www.wsws.org

ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවිය

හතර වන ජාත්‍යන්තරයේ ජාත්‍යන්තර කමිටුවේ ප්‍රකාශනය

බොයිං 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානය කඩාවැටීම වෙනුවෙන් එම සමාගමේ බලධරයින්ට එරෙහිව නඩු නොපවරන්නේ ඇයි?

Why aren't Boeing executives being prosecuted for the 737 Max 8 crashes?

2019 අප්‍රේල් 04

මගීන් 157 කට මරු කැඳවමින් අඩිස් අබාබා ගුවන් තොටුපලින් පිටත්වී යන්තම් විනාඩි හයකින් අනතුරුව පොලොවට කඩා වැටුනු ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයේ අංක 302 දරන ගුවන්යානය අනතුරට ගොදුරුවී දැනට මාසයක් පමන ගතවී ඇත. සියළුම මගීන් සහ කාර්ය මන්ඩල සාමාජිකයින් 187 ක් මරුමුවට පත් කරමින් ජකර්තා ගුවන් තොටුපලින් පිටත්වී යන්තම් විනාඩි 13ක් ගතවෙද්දී ලයන් එයා අංක 610 දරන ගුවන් යානය මාරක අනතුරට ගොදුරුවී මාස පහකටත් වඩා අඩු කලකදීයි ඉහත අනතුර සිදුවූයේ.

කඩා වැටීම්වලට ගොදුරු වූයේ බෝයිං 737 මැක්ස් 8 නමැති එකම මාදිලියේ ගුවන් යානා දෙකක් වූ අතර ඒ දෙකම ගුවන් නියමුවන්ට පාලනය කල නොහැකි පරිදි දරුනු ලෙස ඉහල පහල දෝලනය විය.

මෙම ව්‍යසන සිදුවූ සති තුල, මගීන් 346 කට මරු කැඳවූ මුලුමනින්ම වලක්වාගත හැකිව තිබූ බවට සාක්ෂි ඇති ඛේදවාචකය සම්බන්ධයෙන් බෝයිං සමාගමේ බලධාරීන්ට එරෙහි අපරාධ චෝදනා ගැන කතාබහක් මාධ්‍යය තුලවත් දේශපාලන සංස්ථාපිතය තුලවත් නැත. මෙමගින් එක්සත් ජනපද ආන්ඩුව සහ ගුවන් අභ්‍යවකාශ දැවැන්තයා (එක්සත් ජනපදයේ දෙවැනි විශාලතම ආරක්ෂක සේවා කොන්ත්‍රාත්කරු සහ විශාලතම අපනයනකරුවා වන) අතර ඇති දූෂිත සබඳතාවය මෙන්ම කොටස් වෙලඳපොලේ උද්ගතය සහ වෝල්වීදියේ ආයෝජකයින්ගේ සැමදා පුලුල් වන ලාභය වෙනුවෙන් සමාගමේ භූමිකාවත් පෙන්නුම් කෙරෙයි.

පැයට සැතපුම් 500කට වැඩි වේගයකින් ගුවන් යානය සාගරය තුල ගිලීමට පෙරතුව එහි පාලනය යලි අත්පත් කරගැනීමට ගුවන් නියමුවන් සටන් කරන අතරේ, ඔවුන්ට හදිසි තත්ත්වයට ප්‍රතිචාර දැක්වීම සඳහා තිබුනු තත්පර 60 තුල, දෝෂ සහිත මෘදුකාංගය ලයන් එයාර් ගුවන් යානයට වෙන් වෙන් අවස්ථා 24ක දී කෙලින් ම බිමට බෑමට බලකරන ලද බව කලු පෙට්ටි වාර්තා හා පරිගනක දත්ත පෙන්වා දෙයි.

සාක්ෂි විසින් පෙන්නුම් කරන්නේ මෙම ගුවන්යානා දෙකම කඩා වැටීමට මැනුවරින්ග් කැරැක්ටරිස්ටික්ස් ඔග්මන්ටේෂන් සිස්ටම් (එම්සීඒඑස්) (Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS)) නමින් හැඳින්වෙන යානය පහතට රූටායාමට එරෙහිව ස්ථායීකරනය සඳහා ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාකරන ඇන්ටි ස්ටෝල් සිස්ටම් හි (anti-stall system) ඇති සම්බන්ධයි. බෝයිං සමාගම විසින් මෙම එම්සීඒඑස් මෙවලම සවිකරනු ලැබ ඇත්තේ මෙම නව ගුවන් යානාවන්හි පවත්නා ඉදිරියට විසිවීමේ සහ දරුනු ලෙස පහලට වැටීමේ ප්‍රවනතාවයට ප්‍රතිචාර දැක්වීම සඳහාය. ගුවන් යානා දෙකේම කළු පෙට්ටිවල තොරතුරු පෙන්වා දෙන්නේ නිර්මානය, අලෙවිකරනය, සහතික කිරීම සහ ගුවන් නියමු පුහුනුව, යනාදි සමස්ථයක් ලෙස වැදගත් ප්‍රමුඛ කාරනාවලදී බෝයිං සමාගම සහ ෆෙඩරල් ගුවන් පරිපාලනය (ෆෙඩරල් එවියේෂන් ඇඩ්මිනිස්ට්‍රේෂන් (එෆ්ඒඒ)) යන දෙපාර්ශවයේ පැත්තෙන් මගීන් සහ කාර්ය මන්ඩලීය සාමාජිකයින්ගේ ආරක්ෂාව කෙරෙහි දක්වනු ලැබ ඇති අඩු සැලකිල්ල සාපරාධී මට්ටමක් කරා ලඟාවන බවයි.

නිල පරීක්ෂනවල මූලික ප්‍රතිපල මත පදනම්ව මාර්තු 10 ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයේ අනතුර පිලිබඳව ඉතාමත් මෑතම හෙලිදරව් කිරීම් පෙන්වා දෙන්නේ බෝයිං සමාගම සකස්කර ඇති ආපදා අවස්ථාවකදී පිලිපැදිය යුතු ක්‍රමවේදය ගුවන් නියමුවන් විසින් නිවැරදිව පිලිපදිමින් යානයේ ස්වයංක්‍රීය පාලිත පද්ධතිය අක්‍රිය කරනු ලැබ ඇති බවයි. ඒ කෙසේවෙතත් ගුවන් යානයේ නියමුවන් සහිත ඉදිරි කොටස (හෙවත් නෝස් නමින් හැඳින්වෙන කොටස) දිගටම යටිදෙසට යොමුවී තිබින. මෙයින් බලගතු ලෙස අඟවන්නේ ගුවන් යානා නිර්මානය කිරීමේදී මූලික සහ සමහරවිට මාරක දෝෂයක් පවතින්නට ඇතයි යන කරුනයි. 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානය නිර්මානය සහ අනුමත කිරීමේ ක්‍රියාදාමය පිලිබඳ නොයෙකුත් ගැටලු මතු කරනු ලැබ ඇත.

ගුවන් යානයේ ඉදිරිපස (සුලගේ දිශාවනතියට සාපේක්ෂව යානයේ ආනතියට අනුව නෝස් කොටසේ පැත්තට හැරීම ස්වයංක්‍රීයව පාලනය කිරීමට) සවි කරන ලද ඇන්ගල් ඔෆ් ඇටෑක් සංවේදක (angle-of-attack sensors) දෙකක් පැවතියද එම්සීඒඑස් ය මෙම සංවේදමාන දෙකෙන් එකක දත්ත මත පමනක් යැපී ඇත. මෙහි අර්ථය වනාහි දෝෂ සහිත සංවේදමානයකින් මතුවිය හැකි ව්‍යසනයන් වැලැක්වීම සඳහා වානිජමය ජෙට් ගුවන් යානවල සම්මතයන්ට අනුව සවි කෙරෙන අතිරේක අංගයක් අඩු බවයි. නිදසුනක් ලෙස, බෝයිං හි 737 මැක්ස් 8 හි ප්‍රතිමල්ලවයා වන යුරෝපීයේ නිෂ්පාදිත එයාබස් ඒ 320 නියෝ හි (Airbus A320neo), එම්සීඒඑස්ට සමාන පද්ධතියක් පවත්වා ගැනීම සඳහා සංවේදක තුනක දත්තයන් භාවිතා කරයි.

ඇන්ගල් ඔෆ් ඇටෑක් සංවේදකවල දෝෂයක් පිලිබඳව නියමුවන් වෙත නියමු කුටියේ අනතුරු අඟවන ආලෝක සංඥාවන් මැක්ස් 8 ගුවන් යානයේ අනිවාර්ය නොවන අංගයක් ලෙස පමනක් පවතින බව බෝයිංහි නියෝජ්‍ය සභාපති මයික් සිනෙට් පසුගිය නොවැම්බරයේ දී පිලි ගත්තේය.

737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානාවල 2018 වසරේ පලමු වානිජමය පියාසැරියට වසරකට පසු, හඳුන්වා දෙන ලද සුප්‍රද්ධ ගුවන් යානා එක්ස්-ප්ලේන් 11 පුහුනු පාඨමාලාවේ පවා යොදාග ැනෙන නියමු අත්පොත් සහ යානා ආකෘතිවල එම්සීඒඑස් පද්ධතිය ගැන කිසිවක් නොතිබිනි

පෙර පැවැති 737 එස් යානයට වඩා වෙනස් දෘඩාංග සහ මෘදුකාංග සහිත 737 මැක්ස් 8 හි නියමු පුහුනුව තනි පැයක පරිගනක පාඨමාලාවක් විය. වානිජ ගුවන් යානයක් සඳහා නියමුවන් අනුමත කිරීම සඳහා ආකෘති සහ ප්‍රායෝගික ගුවන් ගමන් මගින් යන දෙකෙන්ම පැය සිය ගනනක පුහුනුවක් අවශ්‍යය කෙරෙයි. බෝයිං සමාගම නව මැක්ස් ගුවන් යානා සඳහා අවම තරමින් දින 21 ක පුහුනුවක් අනිවාර්ය කර ඇත්තේ දැන්ය.

මෙම පැහැදිලි ආරක්ෂාව පිලිබඳ ගැටලු සඳහා නිර්දෝශී පැහැදිලි කිරීම් නැත. මේවා පෙන්වා දෙන්නේ බෝයිං බලධාරීන්ගේ පැත්තෙන් ප්‍රකාශිත සාහසික සහ සාපරාධී ලෙස නොසැලකිලිමත් යැයි තර්ක කල හැකි හැසිරීමයි. ඔවුහු කඩිමුඩියේ මෙම නව ගුවන් යානා ඒවායේ අඩු වියදම් පදනම යටතේ භාවිතය සඳහා මුදාහරිමින් ඒවා එයාබස් ඒ 320 නියෝ (Airbus A320neo) යානාවලට එරෙහිව අලෙවි කලහ. තම ප්‍රධාන ප්‍රතිමල්ලවයාට එරෙහිව වෙලඳපොලෙහි පංගුව නැතිවීමෙත් සහ ලාභාංෂය නැතිවීමෙත් තර්ජනයට මුහුන දෙන ලදුව බෝයිං සමාගම තම වියදම් අඩු කිරීමේදී පැවසුවේ මුදල් සහ කාලය වැයවන නිසා මීට පෙර 737 හි අත්දැකීම් සහිත ගුවන් නියමුවන්ට මැක්ස් 8 ගුවන් යානා මොඩලය සඳහා සැලකිය යුතු පුහුනුවක් අවශ්‍යය නොවන බවයි.

එවැනි ධනවාදී වෙලඳපලෙහි විධිවිධානයන් මගී ආරක්ෂාවන් පිලිබඳ සැලකිල්ල අනිවාර්යයෙන්ම පහතට හෙලයි. මෙම කරුන ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයේ අනතුර සිදුවූ දිනම නිකුත් කෙරුනු පුවත් වාර්තාවක් මගින් ඉස්මතු කෙරින. මෙමගින් බෝයිං සමාගම ප්‍රකාශ කලේ "පසුගිය මාස කිහිපය පුරාත් 610 දරන ලයන් එයා ගුවන් යානා අනතුරෙන් පසුවත්" සමාගම "737 මැක්ස් යානා සඳහා ගුවන් පාලන මෘදුකාංග වැඩි දියුනු කරමින් සිටින" බවයි.

වෙනත් වචනවලින් ගතහොත්, ගුවන් යානා ආරක්ෂිතව ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා ඉතා බරපතල වැදගත් පද්ධතියක් සවි කිරීමට අවශ්‍යය බව බොහෝදුරට 2018 ඔක්තෝබරයේ ලයන් එයා අනතුරට පෙරාතුව හෝ අනිවාර්යයෙන්ම ඊට පසුව බෝයිං සමාගම සහ එෆ්ඒඒ යන දෙකම දැන සිටි නමුත් ගුවන්යානා පියාසර කිරීමට ඉඩ හැර දී තිබින. ප්‍රමුඛ කොට ම ගුවන් යානා පියාසර කිරීම සඳහා අනුමත නොකල යුතුව තිබුනු බව මෙම ප්‍රකාශ මගින් ඇඟවීම් කෙරෙයි.

මෙයට ආධාර කලේත් අනුබල දුන්නේත් ට්‍රම්ප් පරිපාලනය විසිනි. මොවුන් ඉතියෝපියානු ගුවන් යානා අනතුරෙන් පසුව වහාම ගුවන්යානා නැවැත්වීමට එෆ්ඒඒ ට නියෝග නොදීම මගින් හැකිතාක් දුරට බෝයිං සමාගම ආරක්ෂා කලේය. මෙවැනි නියෝගයක් බෝයිං සමාගමේ බහු බිලියන ඩොලර් ලාබාංශ සහ එහි කොටස් වටිනාකම්වලට බලපානු ඇති බවට ඉමහත් ලෙස සලකා බැලෙන්නට ඇතැයි සැක නැත. ට්‍රම්ප් 2016 නොවැම්බරයේ බලයට පත්වීමේ පටන් කොටස් වටිනාකම් ආසන්නව තෙගුනයකින් ඉහල ගියේ ඩව් ජෝන්ස් දර්ශකය සියයට 30 ඉක්මවා වැඩිවීමත් සමගය.

ඉතියෝපියානු ගුවන් යානා අනතුරෙන් දින දෙකකට පසුව ට්‍රම්ප්ට බෝයිං සමාගමේ ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ඩෙනිස් මුයිලන්බර්ග් ගෙන් දුරකථන ඇමතුමක් ලැබිනි. මෙහිදී මුයිලන්බර්ග් විසින් මැක්ස් 8 ගුවන් යානයන්හි ආරක්ෂාව පිලිබඳව දිගටම තහවුරු කල බව වාර්තා විය. ලොව සෑම රටකම මෙම ගුවන් යානා භාවිතයෙන් නැවැත්වීමෙන් අනතුරුවයි මාර්තු 18 දා අවසානයේදී එෆ්ඒඒ යානාවන් නැවැත්වූයේ.

ට්‍රම්ප් සහ මුයිලන්බර්ග් අතර සබඳතාවය වනාහි ගුවන්ගමන් කර්මාන්තය සහ එක්සත් ජනපද ආන්ඩුව අතර වඩාත් පුලුල් සබඳතාවක රෝගලක්ෂනයක් පමනි. 2005 දී ආරම්භ කරමින් ඔබාමා පරිපාලනය යටතේ ව්‍යාප්ත කරන ලදුව එෆ්ඒඒ ය ඕඩීඒ (Organization Designation Authorization) වැඩපිලිවෙල හඳුන්වා දුනි. මෙමගින් එෆ්ඒඒ විසින් ආන්ඩුව වෙනුවෙන් ගුවන් යානා නිෂ්පාදක සමාගම්වලට තමන්ගේම ගුවන් යානා අනුමත කරවා ගැනීමට තමන්ගේම සේවකයින් "නිර්මානකරුවන්" ලෙස පත් කෙරිනි.

මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානයේ වැඩිදියුනු කිරීම කෙරෙහි යථා වශයෙන්ම මධ්‍යම ආන්ඩුවේ අධීක්ෂනයක් නොතිබිනි. එෆ්ඒඒ හි වැඩබලන පරිපාලක ඩෑන් එල්වෙල් කොන්ග්‍රස් මන්ඩලයට පැවසුවේ, "එෆ්ඒඒ ය සහ බොයිං සමාගමේ කන්ඩායම් අතර නිරන්තරව පැවැති රැස්වීම්වල ප්‍රත්ඵලයක් ලෙස එෆ්ඒඒ ය 2012 පෙබරවාරියේදී තීරනය කලේ (මැක්ස් 8) ව්‍යාපෘතිය සුදුසුකම් ලත් බවයි.... බෝඉන්ග් හි ඕඩීඒ විසින් පාලනය වීමට සුදුසුකම් සහිත ව්‍යාපෘතියකි." යනුවෙනි. මෙය එම්සීඒඑස් පද්ධතිය දක්වාද අනුමත කෙරිනි.

මෙය වනාහි 1978 දී ගුවන්ගමන් සමාගම්හි රෙගුලාසි ඉවත් කිරීමේ පනත (Airline Deregulation Act) සම්මත කරනු ලැබූ ඩිමොක්‍රටික කාටර් පරිපාලනය විසින් කරගෙන ගිය සමස්ථයක් ලෙස ගුවන්ගමන් කර්මාන්තයේ රෙගුලාසි ඉවත් කිරීමේ තාර්කික අවසානයයි. ලිබරල්වාදයේ සුරුවමක් වූ එඩ්වඩ් කෙනඩිගේ ආධාරය සහිතව, ගුවන් මාවත්ද කාලසටහන්ද සහ මිලද සැලසුම් කරමින් අන්තර් ප්‍රාන්ත ගුවන්සමාගම් වලට මහජන උපයෝගීතාවන් ලෙස එතෙක් සැලකූ සිවිල් ගුවන්ගමන් විද්‍යා මන්ඩලය, ව්‍යවස්ථාදායකය විසින් විසුරුවා හරින ලදී.

යුක්ති යුක්ත ලෝකයක නම් සිදු කෙරීගෙන යන සෙනේට් විමසුම් සහ අධිකරන දෙපාර්තමේන්තුවේ විමර්ශන දැනටමත් මුයිලන්බර්ග්, සිනෙට්, එල්වෙල් සහ 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානා නිශ්පාදනය අධීක්ෂනය කිරීම්, සහතික කිරීම් සහ අලෙවිකරනය ට සම්බන්ධ සියල්ලන්ටමද එරෙහි සාපරාධී චෝදනා මේ වනවිටත් ගොනු කල යුතුව තිබින. මෙයට බෝයිං සමාගමේ බලධාරීන්ද මිනිස් ජීවිතවල වියදමින් කර්මාන්තයේ රෙගුලාසි ඉවත් කිරීමට ආධාර කල සියල්ලන්ද ඇතුලත් විය යුතුය.

ධනවාදය යටතේ, ඒ කෙසේවෙතත්, බෝයිං සමාගමට සිහින් කෙනිත්තීමක් වැනි දඬුවමක් ලැබෙනු ඇත. විශේෂඥයෝ තක්සේරු කරන්නේ සමාගමට ඇඩො මිලියන 800 ක දඩයක් නියම විය හැකි වනු ඇති බවයි. මෙය එලඹෙන වසරවලදී මැක්ස් 8 අලෙවියෙන් ලැබෙතැයි අපේක්ෂා කරන ඇඩො බිලියන 90 න් සියයට එකකටත් වඩා අඩුය. කත්‍රිනා චන්ඩමාරුතය, 2008 වෝල්වීදියේ බිඳවැටීම, 2010 දී ඩීප් වෝටර් හොරිසන් මුහුදු තෙල් කාන්දුව, 2017 හාවේ සහ මරියා චන්ඩමාරුත ද වැනි ව්‍යසනයන් හි බර ඉසිලීමට සිදුවී ඇත්තේ කම්කරු පන්තියටය.

බොයිං 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානා ව්‍යසනය පෙන්නුම් කරන්නේ ආරක්ෂා සහිත, සැපපහසුව ඇති සහ වියදම් දරාගත හැකි මිලකට ගමනාගමන සේවාව ලබා ගැනීමත් ගුවන්ගමන් කර්මාන්තයේ පුද්ගලික අයිතියත් අතර මෙන්ම ප්‍රතිවිරුද්ධ ජාතික රාජ්‍යයන් අතර ලෝක ආර්ථිකය බෙදී පැවතීම අතර නෛසර්ගිකව පවතින නොපෑහෙනසුලු බවයි. මෙම ව්‍යසනයන් බෝයිං විධායකයින්ගේ සහ මහා අයෝජකයන්ගේ තන්හාව සහ එක්සත් ජනපදය සහ යුරෝපය අතර වැඩෙන වෙලඳ යුද්ධය මගින් මෙහෙයවා ඇත.

එක් දිනක් තුල ලොව ස්ථාන දෙකක් අතර මගියකුට සංචාරය කිරීමේ හැකියාව සාක්ෂාත් කර ඇති තාක්ෂනික ප්‍රගමනය යෝධ සංගතවලින් සහ සමස්ථයක් ලෙස ධනේශ්වර ක්‍රමයේ බාධකවලින් මුදාගත යුතුය. ප්‍රධාන ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් සහ ගුවන් අභ්‍යවකාශ සමාගම් ජාත්‍යන්තර පරිමානව අස්වාමික කරමින් මේවා පුද්ගලික ලාභය නොව සමාජ අවශ්‍යතාවන් සැපිරීම මත සැලසුම්ගත ආර්ථිකයක් තහවුරු කිරීමේ කොටසක් ලෙස පොදු අයිතියට පවරා ගනිමින් ප්‍රජාතන්ත්‍රීයව පාලනය කරන ආයතන බවට ද පරිවර්තනය කල යුතුයි.

බ්‍රයන් ඩයින්

© www.wsws.org