

RELATÓRIO DO CONGRESSO DOS EUA: BOEING COLOCA O LUCRO ACIMA DA VIDA HUMANA | POR RAINER RUPP

Posted on 18. September 2020

Um comentário de Rainer Rupp.

O programa de aeronaves Boeing 737-MAX é um excelente exemplo da lei básica capitalista: "O lucro é mais importante do que a vida humana". Esta é a base sobre a qual funciona não só as empresas americanas, mas toda a comunidade de valores do Ocidente neo-liberal. O programa Boeing 737-MAX é um excelente exemplo, porque a ligação entre mais lucros corporativos para os accionistas, por um lado, e mais pessoas mortas, por outro, é descoberta e acusada num relatório de investigação altamente actual do Congresso dos EUA, sem folhos e eufemismos.

Após dois despenhamentos dos aviões de passageiros 737-Max recentemente desenvolvidos - o primeiro na Indonésia em Outubro de 2018 e o segundo na Etiópia em Março de 2019 - o Grupo Boing partiu há quase exactamente um ano, em 24 de Setembro de 2019, com uma pressa sem precedentes, para lançar um programa de compensação para as famílias dos 346 mortos. De acordo com a Boeing, cada vítima deveria receber cerca de 144.500 dólares. Este é o montante que deve ser pago em caso de acidentes pelos quais a Boeing não é responsável. Em caso de negligência comprovada ou mesmo negligência grave, não existe um limite superior para a indemnização das vítimas nos tribunais dos EUA.

O mais tardar, o facto de o Grupo Boeing estar tão rapidamente preparado para gastar um total de 100 milhões de dólares para compensar os danos causados pelos dois acidentes deveria ter deixado todos desconfiados que ainda acreditavam na integridade e boa reputação do Grupo Boeing. Afinal, tal como acontece com as companhias de seguros, é prática comum neste sector pagar indemnizações apenas após anos de litígio liderado por advogados de renome e apenas quando o tribunal não deixa outra saída.

Como mostra o relatório do congresso publicado na quarta-feira passada, a direcção da Boeing estava bem ciente de que tinha aceite a morte de centenas de passageiros por puro cálculo de lucro pelas suas omissões de redução de custos no desenvolvimento e certificação do 737-Max. Com o pagamento único e rápido, a direcção da Boeing quis obviamente resolver o problema sem grandes investigações. E quase conseguiram, porque mesmo após a queda do 737-Max etíope, a Administração Federal de Aviação dos EUA (FAA) continuou a classificar a aeronave como segura. A forma como isto foi conseguido é também evidente no

relatório do Congresso, segundo o qual a direcção de topo da FAA está intercalada com antigos executivos da Boeing.

O relatório de investigação não só revela as condições técnicas catastróficas na Boeing, mas também lança luz sobre a depravação moral das grandes empresas e a corrupção profundamente enraizada entre as empresas e os reguladores governamentais. Infelizmente, isto é típico não só da indústria aeronáutica, mas agora de todos os sectores industriais, desde a BIG-Pharma até à indústria alimentar. Porque quando se trata de maximizar os lucros para Wall Street ou para a Bolsa de Frankfurt, a saúde e a vida das pessoas há muito que se tornaram massas de malabarismo para as corporações.

Neste contexto, o relatório de investigação implacável do Congresso dos EUA é uma sensação. Foi apresentado ao público em Washington na quarta-feira passada (16 de Setembro de 2020) por Peter DeFazio, Presidente do Comité de Transportes e Infra-estruturas da Câmara dos Representantes dos EUA (membro do Partido Democrata) e Rick Larsen, Presidente do Subcomité de Aviação (também membro do Partido Democrata). No comunicado de imprensa que o acompanha, uma introdução impressionante ao assunto é: "Os crashes MAX foram... um horrível culminar de uma série de pressupostos técnicos falhados pelos engenheiros da Boeing, uma falta de transparência por parte da gestão da Boeing e uma supervisão extremamente inadequada da FAA.

Nos últimos meses, surgiram e-mails nos quais os engenheiros da Boeing criticaram as condições e a pressão de tempo sob as quais a concepção técnica do 737-MAX teve lugar como uma das mais severas imagináveis. Num e-mail, um engenheiro zangado queixou-se até de que "o avião foi concebido por palhaços que receberam as suas ordens de macacos".

No relatório de 238 páginas do Congresso agora disponível, os investigadores classificaram os muitos erros em cinco áreas problemáticas específicas e enumeraram em pormenor os erros que a Boeing e a FAA fizeram - propositadamente - durante o processo de certificação.

Segundo o relatório, não foram os problemas desconhecidos, mas a interacção de problemas conhecidos que conduziram aos acidentes fatais. Estas já tinham levado as autoridades de controlo de tráfego aéreo de

todo o mundo a decolar o 737-Max em Março de 2019, embora nessa altura a FAA dos EUA tivesse, apesar de um melhor conhecimento, tentado assegurar ao mundo que não havia "nada de especial para ver" nos acidentes e que tudo deveria continuar como de costume.

Aqui está uma breve panorâmica das 5 áreas problemáticas identificadas pelas duas comissões do Congresso, citação

"A pressão da produção... ...pôs em perigo a segurança dos passageiros. A Boeing e o programa 737-MAX estavam sob enorme pressão financeira para competir com os novos aviões A320neo da Airbus. Entre outras coisas, esta pressão levou a extensos esforços para reduzir os custos, cumprir o programa 737-MAX e evitar um abrandamento da linha de produção do 737-MAX".

"Concepção e pressupostos de desempenho incorrectos. A Boeing fez suposições fundamentalmente erradas sobre tecnologias críticas no 737-MAX, particularmente com o novo software MCAS concebido para empurrar automaticamente pelo nariz da aeronave sob certas condições. A Boeing também esperava que os pilotos, a maioria dos quais não sabia que o MCAS estava instalado nas suas aeronaves, fossem capazes de corrigir possíveis avarias.

Cultura do disfarce. A Boeing reteve informações importantes da FAA, dos seus clientes e dos pilotos 737-MAX, incluindo dados de testes internos que mostram que um piloto de testes da Boeing levou mais de 10 segundos a diagnosticar e responder a uma activação não comandada do MCAS num simulador de voo. Esta condição foi descrita pelo piloto (teste) como "catastrófica". As directrizes da FAA dos EUA assumem que os pilotos podem diagnosticar e corrigir correctamente tais eventos em quatro segundos.

"Representação de Conflitos. A actual estrutura de supervisão da FAA relativamente à Boeing conduz a conflitos de interesses inerentes que ameaçam a segurança dos passageiros e do pessoal de voo. O relatório documenta vários casos em que funcionários da Boeing que foram autorizados a realizar trabalhos em nome da FAA não alertaram a FAA para potenciais questões de segurança e/ou certificação".

"A influência da Boeing na estrutura de supervisão da FAA. *Vários funcionários da FAA que subiram nas fileiras da FAA documentaram exemplos em que a direcção da FAA, a pedido da Boeing, anulou uma provisão dos próprios peritos técnicos da FAA. Estes exemplos são coerentes com as conclusões de um recente inquérito sobre a "cultura de segurança" dos funcionários da FAA, que mostrou que muitos funcionários da FAA acreditam que os executivos da empresa estão mais interessados em atingir os seus objectivos comerciais e não estão a ser responsabilizados pelas decisões relacionadas com a segurança".*

Todas estas deficiências acabaram por conduzir a (citação): "mortes evitáveis" de 346 passageiros. A Boeing rejeitou repetidamente avisos e reclamações de empregados em ligação com o "Sistema de Aumento das Características de Manobra, MCAS". O software MCAS foi desenvolvido como parte de um redesenho do interior do avião para criar mais lugares para os passageiros. Uma das deficiências era que o MCAS dependia de um único sensor que tendia a transmitir informações incorrectas.

Porque é que a Boeing precisava do MCAS? O NYT explicou isto da seguinte forma: Como os motores do Max eram maiores e mais altos do que na versão anterior, havia o risco de, em determinadas circunstâncias, o nariz do jacto ser empurrado demasiado para cima, para uma "posição de espera", onde o elevador seria cortado e a aeronave cairia para trás ou de lado.

O MCAS foi desenvolvido para empurrar novamente o nariz da aeronave para baixo num caso destes, ajustando automaticamente o elevador no final da aeronave. Agora descobriu-se que em ambos os 737-Max o software MCAS tinha sido activado por um sensor de paragem que estava defeituoso em ambos os casos. Este sensor relatou ao sistema que a aeronave estava a subir demasiado abruptamente, apesar de estar numa atitude de voo normal. Devido ao falso sinal do sensor MCAS reagiu e empurrou o nariz da aeronave para baixo repetidamente até que a aeronave foi finalmente forçada a um mergulho mortal.

Para poupar dinheiro, a Boeing tinha decidido não instalar sensores de controlo adicionais para verificar a "posição de espera". Como resultado, este sistema MCAS, que é extremamente importante para a segurança de voo, foi controlado por um único sensor, que provou repetidamente ser defeituoso e,

portanto, fatal. Isto porque os pilotos não treinados no MCAS não compreendiam o que estava a acontecer com a aeronave e não se conseguiam lembrar do acidente.

O que parece uma loucura assassina foi o método de acordo com o relatório do congresso. Mostra que a Boeing fez lobby com sucesso junto da agência reguladora FAA para que o novo software MCAS não fosse classificado como "crítico para a segurança". Isto significa que a Boeing foi dispensada da obrigação de educar os pilotos sobre a forma como o MCAS funciona e de os treinar num simulador a um custo elevado. Antes dos dois 737-Max caírem, os pilotos nem sequer sabiam que o software MCAS estava disponível nas suas aeronaves.

Além disso, a Boeing escondeu deliberadamente dados de testes que mostravam que os resultados eram "catastróficos" porque um piloto demorou mais de 10 segundos a perceber que o MCAS tinha sido ligado inadvertidamente. Só quando o sistema MCAS foi desligado é que o piloto pôde corrigir manualmente a atitude de voo. A Boeing sabia de tudo isto antes da queda dos dois aviões e a empresa ainda não fez nada. A Boeing também escondeu deliberadamente avisos errados que teriam avisado os pilotos de problemas com o sensor utilizado para activar o MCAS.

Uma das decisões mais ultrajantes tomadas pela direcção empresarial da Boeing foi a rejeição deliberada da exigência de que os pilotos 737-Max recebessem formação em simulador com o software MCAS, a fim de poderem pilotar a aeronave mesmo que o sensor emitisse uma mensagem de erro. Mais uma vez, a poupança de custos foi o motivo, porque se os pilotos tivessem de ser requalificados, a Boeing teria de pagar parte dos custos.

Numa declaração, o presidente da comissão DeFazio acusou a Boeing de colocar os interesses lucrativos à frente das vidas das pessoas sob pressão de Wall Street. Ele disse literalmente:

"O nosso relatório contém revelações perturbadoras sobre como a Boeing - sob pressão para competir com a Airbus e obter lucros para Wall Street - escapou ao escrutínio da FAA, ocultou informações críticas aos pilotos e acabou por colocar aviões em serviço, matando 346 pessoas inocentes. O que o irrita particularmente é como a Boeing e a FAA jogaram com a segurança pública durante o período crítico entre

as duas colisões".

O relatório do Congresso chega numa altura em que os reguladores dos EUA estão à beira de levantar a ordem de aterragem do 737-Max. A expectativa é que a aeronave esteja de volta ao serviço antes do final do ano. Contudo, a Boeing não recebeu uma única encomenda para o 737-MAX este ano até há pouco tempo. Apenas a pequena companhia aérea charter polaca "Enter Air" efectuou uma pequena encomenda há algumas semanas. O 737-MAX está agora tão fortemente associado a conotações negativas que o grupo está alegadamente a trabalhar tacitamente numa rebranding, ou renomeação da aeronave.

Apesar das maquinações criminosas da liderança da Boeing, o grupo conseguiu angariar 25 mil milhões de dólares em empréstimos baratos nos mercados financeiros este ano. A liderança da Boeing tinha renunciado arrogantemente à ajuda estatal num ataque de megalomania, apenas para mais tarde exigir 17 mil milhões de dólares ao governo de Washington, que tinha fornecido 60 mil milhões de dólares para a indústria da aviação no seu conjunto. Desde então, o preço das acções da Boeing quase duplicou de 89 dólares em meados de Março deste ano para mais de 166 dólares actualmente. No início de 2019, um certificado de acções da Boeing ainda custava pouco menos de 450 dólares.

+++

Obrigado ao autor pelo direito de publicar o artigo.

+++

Fonte da imagem: [Wirestock Images](#) / shutterstock

+++

KenFM esforça-se por um amplo espectro de opiniões. Os artigos de opinião e as contribuições dos convidados não têm de reflectir a opinião do pessoal editorial.

+++

Gosta do nosso programa? Informação sobre outras possibilidades de apoio aqui:

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

+++

Agora também nos pode apoiar com as Bitcoins.



BitCoin endereço: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK