

## **La Safety secondo IATA e ICAO: una deprecabile mancanza di uniformità**

Scritto da Opinioni e contributi in AnalisiAeronautica, 26 Febbraio 2010 @07:04

*di Antonio Bordoni*

La sicurezza del volo, in gergo definita safety, è un argomento estremamente delicato e sensibile per l'opinione pubblica, nonché per tutti gli addetti ai lavori. Quanto andremo a commentare dimostra come non sempre gli organismi preposti facciano chiarezza e talvolta complichino le cose, finendo per annebbiare ancor più le idee all'opinione pubblica.

La differenza fra IATA e ICAO crediamo sia stata sempre abbastanza delineata: la prima, associazione tra vettori, con sede a Ginevra, ha curato gli aspetti tariffari, quelli di clearing house delle vendite interlinea e quando una agenzia di viaggio era "appointed IATA" voleva significare che quella agenzia era abilitata a vendere biglietteria delle compagnie iscritte.

Ben differente il compito dell'ICAO, agenzia dell'ONU con sede a Montreal, che si occupa degli aspetti operativi e tecnici del volo nonché delle infrastrutture destinate ad assistere gli aeromobili.

Con l'abbattimento del cartello tariffario IATA, con il progressivo venir meno delle vendite interlinea in quanto ogni compagnia cerca di ottimizzare il proprio revenue, il ruolo originale della IATA è venuto a perdere buona parte del suo significato. Oggi l'attività dell'associazione è principalmente mirata alle vendite elettroniche di biglietteria e a sistemi di rimesse globali quali il BSP (per le vendite passeggeri) e il CASS (per quelle merci). Forse è proprio a causa di questa perdita di obiettivi originari che la IATA a partire da tempi recenti ha voluto ampliare il proprio interesse anche nel campo della safety.

Non vi è assolutamente nulla da eccepire sul fatto che un'associazione imprenditoriale si interessi affinché gli associati mantengano elevati livelli di sicurezza operativa. Ciò che tuttavia troviamo controproducente è l'ennesima differenza che si riscontra nel fissare i parametri di valutazione dell'incidentalità aerea, fatto questo che comporta che dati e cifre diramati dall'ICAO finiscono per differire da quelli IATA, con annessi problemi di percezione del rischio.

Negli anni passati quando si prenotava un posto in aereo era d'obbligo appurare se l'aerolinea era IATA o meno, e ciò in quanto le compagnie aeree erano divise in due distinte categorie: quelle IATA e i vettori charter, questi ultimi erroneamente ritenuti meno sicuri. Oggi con l'avvento delle compagnie low cost, una delle cui caratteristiche primarie è quella di non iscriversi alla IATA, e con il progressivo ritirarsi dei vettori a domanda, una tale distinzione non ha più ragione di essere. Pertanto quando un passeggero prenota un volo, non pone fra le discriminanti quelle dell'appartenenza del vettore scelto alla IATA o meno.

Ciò significa che egli si attende una pari sicurezza sia dai vettori membri della IATA, come da quelli che non ne fanno parte. Questo è perfettamente logico in quanto la safety non può essere oggetto di differenti valutazioni a seguito della categoria o tipologia del volo. In tal senso e tenuto conto di ciò, agenzie ufficiali e associazioni dovrebbero fornire dati omogenei, astenendosi dal diramare ognuna propri dati elaborati sulla base di criteri diversi.

Secondo l'ICAO (Annesso 13, "Aircraft accident and incident investigation"), la definizione di "accident" è « Un evento associato con le operazioni di un aeromobile che avviene nel lasso temporale incluso tra il momento in cui una persona sale a bordo dell'aereo con l'intenzione di volare, fino al momento in cui tali persone sono sbarcate, nel quale:

a) una persona è mortalmente o seriamente ferita a causa di:

- essere a bordo dell'aereo, o
- venire a contatto con una parte dell'aeromobile, incluse parti che si sono staccate dal velivolo, o
- entrano in contatto con jet blast,

eccetto quei casi in cui le ferite derivano da cause naturali, causate dallo stesso persona o inflitte da altre persone o quando le ferite sono provocate in aree normalmente interdette a passeggeri e equipaggio, o

b) l'aeromobile sostiene un grave danno o cedimento strutturale il quale ha effetti diretti sulla performance del velivolo.

c) l'aeromobile è scomparso o è completamente inaccessibile.

Nota n.1 - Per uniformità statistica, una ferita che procura la morte entra 30 giorni dalla data dell'incidente è classificata come fatale dall'ICAO.

Nota n.2 - Un aeromobile si considera disperso quando le ricerche ufficiali si sono concluse e il relitto non è stato rintracciato.»

Nel comunicato emesso il 18 febbraio 2010 sull'andamento della safety dell'anno 2009, la IATA fornisce la propria definizione di "accident" come

«un evento dove TUTTI i seguenti criteri sono soddisfatti:

\* una persona sale a bordo del velivolo con l'intenzione di volare (passeggero o equipaggio).

\* Lo scopo del volo è limitato alle attività di aviazione commerciale, specificatamente servizi scheduled/charter sia passeggeri che cargo. Voli executive, di posizionamento, maintenance/test flights sono esclusi.

\* L'aeromobile è plurimotore, a turbina con un peso massimo al decollo di almeno 5.700 Kg per i turboelica e do 15.000 kg per i velivoli a reazione.

\* L'aeromobile ha avuto danni strutturali che eccedono 1 milione di dollari o il 10% del valore dell'aeromobile, quello dei due più basso o è stato dichiarato una "hull loss".

I ratei di incidentalità IATA sono basati sulle hull losses che concernono aeromobili a reazione di costruzione occidentale e sono pertanto esclusi sia i turboelica che gli aerei a reazione di costruzione orientale ».

Le differenze si commentano da sole. E alla fine non ci si deve stupire se parlando degli incidenti commerciali nel 2008 l'ICAO comunicava che le vittime di incidenti aerei commerciali erano state 439 (23 marzo 2009), mentre la IATA conteggiava 502 morti. Inoltre mentre per la IATA si parlava di un incidente ogni 1,9 milioni di voli, per l'industria in generale veniva registrato 1 incidente ogni 1,2 milioni di voli. Anche quest'anno, ne siamo certi, quando saranno diramati i dati ICAO riferiti al 2009, essi differiranno da quelli IATA, per i motivi appena illustrati.

Vorremmo inoltre evidenziare un ulteriore aspetto che suggerisce l'inopportunità dei dati IATA sulla sicurezza: il numero delle compagnie iscritte all'associazione varia di anno in anno con conseguenti sfalsamenti sulle statistiche che ne scaturiscono. L'ICAO, al contrario, comprende i dati sull'aviazione commerciale di tutti gli Stati aderenti, cioè di tutte le aerolinee di ogni nazione del mondo e di fatto offre dati completi ed omogenei nel corso degli anni.

In conclusione è nostra opinione che IATA, EASA ed ogni altra agenzia o ente internazionale dovrebbero in ogni caso avvalersi degli stessi parametri ICAO sulla definizione di "accident", e inoltre riportare i dati di quest'ultima evitando di elaborare proprie statistiche. L'incidente aereo con vittime - sia esso scheduled o meno - non deve essere oggetto di differenti analisi secondo la fonte da cui scaturisce l'indagine.

\*\*\*

**Testo originale inglese delle definizioni**

## **(ICAO)**

*Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person*

*boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:*

*a) a person is fatally or seriously injured as a result of:*

*-being in the aircraft, or*

*-direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or*

*- direct exposure to jet blast,*

*except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or*

*b) the aircraft sustains damage or structural failure which:*

*- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and*

*- would normally require major repair or replacement of the affected component,*

*except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for*

*damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or*

*C) the aircraft is missing or is completely inaccessible.*

*Note 1.- For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is*

*classified as a fatal injury by ICAO.*

*Note 2.- An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located*

## **(IATA)**

*1. IATA defines an accident as an event where ALL of the following criteria are satisfied:*

*&bull; Person(s) have boarded the aircraft with the intention of flight (either flight crew or passengers).*

*&bull; The intention of the flight is limited to normal commercial aviation activities, specifically scheduled/charter passenger or cargo service. Executive jet operations, positioning or maintenance/test flights are all excluded.*

*&bull; The aircraft is multi-engine, turbine powered, and has a certificated Maximum Take-Off Weight (MTOW) of at least 5,700KG (12,540 lbs) for Turboprops and 15,000KG (33,000 lbs) for Jets.*

*&bull; The aircraft has sustained major structural damage exceeding USD 1 million or 10% of the aircraft's hull reserve value, whichever is lower, or has been declared a hull loss.*

*2. A hull loss is an accident in which the aircraft is destroyed or substantially damaged and is not subsequently repaired for whatever reason including a financial decision of the owner. IATA's accident rates are based on hull losses involving Western-built jet aircraft. (i.e. excluding turboprop aircraft and Eastern-built jet aircraft).*

*3. Industry hull loss rates are based on the number of Western-built jet hull losses per million.*