

QUANDO L'AEREO FA DANNI A TERRA

225 furono le vittime a terra quando l'8 gennaio 1996 quando un Antonov 32 cargo della compagnia Air Africa non riuscì ad alzarsi in volo dalla pista dell'aeroporto di N'Dolo a Kinshasa nello Zaire. In questo incidente, il peggiore della sua categoria nella storia dell'aviazione civile, il numero dei morti, secondo alcune fonti, sarebbe addirittura superiore superando le trecento vittime. L'aereo finì sul mercato di Simbazikita affollatissimo di persone.

Espletava ancora un servizio cargo l'aereo della compagnia israeliana El Al che il 4 ottobre 1992 precipitò su un quartiere di Amsterdam dopo essere decollato da Schiphol: 43 persone perirono fra le macerie dei palazzi colpiti dall'aereo.

Furono invece 78 le vittime dell'incidente di Kano quando un BAC 1-11 della compagnia nigeriana EAS proseguì la corsa oltre la pista in fase di decollo; era il 4 maggio del 2002.

49 risultarono le vittime a terra allorchè il 5 settembre del 2005 un Boeing 737 della compagnia indonesiana Mandala Airlines precipitò in un'area residenziale pochi minuti dopo il decollo dall'aeroporto Medan.

E vi furono ben 71 morti a terra quando un DC9 della Viasa non riuscì ad alzarsi in volo dall'aeroporto di Maracaibo in Venezuela il 16 marzo 1969.

Sono solo alcuni fra i non pochi incidenti che hanno funestato le cronache dell'aviazione civile provocando vittime a terra. Il nostro database mostra che dal 2000 al 31 dicembre 2016 sono assommate a **358** le persone morte per caduta di aerei sulle loro proprietà o più semplicemente che si trovavano a transitare sul luogo della sciagura **(1)**.

A questo numero bisogna ora aggiungere le vittime dell'incidente di Bishkek (Kyrgyzstan) le quali, per il momento, si aggirano intorno alle 40.

L'aereo un Boeing 747 della compagnia turca ACT/MyCargo Airlines noleggiato dalla THY (TC-MCL) è precipitato durante la fase di avvicinamento alla pista 26 dell'aeroporto di Bishkek il 16 gennaio provocando la morte dei 4 componenti l'equipaggio. Il velivolo espletava un volo tuttocargo fra Hong Kong e Istanbul e si accingeva ad effettuare uno scalo intermedio a Bishkek con condizioni meteo critiche e visibilità ridotta. Anche questo aereo purtroppo è precipitato in una zona abitativa a ridosso dello scalo.

A proposito di tali incidenti va ricordato come il problema non sia affatto nuovo ricordando che già nel 1933 venne stipulata la Convenzione di Roma sui danni provocati da aeromobili a terze parti a terra, un trattato internazionale che fu poi firmato nell'ottobre del 1952 e che successivamente è stato aggiornato nei regolamenti e nei valori. **(2)**

Oggi qualunque aereo messo in servizio nell'espletamento di servizi commerciali deve essere dotato di una polizza assicurativa la quale copra la *Hull insurance*, per il valore dell'aereo medesimo, la *Passenger Liability*, per i danni alla persona del passeggero nonché la *Third party liability* che è appunto quella che scatta nel caso degli incidenti surricordati.

Per quanto riguarda in particolare l'Unione Europea, questa dopo l'attacco terroristico del 9/11 che provocò 2625 vittime a terra, varò nuovi regolamenti per le assicurazioni sul volo. In particolare il regolamento 785/2004 (3) prevede che per quanto riguarda la responsabilità per danni provocati a terzi l'indennizzo sia collegato al peso dell'aeromobile coinvolto (MTOM).

Ricordando che 1DSP equivale a 1,07 euro questi sono gli ammontari della copertura minima previsti dal regolamento in questione:

Articolo 7		
Assicurazione concernente la responsabilità verso i terzi		
1. Per quanto riguarda la responsabilità verso i terzi, la copertura assicurativa minima per incidente per ciascun aeromobile ammonta a:		
Categoria	MTOM (kg)	Copertura minima (in milioni di DSP)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Il regolamento ovviamente si riferisce a vettori comunitari e agli esercenti di aeromobili che utilizzano velivoli immatricolati nella Comunità, mentre nel caso un aereo non comunitario sorvoli uno Stato della Ue *“ciascuno Stato membro sorvolato ha la facoltà, conformemente al diritto internazionale, di chiedere la prova della conformità con i requisiti assicurativi stabiliti dal presente regolamento, ad esempio effettuando controlli a campione.”* (4)

- (1) Nel conteggio non sono comprese, in quanto dovuto ad atto ostile, le 2625 vittime degli incidenti del 9/11.
- (2) La Convenzione è entrata in vigore il 4 febbraio 1958 ed è stata ratificata al tempo da 49 Stati.
- (3) Il regolamento 785/2004 è entrato in vigore il 30 aprile 2005
- (4) Dal punto 18 del preambolo del Regolamento 785/2004

AAR – Safety Newsletter 2/2017 del 17 Gennaio 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

01/2017: MESSAGGI “BOGUS” SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)

www.air-accidents.com