

## මිනීමැරීම සම්බන්ධයෙන් බෝයිං සමාගමේ විධායකයින්ට නඩු පැවරිය යුතු ය

Boeing executives must be tried for murder

2019 දෙසැම්බර් 13

**වො**ෂිංටනයේ රෙන්ටන් හි බෝයිං 737 නිෂ්පාදන කම්හලේ “පිරිහෙමින් තිබෙන කර්මාන්තශාලා තත්වයන්” අනිවාර්යයෙන්ම සදොස් හා මාරක විය හැකි ගුවන් යානා නිපදවනු ඇති බවට 2018 වසරේ ගිම්හානයේදී දෙවරක් ජ්‍යෙෂ්ඨ සමාගම් කලමනාකාරිත්වයට අනතුරු ඇඟ වූ බවට හිටපු බෝයිං ජ්‍යෙෂ්ඨ කලමනාකාර එඩ් පියර්සන් බදාදා නිවාස ප්‍රවාහන හා යටිතල පහසුකම් වාණිජ කමිටුව හමුවේ සාක්ෂි දුන්නේ ය.

හිටපු සේවකයාගේ වාර්තාවෙන් හෙලිවෙන්නේ 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානයෙන් ඩොලර් බිලියන ගනනක ලාභයක් උපයා ගැනීම සඳහා වූ බෝයිං විධායකයින්ගේ තල්ලුවේ සාපරාධිත්වය සහ නොසැලකිලිමත්කම පිලිබඳ තවත් උදාහරනයකි. කම්හල් තුළ කොන්දේසි අවසානයේ දී ලක්ෂ සංඛ්‍යාත පිරිමින්, කාන්තාවන් හා ලමුන් ගෙන යනු ඇති ගුවන්යානා දුසිම් ගනනක ආරක්ෂාව අනතුරේ හෙලන ලද බවට වැඩිපල කම්කරුවෙකු තවත් අනතුරු ඇඟවීමක් කර ඇත.

ඔහුගේ දෙවැනි අනතුරු ඇඟවීමෙන් මාස හතරකට පසු, ඉන්දුනීසියාවේ ජකර්තා නුවරින් ගුවන් ගත වූ ලයන් එයාර් ෆ්ලයිට් 610 ජාලා මුහුදට කඩා වැටීමෙන් අනතුරුව මගීන් සහ කාර්ය මණ්ඩල සමාජකයින් 189 දෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත්වීමත් සමඟ පියර්සන්ගේ හිතිය යතාර්ථයක් බවට පත්වුණි. ඊට පසු අඩිස් අබාබා නගරයට මඳක් ඔබ්බෙන් ඉතියෝපියානු එයාර්ලයින්ස් 302 නම් මැක්ස් 8 ජෙට් ගුවන් යානයක් දෙවන වතාවට අනතුරට ලක් වීමෙන් තවත් 157 දෙනෙකුගේ ජීවිත විනාශ කර දමුණි.

බෝයිං සමාගම ලොව පුරා මාරක යානය පියාසර නොකිරීමට තීරනය කලේ හුදෙක් දෙවන අනතුරෙන් පසුව යි, එය එසේ කලේ තමන්ට 737 මැක්ස් යානයේ ආරක්ෂාව පිලිබඳ සම්පූර්ණ විශ්වාසය ඇති බව දෙවැනි අනතුරෙන් දින දෙකකට පසු බෝයිං සමාගම ප්‍රකාශ කිරීමෙන් ඇති වූ ජාත්‍යන්තර කෝපයට පසුව ය. මෙම අදහස් දැක්වීම්වලට ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලනය හා එක්සත් ජනපද ජනාධිපති ඩොනල්ඩ් ට්‍රම්ප් විසින් තල්ලුව දෙන ලදී.

පලමු කඩා වැටීමෙන් පසු මාසයේ දී, ෆෙඩරල් ගුවන් පරිපාලනය විසින් කරන ලද අභ්‍යන්තර විශ්ලේෂනයකින් තීරනය වූයේ, යානය බිම තබන්නේ නැත්නම්, මැක්ස් 8 සාමාන්‍යයෙන් සෑම වසර දෙකකට හෝ තුනකට

වරක් මාරක අනතුරක් සිදු කරනු ඇති බව යි. එය ඒ අවස්ථාවේ බෝයිං හෝ ඒජන්සිය ඇඟවූවාට වඩා විශාල ය. මාස හයකට වඩා අඩු කාල පරාසයක දී දෙවන කඩා වැටීමෙන් පසු ව පවා, ඒජන්සිය විසින් වසරකට වැඩි කාලයක් මෙම වාර්තාව යටපත් කරන ලදී.

මෙම කඩා වැටීම් දෙකටම ආසන්න හේතුව වූයේ මීට පෙර නො දන්නා මෘදුකාංගයක් වන උපාමාරු ලක්ෂණ වර්ධන පද්ධතිය (එම්සීඒඑස්) වන අතර එය ප්‍රභාෂක සංවේදකයේ සදොස් කෝන්‍යක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස වැරදියට ක්‍රියාත්මක වී, පාලනය කල නොහැකි ලම්බාකාර ව පහලට හැරවීමට (නාසය බිම ඇතිමට) ගුවන් යානා දෙකටම විධාන කලේ ය. පියර්සන් සඳහන් කල සංවේදක, මුල් ඒවා ද දෝෂ සහිත වූ ඒවා වෙනුවට සවිකරන ලද ඒවා ද දෝෂ සහිත විය. එය මාස කිහිපයක් පමණක් පැරණි ගුවන් යානා වල සිදු නො විය යුතු දෙයක් වන අතර එය මැක්ස් 8 නිෂ්පාදනයේ ම බරපතල ගැටලු පෙන්වා දෙයි.

මැක්ස් 8 වැඩසටහනේ ප්‍රධානී බෝයිං උප සභාපති ස්කොට් කැම්බල් වෙත 2018 ජුනි මාසයේ ඊමේල් පනිවුඩයක් නිකුත් කරමින් පියර්සන් අනතුරු ඇඟවූයේ “අවංකව ම දැන් මගේ අභ්‍යන්තර අනතුරු ඇඟවීමේ සිනු සියල්ල නාද වෙමින් තිබේ” යැයි පවසමිනි. පුහුණු යන්ත්‍රශිල්පීන්, විදුලි කාර්මිකයන් හා කාර්මික ශිල්පීන්ගේ උෟහනාව මෙන් ම කම්කරුවන් තෙහෙට්ටුවට පත් කල දෙගුනයකට වැඩි අතිකාල අනුපාතය ගැන ඔහු පැහැදිලිව ම සඳහන් කලේ ය. “මගේ ජීවිතයේ පලමු වතාවට, මගේ පවුල බෝයිං ගුවන් යානයක නැංවීමට මා පසුබට වන බව පැවසීම ගැන කනගාටු යි” යනුවෙන් ඔහු තවදුරටත් කීවේ ය.

මෙම කම්හල මසකට නිපදවන ගුවන් යානා සංඛ්‍යාව 47 සිට 52 දක්වා වැඩි කරන ලෙස සමාගම ඉල්ලා සිටීමෙන් පසු “කාලසටහන කෙරෙහි ඉවක් බවක් නැතිව දැඩි අවධානයක් යොමු කිරීම, නිෂ්පාදන හා සේවක ආරක්ෂක අවදානම්” වැඩි කල බව පාර්ලිමේන්තුවට තම අදහස් ඉදිරිපත් කිරීමේ දී පියර්සන් අවධාරනය කලේ ය.

එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන්, බෝයිං හි අභ්‍යන්තර තත්ත්ව නිරීක්ෂිත මිනුම් මඟින්, විභව ලෙස ගුවන් යානයේ මාරක වැරදිවලට හේතු විය හැකි, ඉංජිනේරුමය හා විදුලි රැහැන් ඇදීමේ දෝෂ 30% කින් වැඩි වී ඇති බව සොයා ගැනුණි. මේ සියල්ල කැඩුණු එම්සීඒඑස් සංවේදකවලට බලපෑම් කිරීමට ඉඩ තිබුණි. මෙම

ගැටලුවලට විසඳුම් සෙවීම සඳහා කර්මාන්ත ශාලාව වසා දැමීමේ අවශ්‍යතාවය පියර්සන් හඳුනා ගත්තේ ය. “අපගේ කන්ඩායමට නැවත සංවිධානය වීමට කාලය ලබා දීම මගින් අපට ගුවන් යානා ආරක්ෂිත ව නිමා කල හැකි ය.”

කර්මාන්තශාලා තත්වය නරක අතට හැරෙද්දී පවා, බෝයිං විධායකයෝ නොකඩවා පියර්සන්ට අවහිර කලහ. පියර්සන් සහ කැම්බල් අතර පැවති රැස්වීමකදී, වාර්තා කෙරුණු ආරක්ෂක ගැටලු විසඳීම සඳහා නිෂ්පාදනය නවතා දමන ලෙස පියර්සන් යලිත් අවධාරනය කල විට, 737 මැක්ස් වැඩසටහන භාරව සිටි විධායකයා ඔහුට පැවසුවේ “අපට එය කල නොහැකියි. මට එය කල නොහැකියි” මන්ද බෝයිං කියන්නේ “ලාභ උපයන සංවිධානයක්” කියා ය.

මෙම ප්‍රකාශයේ අන්තර්ගත නිරූපිත කැදරකම ලබා දෙන්නේ මැක්ස් 8 වැඩසටහන මගින් බෝයිං විසින් උපයනු ලැබ ඇති අති විශාල මුදල් ප්‍රමාණය පිළිබඳ ඉඟියක් පමණි. මැක්ස් 8 පියාසර කිරීම නතර කිරීම හා ගුවන් නියමුවන් හා ඥාතීන් විසින් නඩු පැවරීම අතරතුර සමාගමට ඩොලර් බිලියන 8 ක් වැය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර, සමාගම 2011 දී ගුවන් යානා සමූහය ප්‍රකාශයට පත් කල අවස්ථාවේ සිට මුලු ගුවන්යානා සමූහය ම පියාසර කිරීම නතර කරන අවස්ථාව වන විට බෝයිං සමාගම ඩොලර් බිලියන 200 කට ආසන්න වටිනාකමක් වැඩි කර ගත්තේ ය.

බෝයිං සමාගමේ විධායකයෝ ම ද අතිමහත් පෞද්ගලික ධනයක් උපයා ගත්හ. මේ වසරේ ජනවාරි හා පෙබරවාරි මාසවල සමාගමේ කොටස්වල උච්චාවස්ථාව අතරතුර ප්‍රධාන මූල්‍ය නිලධාරී ග්‍රෙගරි ස්මිත්, විධායක උප සභාපති ජෝන් කීටින්, ප්‍රධාන උපදේශක මයිකල් ලූට්ස් හා ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ඩෙනිස් මියුලන්බර්ග් යන සියලු දෙනා පිලිවෙලින් ඩොලර් මිලියන 9.5 ක්, ඩොලර් මිලියන 10.1 ක්, ඩොලර් මිලියන 9.5 ක් හා ඩොලර් මිලියන 6.5 ක් වටිනා කොටස් විකුණා දැමූහ.

විශේෂයෙන් මෙම දැවැන්ත ලාභවලින් මාසයකට පසුව දෙවන මැක්ස් 8 අනතුර සිදුව ඇති බව යමෙකුට වැටහෙන විට, මෙම සංඛ්‍යා පෙන්වන්නේ බෝයිං නායකත්වය වගුරා ඇති සියලු කිඹුල් කඳුලු බොරු බව යි. ගුවන් යානයේ අන්තරායන් ගැන ඔවුන් දැන සිටියා ද එමෙන්ම තම නියමුවන්ට හා මගීන්ට අනතුරු ඇඟවීමට වඩා මුදල් ලබා ගැනීමේ අවස්ථාව ප්‍රයෝජනයට ගත්තා ද?

පාර්ලිමේන්තු ප්‍රවාහන කමිටුවේ නියෝජකයින් කල ප්‍රකාශ කිසිවෙකුට පිලිගත නො හැකි ය. ෆෙඩරල් ගුවන් ගමන් පාලනාධිකාරියේ (එෆ්ඒඒ) අභ්‍යන්තර ලේඛනය නිකුත් කිරීමට ප්‍රතිචාර වශයෙන් ඔරිගන් ප්‍රාන්තයේ ඩෙමොක්‍රටික් නියෝජිත ජීටර් ඩෙෆාසියෝ මෙසේ ප්‍රකාශ කලේ ය, “තමන්ගේම ගනනය කිරීම් නො සලකා, එෆ්ඒඒ විසින් සංචාරක මහජනයාගේ ආරක්ෂා අනතුරේ හෙලා 737 මැක්ස් යානාවලට දිගට ම පියාසර කිරීමට ඉඩ හැරියේ ය.” පාර්ලිමේන්තු ප්‍රවාහන උපකමිටුවේ සභාපති තමා හා තම සගයන්, බෝයිං හා

අනෙකුත් ගුවන්යානා නිෂ්පාදකයින්ට ඊටත් වඩා නිදහස සහ නියාමනය හා අධීක්ෂනයේ නිදහස ලබාදුන්, එෆ්ඒඒ නැවත බල ගැන්වීමේ පනත මැනක දී සම්මත කල බව සඳහන් කිරීම මග හැරියේය.

එළමනක් නොව, එක්සත් ජනපද ආන්ඩුව ප්‍රාන්ත හා ප්‍රාදේශීය මහ නගර සභා සමග බෝයිං මෙහෙයුම්වලට ප්‍රතිරක්ෂන ලබා දී ඇත. 1994 සිට බෝයිං සමාගම ඩොලර් බිලියන 74 ක රජයේ සහනාධාර හා නය ලබා ඇති අතර, එයින් ඩොලර් බිලියන 14 ක් ලැබී ඇත්තේ වොෂිංටන් ප්‍රාන්තයෙන් පමණි. මෙම මුදල් කම්කරු පන්තියෙන් සෘජුවම විධායකයින්ගේ හා විශාල කොටස් හිමියන්ගේ සාක්කුවලට පොම්ප කර ඇත.

එක්සත් ජනපද ආන්ඩුව හා රටේ දෙවන විශාලතම ආරක්ෂක කොන්ත්‍රාත්කරු මෙන් ම විශාලතම අපනයනකරු වන බෝයිං සමාගම අතර සම්බන්ධතාවය මෙයින් පැහැදිලි වේ. ඔවුන්ට විරුද්ධවදී සම්බන්ධතාවයක් නැත, ඒ වෙනුවට යෝධ සමාගම්, ආන්ඩුව හා හමුදාව අතර ඇති සම්බන්ධතාවය නියෝජනය කරති.

300 කට අධික පිරිසකගේ මරනයට මග පෑදූ බෝයිං විධායකයින්ගේ පාර්ශ්වය පැත්තේ නො සැලකිලිමත්කම පිළිබඳ පැහැදිලි මෙන් ම වැඩිවෙන සාක්ෂි තිබිය දී, වග කිව යුතු පාර්ශ්වයන්ට එරෙහිව කිසිදු අපරාධ චෝදනාවක් ඉදිරිපත් කර නොමැත. මෙය සම්පූර්ණයෙන්ම මැන කාලීන පූර්වාදර්ශයට අනුකූල වන අතර, මෙහි දී වඩාත් බිහිසුණු සංගත අක්‍රමිකතා පවා කිසිදු නඩු පැවරීමකට ලක් වී නොමැත. නමුත් වින්දිතයින් සඳහා සාධාරණත්වය, මහජනතාවගේ ආරක්ෂාව පසෙක තිබියේ වුවද, ඉල්ලා සිටින්නේ මෙම අපරාධවලට විධායකයින් හා ආන්ඩුවේ නිලධාරීන් වග කිය යුතු බව යි.

එවැනි සම්බන්ධතා සහ මැක්ස් 8 ව්‍යසන හුදෙක් සංගත කැදරකමේ රෝග ලක්ෂණ නො ව, සියලු සමාජ අවශ්‍යතා පුද්ගලික ලාභයට යටත් කරන ධනවාදී පද්ධතියේ අවසාන ප්‍රතිඵලය යි. ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම හා මිල අඩු ගුවන් ගමන් ඇතුලු සමාජ උත්සුකතා, හා අත්‍යවශ්‍ය කර්මාන්තවල පෞද්ගලික අයිතිය මෙන්ම ලෝක ආර්ථිකය ප්‍රතිවාදී ජාතික රාජ්‍යයන් අතර බෙදීම අතර මූලික ප්‍රතිසතිතාවක් පවතී. ධනවාදයේ එකම මූලික ප්‍රතිසතිතා ම න්‍යෂ්ටික යුද්ධයට හා පාරිසරික විපත්වල තර්ජනයට මග පාදන භූදේශපාලනික හා ආර්ථික ගැටුම්වලට ඉන්ධන සපයමින් තිබේ.

ව්‍යසන තව දුරටත් වලක්වා ගත හැකි එකම ක්‍රමය වන්නේ වානිජමය ගුවන් ගමන්වලින් ලාභ චේතනා ඉවත් කිරීම, වෝල් විදියේ ආධිපත්‍යය අවසන් කිරීම හා ධනෝත්චර වෙලදපොළේ බියකරු දුස්ස්වභ්‍යය වෙනුවට තාර්කික ව සැලසුම් කෙරුණු හා ජාත්‍යන්තරව සංවිධානය වූ ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් ඇති කිරීම යි. මේ සඳහා ගුවන් ප්‍රවාහන හා ගුවන් අවකාශ සමාගම් ජනසතු කිරීම සහ ඒවා පොදු අයිතිය හා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ව පාලනය වන උපයෝගිතා බවට පරිවර්තනය කිරීම අවශ්‍ය වේ.

**බුගන් ඩයින්**