



ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය

අති විශේෂ

අංක 2214/54 - 2021 පෙබරවාරි මස 10 වැනි බදාදා - 2021.02.10

(රජයේ බලයපිට ප්‍රසිද්ධ කරන ලදී)

I වැනි කොටස: (I) වැනි ඡේදය - සාමාන්‍ය

රජයේ නිවේදන

සංචාරක අමාත්‍යාංශය

මහජනතාව වෙත නිවේදනය

ජාතික සිවිල් ගුවන්සේවා ප්‍රතිපත්තිය

2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 4 (අ) වගන්තිය මගින් මා වෙත පැවරී ඇති වගකීම් ප්‍රකාරව සකසන ලද , 2019 මාර්තු මස 06 වන දින අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් අනුමත කරන ලද, ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය, සංචාරක අමාත්‍යාංශය වශයෙන් ප්‍රසන්න රණතුංග වන මා විසින්, මහජනතාවගේ දැනගැනීම පිණිස මෙයින් ප්‍රකාශයට පත්කරනු ලැබේ.

ප්‍රසන්න රණතුංග,
සංචාරක අමාත්‍ය.

2021 ජනවාරි මස 29 වැනි දින,
සංචාරක අමාත්‍යාංශය,
කොළඹ 01.

ශ්‍රී ලංකා ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය

1. විධායක සාරාංශය

“ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියක්” යන ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනය ගොඩනගන ලද්දේ ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ පොදු සහ පෞද්ගලික යන අංශ දෙකේම කොටස්කරුවන් බහුතරයකගේ අදහස් ඇසුරෙනි. අදහස් විමසීමේ ක්‍රියාවලිය සියළු දෙනාගේම අදහස් ඇතුළත් වන ආකාරයෙනුත්, විනිවිදභාවයෙන් යුතුවත් සිදු කරන ලද හෙයින් සියලු කොටස්කරුවන්ට ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශයේ පූර්ණ අයිතිය හිමි වනු ඇත.

මෙම ලියැවිල්ල මගින් නිර්දේශ කෙරෙන ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය තුළින් දකුණු ආසියාවේ ප්‍රධානතම ගුවන් සේවා හා ප්‍රවාහන කේන්ද්‍රයක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ අනාගත ගමන් දිශාව සහ පිහිටීම පිළිබඳව ප්‍රධාන වශයෙන් අවධානය යොමු කරනු ලැබේ. මෙම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය ශ්‍රී ලංකාව ගුවන් ගමන් සේවා ප්‍රවර්ධනයෙකු වශයෙන් ප්‍රබල තත්වයකට පත් කිරීමත්, මෙරට ගෝලීය ගුවන් ගමන් ජාලය හා සම්බන්ධ කිරීමත් අරමුණු කොට සකස් කර ඇත.



ජාතික ගුවන් ගමන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය මගින් ගුවන් ප්‍රවාහනය රටේ ආර්ථික දියුණුව සහ සමාජීය සංවර්ධනය උදෙසා යහපත් බලපෑමක් ඇති කරන බලවේගයක් බව මෙන්ම ජාතික නීතිරීති පද්ධතියට හා අන්තර්ජාතික සම්මුතීන්ට අනුකූල වන විධිමත් තත්ත්ව පාලනයක් පවත්වා ගෙන යාමට සුපරීක්ෂාකාරී නියාමන ක්‍රමවේදයන් ප්‍රධාන වන බවද හඳුනාගෙන තිබේ. එසේම මෙම ප්‍රතිපත්තිය තුළින් විවිධ මට්ටම් වලින් සංවර්ධනය සිදු වීමේ අවශ්‍යතාවය මෙන්ම අවම වශයෙන් අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ (ICAO) හි ප්‍රමිතීන්ට හෝ අනුකූල වන බහු-ස්ථර ප්‍රමිතීන් පැවතීමේ සහ නිරන්තරයෙන් වැඩිදියුණුවට ලක් වීමේ ක්‍රියාවලියේ වැදගත්කමද පිළිගැනේ. මහපෙන්වීම දියුණු කිරීම, සාර්ථක ක්‍රියාපටිපාටීන් හුවමාරු කර ගැනීම සහ යටිතල පහසුකම් වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ලබා ගැනීම උදෙසා ක්ෂේත්‍රයේ සහකරුවන් සමග සහයෝගයෙන් කටයුතු කිරීම මෙම ප්‍රතිපත්තියේ අඩංගු කරුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමට වැදගත් වනු ඇත. ඒ තුළින් සම්පත් දායකත්වය වැඩි දියුණු කර ගැනීමටත්, සහයෝගීතාවන් ඇති කර ගැනීමේදී සහ මූල්‍ය පහසුකම් සලසා ගැනීමේදී ඇති වන බාධා හා අවහිරතා මගහරවා ගැනීමටත් අවස්ථාව සැලසෙනු ඇත.

මෙම ප්‍රතිපත්තිය මගින් දිනෙන් දින ඉහළ යන ගුවන් ගමන් වාර ප්‍රමාණයට ඔරොත්තු දීම සඳහාත්, ගුවන් අවකාශය සහ ගුවන් තොටුපළ කාර්යක්ෂමව භාවිතයට ගැනීම සඳහාත් කාලීන අවශ්‍යතා අනුව ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය (Air Traffic Management - ATM) නව්‍යකරණය කිරීම මෙන්ම ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීම සහ පුළුල් කිරීමත් අතිශයින් වැදගත් වන බව හඳුනා ගෙන ඇත. නව්‍යකරණයේදී නව තාක්ෂණය යොදා ගැනීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. ICAO හි ගුවන් සේවා පද්ධතියේ කොටස් වැඩිදියුණු කිරීමේ ප්‍රතිපත්ති (Aviation System Block Upgrade Principles) භාවිතයට ගැනීම මේ කාරණාවේදී වැදගත් වනු ඇත. ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය (ATM) සහ ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් වෙනුවෙන් ආයෝජනය කිරීම ව්‍යාපාරික කෝණයකින් බලන කළ සෑම විටම ඵලදායී නොවුණද එමගින් ගුවන් තොටුපළ පරිශීලකයන්ටත්, ජාතික ආර්ථිකයටත් හිමි වන ඵල ප්‍රයෝජන ආයෝජකයා (ගුවන් ගමනාගමන සේවා ප්‍රතිපාදක - Air Navigation Service Provider - ANSP) වෙත හිමි වන ලාභයට වඩා වැදගත් වේ. ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණ පද්ධතිය (ATM) සහ ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම් ආශ්‍රිත ආයෝජන සඳහා විශාල ආරම්භක කාලයක් (Lead Time) අවශ්‍ය අතර දීර්ඝ කාලීන සැලසුමක්ද මනා ස්ථායීතාවක්ද අත්‍යාවශ්‍ය වන බැවින් ගුවන් ගමනාගමන සේවා ප්‍රතිපාදක (ANSP) හට සාමාන්‍ය ව්‍යාපාරයන් මෙන්ම කටයුතු කළ හැකි බවත්, එහිදී කාර්යක්ෂමතාව පදනම් කරගත් රාමුවක් තුළ ස්ථිරසාර, දීර්ඝ කාලීන ආයෝජනයන් ප්‍රවර්ධනය කෙරෙන ස්ථාවර ව්‍යාපාරික රීතින් අනුගමනය කිරීම සුදුසු බවත් මෙම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය මගින් පෙන්වා දෙනු ලැබේ.

මෙම ප්‍රතිපත්තිය මගින් නම්‍යශීලී ගුවන් සීමා ප්‍රවේශයක් (Flexible Airspace Access) ලබා දීමත්, බලපෑම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයන් (impact assessments) සිදු කිරීමත්, සහයෝගීව සහ සියලුම ගුවන් ගමන් කොටස්කරුවන්ගේ අවශ්‍යතාවන්ට අනුගතව සිදු කිරීමත් අවශ්‍ය බව විශේෂයෙන් සඳහන් කෙරේ.

දැනට පවතින ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනවලද සහයෝගයෙන් ආධුනික රැකියා (Internship) ආකාරයේ වැඩසටහන් ප්‍රවර්ධනය කිරීම මගින් කාලීන අවශ්‍යතාවක් බවට පත්ව ඇති මිළග පරම්පරාවේ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් නිර්මාණය කිරීමේ වැදගත්කමද මෙමගින් සිහිපත් කරනු ලැබේ. රජයේ මෙන්ම පෞද්ගලික අංශයේද අධ්‍යාපන මධ්‍යස්ථානවල දායකත්වයෙන් ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන්ගේ අනාගත අවශ්‍යතාවන් ප්‍රමාණවත් පරිදි සපුරාලීමටද, එමගින් ගුවන් සේවා අංශයේ අඛණ්ඩ දියුණුවට ඉඩ සැලසීමටද ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට හැකියාව ඇත.

මෙම ප්‍රතිපත්තිය මගින් දුෂ්කර සහ නිසි ප්‍රවාහන පහසුකම්වලින් තොර ප්‍රදේශවල ගුවන් තොටුවල් (Aerodromes) ඉදි කොට සංවර්ධනය කිරීම රැකියා අවස්ථා නිර්මාණය කිරීමට සහ ආර්ථික කටයුතු බහුල කිරීමට දායක වන බවත්, ඒ තුළින් රටේ සම්බන්ධතා හැකියාව (connectivity) සහ ජාතික ආර්ථිකය සමග සමාජයේ අනුබද්ධතාව වර්ධනය වන බවත් හඳුනා ගැනේ.

එසේම ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත කටයුතුවලින් අය කෙරෙන බදු සහ ගාස්තු මගින් හිමි වන ආදායම ස්ථිරසාර ගුවන් සේවා පද්ධතියකට අත්‍යාවශ්‍ය මර්මස්ථානයන් නඩත්තු කිරීම සඳහා වැඩි නැඹුරුවකින් භාවිත කිරීමද වැදගත් වේ.

යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනයේදී සාකච්ඡාවාදී (Holistic) ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කිරීම ප්‍රධාන වන අතර ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පුළුල් පරාසයකට අයත් කටයුතුවලින් හිමි වන පෘථුල ප්‍රතිලාභ රටපුරාම විහිදී පවතින ප්‍රජාවන්ට භුක්ති විඳීමට ඉඩකඩ ලැබෙන සේ සියලුම පරිශීලකයන්ගේ අවශ්‍යතා සැලකිල්ලට ගැනීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ.

2. පිළුම

මෙම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය සකස් කිරීම වෙනුවෙන් පැවැත්වූ සාකච්ඡාවලට සක්‍රීයව සහභාගී වෙමින්ද, සිය වටිනා අදහස් මේ වෙත ලබා දෙමින්ද මෙම කාර්යය උදෙසා සිය දායකත්වය ලබා දුන් සියලුම කොටස්කරුවන් වෙත ශ්‍රී ලංකා රජය (GoSL) සිය ස්තූතිය පළ කර සිටියි.

මෙහි අවසාන පිටපත සකස් කිරීමේ කමිටුවේ සාමාජිකයන් වන ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය, ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL), සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා ගුවන් තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා සමාගම (AASL), නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව, ශ්‍රී ලන්කන් එයාර්ලයින්ස්, ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව, ගුවන්සේවා නියෝජිතයන්ගේ මණ්ඩලය (BAR), ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සේවා නියෝජිතයන්ගේ සංගමය (SLAAR) සහ දේශීය ගුවන් සේවා නියෝජිතයන් වෙතද මෙම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය පළ කිරීමේදී උපරිම සහයෝගය ලබා දීම පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජය සිය කෘතඥතාව පළ කර සිටියි.

3. හැඳින්වීම

- 3.1. දිවයිනක් වන ශ්‍රී ලංකාව විදේශ ගමන් තුළින් මගී ප්‍රවාහනය සඳහාත්, වටිනා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහාත් මුළුමනින්ම පාහේ සිවිල් ගුවන් ගමන් සේවා මත යැපෙන බැවින් එය ජාතික වශයෙන් මෙන්ම ක්‍රමෝපායමය වශයෙන්ද මෙරටට වැදගත් වන ක්ෂේත්‍රයකි. ආරක්ෂිත, සුරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම, විධිමත් හා පරිසර හිතකාමී ගුවන් සේවයක් පවත්වා ගෙන යාම මගින් වෙළඳාම්, වාණිජ කටයුතු, සංචාරක ව්‍යාපාරය හා ආයෝජන අවස්ථා ඇතුළු රටේ ආර්ථික සෞභාග්‍යය වෙනුවෙන් ඉහළ දායකත්වයක් ලබා දෙන ක්ෂේත්‍ර ගණනාවකට පිටුවහලක් ලැබේ.
- 3.2. නිවැරදි ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාවට නැංවීම තුළින් සිවිල් ගුවන් සේවාව දැනට පවතින වෙළඳපොළ පුළුල් කර ගැනීමට, නව වෙළඳපොළ විවෘත කර ගැනීමට, එලදායීතාව වර්ධනය කරගැනීමට මෙන්ම තරඟකාරීත්වය වර්ධනය කර ගැනීමටත් දායක වන, ආර්ථිකයට නව අවස්ථා බිහි කරන වැදගත් බලවේගයක් බවට පත් කර ගැනීමට අවස්ථාව තිබේ.
- 3.3. සිවිල් ගුවන් සේවය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකයට ලබා දෙන දායකත්වය ඉමහත් වන අතර එය 2015 වර්ෂයේදී රැකියා අවස්ථා 297,500ක් හා ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 3ක් ජාතික ආර්ථිකයට දායක කර ඇත. මෑත කාලීනව IATA ආයතනය මගින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවයේ වටිනාකම පිළිබඳව කරන ලද අධ්‍යයනයකට අනුව එය 2035 වර්ෂය වන විට රැකියා 673,100ක් හා ඇමරිකන් ඩොලර් බිලියන 7ක් ආර්ථිකයට දායක කිරීමේ විභවතාවක් පවතින ක්ෂේත්‍රයකි.
- 3.4. ශ්‍රී ලංකාවේ සිවිල් ගුවන් ක්ෂේත්‍රය 2012-2015 කාල පරාසයේදී මගී ප්‍රවාහනය, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, හා ගුවන් යානා හැසිරවීම යන අංශයන් වලින් පිළිවෙලින් 5.5%, 8.0 % හා 7.7 % ක වර්ධනයක් ලබා කර ගැනීමට සමත් විය. 2015 වර්ෂයේදී ආසන්න වශයෙන් මගීන් මිලියන 8.5ක් හා මෙට්‍රික් ටොන් 215,032ක භාණ්ඩ ගුවන් මගින් ප්‍රවාහනය කොට තිබේ.
- 3.5. මීට අමතරව ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයෙන් මහඟු සේවයක් ලබන සංචරණ හා සංචාරක අංශයද ශ්‍රී ලංකා ආර්ථිකයේ වැදගත් කොටස්කරුවෙකි. 2015 වර්ෂයේදී සංචාරක කර්මාන්තය රටේ ආර්ථිකයට රුපියල් බිලියන 1,107.1ක් (දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් 10.6%ක්) දායක කළ අතර මෙම ක්ෂේත්‍රය වාර්ෂිකව 6.3%ක වර්ධනයක් පවත්වා ගනිමින් 2026 වන විට රුපියල් බිලියන 2,128.4ක් උපයා දෙනු ඇති බවට පුරෝකථනය කර ඇත. සංචරණ හා සංචාරක කර්මාන්තය තුළින් 2015 වර්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකාව තුළ රැකියා 793,000ක් (සෘජු හා වක්‍ර රැකියා) පමණ බිහි වී ඇති අතර (සමස්ත රැකියා නියුක්තියෙන් 9.7%ක්) මෙය වාර්ෂිකව 1.7%ක වර්ධනයක් පවත්වා ගනිමින් 2026 වන විට රැකියා 949,000ක් (සමස්ත රැකියා නියුක්තියෙන් 11.2%ක්) බිහි කරනු ඇතැයි පුරෝකථනය කෙරේ.
- 3.6. ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිවිල් ගුවන් සේවයේ අනාගතය.
 - ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ගනු ලැබ ඇති සංවර්ධන ප්‍රවේශයන් (විශේෂයෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව) හේතුවෙන් දැනට මිලියන 8.5ක්¹ පමණ වන සමස්ත මගී ගමනාගමනය (යාම් සහ ඊම්) 2035 වන විට මිලියන 21ක් දක්වා වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ.
 - දැනට මගීන් 137,000ක් පමණ වන දේශීය ගුවන් සේවා ඉල්ලුම 2035³ වන විට 337,000 දක්වා වර්ධනය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කෙරේ. නිතරම සුරක්ෂිත, අත්දැකීම් බහුල, සුවපහසු සංචරණයක් අපේක්ෂා කරන ඉහළ පෙළේ (Upmarket) සංචාරකයන් වෙත ශ්‍රී ලංකා සංචාරක කර්මාන්තයේ නැඹුරුව වැඩි වීමත් සමග මෙය තව දුරටත් ඉහළ යාමට වුවද ඉඩකඩක් පවතී.

¹ ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගුවන් තොටුපළ අංශයේ සංවර්ධනයට දායක වීම සඳහා පෞද්ගලික අංශයට ඇති විකල්ප පිළිබඳ අධ්‍යයනය, ලෝක බැංකුව, 2016 (Options study for Private Sector Participation for the Development of the Domestic Airport Sector in Sri Lanka, World Bank, 2016)

- ශ්‍රී ලංකා රජය සිය කර්මාන්ත, වෙළඳ හා වාණිජ ප්‍රතිපත්ති තුළින් දේශීය නිෂ්පාදනය ඉහළ නැංවීමටත්, ව්‍යාපාරික ව්‍යුහය වඩාත් ව්‍යාප්ත කිරීමටත් අපේක්ෂා කරන අතර එමගින් වෙළඳ හා වාණිජ කටයුතු තුළින් උපරිම ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම ඉලක්ක කෙරේ.

3.7. ශ්‍රී ලංකාවට ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ සහ ගෝලීය වශයෙන් ඇති අවස්ථා

- ලෝකයේ වඩාත්ම කාර්යබහුල දේශීය/විදේශීය ගුවන් මාර්ග පිහිටා ඇත්තේ ආසියා පැසිෆික් කලාපය තුළයි. මිලඟ වර්ෂ 20 ක කාලය තුළ දී ලෝකයේ ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනය ආසියා පැසිෆික් කලාපය මූලික කරගෙන සිදු වනු ඇත. (2034 වර්ෂය වන විට යුරෝපා කලාපයේ ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණය මුළු ගුවන් ගමන්වලින් 21% වනු ඇති අතර ආසියා පැසිෆික් කලාපය 36%ක්² ප්‍රතිශතයක් හිමි කර ගනු ඇත.)
- ආසියා පැසිෆික් කලාපය තුළ ලෝක ජනගහනයෙන් 56%ක ජනතාවක් ජීවත් වන අතර මෙම කලාපයේ මධ්‍යම පාන්තික ප්‍රතිශතය වේගයෙන් වර්ධනය වෙමින් පවතී. ගෝලීය දළ දේශීය නිෂ්පාදිතයෙන් 31%ක් බිහි වන්නේ මෙම කලාපයෙනි.
- ගෝලීය ගුවන් යානා නඩත්තු, පිළිසකර සහ පිරික්සුම්/ප්‍රතිසංස්කරණ (Maintenance' Repair and Overhaul - MRO) ක්ෂේත්‍රය වර්තමානයේ පවතින ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 64ක අගයේ සිට 2024 වර්ෂය වන විට ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 95ක් දක්වා වර්ධනය වනු ඇතැයි පුරෝකථනය කෙරේ. ආසියා පැසිෆික් කලාපයේ MRO ක්ෂේත්‍රයේ වෙළඳපොළ වටිනාකම 2025 වර්ෂය වන විට දැනට ඇති ප්‍රමාණය මෙන් දෙගුණයක් හෙවත් ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 32.2ක් බවට පත් වෙනැයි ගණන් බලා ඇත. විශේෂයෙන්ම ඉන්දියාවේ සහ චීනයේ ගුවන් ක්ෂේත්‍රවල ව්‍යාප්තිය මෙයට විශාල වශයෙන් දායක වීමට ඉඩක් පවතී. මෙම වේගවත් වර්ධනය නිසා දැනට ප්‍රදේශයේ ප්‍රධානතම MRO මධ්‍යස්ථාන වන සිංගප්පූරුව, හොංකොං, මැලේසියාව සහ චීනය සංකාප්ත මට්ටමට ළඟා වනු ඇත.
- ගෝලීය ආර්ථිකයන් ව්‍යාප්ත වීමත් සමගම ලොව පුරා ඇති වන ගුවන් සේවා ඉල්ලුමත් සමග ගුවන් සමාගම් නව ගුවන් යානා දස දහස් ගණනින් මිලට ගනු ඇත. බෝයිං (Boeing) සමාගම 2016 වර්ෂය සඳහා එළි දක්වා ඇති Pilot and Technician Outlook (ගුවන් නියමු හා තාක්ෂණික නිලධාරීන්ගේ තත්වය) යන වාර්තාව මගින් මිලඟ වසර 20ක කාලයේදී ගුවන් නියමු හා තාක්ෂණික ශිල්පී ෫ කිසි මිලියන 1.5ක් පමණ බිහි වේ යැයි පුරෝකථනය කෙරේ. (2016 - 2035)³. අඩු මිල ගුවන් සේවා විශාල ප්‍රමාණයෙන් වර්ධනයත් සමග තනි කොරිඩෝර්වේ (Single Aisle) කුඩා ගුවන් යානා ඉල්ලුම ඉහළ යාම හේතුවෙන් ගෝලීය ඉල්ලුමෙන් 40% ක අගයක් ආසියා පැසිෆික් කලාපයෙන් ඇති වේ යැයි ගණන් බලා ඇත.

3.8. කලාපීය හා ගෝලීය ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රවල මෙම නව ප්‍රවණතාවන් ප්‍රයෝජනයට ගැනීම තුළින් සිය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය මනා පරිණාමයකට ඉඩ සලසමින් ආර්ථික වර්ධනය වෙනුවෙන් උත්ප්‍රේරකයක් ලෙස භාවිතයට ගැනීමට ශ්‍රී ලංකාවට මහඟු විභවතාවක් පවතී. එබැවින් රටේ ආර්ථික සෞභාග්‍යය උදා කර ගැනීම උදෙසා ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ සංවර්ධනයට සහයෝගය හා දිරිය ලබා දීම ශ්‍රී ලංකා රජය අත්‍යාවශ්‍යයෙන්ම සිදු කළ යුතුය.

3.9. ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියේ අරමුණ වන්නේ ගුවන් ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය සක්‍රීයව ලිබරල්කරණය කරා ගෙන යාමට නිරන්තර දායකත්වය ලබා දීම තුළින් සියලු කොටස්කරුවන්ගේ ප්‍රතිලාභ ඉහළ නැංවීමත්, උපරිම ආරක්ෂාව හා සුරක්ෂිතභාවය තහවුරු කරමින් සර්ව සාධාරණ හා සම අවස්ථා සියල්ලන් වෙත හිමි කරන ප්‍රතිපත්තියක පිහිටා කටයුතු කිරීමත් ය.

පහතින් සඳහන් කෙරෙන ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය මගින් ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියා කලාපයේ ප්‍රධානතම ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් වශයෙන් ස්ථාපිත කිරීම වෙනුවෙන් ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග සංක්ෂිප්ත කර ඇත.

² ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය ගුවන් කොටුපළ අංශයේ සංවර්ධනයට දායක වීම සඳහා පෞද්ගලික අංශයට ඇති විකල්ප පිළිබඳ අධ්‍යයනය, ලෝක බැංකුව, 2016 (Options study for Private Sector Participation for the Development of the Domestic Airport Sector in Sri Lanka, World Bank, 2016)

³ Asia Pacific Aviation Competitive Challenges & Growth Dynamics, Andrew Herdman, Director General, Association of Asia Pacific Airline,

⁴ ICF MRO Market Forecast & Trends - Asia Pacific March 9-10, 2016 Airline E&M, China & East Asia.

⁵ Boeing (NYSE : BA), "Boeing Forecasts Nearly 1.5 Million Pilots and Technicians Needed by 2035" accessed 20th October 2016, <http://boeing.mediaroom.com/2016.07.25> Boeing - Forecast - Nearly - 1.5 Millioin - Pilots - and - Technicians - Needed - by - 2035

4. ප්‍රතිපත්තියේ මූලික අංග

- 4.1. ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශය සකස් කොට ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකා භූමියට ඉහතින් පිහිටා ඇති ගුවන් කලාපය රටේ ආර්ථික සංවර්ධනයට මෙන්ම සමාජයීය ඒකාබද්ධතාවයටද දායකත්වය සැපයීමේ ඉහළ විභවතාවක් හිමි මහඟු ජාතික සම්පතක් යන ප්‍රස්තුතය පදනම් කොට ගෙනය.
- 4.2. සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියේ මූලික අංග රටේ ගුවන් කලාපයේ විභවතාවය උපරිමයෙන් භාවිතයට ගැනීම අරමුණු කොට සකස් කර ඇති අතර, ඒ තුළින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව සාමකාමී කටයුතු වෙනුවෙන් යොදා ගැනීම උදෙසා 1944 විකාශයේ ප්‍රඥප්තියෙන් පිළිගනු ලැබූ "ගුවන් නිදහස්භාවයන්" (freedoms of air) ට අදාළ වගන්තින්ට අනුකූලව නියමාකාර නිදහස ලබා දීමද, ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ආරක්ෂාව සුරක්ෂිත කිරීමේ වගකීමට යටත්ව වාණිජ, විනෝද හා අධ්‍යාපනික කටයුතු උදෙසා භාවිතයේ නිදහසද, අන්තර්ජාතික සම්මුතීන්ට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකා රජය සුරැකීමට බැඳී සිටින ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව, සුරක්ෂිතභාවය, කාර්යක්ෂමතාව, සිවිල් ගුවන් සේවයේ විධිමත්භාවය හා පරිසර සංරක්ෂණය යනාදිය පවත්වා ගැනීමද අරමුණු කෙරේ.
- 4.3. මෙම ප්‍රතිපත්තියේ මූලික කරුණු පහතින් අංකනය කර දක්වා ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාව දකුණු ආසියා කලාපයේ ප්‍රධානතම ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් වශයෙන් නගා සිටුවීම උදෙසා ස්ථිරසාර පදනමක් සකස් කිරීමේ අරමුණ සහිතවය..
- 4.4. ශ්‍රී ලංකාව කලාපයේ ගුවන් සේවා කේන්ද්‍රස්ථානයක් වශයෙන් ස්ථාපිත කිරීමේ අරමුණ සඳහා මූලික වනුයේ ධාරිතාව සීමා නොකෙරුණු කාර්යක්ෂම ගුවන්තොටුපළ සහ ශක්තිමත් දේශීය ගුවන් සේවාවල අවශ්‍යතාවයයි. මේ අනුව නම් කළ ජාතික ගුවන් සේවය/සේවා සහ ප්‍රධාන ජාතික ගුවන් තොටුපළ වන බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA) ශ්‍රී ලංකාවේ සමස්ත ආර්ථික සංවර්ධනය වෙනුවෙන් ඒකලිත කෙරෙනු ඇත.
- 4.5. ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාත්මක කරවීමේ ක්‍රමෝපාය තුළින් ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත අනෙකුත් කටයුතුවලට අමතරව සියළුම නවීන ගුවන් යානා නඩත්තු, පිළිසකර හා පිරික්සුම්/ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සිදු කළ හැකි අන්තර්ජාතික තත්වයේ MRO පහසුකම්, උසස්ම තාක්ෂණයෙන් යුතු ගුවන් පුහුණු පාසල්, ගුවන් යානා ඉංජිනේරු සේවා හා නිෂ්පාදන කර්මාන්තශාලා සහ ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත වාණිජ කටයුතුවල යෙදෙන ආයතන (රක්ෂණ ආයතන, තැරවිකාර සමාගම් ආදී) ස්ථාපිත කොට මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමත්, නීති හා අණ පනත් තුළින් එවන් කටයුතු ප්‍රවර්ධනය කිරීමත්, අවශ්‍ය අවස්ථාවන්වලදී ඊට අදාළ රීති හා ක්‍රමවේදයන් සරල කිරීම හා අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් හා සේවා සපයා දීමත් පිළිබඳව ප්‍රධාන වශයෙන් අවධානය යොමු කෙරේ.

5. අන්තර්ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහනය

- 5.1. ප්‍රවේශය සැලසීමේ ප්‍රතිපත්තිය.- ශ්‍රී ලංකා රජය අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා ප්‍රවර්ධනයට කැප වී ක්‍රියා කරනුයේ ඒ තුළින් රැකියා අවස්ථා උත්පාදනය, වෙළඳාම දියුණුව, වාණිජ හා ආයෝජන අවස්ථා පුළුල් වීම සහ විශේෂයෙන්ම සංචාරක කර්මාන්තයේ උත්තතිය උදෙසා නව අවස්ථා හිමි කර ගැනීමේ අරමුණ ඇතිවය. මෙම අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම උදෙසා ශ්‍රී ලංකා රජය සාධාරණ තරඟකාරීත්වයට ඉඩ සලසමින් සම අවස්ථාවන් සහ විවෘත ප්‍රවේශයන් පිරිනමමින් වෙනත් රටවල් සමග ගුවන් සේවා සම්මුතීන්ට එළඹෙන අතර පෙරළා ඊට සමාන ප්‍රතිචාරයක් ලැබීම මත පදනම්ව (basis of reciprocity) නව අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා වෙළඳපොළ විවෘත වීම හා/හෝ පවතින වෙළඳපොළ පුළුල් වීම තුළින් හිමි වන ආර්ථික, වෙළඳ, වාණිජ, සංචාරක, ආගමික හා සමාජයීය ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීම උදෙසාත්, ඒ තුළින් ප්‍රවේශ නිදහස හා සම්බන්ධිතභාවය පුළුල් කර ගැනීම උදෙසාත් කැප වී ක්‍රියා කරයි.
- 5.2. ගමනාගමනයේ අයිතිය හුවමාරු කර ගැනීම.- ශ්‍රී ලංකා රජය තමන්ට සම මට්ටමේ, විනිවිදභාවයකින් යුතු ප්‍රතිලාභ පෙරළා හිමි වීම පදනම් කොට ගෙන ගමනාගමනයේ වාණිජ අයිතිය හුවමාරු කරගැනීම (exchange of commercial traffic rights) උදෙසා වෙනත් රටවල් ද්විපාර්ශ්වික හෝ බහු පාර්ශ්වික එකඟතාවලට විවෘතව සහ නම්‍යශීලීව එළඹෙනු ඇත. ඒ අනුව අළුතින් ගමනාගමන අයිතිය පැවරීම හෝ පවතින ගමනාගමන අයිතිය පුළුල් කිරීම පිළිබඳව සලකා බැලීමේදී පහත කරුණු ගැන අවධානය යොමු කෙරේ.
 - (a) නව සංචාරක වෙළඳපොළ තුළට ප්‍රවේශ වීමට සහ / හෝ පවතින ගුවන් සේවා වෙළඳපොළ පුළුල් කරගැනීමට සහ ශ්‍රී ලංකාවට සිදු වන සංචාරක/ව්‍යාපාරික ගමන් ඉහළ යාමට ඇති ඉඩකඩ.
 - (b) දැනට ශ්‍රී ලංකාව සමග සෘජු ගුවන් මාර්ග සම්බන්ධතා නොපවතින නගර සමග අළුතින් යුග නගර (City pairs) බිහි කර ගැනීමට ඇති අවස්ථාව.

- (c) බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන ජාතික ගුවන්තොටුපළ ලෙස ප්‍රවර්ධනය කෙරෙන අතර වෙළඳපොළ ඉල්ලුම මත වෙනත් දේශීය ගුවන් තොටවල් සංවර්ධනය කිරීම.
- (d) ඉහළ පිළිගැනීමක් සහිත ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් ශ්‍රී ලංකාව වෙත ආකර්ෂණය කර ගැනීම හා / හෝ ශ්‍රී ලංකාව ඔවුන්ගේ සේවා මාර්ගයක් ලෙස දිගටම පවත්වා ගැනීම.
- (e) ශ්‍රී ලංකාව තුළ ලියාපදිංචිව සිටින ගුවන් සමාගම් වෙත පෙරළා ලැබෙන ගමනාගමන අයිතීන් ඉහළ නංවා ගැනීමේ අවස්ථා සහ / හෝ වෙනත් වාණිජ වශයෙන් වාසිදායක අවස්ථා.
- (f) අවම රාජ්‍ය මැදිහත්වීමක් සහ ආර්ථික නියාමනයක් යටතේ වෙළඳපොළ තුළ ගුවන් සමාගම් අතර තරගකාරීත්වයක් ඇති කොට එය පදනම්ව අන්තර්ජාතික ගුවන් ගමන් පද්ධතිය ප්‍රවර්ධනය කිරීම.
- (g) කාර්යක්ෂම සහ තරගකාරී අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා තුළින් වෙළඳාම, පාරිභෝගික සේවාව හා ආර්ථික සංවර්ධනය සඳහා උපකාර වන බවට පිළිගෙන අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා ව්‍යාප්ත කරවීම.
- (h) ගුවන් සමාගම්වලට සංචාරකයන් හා ගුවන් භාණ්ඩ පාරිභෝගිකයන් වෙත විවිධත්වයෙන් යුතු සේවාවක් සැලසීමට ඉඩ ලබා දීම [අවම මිලට, සිය ඒකාධිකාරීය අනිසි භාවිතයට ගන්නා මට්ටමට නොයා] සහ සෑම ගුවන් සමාගමකටම නව්‍යකරණය සහ තරගකාරී මිල ගණන් ඉදිරිපත් කිරීමට දිරි ගැන්වීම.
- (i) දේශීය හා අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවාවලදී ඉහළම තත්ත්වයේ ආරක්ෂාව හා සුරක්ෂිත බව තහවුරු කිරීම සහ ගුවන් යානාවල, ගුවන් මගීන්ගේ හා ගුවන් භාණ්ඩවල ආරක්ෂාවට ගැටළුවක් වීම නිසා ගුවන් සේවා කටයුතු අඩාල කරවිය හැකි, එනිසා සිවිල් ගුවන් ගමන් පිළිබඳව මහජන විශ්වාසය බිඳ වැටිය හැකි ක්‍රියාකාරකම් හා වෙනත් තර්ජන පිළිබඳව අවධානයෙන් හා මනා සැලකිල්ලෙන් සිටීම.
- 5.3. ජාල ආශ්‍රිත අවස්ථා.- ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කර ඇති ගුවන් සමාගම් මෙරටට සේවා සැපයීමට දක්වන කැමැත්ත සහ ඔවුන්ගේ අනාගත සැලසුම්වලට අනුකූලව ඔවුන්ට ජාත්‍යන්තර ගුවන් වෙළඳපොළ වෙත ඇති ප්‍රවේශය වැඩිදියුණු කිරීමටත්, ජාල ආශ්‍රිත අවස්ථා (Network Opportunities) පුළුල් කිරීමටත් හැකි සෑම උත්සාහයක්ම ගනු ඇත.
- 5.4. ගමන් මාර්ගයේ ධාරිතාව.- අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා වල යෙදී සිටින ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කර ඇති ගුවන් සමාගම් ඔවුන් අත්සන් තබා ඇති ගුවන් සේවා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ඔවුන්ට හිමිව ඇති ගුවන් මගී/භාණ්ඩ ධාරිතාව හා ගුවන් වාර ගණන පිළිබඳ වාර්තා අනාගත ඉල්ලුම ඉහළ යාමට පෙර සිටම පවත්වා ගැනීම මගින් ශ්‍රී ලාංකීය ගුවන් සේවා වෙළඳපොළේ දියුණුව පිළිබඳව දීර්ඝ කාලීන සැලසුම් සකස් කිරීමට පහසුව සැලසෙනු ලැබේ.
- 5.5. අන්තර්ජාතික මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා දේශීය ගුවන් සමාගම් යෙදවීම.- දැනට පවතින/ අනාගතයේ ඇති කර ගන්නා ගුවන් සේවා ගිවිසුම් ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකාවේ ජාතික ගුවන් සමාගම්වලට අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා වෙළඳපොළේ ගුවන් මගී හා/හෝ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන මෙහෙයුම් කටයුතුවලට සහභාගී වීමට අනුයුක්ත කිරීම අදාළ ගුවන් සමාගම් රටේ නීති රෙගුලාසිවලට හා අන්තර්ජාතික සම්මතයන්ට දක්වන නීතිමය, තාක්ෂණික, මෙහෙයුම්, පරිපාලන හා පාරිසරක ආරක්ෂණ අනුකූලතාව මත පමණක් සිදු කෙරේ.
- 5.6. දේශීය ගුවන් සමාගම්වල ගමනාගමනයේ අයිතිය.- අන්තර්ජාතික මගී ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතුවල යෙදීම සඳහා දේශීය ගුවන් සමාගම් අතර දැනට පවතින හෝ අනාගතයේ ලැබීමට හැකි ගමනාගමනයේ අයිතීන් (Traffic rights) පැවරීම හා ගුවන් වාර වෙන් කිරීම (slot allocation) වෙනුවෙන් සාධාරණ හා විනිවිදභාවයකින් යුතු ක්‍රමවේදයක් පවත්වා ගැනේ.
- 5.7. ගුවන් සමාගමක ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය.- ශ්‍රී ලංකා රජය ICAO මගින් නිර්දේශ කෙරෙන ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ස්ථානය (Principal Place of Business - PPB) පිළිබඳ ප්‍රමිතීන් ප්‍රවර්ධනය කරනු ඇත. පවතින ගුවන් සේවා ගිවිසුම් වල පවතින සැලකිය යුතු මට්ටමේ අයිතිකාරීත්වය පිළිබඳ වගන්ති (substantial ownership clauses) මෙම PPB ප්‍රමිතීන්ට අනුව සංශෝධනය කරන ලෙසද ශ්‍රී ලංකා රජය සිය වර්තමාන ද්විපාර්ශ්වික ගුවන් සේවා හවුල්කරුවන් වෙත යෝජනා කර සිටී.
- 5.8. මගී කුලී සේවා මෙහෙයුම්.- ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ නිර්දේශ හා රෙගුලාසිවලට අනුකූලව ආරක්ෂාවට, සුරක්ෂිතභාවයට හා පාරිසරික ආරක්ෂණයට තර්ජනයක් නොවන මට්ටමට පමණක් ලිහිල් කරන ලද මූල්‍ය රෙගුලාසි මත දේශීය හා අන්තර්ජාතික මගී කුලී ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් (Passenger Charter operations) පවත්වා ගෙන යාම ප්‍රවර්ධනය කෙරේ.

- 5.9. ශ්‍රී ලංකාව තුළ විදේශ ගුවන් සමාගම් නියෝජනය.- ශ්‍රී ලංකාව තුළට හෝ ශ්‍රී ලංකාවෙන් පිටතට ගුවන් ප්‍රවාහන කටයුතු සිදු කරන විදේශීය සමාගම් වෙත ඒ සඳහා දේශීයව ලියාපදිංචි වූ වෙළඳ නියෝජිතවරයෙකු (General Sales Agent) හරහා, ලියාපදිංචි කළ සීමිත වගකීම් සමාගමක් (Limited liability company) හරහා හෝ අදාළ ගුවන් සමාගම සිවිල් ගුවන් සේවාඅධිකාරියේ නමට ශ්‍රී ලංකික බැංකුවකින් සෘජුවම ලබා ගත්, අවස්ථානුකූලව තීරණය කරනු ලබන වටිනාකමකින් යුතු, නිශේධ කළ නොහැකි බැංකු ඇපකරයක් මත අවසර ලබා දෙනු ලැබේ.
- 5.10. භූමි මෙහෙයුම්.-ගුවන්තොටුපළ ඉඩකඩ, සුරක්ෂිත බව, ආරක්ෂක බාධක හා පරිසර ආරක්ෂාවට යටත්ව ගුවන් සමාගම්වලට භූමි මෙහෙයුම් (Ground handling) කටයුතු අවසර ඇති අවස්ථාවන්වලදී තම සමාගම විසින්ම සිදු කර ගැනීමට හෝ පවතින භූමි මෙහෙයුම් සේවා සැපයුම්කරුවෙක් තෝරා ගැනීමට නිදහස ඇත. ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළවල භූමි මෙහෙයුම් සේවාවන් තරගකාරී මිලකට සැපයීමට ශ්‍රී ලංකා රජය වගබලා ගනු ඇත.
- 5.11. කේත සහයෝගිතා ගිවිසුම් (Code Share Agreements - CSA&).- ගුවන් සමාගම් දෙකක් අතර ඇති කර ගන්නා කේතසහයෝගිතා ගිවිසුමක් (CodeShare Agreement) මගින් එක් ගුවන් සමාගමකට (අලෙවිකාර සමාගම) තවත් ගුවන් සමාගමක (පරිපාලන සමාගම) ගුවන් යානාවල ආසන තම ගුවන් යානා අංක ඇසුරින්ම අලෙවි කිරීමට අවස්ථාව සැලසේ. මෙන් මගීන්ට සිය ගුවන් ගමන නොකඩවාම යාමට ඉඩ ලැබේ. මෙම ගිවිසුම් වලට අදාළ ප්‍රතිපත්තිය පහත පරිදි වේ.
 - (a) ගුවන් සේවා ගිවිසුම් (Air Service Agreements - ASA) හි ක්‍රියාපටිපාටීන්ට අනුකූලව රට තුළ පවතින කේත සහයෝගිතා ස්ථාන (Code Share Points) ලිබරල්කරණය කෙරේ.
 - (b) ශ්‍රී ලංකාව තුළ ලියාපදිංචි වී ඇති ගුවන් සමාගම්වලට විදේශ ගුවන් සමාගම් සමග අදාළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම මගින් ඉඩ සලසා ඇති ශ්‍රී ලංකාව තුළ ඕනෑම ස්ථානයකට දේශීය කේත සහයෝගිතා ගිවිසුම්වලට එළඹීමට නිදහස හිමි වේ.
 - (c) ශ්‍රී ලංකාවේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම් වෙත විදේශ සමාගම් සමග ඇති කරගන්නා ජාත්‍යන්තර කේත සහයෝගිතා ගිවිසුම් අදාළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම මගින් ලබා දී ඇති ප්‍රතිපදාන මත ලිබරල්කරණය කෙරෙන අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත කේත සහයෝගිතා ගිවිසුම් ක්‍රියාත්මක වීමට දින 30කට පෙර දැනුම් දිය යුතුය.
- 5.12. ගුවන් සමාගමේ එතෙර සාමාජිකයන්.- සුදුසු නිර්දේශයන්ට අනුව සහ සාධාරණ අවශ්‍යතා මත කළමනාකාර / තාක්ෂණික ශිල්පී එතෙර (expatriate) සාමාජිකයන් සිය කාර්ය මණ්ඩලයට බඳවා ගැනීමට ගුවන් සමාගම් වලට අවසර හිමි වේ. ඕනෑම අවස්ථාවකදී විදේශ ගුවන් සමාගමකට වාණිජ ප්‍රදේශවල හා තාක්ෂණික ප්‍රදේශවල එතෙර සාමාජිකයන් දෙදෙනෙකු බැගින් රඳවා තැබීමට අවස්ථාව ඇත. ඊට අමතරව අවශ්‍ය එතෙර සාමාජිකයන් සෑම විටම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජෙනරාල්වරයාගේ අවසරය මත පමණක් බඳවා ගැනීමට ඉඩ ලබා දේ.
- 5.13. බහු ගමනාන්ත අයිතිය (Cabotage rights) භාවිතය.-ශ්‍රී ලංකාව තුළට හෝ ඉන් පිටතට ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරන විදේශ ගුවන් සමාගම් වෙත ශ්‍රී ලංකාව තුළ අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපළ එකකට වඩා වැඩි ගණනකට මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් ඉඩ සලසනු ඇත. එහිදී අදාළ අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපළ අතර වාණිජ ගමනාගමන අයිතීන්ට (commercial traffic rights) අනුකූලව එම අවසරය ලබා දේ.
- 5.14. මත්තල රාජකෘත් අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපළේ (MRIA) ගමනාගමන අයිතිය.- ශ්‍රී ලංකා රජය සියලුම විදේශික ගුවන් සමාගම් සඳහා මත්තල ගුවන් තොටුපළ තුළදී මගීන් සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේදී කිසිදු බාධාවකින් තොරව "ගුවනේ නිදහස"ට අදාළ වගන්ති නවයම භුක්ති විඳීමට අවස්ථාව සලසා තිබේ.

6. රේගු බදු

- 6.1. රේගු බද්දෙන් නිදහස් කිරීම.- ශ්‍රී ලංකා රජය පෙරළා හිමි වන සම මට්ටමේ ප්‍රතිලාභ මත පදනම්ව විදේශ රටක නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමකින් අය කිරීමට ඉඩ ඇති රේගු හා තීරු බදු, නිරීක්ෂණ ගාස්තු සහ වෙනත් ජාතික ගාස්තු හා අය කිරීම් (ගුවන් යානයක් පැමිණීමෙන් පසු මෙහෙයවීමේ වියදම් ගාස්තු (cost of handling charges) වලට අමතරව අය කෙරෙන) වලින් මතු දැක්වෙන දෑ නිදහස් කෙරෙනු ඇත; ගුවන් යානා ඉන්ධන, ලිහිසි තෙල්, භාවිතයට ගැනෙන තාක්ෂණික උපාංග, එන්ජින් ඇතුළුව අනෙක් අමතර කොටස්, නිතර යොදා ගන්නා ගුවන් යානා උපාංග, ගුවන් ගබඩා, මුද්‍රිත ටිකට්පත් මිටි, ගුවන් බිල්පත්, ගුවන් සමාගමේ ලාංඡනය සහිත වෙනත් මුද්‍රිත ලිපිද්‍රව්‍ය, නොමිලේ බෙදා හරින ප්‍රචාරක පත්‍රිකා සහ ගුවන් සමාගමේ කටයුතු හෝ ගුවන් යානා වල නඩත්තුව සඳහා සාමාන්‍යයෙන් හෝ එම කටයුතු සඳහා විශේෂයෙන්ම යොදා ගැනීමට නියමිත මුද්‍රිත ද්‍රව්‍ය.

6.2. ඉහත සඳහන් කළ ආකාරයට බදුවලින් නිදහස් කෙරෙනුයේ සාමාන්‍යයෙන්;

- (a) අදාළ විදේශ රාජ්‍යයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගම වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන එන දෑ.
- (b) අදාළ විදේශ රාජ්‍යයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමට අයත් යානා ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමේදී හෝ පිටත් වීමේදී ඒ තුළ තබා ගන්නා දෑ.
- (c) අදාළ විදේශ රාජ්‍යයේ නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමට අයත් යානා භාවිතයෙන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ එහා මෙහා ගෙන යන, අදාළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම මගින් එකඟ වූ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා භාවිතයට ගැනීමට බලාපොරොත්තු වන දෑ; එවන් දෑ ශ්‍රී ලංකාව තුළදී අඩ වශයෙන් හෝ සම්පූර්ණයෙන්ම භාවිතයට ගැනුණද ශ්‍රී ලංකාවට එවායේ අයිතිය නොපැවරෙන බවට වන කොන්දේසියට යටත්ව.

7. අන්තර්ජාතික ගුවන් සමාගම්වලට අදාළ බදු ක්‍රමය

ශ්‍රී ලංකාවේ ලියාපදිංචි කළ ගුවන් සමාගම්වලට විදේශ රාජ්‍යයකදී සම තත්වයේ අයිතින් හා පහසුකම් පෙරළා ලැබෙන බවට අදාළ ගුවන් සේවා ගිවිසුම මගින් එකඟතාවක් ඇති කර ගන්නා අවස්ථාවක පහත සඳහන් බදු ක්‍රම ප්‍රතිපත්තින් ක්‍රියාත්මක වනු ඇත.

- 7.1. ලාභය හෝ ආදායම.- විදේශ රාජ්‍යයකට අයත් ගුවන් සමාගමක් අන්තර්ජාතික ගමනාගමන මෙහෙයුම් කටයුතුවලින්, ගුවන් සමාගම් අතර ඇතිවන වාණිජ ගිවිසුම්වලින් හෝ ඒකාබද්ධ ක්‍රියාකාරකම් තුළින් උපයා ගන්නා ලාභ හෝ ආදායම් සියල්ල ලාභය හා ආදායම මත ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පනවනු ලබන බදුවලින් නිදහස් වේ.
- 7.2. ප්‍රාග්ධනය හා වත්කම්.- විදේශ රාජ්‍යයකට අයත් ගුවන් සමාගමක් අන්තර්ජාතික සේවාවන්ට අදාළ ප්‍රාග්ධනය හා වත්කම් සියල්ල ලාභය හා ආදායම මත ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පනවනු ලබන බදුවලින් නිදහස් වේ.
- 7.3. ලැබීම්.- විදේශ රාජ්‍යයකට අයත් ගුවන් සමාගමකට අයත් අන්තර්ජාතික සේවා සඳහා යොදා ගන්නා ලද ගුවන්යානයක් අත්සතු කිරීමේදී සහ එවන් ගුවන්යානයක මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා යොදා ගැනෙන වංචල දේපළ ආශ්‍රිත ලැබීම් (Gains) සියල්ල ලාභය හා ආදායම මත ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් පනවනු ලබන බදුවලින් නිදහස් වේ.
- 7.4. වැට්.- විදේශ රාජ්‍යයක් නම් කරන ලද ගුවන් සමාගමකට ඔවුන්ගේ අන්තර්ජාතික සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු උදෙසා සපයනු ලබන භාණ්ඩ හා සේවා සඳහා අගය මත එකතු කළ බද්දෙන් (VAT) හා වෙනත් වක්‍ර බදුවලින් සහනයක් හිමි වනු ඇත.

8. දේශීය ගුවන් සේවා

- 8.1. දේශීය ගුවන් සමාගම් වල ආයෝජනය.- ශ්‍රී ලංකා රජය මෙරටට ආර්ථික හා සමාජයීය ප්‍රතිලාභ සැලසිය හැකි ආකාරයේ සාර්ථක දේශීය ගුවන් ක්ෂේත්‍රයක් රට තුළ ඇති කොට නිරන්තරයෙන් සංවර්ධනය කිරීමට සිය සහයෝගය පිරිනමයි. මේ සඳහා දේශීය ගුවන් සමාගම්, ගුවන්තොට (aerodromes), වෙනත් ගුවන් යටිතල පහසුකම් හා සේවා සංවර්ධනය වෙනුවෙන් සිදු කෙරෙන පෞද්ගලික අංශයේ ආයෝජන දිරිමත් කෙරේ.
- 8.2. දේශීය ගුවන්තොට භාවිතය.- දේශීය ගුවන් ක්ෂේත්‍රය ප්‍රවර්ධනය කිරීම උදෙසා හමුදාමය කටයුතු සඳහාම වෙන් කර ඇති ගුවන්තොට හැර අනෙක් සියලු දේශීය ගුවන්තොට අදාළ සිවිල් ගුවන් සේවා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වන පරිදි නඩත්තු කරනු ලැබේ. හමුදාමය කටයුතු සිදු කෙරෙන ගුවන්තොටවලදී වෙන් කරන ලද ඉඩකඩ, පහසුකම් හා සේවා සැලසීම මගින් සිවිල් ගුවන් සේවා මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා වන සිවිල් ගුවන් අවශ්‍යතා බාධාවකින් තොරව ඉටු කර ගත හැකි තත්වයක් පවත්වා ගැනේ.
- 8.3. නව ගුවන්තොට ඉදිකිරීම.-සංචාරක, වෙළඳ, ආයෝජන, වාණිජ, කර්මාන්ත හා ආගමික කේන්ද්‍රස්ථානවල නව ගුවන්තොට ඉදිකිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. මෙයට "හෙලිතොටුපළ"ද(හෙලිකොප්ටර් යානා ගොඩබැස්විය හැකි හා නවතා තැබිය හැකි ස්ථාන හෙවත් helipads iy heliports) ඇතුළත් වන අතර ඒ සඳහා පෞද්ගලික අංශයේ දායකත්වය දිරිමත් කෙරේ.
- 8.4. ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොට.- රට තුළ පවතින ජල ප්‍රදේශවල ඒවායේ ප්‍රධාන භාවිතයට අනිසි බලපෑමක් ඇති නොවන ආකාරයට අදාළ ජල ප්‍රදේශ භාර බලධාරීන්ගේ එකඟතාව හා අදහස් ඇතුළත්ව ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොට ඇති කිරීම දිරිමත් කිරීමට සහ ඊට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීමට බලාපොරොත්තු වේ. දේශීය ගුවන්තොටුපළ, ජල ගුවන්තොට හා හෙලිතොටුපළ

ඇතුළු සියලුම දේශීය සිවිල් ගුවන්තොටුපල මෙහෙයුම් කටයුතු, ගාස්තු අය කිරීම හා අනෙකුත් කටයුතු නියාමනයේ බලතල සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට (CAASL) පැවරේ.

- 8.5. දේශීය ගුවන්තොටු නියාමනය.- ජල ගුවන්තොටු හා හෙලිකොප්ටර් ගොඩබස්වන/රඳවන ස්ථාන හෙවත් හෙලිතොටුපළ ඇතුළු සියලුම දේශීය සිවිල් ගුවන්තොටුපල ගාස්තු තීරණය කිරීම ඇතුළු සියලු මෙහෙයුම් කටයුතු නියාමනයේ බලය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය සතු වේ.
- 8.6. බහු ආකාර ප්‍රවාහනය.- ගුවන්තොටු සංවර්ධන කටයුතුවලට අමතරව අදාළ ස්ථාන දැනට පවතින මහාමාර්ග, දුම්රිය හෝ මුහුදු මාර්ග ආදී අනෙකුත් ප්‍රවාහන ආකාර සමග සම්බන්ධීකරණ කිරීම තුළින් නොකඩවා ගමනාගමනයේ පහසුව සලසන බහු ආකාර ප්‍රවාහන (multi-modal transport) පද්ධති ඇති කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ.
- 8.7. හෙලිකොප්ටර් ගොඩබස්වන ස්ථාන.- ප්‍රධාන නගරවල හා අධිවේගී මාර්ග අසල තෝරා ගත් ස්ථානවල හෙලිකොප්ටර් ගොඩ බැස්විය හැකි ස්ථාන බිහි කිරීම ප්‍රවර්ධනය කෙරෙන අතර එමගින් හදිසි වෛද්‍ය අවශ්‍යතා ඇතුළුව ඉක්මන් ප්‍රවාහන හැකියාවක් ඇති කිරීම අරමුණු කෙරේ.
- 8.8. පෞද්ගලික ගුවන්තොටු.- සිවිල් ගුවන් සේවාඅධිකාරිය මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අදාළ අවශ්‍යතාවන් සපුරන අවස්ථාවල පෞද්ගලික ගුවන් පරි, හෙලිතොටුපළ ඉදිකිරීමට අවසර ලබා දීම සහ දිරිමත් කිරීම සිදු කෙරේ.

9. නඩත්තු, පිළිසකර හා පිරික්සුම්/ප්‍රතිසංස්කරණ (MRO) ආයතන

ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් මෙරට MRO ආයතන බිහි කිරීමට සහ පවත්වාගෙන යාම සඳහා පහත සඳහන් ක්‍රියාමාර්ග ගනු ඇත.

- (a) MRO ආයතන භාවිත කරන මෙවලම් හා මෙවලම් ගොනු (toolkit) රේගු බදුවලින් නිදහස් වේ. සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල් (Directorate General of Civil Aviation - DGCA) විසින් අනුමත කරන ලද ගුවන්යානා නඩත්තු ආයතනවල තත්ත්ව පරීක්ෂක කළමනාකරුවන් විසින් සහතික කරන ලද සියලු මෙවලම් හා මෙවලම් ගොනු සඳහා මෙම බදු නිදහස හිමි ය.
- (b) මෙවලම් සඳහා අදාළ පටිපාටියට සමාන ආකාරයකින් MRO ආයතන සඳහා අවශ්‍ය අමතර කොටස්, ඔවුන්ගේ සේවාදායක ගුවන් සමාගම් මගින් සිදු කරන ඇතවුම් යනාදිය අනුමත තත්ත්ව පරීක්ෂක කළමනාකරුවන්ගේ නිර්දේශ මත DGCA විසින් ලබා දෙන එකවරක් පමණක් වලංගු සහතිකයෙන් රේගු බදුවලින් නිදහස් කරනු ලැබේ.
- (c) පරිමාණකූල පිරිමැසුම් (economies-of-scale) ප්‍රවර්ධනය කිරීම උදෙසා ගුවන් යානා නඩත්තුව, පිළිසකර කිරීම හා පිරික්සුම්/ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා ආනයනය කෙරෙන සියලු අමතර කොටස් බදු වලින් නිදහස් වේ.
- (d) MRO ආයතන සඳහා අලුත්වැඩියා කළ නොහැකි එන්ජින්, ගුවන් යානා ගොඩබස්වන එකලස (landing gear) වැනි කොටස් ආනයනයේදී අදාළ උපාංග සවිකිරීමේ වැඩකටයුතු ආරම්භ කිරීමට පෙර වුව ද අදාළ කොටස් ආනයනයට අවසරය ලබා දෙනු ඇත.
- (e) ශ්‍රී ලංකාව වෙත MRO වැඩකටයුතු සඳහා ගෙන එන විදේශ ගුවන් යානා අදාළ කාලය තුළ දී වාණිජ ගුවන් ගමන්වල නොයෙදෙන කොන්දේසිය මත මුළු අලුත්වැඩියා කාලය පුරාවටම හෝ මාස 12ක කාලයක් පුරාවට (මුලින් එළඹෙන අවස්ථාව) ශ්‍රී ලංකාව තුළ තබා ගැනීමට අවසර හිමි වේ. කෙසේ නමුත් මෙම ගුවන් යානාවලට MRO කටයුතු සඳහා ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන හා සේවය ලබා මෙරටින් පිටත්ව යන ගමන් දෙකේ දී මගීන් හා/හෝ භාණ්ඩ රැගෙන ඒමට හැකි ය.
- (f) සියලු MRO කටයුතු සඳහා අගය මත එකතු කළ බදු (VAT) ප්‍රතිශතය ශුන්‍ය වේ.
- (g) MRO සේවා සඳහා විභවතාවක් පවතින සියලු ගුවන්තොටු ආශ්‍රිතව MRO කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය භූමිය සහන මිලක් යටතේ මිලදී ගැනීමට MRO සේවායෝජකයන්ට අවස්ථාව හිමි වේ.
- (h) මෙම ප්‍රතිපත්තියට අනුමැතිය හිමි වන දින සිට වසර පහක කාලයක් දක්වා MRO සේවායෝජකයන් වෙතින් ගුවන්තොටුපළ කර්තෘභාගය (Airport royalty) හා වෙනත් ගාස්තු අය නොකෙරේ.

10. පොදු ගුවන් සේවා

- 10.1. සංවර්ධනය හා පහසුකම් සැපයීම. - ශ්‍රී ලංකා රජය පොදු ගුවන් සේවය, පෞද්ගලික ගුවන් සේවා සහ ගුවන් ක්‍රීඩා ද ඇතුළුව විනෝදාත්මක ගුවන් සේවාවන් (recreational aviation) සංවර්ධනය කිරීමේ හා ඊට පහසුකම් සැපයීමේ වැදගත්කම පිළිගන්නා අතර එහි දී සුරක්ෂිතභාවයට අදාළ ප්‍රමිතීන් හා ආරක්ෂක අවශ්‍යතාවන් පිළිගත හැකි මට්ටමක පවත්වා ගත යුතු වේ.
- 10.2. ගුවන් සංගම්.- විනෝදකාමී හෝ අධ්‍යාපනික ගුවන් කටයුතු, ක්‍රියාකාරකම් හා උත්සව පැවැත්වීම ප්‍රවර්ධනය හා අධීක්ෂණය සඳහා ප්‍රාදේශීය හා පිටිසරබද ගුවන් සංගම් ඇති කිරීම දිරිමත් කෙරෙනු ඇත.
- 10.3. ගුවන් යානා ඉන්ධන.-පොදු ගුවන් සේවා සඳහා භාවිත කෙරෙන ගුවන් යානා බහුතරයක් භාවිතයට ගනු ලබන්නේ ව්‍යවහාරයේ AV Gas යනුවෙන් හඳුන්වන ඉන්ධන වර්ගය වන අතර මෙය ලංකා පෙට්‍රෝලියම් සංස්ථාව විසින් ආනයනය කරනු ලැබ ගුවන් යානා මෙහෙයුම්කරුවන් වෙත බැරල් වශයෙන් නිකුත් කරනු ලබන්නකි. ගුවන් යානා ඉන්ධනවල මිල අවම කිරීමේ අරමුණෙන් පෞද්ගලික මෙහෙයුම්කරුවන්ට තමාට අවශ්‍ය ඉන්ධන සෘජුවම ආනයනය කිරීමට අවසර ලබා දෙනු ඇති අතර ඒ සඳහා ඔවුන් තත්ව පාලන රෙගුලාසිවලට එකඟව අදාළ කටයුතු සිදු කළ යුතුය.
- 10.4. විනෝදකාමී ගුවන් කටයුතු.- ජාතික ආරක්ෂාව හා සුරක්ෂිතභාවය පවත්වා ගෙන යාමට යටත්ව ගුවන් ක්‍රීඩා ද ඇතුළත්ව ගුවන් විනෝද කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා අවසර දෙනු ලැබේ. උණුසුම් වායු බැඳුන, නිදහස් පාවී යන යානා (gliders), බලගැන්වූ පාවී යන යානා (para-gliders), හා අති සැහැල්ලු ගුවන් යානා (ultra-light aircraft) ආදියේ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය අධීක්ෂණය කරනු ලබන "කල්ක්‍රියා නිර්දේශය" (Code of conduct) පිළිපැදීමට යටත්ව අවසරය ලබා දෙනු ඇත.
- 10.5. ඩ්‍රෝන් හා දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානා.-පුද්ගලයන්ගේ හා දේපළවල ආරක්ෂාවට, සුරක්ෂිතභාවයට එල්ල විය හැකි තර්ජනය මෙන්ම පුරවැසියන්ගේ පෞද්ගලිකත්වයට ද බලපෑම් එල්ල වීමට ඇති ඉඩකඩ හේතුවෙන් නියමුවන් රහිත ගුවන් යානා (Unmanned Aerial Vehicle - UAV) හා දුරස්ථ පාලක ගුවන් යානාපද්ධති (Remotely Piloted Aircraft Systems - RPA) ශ්‍රී ලංකාවට ආනයනය, එකලස් කිරීම, මෙරටේදී නිෂ්පාදනය, අලෙවිය හා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලාපය තුළ පියාසර කරවීම අවසරපත් ලබා දීමේ ක්‍රමවේදයක් මගින් දැඩිව නියාමනය කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ ඩ්‍රෝන්, UAV හෝ RPAS ක්‍රියා කරවීම සඳහා අවසරය ලබා ගැනීමේදී ඒවා භාවිත කිරීමට බලාපොරොත්තු වන අවස්ථාවට අවම වශයෙන් පැය 48කට පෙර ප්‍රදේශයේ පොලිස් ස්ථානය වෙත දිනය, වේලාව, ස්ථානය, ක්‍රියා කරවීමේ අවශ්‍යතාව, යොදා ගන්නා උපකරණ, සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් ලබා ගත් අවසරයේ විස්තර හා ක්‍රියාකරුගේ අනන්‍යතාව හා ඇමතුම් විස්තර සහිත අයැදුම්පත්‍රයක් භාර දීම අනිවාර්ය වේ. ඩ්‍රෝන් ක්‍රියාකරවීම කිසිවෙකුගේ ආරක්ෂාවට, සුරක්ෂිතබවට, පෞද්ගලිකත්වයට හෝ පරිසරයට අනිසි බලපෑමක් ඇති නොකළ යුතුය. ඩ්‍රෝන් ක්‍රියාකරවීම වෙනුවෙන් අවසර ලබා ගැනීමෙන් පසුව වුවද සපයා ඇති තොරතුරු සාවද්‍ය හෝ අසම්පූර්ණ වන අවස්ථාවක, අවසර ලබා ගත් තත්වයේ/අවශ්‍යතාවයේ වෙනසක් ඇති වූ අවස්ථාවක සහ ඩ්‍රෝනය පියාසර කරවීම අදාළ ප්‍රදේශයේ කටයුතුවලට අනිසි බාධාවක් බවට තීරණය වූ අවස්ථාවක ලබා දුන් අවසරපත්‍රය බලරහිත කරනු ලැබේ. එමෙන්ම ප්‍රදේශයට අනතුරුදායක බවට, ප්‍රදේශයේ කටයුතුවලට අනිසි බලපෑමක් ඇති කරන බවට හෝ වෙනත් උපාංගයකට/උපකරණයකට බාධාවක් ඇති වන අවස්ථාවක ඩ්‍රෝන් ආශ්‍රිත සියලු කටයුතු වහාම නවත්වන ලෙස අණ කිරීමට ප්‍රාදේශීය පොලිස් ස්ථානයට පූර්ණ බලතල ලබා දී ඇත.

11. ගුවන් සේවා සංවර්ධනය වෙනුවෙන් කොටස්කරුවන්ගේ දායකත්වය

මෙහි නිර්දේශිත ගුවන් සේවා සංවර්ධන ක්‍රියාමාර්ග හේතුවෙන් බලපෑමකට ලක් විය හැකි යම් කොටස්කරුවෙක් සිටීමට ඉඩ ඇති බව ශ්‍රී ලංකා රජය පිළිගනී. ශ්‍රී ලංකාව අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානයේ (ICAO) සාමාජිකයෙකු බැවින් ශ්‍රී ලංකා රජය ICAO හි ගාස්තු නියම කිරීමේ ප්‍රතිපත්තිය, වෙනස්කම් සිදු කිරීමෙන් වැළකීමේ ප්‍රතිපත්තිය (principles of non-discrimination), විනිවිදභාවයේ සහ වියදම පාදක ක්‍රියාකාරිත්වය යනාදියට අනුගතව ක්‍රියා කරයි. ගාස්තු නියම කිරීමේදී සැමවිටම ගුවන් ගමනාගමනයේ වියදම අවම කරගැනීම ඉස්මතු කෙරේ. ඊට අදාළව කොටස්කරුවන්ගේ අදහස් විමසා බලා ඒ සඳහා ද නීති අවධානය යොමු කෙරේ.

12. ගුවන් කලාපය විශේෂ අවශ්‍යතා සඳහා වෙන් කිරීම

සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහ ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශයේ එකඟතාව මත ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් සීමාව තුළ දෙන ලද මිනුම් වලින් යුතු ප්‍රදේශයක් හඳුනාගෙන සමස්ත ගුවන් ක්‍රියාකාරකම් අතරින් සියල්ලම හෝ තෝරාගත් කිහිපයක් පමණක් ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා අවම රෙගුලාසි බලපැවැත්වෙන සුවිශේෂී කලාපයක් නම් කළ හැකි ය.

13. එතෙර මෙහෙයුම් කටයුතු

එතෙර මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා මෙන්ම වෙරළෙන් එපිට පිහිටුවා ඇති ඉදිකිරීම් සහ මුහුදු යාත්‍රා වෙත සේවා සහය සැපයීම ද, සෝදිසි හා මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුම් දියත් කිරීම සඳහා ද හෙලිකොප්ටර් සේවයක් ස්ථාපනය කිරීම දිරිමත් කෙරෙන අතර එහිදී ජාතික ආරක්ෂාව, මහජන සුරක්ෂිතභාවය හා අනෙකුත් වැදගත් කරුණු පිළිබඳව නිසි අවධානය යොමු කිරීමේ වැදගත්කම ද අවධාරණය කෙරේ.

14. ගුවන් තොටුපළ යටිතල පහසුකම්

14.1. ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය.- සිවිල් ගුවන් සේවා වල වර්ධනයට සහ සංචාරක ව්‍යාපාරය දියුණු වීමට ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය ඉතා වැදගත් වේ. ගැලපෙන තත්ත්ව ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සහ පුරෝකථනය කෙරෙන ගුවන් සේවා ඉල්ලුමට හා මගී ගුවන් වාර ප්‍රමාණයට සාපේක්ෂව ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින හා සැලසුම් කෙරෙන සියලු දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය කොට මනාව පවත්වා ගෙන යාමට අවශ්‍ය සියලු ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබේ.

14.2. ඛණ්ඩාරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළට දෙවැනි ගමන් පටයක්.- ඛණ්ඩාරනයක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA) තුළ දැනට පවතින ගුවන් පටයට සුදුසු දුරකින් සහ ඊට සමාන්තර වශයෙන් දෙවැනි ගුවන්පටයක් ඉදි කෙරෙන අතර එමගින් එකවර හා ස්වාධීනව ගුවන් මෙහෙයුම් කටයුතු කිරීමේ සිදු කිරීමේ හැකියාව ලබා ගැනීමටත්, ප්‍රධාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ගුවන් යානා මෙහෙයවීමේ ධාරිතාවය, කාර්යක්ෂමතාවය හා ඵලදායීතාවය ඉහළ නංවා ගැනීමටත් අවස්ථාව හිමි වනු ඇත.

14.3. ප්‍රාදේශීය සමාජය සමග සාකච්ඡා කිරීම.- නව ගුවන්තොටුපළ ඉදිකිරීමේ දී මෙන්ම පවතින ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනයේදී / පුළුල් කිරීමේදී ද සෑම විටම සැලසුම් සකස් කිරීම, ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පය, සංවර්ධනය, ක්‍රියාත්මක කිරීම හා පවත්වා ගෙන යාම යනාදිය නියමාකාරයෙන් සිදු කිරීම සඳහා ව්‍යවස්ථානුකූල සේවා සැපයුම්කරු; සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා ආයතනය (AASL) සහ අනෙකුත් අදාළ පාර්ශව සමග මනා සහයෝගීතාවකින් හා විවෘත සන්නිවේදනයකින් යුතුව එම කටයුතු සිදුවන බවට වගබලා ගනු ඇත.

14.4. ප්‍රාදේශීය ගුවන්තොටුපළ.- ශ්‍රී ලංකා රජය රටේ උතුරු, නැගෙනහිර, දකුණු හා බස්නාහිර දිස්ත්‍රික්ක මනාව ආවරණය කළ හැකි ආකාරයට ඒ ඒ ප්‍රදේශවල ප්‍රාදේශීය ගුවන්තොටුපළ හතරක් (4) ඉදිකිරීමටත්, ඒ තුළින් අභ්‍යන්තර වශයෙන් මෙන්ම හා බාහිර වශයෙන්ද රටේ සම්බන්ධිත බව ඉහළ නැංවීමටද අපේක්ෂා කරයි.

14.5. ඉඩකඩ වෙන් කිරීම.- ආරක්ෂක හේතූන් මත සම්පූර්ණයෙන්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව යටතේ පවතින ගුවන්තොටුපළ හැර අනෙකුත් සියලු දේශීය ගුවන්තොටුපළ තුළ සිවිල් / ගුවන් හමුදා අංශ දෙකේම කටයුතු බාධාවකින් තොරව සිදු විය හැකි ආකාරයෙන් භූමිය පැහැදිලිව බෙදා වෙන් කෙරෙනු ඇත. මෙහි දී සිවිල් කටයුතු සඳහා භාවිත කෙරෙන ප්‍රදේශ හා ගුවන් හමුදාවේ කටයුතු සඳහා භාවිත කරන ප්‍රදේශ පැහැදිලිව සීමා මායිම් සලකුණු කොට පවත්වා ගනු ලැබේ. සිවිල් ගුවන් සේවා කටයුතු වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය විය හැකි අමතර යටිතල පහසුකම් ගොඩනැංවීම සඳහා පෞද්ගලික ආයෝජකයන් හට ඉඩකඩ සැලසීම වෙනුවෙන් සිවිල් කටයුතු සඳහා වෙන් කෙරුණු භූමි කොටසින් ඇතැම් ප්‍රදේශ දීර්ඝ කාලීනව බදු දීමේ ක්‍රමයක් ද විකල්පයක් වශයෙන් පවත්වා ගැනේ. සියලුම සිවිල් / ගුවන් හමුදා ගුවන්තොටුපළවලදී සිවිල් වැසියන්ට ගැලපෙන සම්මත ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගැනීමට වගබලා ගනු ලැබේ.

14.6. දේශීය පර්යන්තය.- අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපළවල දේශීය ගුවන්තොටුපළ කරා යාමට බලාපොරොත්තු වන මගීන් හා ඒවායේ සිට පැමිණෙන මගීන් වෙනුවෙන් විශේෂ පර්යන්ත ඉදි කිරීම තුළින් මගීන් මෙහෙයවීම වඩාත් පහසු කිරීමටත්, දේශීය ගුවන් සේවා ජාලයේ කාර්යක්ෂමතාව ඉහළ නැංවීමටත් බලාපොරොත්තු වේ.

14.7. අඩු මිල පර්යන්ත.- වියදම අවම කරගැනීමේ ප්‍රතිපත්තිය මත පිහිටා කාර්යක්ෂමතාව හා ඵලදායීතාව ඉහළ නංවා ගැනීමට උත්සුක වන අඩු මිල ගුවන් සේවා සැපයුම්කරුවන්ගෙන් ලැබෙන වටිනා දායකත්වය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා රජය සිය අවධානය යොමු කර තිබේ. අඩු මිල ගුවන් සේවා ව්‍යාපාරික සංකල්පය වඩාත් ශක්තිමත් කිරීම උදෙසා ශ්‍රී ලංකා රජය අන්තර්ජාතික ගුවන්තොටුපළවල ද අඩු මිල පර්යන්ත බිහි කිරීමට පහසුකම් සැපයීම/දිරිමත් කිරීම සිදු කරනු ඇත.

15. ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන සැලසුම

- 15.1. සිවිල් ගුවන් සේවාවන්හි යෙදෙන සියලුම ගුවන්තොටුපළ සඳහා එහි සංවර්ධන ක්‍රමෝපායයන් හා උපරිම කාර්යක්ෂමතාවයන් ක්‍රියාත්මක වීමට මායිම් දේපළ පිළිබඳ සැලසුම් ද ඇතුළත් ප්‍රධාන සැලසුමක් (Master plan) ලැබෙනු ඇත. මෙම ප්‍රධාන සැලසුම් හරහා අනාගත ගුවන් ගමන් ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව කෙරෙන පුරෝකථන හා අනුබද්ධව ධාරිතාව හා ඉල්ලුම කළමනාකරණය කරගත හැකි ආකාරයට අදියර කිහිපයක් ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධනය අපේක්ෂා කෙරේ. ප්‍රාග්ධන වියදම්, කාලරාම, ගුවන් සීමා ධාරිතාවය පරිසර බලපෑම යනාදී අනෙකුත් බලපෑම් ගැන සැලකිල්ලට ගෙන ව්‍යාපාරික වටපිටාවක් වශයෙන් ගුවන්තොටුපළ මූල සිටම අවධානයට ලක් කරනු ඇත. වැඩකටයුතු කරගෙන යාමේ දී හවුල්කරුවන්ගේ අවශ්‍යතාවය ඇති වන අවස්ථා පිළිබඳව ද මෙහි ඇතුළත් වනු ඇත.
- 15.2. එබැවින් ගුවන්තොටුපළවල අනාගත යටිතළු පහසුකම් අවශ්‍යතා සම්පූර්ණ කිරීමේ දී මනා කොට සම්බන්ධීකරණය වූ හා සම්බන්ධිත වූ ප්‍රධාන සැලසුම් ආශ්‍රයෙන්, ජාතික ආර්ථික ව්‍යුහයේ මූලික අංගයක් වශයෙන් ගුවන්තොටුපළවල ඇති වැදගත්කම පිළිබඳ අවබෝධයකින් යුතුව අදාළ ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක වනු ඇත.

16. ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රතිප්‍රවාහනය

- 16.1. ගුවන්-සයුරු භාණ්ඩ.- ගුවන් භාණ්ඩ ක්ෂේත්‍රය ප්‍රධාන වශයෙන් ප්‍රතිප්‍රවාහනය (trans-shipment) මත යැපෙන හෙයින් භාණ්ඩ ක්‍රියායන්‍ය (cargo processing) හා ගුවන් භාණ්ඩ ප්‍රතිප්‍රවාහනය ප්‍රවර්ධනය කිරීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ. එබැවින් ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයවීමේ පහසුකම් හා ගබඩා පහසුකම් ඉදිකිරීමට සැලසුම් කිරීමත්, නැව් භාණ්ඩ / සයුරු භාණ්ඩ මෙහෙයවීම සඳහා දැනට පවතින පහසුකම් සමග එය මනාව සම්බන්ධීකරණයට පියවර ගැනීමත් ඉතා වැදගත් වන අතර එහිදී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය, ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ප්‍රවාහන භාණ්ඩ ප්‍රගමන ඒජන්තවරුන් (Freight Forwarding Agents) සහ අනෙකුත් හවුල්කරුවන්ද සමග සම්බන්ධීකරණයෙන් යුතුව සිදු කළ යුතු වේ.
- 16.2. නියාමන ඒජන්තවරුන්.- නියාමනය කරන ලද භාණ්ඩ (regulated cargo) ඒජන්තවරුන්ගේ සංකල්පය හඳුන්වා දෙන අතර, එවැනි නියාමන භාණ්ඩ ඇසිරුම් අංගනවල සිට පැමිණෙන කන්ටේනර් ගුවන්තොටුපළවල දී පරීක්ෂා කිරීම අවශ්‍ය නොවීමෙන් ගුවන්තොටුපළ භූමි මෙහෙයුම් කටයුතු පහසු කර ගත හැකිය. මෙම පහසුකම භාවිත කිරීමට අපේක්ෂා කරන ප්‍රවාහන භාණ්ඩ ප්‍රගමනකරුවන් හා භාණ්ඩ ඒජන්තවරුන් වෙත සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියෙන් බලපත්‍රයක් පිරිනැමීම මගින් ඔවුන් විශේෂ නියාමන ක්‍රමයක් යටතට ගෙන එනු ඇත.
- 16.3. ගෝලීය සැපයුම් දාමය.- ගෝලීය සැපයුම් දාමයේ අංගයක් වන ප්‍රතිප්‍රවාහනය මගින් ගුවන් භාණ්ඩවලට අගය එකතු කිරීම ප්‍රවර්ධනයට ප්‍රධානතම අවධානය යොමු කෙරේ. භාණ්ඩ කුලී ගමන් සේවා සැපයුම්කරුවන් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අවසරය යටතේ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට දිරිමත් කෙරෙනු ඇත.

17. භූමි භාවිතය සැලසුම් කිරීම

- 17.1. ගුවන් සීමාව ඵලදායීව ප්‍රයෝජනයට ගැනීම.- මනා භූමි භාවිත සැලසුම්කරණය (land use planning) ගුවන්තොටු (aerodromes), ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොටු හා හෙලිතොටුපළ (heliports) අවට පවතින සීමිත භූමිය ඵලදායීව යොදා ගැනීමේ දී ප්‍රධාන තැනක් ගනී. එමනිසා ඉල්ලුම හා අනාගත මිනිසා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ගමන්වාර ප්‍රමාණයේ වර්ධනය පිළිබඳව සිදු කෙරෙන පුරෝකථනයන් වෙත විශේෂ අවධානයක් යොමු කෙරේ. ඉහත කී ආකාරයේ ගුවන්තොටුවල ඇති යටිතළු පහසුකම්වලින් උපරිම ප්‍රයෝජන ලබා ගැනීම හා ඒ අවට පරිසරය ආරක්ෂා කිරීම පදනම් කරගෙන භූමි භාවිතය සැලසුම් කෙරෙනු ඇත.
- 17.2. බාධක සීමා කිරීමේ ප්‍රදේශ හා මතුපිට.- ගුවන්තොටුපළ හා අනුබද්ධ ගුවන් සීමා මෙන්ම රජය මගින් පාලනය කෙරෙන, සහතික කරන කරන ලද ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොටු හා හෙලිතොටුපළවල ද ක්‍රියාකාරී සීමාරීතින් පැනවීම හරහා "බාධක සීමාකරණ ප්‍රදේශ හා මතුපිට" (obstacle limiting areas and surfaces) නියමයන් බලාත්මක කෙරෙන අතර එය අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංගමය (International Civil Aviation Organisation- ICAO) විසින් නිර්දේශිත සුදුසු සුරක්ෂිතතා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදු කෙරේ.
- 17.3. පෞද්ගලික ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොටු / හෙලිතොටුපළ.- පෞද්ගලික පාර්ශවයන්හි අයිතිය යටතේ පවතින හෝ මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කරන ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොටු (water aerodromes) හා හෙලිතොටුපළවලට (heliports) අදාළව "බාධක සීමාකරණ ප්‍රදේශ හා මතුපිට" බලාත්මක කිරීමේ වගකීම අදාළ හිමිකරුවන් හෝ මෙහෙයුම්කරුවන් වෙත පැවරෙන අතර, ගුවන්තොටුව එය යාබද ඉඩම්වල හිමිකරුවන් සමග සම්බන්ධව සිදු කළ යුතුය. යම් ගුවන්තොටුවක් සහතික කිරීමෙන් අනතුරුව ඒ අවට සිදු කෙරෙන යම් ඉදිකිරීමක් හේතුවෙන් බාධක සීමාකරණය උල්ලංඝනය වූ අවස්ථාවක පෙර නිකුත් කරන ලද සහතිකය අවලංගු හා බලරහිත තත්වයට පත් වේ.

18. ගුවන් සීමා කළමනාකරණය

- 18.1. ගුවන් සීමාව.- ශ්‍රී ලංකාවට අයත් ගුවන් කලාපය රටේ ආර්ථික හා සමාජීය සංවර්ධනයට දායකත්වය සැපයීමේ ඉහළ විභවතාවක් හිමි මිල කළ නොහැකි පොදු සම්පතක් බව හඳුනා ගනිමින්, එය කාර්යක්ෂමවද, ඵලදායීවද කළමනාකරණය කිරීම මෙන්ම ජාතික ආරක්ෂාවට හා සුරක්ෂිතභාවයට මුල් තැන ලබා දීමේ පදනමේ පිහිටා ශ්‍රී ලංකා ගුවන් කලාපය තුළ සිවිල් ගුවන් කටයුතු සඳහා නිදහස තහවුරු කෙරෙනු ඇත.
- 18.2. ගුවන්සීමාව නම්‍යශීලීව භාවිතය.- ශ්‍රී ලංකා රජය රටේ ගුවන් සීමාවේ ඇතැම් ප්‍රදේශ සදාකාලිකවම සිවිල් ගුවන් කටයුතු සඳහා තහනම් කිරීම වෙනුවට හැකි සෑම අවස්ථාවකම අවශ්‍යතාව මත නම්‍යශීලීව කටයුතු කිරීම මගින් මෙහෙයුම් අවශ්‍යතාවන් සපුරා ගැනීමට උත්සාහ කරයි. ඒ අනුව දැනට සිවිල් කටයුතු සඳහා තහනම් කොට ඇති ගුවන් ප්‍රදේශ යළි විවෘත කොට ඒ වෙනුවට අළුතින් තහනම් කලාප වෙනත් ස්ථානවල බිහි කිරීම මගින් ජාතික ආරක්ෂක අවශ්‍යතාවන් සපුරා ගැනේ.
- 18.3. ගෝලීය ගුවන් මංගැසිරවීමේ සැලැස්ම සමග අනුබද්ධ වීම: ශ්‍රී ලංකා රජය මෙරට ගුවන් සීමාව තුළදී ගුවන් ගමනාගමන කළමනාකරණය වෙනුවෙන් ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් ප්‍රශස්ථම ක්‍රියාමාර්ග (best practices) භාවිත කිරීමට යොමු වන අතර එමගින් ICAO හි ගෝලීය ගුවන් මංගැසිරවීමේ සැලැස්ම (Global Air Navigation Plan) මෙන්ම එයට අනුබද්ධිත ගුවන් සේවා පද්ධති අංගන වැඩිදියුණු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය (Aviation System Block Upgrade - ASBU) සමගද අනුගත වී සුරක්ෂිත හා කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබා දීමට කැප වී සිටී. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL), ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා සමාගම (AASL), නම් කළ ජාතික ගුවන් සමාගම් සහ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සමග එක්ව සම්බන්ධීකරණය වූ ජාතික ගුවන් වාර කළමනාකරණ වැඩසටහනක් (coordinated national air traffic management programme) සකස් කොට ගෙන ගුවන් මගීන්ගේ සුරක්ෂිතභාවයට මුල් තැන ලබා දෙමින්, රට වෙනුවෙන් හා රටේ ආරක්ෂක අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ආර්ථික ලාභ වඩාත් ප්‍රශස්තකරණය කර ගැනීමට උත්සාහ කිරීම තුළින් එම තත්ත්වයට ළඟා වීමට අපේක්ෂා කෙරේ. ශ්‍රී ලංකා රජය අන්තර්ජාතික සම්මතයන්ට අනුව හා මෙරටට අදාළ කලාපීය ගුවන් මංගැසිරවීමේ සැලසුම් හා යුතුකම්වලට අනුකූලව පරිශීලක නිර්විචිත ගමන්පථ (user defined trajectories) ඔස්සේ ගුවන් මෙහෙයුම් ක්‍රියාත්මක වීම වෙනුවෙන් සිය උපකාරය ලබා දෙනු ඇත. ICAO හි ගෝලීය/කලාපීය ගුවන් මංගැසිරවීමේ සැලැස්ම ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාවට අදාළව සැලසුම් සැකසීමේ, නිර්මාණකරනයේ, උපකරණ සැපයීමේ හා කළමනාකරණයේ පදනම වශයෙන් යොදා ගනු ලැබේ. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව ICAO විසින් නිර්දේශිත ගුවන් සේවා පද්ධති අංගන වැඩිදියුණු කිරීමේ ක්‍රියාවලිය (ASBU)ට සමගාමීව කළමනාකරණය කෙරෙන අතර 2008 වර්ෂයෙන් ඇරඹෙන වසර 20ක කාල පරිච්ඡේදයක් පුරාවට එම ප්‍රතිපත්තිය බලපැවැත්වේ.
- 18.4. ගුවන් ගමනාගමන පාලක සේවය සඳහා විධිවිධාන.- සිවිල් ගුවන් කටයුතු සිදු කෙරෙන සියලුම ගුවන්තොටුපළ සඳහා ගුවන් ගමනාගමන පාලක සේවය (Air Traffic Control Service) සැපයීම සිවිල් ගුවන් සේවා අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල් (DGCA) විසින් නිකුත් කරන ලද වලංගු ගුවන් ගමනාගමන පාලක බලපත්‍ර (ATC licenses) හිමි ගුවන් ගමනාගමන පාලකවරුන් අතින් සිදු වනු ඇත.
- 18.5. ගුවන් සීමා වර්ගකරණය.- සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ (CAASL) හි විවෘත ගුවන් සේවා ප්‍රතිපත්තියට අමතරව මෙම ප්‍රතිපත්තිය තුළින් ලැබෙන ප්‍රයෝජන උපරිම කර ගැනීමට නම් කොළඹ නගරය තුළ මෙන්ම අන්තර්ජාතික ගුවන් මාර්ග (airways) තුළද ගුවන් සීමා කොරිඩෝර ඇතුළත් ගුවන් සීමා පන්ති (airspace classes) පිහිටුවීමට හැකි ප්‍රතිපාදනද ඇතුළත් නව ක්‍රමවේදයක් සකස් කිරීම අවශ්‍ය වේ.

19. රාජ්‍ය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතකරණ වැඩපිළිවෙල (SASP)

- 19.1. ගුවන් ගමන් ආශ්‍රිත සියලු කටයුතු වලදී ඇති විය හැකි ආපදාවන්ගෙන් පිළිගත හැකි මට්ටමකට ආරක්ෂා වීමට ඇති හැකියාව ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතභාවයේ මූලික පදනමයි. ඒ අනුව අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට හා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රශස්ත ක්‍රියාපටිපාටීන්ට (industry best practices) අනුගත වන පරිදි රාජ්‍ය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතකරණ වැඩපිළිවෙලක් (State Aviation Safety Programme - SASP) හඳුන්වා දෙන අතර එමගින් ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් කටයුතුවල සුරක්ෂිතභාවය ප්‍රමාණවත් මට්ටමකින් පවත්වා ගැනීමේ රාජ්‍ය වගකීම ඉෂ්ට කරනු ලැබේ.
- 19.2. බලයලත් නියෝජන සංවිධානය.- රාජ්‍ය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතකරණ වැඩපිළිවෙල ගොඩනැගීම, හඳුන්වා දීම, ක්‍රියාත්මක කරවීම හා පවත්වා ගැනීම සඳහා බලයලත් නියෝජන සංවිධානය වන්නේ ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (CAASL) වන අතර දේශීය ගුවන් ගමන් ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රමාණයට හා සංකීර්ණයත්වයට ගැළපෙන මට්ටමකින් SASP වැඩසටහන ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීමට අවශ්‍ය මානව හා මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත සැපයෙනු ඇත.

- 19.3. රාජ්‍ය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා සම්බන්ධීකරණ පීඨිකාව.- ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට අදාළ ජාතික නියාමන හා පරිපාලන ආයතන සියල්ලේම සහභාගිත්වයෙන් රාජ්‍ය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා සම්බන්ධීකරණ පීඨිකාව (State Aviation Safety Coordination Platform) පිහිටුවනු ලැබේ. මෙය ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා ප්‍රධානත්වය දරන කමිටුවක ආකාරයෙන් ක්‍රියාත්මක විය හැකිය. එහි වගකීම වන්නේ විවිධ රාජ්‍ය ගුවන් සේවා නියාමන ආයතන හා පරිපාලන ආයතන තුළ SASP වැඩසටහන හඳුන්වා දීමේ හා අධීක්ෂණය කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධීකරණය කිරීම වන අතර එමගින් SASP වැඩසටහනට අදාළ සුරක්ෂිතතා ප්‍රතිපත්තිය, සුරක්ෂිතභාවයේ දර්ශක, නීති ක්‍රියාත්මක කරවීමේ ප්‍රතිපත්තිය, සුරක්ෂිතභාවය පිළිබඳ දත්ත ආරක්ෂා කිරීම හා බෙදා ගැනීම (safety data protection & sharing), සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධති (SMS) නියාමන අවශ්‍යතා, අභ්‍යන්තර රාජ්‍ය සුරක්ෂිතතා වැඩපිළිවෙල (SSP) සමාලෝචන හා තීරණ යනාදිය ආශ්‍රිත ගොඩනැගීමේ, ආවර්තිකව සමාලෝචනයේ, තීරණ හා ප්‍රතිපත්ති සැකසීමේ කටයුතු සහසම්බන්ධිතව හා සම්බන්ධීකරණයෙන් යුතු අයුරකින් පවත්වා ගෙන යාමයි. මෙම කටයුතු කෙරෙහි යන SASP පීඨිකාව වෙතට විවිධ ආයතනවල ජ්‍යෙෂ්ඨ කළමනාකාරීත්වය සම්බන්ධ කරගත යුතු අතර ිෂ වැඩසටහනේ විධායක ගණකාධිකාරීවරයා මෙහි සම්බන්ධීකාරක ලෙස කටයුතුකළ යුතුය.
- 19.4. මානව හා මූල්‍ය සම්පත්.- සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය ඵලදායී සුරක්ෂිතතා නියාමකයෙකු වශයෙන් කටයුතු කිරීම සඳහා ඊට අත්‍යාවශ්‍ය වන තාක්ෂණික නිපුණත්වය හා මෙහෙයුම් හැකියාව සහතික කිරීම උදෙසා එයට ප්‍රමාණවත් මානව හා මූල්‍ය සම්පත් හා සුදුසු පරිපාලන නායකත්වය ලබා දෙනු ඇත. මේ සඳහා රජයේ අපේක්ෂා මුදුන්පත් කිරීමට හා සුරක්ෂිතතාව පිළිබඳව ක්ෂේත්‍රයේ ඇති විය හැකි අභියෝගයන්ට සාර්ථකව මුහුණ දිය හැකි ආකාරයට පුහුණු මානව සම්පත් සුදුසු චේතන මට්ටම් යටතේ සේවයේ පිහිටුවීමද ඇතුළත්ව අනෙකුත් අවශ්‍ය ආයතනික හා ව්‍යුහාත්මක වෙනස්කම් ඇති කිරීමට අවශ්‍ය අධිකාරි බලතලද සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය වෙත පවරනු ලැබේ.
- 19.5. තාක්ෂණික නිපුණතාව.- ප්‍රමාණවත් පරිපාලනමය ප්‍රතිපදාන තුළින් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට (CAASL) ගෝලීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයට හා වෙනස්කම්වලට සැලසුම්ගත හා ක්‍රමෝපායයක ආකාරයෙන් මුහුණ දීමට ඇති හැකියාව ශක්තිමත් කෙරෙනු ඇත. තාක්ෂණික ප්‍රමිතීන් හා නියාමනයන් ගොඩනැගීමට, හඳුන්වා දීමට හා බලාත්මක කිරීමට ඕනෑම වෙන ඇති හැකියාව ශක්තිමත් කෙරෙන අතර පෘථුල ඔත්තුසේවා වැඩසටහනකට දායකත්වය සැපයීමට එයට ඇති හැකියාවද වැඩි කෙරේ.
- 19.6. ක්ෂේත්‍රයේ නියාමනය.- දේශීය හා ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් මෙන්ම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්කරුවන්, පිළිසකර හා නඩත්තුකාර සමාගම්, පුහුණු කිරීමේ සංවිධාන, ගුවන් යානා කොටස් නිෂ්පාදන සමාගම් යනාදී අනෙකුත් වෙනත් ගුවන් සේවා සැපයුම්කරුවන් සහතිකකරණයටත්, නියාමනයටත් සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට (CAASL) පවතින බලතල ශක්තිමත් කිරීම මගින් පිළිගත් ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ඕනෑම මගින් හඳුන්වා දෙනු ලැබූ සුරක්ෂිතතා ප්‍රමිතීන් සුරැකෙන බව තහවුරු කෙරේ.
- 19.7. සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතීන් (SMS).- දේශීය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සෑම විටම සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය (ඕනෑම විසින් බලාත්මක කර ඇති සුරක්ෂිතතා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව කටයුතු කළ යුතු අතර ඕනෑම මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති අවශ්‍යතාවන්ට සරිලන ආකාරයෙන් සිය සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතීන් (Safety Management Systems - SMS) ස්ථාපනය, නඩත්තුව හා නව්‍යකරණය සිදු කිරීම දිරිමත් කෙරේ.
- 19.8. සුරක්ෂිතකරණ සංස්කෘතිය.- ශ්‍රී ලංකා රජය සෑම විටම ගුවන් සේවා ව්‍යවසායකයන් අතර සුරක්ෂිතකරණ සංස්කෘතියක් (safety culture) ප්‍රවර්ධනය කරන අතර ඔවුන් නිරතව සිටින අංශයන්හි CAASL මගින් ප්‍රකාශයට පත් කර ඇති රාජ්‍ය සුරක්ෂිතතා වැඩපිළිවෙලට අනුකූලව සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධති ස්ථාපනය කිරීම වෙසෙසින් අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහෙයුම්කරුවන් හා සේවා සැපයුම්කරුවන් නිර්දේශ්වනීය (non-punitive) වටපිටාවක් තුළ ස්වයං වාර්තාකරණ සංස්කෘතියක් ඇති කර ගැනීම දිරිමත් කෙරෙන අතර සහතික ගුවන් මෙහෙයුම්කාර සහතික (Air Operator Certificate - AOC) හිමිකරුවන් හා සහතික කරන ලද මෙහෙයුම්කරුවන් තමාගෙන් අපේක්ෂිත ක්‍රියාපටිපාටීන්ට අනුගත වීමත්, සුරක්ෂිතතාවයේ අඩුලුහුඬුකම් ඇති වන සියලු අවස්ථා CAASL වෙත වාර්තා කිරීමටත් අපේක්ෂා කෙරේ.
- 19.9. සුරක්ෂිතතා දත්ත ආරක්ෂා කිරීම.- රාජ්‍ය නියාමන බලාත්මක කිරීමේ ප්‍රතිපත්ති හා ක්‍රියාපටිපාටීන් ඇසුරින් SSP-SMS වටපිටාවක (රාජ්‍ය සුරක්ෂිතතා වැඩපිළිවෙල හා සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතීන් ක්‍රියාත්මක වන) ස්වේච්ඡා හෝ රහසිගත වාර්තාකරණ පද්ධතියකින් හෝ ඊට සමාන සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධතියක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන සීමා කරන ලද මෙහෙයුම් දත්ත නිරීක්ෂණ පද්ධතියකින් (restricted data monitoring system) ලබා ගන්නා දත්ත රෙගුලාසි බලගන්වීමේ කටයුතු සඳහා යොදා නොගන්නා බවට සහතික කිරීමට අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන ලබා දෙනු ඇත. උසාවි නියෝගයක් ලැබී අවස්ථාවක හැර සුරක්ෂිතතා දත්ත ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සුරක්ෂිතභාවය ප්‍රවර්ධනය කිරීමට හැර වෙනත් කිසිදු හේතුවක් සඳහා යොදා නොගැනේ.

19.10. ගුවන් යානා අනතුරු හා සිදුවීම් පරීක්ෂණ ආයතනය.- ගුවන් යානා අනතුරු හා වෙනත් බරපතල සිදුවීම් පිළිබඳව පරීක්ෂණ සිදු කිරීම සඳහා SASP ට පරිබාහිරව වෙනත් ස්වාධීන ආයතනයක් ස්ථාපිත කරනු ලැබේ.

19.11. ගුවන් ගමන් ආපදා කළමනාකරණ සැලැස්ම.- ජාතික ආපදා කළමනාකරණයේ වගකීම් දරන අදාළ අධිකාරයන් සමග සම්බන්ධීකරණයෙන් ගුවන් ගමන් ආපදා කළමනාකරණ සැලැස්මක් සකස් කිරීමටත්, ක්‍රියාවට නැංවීමටත් කටයුතු යොදනු ලැබේ. සුරක්ෂිතතාවයේ ඉහළම ප්‍රමිතීන් පවත්වා ගෙන යාම උදෙසා ගුවන් ආශ්‍රිත අනතුරු හා ප්‍රධාන සිදුවීම් සියල්ලම සඳහා ස්වාධීන පරීක්ෂණ පැවැත්වීමේ ප්‍රතිපත්තිය ආරක්ෂා කොට අනුගමනය කෙරේ. මෙයට ගුවන් සෝදිසි හා මුදා ගැනීමේ සැලැස්මක්ද ඇතුළත් කෙරෙන අතර එමගින් ශ්‍රී ලංකා ගුවන් සීමාව තුළ ගුවන් මංහැසිරවීමේ සේවා (Air Navigation Services) සඳහා මෙරටට පවරා ඇති යානයක් ආපදාවකට ලක් වී ඇති අවස්ථාවක ඒ සඳහා සෝදිසි හා මුදා ගැනීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට ඇති රජයට ඇති බැඳීම ක්‍රියාත්මක කෙරේ. මෙයට ගුවන්තොටුපළවල හදිසි මහජන සෞඛ්‍ය ප්‍රතිචාර (Public Health Emergency Response) අවශ්‍යතාද ඇතුළත් වේ.

20. ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව

20.1. ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව (Aviation Security) යන්න නිර්වචනය කර ඇත්තේ නීතියට පටහැනි වූ බාධාවන්ගෙන් සිවිල් ගුවන් සේවය ආරක්ෂා කිරීම ලෙසයි. මෙම අරමුණ සාක්ෂාත් කර ගැනීම සඳහා මානව හා භෞතික සම්පත්වල සංකලනයක් යොදා ගැනේ.

20.2. ශ්‍රී ලංකා රජය "ගුවන් වියරුව" (air rage) යටතට ගැනෙන ක්‍රියාවන් හා යම් පුද්ගලයෙකු විසින් සිදු කරන ගුවන්යානයක්, යානයේ කාර්යමණ්ඩලය හා / හෝ මගීන්, අනතුරේ හෙළිය හැකි ඕනෑම ක්‍රියාකාරකමක් පිළිබඳව ශුන්‍ය සහන (zero tolerance) ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කරන අතර එවැනි සියලු ක්‍රියාවන් සියලුම දේශීය හා ජාත්‍යන්තර නීතිය යටතේ දඬුවමට පැමිණවීමට ක්‍රියා කරයි.

20.3. ත්‍රස්තවාදීන් හෝ වෙනත් භයානක පිරිස් විසින් ගුවන් යානා හා ගුවන්තොටුපළවලට එරෙහිව සිදු කරන හිෂ්ණ කටයුතුවලින් ගුවන් සේවාවන් ආරක්ෂා කර ගැනීම පිණිස සුදුසු දේශීය නීතීන් හෝ අන්තර්ජාතික සම්මුතීන්ට අනුකූලව අවශ්‍ය සියලු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කෙරෙනු ඇත.

20.4. ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ වැඩපිළිවෙල (National Civil Aviation Security Programme - NCASP) ස්ථීරසාරව ක්‍රියාත්මක කිරීමට මූලිකත්වය දෙනු ලැබේ. කාලීන තර්ජනවලට අනුකූලව NCASP සංශෝධනය කිරීම උදෙසා ඉක්මන් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම තුළින් ආපදා සාධකය (risk factor) ට ගැළපෙන ආරක්ෂක රෙගුලාසි බලපැවැත්වෙන බවට වග බලා ගනු ඇත.

20.5. ශ්‍රී ලංකාවේ ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව පිළිබඳ නියාමන ආයතනය සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියයි (CAASL). සියලුම සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතු පිළිබඳ සෝදිසිය තත්ව පාලන ක්‍රමවේදයක් තුළින් සිදු වන බවට වග බලා ගැනීම CAASL වෙතින් අපේක්ෂා කෙරේ. ගුවන් සේවා ආරක්ෂක කටයුතුවල යෙදී සිටින සියලු කොටස්කරුවන් සිය කාර්යයන් අභ්‍යන්තර තත්ව පාලන ක්‍රමවේදයක් මගින් නියාමනය කරගත යුතුය.

20.6. NCASP මගින් ප්‍රකාශිත සියලුම ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ හා පාලන ක්‍රියාමාර්ග සෑම විටම සක්‍රීයව ක්‍රියාත්මක කිරීමට වගබලා ගැනීම තුළින් එය ස්ථීරසාර සම්මුතියක් බවට පත් කිරීමට පියවර ගැනේ. CAASL මගින් සහතික කරන ලද ගුවන් සේවා ආරක්ෂක සේවාවක් සියලුම සිවිල් ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්තොටුවල පවත්වා ගත යුතුය.

20.7. ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ පුහුණු වැඩපිළිවෙලට අනුකූලව සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ සේවයේ යෙදී සිටින සියලු පුද්ගලයන් වෙත ප්‍රමාණවත් පුහුණුවක් ලබා දීමට කටයුතු කෙරේ.

20.8. අලුතෙන් ඉදිකෙරෙන සියලු ගුවන් සේවා ගොඩනැගිලි / පහසුකම් සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂණ ක්‍රම හා අවශ්‍යතා නිර්දේශ පිළිබඳව ගෘහ නිර්මාණකරණයේදී හා ඉදිකිරීමේ සිටම සැලකිල්ලට ගනු ලබන අතර ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන්තොටුවල දැනට පවතින ගොඩනැගිලි / පහසුකම්වල ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් සඳහා සුදුසු වෙනස්කම් සිදු කෙරෙනු ඇත.

20.9. මගී විශ්වාසය හා පහසුව වැඩිදියුණු වීම උදෙසා මෙන්ම ගුවන්තොටුපළවල අපහසුතා ඇති වීම වළක්වා ගැනීම සඳහා ගමනාගමනයේ යෙදෙන මහාජනතාව වෙත පරීක්ෂා කිරීම් ක්‍රමවේදයන් යනාදිය පිළිබඳ වඩාත් හොඳ තොරතුරු ලබා දීමටත්, පැහැදිලි සංඥා පුවරු සවි කිරීමටත් කටයුතු කෙරේ. එල්දායී පරීක්ෂා කිරීමේ (screening) තාක්ෂණයන් හා ක්‍රමවේදයන් භාවිතයෙන් මගීන්ගේ පහසුව තහවුරු කිරීමටත්, පුද්ගල රහස්‍යභාවයට ගරු කරමින් ආරක්ෂක අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීමටත් වගබලා ගැනේ. ක්ෂේත්‍රයේ අනෙක් කොටස්කරුවන් සමග සහයෝගයෙන් විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත මගීන් පරීක්ෂාවට ක්‍රම සකස් කිරීමටත්, පැමිණිලි විමර්ශනය හා පරීක්ෂා කිරීමේ ක්‍රමවේදයේ (screening process) අනෙකුත් අංශ වැඩිදියුණු කිරීමටත් කටයුතු කරනු ඇත.

20.10. ගුවන් සේවා ආරක්ෂණයේ අවිනිශ්චිත අභියෝගවලට සාර්ථකව මුහුණ දීම සඳහා ජාතික ආරක්ෂාවේ වගකීම් දරන ආයතනවල සහභාගීත්වයෙන් ගුවන්තොටුපළ ආරක්ෂක අවිනිශ්චිතතා සැලැස්මක් (Airport Security Contingency Plan) පිළියෙළ කොට නිරන්තරයෙන් නවීකරණයට පියවර ගැනේ. ඕනෑම ආරක්ෂක අවිනිශ්චිතතාවයකට මුහුණ දිය හැකි, සියල්ලෙන් පිරිපුන් හදිසි මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් ස්ථාපිත කිරීමටද පියවර ගනු ලැබේ.

21. සිවිල් - හමුදා සම්බන්ධීකරණය

21.1. ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව සතුව පුහුණු ශ්‍රමිකයන්, උපකරණ, උපාංග හා යටිතල පහසුකම් වැනි වටිනා සම්පත් ලෙස විශාල ප්‍රමාණයක් පවතින අතර සෝදිසි කිරීමේ හා මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුම් වැනි අමතර සේවාවන් ලබා දීමට ඇති හැකියාව හේතුවෙන් ඔවුන්ගේ දායකත්වය මෙරට සිවිල් ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ උන්නතිය උදෙසා විශාල ප්‍රතිලාභයක් සලසන බව ශ්‍රී ලංකා රජයේ විශ්වාසය වේ.

21.2. ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව සතුව පුහුණු නාවික ශ්‍රමය හා උපාංග විශාල ප්‍රමාණයක් පවතින බැවින් ගුවන්යානයක් ජල තලයක් මත ආපදාවකට ලක් වී ඇති අවස්ථාවක මුදා ගැනීමේ මෙහෙයුමක් දියත් කිරීමට මෙන්ම අතිශයින්ම වැදගත් පුද්ගලයන් (VVIP) පැමිණීමේදී හා පිටත්ව යාමේදී සයුරු ආශ්‍රිත ආරක්ෂාව ස්ථාපනය පිළිබඳ වගකීම දැරීමටද ඔවුන්ට හැකියාව පවතින බව ශ්‍රී ලංකා රජය විශ්වාස කරයි.

21.3. සිවිල් - හමුදා සම්බන්ධීකාරක කමිටුවක් ස්ථාපනය කිරීම තුළින් දෙපාර්ශ්වයටම සහයෝගයෙන් ක්‍රියා කළ හැකි වටපිටාවක් මෙන්ම හමුදාවේ සම්බන්ධීකරණයෙන් හා සහයෝගයෙන් සිවිල් ගුවන් සේවාවන් බාධාවකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමට ඇති හැකියාව පිළිබඳවත් සොයා බැලෙනු ඇත.

22. ගුවන්තොටුපළවල පහසුකම් සැලසීම

22.1. ගුවන්තොටුපළක් තුළ අත්‍යාවශ්‍යයෙන්ම පැවතිය යුතු පහසුකම් බවට මගී ජනතාව, බඩු බාහිරාදිය, ආනයන අපනයන භාණ්ඩ හා තැපැල් භාණ්ඩ ගුවන්තොටුපළේ සේවා ස්ථාන තුළින් කාර්යක්ෂමව ගලනය (flow) වීමටත්, සේවා සැපයීම සඳහා සෞඛ්‍යාරක්ෂිත, සුරක්ෂිත හා ආරක්ෂිත වටපිටාවක් පැවතීමත්, පාරිභෝගිකයන්ගේ අවශ්‍යතා හා චුළුමනා සපුරාලීමටත් ඇති හැකියාව යන කාරණා ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් හඳුනාගෙන ඇත. මෙම තත්වය හොඳ දින සහ නරක දිනයන්වලදීද, සාමාන්‍ය මෙහෙයුම් කටයුතු අතරතුර මෙන්ම ගුවන්වාරවල ගැටළු ඇති අවස්ථාවන් වලදී ද යනාදී සියලුම අවස්ථාවන්වලදී පිළිගත හැකි මට්ටමක පවත්වා ගැනීම අත්‍යාවශ්‍ය වේ.

22.2. මගීන් වෙත පහසුකම් සැලසීම ගුවන්තොටුපළ මෙහෙයුම්කරුවන් විසින් තනිව සිදු කරන්නක් නොවේ. මගීන් විකට්පත් ලබා ගන්නා අවස්ථාවේ සිට අවසාන ගමනාන්තයට ළඟා වන තුරු අදාළ එක් එක් පහසුකම් හා සේවා සියල්ල සැපයීමේ වගකීම දරන විවිධ හවුල්කරුවන් හා කොටස්කරුවන් සමග සම්බන්ධීකරණය හා සහයෝගය ඉහළ මට්ටමකින් පවත්වා ගත යුතුය.

22.3. ශ්‍රී ලංකා රජය මෙරට ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුතුව හා ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ආයතන ප්‍රධානීන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් යුතුව ජාතික ගුවන් ප්‍රවාහන පහසුකම් සැපයීමේ කමිටුවක් (National Air Transport Facilitation Committee - NATFC) පත් කරනු ඇති අතර එමගින් ඉහත කී අරමුණු සාක්ෂාත් කර ගැනීමටත්, ගුවන්තොටුපළ තුළ ප්‍රමාණවත් ගලනයක් පවත්වා ගෙන යාම හා කටයුතු විධිමත් කර ගැනීම උදෙසා නිර්දේශ සැපයීමට මෙන්ම ප්‍රශස්ත ක්‍රියාමාර්ග හා උපදේශන ලැයිස්තු සකස් කිරීමටත් බලාපොරොත්තු වේ. මීට අමතරව ගුවන්තොටුපළ සේවා ගුණාත්මකභාවය (Airport Service Quality - ASQ) පිළිබඳ වැඩසටහන් ආශ්‍රයෙන් සේවා ගුණාත්මකභාවය පිළිබඳ මිනුම් හා දර්ශක භාවිතයට ගෙන නව අවස්ථා පවතින අංශවලින් වැඩි ප්‍රයෝජන ගැනීමටත් බලාපොරොත්තු වේ.

23. මානව සම්පත් සංවර්ධනය

23.1. මෙරට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රය සුරක්ෂිතව හා වෘත්තිමය මට්ටමින් ඉදිරියට ගෙන යාම සඳහා පුහුණු වූ, නිපුණත්වයෙන් යුතු, අත්දැකීම් බහුල හා දක්ෂතාවන්ගෙන් පිරිපුන් ශ්‍රම බලකායක් පැවතීමේ වැදගත්කම ශ්‍රී ලංකා රජය අවබෝධ කරගෙන සිටී. මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජය ICAO හි මිළඟ පරම්පරාවේ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයන් (Next Generation Aviation Professional - NGAP) ප්‍රවර්ධනය කිරීමේ වැඩසටහන සමග අත්වැල් බැඳ ගන්නා අතර ඒ තුළින් අනාගත මානව සම්පත් හඳුනාගෙන සුදුසු පුහුණුව ලබා දෙනු ඇත.

23.2. මේ සඳහා ගුවන් සේවාවන්ට අදාළ විවිධාංගීකරණය වූ පුහුණු පාඨමාලාවන් ලබා දිය හැකි ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන බිහි කිරීම ශ්‍රී ලංකා රජය විසින් දිරිමත් කරනු ලබයි. ගුවන් යානා පැදවීම, ගුවන් යානා නඩත්තු කටයුතු, ගුවන්තොටුපළ

ආශ්‍රිත තාක්ෂණික ක්‍රියාකාරකම්, සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධති, ගුවන් සේවා ආරක්ෂාව, ගුවන් සමාගම් හා ගුවන්තොටුපළ ප්‍රවාරණය, ගුවන් සේවා ආර්ථික විද්‍යාව, ගුවන්තොටුපළ ප්‍රධාන සැලසුම් සකස් කිරීම, මානව සම්පත් සංවර්ධනය හා ගුවන් සේවා නීතිය ආශ්‍රිත වෘත්තීන් සඳහා පුහුණුව ලබා දීමට මූලිකත්වය ලබා දෙනු ඇත.

- 23.3. එබැවින් අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනවල සහතිකය හා අනුමැතිය ලබා ගත හැකි මට්ටමට සිය පුහුණු පාඨමාලා විධිමත් කිරීමටත්, ඒ තුළින් අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවයට ප්‍රවේශය පහසු කර ගැනීමත් උදෙසා එකිනෙකා අතර සහයෝගයෙන් සම්පත් බෙදා ගැනීම තුළින් හා සම්බන්ධීකරණයෙන් කටයුතු කිරීම මගින් ප්‍රතිලාභ බෙදා ගන්නා ලෙස මෙරට ගුවන් සේවා පුහුණු පාසල් දිරිමත් කෙරේ.
- 23.4. සියලු ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත ආයතන ප්‍රමාණවත් හා පරිපූර්ණ පුහුණු සැලැස්මක් තුළින් සිය සේවා නියුක්තිකයන්ගේ නිපුණත්වය තහවුරු කළ යුතු අතර අදාළ පුහුණු සැලසුම් මගින් ඔවුන්ට සේවයේ පිහිටුවීමේදී මෙන්ම සේවය අතරතුරදීත් පුහුණුව ලබා දීමට හැකි වන සේ විධිමත් ලෙස සකස් කළ පුහුණු වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කිරීමද අවශ්‍ය වේ.
- 23.5. පාසල් අවධියේ සිටම ගුවන් සේවය පිළිබඳව දැනුවත් කළ හැකි, මුල සිටම සිවිල් ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත වෘත්තීමය ජීවිතයක් සැලසුම් කළ හැකි ජාතික සැලැස්මක් පැවතීම අවශ්‍ය වන අතර තරුණ පරම්පරාව වෙත ගුවන් සේවා අංශයේ වෘත්තීන් තුළින් සිය වෘත්තීය ජීවිතය ගොඩනගා ගැනීමට අවශ්‍ය මඟ පෙන්වීම ලබා දිය යුතුය.
- 23.6. පාසල් විෂය නිර්දේශයෙන්, නිපුණතා හා පුහුණු වැඩසටහන් වල විෂය නිර්දේශයෙන් ගුවන් සේවය පිළිබඳව කරුණු ඇතුළත් කිරීමට ක්‍රියාමාර්ග ගත හැකි අතර සිවිල් ගුවන් සේවය පිළිබඳ උපාධි පිරිනැමීම දක්වා ගුවන් සේවා අධ්‍යාපනය වැඩි දියුණු කළ හැකි ආකාරයට විශ්ව විද්‍යාල පාඨමාලා සකස් කෙරෙනු ඇත.
- 23.7. ක්ෂේත්‍රයේ හවුල්කරුවන් හට මෙම ඉගැන්වුම් ක්‍රියාවලියට සිය දායකත්වය දැක්විය යුතු වන අතර ඒ සඳහා විශ්ව විද්‍යාලවලින් හා අනෙක් ගුවන් සේවා ආයතන වලින් පිරිනමන ගුවන් සේවා උපාධි පාඨමාලාවන් හදාරන සිසුන් වෙත අභ්‍යන්තර කර්මාන්ත පුහුණුව ලබා දීමටත්, ආධුනික පුහුණු (intern) අවස්ථා පිරිනැමීමටත් අවශ්‍ය වනු ඇත.
- 23.8. දේශීය ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන හා සේවාවන් ප්‍රවාරණය කිරීමේ අරමුණෙන් යුතුව ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු සම්බන්ධීකරණ ආයතනයක් පිහිටුවනු ලැබේ.
- 23.9. වෙනත් රාජ්‍යයන් සමග පවතින වෙළඳ ගිවිසුම් තුළින් විදේශ අමාත්‍යාංශය හා වාණිජ දෙපාර්තමේන්තුව හරහා විදේශීය සිසුන් වැඩි වශයෙන් ආකර්ෂණය කර ගැනීමේ අරමුණ ඇතිව ICAO තුන්වන රටක පුහුණුව වැඩසටහන (Third Country Training Programme) යටතේ ශිෂ්‍යත්ව පිරිනැමෙනු ඇත.
- 23.10. සිවිල් ගුවන් සේවය ආශ්‍රිත නිපුණතා සංවර්ධන වැඩසටහන් වෙනුවෙන් දේශීය හා විදේශීය පුහුණු සැලසුම් නිර්මාණය කිරීම, හැසිරවීම හා පහසුකම් සැපයීම උදෙසා විශේෂ අරමුදලක් ස්ථාපනය කෙරෙන අතර එය පෞද්ගලික අංශයේ පුහුණු මධ්‍යස්ථාන නවීකරණය හා නව්‍යකරණය සඳහාද භාවිත කෙරේ..

24. පොදු - පෞද්ගලික හවුල්වීම හා ආයෝජන ප්‍රවර්ධනය

- 24.1. අවශ්‍ය තරම් ඉල්ලුමක් පවතී නම් භූමි මෙහෙයුම් සේවා සැපයුම්කරුවන්, ගුවන් සමාගම්, ගුවන් යානා ඉන්ධන හා ලිහිසි ද්‍රව්‍ය සැපයුම්කරුවන් යනාදී ගුවන් සේවා ආයතන එකකට වැඩි ගණනක් තිබීම තුළින් ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත ව්‍යාපාරයන් සඳහා තරගකාරී වටපිටාවක් පැවතීමට ශ්‍රී ලංකා රජය සිය දායකත්වය දක්වන නමුත් එහිදී නිතරම වර්තමාන වගකීම් (commitments) හා ජාතික අවශ්‍යතාවලට මුල් තැන ලබා දේ.
- 24.2. ගුවන් යානා නඩත්තු, පිළිසකර හා පිරික්සුම් / ප්‍රතිසංස්කරණ හෙවත් MRO පහසුකම් ගොඩනැංවීමට බලාපොරොත්තු වන ආයෝජකයන් සඳහා පහසුකම් හා අවසරය සැපයීම EASA (යුරෝපීය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා ඒජන්සිය - European Aviation Safety Agency) හා FAA (ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලන ආයතනය - Federal Aviation Administration) වැනි ආයතනවල අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව සිදු කෙරේ.
- 24.3. නව ගුවන්තොටුපළ, හෙළිතොටුපළ හා ජලාශ්‍රිත ගුවන්තොටු යනාදියද ඇතුළත්ව නව සිවිල් ගුවන් සේවා යටිතල පහසුකම් ඉදි කිරීමට, මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීමට සහ පවත්වාගෙන යාමට ඇති කෙරෙන පොදු - පෞද්ගලික (Public-Private Partnerships - PPPs) හවුල්කාර සමාගම් සඳහා හවුල් ආයෝජන වටිනාකමෙන් 90%ක් දක්වා විදේශ ආයෝජන ලබා ගැනීමට අවසර ලැබේ. ගුවන් සමාගම්, MRO ආයතන, ගුවන් සේවා ආශ්‍රිත නිෂ්පාදන ආයතන, ආහාර සැපයුම් (catering) ආයතන සහ ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතන බිහි කිරීම හා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදු කිරීම වැනි අංශ තුළ විදේශ ආයෝජන හා PPP ඇති වීම දිරිමත් කෙරෙන අතර පවතින නීති, රෙගුලාසි හා නිර්දේශවලට අනුකූලව එම අවස්ථා ලබා දෙනු ලැබේ.

25. පාරිභෝගික ආරක්ෂණය

- 25.1. ශ්‍රී ලංකා රජය නවතාක්ෂණය භාවිතය හා ඵලදායී නිරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කිරීම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ සුරක්ෂිතභාවය, ආරක්ෂාව හා ධරණීයත්වය පවත්වා ගැනීමට කැප වන නමුත් ගුවන් අනතුරුවලින් අගතියට ලක්වූවන්ට සහන සැලසීමේ වැඩසටහන (Airline Accident Victim Relief Programme) බලාත්මක කිරීමටත්, ගුවන් සමාගම් ඒ අනුව කටයුතු කළ යුතු බවට රෙගුලාසි පැනවීමටත් උත්තරු වේ. එහිදී ගුවන් අනතුරක් නිසා අගතියට ලක් වූ පිරිස්, අනතුරකින් දිවි ගලවා ගත් පිරිස් හා මිය ගිය අයගේ ඥාති පිරිස් වෙත සහන සැලසීම හා ඔවුන්ගේ හදිසි අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම උදෙසා ප්‍රතිපාදන සැලසීමේ සමස්ත වගකීම අදාළ ගුවන් සමාගම වෙත පැවරේ.
- 25.2. ශ්‍රී ලංකාවට ගුවන් ගමන් සිදු කරන යම් ගුවන් සමාගමක් දැනටමත් අදාළ අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව ගුවන් ගමනේදී සිදු වන තුවාල සිදු වීමකදී හා / හෝ දිවි අහිමි වීමකදී වන්දි පිරිනැමීමට ප්‍රතිපාදන සිය ගමන් කොන්දේසි ලේඛණයේ (Conditions of Carriage - CoC) සඳහන් කොට පවත්වාගෙන යන්නේ නම් එවැනි ගුවන් සමාගමක් යෝජිත ගුවන් අනතුරුවලින් අගතියට ලක්වූවන්ට සහන සැලසීමේ වැඩසටහනේ විෂය සීමාවෙන් හා විෂය පාත්‍රතාවයෙන් නිදහස් කෙරෙනු ඇති අතර එයින් අදාළ ගුවන් සේවාව එකම තුවාල සිදු වීම හා / හෝ දිවි අහිමි වීම හා / හෝ දේපළ හානිය සඳහා දෙවරක් වන්දි ගෙවීමට වගකීම් දැරිය යුතු වන තත්වය මගහැරෙනු ඇත.
- 25.3. ගුවන් සමාගම් වල අසාධාරණ වෙළඳ ප්‍රතිපත්ති පිටුදැක ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ පොදු අයිතිය සුරක්ෂිත කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රජය ක්‍රියා කරනු ඇත.
- 25.4. ශ්‍රී ලංකා රජය ගුවන් ප්‍රවාහන පාරිභෝගිකයා ආරක්ෂා කිරීමේ වැදගත්කම වටහාගෙන ඇති අතර ඒ සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම හා ගැළපෙන නීති රීති හඳුන්වා දීම මෙන්ම යානයට ඇතුළු වීම වැළැක්වීම, ගුවන් වාර කල් දැමීම හෝ අවලංගු කිරීම යනාදිය ද ඇතුළත් වන, එහෙත් ඊට පමණක් සීමා නොවූ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමෙන් හෝ ගුවන් මගීන්ගේ අයිතීන් ආරක්ෂා කිරීමට වගබලා ගනු ඇත.

26. ගුවන් භාණ්ඩ ක්ෂේත්‍රය නියාමනය කිරීම.

දුරස්ථ වෙළඳපොළ සමග ඵලදායී සම්බන්ධතා ඇති කර ගැනීමටත්, ගෝලීය සැපයුම් දාමය සඳහා ඉක්මන් හා විශ්වාසවන්ත ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙසත් ක්‍රියා කිරීමට ගුවන් මගීන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට ඇති විභවතාව ශ්‍රී ලංකා රජය මනා කොට හඳුනා ගෙන තිබේ. මේ හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රජය ගුවන් මගීන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිසිදු සීමාකිරීමකින් තොරව පූර්ණ වශයෙන් ලිබරල්කරණය කරනු ඇත. එසේම පිළිගත් අන්තර්ජාතික ප්‍රමිතීන්ට අනුව ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා පහසුකම් සැපයීමටද ශ්‍රී ලංකා රජය දායකත්වය සපයනු ඇත.

27. ගමන් අපහසුතා සහිත හා / හෝ විශේෂ අවශ්‍යතා ඇති මගීන් සඳහා ප්‍රවේශය

ශ්‍රී ලංකා රජය ගමන් කිරීමේ අපහසුතා සහිත හා / හෝ විශේෂ අවශ්‍යතා සහිත මගීන් හට ගුවන් ගමන් සඳහා ප්‍රවේශය ලබා ගැනීමේදී පවතින අපහසුතා පිළිබඳව හඳුනාගෙන ඇත. මෙම ක්‍රමෝපාය තුළින් අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රශස්ත ක්‍රියාමාර්ගවලින් තෝරා ගත් විශාල පරාසයක ක්‍රමවේදයන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත අතර ශ්‍රී ලංකා රජය සිය අන්තර්ජාතික වගකීම්වලට අනුකූල වන ගමනයේ අපහසුතා ඇති පුද්ගලයන්ගේ පහසුව සැලසීම පිළිබඳව වැඩිදුර උපදේශනයන් ලබා ගැනීමටද, වෙනත් අතිරේක ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමටද ඇප කැප වී සිටී.

28. බහු ආකාර ප්‍රවාහනය

- 28.1. ශ්‍රී ලංකා රජය මෙරට ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ මෙන්ම ආර්ථිකයේද වර්ධනය වෙනුවෙන් හැකි සෑම ස්ථානයකදීම බහු ආකාර ප්‍රවාහනය (multi modal transportation) යොදා ගැනීම ප්‍රවර්ධනය කරනු ඇත.
- 28.2. මෙහිදී ගුවන්තොටුපළ යටිතල පහසුකම් මහා මාර්ග, දුම්රිය හා මුහුදු මාර්ග යනාදී අනෙකුත් ප්‍රවාහන ආකාර සමග හැකි සෑම ස්ථානයකදීම සහසම්බන්ධිත කෙරේ.

29. පරිසර සංරක්ෂණය

- 29.1. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ කටයුතු හේතුවෙන් පරිසරයට ඇති විය හැකි සෘණාත්මක බලපෑම් පිළිබඳව ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ වැදගත්කම හඳුනාගෙන ඇති අතර එවන් බලපෑම් අවම කර ගැනීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම දිරිමත් කරයි.

29.2. එම යුතුකමට අනුකූලව ශ්‍රී ලංකා රජය ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය (ICAO) මගින් නිර්දේශිත ගෝලීය වෙළඳපොළ පාදක ක්‍රියාමාර්ග (Global Market Based Measures - GMBM) ඇතුළු පරිසර සංරක්ෂණ ක්‍රියා පිළිවෙත් මෙරටට හඳුන්වා දෙනු ඇත.

30. අන්තර්ජාතික සම්මුතීන්

ශ්‍රී ලංකා රජය සිය අන්තර්ජාතික යුතුකම් හා වගකීම් ඉෂ්ට කිරීමේ කොටසක් වශයෙන් මෙරටට ගැලපේ යැයි අපේක්ෂා කෙරෙන අන්තර්ජාතික ගුවන් සේවා සම්මුතීන්ට හා ක්‍රියාමාර්ගයන් වෙත අවශ්‍යතාවය හා යෝග්‍යතාවය යටතේ අනුකූලතාව දක්වන අතර 1999 මොන්ට්‍රියල් සම්මුතිය හා කේප් ටවුන් ගුවන් යානා සම්මුතිය යනාදියද ඊට ඇතුළත් වේ.

31. බදු අය කිරීම හා ආශ්‍රිත ගැටළු

ශ්‍රී ලංකා රජය සිය බදු ප්‍රතිපත්තිය සකස් කිරීමේදී ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ කොටස්කරුවන්ගේ අදහස් මෙන්ම ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ දියුණුව පිළිබඳවද සැලකිල්ලට ගනු ඇත.

32. ප්‍රතිපත්තිය ක්‍රියාවට නැංවීම, නිරීක්ෂණය හා සංශෝධනය කිරීම

32.1. මෙම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රකාශනය ක්‍රියාවට නැංවෙන ආකාරය සමාලෝචනය කිරීම සඳහා නිරීක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් සකස් කෙරෙන බවට ශ්‍රී ලංකා රජය වග බලා ගනු ඇත.

32.2. ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයේ ඇති වන දියුණුවට හා තාක්ෂණික ප්‍රගමනයට සමගාමීව නව්‍යකරණය වීම සඳහා මෙම ප්‍රතිපත්තිය කාලානුරූපී ලෙස සංශෝධනය කිරීමටද ශ්‍රී ලංකා රජය වග බලා ගනු ඇත.

33. යොමුව

කෙටි වදන්

කෙටි වදන	ඉංග්‍රීසි යෙදුම	සිංහල අර්ථය
ICAO	International Civil Aviation Organisation	අන්තර්ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා සංවිධානය
CAASL	Civil Aviation Authority of Sri Lanka	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය
AASL	Airport & Aviation Services (Sri Lanka) Limited	සීමාසහිත ශ්‍රී ලංකා ගුවන්තොටුපළ හා ගුවන් සේවා ආයතනය
BIA	Bandaranayke International Airport	බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ
PPB	Principal Place of Business	ප්‍රධාන ව්‍යාපාරික ප්‍රදේශය
PPP	Public Private Partnership	පොදු - පෞද්ගලික හවුල
DGCA	Director General of Civil Aviation Authority of Sri Lanka	ශ්‍රී ලංකා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂක ජෙනරාල්
SMS	Safety Management Systems	සුරක්ෂිතතා කළමනාකරණ පද්ධති
SLAF	Sri Lanka Air Force	ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාව
ASBU	Aviation System Block Upgrade	ගුවන් සේවා කොටස් වැඩිදියුණු කිරීමේ පද්ධතිය
ATC	Air Traffic Control	ගුවන් ගමනාගමන පාලනය
AOC	Air Operators Certificate	ගුවන් මෙහෙයුම් සහතිකය
NCASP	National Civil Aviation Security Programme	ජාතික සිවිල් ගුවන් සේවා ආරක්ෂක වැඩසටහන
VVIP	Very Very Important Person	අතිශයින්ම වැදගත් පුද්ගලයා
NGAP	Next Generation Aviation Professional	මිලඟ පරම්පරාවේ ගුවන් සේවා වෘත්තිකයා
EASA	European Aviation Safety Agency	යුරෝපීය ගුවන් සේවා සුරක්ෂිතතා ඒජන්සිය
FAA	Federal Aviation Administration	ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලන ආයතනය
CoC	Conditions of Carriage	ගමන් කොන්දේසිය
GMBM	Global Market Based Measures	ගෝලීය වෙළඳපොළ පාදක ක්‍රියාමාර්ග
MRO	Maintenance, Repair & Overhaul	නඩත්තු, පිළිසකර හා පිරික්සුම් / ප්‍රතිසංස්කරණ