



လေယာဉ်အငှားကုမ္ပဏီ Nordic Aviation Capital ၏ မြန်မာနိုင်ငံရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများတွင် OECD ၏ လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ မျှော်မှန်းချက်များကို ပြည့်မီအောင် မဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း ဒိန်းမတ်နိုင်ငံအဆင့်တိုင်ကြားရေးဌာန ထုတ်ပြန်

Justice For Myanmar သည် စီးပွားရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေးအဖွဲ့ (OECD) ၏ ဒိန်းမတ်နိုင်ငံရှိ နိုင်ငံအဆင့်တိုင်ကြားရေးဌာန (NCP Denmark) မှ ထုတ်ပြန်သော တွေ့ရှိချက်များကို ကြိုဆိုပါသည်။ ယင်း တွေ့ရှိချက်များတွင် Nordic Aviation Capital (NAC) သည် တာဝန်ယူမှုရှိသော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဆိုင်ရာ OECD လမ်းညွှန်ချက်များပါ မျှော်မှန်းချက်စံနှုန်းများအား ပြည့်မီအောင် လိုက်နာဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်း မရှိကြောင်း ဖော်ပြထားသည်။

NCP Denmark မှ အောက်ပါအချက်များကို တွေ့ရှိခဲ့ပါသည်။

- NAC သည် မြန်မာနိုင်ငံမှ ငှားရမ်းအသုံးပြုသူများနှင့် ဝယ်ယူသူများအပါအဝင် ၎င်း၏ နောက်ဆက်တွဲ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ဆက်ဆံရေးများနှင့်ပတ်သက်၍ အန္တရာယ်ဖြစ်ပေါ်နိုင်ခြေများအပေါ် အခြေပြုသည့် တင်ကြိုစိစစ်မှုများ လုပ်ဆောင်ခဲ့ခြင်းမရှိပါ။ ထိုအချက်တွင် Air KBZ ကို အထူးသဖြင့် အမည်တပ် ဖော်ပြထားသည်။
- Air KBZ နှင့် စီးပွားဆက်ဆံရေးတွင် လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများကို တားဆီးရေးသို့မဟုတ် လျော့ပါးစေရေးဆိုင်ရာ OECD လမ်းညွှန်ချက်များကို NAC က လုံလောက်စွာ လိုက်နာဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း မရှိခဲ့ပါ။
- NAC သည် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ဆောင်ရွက်သောလုပ်ငန်းများတွင် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခ ဖြစ်ပွားနေသည့် အခြေအနေကို ထည့်သွင်းစဉ်းစား၍ လုံလောက်စွာ တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ခြင်း မရှိခဲ့ပါ။

- NAC အနေဖြင့် ဖြစ်လာနိုင်သည့်အန္တရာယ်များနှင့် ပတ်သက်၍ မြန်မာနိုင်ငံရှိ ဒေသခံ ပါဝင်ပတ်သက် ဆက်သွယ်နေသူများနှင့် ထိတွေ့ဆက်ဆံမှုများကို ဦးစားပေး မလုပ်ဆောင်ခဲ့ပါ။
- ခြုံငုံကြည့်ပါက NAC သည် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ စီးပွားဆက်ဆံရေးများနှင့် ဆက်စပ်ဖြစ် ပေါ်လာသည့် အမှန်တကယ်ဖြစ်ပွားနေသော သို့မဟုတ် ဖြစ်ပေါ်နိုင်ခြေရှိသည့် ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများ ကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်သိရှိပြီး ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ထားကြောင်း ပြသနိုင်ခြင်း မရှိခဲ့ပါ။
- NAC သည် လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒတစ်ရပ်ကို ၂၀၂၃ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလမှသာ စတင်မိတ်ဆက်ခဲ့ပြီး ယင်းမူဝါဒကို ၎င်း၏ စီးပွားဆက်ဆံရေးများတွင် မည်သို့ ပြဌာန်း အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်နှင့် ၎င်းကို အများပြည်သူသိရှိစေရန် ထုတ်ပြန်ခဲ့ခြင်း ရှိ၊ မရှိကို NCP ဒိန်းမတ်အနေဖြင့် အတည်မပြုနိုင်ခဲ့ပါ။

OECD လမ်းညွှန်ချက်များအရ ဖွဲ့စည်းထားသော နိုင်ငံအဆင့်တိုင်ကြားရေးဌာနများ (National Contact Points–NCPs) သည် နိုင်ငံတကာကုမ္ပဏီကြီးများ၏ တာဝန်မဲ့စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်မှုများနှင့် ပတ်သက် သည့် တိုင်ကြားချက်များကို လက်ခံကြားနာစစ်ဆေးရန် အခွင့်အာဏာရှိပြီး၊ အဆိုပါ OECD လမ်းညွှန်ချက် များအရ ကုမ္ပဏီများသည် ၎င်းတို့၏ ထုတ်ကုန်များ၊ ဝန်ဆောင်မှုများ၊ စီးပွားဆက်ဆံရေးများနှင့် ဆက်စပ်နေ သော လူ့အခွင့်အရေးချိုးဖောက်မှုများကို ဖော်ထုတ်သိရှိရန်၊ တားဆီးရန်နှင့် လျော့ပါးစေရန်အတွက် ၎င်းတို့၏ တန်ဖိုးကွင်းဆက် (value chain) တစ်စုံလုံးအပေါ် လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ တင်ကြိုစိစစ်မှုများကို လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်သည်။

NCP ဒိန်းမတ်၏ ထုတ်ပြန်ချက်သည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ လေယာဉ်အငှားနှင့် ငှားရမ်းမှုဆိုင်ရာ ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးအပ်နေသည့် Nordic Aviation Capital (NAC) ကုမ္ပဏီ ကို **Justice For Myanmar** က **တိုင်ကြားခဲ့မှု**အပေါ် တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်သည်။ အဆိုပါ ကုမ္ပဏီကို ဒူဘိုင်းအစိုးရပိုင် Dubai Aerospace Enterprise (DAE) က ၂၀၂၅ ခုနှစ် မေလတွင် ဝယ်ယူခဲ့သည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇွန်လတွင် တင်သွင်းခဲ့သော အဆိုပါတိုင်ကြားချက်တွင် NAC က မြန်မာနိုင်ငံရှိ Air KBZ နှင့် KT Group ထံ လွှဲပြောင်းပေးအပ်ခဲ့သော ATR ခရီးသည်တင်လေယာဉ်များကို မြန်မာစစ်တပ်က တပ်ဖွဲ့ဝင်များ ပို့ဆောင်ခြင်း၊ လက်နက်ခဲယမ်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ စောင့်ကြည့်ခြင်း၊ ကင်းထောက်ခြင်းနှင့် အထူး ပုဂ္ဂိုလ်ခရီးစဉ်များအတွက် အမှန်တကယ် အသုံးပြုမောင်းနှင်နေကြောင်း ဖော်ပြထားသည့် အတွင်းသတင်း

ရင်းမြစ်များထံမှ တိုက်ရိုက်ရရှိသော အထောက်အထားများနှင့် အများပြည်သူသိရှိနိုင်သော သတင်းအချက်အလက်များကို ဖော်ပြထားသည်။

မေးခွန်းထုတ်စရာ ဖြစ်နေသော အဆိုပါ NAC လေယာဉ်များမှာ MSN 545၊ MSN 602၊ MSN 658 နှင့် MSN 1085 တို့ဖြစ်ပြီး၊ ယင်းတို့ကို မြန်မာ့လေတပ်က လေယာဉ်အမှတ် 0005၊ 0004၊ 0003 နှင့် 0011 တို့အဖြစ် အသုံးပြုနေသည်။

MSN 602 နှင့် MSN 658 တို့ကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် NAC မှ ခရိုနီစီးပွားရေးလုပ်ငန်းစုကြီးဖြစ်သည့် KT Group ထံသို့ လွှဲပြောင်းပေးအပ်ခဲ့သည်။ လျှို့ဝှက်ပေါက်ကြားလာသော စာချုပ်များနှင့် လူသတင်းရင်းမြစ်များ၏ အတည်ပြုချက်များအရ ယင်းလေယာဉ်များ မြန်မာနိုင်ငံသို့ ရောက်ရှိသည်နှင့်တပြိုင်နက် မြန်မာစစ်တပ်ထံသို့ ချက်ချင်းလွှဲပြောင်းပေးအပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။

MSN 545 နှင့် MSN 1085 အမှတ်ပါ ATR လေယာဉ်များကို NAC မှ Air KBZ သို့ လွှဲပြောင်းပေးအပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး Air KBZ က မြန်မာ့လေတပ်ထံသို့ ဆက်လက်လွှဲပြောင်းပေးအပ် ခဲ့သည်။ MSN 1085 ကို စစ်တပ်၏ တရားမဝင် အာဏာသိမ်းကြိုးပမ်းမှုအပြီး ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလတွင် မြန်မာ့လေတပ်အတွက် စတင်အသုံးပြုခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

Air KBZ လေကြောင်းလိုင်းကို ခရိုနီလုပ်ငန်းစုကုမ္ပဏီ 24 Hour Group က KBZ Group ထံမှ ပိုင်ဆိုင်မှုအပြည့်အဝ လွှဲပြောင်းရယူခဲ့ပြီးနောက် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလတွင် လေကြောင်းလိုင်းကို Mingalar Aviation အဖြစ် အမည်ပြောင်းလဲခဲ့သည်။

မြန်မာစစ်တပ်သည် အနည်းဆုံး ATR လေယာဉ် ၁၀ စီးကို အသုံးပြုနေပြီး နိုင်ငံတကာရာဇဝတ်မှုများ ကျူးလွန်သည့် စစ်ဆင်ရေးများတွင် ယင်းလေယာဉ်များကို အသုံးပြုနေကြောင်း Justice For Myanmar က တွေ့ရှိခဲ့သည်။ Mingalar Aviation/ Air KBZ ကဲ့သို့သော အရပ်ဘက်လေကြောင်းလိုင်းများက လေကြောင်းပျံသန်းနိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သော လေယာဉ်အပိုပစ္စည်းများနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ဆောင်မှုများကို စဉ်ဆက်မပြတ်ရရှိနေစေရန် ကူညီဆောင်ရွက်ပေးနေမှုများကြောင့် စစ်တပ်သည် အဆိုပါလေယာဉ်အုပ်ကို စစ်ရေးအတွက် ဆက်လက်အသုံးပြုနေနိုင်ခြင်းဖြစ်သည်။

Justice For Myanmar သည် NAC နှင့် ၎င်း၏ မိခင်ကုမ္ပဏီဖြစ်သည့် Dubai Aerospace Enterprise (DAE) တို့အား NCP ဒိန်းမတ် ၏ တွေ့ရှိချက်များကို အပြည့်အဝ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့်

၂၀၂၄ ခုနှစ်တွင် အမေရိကန်အစိုးရမှ ထုတ်ပြန်ခဲ့သော **စီးပွားရေးအကြံပြုသတိပေးချက်** (business advisory note) ကို လိုက်နာရန် တောင်းဆိုသည်။ ထိုစီးပွားရေးအကြံပြုသတိပေးချက်တွင် ဝန်ဆောင်မှုများ၊ အစိတ်အပိုင်းများနှင့် လေယာဉ်ဆီအပါအဝင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းစီးပွားရေးကဏ္ဍသည် စစ်တပ်၏ လေကြောင်းစစ်ဆင်ရေး လုပ်ဆောင်မှုများနှင့် နက်နက်ရှိုင်းရှိုင်း ချိတ်ဆက်ပတ်သက်နေသည့် အန္တရာယ်ရှိကြောင်းကို ထင်ရှားစွာ ဖော်ပြထားသည်။ NAC အနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ တင်ကြိုစိစစ်မှုများကို လူသိရှင်ကြား ထုတ်ပြန်သင့်သလို၊ မြန်မာနိုင်ငံတွင် စီးပွားရေး ဆက်လက်လုပ်ကိုင်ရန် ဆုံးဖြတ်သည့် မည်သည့်ဆုံးဖြတ်ချက်ကိုမဆို ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိစွာဖြင့် ထုတ်ပြန်လုပ်ဆောင်သင့်ပါသည်။

NCP ဒိန်းမတ်၏ ချဉ်းကပ်မှုအပေါ်စိုးရိမ်ချက်များ

NAC အနေဖြင့် ၎င်း၏ လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ တင်ကြိုစိစစ်မှုတာဝန်များကို ပြည့်မီအောင် မဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း NCP ဒိန်းမတ် က မှန်ကန်စွာ ကောက်ချက်ချထားသော်လည်း၊ ၎င်းတို့၏နောက်ဆုံးထုတ်ပြန်ချက်သည် ပြည့်စုံလုံလောက်မှု မရှိသေးသည့်အပေါ် Justice For Myanmar အနေဖြင့် စိုးရိမ်နေဆဲဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့် NCP ဒိန်းမတ် သည် ၎င်းတို့၏စုံစမ်းစစ်ဆေးမှုကို NAC ၏ Air KBZ နှင့် ပတ်သက်သည့် စီးပွားဆက်ဆံရေးများကိုသာ စုံစမ်းစစ်ဆေးရန် ဆုံးဖြတ်ခဲ့ပြီး KT Group နှင့် NAC အကြားက အရောင်းအဝယ်များအား ချန်လှပ်ထားခဲ့သလို၊ ATR လေယာဉ်များအတွက် စစ်တပ်နှင့် ချုပ်ဆိုထားသော အရေးပါသည့် စာချုပ်များကိုလည်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားခြင်း မပြုခဲ့ပါ။ ယင်းသို့ ချန်လှပ်မှုသည် NCP ၏ **ငါးနှစ်သက်တမ်းကန့်သတ်ချက်** (statute of limitation) ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာခြင်းဖြစ်သည်။ သို့သော် OECD လမ်းညွှန်ချက်များတွင် ထိုကဲ့သို့သော သက်တမ်းကန့်သတ်ချက်မျိုး လိုအပ်သည်ဟု ဖော်ပြထားခြင်းမရှိပေ။ ဆိုလိုသည်မှာ NCP သည် OECD လမ်းညွှန်ချက်များပါ မျှော်မှန်းချက်များထက် ကျော်လွန်သော အပိုဆောင်းသတ်မှတ်ချက် များကို ကိုယ်တိုင်သတ်မှတ်အသုံးပြုနေခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ မြန်မာစစ်တပ်သည် ထို ATR လေယာဉ်များကို ဆက်လက်အသုံးပြု၍ နိုင်ငံတကာရာဇဝတ်မှုများကို ပြစ်ဒဏ်ခံရခြင်း ကင်းလွတ်စွာဖြင့် ကျူးလွန်လျက်ရှိသည်ဖြစ်ရာ NAC မှ လေယာဉ်များကို လွှဲပြောင်း ပေးအပ်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော သက်ရောက်မှုများသည် ယနေ့အထိ ဆက်လက် ရှိနေဆဲဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် အဆိုပါလွှဲပြောင်းမှုများ

နှင့် တင်ပြထားသော အထောက်အထားများကို NCP အနေဖြင့် ထည့်သွင်းစဉ်းစားသင့်ကြောင်း Justice For Myanmar က အခိုင်အမာ ပြောကြားခြင်းဖြစ်သည်။

ထို့အပြင် သက်ရောက်မှုများ ဆက်လက်ဖြစ်ပေါ်နေသည့် အခြေအနေမျိုးတွင် ယခင်ရှိခဲ့သော စီးပွားရေး လုပ်ဆောင်မှုများကို ပြန်လည်စစ်ဆေးသုံးသပ်ခြင်းသည် ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရမည့် လူ့အခွင့်အရေး ဆိုင်ရာ တင်ကြိုစိစစ်မှုမှန်သမျှ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ရပ် ဖြစ်သင့်သည်။ အရေးပါသည့် အထောက်အထား များကို ချန်လှပ်ထားခြင်းကြောင့် NAC မှ မြန်မာနိုင်ငံရှိကုမ္ပဏီ များထံ လွှဲပြောင်းပေးအပ်ခဲ့သော လေယာဉ် များသည် မြန်မာစစ်တပ်၏ လက်ဝယ်သို့ ရောက်ရှိသွားပြီး၊ ယင်းတို့ကို စစ်တပ်က လူ့အခွင့်အရေး ချိုးဖောက်မှုများတွင် အသုံးပြုနေသည် ဆိုသည့် တိုင်ကြားချက်ကို ခိုင်လုံစွာ သက်သေမပြနိုင်ဟု NCP မှ ကောက်ချက်ချသည့် ရလဒ်သို့ ဦးတည်သွားစေခဲ့သည်။ Justice For Myanmar အနေဖြင့် ထိုကောက်ချက် ကို ငြင်းပယ်ပါသည်။

NCP သည် ၎င်း၏ကောက်ချက်ချမှတ်ရာတွင်လည်းကောင်း၊ Justice For Myanmar က ပေးအပ်ခဲ့သည့် ကျယ်ပြန့်သော အထောက်အထားများအပေါ် စဉ်းစားသုံးသပ်ရာတွင်လည်းကောင်း၊ အင်တာဗျူးမေးမြန်းသ င်ကြောင်း Justice For Myanmar က အဆိုပြုတောင်းဆိုထားသည့် လေကြောင်းလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူများနှင့် ဆွေးနွေးတိုင်ပင်ရန် ပျက်ကွက်ခဲ့သည်။ NCP သည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကိုသာ ရှေ့တန်းတင်ပြီး၊ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍတွင် ကျွမ်းကျင်မှုမရှိဟု Justice For Myanmar က ယူဆထားသူများ နှင့်သာ ဆွေးနွေးတိုင်ပင်ခဲ့သည်။ အကယ်၍ NCP ဒိန်းမတ် သည် လေကြောင်းလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင် သူများနှင့် တိုင်ပင်ဆွေးနွေးဖြစ်ခဲ့ပါက Justice For Myanmar က တင်ပြထားသော အထောက်အထားများ ကို ပိုမိုနားလည်နိုင်စေရန် အထောက်အကူရရှိမည်ဖြစ်ပြီး၊ မြန်မာနိုင်ငံလေကြောင်းကဏ္ဍရှိ စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများ၏ အလွန်ဆိုးရွားသော လူ့အခွင့်အရေးဆိုင်ရာ အန္တရာယ်များကို ပြည့်ပြည့်စုံစုံ ဖော်ပြထားသည့် နောက်ဆုံးအစီရင်ခံစာတစ်စောင်ကို ထုတ်ပြန်နိုင်လိမ့်မည်ဟု Justice For Myanmar က ယုံကြည်ပါသည်။

ပိုမိုသိရှိရန်

OECD ဒိန်းမတ်၏ နောက်ဆုံးထုတ်ပြန်ချက်ကို [ယခုနေရာ](#)တွင် ဖတ်ရှုပါ။

မြန်မာစစ်အုပ်စုတပ်ဖွဲ့များ၊ လက်နက်များနှင့် ကင်းထောက်လုပ်ငန်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် ATR လေယာဉ်များကို အသုံးပြုခွင့်ပေးသည့် ကုမ္ပဏီများအကြောင်း ဖော်ပြထားသည့် JFM ၏ ၂၀၂၄ ခုနှစ် သတင်းဆောင်းပါးကို [ယခုနေရာ](#)တွင် ဖတ်ရှုပါ။

Justice For Myanmar သည် သုတေသနပြုလေ့လာခြင်း၊ ဒေတာအချက်အလက်များကို ပုံဖော်ခြင်းနှင့် အစီရင်ခံခြင်းတို့ဖြင့် ရက်စက်ကြမ်းကြုတ်မှု၊ စစ်ရာဇဝတ်မှုများနှင့် ကျယ်ပြောလှသည့် အတိဒုက္ခရောက်မှု များမှ အကျိုးအမြတ်ရရှိနေသော ကုမ္ပဏီများနှင့် ရာဇဝတ်ကောင်များကို ဖော်ထုတ်ရန်အတွက် ဆောင်ရွက် နေသည့် လျှို့ဝှက်တက်ကြွလှုပ်ရှားသူအုပ်စုဖြစ်သည်။

media@justiceformyanmar.org | <https://www.justiceformyanmar.org/>

<https://bsky.app/profile/justiceformyanmar.org> |

<https://www.facebook.com/justiceformyanmar.org/>