

බෝයිං ගුවන් යානා කඩා වැටීම් සහ ඇමරිකානු ධනවාදයේ සාපරාධකරනය

The Boeing crashes and the criminalization of American capitalism

2019 ඔක්තෝබර් 31

“නම වරද පිලිගැනීම වෙනුවට ඊට පෙර අන් සියලු දෙනා එල්ලා මරනු දැක්ම වඩාත් රිසි සමහර මිනිස්සු මෙලොව සිටිති.”- ආතර් මිලර්ගේ “මගේ පුත්‍රයෝ” - “All My Sons”

1947 දී ඇමරිකානු නාට්‍ය රචක ආතර් මිලර් එම වචන ලියන විට, ඔහු දෙවන ලෝක යුද්ධයේදී භාවිතා කිරීම සඳහා දෝෂ සහිත ගුවන් යානා එන්ජින් අනුමත කිරීම සඳහා රයිට් ගනනගාමී සංස්ථාව (Wright Aeronautical Corporation) සහ හමුදා සහ සිවිල් පරීක්ෂකවරුන් අතර සිදුකල කුමන්ත්‍රණය පදනම් කරගත් කෘතියක් රචනා කරමින් සිටියේය. මෙම දුස්සන්දානය 1941 සහ 1943 අතර සිදු වූ අතර මෙය එවක සෙනෙට් සහිත හැරි ට්‍රැම්න්ගේ විමර්ශන කමිටුව වෙත ගෙන එන ලද්දේ කම්කරුවන් මෙම කුමන්ත්‍රණය හෙලිදරව් කිරීමෙන් පසුව ය. විධායකයන් ගනනාවක් බන්ධනාගාරගත කෙරුණහ.

මිලර්ගේ නාට්‍යයේ දී, ප්‍රධාන වරදකරු ජෝ කෙලර්, තම වරද යටත් නිලධාරියෙකුට පවචන අතර පසුව ඔහුගේ ක්‍රියාවන් හේතුවෙන් ඔහුගේ එක් පුතෙක් ඇතුලු ගුවන් නියමුවන් 21 දෙනෙකු මියගිය බව සොයා ගනී. නින්දාවෙන් හා පසුතැවිල්ලෙන් කෙලර් සියදිවි භානි කර ගනී.

බෝයිං හි ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ඩෙනිස් මියුලන්බර්ග් අගහරුවාදා සෙනෙට් වානිජ කමිටුව (Senate Commerce Committee) සහ බදාදා නියෝජිත මන්ත්‍රී මන්ඩල ප්‍රවාහන හා යටිතල පහසුකම් කමිටුව (House Transportation and Infrastructure Committee) ඉදිරියේ පෙනී සිටියදී එවැනි මානුෂීය හැගීම් කිසිවක් පෙන්වුම් කළේ නැත. ගෞරව බුහුමානයෙන් යුතුව තමන් වෙත ප්‍රශ්න එල්ලකරන ඩිමොක්‍රටික් සහ රිපබ්ලිකන් දේශපාලනඥයින්ගෙන් බියවීම සඳහා කිසිවක් නොමැති බව දන්නා ඔහු, අවහිර කරමින් සහ කට්ටි පනිමින් ආරක්ෂා කළේ ඉංජිනේරුවන්ගෙන් සහ ගුවන් නියමුවන්ගෙන් ලැබුණු නොයෙකුත් අනතුරු ඇඟවීම් නොසලකා හරිමින් සහ සඟවමින් මාරක boeing 737 max 8 ගුවන් යානා 2017 දී දඩ් බිඩියේ සේවයේ යෙදවීමට ඔහු ගත් තීරණයයි.

ෆෙඩරල් නියාමකයින් විසින් කෙරෙනු ලබන අධීක්ෂණය බෝයිං සමාගම වෙත “පවරා දීම” පවා ඔහු ආරක්ෂා කල අතර, තව දුරටත් “යාවත්කාලීන” කිරීම එනම් රෙගුලාසි ඉවත් කිරීම ඉල්ලා සිටියේය.

නව යානය දියත් කර වසර දෙකක් ඇතුලත 737 මැක්ස් 8 ගුවන් යානා දෙකක් කඩා වැටී ඇත්තේ එම්කැස් (MCAS) හෙවත් මැනුවරින්ග් කැරැක්ටරිස්ටික්ස් ඔග්මන්ටේෂන් සිස්ටම් (Maneuvering Characteristics Augmentation System) නමින් හැඳින්වෙන යානය ඇනහිටීම වැළැක්වීමට ස්වයංක්‍රීයව ක්‍රියාකරන ඇන්ටි ස්ටෝල් සිස්ටම් හි (anti-stall system) සදොස් ක්‍රියාකාරීත්වයේ ප්‍රතිඵලයක් නිසාය. මෙම එම්කැස් මෙවලම සවිකර තිබීම පවා ගුවන් නියමුවන්ගෙන් වසන් කර තැබින. සමස්ථයක් ලෙස පිරිමින්, කාන්තාවන් සහ ලමුන් 346 දෙනෙකු ජීවිතක්ෂයට පත්විය.

මේ සතියේ විමසුම්වලදී, අනතුරු සංඥා (red flags) ගැන තමා දන්නා බව මුසිලන්බර්ග් පිලිගත් නමුත්, ඔහුට හෝ ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලනයේ (Federal Aviation Administration-FAA)

ඔහුගේ සහවරයින්ට සාපරාධ සඳහා නඩු පැවරිය යුතු යැයි එකුදු කොන්ග්‍රස් සභිකයෙක් හෝ සෙනෙට් සභිකයෙක්වත් යෝජනා කළේ නැත. සංගත මාධ්‍ය ද එසේ කළේ නැත.

මීට වසරකට යත්තම් පෙර, ලයන් එයාර් ගුවන් සමාගමේ අංක 610 දරන පියසැරිය ඉන්දුනීසියාවේ ජකර්තා නගරය අසල මුහුදට කඩා වැටීමෙන් පුද්ගලයින් 189 දෙනෙක් ජීවිතක්ෂයට පත් වූ හ. දෙවැන්න සිදුවූයේ ඉන් මාස පහකට පසුව, ඉතියෝපියානු ගුවන් සේවයේ අංක 302 දරන පියසැරිය, අඩිස් අබාබා අසල ගොඩබිමට ඇද වැටීමෙන් තවත් මගීන් 157 දෙනෙකුගේ ජීවිත විනාශ කර දමමිනි.

බදාදා පැවති විභාගයේදී, තම අහිමි වූ කලත්‍රයන්, දරුවන්, දෙමාපියන් සහ සහෝදර සහෝදරියන්ගේ ඡායාරූප ඔසවාගෙන සිටි මියගිය අයගේ පවුලේ සාමාජිකයන් එහි සිටි බව පවා මුසිලන්බර්ග් පිලිගත් බවක් ඇඟවුවේ නැත. ඔහු ඔවුන්ට මුහුණ දීමට හැරුණේ “ඔබ කනගාටුයි කියන විට මිනිසුන් දෙස බලා කියන්න” යැයි කන්ඩායමේ සාමාජිකයෙකු බලකර සිටීමෙන් පසුව පමණි.

මැක්ස් 8 ගුවන් යානා කඩා වැටීම් නිකමිම අනතුරු නොවේ, ඒවා අපරාධ ය. ඒවා ඇමරිකානු සංගත පාලක පන්තිය සාපරාධකරනයේ ප්‍රතිපලය.

ඉන්දුනීසියානු සහ ඉතියෝපියානු ගුවන් ආරක්ෂක නිලධාරීන්ගේ පරීක්ෂනවලින් නිගමනය කරනු ලැබ ඇත්තේ බෝයිං සහ ෆෙඩරල් ගුවන් සේවා පරිපාලනය යන දෙකටම මෙම කඩා වැටීම්වල දෝෂාරෝපනය ලැබිය යුතු බවයි.

මේ වන විට අනාවරනය වී ඇති (ඉන් සමහරක් විභාගය තුළදී ඉදිරිපත් වූ) කරුණු වලින් පෙනුම් කරන්නේ බෝයිං සමාගම දැනුවත්ව ආරක්ෂිත නොවන ගුවන් යානයක් සේවයට යොදවා ඇති බවයි. මේවාට ඇතුළත් වන්නේ:

- ගුවන් යානා සිමියුලේටරයක් (simulator) මගින් සිදුකල පිරික්සුම් ධාවනයක් අතරතුර එම්කැස් මෙවලම පාලනයෙන් තොර බවත්, “අසාමාන්‍ය” සහ “ඉවක් බවක් නැතිව දුටන” බවත් සඳහන් කරමින් බෝයිං හි ප්‍රධාන තාක්ෂණික නියමුවා වන මාක් ෆෝක්නර් ඇතුලු ගුවන් නියමුවන් සහ ඉංජිනේරුවන්ගේ අනතුරු ඇඟවීම් සහිත ඊමේල් පනිවිඩ.
- බෝයිං සමාගමේ යුරෝපීය ප්‍රතිවාදියා වූ එයාර් බස් සමාගම, තම වෙලදපල කොටසෙන් පංගුවක් අත්පත් කර ගැනීමට පෙර යානය දියත් කිරීම සඳහා වූ තරඟයේදී, සම්මත ආරක්ෂක පරිපාටිය නොසලකා හරිමින් නිබෙන බැවින් සමස්ත මැක්ස් 8 වැඩසටහනම වසා දමන ලෙස නිර්දේශ කරමින් ජොෂ් ඩ් කලමනාකරුවෙකුගෙන් මියුලන්බර්ග් වෙත ලද ඊමේල් පනිවිඩයක ඔහු මෙසේ ලිවීය, “මගේ සියලු අභ්‍යන්තර අනතුරු ඇඟවීමේ සීහු නාද වන අතර ජීවිතයේ පලමු වතාවට මගේ පවුල බෝයිං ගුවන් යානයක නැංවීම පිලිබදව මට දෙගිවියාවක් ඇත.”
- එඒඑඒ හි සේවකයන් නියෝජනය කරන වෘත්තීය ගුවන් සේවා ආරක්ෂන විශේෂඥයින්ගේ සංගමයෙන් (Professional Aviation Safety Specialists) 2016 දී කොන්ග්‍රසයට අනතුරු ඇඟවමින් දැනුම් දුන්නේ, “අනතුරක්

සිදුවී මගින් ජීවිතක්ෂයට පත්වීමෙන් පසුව” පමනක් ගුවන් යානාවක දෝෂ පිලිබඳව මැදිහත්වීමට නියාමකයින්ට හැකිවන තරමට නියාමනහරනය (deregulation) මගින් තත්ත්වය සකසා ඇති බවයි.

- ගුවන් පියාසර පුහුණු අත්පොත්වලින් එම්කැස් මෙවලම පිලිබඳ කිසියම්ම හෝ සඳහනක් ඉවත් කිරීම සහ නව ගුවන් යානය පිලිබඳ නියමු පුහුණුව අයිපෑඩයක් මගින් කරන පැයක විවියෝවක් දක්වා අඩු කිරීම.
- මැක්ස් 8 ගුවන් යානය දියත් කිරීමට සුලු කලකට පෙර, බෝසිං සමාගම විසින් එම්කැස් මෙවලමේ බලය සහ විෂය පථය, එෆ්ඒඒ ය, වෙනත් නියාමන ආයතන, ගුවන් නියමුවන් හෝ ගුවන් ප්‍රවාහන සමාගම් වෙත කිසිදු දැනුම් දීමකින් තොරව පුළුල් කිරීම.
- ගුවන් යානය නැවත සැලසුම් කිරීම වෙනුවට පිරිවැය අඩු කිරීම, ශ්‍රමය අඩු කිරීම, නිෂ්පාදනය වේගවත් කිරීම සහ තත්ව සහතික කිරීම වේගවත් කිරීම සඳහා දශක පහක් පැරණි ගුවන් යානා රාමුවකට නව හා විශාල එන්ජින් ඇමිනීමට බෝසිං සමාගම ගත් තීරණය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, එම්කැස් මෙවලම යෙදීමෙන් නිවැරදි කිරීමට අදහස් කෙරුණු, මැක්ස් 8 ගුවන් යානය ඇනහිටීමේ ප්‍රවනතාවය, නව ගුවන් යානය “මාරක දෝෂ සහිත” බවට පත් කර ඇති බව හිටපු ගුවන් නියමු සහ ගුවන් ආරක්ෂක විශේෂඥ වෙස්ලි “සලි” සලන්බර්ගර් පවසයි.
- ව්‍යසනයට පෙර එම්කැස් මෙවලම සම්බන්ධිත ගැටලු පිලිබඳව බෝසිං සමාගම දැන සිටියද, 2018 ඔක්තෝම්බර් මස ලයන් එයාර් අනතුරෙන් පසු 737 මැක්ස් 8 යානය ප්‍රවාහනයෙන් ඉවත් කිරීමට බෝසිං සමාගම සහ එෆ්ඒඒ අසමත් වීම. ඉතියෝපියන් එයාලයින් පියසැරි 302 ගුවන් යානය කඩා වැටී මාස පහකින් පසුව පවා, ලෝකයේ අනෙක් සෑම අධිකාරියක්ම ගුවන් යානාව බිම්ගත කරන තුරුම බෝසිං සමාගම සහ එෆ්ඒඒ ය එසේ කිරීම කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කලහ.

සිදු කිරීම මගින් මෙන්ම මගහැරීම් මගින් ද සිදුකල මෙම සියලු අපරාධ, බෝසිං සමාගම විසින් ආරක්ෂාව ඇතුලුව සියලු සලකා බැලීම් ලාභයට යටත් කිරීමෙන් ගලා එයි. මෙය ගුවන් යානා නිෂ්පාදකයාට පමනක් අනන්‍ය වුවක් නොව සමස්ත ධනවාදී ක්‍රමයේම පදනමයි. අතරමගදී අහිමි වන ජීවිත ව්‍යාපාර කටයුත්තේ පිරිවැයක් පමනක් වේ.

මැක්ස් 8 ගුවන් යානා බිම්ගත කිරීමෙන් සහ ගුවන් නියමුවන් සහ ඥාතීන් විසින් නඩු පැවරීම හේතුවෙන් බෝසිං සමාගමට ඩොලර් බිලියන 8 ක් වැය වනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන අතර, 2011 දී මරලගල ප්‍රකාශයට පත් කල අවස්ථාවේ සිට ගුවන් යානා බිම්ගත කරන තෙක් සමාගමේ වටිනාකම ඩොලර් බිලියන 200 කින් පමන ඉහල ගොස් ඇත.

1978 දී ඩිමොක්‍රටික ජම් කාටර් යටතේ ආරම්භ කර, ඩිමොක්‍රටිකයින් සහ රිපබ්ලිකානුවන් යන දෙපාර්ශ්වයම විසින් පසුගිය දශක හතර පුරා අබන්ධව ක්‍රියාත්මක කල ගුවන් කර්මාන්තයේ (සහ ධනෝශ්වර ආර්ථිකයේ අනෙකුත් සෑම අංශයකම) නියාමනහරනය විසින් ධනෝශ්වර වෙලදපොලේ අරාජිකත්වය සහ අනාර්ථකත්වය වෙත අසීමිත නිදහසක් සහ බලයක් ප්‍රදානය කෙරින. එය ආර්ථිකය මූල්‍යකරනයේ සහ කාර්මිකහරනයේ ද රැකියා, වැටුප් හා සමාජ සේවාවන් විනාශයේ ද අත්‍යන්ත කොටසකි.

ප්‍රධාන විධායක නිලධාරී ලෙස ඔහුගේ පැත්තෙන් මුසිලන්බර්ග්, තමාගේ පලමු වසර දෙක තුල, 2016 සහ 2017 දී කම්කරුවන් 16,000 ක් සේවයෙන් පහ කලේය. ඒ සඳහා පාරිතෝෂ වශයෙන් වසරකට ඔහු

ඩොලර් මිලියන 30 ක වැටුපක් ලබා ගනී. මේ වසරේදී, ඔහුගේ වැටුප් හා දීමනා මුදලින් තුනෙන් එකක් පමන ලැබී ඇත්තේ ඔහුගේ බෝසිං සමාගම සතු කොටස් සැලකිය යුතු ප්‍රමාණයක් ඉතියෝපියානු ගුවන් අනතුරට මසකට පෙර විකුනා දැමීමෙනි.

බොහෝ මෙගා සංගත මෙන් ම, බෝසිං සමාගම ද ඇමරිකානු අධිරාජ්‍යවාදයේ ගෝලීය මෙහෙයුම් වල මූලෝපායික ස්ථානයක් දරන අතර එය රාජ්‍ය මිලිටරි/බුද්ධි අංශ සමඟ තදින් ඒකාබද්ධ වී ඇත. එය එක්සත් ජනපදයේ විශාලතම අපනයනකරු සහ දෙවන විශාලතම ආරක්ෂක කොන්ත්‍රාත්කරු වේ. එය යුරෝපය සමඟ වැඩෙමින් පවතින වෙලද ගැටුමේ පෙරමුණේ වන අතර යුරෝපයේ එයාර් බස් ගුවන් යානා සමාගම සමඟ මුහුණට මුහුණ ලා තරගයක යෙදී සිටී. ට්‍රම්ප් තේරී පත් වීමෙන් පසු ව, එය ඇමරිකානු ප්‍රභූ පැලැන්තියේ ධනය ඉහල නැංවූ ඩව් (වෙලදපොල දර්ශකයෙහි) හි දැවැන්ත වේගයෙන් ඉදිරියට යෑමේ ඊ හිස සේ ක්‍රියාත්මක වෙමින් තම කොටස් මිල තුන් ගුණයක් ඉක්මවා වැඩි කර ගෙන තිබේ.

බෝසිං යනු මහා ව්‍යාපාරවල මෙහෙයුම්වල අවනීතියට එක් උදාහරනයක් පමනි. මෑත අතීතයේ දී බීජි තෙල් කාන්දු වීම, ෆ්ලින්ට් රියම් විෂ වීම, ඔපියොයිඩ් වසංගතය, පීජී ඇන්ඩ් ඊ සමාගමට සම්බන්ධිත ලැව්ගිනි සහ විදුලිය ඇනහිටීම සහ 2008 වෝල් විදිය බිඳ වැටීම දැකගත හැකි විය. සංගත කැදරකම සහ සාපරාධිත්වය විසින් මෙහෙයවනු ලැබුණු මෙම ව්‍යසන හේතුවෙන් එක් ප්‍රධාන විධායක නිලධාරියෙක් හෝ සිරගෙට ගොස් නැත. ඔබ්‍රාමාගේ නීතිපති එරික් හෝල්ඩර් 2013 දී කොන්ග්‍රසයට පැවසූ පරිදි, ඇමරිකාවේ සංගත වංශාධිපතියන් සහ ඔවුන්ගේ ව්‍යාපාරික අධිරාජ්‍යයන් “සිරගත කිරීමට තරම් විශාල වැඩියි.”

අන්ධ කැදරකම බහුල ව පැවතිය ද, මේවා අපගමනයන් හෝ ආත්මීය තෘෂ්ණාවේ මූලයන් පවතින ප්‍රතිඵල හෝ නොවේ. ඇමරිකානු පාලක පන්තියේ සාපරාධකරනය ධනවාදයේ සමස්ත සමාජ හා ආර්ථික ක්‍රමයේ පරිහානියේ හා අර්බුදයේ ප්‍රතිඵලයකි.

බෝසිං ව්‍යසනයන් අවධාරනය කරන්නේ ධනවාදය අවසන් කොට එය පුද්ගලික ලාභය නොව සමාජ අවශ්‍යතා තෘප්තිමත් කිරීම මත පදනම් වී ඇති සමාජවාදය මගින් ප්‍රතිස්ථාපනය කිරීමේ අවශ්‍යතාවයි. මෙයින් අදහස් කරන්නේ බැංකුවල සහ ප්‍රධාන සමාගම්වල පෞද්ගලික අයිතිකරුවන් අස්වාමික කිරීමත් බෝසිං වැනි යෝධ සංගත පොදු අයිතියේන් ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදීව පාලනය කිරීමේන් උපයෝගිතා බවට පරිවර්තනය කිරීම සඳහා කම්කරු පන්තිය බලමුලු ගැන්වීම යි. එහි අර්ථය වන්නේ කම්කරුවන් මත පටවා ඇති සංගතවල ආඥාදායකත්වය අවසන් කිරීම සහ ආර්ථික ජීවිතය පාලනය කිරීම නිෂ්පාදකයින් අතට පත් කිරීමත් ය.

සමස්ත දේශපාලන ක්‍රමය ම සහ මහා ව්‍යාපාරිකයන්ගේ අල්ලස් ලබා ගත් පක්ෂ දෙක ම, බර්නි සැන්ඩර්ස් සහ එලිසබෙත් වොරන් වැනි ඔවුන්ගේ වාම කයිවාරුකාරයන් ද ඇතුලු ව කටුක අවසානය දක්වා එයට විරුද්ධ වනු ඇත. ආරක්ෂිත, කාර්යක්ෂම, සැපපහසු සහ දැරිය හැකි ගුවන් ගමන් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා එක්සත් ජනපදයේ හා ජාත්‍යන්තරව කම්කරු පන්තිය ස්වාධීනව හා විප්ලවීය ලෙස සමාජවාදය සඳහා අරගලය තුල බලමුලු ගැන්වීම අවශ්‍ය වේ.

මුයන් ඩයින්