

বিষয়: বিমান বাংলাদেশ এয়ার লাইসেন্সের ড্রাই লীজকৃত উড়ো জাহাজের দীর্ঘদিন ধরে গ্রাউন্ডেড থাকার কারণ
অনুসন্ধানে সংসদীয় কমিটি কর্তৃক গঠিত ৩নং সাব-কমিটির প্রতিবেদনে উল্লিখিত অনিয়মগুলো পরীক্ষা-নিরীক্ষার
নিমিত্ত গঠিত কমিটির প্রতিবেদন।

উল্লিখিত বিষয়ে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় এর অফিস আদেশ নং-৩০.০০.০০০০.
০১৭.০৯.০০৩.১৭-৬৯৬ তার্ফ-১০/০৮/১৭ মোতাবেক ০৩ সদস্য বিশিষ্ট কমিটি গঠন করা হয়। কমিটিকে ১০
কার্যবিদসের মধ্যে প্রতিবেদন দাখিলের জন্য বলা হয়। সে মোতাবেক কমিটি প্রতিবেদন প্রস্তুত করে।

প্রতিবেদন প্রস্তুত পদ্ধতি: কমিটি নিজেদের মধ্যে আলোচনা করে কর্মপদ্ধতি নির্ধারণ করে। ৩নং সংসদীয় সাব-
কমিটি কর্তৃক এতদ্ব বিষয়ে দাখিলকৃত ২টি প্রতিবেদনকে বিবেচনায় নেয়া হয়। সরেজমিনে বিমান এয়ার লাইসেন্সের
অফিসে গিয়ে লীজ গ্রহণ পদ্ধতি /প্রক্রিয়া সংশ্লিষ্ট তথ্য ও প্রমানাদি সংগ্রহ করা হয়। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সাথে
আলোচনা করে বিষয় সম্পর্কে সুস্পষ্ট ধারণা গ্রহণ করা হয়। এতদ্ব ব্যক্তিত ওং সাব-কমিটির প্রতিবেদনের উপর
বিমান বাংলাদেশ এয়ার লাইসেন্সের প্রেরিত জবাব বিবেচনায় গ্রহণপূর্বক প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়।

কমিটির কার্যপরিধি: (১) বিমান বাংলাদেশ এয়ার লাইসেন্সের লীজকৃত উড়োজাহাজ দীর্ঘদিন ধরে গ্রাউন্ডেড থাকার
কারণ অনুসন্ধানে গঠিত ৩ নং সংসদীয় সাব কমিটির প্রতিবেদনে উল্লিখিত অনিয়মগুলো
পরীক্ষা-নিরীক্ষা করা।
(২) এ বিষয়ে সুস্পষ্টভাবে দায়-দায়িত্ব নিরূপণ করা।

সংসদীয় ৩ নং সংসদীয় সাব-কমিটির পর্যবেক্ষণ/অনিয়মসমূহ:

বাংলাদেশ জাতীয় সংসদ সচিবালয় কমিটি শাখা ১৮ হতে গত ২১/০৬/১৭ তারিখের ১১.০০.০০০০.৭১৮.
০৩৫.০০১.১৭-৪৯ এ ৩ নং সংসদীয় সাব কমিটি কর্তৃক প্রণীত ২টি প্রতিবেদন পাওয়া যায়।

প্রথম প্রতিবেদনে বর্ণিত পর্যবেক্ষণ/ অনিয়মসমূহ:

- “কমিটিতে আলোচনা পর্যালোচনা এবং কার্যপত্র পরীক্ষাত্ত্বে দেখা যায় যে, ২০-০৩-২০১৪ ইং ০৫/০৫/২০১৪
ইং তারিখ ইঞ্জিন্ট এয়ারথেকে ৫ বছরের জন্য Dry Lease চুক্তির আওতায় দুটি উড়োজাহাজ ভাড়া নেয়া
হয়। ভাড়া নেয়ার পর মাত্র এগার মাস যেতে না যেতেই ০৫/০২/২০১৫ তারিখে S2-AHL-এর এক নম্বর
ইঞ্জিনটি নষ্ট হয়ে যায়। মারাত্মক ক্রুটির জন্য তা সহজে সারানো সম্ভব না হওয়ায় এবং স্পেয়ার ইঞ্জিন না
থাকায় বিমানটি তিন মাসের জন্য গ্রাউন্ডেড হয়। এখানে উল্লেখ্য যে বর্তমানে উক্ত নষ্ট হয়ে যাওয়া ঐ মডেলের
ইঞ্জিনের ব্যবহার অত্যন্ত কম হওয়ায় অল্প সংখ্যক প্রতিষ্ঠানের কাছে স্পেয়ার ইঞ্জিন মজুদ ছিল। এমতাবস্থায়

১৫/০৩/২০১৫ তারিখ ইঞ্জিন্ট এয়ার হতে একটি ইঞ্জিন লীজ নিয়ে উক্ত উড়োজাহাজটি সচল করা হয়। কিন্তু মাত্র কুড়ি দিনের মাথায় ০৪/০৪/২০১৫ তারিখ পুনরায় উক্ত উড়োজাহাজটির দ্বিতীয় ইঞ্জিনটিও নষ্ট হয়ে যায় এবং ইঞ্জিন্ট এয়ার থেকে আবারও আরো একটি ইঞ্জিন লীজ নিয়ে উক্ত উড়োজাহাজটি পুনরায় সচল করা হয়।”

- “নষ্ট হয়ে যাওয়া ইঞ্জিন ২টিকে ৩০/০৪/২০১৫ তারিখ এবং ০২/০৭/২০১৫ তারিখ United Airlines USA-তে পাঠানো হয়। মেরামতের কাজ শেষে ইঞ্জিন দুটি ২৩/০৬/২০১৬ এবং ২৬/০৮/২০১৬ তারিখ উড়োজাহাজ S2-AHK-তে সংযুক্ত করা হয়। এখানে লক্ষ্য করা যাচ্ছে যে ইঞ্জিন দুটি মেরামত করতে সময় লেগেছে ১৪ মাস ও ১৩ মাস।”
- “আরও লক্ষণীয় যে লীজ নেয়ার মাত্র সতের মাসের মাথায় ১৯/১০/২০১৫ ইং ২য় উড়োজাহাজ S2-AHK-এর প্রথম ইঞ্জিন (ESN 222170) নষ্ট হয়ে যাওয়ার ইঞ্জিন্ট এয়ার থেকে আবার ০৫/১১/২০১৫ ইং আরেকটি অর্ধাং তৃতীয় ইঞ্জিন লীজ আনা হয় এবং ২৬/০৩/২০১৬ ইং উক্ত নষ্ট ইঞ্জিনটিকেও United Airlines USA-তে পাঠানো হয় যা এখনো ফেরত আসেনি। ২য় উড়োজাহাজের ২য় ইঞ্জিনটি (ESN 222213) ২৩/০৬/২০১৬ ইং তারিখ নিয়মিত মেরামতের জন্য United Airlines USA পাঠানো হয় এবং সেটাও ফেরত আসেনি।”
- “ইঞ্জিন্ট এয়ার থেকে ভাড়াকৃত ইঞ্জিন ESN 222032 ফেরত দেয়ার লক্ষ্যে ২৬/০৮/২০১৬ ইং তারিখে অপসারণ করে ইঞ্জিন্ট এয়ারের নিকট হস্তান্তর করতে গেলে তারা সেটা গ্রহণ করতে অস্বীকৃতি জানায়। ইঞ্জিন্ট এয়ার ইঞ্জিন ফেরতের শর্তানুযায়ী Borescopy Inspection এর সময় ইঞ্জিন ESN 222032 এর HPC Blade এর ক্রটি ধরে সেটাকে মেরামত করে ফেরতদানে বিমানকে বাধ্য করে এবং এই মর্মে অধীকার প্রদান করে এবং ESN 222032 কে থ্রয়োজনীয় মেরামতের জন্য United Airlines, USA-তে প্রেরণ করা হয়। ESN 222032-এর মেরামত ১৬/১০/২০১৬-তে শুরু হয়ে এখনও চলমান আছে যার নিয়মিত প্রতিদিন অকারনে ৮,০০০ (আট) হাজার ডলার ভাড়া গুনতে হচ্ছে।”
- “উপরোক্তিত অবস্থায় ইঞ্জিন্ট এয়ার হতে লীজকৃত উড়োজাহাজ দুইটির ফ্লাইট পরিচালনা গত ১৭ ই ডিসেম্বর ২০১৬ পর্যন্ত অব্যাহত থাকে। কিন্তু S2-AHK উড়োজাহাজে সংযোজিত লীজকৃত ইঞ্জিন ESN 222032 এবং অপর ইঞ্জিন S2-AHL এ সংযোজিত ESN 222051 এর নিয়মিত Borescopy Inspection এর সময় ইঞ্জিন দুইটি Internal Hardware এর অস্বাভাবিক ক্রমাবন্তি পরিলক্ষিত হয়। এর ফলে ইঞ্জিন ESN 222032 এর অভিজ্ঞতা বিবেচনায় রেখে বিমানের ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ ইঞ্জিন দুটি অতিসত্ত্ব ইঞ্জিন্ট এয়ারকে ফেরৎ দেয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। ফলশুতিতে S2-AHL উড়োজাহাজটি বিগত ১৮/১১/২০১৬ তারিখথেকে গ্রাউন্ডেড রয়েছে।”

- “উক্ত লীজকৃত উড়োজাহাজ দুটি অপারেশনাল সাপোর্ট দেবার জন্য ইজিপ্ট এয়ার থেকে মাসিক ১০,০০০ (দশ হাজার) ডলারের বিনিময়ে ০৮(চার) জনের ইঞ্জিনিয়ারিং টিম আনা হয়। বিমানের সংশ্লিষ্ট ইঞ্জিনিয়ারিং টিমের যে উড়োজাহাজের অপারেশন সম্পর্কে অভিজ্ঞতা নেই বাইরে থেকে ভাড়ায় লোক আনতে হয়, সে ধরণের উড়োজাহাজ লীজে আনার প্রশ্নই উঠে না কারণ এটা অত্যন্ত ঝুকিপূর্ণ। কিন্তু এত আনতে হয়, সে ধরণের উড়োজাহাজের অপারেশন সম্পর্কে অভিজ্ঞতা নেই বাইরে থেকে ভাড়ায় লোক সবের পরও বিমান কর্তৃপক্ষ সবকিছু জেনে উক্ত উড়োজাহাজ লীজের মাধ্যমে সংগ্রহ করেন।”
- “ইঞ্জিন মেরামতের সময় মেরামতকারী প্রতিষ্ঠানকে মেরামত করে ফেরত দেবার কোন সময় নির্ধারিত করে দেওয়া হয়েছিল বলে কমিটির কাছে প্রতিয়মান হয় নাই। যদি ১২-১৩ মাস ইঞ্জিন মেরামতের জন্য করে দেওয়া হয়েছিল বলে কমিটির কাছে প্রতিয়মান হয় নাই। একই সময় উড়োজাহাজের ভাড়ার পাশাপাশি ইঞ্জিনের ভাড়াও দিতে হয়েছে সময় লাগে সেক্ষেত্রে উক্ত সময় উড়োজাহাজের ভাড়ার পাশাপাশি ইঞ্জিনের ভাড়াও দিতে হয়েছে বিমানকে। উড়োজাহাজ দুটি পরবর্তীতে ইঞ্জিনগুলো লীজে আনার চুক্তির সমস্ত শর্তই ছিল সরবরাহকারী বিমানকে। উড়োজাহাজ দুটি পরবর্তীতে ইঞ্জিনগুলো লীজে আনার চুক্তির সমস্ত শর্তই ছিল সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের পক্ষে। এখানে বিমানের স্বার্থ কোন ভাবেই রক্ষা করা হয় নাই। এক্ষেত্রে সবদিক থেকে ভাড়া প্রদানকারী সংস্থার লাভ হয়েছে কিন্তু খেসারত দিতে হয়েছে বিমানকে। যার ফলশ্রুতিতে মার্চ /২০১৭ প্রদানকারী সংস্থার লাভ হয়েছে কিন্তু খেসারত দিতে হয়েছে বিমানকে। যার ফলশ্রুতিতে মার্চ /২০১৭ পর্যন্ত এদুটি উড়োজাহাজ বাবদ লোকসান হয়েছে ৩০৫.৩০ (তিনিশত পাঁচ দশমিক তেগ্রিশ) কোটি টাকা। এ ধরণের পরিস্থিতিতে কেন Force Majure এর মাধ্যমে গ্রাউন্ডেড বিমানটি ফেরত দেওয়া হচ্ছে না তা অত্যন্ত রহস্য জনক। বিমান কর্তৃপক্ষের বজ্রব্য অনুযায়ী চার বৎসর পর বিমান ফেরত দিতে হচ্ছে আরো আনুমানিক ৫৬কোটি টাকা ভর্তুকি দিতে হবে। বিমান গত ২০১৫-২০১৬ অর্থবছরে ২৭৫ গেলে আরো আনুমানিক ৫৬কোটি টাকা ভর্তুকি দিতে হবে। বিমান গত ২০১৫-২০১৬ অর্থবছরে ২৭৫ গেলে আরো আনুমানিক ৫৬কোটি টাকা লাভ করলেও দুটি উড়োজাহাজ থেকে যে লোকসান দিতে হয় তা পুরো বিমানের সাফল্যকে নষ্ট করে দেয়।”

সংসদীয় ৩নং সাব কমিটি কর্তৃক প্রণীত ২য় প্রতিবেদনে পর্যবেক্ষণ/মন্তব্য:

- “বিমানের পক্ষ থেকে জানানো হয় ইজিপ্ট এয়ারথেকে লীজকৃত এ ধরণের উড়োজাহাজের ইঞ্জিন HPT Blade Sulfidation জনিত সমস্য ইতোপূর্বে অনেক ঘটেছে এবং এ কারণে ইঞ্জিন মেরামতের জন্য বিশ্বের বিভিন্ন দেশ থেকে উড়োজাহাজের ইঞ্জিন মেরামতের জন্য ইঞ্জিন প্রস্তুতকারী কোম্পানীতে প্রেরণ করা হয় তাই অত্যাধিক কাজের চাপে ইঞ্জিন মেরামত করতে বিলম্ব ঘটে। কমিটির নিকট এটাই প্রতীয়মান হয়েছে যারা এই উড়োজাহাজ দুটির লীজ প্রক্রিয়ায় জড়িত ছিল তাদের এ ধরণের উড়োজাহাজে মহামারী আকারে ইঞ্জিনের একই ধরণের ঘটনা ঘটেছে তা জানা থাকা উচিত ছিল। বিভিন্ন দেশে যারা এই উড়োজাহাজ পরিচালনা করছে তারা এটা পরিচালনা করতে কী কী সমস্যায় পড়েছেন তা খবর নেয়া। কারণ এই উড়োজাহাজটি সহসাই পরিচালনা করা শুরু হয় নাই অনেক আগে থেকে

পরিচালনা করা হচ্ছে। তাই সহসাই সকল উড়োজাহাজের ইঞ্জিনের এ ধরণের একই সমস্যা সৃষ্টি হয়েছে বলে বিমান কর্তৃক উপস্থাপিত বঙ্গবের মাধ্যমে দায় এড়ানোর যৌক্তিক কোন কারণ নাই। তাই অদক্ষভাবে বা উদাসিন থেকে বা অন্য কোন কারণে এসব টেকনিক্যাল দিকগুলির খবরনেয়া হয় নাই বা ইচ্ছাকৃতভাবে এড়িয়ে গিয়ে বিমানের কোটি কোটি টাকা ক্ষয়ক্ষতিসহ, সৃষ্টিভাবে বিমান পরিচালনায় যে বিঘ্নসৃষ্টি হচ্ছে এর দায় দায়িত্ব উক্ত কার্যক্রমে যারা জড়িত ছিলেন তারা কোনভাবেই এড়িয়ে যেতে পারেন না।”

- “কমিটি অত্যান্ত বিশ্বায়ের সাথে লক্ষ্য করছে যে, বিমানের পক্ষথেকে সব নিয়মকানুন মেনে উড়োজাহাজগুলো লীজ গ্রহণ করা হয়েছে বলে বারবার কমিটিকে আশ্বস্ত করা হচ্ছে এবং আন্তর্জাতিক মানের লীজ নিতে যে যে প্রক্রিয়া অনুস্মরণ করা হয় তা করা হয়েছে বলেও সভাকে জানানো হয়। এখানে প্রশ্ন হচ্ছে, যে বাহনটি লীজ প্রক্রিয়া মাধ্যমে গ্রহণ করা হবে তার মানই ঠিক নাই। কোন স্বার্থে এর সবকিছু ঠিক আছে মর্মে সার্টিফিকেট দেয়া হলো যার ডিগ্রিতে সহ নিয়মকানুন মেনে লীজ গ্রহণ করা হলো তা অত্যন্ত রহস্যময় এবং কমিটির নিকট বোধগম্য নয়। শুধু কাগজপত্র এবং আন্তর্জাতিক নিয়মনীতির দোহাই দিয়ে এটাকে ধামা চাপা দেয়া যাবে না। যারা বাস্তবে পরিদর্শন করে উক্ত বিমানটি লীজ গ্রহণ করার উপযুক্ত বলে প্রত্যায়ন করেছে তারা এ বিমানের বিশ্বব্যাপী পরিচালনার অতীত ইতিহাস না জেনে কোন রহস্যজনক কারণে এটার পক্ষে মতামত দিলেন তা কমিটির নিকট বোধগম্য নয়। তাই লীজ নেয়ার পক্ষে উক্ত পরিদর্শন রিপোর্টটি মোটেই সঠিক, যথাযথ এবং বিমানের স্বার্থে ছিল বলে কমিটির নিকট প্রতীয়মান হয় নাই।”
- “সাব-কমিটির ৩য় বৈঠকে Force Majure সংক্রান্ত বিমানের ব্যবস্থাপনা পরিচালকের বঙ্গবে প্রতীয়মান হয়ে তারা এ ব্যাপারে এখন পর্যন্ত কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করেন নাই বা এ ধরণের কোন পদক্ষেপ গ্রহণের চিন্তাও এ মুহূর্তে নাই। এখন প্রশ্ন হচ্ছে এ ধরণের একটি রাষ্ট্রীয় সংস্থা দিনের পর দিন কোটি কোটি টাকা লোকসাম দিচ্ছে অথচ কর্তৃপক্ষ তা বন্ধ কার লক্ষ্যে কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করেছে না। সংসদীয় কমিটি সামনে এ ধরনের বঙ্গব্য উপস্থাপন অত্যন্ত স্পষ্টভাবে কর্তব্যে অবহেলা বলে প্রতীয়মান হয়। কারণ যে কোন সংস্থা তার ক্ষয়ক্ষতি যুক্ত কোন খাতকে যত তাড়াতাড়ি সম্ভব ক্ষয়ক্ষতি মুক্ত করতে আগ্রাম চেষ্টা করবে সেটাই স্বাভাবিক কিন্তু বিমানের পক্ষ থেকে যা ঘটছে তা সম্পূর্ণ উল্লেখ। যে উড়োজাহাজটি গ্রাউন্ডেড আছে তার লোকসানের চেয়ে যে উড়োজাহাজটি চলছে সেটি পরিচালনা করে লোকসান হচ্ছে আরো বেশি। তবুও বিমান তা নির্বিঘে পরিচালনা করে আসছে এবং স্থানীয় কমিটির নিকট সে লোকসানের পক্ষে বার বার খোঝা চুক্তি উপস্থাপনের চেষ্টা করছে। এ ধরণের মানবিকতা থেকে বিমানকে বের করে নিয়ে আসতে না পারলে এক সময় বিমান অস্থিতি টিকিয়ে রাখা দুর্বল হবে এবং তা লুটপাটের স্বর্গরাজ্যে পরিণত হবে”

১০ম জাতীয় সংসদের ‘বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটি কর্তৃক গঠিত
তন্ত্র সাব-কমিটি’র প্রতিবেদনে উল্লিখিত অনিয়ম সম্পর্কে বিমানের জবাব-

- ০ বিমান বহরকে আধুনিকায়নের লক্ষ্যে ২০০৮ সালে ১৫ বছর মেয়াদী (২০০৮-২০২২) একটি Fleet Requirement Plan প্রণয়ন করা হয়। উক্ত প্ল্যানে বিমানের পুরাতন এফ-২৮, ডিসি ১০-৩০ এবং এতো-৩০০ যথাক্রমে ২০১১, ২০১২ ও ২০১৬ সালের মধ্যে ফেইজআউট এবং পর্যায়ক্রমে ৩৫০ আসন, ২৭৫ আসন এবং ১৮৫ আসন বিশিষ্ট উড়োজাহাজ সংগ্রহের প্রাকলন করা হয় (সংলাগ-১)।
- উক্ত ফ্লীট প্ল্যান এর আলোকে ২০০৮ সালে বোয়িং কোম্পানীর সাথে ১০টি উড়োজাহাজ [৪টি x ৭৭-৩০০ইআর (৪১৯ আসন), ৪টি x ৭৮৭-৮ (২৯৪ আসন) এবং ২টি x ৭৩৭-৮০০(১৬২ আসন)]
সংগ্রহে ক্রয় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী ১০টি উড়োজাহাজের ডেলিভারী সিডিউল ছিল নিম্নরূপ:

 - ৪টি ৭৭-৩০০ ইআর : ২০১১/২০১৩ সাল
 - ২টি ৭৩৭-৮০০ইআর : ২০১৫ সাল
 - ৪টি ৭৮৭-৮ : ২০১৮/২০১৯ সাল

- ২০১২ সালে Director Marketing & Sales এর নেতৃত্বে গঠিত কমিটি কর্তৃক ফ্লীট প্ল্যান আপডেট করে ২০১২-১৩ হতে ২০১৯-২০২০ সময়ের জন্য একটি অন্তর্বর্তীকালীন ফ্লীট প্ল্যান প্রণয়ন করা হয়। উক্ত প্ল্যানে ২০১৪-১৫ সালের জন্য ৩১০ হতে ৩৩০ আসন বিশিষ্ট ৪টি উড়োজাহাজের প্রয়োজনীয়তা প্রাকলন করা হয়। কমিটি Immediate step হিসেবে ২টি ৭৭-২০০ ইআর /৭৭-২০০ সংগ্রহের জন্য সুপারিশ করে। এর পর ২০১৩ সালে বিমানের তদানিন্তন ব্যবস্থাপনা পরিচালক Kevin John Steele এর তত্ত্বাবধানে একটি ১০ বছর মেয়াদী (২০১৫/২০১৬ - ২০২৪/২০২৫) Business Plan প্রণয়ন করা হয়। উক্ত প্ল্যানে বৎসর ভিত্তিক পাঁচ প্রকার উড়োজাহাজের প্রয়োজনীয়তা প্রাকলন করা হয়, যথা : বোয়িং ৭৭-৩০০ইআর, ৭৭-২০০ইআর, ৭৮৭-৮, ৭৩৭-৮০০ এবং টারবো প্রপ উড়োজাহাজ (সংলাগ-৩)।
- ২টি বোয়িং ৭৭-২০০ইআর লীজের ক্ষেত্রে প্রধান বিবেচনাসমূহ :
- ২০১৩-১৪ সালে বিমানের পুরাতন ২টি ডিসি১০-৩০ উড়োজাহাজ ফেইজ-আউট এর বিপরীতে ক্যাপাসিটির ঘাটতি পুরন।
- ২০১৬ সালে ১টি এতো-৩০০ উড়োজাহাজ ফেইজ-আউট।
- বোয়িং ৭৮৭-৮ উড়োজাহাজ ২০১৯-২০ সালে ডেলিভারীর জন্য নির্ধারিত ছিল বিধায় অন্তর্বর্তীকালীন সময়ের জন্য অনুরূপ মধ্যম ক্যাপাসিটির উড়োজাহাজ বিমান বহরে সংযোজন।

- ২০১৪ সালে বোয়িং ৭৮৭-৮ উড়োজাহাজ ওয়েট / ড্রাই লীজের প্রাপ্যতা সীমিত ও অত্যন্ত ব্যায়বহুল ছিল।
- বিকল্প হিসেবে এওড়োজাহাজ ওয়েট-কাম-ড্রাই লীজে সংগ্রহ করা যেত। কিন্তু এওড়োজাহাজ বিমান ফ্লাইটের জন্য নতুন এবং এ উড়োজাহাজ পরিচালনায় Spares Parts Inventory, Crew Conversion Training এর জন্য Huge Investment প্রয়োজন হবে বিধায় বিবেচনায় নেয়া হয়নি।
- সর্বপরি বিমান যেহেতু বোয়িং ফ্লিট নির্বাচন করেছে সেহেতু Fleet Commonality বিবেচনায় যুক্তিসংগত কারনে বিমানের Interim Fleet Solution এর জন্য বোয়িং ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ লীজের জন্য বিবেচনা করা হয়।
- বোয়িং ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনের প্রক্রিয়া :
- বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন লিমিটেড ২টি ৭৭৭-২০০/২০০ইআর উড়োজাহাজ বিমানের ফ্লাইট সংযোজনের লক্ষ্যে বিভিন্ন সময়ে বিভিন্ন দরপত্র আহ্বান করে আসছিল তন্মধ্যে কিছু দরপত্রের র্যাফারেন্স নিম্নে উল্লেখ করা হ'লঃ
 ক) ঢাকপিএম/১২০/২০১১/৬৯৮ তারিখঃ ১৮ জানুয়ারী ২০১১ (দরপত্র নন-রেসপন্সিভ গন্য হয়)
 খ) ঢাকপিএম/১৩০/২০১৩/৬৫১ তারিখঃ ১৭ এপ্রিল ২০১৩ (দরপত্র নন-রেসপন্সিভ গন্য হয়)
 গ) ঢাকপিএম/১৩৩/২০১৩/৭১০ তারিখঃ ১৬ মে ২০১৩ (দরপত্র নন-রেসপন্সিভ গন্য হয়)
 ঘ) ঢাকপিএম/১৪০/২০১৩/৯০৭ তারিখঃ ১১ সেপ্টেম্বর ২০১৩ (ইঞ্জিন্ট এয়ার রেসপন্সিভ হয়)
- ০৩ সেপ্টেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বিমান পর্ষদের ১১৬তম সভার সিদ্ধান্তক্রমে (সংলাগ-৪) ২টি ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ (১৫ বছর পর্যন্ত) ৫ বছরের জন্য ড্রাই লীজ গ্রহনের দরপত্র ১১ সেপ্টেম্বর ২০১৩ তারিখে আহ্বান করা হয় (সংলাগ-৫)।
- বিমান পরিচালনা পর্ষদের ১১৬তম সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ২৫০ সিট বা তদুর্ধ সিট বিশিষ্ট ২টি উড়োজাহাজ ড্রাই লীজের জন্য আরো একটি দরপত্র ১৫ সেপ্টেম্বর ২০১৩ তারিখে আহ্বান করা হয়। ০৮ অক্টোবর ২০১৩ তারিখে প্রাণ্ড ০৮টি প্রাণ্ড দরপত্র নন-রেসপন্সিভ হয়।
- ২৩ নভেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বোর্ড সাব-কমিটির সভায় ২টি ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজের পরিদর্শন প্রতিবেদনের উপর বিস্তারিত আলোচনা হয়। বোর্ড সাব-কমিটি ইঞ্জিন্ট এয়ার এর উড়োজাহাজ ড্রাই লীজ গ্রহনের জন্য বিবেচনা করে।
- বোর্ড সাবকমিটির পরামর্শের আলোকে বিমানের অর্থ পরিদণ্ডের ৮০% কেবিন ফ্যাট্টের ধরে Financial Analysis ২৮ নভেম্বর ২০১৩ অনুষ্ঠিত বিমান পর্ষদের ১২০তম সভায়

উপস্থাপন করে। বোয়িং ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনের যৌক্তিকতা বিমানের তদানিস্তন ব্যবস্থাপনা পরিচালক Kevin John Steele ২৮ নভেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বিমান পরিচালনা পর্ষদের ১২০তম সভায় (সংলগ্ন-৬) বিস্তারিত ব্যাখ্যা করেন। Financial Analysis এ ৭৭৭-২০০ইআর, ডিসি১০-৩০ এবং বোয়িং ৭৬৭-৩০০ইআর এর লাভজনকতা বিশ্লেষণ করা হয় এবং সকল ক্ষেত্রেই Marginal Contribution negative প্রতীয়মান হয়। তবে বোয়িং ৭৭৭-২০০ইআর এর অবস্থা অপেক্ষাকৃত উন্নত ছিল অর্থাৎ ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ লীজের ক্ষেত্রে সম্ভাব্য আর্থিক ক্ষতির বিষয় আলোচনা হয়। উক্ত সভায় Kevin John Steele, MD & CEO নিম্নরূপ ব্যাখ্যা উপস্থাপন করেন।

Quote

Kevin John Steele, MD & CEO mentioned that increase of fleet and operation will reduce fixed cost and overhead per flight/aircraft. He also mentioned that implementation of new Revenue Management (RM) and Revenue Integrity (RI) systems now on progress will increase passenger yield and decrease GDS cost and that "W" pattern operation to some Middle East routes via Chittagong will reduce operating cost to some extent. Moreover, Biman will negotiate with Egypt Air to reduce monthly lease and maintenance reserves for their offered two 777-200ER and it is expected to achieve a better result which will improve marginal contribution toward positive, he added. MD & CEO further mentioned that one of two DC10-30s already grounded permanently on 10 November 2013 and another will be phased out by December 2013. As such Biman must replace capacity of two DC10-30s immediately, otherwise there will be an acute capacity shortage and result in serious dislocation of normal flight schedule regularity.

Unquote

বিমান পরিচালনা পর্ষদের ১২০তম সভার কার্যবিবরনীর এজেন্টা-২ এর অনুচ্ছেদ ৮.৪; এ Managing Director & CEO আরো উল্লেখ করেন যে বিমানের ২টি ডিসি১০-৩০ ফেইজআউটের ক্ষেত্রে অবশ্যই Capacity replacement করতে হবে অন্যথায় Capacity স্বল্পতার কারনে বিমানের সিডিউল দার্দনভাবে বিহ্বলিত হবে। বিমান পরিচালনা পর্ষদের ১২০তম সভায় উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনের উপর বিশেষ গুরুত্ব আরোপ করা হ'য়। ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজের বিকল্প হিসেবে এওতো-

২০০/৩০০ উড়োজাহাজ লীজের সম্ভাব্যতা আলোচিত হয়। এতো-উড়োজাহাজ বিমান ফ্লীটের জন্য নতুন এবং এ উড়োজাহাজ পরিচালনায় Spares Inventory crew conversion training এর জন্য huge investment প্রয়োজন হবে। পক্ষান্তরে Fleet Commonality বিবেচনায় বিমান পরিচালনা পর্যবেক্ষণের ১২০ তম সভায় ইঞ্জিন্ট এয়ার হতে ২টি ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ লীজের জন্য চুক্তি নিগোসিয়েশনের লক্ষ্যে ইঞ্জিন্ট এয়ারকে আমন্ত্রন জানানোর সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় (কার্যবিবরনীর অনুচ্ছেদ ৮.৩; এজেন্ডা-২) (সংলাগ-৬) :

কারিগরি মূল্যায়ন কমিটি :

দরপত্রের (আরএফপি) চাহিদা মোতাবেক ৪৩টি ক্ষেত্র নির্ধারণ করে ধাপে ধাপে কারিগরি মূল্যায়ন করা হয়। মূল্যায়নের উল্লেখযোগ্য ক্ষেত্রগুলো ই'ল উড়োজাহাজের বয়স, মালিকানা, ডেলিভারী সিডিউল, উড়োজাহাজের উড়োয়ন ঘন্টা, ফ্লাইট সাইকেল, হেডি মেইন্টেনেন্স, সি-চেক, এয়ারক্রাফট ডাটা, সার্টিফিকেট অব রেজিস্ট্রেশন/এয়ারওয়ার্ডিনেস, মেজর কম্পোনেন্ট, ল্যান্ডিং গিয়ার ওভারহল, হাইল/ব্রেক ষ্টেটস, হার্ড টাইম কম্পোনেন্ট, ইঞ্জিন/এপিইউ ডাটা, ইজিটি[®] এলআরইউ, এয়ারওয়ার্ডিনেস ডকুমেন্ট, গ্যালি ইকুইপমেন্ট, স্পেয়ার ইঞ্জিন সাপোর্ট, ইত্যাদি। এছাড়াও দরপত্র মূল্যায়ন চলাকালে কমিটি গ্যালি ইকুইপমেন্ট, স্পেয়ার ইঞ্জিন সাপোর্ট, ইত্যাদি। এছাড়াও দরপত্র মূল্যায়ন চলাকালে কমিটি দরপত্রের শর্ত নিশ্চিতকরে ইঞ্জিন্ট এয়ারকে ইমেইলের মাধ্যমে জিজ্ঞাসাবাদ করা হয়। মূল্যায়ন কমিটিতে বিমানের সদস্য ব্যক্তীত বহির্সদস্য হিসেবে দু'জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত আছে। মূল্যায়ন প্রতিবেদন সংযুক্ত (সংলাগ -৭)।

ইঞ্জিন্ট এয়ার এর উড়োজাহাজ পরিদর্শন :

- ২৪ অক্টোবর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বিমান বোর্ড সাব-কমিটির সভায় ইঞ্জিন্ট এয়ার এর প্রস্তাবিত ২টি ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ পরিদর্শনের জন্য সুপারিশ করা হয় (সংলাগ-৮)।
- ০৬ নভেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বিমান পর্যবেক্ষণের ১১৮তম সভায় ইঞ্জিন্ট এয়ার এর প্রস্তাবিত ২টি ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ পরিদর্শনের জন্য অনুমোদন প্রদান করে (সংলাগ-৯)।
- ০৯-১৪ নভেম্বর ২০১৩ তারিখে বিমানের তদানিন্তন পরিচালক ফ্লাইট অপারেশন ক্যাপ্টেন ইশরাত এর নেতৃত্বে ০৯ সদস্যবিশিষ্ট একটি টিম কায়রোতে ইঞ্জিন্ট এয়ার উড়োজাহাজ পরিদর্শন করে। উক্ত টাইমে বাংলাদেশ বেসামরিক বিমান চলাচল কর্তৃপক্ষ (বেবিচক) এর ২ জন কর্মকর্তা অন্তর্ভুক্ত ছিলেন। পরিদর্শন দল ইঞ্জিন্ট এয়ার প্রস্তাবিত উড়োজাহাজ (MSN-32629, MSN-32630) ড্রাই-লীজ গ্রহনের জন্য সন্তোষজনক মর্মে সুপারিশ করে (সংলাগ-১০)।

ইঞ্জিন্ট এয়ারের সাথে দরকারী এবং LOI স্বাক্ষর:

- বিমানের তদানিস্তন পরিচালক ফ্লাইট অপারেশন (ক্যাপ্টেন ইশরাত) এর নেতৃত্বে বিমান টীম ইজিপ্ট এয়ারের সাথে ১২-১৪ ডিসেম্বর ২০১৩ তারিখে দরকার্যক করে মাসিক লীজ রেন্ট মাত্র: ৬,২৫,০০০/- থেকে কমিয়ে মাত্র: ৫,৮৫,০০০/- কমিয়ে আনে। এ ছাড়া ঘন্টা প্রতি মেইনটেনেন্স রিজার্ভ ১৪০০ মাত্র: থেকে কমিয়ে ১২৫৫ মাত্র: নির্ধারণ করে (সংলাগ-১১)।
- ১৫ ডিসেম্বর ২০১৩ তারিখে Kevin John Steele, MD & CEO ইজিপ্ট এয়ার সাথে একটি LOI স্বাক্ষর করেন (সংলাগ-১২)।
- ইজিপ্ট এয়ার এর উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনে বিমান পরিচালনা পর্ষদের চূড়ান্ত অনুমোদন :
- ১৫ ডিসেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত বিমান পরিচালনা পর্ষদের ১২১তম সভায় negotiated lease rent and Maintenance Reserve অনুসারে Revised financial analysis উপস্থাপন করা হয়। এতে ৮০% কেবিন ফ্যাট্রে Marginal Contribution Positive হয় (মাত্র: ৩২,৮৪১/-)। অতএব বিমান পর্ষদের ১২১তম সভায় ইজিপ্ট এয়ার এর উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনের বিষয়টি অনুমোদিত হয় (সংলাগ-১৩)।
- চুক্তি স্বাক্ষর :
- বিমানের নির্ধারিত নেগোসিয়েশন কমিটি কর্তৃক Draft Lease Agreement এর উপর বিভিন্ন অভ্যন্তরীন সভায় আলোচনা হয়। তৎকালীন বিমানের এভিয়েশন কনসালটেন্ট, John Brayford, Draft Lease Agreement রিভিউ করেন। বিমান নেগোসিয়েশন টিম এবং ইজিপ্ট এয়ার এর সাথে ১২, ১৩ ও ১৪ ডিসেম্বর ২০১৩ তারিখে Draft Lease Agreement এর উপর আলোচনা হয়।
- ১১ মার্চ ২০১৪ তারিখে ইজিপ্ট এয়ার সাথে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। বিমানের পক্ষে এমডি এন্ড সিইও চুক্তি স্বাক্ষর করেন (সংলাগ-১৪)।
- ২০ মার্চ ২০১৪ তারিখে একটি ৭৭৭-২০০ইআর এবং ০৫ মে ২০১৪ তারিখে দ্বিতীয় ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ বিমান বহরে যুক্ত হয়।

উড়োজাহাজ ডেলিভারী / একসেপ্টেন্স টিম :

- ইজিপ্ট এয়ার কর্তৃক প্রস্তাবিত উড়োজাহাজের প্রস্তাবনা এবং বিমানের দরপত্রের সাথে সংগতি রেখে উড়োজাহাজ ডেলিভারী গ্রহন করা হয়। ডেলিভারী রিপোর্ট এতদসংগে সংযুক্ত (সংলাগ-১৫)।

বিমান পরিচালনা পর্ষদের ০৩ সেপ্টেম্বর ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত ১১৬তম সভার সিদ্ধান্তক্রমে ২টি ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ (বয়স ১৫ বৎসর পর্যন্ত) ৫ বছরের জন্য ড্রাই লীজ গ্রহনের দরপত্র ১১ সেপ্টেম্বর ২০১৩

AB

BB

✓

তারিখে অবস্থান করা হয় (সংলগ্ন-৫)। উক্ত দরপত্রের সিডিউলে নিম্নলিখিত কারিগরী দিক্ষমূহ উড়োজাহাজ লিবাচনের শর্ত হিসাবে উল্লেখ করা হয় যার তালিকা নিম্নে প্রদান করা হলো :

- (i) Age of the aircraft
- (ii) Seat Configuration/ LOPA (Layout of Passenger Arrangement)
- (iii) Aircraft Flight Hour/ Flight Cycle
- (iv) D Check/ HMV Check (must not fall due during first one year)
- (v) Last C Check performed
- (vi) Aircraft Data per Tender Schedule Requirement 4b(i)
- (vii) Each aircraft to be fresh out of 'C' Check
- (viii) Valid Certificate of Airworthiness (C of A)
- (ix) Major components shall be serviceable
- (x) Landing Gear next overhaul due date/ cycle
- (xi) Wheel & Brake status
- (xii) Hard Time Component Status
- (xiii) Engines and APU life limited parts shall have at least 4,000 flight cycles remaining.
- (xiv) Engines shall have sufficient on-wing take-off EGT margin to allow soft life of at least 2000 cycles of operation.
- (xv) Major components installed on engines (EBU/LRU items) shall have a remaining life of at least 4,000 hours.
- (xvi) No terminating action requirement of any AD during the Dry Lease period
(Repetitive inspection requirements are excluded), if permitted by the AD itself. No engine/APU will have a reduced inspection interval requirement for a condition of an installed component.

উল্লিখিত সকল বিবেচনাসমূহ অনুযায়ী দরপত্রের সিডিউল প্রস্তুত করা হয়েছে এবং দরপত্র মূল্যায়ন শেষে মূল্যায়ন কমিটির রিপোর্ট (সংলগ্ন-৭) সুপারিশ আকারে বিমান পরিচালনা পর্বদ ১২০ ও ১২১-তম সভায় অনুমোদনের জন্য উপস্থাপন করার পর অনুমোদন করা হয়েছিল। ১২০ ও ১২১তম বোর্ড সভার অনুমোদনের কপি (সংলগ্ন-৬ ও ১৩)।

উড়োজাহাজ স্বল্প ও দীর্ঘ মেয়াদে ভাড়া করা বা লীজ বিবেচনায় দুই ধরনের লীজ প্রচলিত আছে, তন্মধ্যে একটি ড্রাই লীজ ও অন্যটি ওয়েট লীজ। কোন উড়োজাহাজ দীর্ঘ মেয়াদে লীজ প্রহরের ক্ষেত্রে একজন অপারেটর তার নিজস্ব পর্যাপ্ত ক্রু এবং মেইনটেন্যান্স সক্ষমতা বিবেচনায় ড্রাই লীজ করে থাকে। অপারেটরের ক্রু এবং

AS

AM

N

মেইনটেন্যান্স সক্ষমতা থাকলে অধিক আর্থিক লাভ বিবেচনায় উড়োজাহাজ ড্রাই লীজ করা হয়। উড়োজাহাজ ওয়েট লীজ একটি ব্যয়সাপেক্ষ এবং স্বল্প মেয়াদকালীন সিদ্ধান্ত। বাংলাদেশ বিমান সাধারণত শুধুমাত্র হজকালীন সময়ে এ ধরনের লীজ পরিচালনা করে থাকে।

বিমান ১১ মার্চ ২০১৪ তারিখে ইঞ্জিন্ট এয়ার এর সাথে ২টি ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজের ৫ বছর মেয়াদী Dry-lease চুক্তি স্বাক্ষর করে। চুক্তি স্বাক্ষরের পূর্বে উভয় পক্ষের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ কয়েক দফায় Draft Agreement এর উপর আলোচনা করেন এবং লীজ পরিচালনার সাথে সম্পৃক্ত সকল বিষয়াদির উপর পুর্জানপুর্জ বিশ্লেষনের ভিত্তিতে একটি পূর্ণাঙ্গ Draft Agreement প্রনয়ন করা হয় যা বিমানের ১২১তম বোর্ড সভায় অনুমোদিত হওয়ার ভিত্তিতে বিমানের পক্ষে এমতি এন্ড সিইও চুক্তি স্বাক্ষর করেন (সংলাগ-১৪)।

বিমান এবং ইঞ্জিন্ট এয়ার এর মধ্যকার এই স্বাক্ষরিত চুক্তি আন্তর্জাতিক বাজারে বিদ্যমান Standard Terms এর আলোকে করা হয়েছে। সাধারণত লীজ প্রদানকারী Owner বা Lessor উড়োজাহাজ অথবা ইঞ্জিনের এই Lease কালীন সময়ে Asset Value Maintain করতে চান। পাশাপাশি এটি একটি অত্যন্ত উচ্চমূল্যের যন্ত্রাংশ বিধায় Mirror In – Mirror Out ভিত্তিতে Serviceable অবস্থায় লীজ শুরু এবং অনুরূপ Servicable অবস্থায় লীজ শেষ করাটা আন্তর্জাতিক বাজারে উড়োজাহাজের লীজ শর্তাবলীর একটি অন্যতম পূর্বশর্ত। সেক্ষেত্রে এই Servicable করতে যত দিন সময় লাগবে সেটা লীজকালীন সময় হিসেবে বিবেচিত হবে। এটাই আন্তর্জাতিক নিয়ম এবং সেই অনুসারেই লীজ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে।

ইঞ্জিন্ট এয়ার এবং বিমানের সাথে বিদ্যমান ৫ বৎসর মেয়াদী ড্রাই লীজ চুক্তির ধারা ২.২ অনুযায়ী ৪ বৎসর লীজকাল অতিক্রান্ত হওয়ার পর উড়োজাহাজ ফেরত দানের বিধান রয়েছে। এই বিধানের প্রয়োগের সিদ্ধান্ত হলে ৬ মাস পূর্বে ইঞ্জিন্ট এয়ার 'কে Notice প্রদান করতে হবে। নিম্নে লীজ সময়সীমার একটি চিত্র দেয়া হলো:

উড়োজাহাজ	লীজ শুরুর তারিখ	৪ বৎসর পূর্ণ হওয়ার তারিখ	৬ মাস পূর্বে নোটিশ প্রদানের শেষ তারিখ
S2-AHL (MSN 32630)	২০ মার্চ ২০১৪	১৯ মার্চ ২০১৮	১৮ সেপ্টেম্বর ২০১৭
S2-AHK (MSN 32629)	০৫ মে ২০১৪	০৪ মে ২০১৮	০৩ নভেম্বর ২০১৭

উন্নিখিত সময়সীমা অনুযায়ী প্রথম উড়োজাহাজের জন্য আগামী ১৮ই সেপ্টেম্বর ২০১৭ এবং দ্বিতীয় উড়োজাহাজের জন্য ০৩ নভেম্বর ২০১৭ তারিখের পূর্বে উড়োজাহাজ ফেরত দানের ৬ মাসের নোটিশ প্রদান করা যাবে।

সাধারণভাবে ড্রাই লীজের আওতায় লীজকালীন সময়ে সকল অপারেশন ও মেইনটেন্যান্স এর দায়ীত্ব লীজ গ্রহীতা সংস্থার। সেই মোতাবেক লীজ কালীন সময়ে ইঞ্জিন মেরামত এর প্রয়োজন হলে মেরামতের সকল দায়িত্ব এবং মেরামতকালীন সময়ে প্রতিস্থাপিত ইঞ্জিন সংগ্রহপূর্বক উড়োজাহাজে যথাসময়ে সংযোজন করে

৪

২

৪

উড়োজাহাজের উভয়ন অব্যহত রাখার দায়িত্বও লীজ গ্রহীতা সংস্থার। বিমান এ সকল দায়িত্ব পালনে নিম্নলিখিত প্রচেষ্টসমূহ অব্যহত রেখেছে।

ইঞ্জিন এয়ার-এর লীজ ইঞ্জিন ক্রমিক নং ২২২০৩২ ফেরত প্রদানের সময় যে জটিলতা হয়েছে তার পনুরাবৃত্তি যেন না ঘটে সেজন্য বাকী ২টি লীজ ইঞ্জিন ক্রমিক নং ২২২০২৯ ও ২২২০৫১-কে নিবিড় পর্যবেক্ষণের আওতায় আনা হয় এবং গত ডিসেম্বর ২০১৬ মাসের প্রথম সপ্তাহে Borescope Inspection করার পর দুইটি ইঞ্জিনেই Internal Hardware এর স্বাভাবিক ক্রমাবন্তি পরিলক্ষিত হয়। এর ফলে ইঞ্জিন ক্রমিক নং ২২২০৩২-এর অভিজ্ঞতা বিবেচনায় রেখে বিমানের ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ ইঞ্জিন দুটি অতিসত্ত্ব ইঞ্জিন এয়ার-কে ফেরত দেয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহন করে। ফলশ্রুতিতে S2-AHL উড়োজাহাজটি বিগত ১৮/১২/২০১৬ তারিখ থেকে Grounded রয়েছে।

উদ্বৃত এই সমস্যা নিরসনের লক্ষ্যে বিমান কর্তৃক নিম্নলিখিত পদক্ষেপসমূহ গ্রহন করা হয়েছে :-

- (১) ইঞ্জিন এয়ার-কে লীজ ইঞ্জিন ESN 222029 এবং ESN 222051 এর ফেরত দানের শর্তসমূহ শিথিল করার জন্য বারংবার অনুরোধ করা সত্ত্বেও তারা একেবারেই অনড় ও অনমনীয় রয়েছেন। উপরন্ত ইঞ্জিন এয়ার এই মর্মে ই-মেইল বার্তা প্রদান করেছেন যে বর্তমানে পরিলক্ষিত ক্রমাবন্তি যদি লিমিট অতিক্রম করে তাহলে বিমানকে সেই মেরামতের সমুদয় ব্যয়ভার গ্রহন করতে হবে (যার আনুমানিক পরিমাণ প্রায় ১৮-২০ মিলিয়ন ইউএস ডলার)। (সংলাগ-১৬)
- (২) United Airlines, EgyptAir সহ আরো যেসকল সংস্থা এই মডেলের ইঞ্জিন ব্যবহার করে তাদের কাছে কোন Spare ইঞ্জিন আছে কিনা সেটা জানতে চাওয়া হলে কোনরূপ সাড়া পাওয়া যায় নাই।
- (৩) ইঞ্জিন প্রস্তুতকারী সংস্থা Pratt & Whitney-র কাছেও Lease Engine চাওয়া হয়। কিন্তু কোন ইঞ্জিন পাওয়া যায় নাই (সংলাগ-১৭)।
- (৪) বিমানের সাথে PW4090 ইঞ্জিন মেরামতকারী সংস্থা United Airlines-কে এই অবস্থায় প্রয়োজনীয় সহযোগীতা প্রদান করার অনুরোধ জানানো হলে তাদের কাছে বর্তমানে কোন লীজ ইঞ্জিন নেই বলে জানিয়েছে (সংলাগ-১৮)।
- (৫) United Airlines-কে অন্তিবিলম্বে বর্তমান মেরামতাধীন তিনটি ইঞ্জিন-কে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে মেরামত শেষে বিমানকে ফেরত দানের জন্য অনুরোধ জানানো হয়েছে। কিন্তু মেরামতের জন্য প্রয়োজনীয় যত্নাংশ না পাওয়া যাওয়ায় দ্রুততার সাথে কাজ আগানো সম্ভব হচ্ছে না বলে United Airlines বিমানকে জানিয়েছে।

এমতাবস্থায়, একটি ইঞ্জিন ESN 222170 জুলাই, ২০১৭ তে ফেরত পাওয়া যাবে এবং অপর ইঞ্জিনটি পেতে আরও ১ মাস সময় লাগবে বলে United Airlines জানিয়েছে।

ইঞ্জিনটি এর এই লীজ ইঞ্জিন দুইটি (ক্রমিক নং ২২২০৫১ ও ২২২০২৯) ফেরত না দিলে প্রতিটি ইঞ্জিন বিমানকে মেরামত করে দিতে হতো, যার খরচ আনুমানিক ১৮-২০ মিলিয়ন মাস ডঃ। অতএব ২টি ইঞ্জিনে আনুমানিক ৪০ মিলিয়ন মাস ডঃ গচ্ছা দিতে হতো।

কাজেই গত ১৮ই ডিসেম্বর ২০১৬ তারিখে ইঞ্জিনটি এর অভ্যন্তরে Internal Hardware এর ক্রমাবন্তি পরিলক্ষিত হওয়ার কারণে বিমানকে অতিরিক্ত আরও ৪০ মিঃ মাস ডঃ ক্ষতির হাত হতে রক্ষণাবেক্ষন বিমান কর্তৃপক্ষ ইঞ্জিন দুটি অতিসত্ত্ব ইঞ্জিনটি ফেরত দেয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। ফলশ্রুতিতে S2-AHL উড়োজাহাজটি বিগত ১৮/১২/২০১৬ তারিখ থেকে গ্রাউন্ডেড আছে। তবে ভাড়ায় আনা ২টি লীজ ইঞ্জিন ইতিমধ্যে ইঞ্জিনটি-কে ফেরত দেওয়া হয়েছে এবং দৈনিক ভাড়া বাবদ অর্থ প্রদান করা হচ্ছে না।

ইঞ্জিন মেরামত ব্যয়ের যথার্থতা : সাধারণত দীর্ঘমেয়াদি লীজ উড়োজাহাজ পরিচালনা করলে স্বাভাবিকভাবেই ইঞ্জিনের রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত সম্পাদন করা প্রয়োজন হয়। লীজ ইঞ্জিনের মেরামত ও বিল পরিশোধের বিশদ বিবরণ নিম্নে তুলে ধরা হলো :

লীজ গ্রহণের পর থেকে বিমান প্রায় ১ (এক) বছর জাহাজ দুটি নিরবচ্ছিন্নভাবে পরিচালনা করে যা উড়োজাহাজ তখা ইঞ্জিন সমূহের গুণগতমান ও সক্ষমতার পরিচায়ক। ২০১৫ সালের ফেব্রুয়ারী হতে অগাষ্ঠ মাস পর্যন্ত “HPT Stage 1 Blade Sulfidation” এর কারণে বিশ্বব্যাপী সর্বমোট ১৩টি PW4090 ইঞ্জিন In-flight Shut Down হয়ে ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। একই সময়ে বিশ্বব্যাপী আরো বহুসংখ্যক PW4090 ইঞ্জিনে সতর্কতা মূলক পরিদর্শনের সময় ক্রম ধরা পড়ায় এয়ারলাইন্স সমূহ ইঞ্জিনগুলো অপসারন করতে বাধ্য হয়। এই কারণে বিমানের লীজকৃত উড়োজাহাজ দুটির ৪টি PW4090 ইঞ্জিনের মধ্যে ১টি IFSD দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত হয় এবং অপর তিনটি নির্ধারিত সময়ের কাছাকাছি সময়ে অপসারন করতে হয়। ২০১৫ সালের শুরু থেকে PW4090 ইঞ্জিনের বিশ্বব্যাপী আকস্মিক বিপর্যয়ের কারণে মেরামতের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ এবং লীজ ইঞ্জিনের যে দুষ্প্রাপ্যতা দেখা দেয় তা ২০১৩ সালে লীজ গ্রহণ প্রক্রিয়ার সময় অনুধাবন করা সম্ভব ছিল না।

এই আকস্মিক বিপর্যয়ের কারনে বিমান ছাড়াও আরো অন্যান্য সকল বড় বড় এয়ারলাইন্স ফ্লাইট বিপর্যয়ের সম্মুখীন হয়েছে। এর মধ্যে United Airlines, Asiana, Japan Airlines ও Korean Airlines উল্লেখযোগ্য। United Airlines এর কমপক্ষে ৩টি বিমান সেই সময় থেকে অদ্যাবধি পর্যন্ত গ্রাউন্ডেড আছে। অন্যান্য এয়ারলাইন্স সমূহের গ্রাউন্ডেড উড়োজাহাজের সংখ্যা এই মুহূর্তে জানা নাই, তবে সবাই এই উদ্ভুত পরিস্থিতির শিকার। এই “HPT Stage 1 Blade Sulfidation”-এর কারণেই প্রথম উড়োজাহাজ

af

ss

Y

(S2-AHL) এর ইঞ্জিনটির (ক্রমিক নং ২২২০৩১) In Flight Shut Down (IFSD) হওয়ায় ১৫ই মার্চ ২০১৫ তারিখে অপসারণ করতে হয় এবং মেরামতের জন্য বিমানের সাথে বিদ্যমান চুক্তির আওতায় United Airlines-এ পাঠানো হয়। এই ইঞ্জিনটির নির্ধারিত Schedule Overhaul এর মাত্র ২০০ Cycle পূর্বে ইঞ্জিন অপসারণ করা হয়, যেটা অত্যন্ত স্বাভাবিক ব্যাপার।

ইঞ্জিনটি IFSD-র কারণে বেশ কিছু Parts প্রাথমিকভাবে মেরামতযোগ্য মনে হলেও পরে ইঞ্জিন মেরামতকারী সংস্থা Pratt & Whitney-র নির্দেশনা অনুসারে ইঞ্জিনের ভিতরের অধিকাংশ যন্ত্রাংশ মেরামতের চেষ্টা ব্যর্থ হয়। এর ফলে ২২২০৩১ নং ইঞ্জিনটির অধিকাংশ যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়, যার ফলস্বরূপ এই ইঞ্জিন মেরামতে দীর্ঘ সময় ও খরচ Involve হয়।

United Airlines-এর সাথে বিদ্যমান মেরামত চুক্তির আওতায় সকল প্রকার যন্ত্রাংশের মেরামতের যাবতীয় খরচ এবং ইঞ্জিন পরিবহন ও পরীক্ষণের ব্যয় চুক্তিতে নির্ধারিত NTE (Not to Exceed) ৬.১২ মিলিয়ন মাস: ডঃ এর মধ্যে অত্বৃক। কিন্তু যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের খরচ চুক্তিতে নির্ধারিত ৬.১২ মিলিয়ন মাস: ডঃ এবং অতিরিক্ত হিসেবে মোট খরচের সাথে যুক্ত হয়। এখানে উল্লেখ থাকে যে, ২২২০৩১ নং ইঞ্জিনটি বিগত ০৫/০২/২০১৫ তারিখে Sulfidation জনিত কারণে In Flight Shut Down হওয়ায় ইঞ্জিন প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠানের নির্দেশনা অনুসারে ইঞ্জিনের ভিতরের অধিকাংশ যন্ত্রাংশ মেরামতের চেষ্টা ব্যর্থ হয়। এর ফলে ২২২০৩১ নং ইঞ্জিনটির অধিকাংশ যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়। ইঞ্জিন নং ২২২০৩১ এর যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপন ও মেরামতের সমূদয় খরচ ইঙ্কট এয়ার ও বিমানের একটি যৌথ দল কর্তৃক United Airlines-এর facility-তে বিশদভাবে পর্যালোচনা করা হয়। ইঞ্জিন ২২২০৩১ এর যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপন ও মেরামতের সমূদয় ব্যয় ইঙ্কট এয়ার এর নিকট গ্রহণযোগ্য মনে হওয়াতেই তারা ইঞ্জিন মেরামতের সর্বমোট ব্যয় ১৮.৬ মিলিয়ন মাস: ডঃ এর মধ্যে ১১.৭ মিলিয়ন মাস: ডঃ পরিশোধ করে। বাকী ৬.৯ মিলিয়ন মাস: ডঃ বিমান পরিশোধ করে (সংলগ্ন-১৯)।

S2-AHL উড়োজাহাজের ২য় ইঞ্জিন (ক্রমিক নং ২২২১৬৬) ২৩ জুন ২০১৫ তারিখে পুর্ণ মেয়াদ শেষ করে এবং ২০৬৬ Cycle অতিক্রম করেছে। সাধারণত এই সকল উচ্চ ক্ষমতার ইঞ্জিন আনুমানিক ২০০০ হতে ২২০০ Cycle (ইঞ্জিনের আভ্যন্তরীণ Hardware-এর উপর ভিত্তি করে) পর্যন্ত পরিচালনা করা হয়ে থাকে। এই ইঞ্জিনটি অপসারণের পর United Airlines-এ পাঠানো হয়। ইঞ্জিন নং ২২২১৬৬টি Piece Part Level এ খোলার পর দেখা যায় যে বেশীর ভাগ যন্ত্রাংশই মেরামত অযোগ্য এবং প্রতিস্থাপন প্রয়োজন। এর ফলে ২২২১৬৬ ইঞ্জিনের ভিতরের অধিকাংশ যন্ত্রাংশ মেরামতের চেষ্টা ব্যর্থ হয় এবং ইঞ্জিনটির অধিকাংশ যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়। কিন্তু প্রথম ইঞ্জিনটিতে ক্ষতিগ্রস্ত Module/ Parts-এর সংখ্যা বেশী হওয়ায় এবং এই ইঞ্জিনের অনেক Parts মেরামতযোগ্য হওয়ায় প্রথম ইঞ্জিন হতে ৩টি Module এই দ্বিতীয় ইঞ্জিনে প্রতিস্থাপন করা হয় যাতে করে অন্তত দ্বিতীয় ইঞ্জিনটি তাড়াতাড়ি মেরামত কাজ শেষ করা যায় ও ফেরত আনা যায়। এই ইঞ্জিনেও (নং ২২২১৬৬) অনেক যন্ত্রাংশ Pratt & Whitney কর্তৃক মেরামতের চেষ্টা ব্যর্থ হয় এবং প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়। যন্ত্রাংশ মেরামতের যাবতীয় খরচ এবং ইঞ্জিন পরিবহন ও পরীক্ষণের ব্যয় চুক্তিতে

৪

২

H

নির্ধারিত ৬.১২ মিলিয়ন মাঃ ডঃ এর মধ্যে অন্তর্ভুক্ত থাকে। চুক্তির ধারা অনুযায়ী যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের খরচ চুক্তিতে নির্ধারিত ৬.১২ মিলিয়ন মাঃ ডঃ এর অতিরিক্ত হিসাবে বহন করতে হয়। ইঞ্জিন নং ২২২১৬৬ এর যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপন ও মেরামতের সমূদয় খরচ ইঞ্জিনট এয়ার ও বিমানের একটি যৌথ দল কর্তৃক United Airlines এর facility-তে বিশদভাবে পর্যালোচনা করা হয়। ইঞ্জিন ক্রমিক নং ২২২১৬৬ এর যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপন ও মেরামতের United Airlines ব্যয় ইঞ্জিনট এয়ারের নিকট গ্রহণযোগ্য মনে হওয়াতেই তারা ড্রাই লীজ চুক্তির বিধান অনুযায়ী ইঞ্জিন মেরামতের সর্বমোট ব্যয় ২৩.৫ মিলিয়ন মাঃ ডঃ এর মধ্যে ১৪.২ মিলিয়ন মাঃ ডঃ পরিশোধ করে। অবশিষ্ট ৯.৩ মিলিয়ন মাঃ ডঃ বিমান পরিশোধ করে (সংলাগ-২০)।

ক্রমিক নং ২২২০৩১ ও ২২২১৬৬ ইঞ্জিন দুটির মেরামত ব্যয় নির্মোক্ত ছকে উল্লেখ করা হলো :-

ইঞ্জিন নং	সর্বমোট মেরামত খরচ	ইঞ্জিনট এয়ার পরিশোধ করেছে	বিমান পরিশোধ করেছে
২২২১৬৬	২৩.৫ মি. মাঃ ডঃ	১৪.২ মি. মাঃ ডঃ	৯.৩ মি. মাঃ ডঃ
২২২০৩১	১৮.৬ মি. মাঃ ডঃ	১১.৭ মি. মাঃ ডঃ	৬.৯ মি. মাঃ ডঃ

এখানে উল্লেখ্য যে, উপরোক্তিত ইঞ্জিন দুইটির মেরামত ব্যয়ের যথার্থতা অনুসন্ধানে বিমান বোর্ডের ১৫৮তম সভায় একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয় যার সদস্যসমূহ নিম্নরূপ :

- (১) জনাব শফিকুল আলম সিদ্দিক, প্রধান প্রকৌশলী (ভারপ্রাণ), কোয়ালিটি এস্যুরেন্স, বিমান
বাহিনী
- (২) উইং কমান্ডার মোঃ তারিকুল ইসলাম, পিএসসি (বিডি/৮৫৫৬), ইঞ্জিনিয়ারিং বিএএফ বেইজ, বাংলাদেশ বিমান
বাহিনী
- (৩) জনাব মোঃ আলী নাসের, উপ-মহাব্যবস্থাপক ট্রেনিং, বিএটিসি, বিমান।

তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন / রিপোর্টের কপি এতদসঙ্গে সংযুক্ত করা হলো (সংলাগ-২১) তদন্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী কমিটি নির্মাণিত মতামত প্রদান করেছেন :

- IFSD AND TURBINE Blade crack for both engines were caused due to blockage of HPT blades cooling holes by sulfidation, thus the major components of both the engines were severely damaged and the engine shop visit cost increased enormously.
- Nobody is found directly responsible for high shop visit cost to the repair of ESN 222031 and ESN 222166.

৩

২

১

United Airlines-এর সাথে সম্পাদিত চুক্তির বিষয়ে তথ্যসমূহ :

ইঞ্জিন এয়ার হতে ৫ বৎসর মেয়াদী ২টি ৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ লীজ নেয়ার পর অনুর ভবিষ্যতে সম্ভাব্য ইঞ্জিন মেরামতের লক্ষ্যে বিমান ২০১৪ সালে দরপত্র আহ্বান করে। এই দরপত্রে PW4090 মডেলের ইঞ্জিন মেরামতের জন্য কারিগরীভাবে সনদপ্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে দরপত্র আহ্বান করা হয়। এই দরপত্রে একটি সুনির্দিষ্ট কাজ সম্পাদনের জন্য দর আহ্বান করা হলে উক্ত দরপত্রে নিম্নলিখিত মেরামতকারী প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে।

ক্রমিক নং	দরপত্রে অংশগ্রহকারী প্রতিষ্ঠান	প্রদানকৃত দর
১	United Airlines, USA	৬.১২ মিলিয়ন মাঃ ডঃ
২	Eagles Services Asia, Singapore	৯.৪১ মিলিয়ন মাঃ ডঃ
৩	Korean Air, South Korea	কোন দর প্রদান করেনি

দরপত্র মূল্যায়ন কর্মসূচি সকল অফার সমূহের কারিগরী এবং আর্থিক মূল্যায়ন শেরে Technically Responsive and Financially Lowest হিসাবে United Airlines, USA এর সাথে উক্ত কাজের জন্য প্রতি ইঞ্জিনে সুনির্দিষ্ট কার্য সম্পাদনের জন্য ৬.১২ মিঃ মার্কিন ডলার চুক্তি করা হয়। এই চুক্তির আওতায় অন্যান্য কাজের সাথে ইঞ্জিনের সকল যন্ত্রাংশের মেরামত অন্তর্ভুক্ত। কিন্তু যেসকল যন্ত্রাংশের মেরামত সম্ভব হবে না, তা এই মূল্যে অন্তর্ভুক্ত থাকে না কারণ ইঞ্জিন খোলার আগে বা ইঞ্জিনের প্রস্তুতকারী সংস্থা কর্তৃক নির্দেশিত কার্যপরিধি নিরূপনের পূর্বে প্রতিটি ইঞ্জিনে কি পরিমান যন্ত্রাংশ মেরামতের অযোগ্য হবে তা নির্ধারণ করা যায় না। অতএব চুক্তিতে উল্লেখিত ৬.১২ মিঃ মার্কিন ডলারের মধ্যে সকল ধরনের যন্ত্রাংশ মেরামত, ইঞ্জিন পরিবহন, পরীক্ষন ও অন্যান্য নিয়মিত খরচসমূহ অন্তর্ভুক্ত থাকে। এ বিষয়গুলো সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ করেই ১৪৫তম বোর্ড সভায় চুক্তির অনুমোদন নেওয়া হয় (সংলাগ-২২)।

United Airlines – র সাথে বিমানের বিদ্যমান চুক্তি অনুযায়ী সকল স্বাভাবিক অবস্থা বিরাজমান থাকলে সর্বমোট ১২০ দিনের মধ্যে ইঞ্জিন মেরামতের বিধান রয়েছে। কিন্তু অন্যান্য সকল চুক্তির ন্যায় এই মেরামত চুক্তির ৯.৩ ধারায় কি কি কারনে ইঞ্জিন মেরামতে বিলম্বের জন্য মেরামতকারী প্রতিষ্ঠানকে দায়ী করা যাবে না তা সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ আছে। ৯.৩ ধারা অনুযায়ী ইঞ্জিন ও ইঞ্জিনের যন্ত্রাংশ প্রস্তুতকারী সংস্থা কর্তৃক যন্ত্রাংশ সরবরাহের অপারেগতার জন্য ইঞ্জিন মেরামত বিলম্ব হলে সেটা এই ১২০ দিনের মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকবেনা এবং সেকারনেই ইঞ্জিন মেরামতকারী প্রতিষ্ঠানকে দায়ী করা যাবে না। এটি বিশ্বব্যাপী সকল ইঞ্জিন মেরামতকারী প্রতিষ্ঠানের একটি standard clause এবং আন্তর্জাতিকভাবে স্বীকৃত। উড়োজাহাজ এবং এর ইঞ্জিনের আন্তর্জাতিক লীজ চুক্তির standard clause অনুযায়ী লীজকালীন সময় বা উড়োজাহাজ/ ইঞ্জিন ফেরত দানের দিন পর্যন্ত দৈনিক ভাড়া প্রদান করে যেতে হয়।

বিমানের বর্তমানে মেরামতাধীন দুটি PW4090 ইঞ্জিন (২২২১৭০ এবং ২২২২১৩) সমূহের মেরামত প্রক্রিয়া যন্ত্রাংশের অভাবে বিলম্বিত হওয়ায় একটি বোয়িং ৭৭৭-২০০ ইআর উড়োজাহাজ Grounded রাখতে হয়। এ সময় বিমান লীজ ইঞ্জিনের অনুসন্ধান করেও ব্যর্থ হয় এবং বিভিন্ন পর্যায়ে সমাধান চেয়ে ইঞ্জিন প্রস্তুতকারক P&W এর শরনাপন্ন হয়। PW4090 ইঞ্জিনের যন্ত্রাংশের দুষ্প্রাপ্যতা এবং ফলস্বরূপ ইঞ্জিন মেরামতের দীর্ঘস্মৃতির কথা স্বীকার করে ইঞ্জিন নির্মানকারী প্রতিষ্ঠান Pratt & Whitney বিমানের ব্যবস্থাপনা পরিচালক মহোদয় বরাবর বিগত ০৫/০৫/২০১৭ তারিখ একটি পত্র প্রেরণ করে। এতে P&W ইঞ্জিনের যন্ত্রাংশ সরবরাহের অক্ষমতার জন্য দুঃখ প্রকাশ করে এবং আসন্ন হজ্জ অপারেশনের পূর্বে Grounded Boeing 777-200ER উড়োজাহাজটি বাণিজ্যিক সেবায় ফিরিয়ে আনার লক্ষ্যে সহযোগিতার কথা জানায়। Pratt & Whitney এই ইঞ্জিনের অধিকাংশ যন্ত্রাংশ সরবরাহ করেছে এবং বিমানের ব্যবস্থাপনা পরিচালকের নিকট প্রেরিত চিঠিতে ১৯ মে ২০১৭ তারিখের মধ্যে বাকী সকল যন্ত্রাংশ সরবরাহ সময়সীমা প্রদান করেছে (সংলগ্ন-২৩)। জুলাই মাসের শেষ সপ্তাহে ইঞ্জিন নং ২২২২১৩ টি Test করা সম্ভব হবে বলে United Airlines বিমানকে জানিয়েছে। এ ব্যপারে বিমানের সাথে Pratt & Whitney -র এবং United Airlines এর সার্বক্ষণিক যোগাযোগ রয়েছে এবং সমুদয় অর্থ প্রদান সাপেক্ষে ইঞ্জিন ২টি ঢাকায় এনে উড়োজাহাজটিকে উত্তোলনযোগ্য করে তোলার জন্য সর্বতোভাবে চেষ্টা চালানো হচ্ছে।

সর্বশেষ পরিস্থিতি : United Airlines-এর নিকট মেরামতাধীন ২টি ইঞ্জিনের প্রথমটি ইতোমধ্যেই সকল মেরামত শেষে সকল পাওনা পরিশোধ সাপেক্ষে USA হতে ঢাকায় আনয়নের ব্যবস্থাধীন আছে। দ্বিতীয় ইঞ্জিনটি পূর্ণমাত্রায় মেরামত অব্যাহত আছে এবং জুলাই মাসের শেষ সপ্তাহে মেরামত কার্য শেষ হবে বলে United Airlines জানিয়েছে। উভয় ইঞ্জিনের সকল অর্থ পরিশোধ করা হলে এবং ঢাকায় আনা হলে সেগুলো লাগিয়ে উড়োজাহাজ S2-AHL পুনরায় সচল করা সম্ভব হবে। ইতোমধ্যে ভাড়ায় আনা ইঞ্জিনটি দুটি ফেরত দেওয়া হয়েছে এবং বিমানকে কোন ভাড়া পরিশোধ করতে হচ্ছে না। এছাড়াও ইঞ্জিন নং ESN 222031 এর মেরামত খরচ ১,৮৬,১৮,৭৭১.৭৩ ডলার এবং ESN 222166 এর মেরামত খরচ ২,৩৫,৮১,৫৩৯.৩৮ ডলার অত্যন্ত যৌক্তিকভাবে ইঞ্জিপ্টএয়ার এবং বিমান-এর যৌথ নিরীক্ষার মাধ্যমে চুক্তির সকল ধারা অনুসরণপূর্বক পরিশোধ করা হয়েছে। শুধু তাই নয়, এই মেরামত খরচ অত্যন্ত যৌক্তিক ও যথার্থ বলেই EgyptAir ESN 222031 মেরামত বাবদ ১১.৭ মিলিয়ন মাঝ ডলার ও ESN 222166 মেরামত বাবদ ১৪.২ মিলিয়ন মাঝ ডলার প্রদান করেছে।

লীজকৃত উড়োজাহাজ দুটির এ্যাবতকালীন পরিচালনা বাবদ মার্চ/২০১৭ পর্যন্ত সর্বমোট ৩০৫.৩৩ (তিনিশত পাঁচ দশমিক তেগ্রিশ) কোটি টাকা লোকসান দেখানো হয়েছে। তবে এয়ারলাইন পরিচালনার ক্ষেত্রে Individual উড়োজাহাজের বিপরীতে কখনো লাভ/ক্ষতির হিসাব করা হয় না। কারণ একটি উড়োজাহাজ কখনোই নির্দিষ্ট গতব্যে বছরের প্রতিটি দিনেই লাভ করতে পারে না। তাই কিছু কিছু রুটে যেমন সারা বছরই লাভের অক্ষ যোগান দেয়, তেমনি কিছু কিছু রুটে আন্তর্জাতিক বাজারে যাত্রী পরিবহন নীতিমালার ভেদাভেদে মৌসুমীকালীন সময়ে যাত্রী সংখ্যা উল্লেখযোগ্য হারে কমে গেলে ক্ষতির অক্ষও গুনতে হয়। আবার Connecting Flight পরিচালনার

ক্ষেত্রে আন্তর্জাতিক সিডিউল রক্ষা করার স্বার্থে কোন কোন রুটে লাভের অঙ্ক দৃশ্যমান না হলেও ভবিষ্যত পরিচালনার Strategy হিসাবে এই সমস্ত রুটেও ফ্লাইট পরিচালনা করতে হয়।

উপরেলিখিত কারণে একটি নির্দিষ্ট উড়োজাহাজের লাভ/ ক্ষতির হিসাব করতে হলে সার্বিক বিষয় সমূহ বিবেচনায় আনতে পারলে বিষয়টি সার্বিক বিচারে সঠিক বলে গণ্য হবে। তবে বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয় সম্পর্কিত স্থায়ী কমিটি কর্তৃক গঠিত তনৎ সাব-কমিটির প্রতিবেদন ও সুপারিশ অনুযায়ী ইতোমধ্যেই ইঞ্জিন্টেক্ষন এর দু'টি উড়োজাহাজ যত শীঘ্র সম্ভব ফেরত দানের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া হচ্ছে। এছাড়াও যে উড়োজাহাজটি গ্রাউন্ডেড আছে সেটিকে চুক্তির ৪ (চার) বছর পূর্তি অপেক্ষা না করে দ্রুততম সময়ের মধ্যে Force Maejure এর মাধ্যমে ইঞ্জিন্টেক্ষনকে উড়োজাহাজটি ফেরত দেওয়ার সকল সম্ভাবনা আইনসম্মত কিনা তা যাচাই করে দেখা হচ্ছে।

বিমান ও ইঞ্জিন্টেক্ষন-এর মধ্যে স্বাক্ষরিত ৫ বছর মেয়াদী Dry lease চুক্তির আওতায় দুইটি ৭৭৭-২০০ইআর উড়োজাহাজ সংগ্রহ করা হয়। সেই মোতাবেক ইঞ্জিন্টেক্ষন যথাক্রমে ২০/০৩/২০১৪ ইং তারিখে প্রথম উড়োজাহাজ S2-AHL (MSN 32630) এবং ০৫/০৫/২০১৪ ইং তারিখে দ্বিতীয় উড়োজাহাজ S2-AHK (MSN 32629) বিমানের নিকট হস্তান্তর করে। এই হস্তান্তরের পূর্বে বিমানের একাধিক পরিদর্শন দল উড়োজাহাজ দুইটি পরিদর্শন করেন এবং দরপত্রে উল্লেখিত শর্ত অনুযায়ী প্রত্যেকটি উড়োজাহাজের এবং ইঞ্জিনের কারিগরী অবস্থান এবং তাদের সকল যাবতীয় কাগজপত্র পর্যবেক্ষণপূর্বক লীজ চুক্তি সম্পাদনের পক্ষে মতামত প্রদান করেন। চুক্তি স্বাক্ষরের পর ইঞ্জিন্টেক্ষন উড়োজাহাজ দুইটির C-Check সম্পাদন করেন এবং C-Check চলাকালীন সময়ে বিমানের একটি প্রতিনিধিদল সকল মেরামতের সুষ্ঠু কর্মসম্পাদন পর্যবেক্ষণপূর্বক উড়োজাহাজ দুইটি বিমানের পক্ষে গ্রহণ করেন।

- Technical Acceptance এর জন্য দরপত্রে উল্লেখিত শর্তাবলী (সংলাগ-৫)
- উড়োজাহাজ সর্বোত্তমভাবে উত্তোলনযোগ্য প্রমানক হিসাবে C-Check সম্পাদনের সার্টিফিকেট
- উড়োজাহাজ ডেলিভারীর সময় বিমানের কারিগরী দলের Acceptance Certificate.

উড়োজাহাজ দুটি গ্রহণ করার পূর্বে এর ইঞ্জিন ও অন্যান্য যন্ত্রপাতির সক্ষমতা Request for Proposal (RFP)-তে বর্ণিত শর্তসমূহ দ্বারা বিশদভাবে যাচাই করা হয়। এর মধ্যে উল্লেখযোগ্য শর্তসমূহ নিম্নরূপ :

- ক) উড়োজাহাজ তথা ইঞ্জিন সমূহে সকল "Airworthiness Directives (AD)" সংক্রান্ত কাজ করা থাকবে।
- খ) কমপক্ষে ২০০০ Cycle "Life Limited Parts (LLP)" থাকবে।
- গ) ইঞ্জিন সমূহে পর্যাপ্ত পরিমাণ Take-off EGT Margin থাকবে।
- ঘ) কোনরূপ Limited Inspection এর অধীনে থাকবে না।

Egypt Air থেকে লীজকৃত উড়োজাহাজ দুটি এ সংক্রান্ত শর্তাবলী পূরন করেছে উল্লেখপূর্বক Delivery Inspection Team যাচাইপূর্বক রিপোর্ট প্রদান করে। যা এতদসঙ্গে সংযুক্ত করা হলো।

লীজ গ্রহণের পর থেকে বিমান প্রায় ১ (এক) বছর জাহাজ দুটি নিরবচ্ছিন্নভাবে পরিচালনা করে যা উড়োজাহাজ তথা ইঞ্জিন সমূহের গুণগতমান ও সক্ষমতার পরিচায়ক। কিন্তু ২০১৫ সালের ফেব্রুয়ারী হতে অগাষ্ঠ মাস পর্যন্ত “HPT Stage 1 Blade Sulfidation” এর কারণে বিশ্বব্যাপি সর্বমোট ১৩টি PW4090 ইঞ্জিন In-flight Shut Down হয়ে ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। একই সময়ে বিশ্বব্যাপী আরো বহুসংখ্যক PW4090 ইঞ্জিনে সতর্কতা মূলক পরিদর্শনের সময় ক্রটি ধরা পড়ায় এয়ারলাইন্স সমূহ ইঞ্জিনগুলো অপসারন করতে বাধ্য হয়। এই কারণে বিমানের লীজকৃত উড়োজাহাজ দুটির ৪টি PW4090 ইঞ্জিনের মধ্যে ১টি IFSD দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত হয় এবং অপর তিনটি নির্ধারিত সময়ের কাছাকাছি সময়ে অপসারন করতে হয়। ২০১৫ সালের শুরু থেকে PW4090 ইঞ্জিনের বিশ্বব্যাপী আকস্মিক বিপর্যয়ের কারণে মেরামতের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ এবং লীজ ইঞ্জিনের যে দুষ্প্রাপ্যতা দেখা দেয় তা ২০১৩ সালে লীজ গ্রহণ প্রক্রিয়ার সময় অনুধাবন করা সম্ভব ছিল না।

২০১১ সাল হতে ২০২০ সালের মধ্যে বিভিন্ন পরিসরের ১০টি উড়োজাহাজ সরবরাহের জন্য ২০০৮ সালে বৌয়িং কোম্পানীর সাথে বাংলাদেশ বিমানের চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। উল্লেখ্য প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান হতে যে কোন ধরনের উড়োজাহাজ সংগ্রহ/সংযোজন একটি সময়সাপেক্ষ বিষয় যাতে উড়োজাহাজ সংগ্রহ ৫ বছরের উর্দ্ধেও সময় লেগে যায়। এক্ষেত্রে অপারেটরকে লীজ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে উড়োজাহাজ সংগ্রহ করে যাত্রী চাহিদা পূরন করতে হয়। আবার কোন ষ্টেশনে যাত্রী চাহিদা থাকাকালে প্রয়োজনীয় সিডিউল না দিতে পারলে অথবা নতুন ষ্টেশন সময়মত খোলা না হলে সেক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট এয়ারলাইন্সের বিপণন যথেষ্ট করে আসে এবং হেভি কমার্শিয়াল লস দেখা দেয়। বিমানের নিজস্ব উড়োজাহাজ সংযোজনের মধ্যবর্তী সময়কালের জন্য ড্রাই লীজ কার্যক্রম নিতে হয়।

২০১৮ ও ২০১৯ সালে বিমান বহরে মধ্যম পরিসরের মোট ৪টি ৭৮৭-৮ ড্রিম লাইনার উড়োজাহাজ সংযোজিত হবে এবং এ বিষয়ে কার্যক্রম অব্যাহত আছে। বিমানের চাহিদা অনুযায়ী নতুন বিমান ক্রয়ের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে। এ লক্ষ্যে বাংলাদেশ বিমান ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ আরো নতুন বিমান ক্রয়ের পক্ষে একমত প্রকাশ করে।

প্রাপ্ত তথ্য প্রমানাদি পরীক্ষা-নিরীক্ষা ও পর্যালোচনা

বিমান কর্তৃক প্রদত্ত জর্বাব সংযুক্ত প্রমানাদি ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করা হয়। এতে স্পষ্টই দেখা যায় যে, বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের ২০০৮ সালে প্রণীত (২০০৮-২০২২) ফ্লিট প্ল্যান আপডেটকরণ এবং তৎকালীন ব্যবস্থাপনা পরিচালক Mr. Kevin John Steele প্রণীত ১০ (দশ) বছর মেয়াদী বিজনেস প্ল্যান অনুসারে লিজে বিমান সংগ্রহের বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত করা হয়। এ ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত যে সকল বিষয় বিবেচনা করা হয়েছে তার বাস্তবতা বিদ্যমান ছিল।

৪

৫

৬

- ২০১৩-১৪ সালে বিমানের ২টি ডিসি ১০-৩০ উড়োজাহাজ ফেইজ আউট এর বিপরীতে ক্যাপাসিটির ঘাটতি পূরণ;
- ২০১৬ সালে ২টি এ ৩১০-৩০০ উড়োজাহাজ ফেইজ আউট;
- বোয়িং ৭৮৭-৮ উড়োজাহাজ ২০১৯-২০ সালে ডেলিভারীর জন্য নির্ধারিত থাকা;

সর্বোপরি বোয়িং ফ্লিট নির্ধারণ করায় Fleet Commonality বিবেচনায় ৭৭৭/২০০ ই আর উড়োজাহাজ ড্রাই লীজের জন্য বিবেচনা করা; এ ক্ষেত্রে বিমান ০৫টি বিষয়ে বিবেচনা করে অর্থাৎ Engine type, Navigation Equipments, Electrical Equipments, Airframe, Communication Equipments ইঞ্জিন ব্যৱৃত্তি ০৪টি বিষয়ে বিমানের Fleet commonality-র অন্তর্ভুক্ত ছিল। এ ক্ষেত্রে বিমান সংগ্রহের অন্যান্য পদ্ধতি যেমন এ ৩৩০-২০০/৩০০ উড়োজাহাজ ওয়েট কাম ড্রাই লীজে সংগ্রহ করার বিষয়টি ফ্লিটের জন্য নতুন এবং Spares part Inventory crew Conversion Training এর জন্য বিপুল অর্থ বিনিয়োগের প্রয়োজন হতো। এ কারণে ড্রাই লিজে উল্লিখিত উড়োজাহাজ সংগ্রহের সিদ্ধান্তটি গ্রহণ করা হয় মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।

ড্রাই লীজের ২টি ৭৭৭/২০০ এর Financial Analysis (আর্থিক বিশ্লেষণ) যাচাই করে দেখা যায়- সিঙ্গাপুর, কুয়ালালামপুর ইত্যাদি। জনাব এ, এস, মঙ্গুর ইমাম নিরীক্ষা নিয়ন্ত্রক ও পরিচালক (অর্থ) কর্তৃক প্রণীত ইঞ্জিন্য ইয়ার কর্তৃক ড্রাই লীজের প্রস্তাবিত ৭৭৭/২০০ ই আর উড়োজাহাজ এর ৮০% Cabin factor ধরে Muscat, Kuwait, Dubai, Abu Dhabi, Dhaka via Chittagong এবং কিছু সরাসরি রুটে উড়োজাহাজ পরিচালনার অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ উপস্থাপন করেন। এতে দেখা যায় একমাসে উল্লিখিত রুটসমূহে বিমান পরিচালনা করা হলে প্রায় ১,৬১,৩৩৪.০০ মার্কিন ডলার Marginal Contribution নেগেটিভ (সংলাগ-৬, অনুচ্ছেদ-৪.২)। অন্যান্য বিমান যেমন ডিসি ১০-৩০, ৭৬৭ ই আর। পরিচালনার সাথে তুলনামূলক আর্থিক বিশ্লেষণে দেখানো হয় যে, ৭৭৭/২০০ ই আর এর Negative marginal Contribution অন্য উড়োজাহাজের তুলনায় কম হবে।

- 777-200 ER Negative marginal Contribution (Total 161,334/Per Hour 206)
- DC 10-30 Negative marginal Contribution (Total USD 1387261/Per Hour USD 1769)
- 767-300 ER Negative marginal Contribution (Total USD 1,341,439/87261/Per Hour USD 1711)

এ বিষয়ে বিমান পরিচালনা পর্যন্ত ১২০ তম সভায় বিস্তারিত আলোচনা হয় এবং উক্ত সভায় ৭৭৭/২০০ ই আর এর Negative marginal Contribution বিমানের financial loss বাড়বে বলে আলোচনা হয়।

অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ যেখানে সম্ভাব্য Cabin factor ৮০% ধরা হয়েছে কিন্তু প্রকৃত কেবিন ফ্যাক্টর বা বিদ্যমান কেবিন ফ্যাক্টর আর্থিক বিশ্লেষণ বিবেচনায় নেয়া হলে Marginal Contribution Negative আরো বেশি হতো বলেই প্রতীয়মান হয়। ১২০তম পর্যন্ত সভায় এয়ার মার্শাল জামাল উদ্দিন আহমেদ, এনডিসি, বিমস,

৪৪

২২

২২

পিএসসি (রিটার্ড) এর সভাপতিত্বে উপস্থিত ১০ সদস্যের সর্বসমত্বিমে financial analysis এর প্রেক্ষিতে
নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেন:

After a detailed discussion the meeting RESOLVED THAT

- a. Egypt Air delegation will be invited immediately for negotiation of contract regarding five years' dry lease of two 777-200 ER aircraft; MSN 32629 and 32630 and Biman team will make efforts for reduction of monthly lease rent and maintenance reserves.
- b. Based on negotiated lease rent and maintenance reserves, financial analysis on dry lease of two 777-200 ER to be recast and presented before the Board of Directors' Meeting along with outcome of negotiation for final approval.
- c. During negotiation with Egypt Air delegation issues mentioned at Para-4.2(d) as per recommendation of Biman inspection team pertaining to operation and maintenance of 777-200 ER aircraft immediately after induction may be discussed and resolved as would be deemed appropriate.
- d. Action may be taken before finalization and confirmation of the minutes of the meeting.

এর পরবর্তী ১২১ নং পর্যবেক্ষণ সভায় উল্লিখিত B নং সিদ্ধান্ত অনুসারে financial analysis Recast পূর্বক
উপস্থাপন করা হয়েছে মর্মে দেখা যায় না। তবে তৎকালীন ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও সি.ই.ও Mr. Kevin
John Steele এই মর্মে মতামত দেন যে, ৮০% কেবিন ফ্যাকটর সব সময় পাওনা সম্ভব না হলেও সার্বিক
Yield বৃদ্ধির মাধ্যমে ৭৭-২০০ ই আর এক বছরের মধ্যে লাভজনক হবে। এ প্রেক্ষিতে মার্শাল জামাল উদ্দিন
আহমেদ, এনডিসি, বিমস, পিএসসি (রিটার্ড) এর সভাপতিত্বে ১২১ নং পর্যবেক্ষণ সভায় উপস্থিত সদস্যগণ
সর্বসমত্বিমে এ বিষয়ে নিম্নোক্ত সিদ্ধান্ত প্রদান করেন (সংলাগ-)

After a detailed discussion, it was RESOLVED THAT

- a. Based on negotiated lease rent and maintenance reserves, the Board approved dry lease for two (02) 777-200 ER aircraft; MSN32626(SU-GBX) and MSN-32630(SU-GBY) to be taken from Egypt Air Holding Company for a period of five years.
- b. The Board also approved signing of LOI between Biman and Egypt Air Holding Company on 14 December 2013.
- c. Biman management will take necessary action about implementation of LOI for induction of leased two 777-200ER from Egypt Air Holding Company.
- d. Necessary arrangements to be made with Egypt Air for operation and maintenance of 777-200ER aircraft immediately after induction as per recommendation of Biman inspection team. In this regard the decision of 120th meeting of the Board is referred to.
- e. A separate arrangement may also be made with Egypt air for New York operation with 777-200 ER aircraft using their AOC, crew, maintenance, insurance etc.
- f. A termination clause should be included in the Agreement giving sufficient time to both be parties for disengagement.

উপর্যুক্ত বিষয়ে এটা স্পষ্টই প্রতীয়মান হয় যে, ৭৭-২০০ ই আর সম্মত ৮০%কেবিন ফ্যাকটর বিবেচনা করেও লাভজনক পরিচালন করা সম্ভব ছিল না। কিন্তু বিমানের তৎকালীন ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও সিইও এর বিজনেস প্লান এবং সকল রুটসমূহ ধরে রাখা ও বিমান সিডিউল সচল রাখা বিবেচনায় ছিট প্ল্যান এ সংগ্রহিতব্য উড়োজাহাজ এর সংগ্রহের অন্তর্ভুক্তালীন ব্যবস্থা হিসেবে ১২০তম ও ১২১ তম পর্যন্ত সভায় উপস্থিত সদস্যবর্গ সর্বসম্মতিক্রমে উল্লিখিত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেন।

বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স কর্তৃক ৭৭৭/২০০ ই আর উড়োজাহাজ লিজ হিসেবে গ্রহনের জন্য ১৮ জানুয়ারী ২০১১, ১৭ এপ্রিল ২০১৩, ১৬মে ২০১৩ তিনিশার RFP আহ্বান করে। কিন্তু অংশগ্রহণকারী সকল এজেসী/সংস্থা নন-রেসপন্সিভ হয়। এমন অভিজ্ঞতার কারণে RFP'র বাধ্যতামূলক শর্তসমূহে পরিবর্তন এনে ১১সেপ্টেম্বর ২০১৩ নতুন RFP আহ্বান করেন।

পুরো দরপত্র অনুযায়ী লিজের দরপত্র না পাওয়ায় বিমান পরিচালনা পর্ষদের ০৩/০৯/২০১৩ খ্রি: তারিখের ১১৬
তম সভার PFP-এর শর্ত নিম্নলিখিত ভাবে পরিবর্তন করা হয়েছিল:

Sl. No	Particulars	Previous conditions of RFP schedule	Proposed changes in RFP schedule
i	Number and type of aircraft	02(two) 777-200/200ER aircraft powered by any engine	02(two) 777-200ER aircraft. Both aircraft must have same configuration, same type of engine and avionics.
ii	Authorization	If the lessor is not the owner of the aircraft, owner's authorization/ mandate must be submitted along with offer/proposal.	If the lessor is not the owner of the aircraft owner's authorization/ mandate must be submitted prior to negotiation.
iii	Commencement of lease (tentative)	From 1 st July 2013/Middle of August 2013	Mandatory by 1 st January 2014 Preferably by November 2013
iv	D-Cheek/Heavy Maintenance Check	Must not fall due during first two years of lease period.	Must not fall due during first one year of lease period from the date of commencement of lease. If D-Cheek/Heavy Maintenance Check is due in the 2 nd year the lessor must pay the difference between D-Cheek /Heavy Maintenance cost and accumulated Maintenance Reserves.
v	Operation of the Aircraft	The base of the aircraft will be at Dhaka, Bangladesh. The aircraft will be operated on id-haul	The base of the aircraft will be at Dhaka, Bangladesh. The aircraft will be operated on mid-haul and long haul

		and long-haul routes.	routes. The aircraft must be able to operate direct from Dhaka to London and back with full payload.
vi	Fuel burn per Block Hour	Fuel burn per Block Hour on DAC-FUH-DAC with full payload (Pax Weight 120 Kg with baggage)	Fuel burn per Block Hour on DAC-JED-DAC with full payload (Pax Weight 120 kg with baggage)
vii	Cargo carrying capacity	Cargo carrying capacity on DAC-RUH-DAC with full payload (Pax Weight 120 Kg with baggage)	Cargo carrying capacity on DAC-JED-DAC with full payload (Pax Weight 120 Kg with baggage)

পরিবর্তিত/সংশোধিত RFP মোতাবেক উড়োজাহাজ ৭৭৭/২০০ লীজে সংগ্রহের সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে মাসিক লীজ রেন্ট কমানোসহ অন্যান্য বিষয়ে নিগোসিয়েশন করার জন্য ইজিপ্ট এয়ারকে আহ্বান জানানো হয় এবং বিমানের তদানিন্তন ডাইরেক্ট ফ্লাইট অপারেশন (ক্যাপ্টেন ইসরাত) এর নেতৃত্বে ইজিপ্ট এয়ারের সাথে ১২-১৪ ডিসেম্বর ২০১৩ তারিখে দরকার্যকৃতি করে মাসিক লীজরেন্ট মাঃড: ৬,২৫,০০০ হতে কমিয়ে মাঃড: ৫,৮৫,০০০ কমিয়ে আনে এবং ঘন্টা প্রতি মেইনটেনেন্স রিজার্ভ ১৪০০ মাঃড: থেকে ১২৫৫ মাঃড: নির্ধারণ করা হয়। ১৫ ডিসেম্বর উল্লিখিত রেন্টে ইজিপ্ট এয়ার এর সাথে LOI স্বাক্ষর করা হয় (সংলগ্ন-)। একই দিনে ১২১ তম পর্ষদ সভায় পরিবর্তিত রেন্ট ও মেইনটেনেন্স রিজার্ভ উপস্থাপিত হয় এবং লীজ গ্রহনের বিষয়টি অনুমোদিত হয় (সংলগ্ন-)। এখানে লক্ষ্যনীয় বিষয় যে, উক্ত সভার কার্যবিবরণীর ৮.৩ এ পরিবর্তিত রেন্ট ও মেইনটেনেন্স মোতাবেক ৭৭৭/২০০ ই আর উড়োজাহাজ এর ৮০%কেবিন ফ্যাক্টর ধরে Marginal Contribution Positive হবে তা উল্লেখ করা হয়। কিন্তু কোন recast Financial Analysis উপস্থাপন করা হয়নি। শুধুমাত্র তৎকালীন ব্যবস্থাপনা পরিচালক সার্বিক Yield বৃদ্ধি করে উক্ত দু'টি উড়োজাহাজের পরিচালন ১ বৎসরের মধ্যে লাভজনক হবে আশা বাদ ব্যক্ত করা হয়। এ বিষয়ে বিমান কর্তৃক প্রেরিত জবাবে Marginal Contribution Positive হয় (মাঃড: ৩২,৪৪৪১) মর্মে বলা হলেও উক্ত সভার কার্যবিবরণীতে এতদসংক্রান্ত কোন তথ্য উপস্থাপন করা হয় নি। ৭৭৭/২০০ ই আর এর বিপরীতে পরিবর্তিত লীজ রেন্ট মেইনটেনেন্স রিজার্ভ এবং অনিশ্চিত হলেও ৮০%কেবিন ফ্যাক্টর ধরে Marginal Contribution Positive সংক্রান্ত অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ যথাযথভাবে করা হয়েছে মর্মে মনে হয় না।

বাংলাদেশ বিমান এয়ারলাইন পরিচালনা পর্ষদের ১১৬ তম সভায় ৭৭৭/২০০ ই আর ২টি উড়োজাহাজ লীজে সংগ্রহের জন্য আহ্বানকৃত RFP অনুযায়ী ইজিপ্ট এয়ার লাইসের বিমান দুটি সরেজমিনে পরিদর্শন (Physical inspection) করা হয়। জনাব ক্যাপ্টেন ইশরাত আহমেদ পরিচালক ফ্লাইট অপারেশন এর নেতৃত্বে ৯ সদস্য বিশিষ্ট পরিদর্শন দল মিশ্র সফর করেন এবং ৭৭৭/২০০ ই আর (MSN32626, Reg: SU-

GBX and MSN-32630, Reg: SU-GBY) এর সকল সংশ্লিষ্ট দলিলাদি যাচাই ও পর্যবেক্ষন করেন এবং এ বেশ কিছু বিষয় সঠিকভাবে আছে কিনা তা যাচাইপূর্বক Acceptance & delivery team-কে উড়োজাহাজ গ্রহণ করার জন্য Findings দেয়। এই টিমটির সুপারিশে উল্লেখ করে

“ After thorough Inspection of aircraft air worthiness document on going flight performance the inspection team found the submitted documents is comply with the original documents and the team unanimously agreed and recommend that the two 777/200 ER(MS: 32629 & MSN 32630) aircraft are found Satisfactory for dry lease .

১১ মার্চ ২০১৪ তারিখে ইজিপ্ট এয়ার এর সাথে ০২টি ৭৭৭/২০০ ই আর উড়োজাহাজ লীজ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। বিমানের জন্য ক্ষতিকর লীজ চুক্তি করা হয়েছে মর্মে উল্লেখিত অনিয়মের বিষয়ে বিমান প্রদত্ত জনাব গ্রহণযোগ্য মর্মে মনে হয়। বিমানের নির্ধারিত নেগোশিয়েন কমিটি কর্তৃক Draft lease Agreement অভ্যন্তরীন আলোচনা এবং তৎকালীন বিমানের এভিয়েশন কনসালটেন্ট Thou Brayford কর্তৃক রিভিউ করা এবং নেগোশিয়েন টিম ও ইজিপ্ট এয়ার এর সাথে যৌথ আলোচনার প্রেক্ষিতে চুক্তিটি চূড়ান্ত করা হয়। এক্ষেত্রে ড্রাই লীজ চুক্তির সাধারণ শর্তাবলী পারস্পরিক সম্মতিতে প্রস্তুত ও চূড়ান্ত করা হয়েছে মর্মে মনে হয়। ইজিপ্ট এয়ার ছাড়াও বিমান বিশ্বের অন্যান্য বৃহৎ aircraft lease প্রদানকারী সংস্থা যেমন GECAS এবং ILFC এর সাথে অনুরূপ Dry Lease চুক্তি স্বাক্ষর করেছে, যার নিম্নবর্ণিত কয়েকটি চুক্তি এখনও চলমান আছে :

- ১) ৭৭৭-২০০ ইআর - ২টি - ড্রাই লীজ- ৫ বৎসর মেয়াদী EGYPTAIR
- ২) ৭৩৭-৮০০ - ২টি - ড্রাই লীজ- ১২ বৎসর মেয়াদী GECAS
- ৩) ড্যাশ-৮ কিউ ৮০০- ২টি - ড্রাই লীজ- ৫ বৎসর মেয়াদী SMART AVIATION
- ৪) এ ৩৩০-২০০ ১টি - ওয়েটলীজ - ৮ মাস মেয়াদী AVICO (WAMOS AIR)
- ৫) ৭৭৭-২০০ ২টি - ওয়েট লীজ - ৩ মাস মেয়াদী FLY GLOBAL

সংস্থার নিজস্ব স্বার্থ ও প্রয়োজনের উপর ভিত্তি করেই এ সকল চুক্তি সম্পাদন করা হয়। তবে ড্রাই লীজ চুক্তির আন্তর্জাতিক কোন ফরমেট আছে বলে মনে হয় না। ইজিপ্ট এয়ার বা GECAS, SMART AVIATION অন্যকোন এয়ার লাইসের সাথে কোন ড্রাই চুক্তি সম্পাদন করলে তা ব্যবসায়িক গোপনীয় দলিল হিসেবে কারো কাছে দিবে না। এইরূপ চুক্তিনামার কপি সংগ্রহ করা গেলে তুলনা করা যেত-যা সম্ভব হয়নি। তবে ধারণা করা যায় এ সকল চুক্তিতে সংস্থাসমূহের নিজস্ব দরকার্য সক্রিয়তা অনুসারে নিজেদের অনুকূলে শর্তাদি অন্তর্ভুক্ত করা হয়। এ ক্ষেত্রে লীজ প্রদানকারী সংস্থা নিজেদের স্বার্থকে প্রাধান্য দিবে এটাই স্বাভাবিক। অন্যদিকে বিমান যেহেতু

ড্রাই লীজের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে তাদের বিবেচনায় “প্রয়োজনীয়তা” অধিকতর গুরুত্ব পেতে পারে। Serviceable অবস্থায় লীজ শুরু এবং Serviceable অবস্থায় লীজ শেষ করা আন্তর্জাতিক বাজারে গ্রহণযোগ্য আবশ্যিকীয় শর্ত। এ ক্ষেত্রে এমন শর্ত আরো স্বাভাবিক।

ইঞ্জিন নষ্ট হওয়া, মেরামত করা, মেরামতের দীর্ঘ সময়ক্রেপন, দীর্ঘ দিন গ্রাউন্ডে থাকা, ইঞ্জিন লীজ নিয়ে উড়োজাহাজ সচলের পদক্ষেপ গ্রহণ এবং এতদসংক্রান্ত অনিয়ম সম্পর্কে বিমানের জবাব পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০/০৩/২০১৪ তারিখে লীজকৃত ৭৭৭/২০০ ই আর S2-AHL (MSN 32630) ইঞ্জিন নং ২২২০৩১, ০৫/০২/২০১৫ তারিখে নষ্ট হয় এবং তা মেরামতের জন্য দরপত্রের মাধ্যমে যথাযথভাবে নিয়োগকৃত প্রতিষ্ঠান ইউনাইটেড এয়ারলাইস ইউএসএ-তে পাঠানো হয়। ইঞ্জিন এয়ার থেকে ইঞ্জিন লীজ নিয়ে উড়োজাহাজটি তিনমাস পর সচল করা হয়। এর বিশ দিনের মাথায় S2-AHL (MSN 32630) ইঞ্জিন নং ২২২১৬ এবং যথারীতি উক্ত প্রতিষ্ঠানে মেরামতের জন্য প্রেরণ করা হয়। লীজকৃত ইঞ্জিন দিয়ে উড়োজাহাজটি সচল করা হয়।

প্রথম ইঞ্জিনটি Sulfidation জনিত কারনে In flight Shut down হওয়ায় ইঞ্জিন প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠানের নির্দেশনা অনুসারে ভেতরের অধিকাংশ যন্ত্রাংশ মেরামতের চেষ্টা ব্যর্থ হয়। এ কারণে অধিকাংশ যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়। একইভাবে উল্লিখিত দ্বিতীয় ইঞ্জিনটি ০২ৱা জুন ২০১৫ তারিখে পূর্ণ মেরাদ শেষে অপসারণ করা হয়। এ ইঞ্জিনের ক্ষেত্রেও যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপনের প্রয়োজন হয়। যন্ত্রাংশ মেরামতের যাবতীয় খরচ এবং ইঞ্জিন পরিবহন ও পরীক্ষন ব্যয় চুক্তিতে নির্ধারিত ৬.১২ মিলিয়ন ডলারের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত। কিন্তু চুক্তি অনুযায়ী যন্ত্রাংশ প্রতিস্থাপন খরচ অতিরিক্ত হিসেবে বহন করতে হয়। উভয় ইঞ্জিনের ক্ষেত্রে বিমান ও ইঞ্জিন এয়ার যৌথদল ইউনাইটেড এয়ারলাইসেস এর Facility বিশদভাবে পর্যালোচনা করে এবং এ ব্যয় ইঞ্জিন এয়ারের নিকট গ্রহণযোগ্য বিবেচনায় তারা ড্রাইলীজ চুক্তির বিধান অনুসারে নিম্নবর্ণিতভাবে ব্যয় পরিশোধ করে:

ক্রমিক নং ২২২০৩১ ও ২২২১৬ ইঞ্জিন দুটির মেরামত ব্যয় নিম্নোক্ত ছকে উল্লেখ করা হলো :-

ইঞ্জিন নং	সর্বমোট খরচ	মেরামত	ইঞ্জিন এয়ার পরিশোধ করেছে	বিমান পরিশোধ করেছে
২২২১৬	২৩.৫ মি. মাঃ ডঃ	১৪.২ মি. মাঃ ডঃ		৯.৩ মি. মাঃ ডঃ
২২২০৩১	১৮.৬ মি. মাঃ ডঃ	১১.৭ মি. মাঃ ডঃ		৬.৯ মি. মাঃ ডঃ

এখানে উল্লেখ্য যে, উপরোক্তিখন্দে ইঞ্জিন দুইটির মেরামত ব্যয়ের যথার্থতা অনুসন্ধানে বিমান বোর্ডের ১৫৮তম সভায় একটি তদন্ত কমিটি গঠন করা হয় যার সদস্যসমূহ নিম্নরূপ :

- (১) জনাব শফিকুল আলম সিদ্দিক, প্রধান প্রকৌশলী (ভারপ্রাপ্ত), কোয়ালিটি এসুরেন্স, বিমান
- (২) উইং কমান্ডার মোঃ তারিকুল ইসলাম, পিএসসি (বিডি/৮৫৫৬), ইঞ্জিনিয়ারিং বিএএফ বেইজ, বাংলাদেশ বিমান
বাহিনী
- (৩) জনাব মোঃ আলী নাসের, উপ-মহাব্যবস্থাপক ট্রেনিং, বিএটিসি, বিমান।

তদন্ত কমিটি মতামতসহ রিপোর্ট দাখিল করেন (সংলাগ-২১)। কমিটি, নিম্নলিখিত মতামত প্রদান করেছেন :

- IFSD AND TURBINE Blade crack for both engines were caused due to blockage of HPT blades cooling holes by sulfidation, thus the major components of both the engines were severely damaged and the engine shop visit cost increased enormously.
- Nobody is found directly responsible for high shop visit cost to the repair of ESN 222031 and ESN 222166.

United Airlines, USA এর সাথে বিদ্যমান চুক্তি অনুসারে ১২০ দিনের মধ্যে ইঞ্জিন মেরামতের বিধান থাকলেও যন্ত্রাংশ প্রস্তুতকারী সংস্থা কর্তৃক সরবরাহের অপারগতার জন্য বিলম্ব ঘটলে এ বিধান প্রযোজ্য হবে না। এ বিষয়ে বিমানের বক্তব্য যথাযথ এবং United Airlines ও ইঞ্জিন প্রস্তুতকারী প্রতিষ্ঠান Pratt & whitney এর প্রেরিত পত্র এ বক্তব্যের যথাযর্থতা প্রমান করে। বর্তমানে মেরামতাবীন দুটি PW 4090 ইঞ্জিন (২২২১৭০, ২২২১৩) সমুহে মেরামত প্রক্রিয়া যন্ত্রাংশের অভাবে বিলম্বিত হওয়ায় ০১টিবোয়িং ৭৭৭-২০০ ই আর উড়োজাহাজ গ্রাউন্ডেড আছে। ২০১৫ সালের বিশ্বব্যাপী “HPT Stage 1 Blade Sulfidation” এর কারণে সৃষ্টি আকস্মিক বিপর্যয়ের জন্য মেরামতের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ এবং লীজ ইঞ্জিনের যে দুষ্প্রাপ্যতা দেখা যায় তা ২০১৩ সালে লীজ গ্রহণ প্রক্রিয়ার সময় অনুধাবন করা সম্ভব ছিল না মর্মে প্রদত্ত বিমানের জবাবের বাস্তবতা ছিল।

উড়োজাহাজ দুটোর পরিচালনা বাবদ মার্চ ২০১৭ পর্যন্ত সর্বমোট ৩০৫.৩৩ কোটি টাকা লোকসান হয়েছে। সংসদীয় সাব-কমিটির এ পর্যবেক্ষণের বিষয় বিমান দ্বি-মত পোষণ করেনি। বরং নির্দিষ্ট উড়োজাহাজ বা রুটের লাভ ক্ষতি হিসাব না করে সার্বিক বিষয়সমূহ বিবেচনায় এনে ভবিষ্যত পরিচালনা Strategy হিসেবে বিমান পরিচালনা করতে হয় মর্মে জবাবে উল্লেখ রয়েছে। এছাড়া গ্রাউন্ডেড থাকা উড়োজাহাজটি দ্রুততম সময়ের মধ্যে force majeure এর মাধ্যমে ফেরৎ প্রদানের স্থাবনা আইন সম্মত হবে কিনা তা যাচাই করে দেখা হচ্ছে।

৪

৪

সার্বিক মন্তব্য:

১। ৭৭৭-২০০ ই আর উড়োজাহাজ দুইটির ড্রাইলীজ গ্রহণের চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত গ্রহণের পূর্বে পরিচালন বিষয়ে আর্থিক বিশ্লেষণকে বিবেচনায় নেয়া হয়নি। এক্ষেত্রে পরিচালনা ব্যয় বিমানের জন্য আর্থিক ক্ষতির কারণ হবে মর্মে বিষয়টি অবহিত হয়েও তৎকালীন বিমান পরিচালনা পর্যন্ত বিশেষ করে ১২০, ১২১ তম সভায় উপস্থিত সকল সদস্য সর্বসমতিক্রমে ড্রাইলীজ গ্রহণের পক্ষে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেন।

২। ড্রাইলীজ দরপত্রে অংশগ্রহনে বিড়ারদের আকৃষ্ট করার জন্য RFP-র বাধ্যকর/আবশ্যকীয় শর্তসমূহ পরিবর্তন করার কারণে তুলনামূলকভাবে কম শক্তি সম্পন্ন উড়োজাহাজ লীজ গ্রহণের ক্ষেত্র তৈরী হয়। RFP উল্লিখিত সংশোধনের বিষয়টি বিমান পরিচালনা পর্যন্ত যথারীতি ১১৬তম সভায় অনুমোদন করেন।

৩। Acceptance & Delivery Team RFP মোতাবেক সকল বিষয় যাচাই করেই উড়োজাহাজ দুটি গ্রহণ করেছে মর্মে প্রত্যয়ন করে। কিন্তু উড়োজাহাজ দুটির Boroscopy Inspection যথাযথভাবে সম্পন্ন করতে সে সময় বিমানের সক্ষমতা ছিলনা বলে অনুমিত হয়।

দায় দায়িত্ব নির্ধারণ ও সুপারিশ:

১। বাংলাদেশ বিমান এয়ার লাইসের ফ্লিট প্ল্যান অনুযায়ী উড়োজাহাজ সংগ্রহের অন্তবর্তীকালীন সময়ের জন্য বিমান সিডিউল ঠিক রাখা ও বিমানের সার্বিক উন্নয়নের যুক্তির আলোকে তৎকালীন বিমানের ব্যবস্থাপনা পরিচালক ও সিইও মি:কেভিন জন স্টিল প্রনীত বিজনেস প্ল্যানে মূলত ০২ (দুই) টি ৭৭৭-২০০ ই আর উড়োজাহাজ ড্রাইলীজে সংগ্রহের বিষয়টি প্রাধান্য পায়। আর্থিক বিশ্লেষনে উল্লিখিত উড়োজাহাজ ০২টির Financial Contribution Negative হওয়া সত্ত্বেও তিনি বোর্ডের ১২০ তম সভায় ড্রাইলীজের পক্ষে জোরালো মতামত উপস্থাপন করেন এবং বোর্ডকে সম্মতকরণে ভূমিকা রাখেন। এতদ্ব্যতিত ১৫১তম পর্যন্ত সভায় আর্থিক বিশ্লেষণ Recast করে উপস্থাপনের সিদ্ধান্ত থাকলেও শুধুমাত্র ব্যবস্থাপনা পরিচালক এর সম্ভাব্য কেবিন ফ্যাকটর ৮০% এবং আগামী ১ বছরের মধ্যে বিমানের সার্বিক Yield বৃদ্ধির মাধ্যমে ড্রাইলীজে সংগ্রহীতব্য উড়োজাহাজ ০২টি ৭৭৭-২০০ ই আর লাভজনক হবে মর্মে মতামত দেন এবং এর দ্বারা এতদ সংক্রান্ত সিদ্ধান্ত গ্রহণে বোর্ডের ইতিবাচক মনোভাব গঠনে জোরালো ভূমিকা রাখেন। তার Aggressive Business Plan বাস্তবায়নের অংশ হিসেবে এই ড্রাইলীজ গ্রহণের সিদ্ধান্তটি প্রভাবাব্দিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। বিমানের আর্থিক ক্ষতির বিষয়টি যথাযথভাবে বিবেচনা ব্যতিরেকে ড্রাইলীজ গ্রহণের এ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের জন্য মি. কেবিন জন স্টিল এর উপর দায়-দায়িত্ব অনেকাংশে বর্তায়।

২। সংস্দীয় তন্ত সাব কমিটির অনুসন্ধান প্রতিবেদনে উল্লিখিত অনিয়মসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক দেখা যায় ৭৭৭-২০০ ই আর উড়োজাহাজ দুটির Financial Contribution Negative হবে যা বিমানের আর্থিক ক্ষতি বাড়বে জেনেও ড্রাইলীজ গ্রহণ এবং RFP-র আবশ্যকীয় শর্ত শিথিলপূর্বক তুলনামূলকভাবে স্বল্প সময়ের জন্য

৪৫

✓

সচল/সার্ভিসিং উড়োজাহাজ লীজ গ্রহনের ক্ষেত্র প্রস্তুতের জন্য কোন একক ব্যক্তি দায়ী নয় বরং বিমান পরিচালনা পর্যবেক্ষণের ১১৬,১২০,১২১ তম সভায় উপস্থিত সকল সদস্য সর্বসম্মতিক্রমে এ ড্রাইলীজ অনুমোদন করেছেন। তাই এ বিষয়ে কর্মসম্পাদনের দায় কিছুটা হলেও উল্লিখিত পর্যবেক্ষণের উপর বর্তায়।

৩। ভবিষ্যতে ড্রাইলীজ গ্রহণকে নিরসনাহিত করা যেতে পারে। বিদ্যমান রুট, কেবিন ফ্যাক্টর এবং সম্ভাব্য রুট ও কেবিন ফ্যাক্টর সমূহ বিবেচনায় নিয়ে যথাযথ আর্থিক বিশ্লেষণপূর্বক জি-জি ভিত্তিতে উড়োজাহাজ ক্রয়ের উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে। এ ক্ষেত্রে অর্থ সংস্থানের জন্য কোন আন্তর্জাতিক সংস্থা বা অন্য রাষ্ট্রের কাছে থেকে সফট লোন গ্রহণের উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

৪। বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স এর বিদ্যমান উড়োজাহাজসমূহ এবং ভবিষ্যতে বহরে যুক্ত হবে এমন উড়োজাহাজসমূহ মেইনটেনেন্স ও মেরামত সংক্রান্ত সক্ষমতা অর্জনে বিমানের ইঞ্জিনিয়ার সেন্টারকে অধিকতর প্রশিক্ষনের ব্যবস্থা করতে হবে। উল্লিখিত দণ্ডের সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় কারিগরি সুবিধানি প্রদান/তেরীর ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

৫। হজ ফ্লাইট শেষে আলোচ্য উড়োজাহাজ দু'টি ফেরত দেওয়ার জন্য বিমান কর্তৃপক্ষকে অবিলম্বে নেগোসিয়েশন শুরু করতে পারে।

২৪/৮/২০১৭
(মুস্তাকীম বিলাহ ফারুকী)

উপ-সচিব

বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
সদস্য

২৪/৮/২০১৭
(মো: হাবিবুর রহমান)

যুগ্ম-সচিব

বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
সদস্য

২৪/৮/২০১৭
(আবুল হাসনাত মো: জিয়াউল হক)

অতিরিক্ত সচিব

বেসামরিক বিমান পরিবহন ও পর্যটন মন্ত্রণালয়
আহ্বায়ক