

(2209boeingPenalty.pdf)

2022.9 のブログ：「ボーイングの連続事故に関連した罰金」、の詳細

(→ <http://www.1968start.com/M/blog/index2.html#2209b>)

ボーイングの連続事故に関連した罰金

中所武司

■このブログのきっかけ

9/23 の朝日の記事『ボーイング前 CEO に罰金 1.4 億円 連続事故で「投資家欺いた」』
について、過去のブログとの関連で、読んでみた。

<https://www.asahi.com/articles/ASQ9R3J92Q9RULFA004.html>

<関連ブログ>

2022.2 「ボーイング 737MAX の事故原因」

<http://www.1968start.com/M/blog/index2.html#2202>

<http://www.1968start.com/M/essay/2202boeing737MAX.pdf>

(事故内容)

- ・ 2018.10.29 のインドネシアでの航空機墜落事故で 189 人全員死亡
- ・ 2019.3.10 のエチオピアでの航空機墜落事故で 157 人全員死

■記事内容の要約とコメント (→★)

【要約】

- ・ 米証券取引委員会 (SEC) は 9 月 22 日、小型機 737MAX の連続墜落事故をめぐり、米航空機大手ボーイングと以下の罰金支払いで和解合意をした：
 - * 同社は、2 億ドル (約 280 億円)
 - * 当時のデニス・ミュイレンバーグ最高経営責任者 (CEO) は、100 万ドル (約 1.4 億円)
- ・ SEC の委員長は声明で、会社と CEO は、
* 737MAX の安全性に重大な懸念があることを知りながら、安全であると請け合い、投資家を欺いた、と指摘した。
- ・ SEC によると、会社と CEO は、
インドネシアでの事故後、
* 操縦ミスや機体の整備不良が墜落につながったと「選択的に強調」して発表。
* 社内で航空機の安全上の問題を検証していることを公表せず。
エチオピアでの事故後、
* 機体制御システムの当局の認証過程を疑問視する声があったが、問題ないと説明。
- ・ SEC 幹部は声明で、
二つの悲劇的な事故の後、ボーイングと CEO は、
* 会社のイメージを回復するため、安全性について投資家に誤解を与え、人よりも利益を優先した、と批判した。

→★米証券取引委員会は、ボーイング社と最高経営責任者（CEO）が事故後に投資家に虚偽の情報を与えたことに関して、厳しい罰金を科したとのこと。

→★冒頭で引用した 2022.2 のブログでの記事によると、2021 年の状況は以下の通り：

- * 米連邦大陪審では、経営陣の刑事責任は問われていない
- * 米司法省は、ボーイングが罰金 2 億 4360 万ドルを支払うことで、刑事訴追を猶予
- * 株主が経営陣を相手に起こした訴訟は、2 億 3750 万ドルの支払で和解したが、これは役員賠償責任保険から支払われ、経営陣が誤りを認めたわけではない。

→★2022.2 のブログでの記事では、以下のような事故原因の指摘がある：

- * 1990 年代に、株価連動のボーナス導入による株価優先で、開発予算と時間が削減された。
- * 1997 年にエアバスと世界市場を争う構図になり、株価至上主義に変わっていった。
- * 2001 年の本社移転以降、25 万人の従業員が 8 年後に 15 万人に削減された。
- * 設計は外注に丸投げで、安全やコストをサプライヤーに押し付け、コストを削減した。
- * 事故機で誤作動した姿勢制御システムの一部は、時給最低 9 ドルで働くインドの新卒プログラマーに外注されていた。

→★しかし、事故後も、経営者の「利益優先」の姿勢は変わらなかった。

以上