

# **RAPPORT VAN HET AMERIKAANSE CONGRES: BOEING ZET WINST BOVEN MENSENLEVEN | DOOR RAINER RUPP**

*Posted on 18. September 2020*

### *Een commentaar van Rainer Rupp.*

Het Boeing 737-MAX vliegtuigprogramma is een uitstekend voorbeeld van de kapitalistische basiswet: "Winst is belangrijker dan het menselijk leven". Dit is de basis waarop niet alleen de Amerikaanse bedrijven, maar de hele un-value gemeenschap van het neoliberale Westen functioneert. Het Boeing 737-MAX programma is een goed voorbeeld, omdat het verband tussen meer bedrijfswinst voor de aandeelhouders aan de ene kant en meer doden aan de andere kant wordt blootgelegd en beschuldigd in een zeer actueel onderzoeksrapport van het Amerikaanse Congres zonder franje en eufemismen.

Na twee crashes van het nieuw ontwikkelde passagierstoestel 737-Max - het eerste in Indonesië in oktober 2018 en het tweede in Ethiopië in maart 2019 - is de Boing Group bijna precies een jaar geleden, op 24 september 2019, met ongekende haast begonnen met een compensatieprogramma voor de families van de 346 gesneuvelden. Volgens Boeing moest elk slachtoffer zo'n 144.500 dollar betalen. Dat is het bedrag dat betaald moet worden bij ongevallen waarvoor Boeing niet verantwoordelijk is. In geval van bewezen nalatigheid of zelfs grove nalatigheid is er geen bovengrens voor de schadeloosstelling van slachtoffers in Amerikaanse rechtbanken.

Op zijn laatst had het feit dat de Boeing-groep zo snel bereid was om in totaal 100 miljoen dollar uit te geven om de schade van de twee ongelukken te compenseren, iedereen die nog geloofde in de integriteit en de goede reputatie van de Boeing-groep achterdochtig moeten maken. Immers, net als bij verzekeringsmaatschappijen is het in deze branche gebruikelijk om pas na jaren van procederen onder leiding van sterrechtjuristen een schadevergoeding te betalen en alleen als de rechter geen andere uitweg meer ziet.

Zoals uit het rapport van het congres van afgelopen woensdag blijkt, was het management van Boeing zich er terdege van bewust dat zij de dood van honderden passagiers had geaccepteerd voor pure winstberekeningen door hun kostenbesparende omissies in de ontwikkeling en certificering van de 737-Max. Met de snelle eenmalige betaling wilde het management van Boeing uiteraard het probleem zonder grote onderzoeken oplossen. En dat lukte bijna, want ook na de crash van de Ethiopische 737-Max bleef de

Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) het vliegtuig als veilig bestempelen. Hoe dit is gebeurd, blijkt ook uit het rapport van het congres, waarin het topmanagement van de FAA wordt afgewisseld met voormalige bestuurders van Boeing.

Het onderzoeksrapport onthult niet alleen de rampzalige technische omstandigheden bij Boeing, maar werpt ook licht op de morele verdorvenheid van het grootkapitaal en de diepgewortelde corruptie tussen bedrijven en overheidsregulatoren. Helaas is dit niet alleen typerend voor de luchtvaartindustrie, maar nu voor alle industriële sectoren, van BIG-Pharma tot de voedingsindustrie. Want als het gaat om het maximaliseren van de winst voor Wall Street of de Frankfurtse beurs, zijn de gezondheid en het leven van de mensen al lang geleden massa's aan het jongleren voor de bedrijven.

Tegen deze achtergrond is het meedogenloze onderzoeksrapport van het Amerikaanse Congres een sensatie. Het werd afgelopen woensdag (16 september 2020) in Washington aan het publiek gepresenteerd door Peter DeFazio, voorzitter van het Comité voor Vervoer en Infrastructuur van het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden (lid van de Democratische Partij) en Rick Larsen, voorzitter van het Subcomité Luchtvaart (eveneens lid van de Democratische Partij). In het bijbehorende persbericht is een treffende inleiding op het onderwerp: "De MAX crashes waren... een afschuwelijk hoogtepunt van een reeks gebrekkige technische aannames van de ingenieurs van Boeing, een gebrek aan transparantie van het management van Boeing en een zeer gebrekkig toezicht door de FAA.

In de afgelopen maanden zijn er e-mails verschenen waarin de ingenieurs van Boeing de omstandigheden en de tijdsdruk waaronder het technische ontwerp van de 737-MAX plaatsvond, hebben bekritiseerd als een van de zwaarst denkbare. In een e-mail klaagde een boze ingenieur zelfs dat "het vliegtuig was ontworpen door clowns die hun orders van apen kregen.

In het 238 pagina's tellende congresrapport dat nu beschikbaar is, hebben de onderzoekers de vele fouten in vijf specifieke probleemgebieden gesorteerd en de fouten die Boeing en de FAA - met opzet - tijdens het certificeringsproces hebben gemaakt, in detail opgesomd.

Volgens het rapport waren het geen onbekende problemen, maar het samenspel van bekende problemen

die tot de fatale ongevallen hebben geleid. Deze hadden de luchtverkeersleidingsautoriteiten over de hele wereld er al toe aangezet om in maart 2019 het opstijgverbod van 737-Max uit te vaardigen, hoewel de FAA van de VS op dat moment, ondanks betere kennis, had geprobeerd de wereld ervan te verzekeren dat er "niets bijzonders te zien was" in de ongevallen en dat alles gewoon door zou moeten gaan.

Hier is een kort overzicht van de 5 probleemgebieden die door de twee commissies van het Congres zijn geïdentificeerd, citaat

**"De druk van de productie...** ...heeft de veiligheid van de passagiers in gevaar gebracht. Boeing en het 737-MAX programma stonden onder enorme financiële druk om te concurreren met het nieuwe A320neo toestel van Airbus. Deze druk heeft onder andere geleid tot uitgebreide inspanningen om de kosten te verlagen, het 737-MAX-programma te halen en een vertraging van de 737-MAX-productielijn te voorkomen".

**"Onjuist ontwerp en prestatieveronderstellingen.** Boeing maakte fundamenteel onjuiste aannames over kritische technologieën op de 737-MAX, met name met de nieuwe MCAS-software die is ontworpen om onder bepaalde omstandigheden automatisch de neus van het vliegtuig naar beneden te duwen. Boeing verwachtte ook dat piloten, waarvan de meeste niet wisten dat MCAS in hun vliegtuig was geïnstalleerd, in staat zouden zijn om eventuele storingen te verhelpen.

**Cultuur van vermomming.** Boeing hield belangrijke informatie achter voor de FAA, haar klanten en de 737-MAX piloten, waaronder interne testgegevens waaruit blijkt dat een Boeing testpiloot er meer dan 10 seconden over deed om een diagnose te stellen en te reageren op een onbevraagde MCAS-activatie in een vluchtsimulator. Deze toestand werd door de (test)piloot omschreven als "catastrofaal". De richtlijnen van de FAA van de VS gaan ervan uit dat piloten dergelijke gebeurtenissen binnen vier seconden correct kunnen diagnosticeren en corrigeren.

**"Conflict vertegenwoordiging.** De huidige toezichtstructuur van de FAA met betrekking tot Boeing leidt tot inherente belangenconflicten die de veiligheid van de passagiers en het vliegend personeel bedreigen. Het rapport documenteert verschillende gevallen waarin Boeing-medewerkers die

*gemachtigd waren om namens de FAA werkzaamheden uit te voeren, de FAA niet hebben gewaarschuwd voor mogelijke veiligheids- en/of certificeringskwesties.*

**"Boeing's invloed op de FAA toezichtsstructuur.** Verschillende FAA-ambtenaren die zich vanuit de gelederen van de FAA hebben opgewerkt, hebben voorbeelden gedocumenteerd waarbij het FAA-management, in opdracht van Boeing, een bepaling van de eigen technische deskundigen van de FAA terzijde heeft geschoven. Deze voorbeelden komen overeen met de bevindingen van een recent onderzoek naar de "veiligheidscultuur" van FAA-werknemers, waaruit blijkt dat veel FAA-werknemers geloven dat bedrijfsleiders meer geïnteresseerd zijn in het bereiken van hun bedrijfsdoelstellingen en niet verantwoordelijk worden gehouden voor veiligheidsgerelateerde beslissingen".

Al deze tekortkomingen hebben uiteindelijk geleid tot (citaat): "vermijdbare sterfgevallen" van 346 passagiers. Boeing heeft herhaaldelijk waarschuwingen en klachten van medewerkers in verband met het "Maneuvering Characteristics Augmentation System, MCAS" afgewezen. De MCAS-software is ontwikkeld als onderdeel van een herontwerp van het interieur van het vliegtuig om meer zitplaatsen voor de passagiers te creëren. Een van de tekortkomingen was dat MCAS vertrouwde op één enkele sensor die de neiging had om onjuiste informatie te verzenden.

Waarom had Boeing MCAS nodig? De NYT heeft dit als volgt uitgelegd: Omdat de motoren van de Max groter en hoger waren dan in de vorige versie, bestond het risico dat onder bepaalde omstandigheden de neus van de jet te steil naar boven zou worden geduwd, in een "overtrekpositie", waarbij de lift zou worden afgesneden en het vliegtuig naar achteren of opzij zou neerstorten.

MCAS is ontwikkeld om in zo'n geval de neus van het vliegtuig weer naar beneden te duwen door het hoogteroer aan het einde van het vliegtuig automatisch te verstellen. Nu is gebleken dat in beide 737-Max crashes de MCAS-software was geactiveerd door een stallingsensor die in beide gevallen defect was. Deze sensor meldde aan het systeem dat het vliegtuig te steil klom, ook al was het in een normale vliegstand. Door het valse signaal van de sensor reageerde MCAS en duwde de neus van het vliegtuig herhaaldelijk naar beneden totdat het vliegtuig uiteindelijk in een dodelijke duik werd gedwongen.

Om geld te besparen had Boeing besloten geen extra controlesensoren te installeren om de "stall position" te controleren. Als gevolg daarvan werd dit MCAS-systeem, dat uiterst belangrijk is voor de vliegveiligheid, gecontroleerd door één enkele sensor, die herhaaldelijk defect bleek te zijn en dus dodelijk was. Dit kwam omdat piloten die niet in MCAS getraind waren niet begrepen wat er met het vliegtuig gebeurde en zich de crash niet konden herinneren.

Wat klinkt als moorddadige waanzin was methode volgens het congresrapport. Het toont aan dat Boeing met succes heeft gelobbyd bij de regelgevende instantie van de FAA om de nieuwe MCAS-software niet als "veiligheidskritisch" te laten classificeren. Dit betekent dat Boeing is ontheven van de verplichting om piloten op te leiden over de werking van MCAS en hen te trainen in een simulator tegen hoge kosten. Voordat de twee 737-Max crashes plaatsvonden, wisten de piloten niet eens dat de MCAS-software op hun vliegtuig beschikbaar was.

Bovendien heeft Boeing bewust testgegevens achtergehouden waaruit blijkt dat de resultaten "catastrofaal" waren, omdat het een piloot langer dan 10 seconden kostte om te beseffen dat MCAS per ongeluk was aangezet. Pas toen het MCAS-systeem werd uitgeschakeld, kon de piloot de vlieghouding handmatig corrigeren. Boeing wist dit alles voordat de twee vliegtuigen neerstortten en het bedrijf deed nog steeds niets. Boeing heeft ook bewust verkeerde waarschuwingen verborgen die de piloten zouden hebben gewaarschuwd voor problemen met de sensor die wordt gebruikt om MCAS te activeren.

Een van de meest schandelijke beslissingen van de bedrijfsleiding van Boeing was de bewuste afwijzing van de eis dat 737-Max piloten een simulatortraining met de MCAS-software moesten krijgen om met het vliegtuig te kunnen vliegen, zelfs als de sensor een foutmelding gaf. Ook hier was kostenbesparing het motief, want als piloten omgeschoold moesten worden, had Boeing een deel van de kosten moeten betalen.

In een verklaring beschuldigde commissievoorzitter DeFazio Boeing ervan dat zij de winstbelangen boven het leven van de mensen op Wall Street stelt. Hij zei letterlijk:

*"Ons rapport bevat verontrustende onthullingen over hoe Boeing - onder druk om te concurreren met Airbus en winst te maken voor Wall Street - aan het onderzoek van de FAA is ontsnapt, kritische informatie van piloten heeft*

*achtergehouden en uiteindelijk vliegtuigen in gebruik heeft genomen, waarbij 346 onschuldige mensen om het leven zijn gekomen. Wat je vooral boos maakt is hoe Boeing en de FAA met de openbare veiligheid speelden tijdens de kritieke periode tussen de twee crashes".*

Het rapport van het Congres komt op een moment dat de Amerikaanse regelgevers naar verluidt op het punt staan om de 737-Max aan de grond te zetten. De verwachting is dat het vliegtuig voor het einde van het jaar weer in dienst zal zijn. Boeing heeft dit jaar echter nog geen enkele order voor de 737-MAX ontvangen, tot voor kort. Alleen de kleine Poolse chartermaatschappij "Enter Air" heeft een paar weken geleden een kleine bestelling geplaatst. De 737-MAX wordt nu zo sterk geassocieerd met negatieve connotaties dat de groep stilzwijgend zou werken aan een rebranding of hernoeming van het vliegtuig.

Ondanks de criminele machinaties van de leiding van Boeing is de groep er dit jaar in geslaagd om 25 miljard dollar aan goedkope leningen op de financiële markten op te halen. De leiding van Boeing had in een vlaag van groothedswaanzin arrogant afgezien van staatssteun, om later 17 miljard dollar te eisen van de regering in Washington, die 60 miljard dollar had verstrekt voor de luchtvaartindustrie als geheel. Sindsdien is de koers van het aandeel Boeing bijna verdubbeld van 89 dollar medio maart van dit jaar tot meer dan 166 dollar. Begin 2019 kostte een Boeing-aandeelcertificaat nog net geen 450 dollar.

+++

Met dank aan de auteur voor het recht om het artikel te publiceren.

+++

Beeldbron: [Wirestock Images](#) / shutterstock

+++

KenFM streeft naar een breed spectrum aan meningen. Opiniëartikelen en gastbijdragen hoeven niet de mening van de redactie te weerspiegelen.

+++

Vind je ons programma leuk? Informatie over verdere ondersteuningsmogelijkheden vindt u hier:

<https://kenfm.de/support/kenfm-unterstuetzen/>

+++

Nu kunt u ons ook ondersteunen met Bitcoins.



BitCoin-adres: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK