



Boeing começa a enfrentar ações judiciais e investigações nos EUA

As ações judiciais contra a Boeing apenas começaram a decolar nos EUA. Pela queda do Boeing 737 Max 8 da Lion Air na Indonésia, em 29 de outubro, quase “três dúzias” de ações indenizatórias já foram protocoladas em Chicago, onde fica a sede da Boeing. Uma ação foi protocolada em Seattle, em cuja área a empresa tem fábrica. O número de ações certamente vai aumentar, pois morreram 189 pessoas no acidente.

Pela queda do Boeing 737 Max 8 da Ethiopian Air em 10 de março, na Etiópia, espera-se que as famílias de pelo menos 157 pessoas mortas no acidente serão representadas na Justiça.

O acidente na Etiópia vai agravar as coisas para a Boeing, incluindo as ações relativas ao acidente na Indonésia. Os dois acidentes foram, aparentemente, causados pela mesma falha técnica e as investigações podem confirmar que a Boeing já sabia que tinha um problema técnico, mas não lhe deu a devida atenção.

Essa será uma das alegações dos escritórios de advocacia em Chicago, Illinois, que já foram mobilizados por familiares das vítimas. Para os advogados, é um caso de negligência da Boeing.

Assim que todas as ações forem protocoladas, elas serão consolidadas em um tribunal federal do Distrito Norte de Illinois. O julgamento será presidido pelo juiz Thomas Durkin.

A falha técnica a que os advogados se referem, que foi detectada nas investigações iniciais dos dois acidentes, se refere ao mau funcionamento do *software* que ativa o sistema antiestolagem (ou que impede que o nariz do avião aponte para o solo, por perda de sustentação aerodinâmica).

O sistema tem o nome técnico de “*Maneuvering Characteristics Augmentation System*” (MCAS ou Sistema de Ampliação das Características de Manobra).

Com a decisão de companhias aéreas de manter suas aeronaves 737 Max 8 no solo e de governos de proibir que essas aeronaves voem em seu espaço aéreo, diversas empresas aéreas se preparam para cobrar o prejuízo da Boeing.

Isso poderá resultar em mais uma leva de ações judiciais. Afinal, são 350 aeronaves que vão permanecer estacionadas nos aeroportos por tempo indeterminado — ou até que a Boeing apresente uma solução que garanta a segurança dos voos.

A Norwegian Air já anunciou que vai exigir uma “compensação” da Boeing. A Southwest Airlines, a American Airlines e outras companhias aéreas também poderão mover ações com pedido de indenização, se não houver um acordo.



Por enquanto, a Boeing não mostrou boa vontade para entrar em acordos. Ao contrário, no caso da queda do Boeing 737 Max 8 da Lion Air, os advogados da Boeing protocolaram uma petição em que pedem para o processo ser trancado nos EUA, porque as ações deveriam ser movidas na Indonésia.

Ou seja, a Boeing pretende tirar o caso do país que paga as indenizações mais altas do mundo para um que pode condená-la a pagar indenizações mais baixas. Isso iria, provavelmente, facilitar o fechamento de acordos mais favoráveis à empresa.

Investigações

A par das ações judiciais, a Boeing começou a ser investigada por autoridades federais. Investigadores e promotores querem saber, por exemplo, se o processo de aprovação do Boeing 737 Max pela Administração Federal de Aviação (FAA) dos EUA foi irregular.

Empregados da FAA vêm advertindo o Departamento de Transporte dos EUA, há tempos, de que a Boeing exerce influência demais nos processos de aprovação de aeronaves.

Segundo os empregados, nos últimos anos a FAA transferiu mais autoridade sobre a aprovação de novas aeronaves à própria fabricante, até mesmo permitindo que a Boeing escolhesse muitos dos encarregados de supervisionar os testes e atestar a segurança.

Na aprovação do Boeing 737 Max 8, houve pressão para acelerar o processo de certificação, porque o desenvolvimento da aeronave estava nove meses atrasado, em comparação com o da aeronave A320neo da Airbus SE.

Agora, o inspetor-geral do Departamento de Transporte investiga, entre outras coisas, se a FAA usou os padrões de projeto e análises de engenharia apropriados para aprovar o sistema antiestolagem do 737 Max 8.

Engenheiros disseram ao *New York Times* que a Boeing atenuou o poder do *software* de controle de voo em uma análise de segurança do sistema submetido à FAA. A análise também deixou de explicar como o sistema poderia se reconfigurar toda vez que houvesse uma ação do piloto, para evitar a mudança do estabilizador horizontal para a posição de “mergulho”.

Date Created

19/03/2019