500,000 பாதுகாப்பு வைப்பினையும் உள்ளடக்கி) 2014 செப்தெம்பர் 15 ஆந் திகதியிலிருந்து 2016 மே 04 ஆந் திகதி வரையான காலப்பகுதிக்குள் 05 சந்தர்ப்பங்களின் போது பின்வருமாறு செலுத்தப்பட்டிருந்தது.

அட்டவணை இல 18 – A 350-900 வகையான ஒரு விமானத்தின் செயற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் இழப்பீட்டுப் பணம் செலுத்தப்பட்ட முறைமை

திகதி	**செலுத்தப்பட்ட பணம் (அமெரிக்க டொலர்)**
2014.09.15	250,000
2014.11.14	250,000
2016.05.04	3,270,000
2016.05.04	12,000,000
2016.05.04	2,000,000
மொத்தம்	17,770,000

7.3.5.2. **2016 ஒக்தோபர் 04 ஆந் திகதிய உடன்படிக்கையின் கீழ் சர்வதேச குத்தகைக் கம்பனிக்கு (ILFC) இழப்பீட்டுப் பணத்தை செலுத்துதல்**

இதன் கீழ் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் பின்வருமாறு குத்தகை கம்பனிக்கு இழப்பீட்டுப் பணமாக அமெரிக்க டொலர் 98 மில்லியன் (03 விமானங்களுக்கான பாதுகாப்பு வைப்பு அமெரிக்க டொலர் 7.5 மில்லியனையும் உள்ளடக்கி) 2013 ஆகஸ்ட் 08 ஆந் திகதியிலிருந்து 2017 யூன் 02 ஆந் திகதி வரையான காலப்பகுதிக்குள் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 64)

7.4. **A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கையை திருத்தம் செய்தல் / முடிவுறுத்துதல்**

2017 யூலை 28 ஆந் திகதி பொருளாதார முகாமைத்துவ அமைச்சரவை உப குழுவினால் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து நேரடியாகக் கொள்வனவு செய்வதற்கான உடன்படிக்கையைத் திருத்துதல் அல்லது முடிவுறுத்தல் தொடர்பாக கவனத்தில் கொள்வதற்காக அமைச்சரவை உப குழு நியமிக்கப்பட்டிருந்தது. இதற்கு மேலதிகமாக 2017 திசெம்பர் 01 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பொருளாதார முகாமைத்துவ அமைச்சரவை உப குழு (CCEM) கூட்டத்தின் போது எயார்பஸ் கம்பனி A 350 – 900 வகையான 04 விமானங்களின் உற்பத்தி நடவடிக்கைகளை நிறுத்துவதற்கு இணங்கியுள்ளதாகவும் எதிர்காலத்தில் இந்த விமானத்திற்குப் பதிலாக குறுகிய விமானங்களை வழங்குவதற்காக எயார்பஸ் கம்பனியால் மீள் கொடைமனு (Counter Offer) மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 02) அந்த உப குழுவின் தீர்மானத்தின் பிரகாரம் விமானங்களை உற்பத்தி செய்வதனை நிறுத்துவதற்காக 2017 திசெம்பர் 19 ஆந் திகதி அமைச்சரவை அங்கீகாரமும் (பின்னிணைப்பு 03) வழங்கப்பட்டிருந்தது.

அதற்கிணங்க Airbus கம்பனியால் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களுக்காக A 321 Neo வகையான 08 விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்வதாக திருத்தம் செய்வதற்கான பிரேரணை (Proposal) (பின்னிணைப்பு 04) சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு 2018 ஏப்ரல் மாத்தின் போது வழங்கப்பட்டிருந்தது.

7.5. A 330-300 வகையான 02 விமானங்களுக்கு VIP அறை தொகுதியைப் பொருத்துவதற்கு உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளலும் அந்த உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தலும்.

7.5.1. A 330-300 வகையான இரண்டு விமானங்களுக்கு தொடர்புபடுத்தக்கூடிய VIP அறை தொகுதிகளை வழங்குவதற்காக எயார்பஸ் கம்பனியுடன் உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளல்

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் விசேடத்துவமான நபர்களுக்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் இடத்தை தயார்படுத்துவதற்காக (VIP தொகுதி) எயார்பஸ் கம்பனியுடன் 2013 யூன் 28 ஆந் திகதி உடன்படிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 06) அவ்வாறே அந்த உடன்படிக்கை 2013 திசெம்பர் 02 மற்றும் 2014 மார்ச் 31 ஆந் திகதிகளில் திருத்தம் செய்யப்பட்டிருந்தன. அந்த உடன்படிக்கைகளில் உள்ளடக்கப்பட்ட விடயங்கள் பின்வருமாறாகும்.

- எயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து 10 விமானஙகளைக் கொள்வனவு செய்யும் போது ஒரு விமானத்திற்கு அமெரிக்க டொலர் 1.5 மில்லியன் கழிவு வீதம் 10 விமானங்களுக்காக அமெரிக்க டொலர் 15 மில்லியன் பெறுமதியான VIP அறைத் தொகுதிகளை வழங்குவதற்கும் அதற்காக A 330-300 வகையான 02 விமானங்களைத் தயாரித்து வழங்குவதற்கும் இணங்கி கொள்ளுதல் என்பது.
- அந்த உத்தேச அறைத் தொகுதிகளில் 12 நபர்களுக்கு வசதிகள் வழங்கக் கூடியதுடன் பாதுகாப்பு பிரிவின் உத்தியோகத்தர்களுக்காக தனியான பிரிவும் காணப்படுதல்.
- VIP அறைத் தொகுதிகளைத் தயாரிப்பதற்காக 12 வார காலம் எடுத்தல் என்பது
- பின்னர் VIP தொகுதியின் தேவைப்பாட்டிற்காக A 330-300 வகையான விமானங்களிலுள்ள சாதாரண ஆசனங்களை அகற்றி பொருத்துவதற்காக அண்ணளவாக 03 நாட்கள் எடுத்தல் என்பது.
- VIP தொகுதியை பெற்றுக் கொள்வதில்லையாயின் எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து ஏனைய பொருட்களையும் சேவைகளையும் பெற்றுக்கொள்ளும் போது மேற்கூறிய அமெரிக்க டொலர் 15 மில்லியன் கழிவுப் பணத்தை பயன்படுத்த முடியும் என்பது.

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரால் தலைவருக்கு அனுப்பிவைக்கப்பட்டுள்ள 2015 சனவரி 17 ஆந் திகதிய கடிதத்தின் மூலம் (பின்னிணைப்பு 05) VIP அறைத் தொகுதிகளைப் பொருத்துவது தொடர்பான தகவல்கள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் மூலம் A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்களுக்கு கட்டளையிடுவதற்கு முன்னர் மேற்கூறிய VIP தொகுதி தொடர்பாக எயார்பஸ் கம்பனியுடன் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் கடியரசின் அப்போதைய சனாதிபதியால் கலந்துரையாடப்பட்டு இணக்கத்திற்கு வந்து கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் 2015 பெப்ரவரி 12 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோத்தரால் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 07)

7.5.2. **உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்கான அங்கீகாரம்**

7.5.2.1. **பணிப்பாளர்கள் சபையின் அங்கீகாரம்**

i) **2015 பெப்ரவரி 12 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 65)**

VIP அறைத் தொகுதிகளின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக 2015 பெப்ரவரி 12 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் போது A 330 -300 வகையான 02 விமானங்கள் கொழும்பு "Toulouse" இற்கு கிடைத்ததன் பின்னர் மீண்டும் VIP தொகுதியைப் பொருத்துவதற்குத் தேவையான ஒழுங்குகளை தயார்படுத்துவதற்காக எயார்பஸ் கம்பனியே வேறு பிரிவிற்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டுமெனத் தெரிவித்திருந்தது. அதற்கிணங்க A 330 - 300 வகையான நான்காவது விமானம் 2015 பெப்ரவரி மாதம் இறுதியளவில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நிர்ணியக்கப்பட்டுள்ளது எனவும் அந்த விமானத்தின் VIP தொகுதியை பொருத்துவதற்கு தேவையான கட்டமைப்பை தயார்படுத்துவதற்காக மீள வழங்கவில்லை எனவும் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரால் வலியுறுத்தப்பட்டிருந்தது.

மேலும், சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரால் எயார் பஸ் கம்பனியுடனான கலந்துரையாடலின் போது VIP தொகுதியை வேறு தரப்பினர்களுக்கு விற்பனை செய்வதற்காக வேண்டுதல் விடுவிக்கப்பட்டிருந்தது எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

ii) **2015 மார்ச் 10 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டம் (பின்னிணைப்பு 66)**

- இதன் போது எயார்பஸ் கம்பனியால் VIP தொகுதியை வெறு தரப்பினருக்கு விற்பனை செய்வதற்காக ஒரு ஆண்டு காலம் வேண்டப்பட்டிருந்தது. எனவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

- ❖ அதன் போது சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் தலைவரால் VIP தொகுதியினைப் பெற்றுக் கொள்வது தொடர்பான உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்வது சம்பந்தமான விபரமான அறிக்கையை பிரதம மந்திரிக்கு சமர்ப்பித்ததாகவும் மேலும் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.5.2.2. **பொருளாதார முகாமைத்துவச் சபையின் (CCEM) அங்கீகாரமும் அமைச்சரவையின் அங்கீகாரமும்.**

7.5.2.3. VIP தொகுதிக்கான உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்வதற்கான பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டங்களின் அறிக்கைகள் மாத்திரம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அது சம்பந்தமாக பொருளாதார முகாமைத்துவக் குழுவின் அங்கீகாரமோ அல்லது அமைச்சரவையின் அங்கீகாரமோ சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

7.5.3. **உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்தல்**

7.5.3.1. VIP தொகுதியைப் பெற்றுக் கொள்ளும் உடன்படிக்கையானது 2015 பெப்ரவரி 24 ஆந் திகதி சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் இரத்துச் செய்யப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 67)

7.5.3.2. இதன் போது VIP அறைத் தொகுதிகளுக்காக வழங்கப்பட்ட அமெரிக்க டொலர் 15 மில்லியன் செலவுத்தாள் முழுமையாக VIP அறைத்தொகுதிக்காக செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது எனத் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கிணங்க VIP அறைத் தொகுதியை மீண்டும் விற்பனை செய்யும் வரை அது சம்பந்தமான உரிமை சிறி லங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்குரியதல்ல எனவும் விற்பனை செய்யப்பட்டால் அந்த விற்பனை செய்யப்பட்ட பெறுமதிக்குரிய செலவுத்தாள் “VIP Kit Settlement Credit Memorandum” எனும் பெயரில் எயார்பஸ் கம்பனியால் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு வழங்குவதாகவும் உடன்படிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

7.6. **A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்களை மீள் சந்தைப்படுத்தல்**

7.6.1. சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியால் A 330 மற்றும் A 350 வகையான விமானங்களை மீளச் சந்தைப்படுத்தலுக்காக (Remarketting) 07 முகவர் நிறுவனங்களுடன் 2016 மார்ச் 04 ஆந் திகதியிலிருந்து 2017 ஏப்ரல் 21 ஆந் திகதி வரை பின்வருமாறு 07 உடன்படிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

அட்டவணை இல 20 – A 350 மற்றும் A 330 வகைாயன விமானங்களை மீள் சந்தைப்படுத்தும் உடன்படிக்கை தொடர்பான விபரம்.

	முகவர் நிறுவனம்	உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட திகதி	உடன்படிக்கை செய்த விடயம்
i)	Cabot Aviation (பின்னிணைப்பு 68)	2016 மார்ச் 04	A 350-900 வகையான 04 விமானங்களையும் A 330-300 வகையான விமானத்தையும் மீள் சந்தைப்படுத்தல்.
ii)	Motevaliyan Tosee Tejarat Pvt Ltd. (பின்னிணைப்பு 69)	2016 மார்ச் 15	விமானத்தை உப குத்தகைக்கு வழங்குவதற்காக ஆலோசனை சேவைகளை வழங்குதல்.
iii)	Millennium Aero Dyhamics Pvt Limited (பின்னிணைப்பு 70)	2016 ஆகஸ்ட் 18	German Aviation Capital கம்பனியை அறிமுகப்படுத்துவதற்கு புரிந்துணர்வு உடன்படிக்கையை மேற்கொள்ளல்.
iv)	German Aviation Capital (பின்னிணைப்பு 71)	2016 ஆகஸ்ட் 18	A 350-900 வகையான 03 விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்தல்.
v)	Fitzroy Avation Limited (பின்னிணைப்பு 72)	2017 ஏப்ரல் 20	A 330-300, A 330-200 வகையான அல்லது விமான சேவைக் கம்பனியால் வழங்கப்படுகின்ற ஏனைய ஏதாது விமானத்தை மீள் சந்தைப்படுத்தல்.
vi)	Air Partner (பின்னிணைப்பு 73)	2017 ஏப்ரல் 21	A 330-200 வகையான 1 விமானம் மற்றும் A 330-300 வகையான 03 விமானங்களை மீள் சந்தைப்படுத்தல்.
vii)	Air Partner (பின்னிணைப்பு 74)	2017 ஏப்ரல் 21	A 330-200 வகையான 01 விமானம் மற்றும் A 330-300 வகையான 03 விமானங்களை Wetlease/ACMI நிகழ்ச்சித்திட்டத்தின் பிரகாரம் மீள் சந்தைப்படுத்தல்.

7.6.2. மிகையான விமானங்களை மீண்டும் ஏனைய விமான சேவைகளுக்கு உப குத்தகை (Sub Lease) வழங்குவதன் கீழ் கம்பனியால் பாகிஸ்தான் விமான சேவைக்கு ஒரு விமானத்தை 2016 ஆகஸ்ட் 04 ஆந் திகதியிலிருந்து 2017 பெப்ரவரி 09 ஆந் திகதி வரை 06 மாத காலத்திற்ககாக ஆகக் குறைந்தது 300 மணித்தியாலங்களுக்கு நிலையான கட்டணம் ஒரு மணித்தியாலத்திற்கு அமெரிக்க டொலர் 8,100 தொகையும் மேலதிக ஒரு மணித்தியாலத்திற்கு அமெரிக்க டொலர் 7,600 தொகையும் செலுத்தும் அடிப்படையில் Wet lease முறைமையில் வழங்கப்பட்டிருந்தது.

8. **அவதானிப்புக்கள்**

8.1. **2015/16 – 2017/18 காலத்திற்காக மீளமைக்கும் திட்டத்தை தயாரித்தல், அங்கீகரித்தல் மற்றும் அமுல்ப்படுத்துதல்.**

8.1.1. ஒட்டுமொத்த தொகுதியையும் மீளமைப்புச் செய்வதற்காகத் தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்கப்படாது அதில் ஒரு செயற்பாடு மாத்திரமான விமான அணியை மீளமைக்கும் செயற்பாடு மாத்திரம் அமுல்ப்படுத்தப்பட்டதன் காரணமாக எதிர்பார்க்கப்பட்ட இலக்குகளை அடைந்து கொள்ள முடியாதிருந்தது.

8.1.2. முறைப்படியான சாத்தியவள ஆய்வினை அல்லது போதியளவு ஆலோசனை சேவையைப் பெற்றுக்கொள்ளாது முகாமைத்துவத்தால் 2015/2016 இலிருந்து 2017/18 வரையான காலப்பகுதிக்குரிய மீளமைப்புத் திட்டத்தின் பிராங்க்பேட், பரிஸ், ரோம், ஆகிய நீண்ட தூர விமானப் பயண வழிகளில் ஓடுவதனைக் கைவிடுவதற்கும் அதன் மூலம் ஐரோப்பா வரை ஒரு வாரத்திற்கான விமானப் பயணங்களை 2015/16 இலிருந்து 2016/17 வரை 18 இலிருந்து 07 வரை குறைப்பதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தது.

8.1.3. உத்தேச மீளமைப்புத் திட்டத்தின் பிரகாரம் சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனி மற்றும் மிஹின் லங்கா விமான சேவைகள் கம்பனியை ஒன்றிணைத்து ஆக்கபூர்வமான முறையில் கூட்டு வியாபார நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்தும் அக்கம்பனிகளை ஒன்றிணைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனியால் மிஹின் லங்கா விமான சேவைக் கம்பனிக்குச் சொந்தமாகக் காணப்பட்ட விமான வழிகளும் விமானங்களும் மாத்திரம் பொறுப்பேற்கப்பட்டு மிஹின் லங்கா விமானக் கம்பனியைக் கலைப்பதற்கு தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் 2019 மே 31 ஆந் திகதி வரை அந் நடவடிக்கை பூர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு 7.2.3.2(iii) ஆம் பந்தி)

8.1.4. மீளமைப்பு திட்டத்தின் பிரகாரம் முழு விமான அணியும் 2016/17 மற்றும் 2017/18 காலப்பகுதியளவில் 18 விமானங்களை உள்ளடக்கி இருக்க வேண்டிய போதிலும் 2016/17 ஆண்டின் போது உள்ளபடியான விமான அணி 24 விமானங்கள் வரை 06 விமானங்களால் அதிகரித்திருந்தது. விமானப் பயணங்களை குறைப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் புதிய விமானங்களை சேர்த்துக்கொள்வதற்கு சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனி முறையான திட்டமின்றி தீர்மானித்திருந்தது. (தொடர்பு 7.2.2(iii) ஆம் பந்தி)

அட்டவணை இல 19 – 2016/17 ஆம் ஆண்டில் மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட மற்றும் உள்ளபடியான விமானங்களின் அளவு

விமானங்களின் வகை	2016/17		
	மதிப்பீடு செய்யப்பட்டவை	உள்ளபடியானவை	வேறுபாடு
A 320 - 200	06	06	-
A 321 - 200	02	03	01
A 320 - Neo	-	02	02
A 330 - 200	03	06	03
A 330 - 300	07	07	-
முழு அளவு	18	24	06

8.1.5. கம்பனியின் நட்டத்தை 2015/16 இலிருந்து 2017/18 அளவில் குறைப்பதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் 2015/16 இலிருந்து 2016/17 அளவில் கம்பனியின் உள்ளபடியான நட்டம் ரூபா 12,084 மில்லியனிலிருந்து ரூபா 28,340 மில்லியன் வரை அதிகரித்திருந்தது. அதற்கிணங்க முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2016/17 ஆம் ஆண்டில் உள்ளபடியான நட்டம் 57 சதவீதத்தால் அதிகரித்துள்ளது என்பது மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது. (தொடர்பு 7.2.2(iv) ஆம் பந்தி)

8.1.6. உத்தேச மீளமைத்தல் திட்டத்தின் பிரகாரம் இலங்கை அரசாங்கத்திடமிருந்து அமெரிக்க டொலர் 255 மில்லியன் மூலதனப் பங்களிப்பை பெற்றுக்கொள்வதற்குத் திட்டமிடப்பட்டிருந்தும் திட்டத்தை அமுல்ப்படுத்தும் திகதியான 2016 ஏப்ரல் 01 ஆந் திகதியிலிருந்து 2019 மே 31 அந் திகதி வரை எதுவித மூலதன பங்களிப்பும் கம்பனிக்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து கிடைத்திருக்கவில்லை. (தொடர்பு 7.2.2(v) ஆம் பந்தி)

8.1.7. **சிறிலங்கன் கேட்டரின் கம்பனியின் பங்குகளை விற்பனை செய்தல் (பின்னிணைப்பு 75) மற்றும் தளச் செயற்பாடு (Ground Handing) பிரிவின் 40 சதவீதத்தை விற்பனை செய்தல் (பின்னிணைப்பு 76)**

இலங்கை அரசாங்கத்தால் சிறிலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியை அரசாங்க தனியார் பங்குடைமை தொழில் முயற்சியாக (PPP) மாற்றுவதற்கான தீர்மானத்தின் அடிப்படையில் சிறீலங்கன் கேட்டரின் கம்பனியின் பங்குகளை விற்பனை செய்வதன் மூலம் பெற்றுக்கொள்வதற்குத் திட்டமிடப்பட்ட அமெரிக்க டொலர் 85 மில்லியன் மற்றும் தளச் செயற்பாட்டுப் பிரிவின் 40 சதவீதத்தை

விற்பனை செய்வதன் மூலம் பெற்றுக்கொள்வதற்குத் திட்டமிடப்பட்ட அமெரிக்க டொலர் 140 மில்லியன் நிதி வழங்கப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு 7.2.2(V) ஆம் பந்தி)

8.1.8. மேலும் 2019 மே 31 ஆந் திகதி வரை சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு முதலீட்டாளர் ஒருவரை கவரச் செய்வதற்கு முடியாதிருந்தது.

8.1.9. 2017 ஆம் ஆண்டில் மீள வழங்குவதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட A 330-200 வகையான 3 விமானங்கள் சம்பந்தமாக மற்றும் 2017 ஆம் ஆண்டில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட A 350–900 வகையான 8 விமானங்களை சேவையில் ஈடுபடுத்துதல் அல்லது வேறு மாற்று வழிகளைப் பயன்படுத்துவது தொடர்பாக ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக ஒரு வெளித்தரப்பினர் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார். அமைச்சரவை அங்கீகரித்த மீளமைத்தல் திட்டத்தின் மூலம் விமான அணியை 18 வரை மீண்டும் மட்டுப்படுத்துவதற்குப் உத்தேசிக்கப்பட்டிருந்தும் வைத்துக்கொள்வதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட விமானங்கள் மற்றும் அகற்றுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட விமானங்கள் தொடர்பாக உறுதியாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை மேலும், உத்தேசிக்கப்பட்டவாறு வெளிதரப்பினரின் சேவை பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தும் கம்பனியால் 2018 ஆம் ஆண்டளவில் 26 விமானங்கள் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தன.

8.2. **விமான உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவதற்காக ஆலோசனை சேவையைப் பெற்றுக்கொள்ளல்.**

8.2.1. விமான அணி தொடர்பாக மீண்டும் மதிப்பீடு செய்வதற்காக (Sky Works) ஆலோசனைக் கம்பனியைத் தெரிவு செய்யும் போது ஆலோசனைக் கம்பனிகளிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட பிரேரனைகள் ஆறு அங்கத்தவர்களைக் கொண்ட குழுவின் மூலம் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டதாக 2015 செப்தெம்பர் 21 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைத் தீர்மானத்தில் காட்டப்பட்டிருந்தும் அவ்வாறு மதிப்பீடு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதற்கு மதிப்பீட்டுப் பத்திரம் மற்றும் விபரமான மதிப்பீட்டு அறிக்கை பணிப்பாளர் சபைக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு 7.3.1.1.4 ஆம் பந்தி)

8.2.2. 2015 செப்தெம்பர் 09 ஆந் திகதி Skyworks கம்பனியுடன் ஆலோசனை நடவடிக்கைகளுக்காக உடன்படிக்கை மேற்கொள்ளும் போது A 350 – 900 வகையான விமானத்தைப் பயன்படுத்த முடியாமைக்கு 2015 ஆகஸ்ட் 25 ஆந் திகதி கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபை எடுத்த தீர்மானம் தொடர்பாக குறிப்பிடப்படாது கம்பனியின் விமான அணி தொடர்பாக மீண்டும் மதிப்பீடு செய்வதற்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

8.2.3. முதலாவதாகத் தெரிவு செய்யப்பட்ட ஆலோசனை நிறுவனமான Skyworks கம்பனியுடன் 2015 செப்தெம்பர் 09 ஆந் திகதி செய்து கொள்ளப்பட்ட உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் நிறுவனத்திற்கு தகவல்கள் கிடைத்து 4 வாரங்களுக்குள் முழுமையான அறிக்கையைச் சமர்ப்பிப்பதாக இணங்கி கொள்ளப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், இந்த நிறுவனம் 06 வார காலம் கடந்து 2015 ஒக்தோபர் 22 ஆந் திகதி இடைக்கால அறிக்கையை சமர்ப்பித்திருந்ததுடன் இறுதி அறிக்கையானது உடன்படிக்கை செய்த திகதியிலிருந்து 16 வாரங்களுக்குப் பின்னர் 2016 சனவரி மாதத்தின் போது சமர்ர்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதாவது 12 வார தாமதத்தின் பின்னர் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. (தொடர்பு 7.3.2.1.3 ஆம் பந்தி)

8.2.4. A 350-900 உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்வதற்காக ஆலோசனை சேவையை பெற்றுக்கொள்வது தொடர்பாக Skyworks ஆலோசனைக் கம்பனியை 2015 செப்தெம்பர் 21 ஆந் திகதி தெரிவு செய்யும் சந்தர்ப்பத்தின் போது "Nyras" ஆலோசனைக் கம்பனியால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பிரேரணை சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் மூலம் நிராகரிக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அதற்குப் பின்னைய திகதியின் போது சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் "Nyras" ஆலோசனைக் கம்பனியுடன் நடாத்திய தொலைபேசி கலந்துரையாடலின் பிரகாரம் முறையான பெறுகை நடைமுறையைப் பின்பற்றாது "Nyras"

ஆலோசனைக் கம்பனியுடன் Skyworks கம்பனியின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற சேவைகளையே பெற்றுக்கொள்வதற்காக 2016 பெப்ரவரி 03 ஆந் திகதி உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளும் தேவைப்பாடு கணக்காய்வின் போது உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

8.2.5. சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் ''Nyras'' நிறுவனத்திற்கு A 350-900 உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்வது தொடர்பான ஆலோசனை வழங்குவதற்காக 2015 திசெம்பர் 22 ஆந் திகதியிலிருந்து 2016 செப்தெம்பர் 02 ஆந் திகதி வரை பிரித்தானிய பவுண் 248,961.75 தொகை விளைவற்ற வகையில் செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அது அண்ணளவாக ரூபா 50 மில்லியனாக இருந்தது. ''Nyras'' நிறுவனம் சமர்ப்பித்த அறிக்கையின் பிரகாரம் ''A 350-900 விமானம் ஒன்றினையேனும் பெற்றுக்கொள்ளாது ஆகாய வழி வலையமைப்பைத் திட்டமிடல்'' இதன் போது காணப்படுகின்ற விமான சேவைக் கம்பனியைக் கலைத்து இலாபம் தரக்கூடிய பிரிவை தனியான ஒரு தொழில் முயற்சிப் பிரிவாக மாற்றி புதிய விமான சேவையாக தோற்றுவித்தல் எனும் மாற்றுவழி இன் கீழ் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பிரேரணையை அமுல்ப்படுத்துவதற்காக சிறந்த மாற்றுவழியாக சிபார்சு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறயினும், சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி இவ்வறிக்கைத் திகதி வரையும் அம் மாற்று வழியை அமுல்ப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமையால் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி ''Nyras'' நிறுவனத்திற்கு செலுத்திய பிரித்தானிய பவுண் 248,961.75 தொகை விறைவற்ற செலவாக மேலும் அவதானிக்கப்பட்டது. இதன் போது உடன்படிக்கையின் மூலம் இணங்கியிருக்காத செயற்பாடாகிய இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்துடன் கலந்துரையாடி எரிபொருள் விலையைக் குறைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பது தொடர்பாக ''Nyras'' நிறுவகத்திற்குச் செலுத்தப்பட்ட பிரித்தானிய பவுண் 15,267.25 ஆகிய இலங்கை ரூபா 2.25 மில்லியன் அக் கொடுப்பனவில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது.

8.2.6. 2016 சனவரி 31 ஆந் திகதி வரை ''Nyras'' ஆலோசனைக் கம்பனியால் நிதி அமைச்சுக்கு வழங்கப்பட்ட சேவைகளுக்காக பிரித்தானிய பவுண் 65,000 பணம் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் மூலம் 2015 திசெம்பர் 22, 2016 சனவரி 21 மற்றும் சனவரி 29 ஆந் திகதிகளில் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன. அப் பணம் நிதி அமைச்சின் மூலம் மீளளிப்புச் செய்வதற்கு இணக்கம் செய்யப்பட்டிருந்தும் பட்டியலிடப்பட்ட பெறுமதியான ரூபா 13,947,625 பணத்தில் நிதி அமைச்சினால் ரூபா 577,625 குறைவாக அதாவது ரூபா 13,370,000 மாத்திரம் 2016 மே 20 ஆந் திகதி மீளளிப்புச் செய்யப்பட்டிருந்தது.

8.2.7. சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி A 350-900 வகையான 04 விமானங்களின் செயற்பாட்டு குத்தகை உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்தல் எனப் பெயரிட்டப்பட்ட பிரதான செயற்பாட்டை அடிப்படையாகக் கொண்டு "Skyworks" மற்றும் "Nyras" ஆகிய இரண்டு ஆலோசனை சேவை நிறுவனங்களிடமிருந்து ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக ரூபா 99,186,143 பணம் அந் நிறுவனங்களுக்குச் செலுத்தப்பட்டிருந்தன. மேலும் விமான அணியை மீளமைப்புச் செய்யும் நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்காக சீபரி நிறுவனத்திடமிருந்து ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அந் நிறுவனத்திற்கு ரூபா 144,887,459 பணம் ஆலோசனை சேவைக் கட்டணமாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. அதற்கிணங்க கம்பனியால் விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்தல் மற்றும் இரத்துச் செய்தல் நடவடிக்கைகளுக்காக ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக ரூபா 244,073,602 பணம் செலவு செய்யப்பட்டிருந்தும் அதன் மூலம் சிறீலங்கன் விமான செவையின் மேம்பாட்டிற்காக ஆக்கபூர்வமான சேவையைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு முடியாதிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

8.3. **ஆலோசகர்களை சேவையில் ஈடுபடுத்துவது தொடர்பாக பெறுகை வழிகாட்டிக் கோவையுடனான இணக்கமின்மைகள்**

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்யும் உடன்படிக்கைகளை இரத்துச் செய்வதற்காக ஆலோசகர்களைத் தெரிவு செய்யும் போது பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

8.3.1. அமைச்சினால் முறையான பெறுகைக் குழு நியமிக்கப்பட்டு அச் செயற்பாடு நிறைவேற்றப்பட வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு முறைப்படியாக நியமணங்கள் இடம்பெற்றுள்ளது என்பதற்கான சான்றுகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77(i) ஆம் பந்தி)

8.3.2. கம்பனியால் பிரேரணைக்கான வேண்டுதல் கூற்றினைத் (Request For Propasal) தயாரித்து ஆலோசனைகளை பெறுகைக் குழுவின் மூலம் அங்கீகரித்து பிரேரணைகளைச் சமர்ப்பிப்பதற்கு எதிர்பார்த்து ஆலோசனைக் கம்பனிக்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக கம்பனியால் தனது செயற்பாடுகளை மேற்கொள்வதற்காக ஆலோசனைக் கம்பனியைத் தெரிவு செய்யும் போது மதிப்பீடு செய்யப்பட்ட முறைமை விளக்கமளிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (ii) ஆம் பந்தி)

8.3.3. ரூபா இரண்டு மில்லியனை மிகைத்த மற்றும் சிக்கலான செயற்பாடுகளுக்காக சர்வதேச ஆலோசனை நிறுவனங்களின் பங்களிப்புக்களை எதிர்பார்க்கின்ற சந்தர்ப்பங்களின் போது விருப்பக் கூற்றை (EOI) சமர்ப்பிப்பதற்காக உள்நாட்டைப் போல சர்வதேச ஊடகங்களிலும் அறிவித்தல் வெளியிடப்படுதல் வேண்டும். எனினும், அத் தேவைப்பாடுகளுக்கு இணங்கிய வகையில் அறிவித்தல்கள் வெளியிடப்படாதிருந்ததுடன் இதன் காரணமாக போட்டியான பங்குபற்றுதலுக்கு வாய்ப்பளிக்காததன் மூலம் கம்பனிக்கு பெற்றுக்கொள்ளக் கூடியதாகவிருந்த உச்ச அளவு தரம் மற்றும் பொருளாதாரரீதியாக நலன் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. என்பது அவதானிக்கப்படவில்லை. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (vii) ஆம் பந்தி)

8.3.4. கம்பனியால் பிரேரனைகளைச் சமர்ப்பிப்பதற்காக 02 நிறுவனங்களிடமிருந்து மாத்திரம் வேண்டுதல்கள் விடுவிக்கப்பட்டிருந்தன. மேலும் தகைமையுள்ள நிறுவனத்தால் விருப்பக் கூற்று சமர்ப்பிக்கப்படாத போது அல்லது வேறு தகைமையுள்ள நிறுவனம் இல்லாத போது மாத்திரம் தெரிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை 07 இற்கு குறையலாம் ஆனால் இச்சந்தர்ப்பத்தின் போது உரிய நடைமுறையைப் பின்பற்றாது 2 நிறுவனங்கள்

மாத்திரம் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தன. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (viii) ஆம் பந்தி)

8.3.5. பிரேரணைகளைக் கோரும் போது அப்பிரேரணைகளின் செல்லுபடியாகும் காலஎல்லை தொடர்பாக எதுவும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்காத அதேவேளை மின்னஞ்சல் மூலம் வகைப்படுத்தப்படாது பிரேரணைகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. அதற்கிணங்க அப்பிரேரணைகள் ஏற்கனவே தயாரிக்கப்பட்ட பருமனளவுகளுக்கு இணங்க மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. என்பது கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்படவில்லை. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (x) – (xvi) ஆம் பந்தி)

8.3.6. பிரேரணைகளைத் திறக்கும் குழு நியமிக்கப்படாதிருந்ததுடன் பிரேரனைகளைத் திறப்பதிலிருந்து மதிப்பீடு செய்தல் வரையான நடைமுறையானது கம்பனியின் தெரிவுக் குழு வினாலேயே மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. நிதிப் பிரேரனைகளைத் திறக்கும் சந்தர்ப்பத்தின் போது அப்பிரேரனைகளைச் சமர்ப்பித்த ஆலோசனை சேவைக் கம்பனிகளின் பிரதிநிதிகளை பங்குபற்றச் செய்ய வேண்டிய போதிலும் இந்த ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்ளும் போது அவ்வாறு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. அதற்கிணங்க விமானங்கள் மற்றும் ஆகாய வழிகளை மீளமைப்புச் செய்வதற்கான ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட பெறுகைச் செயற்பாடுகள் வெளிப்படைத்தன்மையின்றி இடம் பெற்றிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (xv) ஆம் பந்தி)

8.3.7. ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு DVB வங்கி மற்றும் Sky Works நிறுவனத்திற்கு 2015 ஆகஸ்ட் 18 ஆந் திகதி அல்லது அதற்கு முன்னர் பிரேரனைகளைச் சமர்ப்பிக்குமாறு 2015 ஆகஸ்ட் 12 ஆந் திகதி தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. எவ்வாறாயினும், அதற்கு பின்னைய திகதியான 2015 ஆகஸ்ட் 20 ஆந் திகதி "Nyras" இற்கும் பிரேரணையை சமர்ப்பிக்குமாறு தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

அதற்கிணங்க கம்பனி பெறுகை ஒழுங்கு விதிகளை மீறி கம்பனியின் விருப்பின் பேரில் தெரிவு செய்யப்பட்ட ஆலோசனை நிறுவனங்களிடமிருந்து பல்வேறு திகதிகளில் விருப்புக் கூற்று (E01) பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு ஆலோசனை சேவை நிறுவனத்தை தெரிவு செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. (தொடர்பு :- பின்னிணைப்பு 77 (XIV) ஆம் பந்தி)

8.4. செயற்பாட்டுக் குத்தகையின் அடிப்படையில் பெற்றுக்கொள்வதற்கு உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட A 350- 900 வகையான 04 விமானங்களின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துதலும் இழப்பீட்டினைச் செலுத்துதலும்.

8.4.1. A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்கள் தொடர்பாக உத்தேச விமான வழிகள் மற்றும் காணப்படுகின்ற விமான வழிகளை கவனத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டு சாத்தியவள ஆய்வினை சிறீலங்கன் விமான சேவைக் கம்பனிக்கு ஏயார் பஸ் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்வதற்கு 2015 ஆகஸ்ட் 03 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்தின் போது தீர்மானித்தல் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு தொடர்புபட்ட சுயாதீனமற்ற தரப்பினர்களிடமிருந்து ஆய்வுகளைச் செய்து கொள்ளல் சிக்கலுக்குரியதாகும். (தொடர்பு :- 7.3.1.1.1 (iv) ஆம் பந்தி)

8.4.2. எயார் பஸ் கம்பனியால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அறிக்கையின் பிரகாரம் A 350-900 மற்றும் A 330 – 300 வகையான விமானங்களின் செயற்பாடுகள் தொடர்பான மதிப்பீடு லண்டன் ஆகாய வழிகள் தொடர்பாக மாத்திரம் இடம்பெற்றிருந்தது. அவ்வாறு ஒரு விமான வழி தொடர்பாக மாத்திரமான மதிப்பீட்டினை தெரிவு செய்யப்பட்ட ஐரோப்பிய பயணங்களின் ஆகாய வழிகளுடன் ஒப்பீடு செய்தலின் மூலம் அதன் பெறுபேறுகள் அந்த ஆகாய வழிகளுக்குப் புறம்பாக ஒட்டு மொத்த நீண்ட தூரப் பயணங்களுக்கு பதிலீடு செய்தல் நடைமுறைச் சாத்திமற்றது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. (தொடர்பு :- 7.3.1.1.2 ஆம் பந்தி)

8.4.3. பணிப்பாளர் சபையினால் Aercap கம்பனியுடன் கலந்துரையாடி இழப்பீட்டுப் பணத்தை செலுத்துவதற்கு இணக்கம் செய்யவைக்கும் நடவடிக்கைகளுக்கு சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தருக்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருந்தது. இதன் போது அந்த உத்தியோகத்தரால் Aereap கம்பனியுடன் இடம் பெற்ற கலந்துரையாடல் குறிப்பும் (Negotitation Minutes) கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படாதிருந்ததுடன் அக்கலந்துரையாடலுக்காக ஆலோசனைக் கம்பனகளின் உதவி பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டமையும் அவதானிக்கப்படாமையால் அக் கொடுக்கல் வாங்கல் போதியளவு வெளிப்படைத்தனமையுடன் இடம் பெற்றது என்பது உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை.

8.4.4. 04 ஆவது A 350 – 900 வகையான விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்கான இழப்பீட்டினைச் செலுத்துவதற்கும் கம்பனியின் தொடக்க நிதி தேவைப்பாட்டினைத் தீர்த்துக் கொள்வதற்கும் அமெரிக்க டொலர் 65 மில்லியன் கடன் பெற்றுக் கொள்வதற்கான அங்கீகாரம் பொருளாதார முகாமைத்துவ அமைச்சரவை உப குழுவால் (CCEM) 2016 ஏப்ரல் 05 ஆந் திகதி நடைபெற்ற கூட்டத்தின் போது வழங்கப்பட்டிருந்தும்

குத்தகை உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்தல் மற்றும் இழப்பீடாக அமெரிக்க டொலர் 17.77 மில்லியனைச் செலுத்துவது சம்பந்தமான அங்கீகாரம் அதில் உறுதியாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கவில்லை. அதே போல இது சம்பந்தமாக அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டமையும் கணக்காய்வின் போது உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.1 ஆம் பந்தி)

8.4.5. மேலே குறிப்பிடப்பட்ட 4 ஆவது A 350 – 900 வகையான விமானத்தின் குத்தகை உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்வது தொடர்பாகச் செலுத்தப்பட்ட இழப்பீட்டுப் பணமான அமெரிக்க டொலர் 17.77 மில்லியன் (இழக்கப்பட்டட பாதுகாப்பு வைப்பாகிய அமெரிக்க டொலர் 2.5 மில்லியனையும் உள்ளடக்கி) உறுதியாக கணிப்பீடு செய்யப்பட்ட முறை தொடர்பான உறுதிப்படுத்தல் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

8.4.6. 2016 யூலை 28 ஆந் திகதிய பணிப்பாளர் சபைக் கூட்டத்திற்காக கௌரவ பிரதம மந்திரி மற்றும் தொழில் முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சரால் சிபார்சுகள் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன. அதன் பின்னர் A 350 – 900 வகையான விமானத்தின் உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்தல் சம்பந்தமாக சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபைக்கு தெளிவுபடுத்தப்பட்டமைக்கான தகவல்கள் கணக்காய்விற்கு வெளிப்படுத்தப்படவில்லை.

8.4.7. உத்தேச இழப்பீட்டுப் பணத்தை செலுத்தி விடுவிப்பதன் மூலம் சிறீலங்கன் விமான சேவைக்கு தொடர்ச்சியாக மேலதிக நட்டம் எதிர்காலத்தில் ஏற்படாது எனவும் அதன் அடிப்படையில் மிகவும் சிறந்த முதலீட்டாளர் ஒருவரை சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் கவர்ந்து கொள்ள முடியும் எனவும் 2016 செப்தெம்பர் 07 ஆந் திகதி CCEM இற்கு சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும், இணங்கி கொள்ளப்பட்ட இழப்பீட்டுப் பணத்தைச் செலுத்தி விடுவித்ததன் பின்னரும் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனி 2019 மே 31 ஆந் தகிதி வரை தொடர்ச்சியாக நட்டமடைந்துள்ளதுடன் முதலீட்டாளரைக் கவர்வதும் வெற்றியளித்திருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.2 (iv) ஆம் பந்தி)

8.4.8. 2016 செப்தெம்பர் 07 ஆந் திகதி பொருளாதார முகாமைத:தவ உப குழுவிற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்ட அறிக்கையின் பிரகாரம் A 350 -900 வகையான விமானத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய அனைத்து விமானங்களையும் மீளமைப்புச் செய்வதன் மூலம் 2016/ 17 இலிருந்து 2020/21 வரை எதிர்பார்த்த சேமிப்பு அமெரிக்க டொலர் 130 மில்லியன் எனக் காட்டப்பட்டிருந்தும் இதன் போது குத்தகை தவணைப் பணத்தை குறைப்பது மாத்திரம் கவனத்திற்கு

எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் ஏனைய காரணிகளான பராமரிப்புக் கிரயம், எரிபொருள் கிரயம் அதிகரித்துச் செல்லல் தொடர்பாக கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.2 (iv) ஆம் பந்தி)

8.4.9. 2016 செப்தெம்பர் 07 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பொருளாதார முகாமைத்துவம் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழு (CCEM) கூட்டத்தின் போது A 350 - 900 வகையான 03 விமானங்களின் உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் இழப்பீட்டுப் பணம் அமெரிக்க டொலர் 75 மில்லியனுக்கும் 85 மில்லியனுக்கும் இடையில் இருக்க வேண்டுமென தீர்மானிக்ககட்டிருந்தும் அந்த அளவை தீர்மானித்த அடிப்படை உறுதியாகக்காட்டப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.2 (V) ஆம் பந்தி)

8.4.10. 2016 செப்தெம்பர் 05 ஆந் திகதி Aercap கம்பனியுடனான உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் இழப்பீடுப் பணத்தை குறைப்பதற்காக இடம் பெற்ற கலந்துரையாடலின் பிரகாரம் இழப்பீடானது நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு அமெரிக்க டொலர் 98 மில்லியனுக்கு குறைக்கப்பட்டிருந்தும் அந் நிபந்தனைகளுக்கு இணங்கும் போது எதுவித கிரய நலன் பகுப்பாய்வும் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.2 (iv) ஆம் பந்தி)

8.4.11. A 350-900 வகையான 03 விமானங்களின் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக 2016 செப்தெம்பர் மாதத்தின் போது பொதுத் திறைசேரியில் இடம்பெற்ற கலந்துரையாடலுக்காக அரசாங்க தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளர் சம்பந்தப்பட்டிருந்தும் அதன் பின்னர் நடைபெற்ற கலந்துரையாடலுக்காக அரசாங்க தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சு சம்பந்தப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

8.4.12. 2016 ஒக்தோபர் 01 ஆந் திகதி Aercap பிரதிநிதிகளுடன் திறைசேரியில் நடைபெற்ற கலந்துரையாடலுக்கு பங்குபற்றியிருந்த சில உத்தியோகத்தர்கள் அக்கலந்துரையாடலுக்காக பங்குபற்ற வேண்டும் என்பதற்கு அங்கீகாரம் வழங்கிய நபர்கள் தொடர்பாக கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்படவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.2.2 (iv) ஆம் பந்தி)

8.4.13. மேலே 8.4.12 ஆம் பந்தியில் தரப்பட்டுள்ள கலந்துரையாடலின் போது இணங்கிய விடயங்கள் தொடர்பாக சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரினால் மின்னஞ்சல் தகவல் வழியாக நிதி அமைச்சர் மற்றும் அரசாங்க தொழில்முயற்சிகள் அபிவிருத்தி அமைச்சருக்கு அத்திகதியிலேயே தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தும் இது சம்பந்தமாக

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் பணிப்பாளர் சபைக்கு தெளிவுபடுத்தியிருக்கவில்லை.

8.4.14. உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் நடைமுறை தொடர்பான தீர்மானம் மிகவும் விரைவாக எடுக்கப்படுமாயிருந்தால் 7.3.5 ஆம் பந்தியில் குறிப்பிடப்பட்ட கொடுப்பனவுகளை மேலும் குறைக்கக் கூடியதாக இருந்திருக்கும் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

8.4.15. சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் விமான அணிக்கு A 350-900 வகையான விமானங்கள் தேவையற்றது என்பதற்கான அடிப்படைத் தீர்மானம் எந்த நபரினாலல் எத் திகதியில் எடுக்கப்பட்டிருந்தது என்பதனை வெளிப்படுத்துவதற்கு போதியளவு தகவல்கள் பரீசீலனைக்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.1 ஆம் பந்தி)

8.4.16. செயற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தும் உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு முன்னர் அதற்கான முன் அங்கீகாரம் அமைச்சரவையிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.3.1.3 ஆம் பந்தி)

8.5. A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து கொள்வனவு செய்வதற்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளல்.

8.5.1. A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து 2020/21 ஆண்டின் போது கொள்வனவு செய்வதற்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்தது. எனினும் சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் A 350-900 வகையாயன விமானங்களை பெற்றுக்கொள்வதற்கு பின்னர் எடுக்கப்பட்ட தீர்மானத்தின் பிரகாரம் 2017 திசெம்பர் 01 ஆந் திகதி நடைபெற்ற பொருளாதார மகாமைத்தவம் தொடர்பான அமைச்சரவை உப குழு (CCEM) கூட்டத்தின் போது எயார்பஸ் கம்பனி A 350-900 வகையான 04 விமானங்களின் தயாரிப்பு நடவடிக்கைகளை நிறுத்துவதற்கு இணங்கியுள்ளதாகவும் எதிர்ாகாலத்தில் இந்த விமானங்களுக்குப் பதிலாக குறுகிய விமானங்களை வழங்குவதற்காக எயார்பஸ் கம்பனியால் மீள் கொடை முனைவு (counter offer) விடுவிக்கப்பட்டுள்ளது எனக் காட்டப்பட்டிருந்தது. இதன் போது விமானங்களின் வகையை மாற்றம் செய்ததன் காரணமாக எதிர்காலத்தில் ஏதாவது மேலதிக கொடுப்பனவுகளை மேற்கொள்ள வேண்டிய ஆபத்து ஏற்படலாம் என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. (தொடர்பு :- 7.4 ஆம் பந்தி)

8.5.2. அதே போல A 350 – 900 வகையான 04 விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்தல் அல்லது A 321 Neo வகையான 08 விமானங்களை கொள்வனவு செய்தல் என்ற 02 மாற்று வழிகள் தொடர்பாக கம்பனியால் முறைப்படியான மீளாய்வானது அறிக்கைத் திகதி வரை இடம்பெற்றிருக்கவில்லை. (தொடர்பு :- 7.4 ஆம் பந்தி)

8.6. **VIP அறைத் தொகுதிகளுக்கான உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்தல்**

8.6.1. A 330-300 வகையான விமானத்தில் விசேடத்துவமான நபர்களுக்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ஒரு இடத்தை (VIP அறைகள்) தயாரிப்பதற்காக 2013 யூன் 28 ஆந் திகதி மேற்கொண்ட உடன்படிக்கையை மீண்டும் அதே ஆண்டின் திசெம்பர் 02 மற்றும் 2014 மார்ச் மாத்தில் ஆக 02 சந்தர்ப்பங்களின் போது திருத்தம் செய்ததன் மூலம் அச் செயற்பாடு தொடர்பாக கம்பனியின் முகாமைத்துவம் ஏற்கனவே திட்டமிடுதல் மற்றும் புரிந்துணர்வின்றி உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

8.6.2. எயார்பஸ் கம்பனியிடமிரந்து 10 விமானங்களைக் கொள்வனவு செய்யும் போது பெற்றுக்கொள்வதற்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருந்த அமெரிக்க டொலர் 15 மில்லியன் கழிவிற்காக தகமையுள்ள VIP அறை தொகுதிக்குப் பதிலாக அக்கம்பனியிடமிருந்து வேறு பொருட்கள் மற்றும் சேவைகளுக்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்ட திகதியிலிருந்து அந்த உடன்படிக்கை இரத்துச் செய்யப்பட்ட திகதியான 2015 பெப்ரவரி 24 ஆந் திகதி வரை 20 மாதங்களை அன்மித்த காலம் கடந்திருந்ததன் காரணமாக சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு எயார்பஸ் கம்பனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியிருந்த அமெரிக்கவிடமிருந்து அமெரிக்க டொலர் 15 மில்லியன் கழிவு இழக்கப்பட்டிருந்தது.

8.7. A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்களை மீள் சந்தைப்படுத்துதல்

8.7.1. A 350 மற்றும் A 330 வகையான விமானங்கள் 2013 மற்றம் 2014 ஆம் ஆண்டுகளின் போது கம்பனிக்கு பெற்றுக் கொள்வதற்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்ததுடன் அவற்றில் A 330 வகையான 06 விமானங்களை கம்பனியால் உரியகால எல்லையின் போது பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை எவ்வாறாயினும், மேற்கூறிய 7.6 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் அந்த விமானங்களை மீளமைப்பதற்காக உடன்படிக்கை செய்து கொள்ளப்பட்டிருந்தது. அதற்கிணங்க கம்பனியால் விமான அணியை மீளமைக்கும் போது கம்பனியின் விமானத் தேவைப்பாடு தொடர்பாக கவனத்தில் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. (தொடர்பு :- 7.6 ஆம் பந்தி)

8.7.2. A 350-900 வகையான விமானங்களை மீண்டும் சந்தைப்படுத்துவதற்கான முகவரை நியமிப்பதற்காக 03 ஆலோசனைக் கம்பனியால் விலை மனுக்களைக் கோருவதற்கு சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியானது எயார்கெப் கம்பனியுடன் 2015 நவம்பர் 23 ஆந் திகதி நடாத்திய கலந்துரையாடலின் போது சிபார்சு செய்யப்பட்டிருந்தது. (பின்னிணைப்பு 19) அக் கம்பனி சிபார்சு செய்யும் போது அரசாங்க பெறுகை வழிகாட்டிக் கோவைகள் பின்பற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

9. **முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுப் பலவீனங்கள்**

9.1. கம்பனியால் முறைப்படியான ஆய்வின் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுகின்ற கிரய நலன் பகுப்பாய்வின்றி பின்வரும் செயற்பாடுகள் நிறைவேற்றப்பட்டிருந்தன.

9.1.1. விமானங்களை மீளமைப்பதற்கான நிகழ்ச்சித் திட்டத்தை 2015 யூன் 24 ஆந் திகதி திருத்தம் செய்தல்.

9.1.2. A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை நேரடியாக கொள்வனவு செய்தல் மற்றும் அந்த வகையான மேலும் 04 விமானங்களை செயற்பாட்டு குத்தகை முறைமையின் கீழ் பெற்றுக்கொள்ளல்.

9.1.3. செயற்பாட்டுக் குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவதற்காக உரிய நிதிக் கம்பனிக்கு இழப்பீட்டுப் பணத்தை செலுத்துவதற்கு இணங்குதல்.

9.1.4. குத்தகை உடன்படிக்கையை முடிவுறுத்துவது சம்பந்தமாக Aercap கம்பனியுடன் இணங்கி கொண்ட இழப்பீட்டுப் பணமாகிய அமெரிக்க டொலர் 154 மில்லியனில் அமெரிக்க டொலர் 56 மில்லியனை குறைப்பதற்கு மேலதிக நிபந்தனைகளைச் செய்து கொள்ளல்.

9.2. விமானங்களை மிளமைக்கும் நிகழ்ச்சித்திட்டதின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்ட எந்த உடன்படிக்கையும் உடன்படிக்கைகளை முடிவுறுத்துவது தொடர்பான முடிவுறுத்தல் பிரிவை (Permination Clause) உள்ளடக்கியிருக்கவில்லை. இதன் காரணமாக குத்தகை கம்பனி பிரேரித்த இழப்பீட்டுப் பணத்தை கம்பனியால் செலுத்த வேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

10. **பரிந்துரைகள்**

10.1. சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியின் செயற்பாடுகள் தொடர்பான அனைத்து முக்கிய தீர்மானங்களை எடுக்கும் போது முறையான ஆய்வுடன் தயாரிக்கப்பட்ட நீண்ட காலத் திட்டத்திற்கு இணங்க செயற்பட வேண்டும் என்பது (தொடர்பு :- 9.1)

10.2. கம்பனியால் ஆலோசனைக் கம்பனிகளிடமிருந்து ஆலோசனை சேவைகளைப் பெற்றுக்கொள்ளும் போது பெறுகை முகவர்களால் 2007 ஆகஸ்ட் மாதத்தின் போதும் நவம்பர் மாதத்தின் போதும் முறையே வழங்கப்பட்டுள்ள ஆலோசனை வழிகாட்டிக் கோவைகளிலுள்ள மற்றும் ஆலோசனை கையேட்டிலுள்ள ஒழுங்கு விதிகளுக்கு இணங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும் என்பது (தொடர்பு :- 8.3)

10.3. கம்பனியின் செயற்பாடுகளுக்காக ஆலோசகரிடமிருந்து சிபார்சுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதனைப் போல அச் சிபார்சுகளை நடைமுறைப்படுத்தலானது மிகவும் சிறப்பாகச் செய்யப்படுதல் வேண்டும் என்பது (தொடர்பு :- 8.2.5)

10.4. விமானக் கம்பனியால் வெளிதரப்பினர்களுடன் கலந்துரையாடல்களை நடாத்தும் போதும் உடன்படிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் போதும் கம்பனியின் சார்பாக ஒரு உத்தியோகத்தருக்கு மேற்பட்ட நபர்கள் அக் கலந்துரையாடலுக்காக அனுப்பி வைப்பதன் மூலம் அச் செயற்பாட்டின் வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் நேர்மையைப் பாதுகாக்கச் செய்தல் வேண்டும் என்பது (தொடர்பு :- 8.4.14)

10.5. அமைச்சரவையின் அங்கீகாரம் அத்தியாவசியமான முக்கிய விடயங்கள் சம்பந்தமாக அமைச்சரவைக்கு போதிய தகவல்களை அனுப்பி முன் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு முடியுமான வகையில் உச்ச அளவில் செயற்பட வேண்டும் என்பது (தொடர்பு :- 8.4.4 மற்றும் 8.4.17)

11. **முடிவுரை**

சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனியால் A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை செயற்பாட்டு குத்தகை அடிப்படையில் பெற்றுக் கொள்வது தொடர்பான உடன்படிக்கைகளை போதியளவான கிரய நலன் பகுப்பாய்வின்றி முடிவுறுத்தியதன் காரணமாக சிறீலங்கன் விமான சேவைகள் கம்பனிக்கு பொருட்கள் அல்லது சேவைகள் தன்மையான எதுவித பொருத்தமான நலன்களும் பெற்றுக்கொள்ளப்படாது அமெரிக்க டொலர் 115.77 மில்லியன் அதாவது இலங்கை ரூபா 17,058.1 மில்லியன் செலவு செய்ய வேண்டி ஏற்பட்டிருந்தது. மேலும் மேலே குறிப்பிடப்பட்ட விமானங்களுக்கு மேலதிகமாக A 350-900 வகையான 04 விமானங்களை உரிய உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து நேரடியாகக் கொள்வனவு செய்வதற்கான உடன்படிக்கையை இரத்துச் செய்து அதே உற்பத்தியாளரிடமிருந்தே மாற்று விமானங்களை கொள்வனவு செய்வதற்காக இடம்பெற்ற கலந்துரையாடலின் விளைவாக உற்பத்தியாளருக்கு மேற்கூறிய தன்மையான ஏதாவது கொடுப்பனவை மேற்கொள்வதற்கு காணப்படுகின்ற வாய்ப்புக்களை மறுக்க முடியாதுள்ளது.

ஒப்பம்./டபிள்யூ. பீ. சீ. விக்ரமரத்ன.
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

டபிள்யூ. பீ.சீ. விக்கிரமரத்ன
கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதி

The Final Report on the Examination carried out by the Auditor General as per the Request of the Committee on Public Enterprises of the Parliament relating to Termination of Agreements of Purchase of Eight A 350 - 900 Aircrafts entered into in the years 2013 and 2014 by Sri Lankan Airlines Limited

1. **Executive Summary**

The operating loss of Sri Lankan Airlines Limited was Rs. 4,428 million at the time of withdrawal of Emirates from the management of the Airlines in the year 2008. A total of 14 aircrafts comprising five A 320 Aircrafts, four A 330-200 aircrafts and five A 340-300 aircrafts were being operated by the Company at that time.

A Business Plan for a 05 year period from 2010/2011 – 2014/2015 had been prepared by the Company in the year 2011. The requirement of purchasing other aircrafts in place of 13 wide bodied Aircrafts due to be disposed since the expiry of useful life during the period between 2013 – 2021 which belonged to the Company, had been one of the functions of the said Plan and it had been introduced as the Re-fleeting Programme.

A decision had been made therein by the management of the Company to add 14 wide bodied aircrafts into operation in place of 13 aircrafts removed of during the period from 2013 – 2021. It had been decided thereunder to purchase six A 330-300 new aircrafts and to purchase four A 350-900 aircrafts introduced in the year 2013 on operating lease basis and to purchase 04 aircrafts of the same type from the manufacturer and to sell and lease back on operating lease basis. Accordingly, 06 no. of A 330-300 aircrafts had been purchased during the year 2014/2015 on the basis of sell and lease back method. Further, the Company had entered into an agreement on 28 June 2013 with the manufacturing company for purchase of 04 no. of A 350-900 Aircrafts and agreements had been entered into on 27 September 2013 and 12 November 2014 for purchase of 04 more Aircrafts of the same type on operating lease basis.

A Restructuring Plan had been prepared again by the Company in the year 2015 and Cabinet approval had been obtained on 24 June 2015. As per the said plan, it had been proposed to refrain from adding 08 no. of A 350-900 Aircrafts agreed to be purchased for the Airline at that time into operation. Accordingly, the Board of Directors had taken a decision in the year 2015 to obtain the service of consultancy firms in taking a fair decision by holding discussions with leasing companies with which agreements had been entered into in respect of 04 no. of A 350-900 Aircrafts of due to be purchased on operating lease basis. As such, the Company had obtained the service of a foreign consultancy firm for this purpose and further, the service of a foreign consultancy firm attached by the Ministry of Finance had been obtained as well. Despite having entered into agreements for purchase of Aircrafts on operating lease with the assistance of consultants under the Re-fleeting programme, 04 no. of A 350-900 Aircrafts are not required at present and as such, the Company had entered into agreements of termination with the leasing company in the year 2016 and had agreed to pay US$ 171.77 million as compensation. However, in terms of the agreement of termination entered into with the leasing company, US$ 56 had been deducted subject to conditions therein and the Company had paid US$ 115.77 million or Rs. 16,924 million as total compensation in the years 2016 and 2017. Further, the agreement of installation of VIP kits in 02 no of A 330-300 Aircrafts in the year 2015 had been cancelled by the Company as well.

Further, the discussions on terminating the agreement entered into for direct purchase of 04 no. of A 350-900 Aircrafts from the manufacturer were being held up to the date of the report and the manufacturer had proposed to discontinue the manufacturing of relevant aircrafts and to supply another type of aircrafts (A 321 Neo).

2. Background and Nature of the Report

The report which should be presented on the examination of termination of agreements on the transaction relating to purchase of Aircrafts to Sri Lankan Airlines Limited as per the request made to the Auditor General (Annexure 01) at the Committee on Public Enterprises of the Parliament held on 20 September 2017 for the examination of the affairs of Sri Lankan Airlines Limited, is presented thus.

3. The Methodologies followed

In the preparation of this report, the following methodologies were adhered to.

3.1. Examination of Documents

Examination of the following documents subject to matters mentioned in paragraph 5 below

3.1.1. The Restructuring Plan prepared by Sri Lankan Airlines Limited relating to the period from 2015/16 – 2017/18 and submitted for Cabinet approval and decisions of the Board of Directors and Cabinet decisions thereon.

3.1.2. Purchase agreement of 04 no. of A 350-900 Aircrafts and 04 agreements for purchase of 04 No. of A 350-900 Aircrafts

3.1.3.
- i) Board Papers,
- ii) Board Decisions,
- iii) Requests for Proposals,
- iv) Reports on Evaluation of Proposals,
- v) Other means of correspondence (such as e-mail),

Relevant to selection of consultancy firms relating to termination of agreements of A350-900 Aircrafts

3.1.4. i) Agreements entered into with consultancy firms,

ii) Various reports submitted by consultancy firms,

iii) Board papers and decisions relating to selection of consultancy firms,

iv) Vouchers of payment made for consultancy firms and other source documents,

Relevant to obtaining consultancy services from Skyworks and Nyras Companies.

3.1.5. i) Agreements entered into with consultancy firms,

ii) Various reports submitted by consultancy firms,

iii) Board papers and decisions relating to selection of consultancy firms

iv) Vouchers of payment made for consultancy firms and other source documents

Relevant to obtaining consultancy services from international legal consultancy firms.

3.1.6. Termination agreements of operating lease of 04 No. of A350-900 Aircrafts

3.1.7. i) Pay-in-vouchers

ii) Bank Statements

iii) Confirmations sent by leasing companies

iv) Other source documents,

Relevant to compensations on termination of operating lease agreements of 04 Aircrafts of A 350-900

3.1.8. Approvals relating to termination of agreements

i) Board Papers and decisions

ii) Papers and decisions of Cabinet Committee on Economic Management (CCEM)

iii) Cabinet Memorandums and decisions

3.1.9. i) Termination Agreement,

ii) Board Papers and decisions,

iii) Other source documents,

Relevant to termination of agreement of supplying two VIP kits for two Aircrafts of A 330-300 purchased on sell and lease back basis.

3.1.10. i) Board Papers and decisions,

ii) Papers and decisions of Cabinet Committee on Economic Management (CCEM),

iii) Cabinet Memorandums and decisions,

iv) Information obtained from Sri Lankan Airlines Limited relating to the current position of this agreement,

Relevant to termination of agreement of supplying two VIP kits for two Aircrafts of A 330-300 purchased on sell and lease back basis.

3.2. **Other Examinations**

3.2.1. Analysis written and electronic mail information obtained relating to the aforesaid process

3.2.2. Discussions with relevant parties

4. **Scope**

In the process of re-fleeting the Aircrafts of Sri Lankan Airlines Limited, agreements relating to purchase of 04 A350-900 new Aircrafts on operating lease basis during the years 2016 and 2017, agreements relating to two VIP kits due to be installed in two A330-300 Aircrafts and identifying the requirement of terminating agreements relating to purchase of 04 A350-900 new Aircrafts during the years 2020 and 2021, obtaining consultancy services therefor and examination of the approvals of the Board of Directors, decisions of Cabinet Committee Economic Management and Cabinet decisions thereon and reporting them.

5. **Limits of Scope**

In making conclusions through observations indicated in this report, it is emphasized that my scope was subjected to the following limits.

5.1. Carrying out examinations based on relevant reports submitted to Sri Lankan Airlines Limited through international airline consultancy firms due to lack of knowledge on aeronautical engineering technology in the National Audit Office.

5.2. No opportunity for the Auditor General to hold discussions with consultancy firms and legal consultancy firms engaged by Sri Lankan Airlines Limited relating to Re-fleeting of Aircrafts and termination of agreements.

5.3. Carrying out examinations based on reports submitted by the international legal consultancy firms on the legal conditions in entering into agreements and termination of agreements.

5.4. Carrying out examinations based on documents and reports presented to the Auditor General by Sri Lankan Airlines Limited.

5.5. The approval of the Board of Directors had not been granted for the discussions held by Sri Lankan Airlines Limited on 05 September 2016 with Aercap Company and the minutes of the discussions as well were not made available at the examination.

6. **Introduction to the Process**

According to the Five Year Business Plan for the period from 2010/11 – 2014/15 submitted in the year 2011 by Sri Lankan Airlines Limited, a Re-fleeting Programme on wide bodied Aircrafts of the Company had been introduced. Accordingly, agreements had been entered into with the two companies namely, International Lease Finance Company and Aercap Company for direct purchase of 10 Aircrafts comprising 06 A 330-300 Aircrafts, 04 A350-900 Aircrafts and to purchase 04 more A 350-900 Aircrafts on operating lease method. As such, 06 Aircrafts of A 330-300 Type were due to be delivered in the years 2014/2015 and in terms of agreements, they had been purchased by Sri Lankan Airlines Limited on the basis of Sell and Lease Back.

Agreements had been entered into for purchase of 03 A 350-900 Aircrafts from International Lease Finance Company and one Aircraft from Aercap Company on operating lease basis and the said 04 Aircrafts were due to be delivered in the years 2016/2017. However, by then, Sri Lankan Airlines Limited was continuously running at a loss. Moreover, in consideration of matters such as the increase in the net loss of the Group which was US$ 47.1 million in the year 2015/2016 to US$ 90 million in the year 2016/17, a remaining bank balance of US$ 300 million, sums of US$ 45 million and US$ 15 million payable to the Ceylon Petroleum Corporation and to the Airport and Aviation Services Company Ltd, respectively by March 2016, the Company had faced financial difficulties in which it could not pay the total Base Rent of US$ 174.96 million for 04 Aircrafts of A 350-900 Type for 12 years at the rate of US$ 1.215 million per month for one Aircraft due to be delivered in the years 2016 and 2017.

Accordingly, the service of international consultancy firms, namely Skyworks and Nyras had been obtained for evaluation of existing alternatives for termination of agreements entered into for 04 ordered A 350-900 Aircrafts and to give instructions. In carrying out procurements for selecting consultants and deploying them in service, the Procurement Guidelines on selection and deployment of consultants issued by the National Procurement Agency in August 2007 and November 2007 should be complied with (Annexure 77). Further, the Board of Directors of the Company had obtained a legal opinion

from Mr.Anil Tittawella, Attorney-at-Law on 11 December 2015 relating to the responsibility of termination of Aircrafts agreements. In consideration of the requirement of Sri Lankan Airlines Limited, it was observed that A 350-900 Aircrafts are of high capacity with the requirement of the Company, and as such, it had been decided to terminate the lease agreements.

Further, the 04 A 350-900 Aircrafts agreed to be directly purchased from the Airbus Company are due to be delivered in the years 2020/2021. The Airbus Company had responded in April 2018 as a counter offer for purchase of 08 A 321 Neo Aircrafts as a response to the decisions taken by the Cabinet Sub-committee on Economic Management to make a counter offer to the relevant company for purchase of narrow bodied Aircrafts in place of the ordered wide bodied Aircrafts.

7. **Process**

7.1. **Entering into Agreements with the Airbus Company and Operating Leasing Companies for Re-fleeting of wide bodied Aircrafts**

In terms of the Five Year Business Plan submitted in the year 2011 by Sri Lankan Airlines Limited relating to the period 2010/11 – 2014/15, a Re-fleeting Programme had been implemented on wide bodied Aircrafts of the Company. Moreover, agreements had been entered into with the Airbus Company and operating leasing companies for Re-fleeting of wide bodied Aircrafts as follows.

Table 01 – Details on entering into agreements with the Airbus Company and Leasing Companies

Type of Aircraft	**Quantity**	**The Institute**	**Date entered into agreements**	**Due period of delivery of Aircrafts**
A 330-300	06	Airbus Company	19.06.2013	2014/2015
A 350-900	04	Airbus Company	28.06.2013	2020/2021
A 350-900	03	International Lease Finance Company	27.09. 2013	2016/2017
A 350-900	01	Aercap Company	12.11. 2014	2016/2017
Total Aircrafts	14			

7.1.1. **Entering into Agreements for Purchase of 06 A 330-300 Aircrafts of Type**

An agreement had been entered into on 19 June 2013 for direct purchase of 06 A 330-300 Aircrafts from the Airbus Company. The said Aircrafts had been purchased for Sri Lankan Airlines Limited on the dates 29 October, 18 December 2014 and 25 March, 14 August, 06 November and 29 December of 2015 for a period of 12 years by financing through 02 operating leasing companies on the basis of Sell and Lease Back.

Table 02 – Details on monthly base rent according to operating lease agreements

Aircraft Registration Number	Period of Lease	Leasing Company	Monthly Base Rent (US Dollars)
i) 4R-ALL	From 29.10.2014 to 28.10.2026	Air Lease Corporation	1,115,839
ii) 4R-ALM	From 18.12.2014 to 17.12.2026	HKAC Leasing Company	1,010,884 (From 18.12.2014 to 17.12.2020) 1,002,233 (From 18.12.2020 to 17.12.2026)
iii) 4R-ALN	From 25.03.2015 to 24.03.2027	HKAC Leasing Company	1,030,705 (From 25.03.2015 to 24.03.2021) 995,062 (From 25.03.2021 to 24.03.2027)
iv) 4R-ALO	From 14.08.2015 to 13.08.2027	HKAC Leasing Company	1,045,020 (From14.08.2015 to 13.08.2021) 1,002,233 (From14.08.2021 to 13.08.2027)
v) 4R-ALP	From 09.11.2015 to 08.11.2027	HKAC Leasing Company	1,014,633 (From 09.11.2015 to 08.11.2021) 991,259 (From 09.11.2021 to 08.11.2027)
vi) 4R-ALR	From 29.12.2015 to 28.12.2027	HKAC Leasing Company	1,010,008 (From 29.12.2015 to 28.12.2021) 993,555 (From 29.12.2021 to 28.12.2027)

7.1.2. **Entering into Agreements for Purchase of 04 A 350-900 Aircrafts from the Airbus Company**

An agreement had been entered into on 28 June 2013 for direct purchase of 04 A 350-900 Aircrafts as mentioned above and the said Aircrafts are due to be delivered in the years 2020 and 2021. Important conditions included in the agreement are as follows.

Initial price of the Aircraft	(US Dollars)	275,099,000
Supply of equipment	(US Dollars)	9,672,000
Total		284,771,000

Pre - Delivery Payment **(PDP)** -

At the time of entering into agreements	1%
First day of the first month before the month of handover as planned	
84th month	0.1%
72nd month	0.1%
60th month	0.1%
48 th month	0.1%
30 th month	2.6%
24 th month	4%
18 month	5%
05 month	4%
Total payment before handing over of Aircrafts	17%

The Pre-delivery payment made to the Airbus Company up to 31 March 2018 was US$ 19.2 million.

7.1.3. **Entering into Agreements for Purchase of 04 A 350-900 Aircrafts on Operating Lease Basis**

Agreements had been entered into on 27 September 2013 and 12 November 2014 for purchase of 03 A 350-900 Aircrafts from International Leasing Finance Corporation (ILFC) and another A 350-900 Aircraft from Aercap Company on operating lease method respectively. The said Aircrafts were due to be delivered to Sri Lankan Airlines Limited in the years 2016 and 2017.

The Base Rent for one of the said Aircrafts amounted to US$ 1.215 million and as such, agreements had been entered into for the payment of a sum of US$ 174.96 million per Aircraft for a period of 12 years.

Table 03 – Details on entering into Operating Lease Agreements

Name of the Operating Leasing Company	**Number and Date of the Agreement**	**Due Period for Delivery of Aircrafts**
International Lease Finance Corporation (ILFC)	79 27. 09.2013	July 2016
International Lease Finance Corporation (ILFC)	80 27. 09.2013	August 2016
International Lease Finance Corporation (ILFC)	81 27. 09.2013	September 2016
Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	A number has not been mentioned 12. 11.2014	2016 / 2017

7.2. **The manner in which the proposal is made for terminating the Purchase Agreement of A 350-900 Aircrafts entered into under the Re-fleeting Programme of Aircrafts.**

7.2.1. **Directions for preparing a new Re-structuring Plan by the Cabinet of Ministers**

7.2.1.1. The following decisions had been given on 22 April 2015 by the Cabinet of Ministers by considering the Memorandum dated 17 April 2015 submitted through the Cabinet Paper No.15/0451/638/001 on "Capital Infusion to Sri Lankan Airlines Limited and Mihin Lanka Ltd." by the Minister of Aviation. (Annexure 08)

i) To prepare a comprehensive Business Plan each for the Sri Lankan Airlines and Mihin Lanka Ltd. and submit same to the Cabinet Sub-committee on Economic Management.

ii) To prepare an appropriate plan to amalgamate Sri Lankan Airlines Limited and Mihin Lanka Ltd. at the earliest as announced in the budget proposals submitted for the year 2015 by the Minister of Finance on 29 January 2015 and submit same to the Cabinet Sub-committee on Economic Management.

iii) To direct the Secretary to the Treasury to issue a guarantee or a Letter of Comfort to the Ceylon Petroleum Corporation on behalf of Sri Lankan Airlines and Mihin Lanka Ltd. for the settlement of outstanding dues to the former for supply of fuel in order to ensure the uninterrupted supply of same to both Airlines.

7.2.1.2. In terms of the above Cabinet Decision, a Re-structuring Plan had been prepared by a Committee which consists of 03 officers of Sri Lankan Airlines Ltd. and one consultant (Annexure 09) and the Cabinet approval had been obtained therein as follows.

Date	**Function**
26 May 2015	Submission of the said Plan to the Board of Directors of the Company and obtaining the approval on the same day.
28 May 2015	Submission of the said Plan to the Minister of Aviation
29 May 2015	Submission of the said Plan to the Prime Minister and the Minister of Finance
01 June 2015	Submission of the said Plan to the Cabinet Sub-committee on Economic Management
05 June 2015	Submission of the Plan to the Committee appointed by the Cabinet Sub-committee on Economic Affairs and recommendation of the first option of 02 proposals, mentioned in the Plan by the said Sub-committee, that is "continuing operations of Sri Lankan Airlines Ltd. within the existing corporate structure, under a comprehensive restructuring plan by amalgamating with Mihin Lanka Ltd."
09 June 2015	Approving the recommendation of the said Committee by the Cabinet Sub-committee on Economic Management
24 June 2015	Granting the Cabinet Approval

7.2.2. **Proposed Restructuring Plan (2015/16-2017/18)**

A proposed restructuring plan relating to the period from 2015/16 to 2017/18 for both companies, Sri Lankan Airlines Ltd. and Mihin Lanka Ltd. had been prepared and submitted to the Cabinet of Ministers in June 2015 and approval therein had been obtained on 24 June 2015. Several key recommendations included therein are given below.

i) Suspend Frankfurt, Paris and Rome flights which are running at a loss, from the route network and thereby reduce the number of flight schedules to Europe from 18 to 7 from 2015/16 to 2016/17 per week.

ii) Engage in group business activities by amalgamating Sri Lankan Airlines Ltd. and Mihin Lanka Ltd. in an efficient manner.

iii) Right Sizing of the Aircraft Fleet

Table 04 – Re-fleeting Plan of Aircrafts

Aircraft Type	**Number of Aircrafts proposed by the Plan**		**Number of Aircrafts operated as at 15 September 2015**
	2016/17	**2017/18**	
A 320-200	06	03	06
A 321-200	02	02	02
A 320-NEO	-	04	-
A 330-200	03	02	07
A 330-300	07	07	03
A 340-300	-	-	03
	18	18	21

iv) Reducing the loss of Sri Lankan Airlines Ltd. from US $ 93.7 million to US $ 23.4 million from 2015/16 to 2017/18.

v) Funding for settlement of debts and for achieving fixed and sustainable position to Sri Lankan Airlines Ltd. as follows.

Table 05 – Funding Plan

(US $ Million)

	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	Total
Providing Government capital	125	70	60	-	255
By selling 49 per cent shares of the Sri Lankan Catering Limited	-	85	-	-	85
Converting the Ground Handling Unit to a subsidiary and by selling 40 per cent shares of the said company	-	-	140	-	140
Total	125	155	200	-	480

7.2.3. **Implementation of the Proposed Restructuring Plan**

7.2.3.1. The Chairman of Sri Lankan Airlines Ltd. had informed at the meeting of the Board of Directors held on 26 June 2015 that the proposed restructuring plan had been approved by the Cabinet of Ministers on 24 June 2015. (Annexure 10)

7.2.3.2. It had been further discussed at the meetings of the Board of Directors held on 03 and 25 August 2015 regarding the implementation of the said Plan and the approval of the Board of Directors for following recommendations mentioned in the Board Paper No.CEO/2015/06/80 submitted on 24 July 2015 had been granted on 25 August 2015. (Annexure 11)

i) Reduction in the total fleet from 21 aircrafts to 18 aircrafts as the wide bodied aircrafts from 13 to 10 and 08 narrow bodied aircrafts.

ii) Increasing the current operating pattern with the possibilty of operating 9 flights per week to London in Winter 2015.

iii) Enhancing the performance of the Group by amalgamating with Mihin Lanka Ltd.

iv) Evaluation is being carried out to determine most suitable partner for Codeshare Operations to Europe.

v) Giving a best solution for three A 330-200 aircrafts due to be returned to lessors in 2017 and for 08 A 350-900 aircrafts to be delivered.

vi) Appointing an external party to obtain a solution for (v) above through negotiations and selecting and appointing of an eligible party before 31 August 2015 with the approval of the Board of Directors by calling for expressions of interest (EOI) from at least three parties therefore.

vii) Holding negotiations with contractors already entered into for high value contracts to minimize other costs except for staff related costs, direct operating costs, network restructuring related costs etc.

viii) Funding a total sum of US $ 480 million comprising a capital contribution of US $ 255 million from the Government of Sri Lanka and US $ 225 million from sale of minority stake in Special Business Units (Sri Lankan Catering Limited and Ground Handling Unit).

ix) Funding debts amounting to US $ 86 million from the Bank of Ceylon by the facilitating of Ministry of Finance in August 2015.

x) Obtaining Letters of Comfort from the Secretary to the Treasury to obtain Rs. 30 billion from the Bank of Ceylon and Peoples' Bank on a short term basis to repay outstanding amounts to Ceylon Petroleum Corporation.

7.2.3.3. Even though it had been indicated that the date of implementation of the said restructuring plan was 01 October 2015, the Board of Directors had decided on 25 August 2015 to postpone the date of implementation of Network Optimization thereof up to 01 April 2016.

7.3. Termination of Agreements of 04 A 350-900 aircrafts agreed to be purchased on operating lease basis and Payment of Compensation

7.3.1. Approval for the Termination of Agreements

7.3.1.1. Proposals and Decisions of the Board of Directors

7.3.1.1.1. Proposals and Decisions dated 03 August 2015 of the Board of Directors (Annexure 12)

i) The Cabinet approval for the Restructuring Plan of Sri Lankan Airlines Ltd. and Mihin Lanka Ltd., mentioned in 7.2 above, had been received on 24 June 2015. Accordingly, the former Chief Executive Officer, Mr. Rakhita Jayewardene had pointed out at the meeting of the Board of Directors of Sri Lankan Airlines Ltd. held on 03 August 2015 that the A 350-900 aircrafts should not be included in Sri Lankan Airlines Ltd.

ii) Mr. Chanaka De Silva who was a Director of Sri Lankan Airlines Ltd. had requested at the above meeting of the Board of Directors, Mr. Yasantha Dissanayake who acts as the Head of the Financial Management to obtain a comparison report on costs from the Airbus Company for A 350 and A 330 aircrafts.

iii) Further, Mr. Joseph Britto, Director of the Company had advised the Board that the said decision, that is, not to obtain A 350 Aircrafts, was critical for the future of the Company and as such, he further informed that a study should be carried out in this connection by considering the routes operated, pilot compatibility and all such factors required thereon.

iv) As such, it had been decided to request a study from Airbus Company on the feasibility study of A 330s and A 350s on the proposed routes and the current routes of the Company.

v) It was further decided to consider services from consultancy firms to discuss with lessors who had enetered into agreements for the purchase of A 350 Aircrafts on operating lease basis and to fing a fair solution and to enter into non-disclosure agreements with two consultancy firms, “DVD Bank” and “Skyworks” selected for calling EOI.

vi) Further, Mr. Joseph Brito had notified that the services of an Aviation Lawyer should be obtained therefor.

7.3.1.1.2. **Decision dated 25 August 2015 of the Board of Directors (Annexure 13)**

Mr. Chanake De Silva and Niranjan De Silva, Directors of the Company had requested Mr. Yasantha Dissanayake, Head of the Financial Management, to study the contents of the comparison report of the A 330 and A 350 Aircfafts issued by the Airbus Company and inform the Board of Directors on the revenue earning capacity on both types of Aircfafts (including the cargo load as well).

7.3.1.1.3. **Board Paper dated 11 Septembr 2015 (Annexure 14)**

In terms of the decision of paragraph 7.3.1.1.2 above, an evaluation on operations of A 350-900 and A 330-300 Aircrafts had been carried out and a report thereon had been submitted to the Board of Directors on 21 September 2015 by the Chief Executive Officer - Mr. Rakhita Jayawardene, Chief Commercial Officer - Mr. Manoj Gunawardene and General Manager of Revenue, Management and Planning - Mr. Sumudu Upatissa and the main matters included therein are as follows.

i) That the evaluation had been carried out only relating to the route from Colombo to London

ii) That the performance of aircrafts in the evalution according to the Passenger Load Factor of 70 per cent and 75 per cent, is as follows.

Table 06 – The Performance of Aircrafts in evaluting according to the Passenger Load Factor

Description	**A 350-900**		**A 330-300**	
Load Factor	70%	75%	70%	75%
No of Passengers per Flight	232	248	208	223
Total Revenue (USD)	247,462	261,360	216,595	229,066
Total Variable Cost (USD)	(170,905)	(171,661)	(174,589)	(175,268)
Contribution(USD)	76,557	89,699	42,006	53,798
Provisions for Fixed Cost (USD)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
Profit/(Loss) (USD)	(51,757)	(38,615)	(62,398)	(50,606)

iii) That the performance of aircrafts in evaluting according to the number of passengers are as follows.

Table 07 – The Performance of Aircrafts in evaluting according to the number of Passengers

Description		A 350-900		A 330-300	
No of Passengers per Flight	235	250	265	235	250
Load Factor (%)	71	76	80	79	84
Total Revenue (USD)	250,230	262,828	275,426	239,326	251,922
Total Variable Cost (USD)	(171,056)	(171,741)	(172,427)	(175,828)	(176,513)
Contribution (USD)	79,174	91,087	102,999	63,498	75,409
Provisions for Fixed Cost (USD)	(128,314)	(128,314)	(128,314)	(104,404)	(104,404)
Profit/(Loss) (USD)	(49,140)	(37,227)	(25,315)	(40,906)	(28,995)

According to the Table 07 above,

- ❖ At 235 passengers per flight, the loss of A 350-900 had increased by US $ 8,235 than that of A 330-300
- ❖ At 250 passengers per flight, the loss of A 350-900 had increased by US $ 8,232
- ❖ In case of 265 passengers in the A 350-900 flight, it was profitable than that of A 330-300 at 235 or 250 passengers.

7.3.1.1.4. **Decision dated 21 September 2015 of the Board of Directors (Annexure 15)**

The Former Executive Officer, Mr. Rakhita Jayawardene had informed the Board of Directors that the requests for proposals (RFP) from Skyworks Consultancy Company and another two companies for fleet re-evaluation had been made and that the Skyworks Company had been selected in the evaluation carried out by following officers appointed for evaluations of proposals so received.

- Mr. Joseph Britto - Director
- Mr. Harindra Balapatabendi - Director
- Mr. Yasantha Disaanayake - Head of the Financial Management
- Mr. Manoj Gunawardene - Chief Commercial Officer
- Mr. S.A.Chandrasekara (Consultant)
- Mrs. Manik Gunasekara - Chief Corporate Affairs Officer
- Mr. Rakhita Jayawardene - Chief Executive Officer

Accordingly, an agreement had been entered into on 09 September 2015 with the Skyworks Company for carrying out a re-evaluation on the Aircraft Fleet.

7.3.1.1.5. **Recommendations submitted to the Board of Directors by the Skyworks Consultancy Firm on 22 and 25 October 2015 and decisions taken by the Board of Directors thereon**

According to the Interim Report given on 22 October 2015 by the Skyworks Consulatancy Firm (Annexure 16), it had been recommended that the A 350-900 Aircraft is not appropriate for requirements of Sri Lankan Airlines Ltd., that is, the maximum results cannot be achieved by using the said Aircraft for short-haul routes operated by Sri Lankan Airlines at present. In addition to this Report, the report submitted on 25 October 2015 (Annexure 17) revealed that the cost of termination the agreement Break Cost is between US $ 50 million and US $ 100 million. Further, the said Report revealed that a loss of approximatey US $ 300 million has to be sustained by Sri Lankan Airlines Ltd. in purchasing 04 A 350-900 Aircrafts.

According to those recommendations and the report obtained from the Airbus Company, the first notification on the inability of obtaining A 350-900 Aircrafts to the Sri Lankan Airlines Ltd. had been made by Mr Yasantha Dissanayake, Head of the Financial Management, through e-mail on 30 October 2015 in terms of the Board Decision dated 25 October 2015 to the Aercap Company which is the lessor of A350-900. (Annexure 18) The preparation of the draft of this notification had been carried out by Sri Lankan Airlines Ltd. with the assistance of the Skyworks Cunsultancy Firm and the Kaye Scholer LLP on International Aviation Law.

7.3.1.1.6. **Board Paper dated 27 November 2015 (Annexure 19)**

The following matters had been included in the said Board Paper.

i) That a discussion had been held on 23 November 2015 in Amsterdam with the Aercap Company by Sri Lankan Airlines Ltd. in terms of the Notification made to the Aercap Company according to paragraph 7.3.1.1.5 above;

ii) That the Chairman, Chief Executive Officer and Head of Finance of Sri Lankan Airlines Ltd. had participated in this discussion and those discussions were fruitless;

iii) That a Re-marketing Agent should be appointed for A 350-900 Aircrafts by the Aercap Company and the Cabot Leasing Company is appropriate thereon;

iv) That subsequent to the discussion mentioned in (i) above, the Chief Executive Officer of Sri Lankan Airlines Ltd. had discussed with the Skyworks Cunsultancy Firm and the Legal Consulting Firm and it had been suggested by the Skyworks Consultancy Firm as well that the appointment of the Cabot Leasing Company as a Re-marketing Agent for aircrafts, is more appropriate.

v) That the Skyworks Cunsultancy Firm had briefed Sri Lankan Airlines Ltd. at the discussion mentioned in (i) above, to forward a letter seeking the assistance for remarketing of aircrafts or changing the scheduled delivery dates of aircrafts, to the Chairman of the Airbus Company and a letter was being drafted and prepared to be sent to the Airbus Company by the Legal Counsel.

vi) That according to instructions above, it is recommended that Sri Lankan Airlines Ltd. calls for quotations from following 03 consultancy firms for appointing a re-marketing agent for the A 350-900 Aircrafts;

- ❖ Cabot Aviation
- ❖ Nyras Limited
- ❖ DVB Bank

7.3.1.1.7. **Seeking the Assistance of the Airbus Company**

Requests had been made by the Chairman of the Sri Lankan Airlines Ltd. to the Chief Operating Officer of the Airbus Company by a letter to change the scheduled delivery dates of A 350-900 Aircrafts. Accordingly, a group of the Airbus Company had been sent to Colombo and they had analysed the business plans of the Sri Lankan Airlines and briefed the Sri Lankan Airlines Ltd. at the discussion held on 22 December 2015 that the said transaction was made with the Aercap Company and as such, the issue should be solved by that Company itself.

7.3.1.1.8. **Meeting of the Board of Directors held on 26 January 2016 – Obtaining a Legal Opinion regarding the Responsibility of the Termination of the Aircraft Agreement (Annexure 20)**

The Sri Lankan Airlines Ltd. had obtained a legal opinion regarding the termination of the A 350-900 Aircrafts Agreements from Mr. Anil Tittawella, Attorney-at-Law on 11 December 2015 and presented it at the above meeting of the Board of Directors. The following matters had been included therein.

i) In case lease agreements of A 350-900 Aircrafts are terminated, there is a possibility of assigning a responsibility with the leasing company for finding out another lessee or using those aircrafts for another purpose

ii) In case Sri Lankan Airlines Ltd. will take action to terminate the agreements before those aircrafts are ready for delivery, it is more profitable to the Airlines.

iii) Once a decision is made by the Sri Lankan Airlines Ltd. that the A 350-900 Aircrafts are surplus to requirements, the lessor should be made aware thereon and as such, the lessor will have the flexibility and time to reutilize the aircrafts with other airlines.

iv) When Sri Lankan Airlines Ltd. delays to terminate the aircraft agreements, the quantum of damages payable would increase.

7.3.1.1.9. **Discussion held with the Chief Risk Officer of the Aercap Company in Colombo**

The Chief Risk Officer of the Aercap Company had held a discussion with Sri Lankan Airlines Ltd. on 07 January 2016 in Colombo and it had been informed that in case of failure to obtain A 350-900 Aircrafts, Sri Lankan Airlines Ltd. should have to pay a compensation of US$ 250 million.

7.3.1.1.10. **Presentations made by the consultancy firm, Skyworks to the Minister and Deputy Minister of Public Enterprise Development on 22 January 2016 (Annexure 21)**

Three main Alternatives had been submitted by the consultancy firm, Skyworks in this Presentation. Details appear below.

i) Alternative A - taking three A 350-900 aircrafts for Europe destination

ii) Alternative B - taking three A 350-900 aircrafts and removing three A 330-300 aircrafts

iii) Alternative C - not taking A 350-900 aircrafts

Accordingly, the aforesaid alternatives were assessed by Skyworks Company and it was recommended to implement the alternative C. As such, the final decision should have been confirmed before 29 January 2016 after being consulted the legal advisors as requested by the Aercap Company.

7.3.1.1.11. **Meeting of the Board of Directors dated 26 January 2016**

According to the Directors to the Board Paper (Annexure 22) presented by the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines Limited, approval had been granted for the alternative C that is, not to take A 350-900 aircrafts as recommended by the said consultancy firm.

Furthermore, the Board of Directors had informed by the Directors to the Board Paper that consultancy firm, Nyras has been appointed by the Ministry of Finance for the re-structuring of Sri Lankan Airlines.

7.3.1.1.12. **Meeting of the Board of Directors dated 09 February 2016(Annexure 23)**

The significant matters discussed therein are given below.

i) The Sri Lankan Airlines Limited has estimated that the termination fee of agreement amounts to USD 84 million once the Remarketing Period of three A 350-900 aircrafts completed 03 months and if it completed 09 months, the termination fee of agreement amounts to USD 133 million.

ii) In requesting proposals for obtaining consultancy services for the Remarketing of three A 350-900 aircrafts, the Skyworks Company has stated the Remarketing Period as 09 while it was stated as 03 months by the Nyras Company.

iii) Upon that, the Board of Directors has selected the Nyras Company.

7.3.1.1.13. **Meeting of the Board of Directors dated 26 February 2016 – Termination of Agreement of an A 350-900 aircraft (Annexure 24)**

i) The following matters were included in the Board Paper thereon presented jointly by the three officers that is, Head of Financial Division, Head of Financial and Administration Division of the Group and the Chief Executive Officer.

- ❖ Aercap Company has made an offer to the Sri Lankan Airlines Limited for the termination of Agreement of 4th A 350-900 aircraft

- ❖ Airbus Company has made a request to the Sri Lankan Airlines Limited to inform in writing that the other three A 350-900 aircrafts would be accepted.

ii) Having considered the contents of the Board Paper, the Board of Directors had asked to make a counter offer as follows in respect of the offer made by Aercap Company and the approval of the Board of Directors and Government of Sri Lanka should be obtained for the compensation agreed subsequently.

- ❖ Obtaining an additional aircraft instead of paying compensations and extending the lease of another aircraft obtained on operating leasing method or
- ❖ Recommendating by the Board of Directors to the Chief Executive Officer of the Company to commence negotiations with Aercap Company by offering USD 12.56 million less security deposit paid to-date amounting to USD 2.5 million as an upfront payment to the lessor.

7.3.1.1.14. **Board Resolution dated 09 March 2016 (Annexure 25)**

Aercap Company had finally agreed for a sum of USD 17.77 million (including the initial deposit of USD 2.5 million) as the compensation for the termination of lease agreement of the 4th A 350-900 aircraft and the said compensation had been approved by the Board of Directors through a Board Resolution on 09 March 2016 subject to the approval of Cabinet of Ministers.

7.3.1.1.15. **Meeting of the Board of Directors dated 24 March 2016**

In terms of the Agreement, the Nyras Company had submitted the final report to the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines Limited on 18 March 2016 stating that A 350 aircrafts are not suitable for the utilization of proposed route network. The Board of Directors was made aware of this matter by the Chief Executive Officer on 24 March 2016. In the said Report, the Nyras Company had estimated a sum of USD 180 million as the termination fee of agreement of other three A 350-900 aircrafts.

7.3.1.1.16. **Meeting of the Board of Directors dated 28 July 2016 (Annexure 26)**

Discussions on other three A 350-900 aircrafts which were to be received in October and November 2016, had been held. Accordingly, the Chairman and the CEO of the Sri Lankan Airlines Limited had informed to the Board of Directors that it does not expect to induct and operate the A 350-900 aircrafts for the Airline and the Government of Sri Lanka being the major shareholder and the Hon. Prime Minister had instructed the Company to dispose the A 350-900 aircrafts in a cost-effective manner.

7.3.1.2. **Recommendations and Approval of the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM)**

7.3.1.2.1. **Termination of Lease Agreement on A 350-900 aircraft entered into with Aercap Company and Payment of Compensation**

i) The following decisions had been taken on the functions of the Sri Lankan Airlines Limited at the meeting of Cabinet Committee on Economic Management held on 05 April 2016. (Annexure 27)

- ❖ Appointing a committee comprised of the Secretary of the Ministry of Finance, Secretary of the Ministry of Public Enterprises Development, Advisor to the Ministry of National Policies and Economic Affairs, Chairman of the Sri Lankan Airlines Limited and the Chairman of the Public Enterprise Board, for the restructuring of Sri Lankan Airlines Limited.

- ❖ Obtaining the service of relevant experts for the said committee, if necessary.

- ❖ Calling Request For Proposals (RFP) to invest in the Sri Lankan Airlines Limited and reporting the progress to the CCEM.

- ❖ Obtaining loans of USD 65 million for Sri Lankan Airlines and USD 5 million for Mihin Lanka from State banks (to meet urgent financial requirements including the termination fee of the lease agreement for the A 350-900 aircraft entered into with Aercap Company.)

ii) The said decisions had been informed to the Secretary of the Ministry of Public Enterprises Development by the Prime Minister's Office on 18 April 2016. The Minister of Public Enterprises Development, by the letter dated 20 April 2016 without number has informed the Chairman of Sri Lankan Airlines Limited that, it was decided at the CCEM held on 05 April 2016 that the Government of Sri Lanka will fund the termination fee of the lease agreement of A 350-900 aircraft entered into with Aercap Company. (Annexure 28)

7.3.1.2.2. **Termination of Lease Agreement on three A 350-900 aircrafts entered into with International Lease Finance Company and Payment of Compensation**

i) Options for A 350-900 aircrafts which were to be received in the last quarter of year 2016 had been presented to the Minister and Deputy Minister of Public Enterprise Development by the Sri Lankan Airlines Limited on 09 August 2016. (Annexure 29)

ii) An one page brief on the discussion had been submitted to the then Deputy Minister on 23 August 2016 through an e-mail for the said presentation and to present at CCEM discussion upon the notice to the Chairman of the Sri Lankan Airlines Limited. The matters included in that brief are given below. (Annexure 30)

- ❖ The Sri Lankan Airlines Limited is contractually committed to take three A 350-900 aircrafts from Aercap Leasing Company in the last quarter of the year 2016.
- ❖ Lease term is 12 years and monthly rental for one aircraft is USD 1.43 million
- ❖ The following alternatives are available.

Alternative 01	Acceptance of aircrafts and park in "Toulouse"in Colombo and planning to find a solution in 12 to 24 months.(it was stated that the financial impact from the lease cost per year is USD 51 million and possibly mitigated partially through sub-leasing)
Alternative 02	Not accepting any A 350-900 aircraft. (the claim could be in the range of USD 50 million to USD 250 million and the amount could be reduced through an agreed settlement.)
Alternative 03	Take delivery of the three A 350-900 aircrafts and maintain the 10 wide-body, 10 narrow-body fleet at the end of 2016/17. (then 03 aircrafts will be in excess and the annual additional loss amounts to USD 32 million)

- ❖ A draft letter was provided to the Ministry to send to Aercap Company entailing the aspects of discussing one-time break cost and discussing the possibility of outright purchase of the aircrafts by GOSL.
- ❖ If the aircraft purchase discussions succeeds, the offer from German Aviation Capital to purchase the aircrafts at the rate of USD 98.5 million per aircraft would be pursued and an unconfirmed bid was submitted to the Sri Lankan Airlines.

iii) Proposing a termination by the Aercap Company (Annexure 31)

The Aercap Company through an e-mail on 30 August 2016, had notified the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines Limited to make a one-time termination fee of USD 154 million for the termination of agreements pertaining to three A 350-900 aircrafts. It was proposed to present the draft Termination Agreement by 31 August 2016 and to enter into the agreement on or before 08 September 2016. Willingness to send a representative to Colombo to clarify further queries was also expressed.

Table No. 08 - Composition of proposed Termination Fee by the Aercap Company

	(USD millions)	
Re-lease Rental Delta	133.7	(Rental Delta of 03 aircrafts was assumed at USD 1.1 million)
Aircraft Holding/Transition Cost	71.5	
Security Deposit	(7.5)	
Grand Total	197.7	
Net Current Value	146.5	(in case of discount factor at 6.5 per cent)
Security Deposit	7.5	
Estimated total Break Cost	154.0	

iv) Report submitted to the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) on 07 September 2016 (Annexure 32)

According to this report, the break cost had been estimated after having considered the key factors such as re-configuration cost and re-lease rental delta (it was considered that re-configuration needs a minimum of 14 months). Accordingly, the Aercap Company had stated on 30 August 2016 that the proposed break cost amounted to USD 154 million and at the discussion held on 05 September 2016, it had been reduced to USD 106 million approximately, that is USD 36 million per aircraft as follows.

Table No. 09 - Composition of proposed Termination Fee per Aircraft by Aercap Company

	USD millions
Re-configuration Cost	10.0
Financing Cost	8.3
Termination Cost (same as paid for the 4th aircraft)	17.7
Total Termination Fee (per Aircraft)	36.0

Further, the Break Cost to be paid by the consultancy firms namely Skyworks and Nyras on remarketing the 03 aircrafts within a period of 03,09 and 12 months had been estimated as follows.

Table No. 10 - Composition of Break Cost estimated by Consultancy Firms

Consultancy Firm	Break Cost(USD millions)	Condition
Skyworks	84	– On the possibility of re-marketing the all 03 aircrafts within 03 months
	133	– On the possibility of re-marketing the all 03 aircrafts within 09 months
Nyras	180	– On the possibility of re-marketing the all 03 aircrafts within 12 months

If the termination offer is rejected, the following alternatives were available.

Alternative 01	Acceptance and operation of the three A 350-900 aircrafts which will result in additional losses of approximately USD 30 million annually. (The Airline would at the very least keep the aircrafts for 05 years which would result in gross additional losses of approximately USD 150 million.)
Alternative 02	Litigation – Aercap company has offered a rational solution and the court orders will not be changed through negotiated settlement.

The report further describes the benefits of making the "one off" Termination Fee

❖ Continued additional losses due to operation of A 350-900 aircrafts will not be there.

- Financial Commitments reflected in Company Balance Sheet as at 31 March 2016, which stands at USD 865 million (Rs.126 billion) , on account of Future lease Rentals will be reduced by USD 520(Rs.75.8 billion)making the Company more attractive to a Prospective Investor.
- The following Savings were expected in the 05 ensuing years from the restructuring of other aircrafts except the A 350-900 aircrafts.

Table No. 11 – Particulars of savings expected in the 05 ensuing years from the restructuring of aircrafts (except the A 350-900 aircrafts)

Financial Period	**Budgeted Lease Cost(USD millions)**	**Lease Cost after re-negotiation(USD millions)**	**Expected Savings(USD millions)**
2016/17	147	140(9NB/10WB)	7
2017/18	151	119(14NB/10WB)	32
2018/19	154	124(14NB/10WB)	30
2019/20	154	124(14NB/10WB)	30
2020/21	154	124(14NB/10WB)	30
Expected Total Savings over Five Years			129

Out of the loan of USD 150 million agreed to grant by the "Standard Chartered" Bank had been USD 25 million as at 30 September 2016. Accordingly, it was further stated that the termination fee to be paid from the savings and a guarantee from the Government of Sri Lanka was expected to be obtained therefor and after signing the Termination Agreement, in the event the termination Fee is not paid, the Company will consider it as an event of default and enforce their remedies under the original Lease Agreement.

v) Decision of the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) dated 07 September 2016 (Annexure 33)

After considering the matters included in the Report mentioned in (iv) above, it was decided at this meeting that the termination cost for three A 350-900 aircrafts should be within the range of USD 75-85 million. Further, it was stated that an agreement should be reached by 09 September 2016 after having discussed with the Aercap Company. Moreover, instructions were given to avoid possible media publicity for this issue.

vi) Report submitted to the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) on 21 September 2016 (Annexure 34)

Discussions had been held with the Aercap Company on 09 September 2016 to reduce the termination fee. Accordingly, it was stated that the Aercap Company had agreed to recover a termination fee of USD 98 million on condition of obtaining an used A 330-200 aircraft (MSN 1008) on lease basis in the year 2017 and lease extension of another A 330-200 aircraft (MSN 627). Further, both parties had agreed to pay the termination fee in 06 instalments as follows.

Upon signing the Agreement	-	Security deposit of USD 7.5 million
Within 05 days of signing the Agreement	-	USD 10 million
Within 15 days of signing the Agreement	-	USD 10 million
Within 30 days of signing the Agreement	-	USD 62.5 million
31 January 2017	-	USD 4 million
28 February 2017	-	USD 4 million

According to this Report, the termination fee should be USD 154 million, if after signing the Termination Agreement, the settlement is not made as above.

vii) Decision of the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) dated 21 September 2016 (Annexure 35)

The Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance had not agreed with the final decision of Aercap Company amounting to USD 98 million. Accordingly, the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) had informed the Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance to discuss with the Aercap company to reduce the fee. Further, the Sri Lankan Airlines Limited was informed to arrange that meeting urgently in the next few days.

viii) Decision of the Cabinet Committee on Economic Management (CCEM) dated 28 September 2016 (Annexure 36)

In terms of the decision dated 21 September 2016, a group comprised of the Minister of the Public Enterprises Development, Minister of Finance, Senior Advisor to the Prime Minister, Secretary to the Treasury, Secretary of the Ministry of Public Enterprises Development and the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines Limited, had a discussion with the Aercap Company at the General Treasury. The decisions on following matters had been taken during that discussion.

- ❖ It had been agreed for the termination fee of USD 98 million under the conditions of lease of new A 330-200 aircraft and extending the lease of another A 330-200 aircraft currently being used.
- ❖ The Minister of Finance has informed the Aercap representatives to submit a written statement with the conditions to the Ministry of Public Enterprises Development.
- ❖ Legal advice should be obtained from the Attorney General to verify with the International Monetary Fund whether the payment of termination is in par with the IMF conditions imposed on Sri Lanka. If not, it should be informed to Aercap and to be further negotiated.

ix) A discussion had been held with the representatives of Aercap Company on 01 October 2016 at the Treasury and an Advisor to the Ministry of Finance, Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines Limited, Chief Financial and Administration Officer of the Group of the Sri Lankan Airlines Limited had participated in the said discussion.

The primary concern was to obtain the concurrence for the payment of termination fee in par with the IMF conditions. Accordingly, the agreement was that only USD 10.5 million would be paid in the year 2016 and the remaining would be paid in 06 instalments in the year 2017.

It had been further discussed that the termination agreement should be signed by 03 October 2016 as the aircrafts were due to be delivered in 02 weeks by the Aercap Company. Therefore, the matters agreed in this discussion were informed by the Chief Executive Officer, Mr. Suren Ratwatte to the Minister of Finance and the Minister of Public Enterprises Development through an e-mail on that date itself. (Annexure 37)

x) The E-mail message sent by the Chairman of the Sri Lankan Airline to the Minister of Finance and the Minster of Public Enterprise Development at 12.17 A.M. on 03 October 2016. (Annexure 38)

Copies of this letter had been sent to the Senior Advisor to the Prime Minister and the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airline, as well, and the following matter had been stated therein.

- ❖ After the approval of the CCEM received on 28 October 2016, a discussion was held with the Aercap Company on 02 October 2016 at the General Treasury in order to reach conditions with regard to making more desirable payments for the termination of A350 agreements.
- ❖ Although approval of the CCEM was received for the proposed compensation on 28 September 2016, payment thereof should be made under the conditions of the International Monetary Fund.
- ❖ Being complied with the conditions of the International Monetary Fund comes under the purview of the Minister of Finance and it had been resolved at the above discussion.

- ❖ All other arrangements have been made for signing the Termination Agreement and approval is sought therefor.

xi) The E-mail message sent by the Chairman of the Sri Lankan Airline at 12.17 A.M. on 03 October 2016and the reply sent by the Senior Advisor to the Prime Minister to the Chairman of the Sri Lankan Airline at 06.01 A.M. on the same day. (Annexure 39)

It had been indicated herein that the Hon. Prime Minister had directed the Senior Advisor to the Prime Minister to give instructions to take steps in accordance with the preceding E-mail message sent by the Chairman. (Quotation : Hon.PM has directed me to advise you that you should proceed as indicated.)

xii) Execution of the Termination Agreement on purchasing three A 350-900 Aircrafts on lease. (Annexure 40)

Accordingly, the Chief Executive Officer of the Aercap company and the Chairman of the Sri Lankan Airline had placed their hands unto the Termination Agreement on purchasing three A 350-900 Aircrafts on lease on 04 October 2016.

xiii) Decision of the CCEM dated 26 October 2016 (Annexure 41)

It had been discussed that the Sri Lanka Airline had signed the above Termination Agreement on 04 October 2016 depending on the urgent requirement prevailed and the instructions thereon had been given by the Cabinet Committee on Economic Management. Further, the decision of the CCEM stated that the matter would be referred seeking approval of the Cabinet.

7.3.1.3. **Approval of the Cabinet**

Seven Cabinet Memorandums had been submitted relating to the cancellation of Airbus Agreements and the matters included in those memorandums and the decisions taken thereon were as follows.

Table- No.12- Cabinet Memorandums presented relating to the termination of agreements entered into for purchasing three A 350-900 aircrafts on lease.

	Cabinet Memorandum	**Cabinet Decision No. and /or date**	**Subject**
i)	The Memorandum presented by Hon. Prime Minister on 07.10.2016 (Annexure 42)	18.10.2016 (Annexure 43)	Minute of the CCEM meeting held on 28.09.2016
ii)	The Memorandum presented by Hon. Prime Minister on 31.10.2016 (Annexure 44)	16/2301/702/003 of 08.11.2016 (Annexure 45)	Minute of the CCEM meeting held on 26.10.2016
iii)	The Memorandum presented by Mr.Kabir Hashim, the Minister of Public Enterprise Development on 08.02.2017. (Annexure 46)	17/0336/733/006 of 21.02.2017 (Annexure 47)	Termination of lease agreement on A 350-900 Aircrafts of the Sri Lankan Airline.
iv)	-Do-	17/0432/733/006-1of 28.02.2017 (Annexure 48)	-Do-
v)	The Memorandum presented by the Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance on 19.04.2017(Annexure 49)		-Do-
vi)	The Note to the Cabinet presented by Mr.Kabir Hashim, the Minister of Public Enterprise Development on 12.07.2017. (Annexure 50)	17/1535/733/006-IV of 25.07.2017 (Annexure 51)	-Do-
vii)	The Memorandum presented by the Minister of Public Enterprise Development on 09.08.2017. (Annexure 52)	17/1535/733/006-IV of 15.08.2017 (Annexure 53)	-Do-

7.3.1.3.1. Decisions taken by the Cabinet on the Memorandums referred to in the Table 12.

i) **Cabinet meeting held on 18 October 2016 (Annexure 43)**

Herein, the Prime Minister's Office had informed the Sri Lankan Airline on 01 November 2016 that the Cabinet Sub-committee had granted approval for the decisions (stated in 7.3.1.2.2 (viii)) made by the above Cabinet Committee on Economic Management on the termination of agreements relating to three A 350-900 aircrafts.

ii) **Cabinet meeting held on 08 November 2016 (Annexure 45)**

Herein, according to the observations of His Excellency the President, it had been acknowledged to prepare and present a separate Cabinet Paper for the CCEM Decision No.26/10/2016/15 on the termination of agreements relating to A 350-900 aircrafts.

Accordingly, the Sri Lankan Airline had prepared a document containing necessary information for the Cabinet Paper and submitted to the Secretary to the Ministry of Public Enterprise Development on 29 November 2016.

iii) **Cabinet Memorandum presented by the Minister of Public Enterprise Development on 08 February 2017. (Annexure 46)**

This Cabinet Paper had been presented at the request of H.E. the President. The key matters included therein are as follows.

- All the reports on the termination of the agreements relating to the aircrafts heretofore presented to the Cabinet Committee on Economic Management and the Cabinet had not been forwarded through the Line Ministry.

- Either the Line Ministry or the Cabinet had not been made aware on acquiring a new Airbus on lease and the terms and conditions pertaining to extending the lease agreements of 02 Aircrafts including the Airbus obtained by the Mihin Lanka Ltd. on lease.

- ❖ After the Secretary to the Minister addressed a letter (Annexure 54) to the Sri Lankan Airline on 20 October 2016 enquiring whether the approval of the Cabinet had been obtained for the termination of the agreement on the Aircrafts, the Company had presented a Cabinet paper on 28 October 2016 without being informed the Ministry.

- ❖ The Sri Lanka Airline had entered into a Termination Agreement on purchasing three A 350-900 Aircrafts on lease on 04 October 2016 without approval of the Ministry of Public Enterprise Development, the Cabinet or the Attorney General.

- ❖ Even though the Sri Lankan Airline had entered into 03 lease agreements with International Lease Finance Corporation (ILFC), the Ministry had not been informed the fact that discussions were held with the Aercap Company on the termination of the agreements and the reasons attributed thereon.

- ❖ The agreement of the fourth A350-900 Airbus had been terminated in April 2016 and a Cabinet approval had not been thereon.

- ❖ The Secretary to the Ministry of Public Enterprise Development had not been delivered any notification to take part in the discussions held with Aercap Company.

- ❖ It was problematic as to whether the matters such as purchase of A330-220 on lease and the extension of lease agreements on the other 02 Aircrafts were in conformity with the restructuring plan of the Company.

iv) **Cabinet Decision dated 21 February 2017 (Annexure 47)**

Herein, the above Cabinet Memorandum dated 08 February 2017 presented by the Minister of Public Enterprise Development had been deliberated. This Memorandum had been taken into consideration along with the observations of the His Excellency the Presidents and further

clarifications made by the Minister of Public Enterprise Development and comments made by a several other members of the Cabinet at this meeting. Accordingly, a decision had been reached to make request to the H.E. the President to Appoint a Cabinet Sub-committee in consultation with the Hon. Prime Minister to further examine this matter and forward recommendations to the Cabinet.

v) **Cabinet Decision dated 28 February 2017 (Annexure 48)**

The Minister of Public Enterprise Development had presented a Note to the Cabinet on 27 February 2017 and it had been stated therein that measures would be taken to present a joint Cabinet Memorandum in collaboration with the Ministry of Finance in relation to the cancellation of the lease agreement on A 350-900 Airbus.

This Note to the Cabinet had been taken into consideration at the Cabinet meeting held on 28 February 2017.

vi) **Cabinet Memorandum dated 19 April 2017 (Annexure 49)**

The Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance had jointly presented this Cabinet Memorandum and the procedure adopted in the termination of the agreements on A350-900 Airbus had been elaborated therein. Further, the particulars on the conditions contained in the agreement entered into for the termination of the lease agreements on three A 350-900 Aircrafts on 04 October 2016 had been stated in the above memorandum and thereby, approval had been sought to delegate the authority to the Secretary to the Treasury and the Secretary to the Ministry of Public Enterprise Development to execute the measures taken by the Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance to ensure the proper implementation of the aforesaid agreement.

vii) **Cabinet Memorandum dated 12 July 2017 (Annexure 50)**

This Cabinet Memorandum had been presented by the Minister of Public Enterprise Development and thereby, it had been emphasized to grant the approval sought from the above Joint Cabinet Memorandum presented on 19 April 2017. Herein, it had been stated that the Cabinet Memorandum dated 19 April 2017 had been presented in accordance with the Cabinet Decision No.අමප/17/0336/733/006 of 21.02.2017 and the decision of the Note to the Cabinet No. අමප/17/0432/733/006-I of 28.02.2017. Subsequent to deliberating the Cabinet Memorandum dated 19 April 2017 on 13 June 2017, the Chairman of the Sri Lankan Airline, Chief Executive Officer and the Secretary to the Ministry of Public Enterprise Development had been summoned before the Cabinet meeting held on 20 June 2017. Therein, taking decision in this regard had been put off and to draw attention on the above postponed decision was the objective of the Cabinet Memorandum dated 12 July 2017.

viii) **Cabinet Decision dated 25 July 2017 (Annexure 51)**

Herein, the Cabinet Memorandum dated 19 April 2017 and the Cabinet Memorandum dated 12 July 2017 had been taken into consideration. The Minister of Finance had made the following observations on this occasion.

- ❖ Having been terminated the agreement relating to the purchase of three A350-900, compensations had been paid without obtaining a proper approval of the Cabinet.

- ❖ It was not clear as to whether consultations of the Attorney General had been sought in accordance with the decision of the CCEM meeting held on 28 September 2016.

- ❖ It was not clear as to whether the approval of the CCEM had been received in respect of the following conditions of the agreement.
    - The agreed plan on the payment of installment
    - Taking over of 02 narrow body Aircrafts by the Sri Lanka Airline which had been given to the Mihin Lanka Ltd. by Aercap Company on lease basis.

- ❖ Therefore, a detailed report in this connection should be submitted to the Cabinet for consideration.

Accordingly, the following decisions had been reached at the Cabinet meeting held on 25 July 2017.

- ❖ To refer the matter to the CCEM in order to make recommendations in terms of the aforesaid instructions given by the Minister of Finance.

- ❖ To direct the Secretary to the Ministry to present a Cabinet Memorandum through the Minister of Public Enterprise Development in order to deliberate the recommendations made by the CCEM.

ix) **Cabinet Memorandum dated 09 August 2017 (Annexure 52)**

This Cabinet Memorandum had drawn attention on the Joint Cabinet Memorandum presented by the Minister of Public Enterprise Development and the Minister of Finance on 19 April 2017. Accordingly, Cabinet approval had been sought for the Termination Agreement relating to the purchase of three A 350-900 Aircrafts recommended by the CCEM on 02 August 2017. Further, approval had been sought to delegate the authority to the Secretary to the Treasury and the Secretary to the Ministry of Public Enterprise Development in order for them to be adopted to the matters contained in the agreement.

x) **Cabinet Memorandum dated 15 August 2017 (Annexure 53)**

Herein, the Joint Cabinet Memorandum dated 19 April 2017 and the Cabinet Memorandum dated 09 August 2017 had been considered and the following decisions had been reached.

- ❖ In order to establish the fact of being complied with the conditions of the Termination Agreement relating to the purchase of three A350-900 Aircrafts, to grant approval to delegate authority to the Secretary to the Treasury and the Secretary to the Ministry of Public Enterprise

Development to facilitate whatever the step to be taken by the Minister of Finance and the Minister of Public Enterprise Development whilst considering the matters included in the aforesaid agreement.

- ❖ To make request to the Minister of Public Enterprise Development to submit a detailed report containing the relevant series of events on the following transactions carried out by the Sri Lankan Airline and the information regarding the financial responsibility thereon, to the Cabinet within a period of 02 weeks.
  - Entering into a lease agreement on the purchase of three wide-bodied A350-900 Aircrafts and,
  - Entering into an agreement on the purchase of four A 350-900 Aircrafts.

7.3.2. **Obtaining Consultancy Service for the Termination of Agreements**

7.3.2.1. **Obtaining Consultancy Service from the Skyworks Consultancy Company**

7.3.2.1.1. **Selection of Skyworks Consultancy Company**

In terms of the decision of the Board of Directors meeting held on 03 August 2015, it had been decided to seek assistance of the consultancy firms in order to reach a fair solution in consultation with the leasing companies with which the agreements had been entered into for the purchase of A 350 Aircrafts on lease and to enter into Non-Disclosure Agreements (NDA) with the consultancy companies named DVD Bank and Skyworks. Accordingly, Non-Disclosure Agreements (NDA) had been entered into with the consultancy companies named the Skyworks and the DVD Bank on 10 and 12 August 2015 respectively so as to be valid for a period of 05 years.

The Sri Lankan Airline had referred the requests for proposals (RFP) to the above 02 institutions on 12 August 2012. An annexure including details of the present fleet of aircrafts owned by the company and the aircrafts to be received by the company from the year 2015 to the year 2021,too, had been furnished together with the above PRF.

The following matters had been included in the above requests for proposals (RFP) (Annexure) referred by the Sri Lanka Airline.

i) Since the Sri Lankan Airline had decided to withdraw the flights from flying in the Longhaul Routes, the four A350-900 Aircrafts due to be received in the years 2016/2017 would not be required within 03 ensuing years.

ii) The company was considering cancellation or postponing the lease agreements relating to the Aircrafts due to be received within the ensuing 03 years.

iii) To give instructions to the Board of Directors of the Sri Lanka Airline on the available alternatives with respect to solve the issues on the leasing costs and probable other issues that may arise due to cancellation/ postponing the lease agreement relating to 04 Aircrafts.

iv) To take part in the discussions held by the Airbus Company and the Leasing Company in relation to the termination of this transaction.

v) To give instructions on necessary documentations.

vi) The fact that it was of paramount importance to prevent from imposing fines relating to the cancellation or postponing the Aircrafts due to be received by the Company.

vii) It was necessary to recognize the present and future requirements of the air route network, the best composition of the aircrafts in the fleet and to carry out economical evaluation on the operations of the A 330 neo, A 330-300 and A 350-900 Aircrafts.

viii) The relevant proposals should be referred to the E-mail-ulcptenders@Srilanka.com on or before 11.30 A.M on 18 August 2015 so as to be received by the Chairman of the Sri Lankan Airline.

ix) There should be capacity and experience on conducting and attending the discussions held with the aircrafts manufacturers or Airbus leasing companies, providing consultancy services on postponing/cancelling of orders for the Aircrafts and re-fleeting, and evaluating the types of aircrafts suitable for the Airline companies.

x) The method adopted, the crew and its experience, proposed forecasting period and particulars on the recovery of charges should be included in the proposal.

xi) To provide consultancy services for cancellation/postponing the agreement on two A320 Neo Aircrafts which had been obtained by the Mihin Lanka Ltd. on lease.

It was stated that the Expression of Interests (EOI) had been received by another 02 companies including Skyworks Company as per the decision of the Board of Directors dated 21 September 2015 (Annexure 15). Herein, RFP had been referred to the DVB Consultancy Company and the Nyras Limited which had been hereinbefore deployed in the service by the Sri Lankan Airline for the same purpose without any contractual basis, and obtained proposals. The proposals received in this manner had been evaluated by a body of persons comprising 07 officers and the Skyworks Consultancy Company had been selected therein.

7.3.2.1.2. **Entering into agreements for obtaining consultancy services for the Skyworks Consultancy Company.**

The Sri Lankan Airline had entered into an agreement with the Skyworks Consultancy Company on 09 September 2015. The key matters included in the above agreement were as follows.

i) In the collection of necessary data and information, the Sri Lankan Airline should assist the Consultation Company.

ii) That the business plan of the Sri Lankan Airline should be evaluated by the Consultancy Company based on the predictions on the loading factors, air ticket charges etc. and the details on the air routes and the aircrafts given by the Sri Lankan Airline.

iii) An economic analysis should be done by the Consultancy Company with regard to flying the wide-bodied aircrafts in Longhaul Routs.

iv) Consultations should be given on the use of another aircrafts that can be optimally used in place of the A 350 Aircrafts.

v) The Board of Directors of the Sri Lankan Airlines should be educated on the best strategy usable on the present responsibility regarding the purchase of A350 Aircrafts from the Aercap and Airbus Companies.

vi) To participate in the discussions held with the Aercap and Airbus Companies and provide assistance to the Sri Lankan Airline for the preparation of documents exchanged with such companies.

vii) That the Consultancy Company should submit its report within 04 weeks from the receipt of all information.

viii) That the charges would be recovered as follows.

- ❖ The monthly fee of US$ 100,000 (Work Fee)
- ❖ US$ 100,000 at US$ 50,000 per month should be paid from the monthly fee at the beginning as an advance for the first 02 months and that amount can be offset from the Success Fee.
- ❖ Provided any fine was not paid to the Aercap and Airbus Companies or agreements had not to be cancelled, US$ 75,000 should be paid as Success Fee for conducting discussions with those companies and preparation of documents.
- ❖ US$ 250,000 should be paid in respect of assisting and providing consolations to the Mihin Lanka Ltd. for the cancellation of two A320 Aircrafts.

- ❖ In addition, the Sri Lankan Airline should settle the Reasonable out of pocket expenses incurred by the Skyworks Company in respect of this consultancy service within 15 days from the submission of the invoice.
- ❖ The air travelling involved in this purpose by the individuals of the Skyworks Company should be sponsored.

7.3.2.1.3. **Obtaining the Consultancy Service**

7.3.2.1.3.1. An interim report had been furnished on 22 October 2015 by the Company named "Skyworks" containing the matters given below. (Annexure 16)

i) The fact that, after the air traffic network of the Sri Lankan Airlines being analyzed by the Skyworks, the types of aircrafts which are more productive and maximizing the earnings, have been identified.

ii) The fact that the aircrafts of the model A 350 have been manufactured to be used along the long-haul routes in place of Boeing 777 and A 340.

iii) The fact that A 330 is preferred over A 350 in accordance with the matters given below.

- ➢ That a sum not exceeding US $ 50 per day should be paid over the expenses relating to the aforesaid foreign air travels, and in the event that the said expenses do exceed US $ 2,500, prior approval should be sought from the Sri Lankan Airlines.
- ➢ As 04 aircrafts of the model A 350 have been utilized, the operating income had decreased by US $ 240 million during the lease period of 12 years at US $ 20 million per year.
- ➢ Comparing with the existing fleet of 04 wide body aircrafts, those four A 350s were additional, and the Airline had to bear the US $ 15-20 million payable thereon as the annual lease rent.
- ➢ The fact that a saving of costs could not be expected with the A 350s than the A 330s due to rising fuel prices.

iv) The fact that the utilization of A 330 for the air traffic network of Sri Lankan Airlines is more profitable in accordance with the analyses carried out.

v) The utilization of aircrafts by the Sri Lankan Airlines is 12.1 airborne hours per day. As such, the A 350s cannot be made use of in an optimal manner, and the costs thereof are intolerable. Hence, the A 350s are not suitable for Sri Lankan Airlines.

7.3.2.1.3.2. The consultancy firm "Skyworks" had stated the following in their report furnished in January 2016. (Annexure 21)

i) Fuel prices remained high in the year in which the decision was taken to purchase the A 350s. The decision taken to purchase three A 350s for the Sri Lankan Airlines based solely on that aspect, is not productive considering the market conditions and the competitive environment of the present day.

ii) Either of the two alternatives : obtaining the A 350s, or cancellation of agreements on legal basis with no discussions held, is costly for the Sri Lankan Airlines.

iii) Hence, the air traffic network, fleet of aircrafts, and the cost structure of the company should be restructured as a part of the revised business plan in view of earning profits and solving the issue of A 350.

iv) To obtain relief from the leasing companies and the other parties with whom agreements had been entered into on the operating costs through discussions, is the best methodology for the Sri Lankan Airlines as of now.

7.3.2.1.4. **Making Payments to the Consultancy Firm**

Payments amounting to Rs. US $ 355,451.09 equivalent to Rs. 52 million had been paid in the following manner to the consultancy firm “Skyworks” from 25 September 2015 up to 11 April 2016 for providing consultancy services (considering the value of an American Dollar to be 146 LKR.) (Annexure 56)

Table 13- The manner in which payments had been made to “Skyworks”

Date	Amount Paid (US $)	Reason
2015.09.25	100,000.00	Monthly work fee
2015.10.21	100,000.00	Monthly work fee
2015.12.02	52,832.21	Monthly work fee
2015.12.29	50,692.38	Monthly work fee
2016.02.10	50,379.99	Out of pocket expenses
2016.04.11	1,546.51	Out of pocket expenses
Total	355,451.09	

7.3.2.2. **Obtaining Consultancy Services from the “Nyras” Company**

7.3.2.2.1. **Selection of the “Nyras” Consultancy Company**

No clear information as to how “Nyras” Consultancy Company that had previously been turned down on the same purpose, had been selected, was not received. Nevertheless, it was stated in the Cabinet Decision, dated 26 January 2016 (Annexure 22) that the “Nyras” consultancy company had been appointed by the Ministry of Finance in order to verify the new restructuring plan of the Sri Lankan Airlines.

7.3.2.2.2. **Entered into Agreement with the “Nyras” consultancy company**

The Chief Executive Officer, on behalf of the Sri Lankan Airlines, had entered into an agreement with the “Nyras” consultancy company on 03 February 2016 (Annexure 57) to obtain consultancy services for the fleet of aircrafts.

The key matters included therein, are as follows.

i) The said agreement had been entered into following the telephone conservation made by the “Nyras" company with the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines, Mr. Suren Ratwatta on 03 February 2016. (Annexure 57)

ii) The Sri Lankan Airlines had requested to evaluate the following 04 alternatives.

Alternative A-	Obtaining A 350s under the existing lease rents
Alternative B-	Obtaining A 350 under low lease rents and removal of all or several of the A 330s.
Alternative C-	To maintain a business plan with a sustainable air traffic network without obtaining any A 350.
Alternative D-	To plan the air traffic network without obtaining any A 350. (the existing Airline is dissolved thereby forming a new Airline by establishing the profitable sections as separate business entities)

iii) The final report would be furnished by 11 March 2016 with the following matters included.

- Strategic options analysis.
- Transition analysis.
- Breakeven analysis.
- Instructing the lessors on the proposed strategic discussions.
- Analyzing the political and legal risks.
- Information relating to the amount of funds to be invested by the Government of Sri Lanka on capital and working capital requirements.

iv) That the final report would be released together with the opinion of the Sri Lankan Airlines after furnishing a draft report prior to the final report.

v) Recovery of fees

- An agreement had been entered into with the Ministry of Finance in regard to relevant taxes and expenses totalling Rs. 65,000 GBP up to 31 January 2016.
- The fee for the purpose of that agreement amounted to GBP 150,000 (a sum of GBP 40,000 for the first 03 weeks and GBP 30,000 for the last week should be paid weekly.)
- Sri Lankan Airlines shall be used for foreign travels, and a sum of US $ 50 be paid for food and accommodation

vi) In order to hold discussions with the Airbus company and the lessors on the matters mentioned in the final report, the “Nyras" company would participate if necessary.

vii) In the event of the agreement being breached by any of either parties, committing a fraud, or breaching confidentiality, the relevant party would be subjected to a fine not exceeding GBP 1,000,000.

7.3.2.2.3. **Obtaining Consultancy Services**

Heeding to a request made by the Chairman of the Sri Lankan Airlines prior to entering into the agreement between the “Nyras" consultancy company and the Sri Lankan Airlines on 03 February 2016, an initial fleet options review for the Board had been furnished on 03 August 2015. The following key matters were included in that report. (Annexure 58)

i) Scope

An analysis was conducted in this report as to whether the 04 aircrafts of the model A 350-900 agreed to be purchased from the Airbus company, and the four A 350-900 aircrafts agreed to be purchased on operating lease, had been suitable for the Sri Lankan Airlines.

ii) The information furnished by the Sri Lankan Airlines

- Flights to the European destinations such as Paris, Frankfurt and Rome incurred losses.
- The A 350s were not necessary whilst the A 330s are more suitable.
- The Company had a 3 year restructuring plan.
- The Sri Lankan Airlines paid for the aircrafts and lease rents in excess of the average.
- Air routes are classified as long haul routes, medium haul routes, and short haul routes if the flight is over 8 hours, 5-8 hours, or less than 5 hours respectively.

iii) The recommendations made by the "Nyras" consultancy company;

- The A 350-900 should be replaced with a different suitable aircraft.
- An airline such as Sri Lankan Airlines should obtain aircrafts on lease rather than purchasing directly from the manufacturer.
- As it is agreed to hand over the long term aircrafts in terms of days such as 2020 and 2021, the prices of the manufacturer would change in the long term; hence, a competitive price cannot be obtained for the aircrafts.

The final report had been furnished to the Sri Lankan Airlines on 18 March 2016 in accordance with the agreement entered into with the "Nyras" consultancy company on 09 February 2016. The key matters included therein are as follows.

i) The financial position of the Sri Lankan Airlines remained critical as at the date of the report owing to the following matters.

- The existence of a bank loan balance amounting to US $ 300.
- Issuance of a bond worth US $ 175 million in the year 2013 which was to reach maturity in the year 2019.
- Sums of US $ 45 million and US $ 15 million remained payable to Ceylon Petroleum Corporation and Airport and Aviation Services Ltd respectively.

- The net loss of the Group amounting to US $ 47.1 million in the period 2015/16 had increased to US $ 90 million by 2016/17.
- It was intolerable to pay the monthly lease rent of US $ 1.45 million for each of the four A 350-900 aircrafts scheduled to be received on lease in the years 2016 and 2017.
- Pre delivery payments had to be made from November 2017 for the four A 350-900 aircrafts for which an agreement had been entered into to obtain directly from the Airbus Company in the years 2020 and 2021. (A sum ranging from US $ 9 million to 242 million up to the period in which the aircrafts will be received)

ii) The following changes should be made on the air traffic network of Sri Lankan Airlines;

- Termination of flights to the destinations of Paris, Frankfurt, and Rome as per the opinion of the management.
- To decrease the number of flights along the air routes incurring losses.
- Routes of the Mihin Air should be transferred to the Sri Lankan Airlines.
- A fleet comprising 09 wide-body aircrafts and 11 narrow-body aircrafts should be maintained.
- The number of economy class seats should be increased by decreasing the number of business class seats in the aircrafts.

iii) As the price paid for the fuel obtained from the Ceylon Petroleum Corporation is 15 per cent higher than the fuel obtained from the airports of the other countries, discussions should be held in this connection with the Ceylon Petroleum Corporation.

iv) A profit improvement plan should be introduced and implemented under the guidance of the Chief Executive Officer with the involvement of the senior management, project managers, and the Head of the Financial Division.

v) It was the main responsibility of the “Nyras" consultancy company to evaluate the alternatives presented by the Sri Lankan Airlines. Such alternatives presented by the Sri Lankan Airlines were as follows.

Alternative A-	It was proposed under this alternative to maintain the existing fleet of aircrafts and flight schedules of the Sri Lankan Airlines as it is.
Alternative B -	Obtaining three A350-900s thus removing or subleasing three A 330s, and removal of one A 350-900.
Alternative C-	Making use of A330s whilst removing or subleasing the A350s.
Alternative D-	This alternative had been presented under 02 options. (i.) Liquidations and startup (ii.) Administration.

vi) Liquidation and startup was presented under first option of Alternative D whereas second option proposed the administration of Airline thus conducting discussions with the companies such as, Aercap, Airbus, and Rolls Royce relating to the purchase of A 350s thereby terminating the agreements.

vii) Annexure 55 provides a summary on the analysis carried out on the 04 alternatives mentioned under (v) above. Accordingly, considering the impact on the tourism industry caused by the first option of “Liquidation” under Alternative D, the consultancy company had identified that option as being impractical. Hence, the option “Administration” had been selected under Alternative D, and instructions had been given to liaise with the local and foreign legal advisor named “Kaye Scholer” in that connection.

viii) According to the report furnished by the “Nyras” company, the summarized conclusions of the evaluations of four alternatives furnished by the Sri Lankan Airlines, are as follows.

- It was recommended by the “Nyras” company to prepare a detailed plan relating to Alternative D. According to Annexure 59, the

Alternative D causes minimum losses as against the Alternatives A, B, and C; hence, it was recommended to opt for “Administration”

- To conduct discussions with the companies such as, Aercap, Airbus, and Rolls Royce in order to terminate the agreements for the purchase of A 350s. Such discussions with the top level management of those companies should be held by the senior Government officers of Sri Lanka.
- The Alternatives B, and C could be implemented only if the companies, Aercap, Airbus, and Rolls Royce do believe that the Government of Sri Lanka would opt for “Administration" or “Liquidation” after discussions being held.
- The Alternative D should be the most reliable one in this process, and in the event that a different party could not be appointed in this connection as an Administrator, this should be done by the Sri Lankan Airlines and the Government.

7.3.2.2.4. **Making Payments to the Consultancy Company**

Payments totalling GBP 248,961.75 equivalent to Rs. 47 million (considering the value of GBP 1 is Rs. 184.95) had been paid in the following manner by the Sri Lankan Airlines to the “Nyras" consultancy company during the period from 22 December 2015 up to 02 September 2016. (Annexure 60)

Table 14 – Payments made to the "Nyras" consultancy company.

Date	Amount Paid (GBP)	Reason
--------	---------------	-------------
2015.12.12	25,000.00	Consultancy fees agreed with the Ministry of Finance.
2016.01.21	25,000.00	-ditto-
2016.01.29	15,000.00	-ditto-
2016.02.19	40,000.00	Consultancy fees agreed by the Sri Lankan Airlines.
2016.02.25	40,000.00	-ditto-
2016.02.26	40,000.00	-ditto-
2016.03.08	30,000.00	-ditto-
2016.05.24	2,050.00	Payment of incidental allowance.
2016.05.24	1,800.00	-ditto-
2016.05.24	1,434.00	Reimbursement of air travel fees.
2016.05.24	3,750.00	Payment of fees on consultancy assistance.
2016.05.24	600.00	Payment of incidental allowance.
2016.05.24	9,060.50	Payment for assisting the discussions held in April 2016.
2016.09.02	15,267.25	Payment for furnishing a report to the Sri Lankan Airlines and the Ceylon Petroleum Corporation relating to the decrease in fuel prices in June and July 2016.
Total	248,261.25	

A sum of GBP 65,000 had been paid by the Sri Lankan Airlines up to January 2016 for the execution of activities of the Ministry of Finance. The said amount had been reimbursed in the following manner by the Ministry of Finance and Planning on 20 May 2016. (Annexure 61)

Table 15- Amounts reimbursed by the Ministry of Finance and Planning out of the payments made to the "Nyras" consultancy company.

Invoice No.	Date of Invoice	GBP	Rs.	Amount Reimbursed (Rs.)
291031	2015.12.22	25,000	5,406,425	5,406,425
293814	2016.01.31	15,000	3,202,950	2,625,325
292989	2016.01.22	25,000	5,338,250	5,338,250
Total		65,000	13,947,625	13,370,000

7.3.3. **Obtaining Legal Advice on the Termination of Agreement**

7.3.3.1. **Obtaining Legal Advice for the Termination of Agreements relating to the Four A 350-900 Aircrafts Obtained on Lease.**

It had been decided that the company named "Clyde" employed by the Sri Lankan Airlines as the international legal consultancy firm for the aircrafts re-fleeting programme, be consulted for the termination of the agreement as well. However, the said company had been renamed as "Kaye Scholer LLP" and hence, the new company had been consulted for the termination of agreements. Additionally, legal instructions had locally been obtained from Mr. Anil Tittawella in regard to the termination of agreements.

A sum of Rs. 34,892,573.23 (Annexure 62) had been incurred by the Company as of 31 March 2018, the date of inquiry.

7.3.3.2. **Obtaining Legal Advice for the Termination of Agreement on the Direct Purchase of Four A350-900s from the Airbus Company.**

The Cabinet Sub-committee appointed for termination of the said agreement, had called for quotations to obtain legal advices from legal firms by following the Government Procurement Guidelines. Having conducted interviews with 03 institutions selected, the international legal consultancy firm, named "Norton Rose Fullbright, London", had been chosen. An engagement letter had been issued to the Sri Lankan Airlines by the said institution on 25 October 2017.

Nevertheless, the Company had failed to take action for termination of the said purchasing agreement even up to the date of inquiry.

7.3.4. **Termination of Agreements**

Two agreements had been entered into by the Sri Lankan Airlines on the termination and revision of 04 agreements relating to obtaining A 350-900s on operating lease. Particulars are as follows.

Table 16 – Particulars on the agreement for the termination of operating lease agreements.

Name of the Operating Lease Company	**Date of Agreement**	**Particulars on the Agreements Terminated**
i) Aercap Global Aviation Trust (AGAT)	06 April 2016	Termination of the operating lease agreement relating to one of the A350-900 aircrafts, dated 2014.11.12. (Annexure 63)
ii) International Lease Finance Corporation (ILFC)	04 October 2016	Termination of 03 operating lease agreement Nos, 79,80, and 81 relating to A350-900, dated 27 September 2013.

7.3.4.1. **The Agreement, dated 06 April 2016**

i) The purchasing agreement relating to the said termination agreement had been entered into with the Aercap Company on 12 November 2014. However, by the date of terminating that agreement, the ILFC Company had been acquired by the Aercap Company. As such, the three companies of Sri Lankan Airlines, Aercap, and ILFC had all involved in the said termination agreement.

ii) The main conditions included in this Termination Agreement appear below.

- ❖ That the Security Deposit amounting to USD 2.5 million would not be returned to Sri Lankan Airlines by the Leasing Company.
- ❖ Only a sum of USD 0.5 million of the above Security Deposit had been paid by Sri Lanka Airlines by 06 April 2016 and that a Letter of Credit should be submitted before 08 April 2016 for the remaining USD 2 million.
- ❖ That, a sum of USD 15.27 million should be paid by Sri Lankan Airlines by 08 April 2016 in addition to the above Security Deposit as the Termination Fee.

7.3.4.2. **Agreement dated 04 October 2016**

This Termination Agreement had been entered into by Sri Lankan Airlines for the termination of 03 agreements which had been entered into, on 27 September 2013 for obtaining 03 A 350- 900 aircrafts on Operating Leasing Method from International Lease Finance Company. (ILFC)

The main conditions included in that Termination Agreement appear below.

i) That, payments should be made to the Leasing Company by Sri Lankan Airlines as Termination Fees amounting to USD 146.5 million (excluding the Security Deposit amounting to 7.5 million) in 08 installments as appear below.

Table 17- Method of Payment of Termination Fee in terminating the Operating Lease Agreements of the A 350- 900 Aircrafts.

Date that the Payment should be made	Amount (USD million)
Five business days within the date of the agreement	10.5
02 January 2017	13.5
02 February 2017	13.3
02 March 2017	13.3
03 April 2017	13.3
02 May 2017	13.3
02 June 2017	13.3
30 June 2017	56.0
Total amount of Termination Fees	146.5

ii) That the total Security Deposit amounting to USD 7.5 million for the 03 aircrafts, USD 2.5 million each, paid by that time in addition to the above Termination Fee, is not being repaid by the Company.

iii) That, the additional payment should be made as 3 per cent, the annual interest rate and by calculating the interest in an interest rate that is the total of the Primary Lending Rate noticed by the New York SP Morgan Chase Bank in the instance where Sri Lanka Airlines being failed to make the payment of the above Termination Fee on the due date and in the instance where 03 business days had been exceeded for making the above payment.

iv) If the additional conditions are being fulfilled by Sri Lankan Airlines, a sum of USD 56 million, the final installment of the above termination fee would be removed by the Leasing Company.

- That, other payments had been completed within 05 days from the due date, excluding the final installment of the Termination Fee.
- That, an A 300- 200 Aircraft of which bearing the Product Serial No.1008 should be obtained before 30 November 2016 under operating lease from the relevant Leasing Company.

- That, the leasing period of the A 330- 200 Aircraft obtained from Whitney Leasing Limited under the Operating Leasing Agreement No.627 of 18 November 2011, should be extended either to 07 December 2028 or up to the date that the Design Service Goal of the Airplane is reached, before 30 November 2016.
- That, a certificate that liabilities relating to the A 320- 232 Aircraft of which bearing the Product Serial No.2731, obtained by Mihin Lanka Airlines under the Leasing Agreement dated 11 October 2012 and relating to the A 321- 200 Aircraft of which bearing the Product Serial No.1946, obtained by Mihin Lanka Airlines under the Leasing Agreement dated 18 July 2012, should be given by Sri Lankan Airlines before 30 November 2016.
- That, Proposals, Resolutions or other written evidence that the approval had been given by the Board of Directors of Sri Lankan Airlines, to the conditions relating to obtaining 04 airplanes mentioned above on operating lease basis, to the Leasing Company by 28 October 2016.
- Moreover, that, the written evidence that the transactions mentioned above by the shareholders of Sri Lankan Airlines had been approved, should be furnished to the Leasing Company by 28 October 2016.

7.3.5. **Payment of Termination Fees to the Operating Leasing Companies**

7.3.5.1. **Payment of Compensation to the Aercap Company under the Agreement dated 06 April 2016**

As such, Sri Lankan Airlines had paid a sum of USD 17,770,000 as Termination Fees (including the Security Deposit amounting to USD 2,500,000) in 05 instances for the period from 15 September 2014 to 04 May 2016, as given below.

Table 18- The Method of Payment Termination Fees of the termination of Operating Lease Agrements of one A- 350- 900 Aircraft

Date	**Amount Paid (USD)**
-------	---------------------------
15.09.2014	250,000
14.11.2014	250,000
04.05.2016	3,270,000
04.05.2016	12,000,000
04.05.2016	2,000,000
Total	17,770,000

7.3.5.2. **Payment of Termination Fees to the International Lease Finance Company (ILFC) under the Agreement dated 04 October 2016**

As such, a sum of USD 98 million had been paid by Sri Lankan Airlines as Termination Fees to the Leasing Company as appear below (including the Security Deposit amounting to USD 7.5 million) for the period from 08 August 2013 to 02 June 2017. (Annexure 64)

7.4. **Revision/ Termination of the Agreement on purchasing 04 A 350- 900 Aircrafts from Aercap Company**

A Cabinet Sub- committee had been appointed for considering either on the revision or the termination of the agreement for directly purchasing 04 A 350- 900 Aircrafts from Aercap Company, by the Cabinet Sub- committee on Economic Management on 28 July 2017. In addition, it had been stated that it had been agreed to discontinue the manufacturing activities of the 04 A 350- 900 Aircrafts by Aercap Company in the meeting of the Cabinet Sub- committee on Economic Management (CCEM) held on 01 December 2017 and that a Counter Offer had made by Aercap Company for obtaining narrow- body aircrafts instead of these aircrafts on a future date. (Annexure 02) As per the decision of the Sub- committee, even the approval of the Cabinet of Ministers (Annexure 03) had been given for defaulting the manufacturing of aircrafts, on 19 December 2017.

As such, s Proposal (Annexure 04) had been given by Aercap Company for revising as purchasing 08 A 321 Neo Aircrafts instead of 04 A 350- 900 aircrafts to Sri Lankan Airlines in April 2018.

7.5. **Entering into Agreements to install VIP Kits for 02 A 330- 300 Aircrafts and termination of those Agreements**

7.5.1. **Entering into an Agreement with Aercap Company for the supply of VIP Kits that could be connected to two A 330- 300 Aircrafts**

An agreement had been entered into with Aercap Company for preparing VIP kits for the preparation of a compartment for Very Important Persons in an aircraft by Sri Lankan Airlines on 28 June 2013. (Annexure 06) Moreover, that agreement had been revised on 02 December 2013 and on 31 March 2014. The matters included in that agreement appear below.

- That, it had been agreed to provide VIP kits valued at USD 15 million for 10 aircrafts, with a discount amounting to USD 1.5 million per aircraft and to prepare and to furnish 02 aircrafts in this connection, in purchasing 10 aircrafts from Aercap Company.
- That, that proposed VIP kits can facilitate 12 persons and that it is equipped with a separate section for the Officers of the Armed Forces.

- That, it takes a period of 12 weeks in preparing the VIP kits.
- That, it takes approximately 03 days for the installation of VIP kits by removing the normal seats of the A 330- 300 aircraft, considering the necessity of the VIP kits.
- That, the above discount amounting to USD 15 million could be utilized in obtaining other goods and services from Aercap Company, if the VIP kits is not obtained.

Information on the Agreement on the VIP kits (Annexure 05) had been furnished by the Letter dated 17 January 2015 that had been sent to the Chairman by the Chief Executive Officer of Sri Lankan Airlines.

It had been stated by the Chief Executive Officer of Sri Lankan Airlines on the meeting of the Board of Directors held on 12 February 2015 that it had been discussed and had been entered into an agreement with the then President of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka on the above VIP kits prior to ordering A 350 and A 330 aircrafts from Sri Lankan Airlines. (Annexure 07)

7.5.2. **Approval for the Termination of the Agreements**

7.5.2.1. **Approval of the Board of Directors**

i) **Meeting of the Board of Directors dated 12 February 2015 (Annexure 65)**

It had been decided to terminate the agreement on the VIP kits in the meeting of the Board of Directors held on 12 February 2015. There, it had been stated that it should be sent to another division of Aercap Company itself for preparing a structure necessary to install the VIP kits again after 02 A 330- 300 aircrafts being received to “Toulouse” in Colombo. As such, it had been emphasized by the Chief Executive Officer of Sri Lankan Airlines that the fourth A 330- 300 aircraft is scheduled to be received in the end of February 2015 and that, that aircraft will not be returned for preparing the structure necessary for the installation of the VIP kits. Moreover, it had been stated that even a request had been made for selling the VIP kits to another party in the discussion conducted by the Chairman of Sri Lankan Airlines with Aercap Company.

ii) **Meeting of the Board of Directors dated 10 March 2015 (Annexure 66)**

- Here, it had been informed by Aercap Company that a request for a period of one year had been made for selling of VIP kits to another party.
- Here, it had been further informed that a detailed Report relating to the termination of the agreement relating to obtaining the VIP kits had been furnished to the Prime Minister, by the Chairman of Sri Lankan Airlines.

7.5.2.2. **Approval of the Cabinet Sub- committee on Economic Development (CCEM) and the Approval of the Cabinet of Ministers**

Only the Reports of the meetings of the Board of Directors were furnished in the termination of the agreement on the VIP kits and either the approvals of the Cabinet Sub- committee on Economic Management or the approvals of the Cabinet of Ministers were not furnished, relating thereto.

7.5.3. **Termination of the Agreements**

7.5.3.1. The agreement on obtaining the VIP kits had been terminated on 24 February 2015 by Sri Lankan Airlines. (Annexure 67)

7.5.3.2. Here, it had been stated that the Credit Card amounting to USD 15 million issued for the VIP kits had been spent totally for the VIP kits. As such; it had been stated in the agreement that any liability whatsoever is not being held relating thereto by Sri Lankan Airlines until a resale of the VIP kits being held and if, being sold, a Credit Card named "VIP Kit Settlement Credit Memorandum" relating to the value that those VIP kits being sold, will be issued by Aercap Company to Sri Lankan Airlines.

7.6. **Remarketing of A 350 and A 330 Aircrafts**

7.6.1. Seven agreements for the remarketing of A 330 and A 350 aircrafts had been entered into by Sri Lankan Airlines with 07 Representative Agencies for the period from 04 March 2016 to 21 April 2017, as appear below.

Table 20- Details on the Remarketing Agreements of the A 350 and A 330 Aircrafts

	Represenatative Agency	Date that the Agreement had been entered into	Agreed Matter
i)	Cabot Aviation (Annexure 68)	04 March 2016	Remarketing of 04 A 350- 900 aircrafts ands A 330- 300 aircrafts.
ii)	Motevaliyan Tosee Tejarat Pvt Ltd (Annexure 69)	15 Mrch 2016	Providing consuktancy services for the sub-lease of aircrafts.
iii)	Millennium Aero Dynamics Pvt Limited (Annexure 70)	18 August 2016	Entering intoa mutual agreement for the introduction of the German Aviation Capital Company.
iv)	German Aviation Capital (Annexure 71)	18 August 2016	Purchase of 03 A 350- 900 aircrafts.
v)	Fitzroy Aviation limited (Annexure 72)	20 April 2017	Remarketing of an A 330- 300, A 330- 200 aircraft or any other aircraft supplied by the Airlines.
vi)	Air Partner (Annexure 73)	21 April 2017	Remarketing of 01 A 330- 200 aircraft and 03 330- 300 aircrafts.
vii)	Air Partner (Annexure 74)	21 April 2017	Remarketing of 01 A 330- 200 aircraft and 03 A 330- 300 aircrafts under the Wetlease/ ACMI Programme.

7.6.2. One aircraft had been given by the Company to Pakistan International Airlines under the Wet Lease Method on the basis of making a payment of a fixed fee as USD 8,100 per hour, for a minimum of 300 hours and making a payment of USD 7,600 for an additional hour, for a period of 06 months from 04 August 2016 to 09 February 2017, under the scheme of sub leasing of excess aircrafts to other Airlines.

8. Observations

8.1. Preparing, approving and the implementation of the restructuring plan 2015/16- 2017/18

8.1.1. It had not been able to achieve the intended targets due to implementing only the function of refleeting the fleet of aircrafts, that is only one function of the Restructuring Plan, instead of taking action as per the Plan prepared for the restructuring of the entire group.

8.1.2. It had been planned to cancel the longer flights of Frankfurt, Paris and Rome in the Restructuring Plan relating to the period from the year 2015/16 to the year 2017/18 and to reduce the number of flights per week to Europe, by that Plan, from 18 to 07, from the year 2015/16 to the year 2016/17 by the Management either without a proper feasibility study or without obtaining a sufficient consultancy service.

8.1.3. Even though it had been intended to deploy in group business activities by consolidating Sri Lankan Airlines and Mihin Lanka Airlines as per the proposed Restructuring Plan, action had not been taken to consolidate those two Companies. It had been decided by Sri Lankan Airlines to acquire only the air routes and aircrafts belonging to Mihin Lanka Airlines and to dissolve Mihin Lanka Airlines and those activities had not been wound up even by 31 March 2019. (Reference Paragraph 7.2.3.2 (iii))

8.1.4. Even though the total fleet of aircrafts should consist of 18 aircrafts by the years 2016/17 and 2017/18 as per the Restructuring Plan, the actual fleet of aircrafts had been increased to 24 aircrafts, by the addition of 06 aircrafts in the year 2016/17. It had been decided by Sri Lankan Airlines to add new aircrafts without a proper plan, despite it had been planned to reduce the number of destinations. (Reference Paragraph 7.2.2 (iii))

Table 19- The number of estimated and actual number of aircrafts in the year 2016/17

Type of Aircraft	**2016/17**		
	Estimated	**Actual**	**Difference**
A 320-200	06	06	-
A 321-200	02	03	01
A 320-Neo	-	02	02
A 330-200	03	06	03
A 330-300	07	07	-
Total	18	24	06

8.1.5. Even though it had been planned to decrease losses of the Company from the year 2015/16 to the year 2017/18, the actual loss of the Company had been increased to a sum of Rs. 28,340 million from a sum of Rs. 12,084 million from the year 2015/16 to the year 2016/17. As such, it was observed that the actual loss of the year 2016/17 had been increased by 57 per cent as compared with the preceding year. (Reference Paragraph 7.2.2 (iv))

8.1.6. Even though it had been planned to obtain a capital contribution amounting to USD 255 million from the government of Sri Lanka as per the proposed Restructuring Plan, any capital contribution whatsoever had not been received to the company from the government of Sri Lanka from 01 April 2016, the date that the plan is being implemented, to 31 May 2019. (Reference Paragraph 7.2.2 (v))

8.1.7. **Selling of shares of the Sri Lankan Catering Company (Annexure 75) and selling of 40 per cent of the Ground Handling Division (Annexure 76)**

Funds amounting to USD 85 million planned to be obtained by selling shares of the Sri Lankan Catering Company and USD 140 million planned to be obtained by selling 40 per cent of the Ground Handling Division, on deciding to make Sri

Lankan Airlines a Public Private Partnership (PPP) by the Government of Sri Lanka, had not been provisioned. (Reference Paragraph 7.2.2(v))

8.1.8. Further, it had not been able to attract an investor to Sri Lankan Airlines even up to 31 May 2019.

8.1.9. An external party had been appointed for obtaining consultancy services relating to 3 A 330- 200 aircrafts that were scheduled to be returned in the year 2017 and deploying 8 A 350- 900 aircrafts in service, which is scheduled to be received in the year 2017 or on using other options. Even though it had been proposed to requantify the fleet of aircrafts to 18 by the Restructuring Plan approved by the Cabinet of Ministers, it had not been specifically stated on the number of aircrafts intended to be retained and on the number of aircrafts intended to be disposed. Moreover, even though the service of an external party was obtained as proposed, 26 aircrafts had been deployed in service by the Company by the year 2018.

8.2. **Obtaining Consultancy Services for the Termination of the Agreements on Aircrafts**

8.2.1. Even though it had been stated in the decision of the Board of Directors dated 21 September 2015 that the proposals received from consultancy firms are being evaluated by a Committee consisting of six members in selecting the Skyworks Consultancy Firm for the re- evaluation on the fleet of aircrafts, Evaluation Sheets and Detailed Evaluation Reports that evaluations had been so done, had not been furnished to the Board of Directors. (Reference Paragraph 7.3.1.4.4)

8.2.2. An agreement had been entered into, to carry out a re- evaluation on the fleet of aircrafts of the Company without mentioning on the decision made by the Board of Directors of the Company on 25 August 2015 to not to use A 350- 900 aircrafts, with Skyworks Company on 09 September 2015.

8.2.3. It had been agreed to furnish a complete report within 04 weeks after receiving information to that institute as per the agreement entered into on 09 September 2015 with Skyworks Company, the consultancy firm that was being initially selected. However, this Institution had furnished an interim report on 22 October 2015 after a lapse of 06 weeks and the final report had been furnished on January 2016, 16 weeks from the agreed date or, after a delay of 12 weeks. (Reference Paragraph 7.3.2.1.3)

8.2.4. The proposal furnished by Nyras Consultancy Firm had been rejected by Sri Lankan Airlines on the instance where Skyworks Company was selected on 21 September 2015 for obtaining consultancy services for the termination of the A 350- 900 agreements. However, the necessity of entering into an agreement on 03 February 2016 for obtaining the service carried out by Skyworks Company, with Nyras Consultancy Firm as well, without following proper procurement procedurs, as per a telephone conversation conducted with Nyras Consultancy Firm, by the Chief Executive Officer of Sri Lankan Airlines on a later date, was not confirmed to the audit.

8.2.5. A sum of 248,961.75 sterling pounds had been idly paid from 22 December 2015 to 02 September 2016 for obtaining consultancy on the termination of the A 350- 900 agreements to Nyras Consultancy Firm by Sri Lankan Airlines and it

had approximately been a sum of Rs.50 million. As per the Reports furnished by Nyras Consultancy Firm, "Planning the Air Route Network without obtaining at least one A 350- 900 aircraft"- here, recommendations had been furnished as the establishment of a new Airline by converting profitable divisions into separate business divisions by dissolving the prevailing Airline Company as the best option for the implementation of the proposal furnished under option D.

However, the Sri Lankan Airlines Limited had not taken action to execute the alternative until the date of this report and as a result, it was further observed that the amount of 248,961.75 sterling pounds paid to "Nyras Aviation Consultants" by the Sri Lankan Airlines is a fruitless expenditure. The amount of 15,267.25 sterling pounds or Sri Lankan rupees 2.25 million paid to the "Nyras Aviation Consultants" for making efforts to reduce the fuel prices by negotiating with the Sri Lanka Petroleum Corporation which was a function not stipulated in the agreement was also included in that payment.

8.2.6. An amount of 65,000 sterling pounds had been paid by the Sri Lankan Airlines on 22 December 2015 and on 21 and 29 of January 2016 for the services provided by the "Nyras Aviation Consultants" for the Ministry of Finance up to 31 January 2016. Even though the Ministry had agreed to reimburse the amount, the Ministry had reimbursed only an amount of Rs. 13,370,000, which is less than Rs. 577,625 out of the invoice value of Rs. 13,947,625.

8.2.7. An amount of Rs. 99,186,143 had been paid by the Sri Lankan Airlines to "Skyworks Aviation" and Nyras Aviation Consultants for obtaining consultation services from the Aviation Consultants for the main function of cancellation of operating lease agreement of the 04 no. of A 350-900 aircrafts.

Further, arrangements had been made to obtain consultation services from the Seabury Consulting for the Re-fleeting Programme and a sum of Rs. 144,887,459 had been paid to the Institution as charges for Consultation Services. Accordingly, it could be observed that the Sri Lankan Airlines had failed to obtain an effective service for the advancement of the Company even though a sum of Rs. 244,073,602 had been incurred for obtaining consultation services for activities such as purchasing of aircrafts and for cancellations.

8.3. **Non-compliance with the Procurement Guidelines for selection and employment of Consultants in the service**

The following non-compliances were observed in the selection of the consultants by the Sri Lankan Airlines for cancellation of the Agreement on purchasing aircrafts.

8.3.1. Even though the Ministry had to accomplish the said function by appointing a formal Procurement Committee, evidences to substantiate that appointments had been made by adopting the formal procedure had not been submitted to the audit. (Reference: - Paragraph (i) of the Annexure 77)

8.3.2. The Company had not prepared and approved a Requests for Proposal (RFP) from Consultancy Procurement Committee and such Request for proposal had not been submitted to the Consultancy Companies, which had expected to submit proposals. The manner of evaluating the Consultancy Companies for selecting the Consultancy Company by the Sri Lankan Airlines for the accomplishment of its fuctions was not obvious. (Reference: - Paragraph (ii) of the Annexure 77)

8.3.3. In instances where the participation of Intenational Consultancy Institutions is sought for complex roles which are above Rs. 2 million, advertisements have to be published in the National as well as international media for the submisison of Express of Interest (EOI). However, advertisements had not been published in compliance with the requirement and it could not be observed that the maximum qualitaive and economical advantages had not been derived by the Company through allowing the competitive participation. (Reference: - Paragraph (vii) of the Annexure 77)

8.3.4. The Company had requested to submit proposals from two institutions only. Even though the selected number of institutions can be less than 7 only when the qualified institutions had not submitted Express of Intention (EOI) and when there are no other qualified institutions, only two institutions had been selected in this occasion without adhering to proper procedures. (Reference: - Paragraph (viii) of the Annexure 77)

8.3.5. When requests for proposals are invited, the validity period for submitting such proposals had not been mentioned and unclassified proposals had been obtained from the e-mail. Accordingly, it could not be observed at the Audit that the proposals had been evaluated in compliance with the pre-prepared criteria. (Reference: - Paragraphs (x) – (xvi) of the Annexure 77)

8.3.6. Committee for opening proposals had not been appointed and the process of opening and evaluation of proposals had been done by the Selection Committee of the Company. Even though the representatives of the Consultancy Service Companies had to be participated at the moment of opening the financial proposals, action had not been taken in compliance with that requirement in obtaining those consultation services. Accordingly, it could be observed that the procurement activities for obtaining consultation services for re-fleeting the aircrafts and air-routes had been carried out without adhering to the principle of transparency. (Reference: - Paragraph (xv) of the Annexure 77)

8.3.7. The DVB Bank and Skyworks institutions had been notified on 12 August 2015 to submit proposals on or before 18th of August 2015. However, the Nyras institution had also been informed to submit proposals on 20 August 2015, a date after 18 of August. Accordingly, action had been taken to select a Consultancy Service Institute by obtaining Express of Intention (EOI) on various dates from selected Consultancy institutions as per the discretion of the Company by violating the Provisions of the Procurement Procedure of the Company. (Reference: - Paragraph (xiv) of the Annexure 77)

8.4. **Termination of Agreements of the four A350-900 aircrafts for which agreements had been made for obtaining them on operating lease basis and payment of compensation.**

8.4.1. Making arrangements to conduct a study from a related party to the Sri Lankan Airlines and which is not an independant party as per the decision taken at the meeting of the Director Board held on 03 August 2015 to conduct a feasibility study for Sri Lankan Airlines by taking into consideration the proposed air-routes and exising air-routes in relation to A350 and A330, aircrafts from the Airbus Company was questionable. (Reference: - Paragraph 7.3.1.1.2)

8.4.2. As per the report submitted by the Airbus Company, the evaluation of the operation A 330-300 aircrafts had been done only for the London air-route. It was observed that the comparison of the result obtained from the evaluation of A 350 -900 aircraft in relation to one air-route with the air traffic of selected European destinations and substituting the results obtained by such comparison to the entire longer destinations away from that air route is not logical. (Reference: - Paragraph 7.3.1.1.1 (iv))

8.4.3. The Board of Directors had entrusted the power for negotiating with the Aercap Company and to make them agreed to pay the compensation, to the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines. The Negotiation Minutes of the negotiations made by the Officer with the Aercap Company had not been submitted to the Audit and it could not be observed that the assistance of the consultancy companies had been obtained for such negotiations and thereby, it could not be substantiated that the transaction had been carried out with adequate transparency.

8.4.4. Even though the approval had been granted by the Cabinet sub Committee on Economic Management (CCEM) at its meeting held on 05 April 2016 for obtaining a loan of 65 million U.S. dollars to pay compensation for terminating the lease agreement of the 04th A 350-900 aircraft and to settle the fundamental financial requirements of the Company, an approval for the payment of 17.77 million U.S. dollars for termination of the lease agreement and for the payment of compensation had not been conclusively mentioned therein. Likely, it could

not be substantiated at the audit that an approval of the Cabinet of Ministers had been obtained in this regard. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.1)

8.4.5. A confirmation on the manner of conclusivley computing the sum of 17.77 million U.S. dollars (including the lost security deposit of 2.5 million U.S. dollars), which was the compensation paid in relation to terminate the lease agreement of the 4th A 350-900 aircraft mentioned above had not been submitted to the Audit.

8.4.6. The recommendations made by the Honorable Prime Minister and the Minister of Enterprise Development had been submitted for the meeting of the Board of Directors dated 28 July 2016. Subsequently, information to substantiate that the Board of Directors of the Sri Lankan Airlines Limited had been notified on the cancellation of the Agreements on A 350-900 Aircrafts were not revealed to the Audit.

8.4.7. The Sri Lankan Airlines Limited had informed through its Report submitted to the CCEM on 07 September 2016 that the Company can avoid continuous extra losses in the future by paying the proposed compensation and getting released from that payment and thereby, it would be possible for the Sri Lankan Airlines to attract a better investor. However, after paying the agreed compensation and getting released from the payment, the Sri Lankan Airlines Limited had been continuously functioning at loss up to 31 May 2019 and further it was unable to attract an investor. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.2 (iv))

8.4.8. Even though it had been mentioned that the anticipated savings for the period of 2016/17 up to 2020/21 through restructuring the other aircrafts other than A 350-900 aircrafts was 130 million U.S. dollars as per the report submitted to the Cabinet Sub Committee on Economic Management on 07 September 2016, only the reduction in the lease instalment had taken into consideration and the other factors such as the increase in the maintenance cost and fuel cost had not been taken in to consideration. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.2 (iv))

8.4.9. Even though it had been decided at the meeting of the Cabinet Sub Committee on Economic Management (CCEM) held on 07 September 2016 that the amount

of compensation for terminating the Agreements of the 03 no. of A 350-900 aircrafts should be between 75-85 U.S. dollars, a basis for determining the amount of compensation had not been indicated. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.2 (v))

8.4.10. Even though the amount of compensation had been reduced up to 98 million U.S. dollars subjected to conditions as per the negotiations held for deducting the amount of compensation for the termination of the agreement with the Aercap Company on 05 September 2016, Sri Lankan Airlines had not conducted any cost benefit analysis in the instance of agreeing to those conditions. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.2 (iv))

8.4.11. Even though the Secretary of the Ministry of Public Enterprises Development had participated to the discussion held at the General Treasury in the Month of September 2016 for the termination of the Lease Agreements of the 03 no. of A 350-900 aircrafts, it could not be observed that the Ministry of Public Enterprises Development had taken part in the discussions conducted subsequently.

8.4.12. The parties who had granted approval for certain officers participated in the discussion that those officers should take part in the discussion held at the General Treasury with the representatives of the Aercap on 01 October 2016 could not be observed at the Audit. (Reference: - Paragraph 7.3.1.2.2 (iv))

8.4.13. Even though the Minister of Finance and the Minister of Public Enterprises Development had been notified on the same day by the Chief Executive Officer of the Sri Lankan Airlines via e-mail on the matters for which both parties gave their consent at the discussion indicated in 8.4.12 above, the Board of Directors of the Sri Lankan Airlines had not been notified in this regard.

8.4.14. It could be observed that the payments mentioned in 7.3.5 above could be further reduced if decisions pertaining to the process of terminating the agreement had been taken expeditiously.

8.4.15. Adequate information had not been submitted for the investigation of the party who had taken the fundamental decision that A 350-900 aircrafts are not required for the fleet of aircrafts in the Sri Lankan Airlines Limited and as to when the decision was taken. (Reference: - Paragraph 7.3.1.1)

8.4.16. A prior approval had not been obtained from the Cabinet of Ministers for entering in to agreements for the termination of the operating lease agreement. (Reference: - Paragraph 7.3.1.3)

8.5. **Entering in to Agreements to purchase 04 no. of A 350-900 aircrafts from the Airbus Company**

8.5.1. An agreement had been entered in to by the parties to purchase 04 no. of A 350-900 aircrafts from the Airbus Company in 2020/21. However, it had been indicated that The Airbus Company had agreed to stop the manufacturing activities of the 04 no. of A350-900 aircrafts and a Counter Offer had been made, at the meeting of the Cabinet Sub Committee of Economic Management (CCEM) held on 01 December 2017, by the Airbus Company to provide narrow-body aircrafts in a future date instead of these aircrafts as per the decision subsequently taken by the Sri Lankan Airlines not to purchase A 350-900 aircrafts. It was oberved that there might have a risk in the future for paying an additional amount due to the change in the type of aircrafts. (Reference: paragraph 7.4)

8.5.2. Likely, the Company had not made a systematic analysis on the 02 alternatives such as purchasing 04 no. of A 350-900 aircrafts or purchasing 08 no. of A 321 Neo aircrafts up to the date of this Report. (Reference: paragraph 7.4)

8.6. **Termination of the VIP Kits Agreement**

8.6.1. It was observed that the Management of the Company had entered into the agreement without understanding the prior plans about the activity agreement entered into on 28 June 2013 for the preparation of a place reserved for Very Important Persons (VIP room) in an A 330-300 aircraft had been revised in two occasions viz, on the 02nd December 2013 and in March 2014.

8.6.2. A claim for offering the discount in obtaining other goods and services from the company other than the VIP Kit which is the entitlement for the discount of 15 million U.S. dollars that had been scheduled to provide in the purchase of 10 aircrafts from the Airbus Company. However, the entitlement of the discount of 15 million U.S. dollars that had to be received from the Airbus Company to the Sri Lankan Airlines Limited was lost due to the lapse of 20 months from the date of entering in to the agreement for the preparation of the VIP room up to 24 February 2015, the date of cancellation of the agreement.

8.7. **Re-marketing of the A 350 and A 330 Aircrafts**

8.7.1. Agreements had been entered into for obtaining A 350 and A 330 aircrafts in the years 2013 and 2014 and 06 no. of A 330 aircrafts had been obtained for the company witihin the prescribed period. However, Agreements had been entered into for re-markeing of those aircrafts as per Paragraph 7.6 above. Accordingly, it was observed that the requirement of the Company for obtaining aircrafts had not been taken in to consideration in re-fleeting the fleet of aircrafts by the Company. (Reference: paragraph 7.6)

8.7.2. Sri Lankan Airlines Limited had recommended to invite quotations from 03 consultancy companies for appointing a representative for re-marketing A 350-900 aircrafts at the meeting held between the Sri Lankan Airlines Limited and Aercap Company on 23 November 2015. (Annexure 19). In the recommendation of those Companies, the Procurmeent Guidelines of the Government had not been followed.

9. **Weaknesses in Systems and Controls**

9.1. The following activties had been performed by the Company without carrying out a cost benefit anaysis after a systematic study.

9.1.1. Revision of the Programme for re-fleeting of the aircrafts on 24 June 2015.

9.1.2. Direct purchasing of 04 no. of A 350-900 aircrafts and obtaining 4 aircrafts of the same type under operating lease method.

9.1.3. Agreeing to pay compensation to relevant financial companies for terminating operating lease Agreements.

9.1.4. Entering into additional Conditions for deducting 56 million U.S .dollars out of 154 million U.S. dollars, which was the agreed compensation with the Aercap Company in relation to the termination of the Lease Agreement.

9.1.5. Termination Clauses on the termination of the agreement had not been included in any of the agreements entered into under the programme of re-fleeting aircrafts. Therefore, it was observed that the Company had to pay the compensation proposed by the Leasing Company.

10. Recommendations

10.1. In taking all the important decisions related to the functions of the Sri Lankan Airlines, functions should be carried out in compliance with a long-term plan prepared after a proper study. (Reference 9.1)

10.2. Action should be taken in compliance with the Provisions of the Procurement Guidelines and Procurement Manual issued in August and November 2007 by the Procurement Agency in obtaining consultation services by the Company from the Consultancy Companies. (Reference 8.3)

10.3. Obtaining recommendations from the Consultants for the functions of the Company and the implementation of recommendations in optimum level. (Reference 8.2.5)

10.4. The transparency and the integrity of the task should be safeguarded by allowing more than one officer to represent the Company in instances where negotiations are condcuted by the Airlines Limited with the external parties and in entering in to agreements. (Reference 8.4.14)

10.5. Functions should be taken in maximum level for obtaining the prior approval by the provision of adequate information to the Cabinet of Ministers in relation to the important matters, for which it is essential to get the approval of the Cabinet of Ministers. (Reference 8.4. 4 and 8.4.17)

11. **Conclusion**

The Sri Lankan Airlines Limited had to incur a sum of 115.77 million U.S. dollars equal to 17,058.1 million Sri Lankan Rupees without receiving any timely benefit for the Company in the nature of goods or services due to the termination of the agreements pertaining to obtaining 04 no. of A 350-900 aircrafts on operating lease basis without conducting an adequate cost benefit analysis on the termination of agreements. Further, it may be required to pay a certain sum of the above nature to the relevant manufacturer as a result of the negotiations that are being conducted to purchase alternate aircrafts from the same manufacturer by terminating the agreement for direct purchase of 04 no. of A 350-900 aircrafts from the relvant manufacturer in addition to the afore-mentioned aircrafts.

Sgd./W.P.C. Wickramaratne
Auditor General

W.P.C. Wickramaratne
Auditor General