

১১৬১ কোটি টাকার ক্ষতি সাধনপূর্বক আত্মসাৎ করে দণ্ডবিধির ৪০৯/৪২০/১০৯ ধারায় এবং ১৯৪৭ সালের দুর্নীতি প্রতিরোধ আইন ৫(২) ধারায় শাস্তিযোগ্য অপরাধ

	ঘটনার সংক্ষিপ্ত বিবরণ	জবাব
	<p>বিমান লীজ গ্রহণের জন্য ১১/০৯/১৩ তারিখে দরপত্র আহবান করে বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। যার প্রেক্ষিতে ৪টি বিডার (১) Jessco Aviation (২) Euro Atlantic, Portugal (৩) Standard Chartered, London (৪) Egypt Air Holding Co. Egypt অংশগ্রহণ করে এবং ৩০/১০/১৩ তারিখে উক্ত দরপত্র উন্মুক্ত করা হয়। উই: কমান্ডার এম.এম. আসাদুজ্জামান, পরিচালক (ইন্জি.) এর সভাপতিত্বে ১৪ সদস্য সমন্বয়ে গঠিত টেকনো ফিন্যান্সিয়াল সাব-কমিটি Egypt Air Holding Co. রেসপন্সিভ করে ২৩/১০/১৩ তারিখে প্রতিবেদন দাখিল করে। কমিটির দাখিলকৃত প্রতিবেদনের ৪টি বিডারের মধ্যে কনফিগারেশনের তুলনামূলক আলোচনা করলে দেখা যায় Egypt Air ছাড়া বাকী তিনটি বিডারই বিশ্বের মধ্যে উন্নতমানের উড়োজাহাজ সরবরাহকারী কোম্পানী। সর্বনিম্ন দরদাতা হিসেবে আর্থিক ক্যাটাগরীতে রিসপন্সিভ হয়েছে Egypt Air প্রথম সর্বনিম্ন এবং Standard Chartered দ্বিতীয় সর্বনিম্ন দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। এ দুটির মধ্যে Egypt Air এর ইঞ্জিনগুলো ছিলো P&W ইঞ্জিন যা ছিল অনেক পুরোনো এবং দুর্বল যার spare parts পাওয়া খুব কঠিন এবং Standard Chartered এর ইঞ্জিন Rolls Royce Trend যা Egypt Air এর অপেক্ষা অনেক ভালো ছিল। এখানে Standard Chartered যেহেতু বিশ্বের নামকরা প্রতিষ্ঠান এবং Immediate lowest Bidder ছিল তাই এখানে একটা নেগোসিয়েশন এর সুযোগ ছিল। তদপুরি বর্ণিত সময়ে Standard Chartered Singapore Airlines এ চলমান ছিল। আর Egypt Air সাত মাস ধরে স্টোরেজে অব্যবহৃত /মওজুত ছিল। এতদসত্ত্বেও অসং উদ্দেশ্যে বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স মিসরের Egypt Air এর কোম্পানী থেকে লীজ গ্রহণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • টেকনো ফিন্যান্সিয়াল সাব-কমিটি Egypt Air এর উড়োজাহাজ দুটি টেকনিকেলি এবং ফিন্যান্সিয়ালি রেসপন্সিভ হিসেবে বিবেচনা করে। • Standard Chartered দুটি উড়োজাহাজের প্রস্তাব করে। তন্মধ্যে একটি উড়োজাহাজ ৩২৩ সিট ও অপরটি ২৮৫ সিট। অথচ বিমানের দরপত্রে উল্লেখ ছিল যে উভয় উড়োজাহাজেই আবশ্যিকভাবে একই সিট সংখ্যার বিন্যাস থাকতে হবে। • Standard Chartered দুটি উড়োজাহাজের লীজ ভাড়া Egypt Air এর তুলনায় বেশী ছিল। • Standard Chartered এর উড়োজাহাজ দুটির ডেলিভারী সিংগাপুর এয়ারলাইন্সের লীজ টার্মিনেশন এর উপর নির্ভরশীল ছিল।
	<p>বাংলাদেশ বিমান চুক্তির পূর্বে উড়োজাহাজ দুটি ফিজিক্যাল ইন্সপেকশনের জন্য সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে যার ভিত্তিতে ক্যাপটেন ইশরাত আহমেদ, পরিচালক ফ্লাইট অপারেশন্স এর নেতৃত্বে ৮ সদস্য সমন্বয়ে একটি পরিদর্শন দল গঠন করা হয়। সে প্রেক্ষিতে পরিদর্শক দল কায়রোতে যায় এবং প্রতিবেদন দাখিল করে। প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয় যে, কিছু AD (Airworthiness Directives) ওপেন আছে। নিয়ম অনুযায়ী AD অসম্পূর্ণ থাকলে এয়ারক্রাফট তার উড্ডয়নযোগ্যতা হারায়। পরিদর্শক টিম অসং উদ্দেশ্যে AD কি কি কাজ বাকি আছে তা উল্লেখ করেনি।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ইন্সপেকশন টিম টেকনো ফিন্যান্সিয়াল কমিটির মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ভিত্তিতে ফিজিক্যাল করে। ফিজিক্যাল ইন্সপেকশনের সময়ে কোন AD ডিউ ছিল না। যেহেতু টেকনো ফিন্যান্সিয়াল সাব কমিটির প্রদত্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদনের আলোকে AD Termination Action Require Upto first 6 months of the lease period will be at lessor's cost তাই probable delivery date ৩১ ডিসেম্বর ২০১৩ হিসেবে এনে পরবর্তী ৬ মাসে যে সব AD Termination Action Require ছিল কমিটি শুধু এগুলো তাদের ইন্সপেকশন রিপোর্টে উল্লেখ করে। যা ডেলিভারি সি চেকে সম্পন্ন করে দেয়ার কথা বলা হয়। এখানে উল্লেখ্য যে, বাংলাদেশে অবতরনের পর কোন এডি ডিউ ছিল না।
	<p>দরপত্র অনুযায়ী Aircraft/APU কমপক্ষে ৪,০০০ Cycle অবশিষ্ট থাকতে হবে। কিন্তু এয়ারক্রাফট দুটি মধ্যে একটির ইঞ্জিনে ৩,৬১৫ Cycle অবশিষ্ট ছিল এবং আরেকটির ইঞ্জিন ২,১০০ Cycle অবশিষ্ট ছিল যা দরপত্রের শর্ত বিরোধী। ইন্সপেকশন টিম অসং উদ্দেশ্যে তাদের প্রতিবেদনে বিশির ভাগ জরুরী কম্পোনেটগুলো উল্লেখ করেছেন। এত সীমাবদ্ধতা থাকা সত্ত্বেও টিম ইজিপ্ট এয়ার এয়ারক্রাফট লীজের বিষয়ে সর্বসম্মতিক্রমে একমত পোষন করে লীজের পক্ষে মতামত দিয়েছেন।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • দরপত্রের নিয়ম অনুযায়ী ৪০০০ Cycle থাকা বাধ্যতামূলক ছিল না সেহেতু টেকনো ফিন্যান্সিয়াল সাব কমিটি মূল্যায়নের সময়কালে প্রস্তাব রেসপন্সিভ হিসেবে বিবেচনা করে।
	<p>C Check একটি বিমানের এয়ারওয়ার্ডিনেস বজায় রাখার জন্য অত্যন্ত জরুরী একটি বিষয়। কিন্তু দেখা যায় ইজিপ্ট এয়ার এর চেকগুলো মেয়াদ উত্তীর্ণ ছিল। বিমান ডেলিভারী নেয়ার পূর্বে বিমানের C</p>	<ul style="list-style-type: none"> •

	<p>Check তদারকির জন্য বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের দেবেশ চৌধুরীর নেতৃত্বে প্রতিনিধি দল মিসরের কায়রোতে গমন করে এবং পরবর্তীতে সি চেকের সময় ফাইন্ডিংস আসায় আরো ১০ দিন অবস্থান করে। এত ফাইন্ডিংস থাকা সত্ত্বেও ১১ই মার্চ ২০১৪ তারিখে ইজিপ্ট এয়ার এর পক্ষে মোহাম্মদ হাসান ও বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের পক্ষে এমডি কেভিন জন স্টিল ৫ বছরের জন্য ড্রাই লীজ চুক্তি সম্পাদন করে। চুক্তি মোতাবেক এয়ারক্রাফ্ট ডেলিভারি করা হয় যা মোহাম্মদ শফিকুল আলম সিদ্দিক এর নেতৃত্বে একসেপ্টেটস টিম ২০ মার্চ ২০১৪ তারিখে প্রথম এয়ারক্রাফ্ট এবং ৫ মে ২০১৪ তারিখে দ্বিতীয় এয়ারক্রাফ্ট দরপত্রে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন মোতাবেক গ্রহণ করে এবং একসেপ্টেটস সার্টিফিকেট প্রদান করে। উক্ত সার্টিফিকেট পর্যালোচনায় দেখা যায় বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স এ ধরনের এয়ারক্রাফ্ট অপারেটরে খুবই দক্ষ এবং নিজেরা সন্তোষজনকভাবে সকল পরিক্ষা নিরীক্ষা করেছেন। কিন্তু সার্টিফিকেট অনুযায়ী মেরামতের কিছু বিষয়ে অসম্পূর্ণ ছিল অর্থাৎ যা পরবর্তীতে করা হবে মর্মে জানালে টিম মেনে নিয়ে ফরমাইসি সার্টিফিকেট প্রদান করে। অর্থাৎ টিম অসৎ উদ্দেশ্যে ত্রুটিপূর্ণ ও মেরামত অযোগ্য হওয়া সত্ত্বেও তা বাংলাদেশ বিমান বহরের সাথে যুক্ত করার জন্য সন্তোষজনক মর্মে মতামত প্রদান করে।</p>	
	<p>বাংলাদেশ বিমান নিয়মিত ফ্লাইট চালুর সার্থে ও ব্যবসায়িক উদ্দেশ্যে ইজিপ্ট এয়ার থেকে উড়োজাহাজ লীজ গ্রহণ করে। লীজকৃত উড়োজাহাজ হতে বিমান সর্বমোট ২,৩২৯ কোটি টাকা ব্যবসা পরিচালনা করে। অন্যদিকে উড়োজাহাজ দুটি পরিচালনার নিমিত্তে ফ্লাইট অপারেশন ব্যয় হয় ১৩৩৯ কোটি টাকা। ইঞ্জিনিয়ারিং এন্ড মেইন্টেন্যান্স ব্যয় ১২৬৫ কোটি টাকা। ফিল্ট ওভারহেড চার্জ ৪২৩ কোটি টাকা। সেলস্ এন্ড সার্ভিস ব্যয় ৪৬৩ কোটি টাকা। ইঞ্জিন লীজ ব্যয় ১৪৪ কোটি টাকা। সর্বমোট ৩৪৯০ কোটি টাকা। বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্সের ক্ষতি সাধন সহ আত্মসাৎ হয়েছে ১৪৯০-২৩২৯ (১১৬১) কোটি টাকা।</p>	<ul style="list-style-type: none"> • BOD 120th meeting para-8.3: It came up in the discussion that leasing new type of aircraft in Biman fleet with negative marginal contribution will add on Biman financial loss. Kevin John Steel, MD&CEO mentioned that increase of fleet and operation will reduce fixed cost and overhead per flight/aircraft. • BOD 120th meeting para-8.4: The Board appreciated the extreme necessity of leasing at least two wide body aircraft to supplement the capacity of two DC10-30 to sustain the existing operation and maintain normal flight schedule regularity. The Board observed that loss in operation of DC10-30 and 767-300ER is much higher than 777-200ER. In reply to a query of Board, MD&CEO mentioned that the performance of A330-200/300 aircraft appears to be better than 777-200ER. However, A330 is completely a new type in Biman fleet and operation of A330 will require huge investment in spare parts conversion training of Cockpit Crew and Type training of Ground Engineers along with long lease time for maintenance training. • BOD 121th meeting para-8.3: The meeting was informed that financial analysis with reduced lease rent and maintenance reserves shows positive marginal contribution in operation of 777-200ER at Cabin factor. In reply to a query of Board, Managing Director & CEO opined that it may not be possible always to attain 80% cabin factor, but uncertainty of 80% cabin factor would be offset by increase of yield and that the operation of 777-200ER is expected to be profitable within one year. • প্রস্তাবিত রুটে পরিচালনা করা হয়নি। এছাড়াও ফ্রাংফার্ট, রোম, লন্ডনের মত লস সেক্টরে ফ্লাইট পরিচালনা করা হয়।