

## GSIE : LA SAFETY UNIFICATA....MA NON TROPPO

Nel corso della 37sima assemblea generale dell'Icao tenuta a Montreal il 28 settembre 2010 venne firmato un Memorandum of Understanding di cui poco si è parlato. Si trattava del Global Safety Information Exchange (GSIE) e i firmatari erano l'ICAO, la IATA, la FAA e la Unione Europea.

*“The objective of the GSIE is to identify information that can be exchanged between the parties to enhance risk reduction activities in the area of aviation safety....The combined accident rate is the result of a joint analysis of all accidents, taking into account the different accident criteria used by each organization.”*

*Taking into account the different accident criteria used by each organization:* in questa frase apparentemente “innocua”, si può in realtà evincere che allorchè venivano diramate statistiche sulla safety, ognuna delle organizzazioni coinvolte faceva uso di propri parametri che potevano differire da quelli usati da altri: di certo non è qualcosa di cui andare fieri. Non si capisce infatti il motivo per cui ogni ente andava per la sua strada nel diffondere i dati ed aggiornare l'opinione pubblica sullo stato della safety. Ricordiamo ad esempio che la Iata era solita distinguere gli incidenti fra quelli che vedevano coinvolti “western-built aircraft” dagli “eastern-built aircraft”, ora con l'aggiornamento emesso nell'aprile 2015 (Safety Report riferito all'anno 2014) questa distinzione è cessata. Rimane invece senz'altro valida, e viene tuttora mantenuta, la distinzione fra incidenti occorsi a velivoli a reazione rispetto ad aerei a turboelica.

In effetti non è agevole diramare statistiche e districarsi fra le tante peculiarità dell'industria aerea mondiale. Quella della imputazione della regione geografica ne è un classico esempio. Se un aereo appartenente ad una compagnia canadese cade nei cieli africani, questo incidente verrà imputato alla regione “Africa” o a quella “Nord America”? La risposta corretta –almeno secondo quanto correntemente applicato- è nella seconda soluzione, ovvero la regione di appartenenza del vettore.

Ma se una tale allocazione è perfettamente logica nel caso l'incidente avvenga per cause imputabili al vettore, non lo è affatto, ad esempio, se l'incidente avviene per un errore nelle istruzioni fornite dall'ATC o per lacune nelle radioassistenze. Ed ancora se l'incidente, come frequentemente avviene, vede coinvolto un velivolo della compagnia “X” il quale però veniva operato con aereo e equipaggio della compagnia “Y”, come ci comporteremo? Indubbiamente le statistiche sulla safety richiedono estrema cautela nella applicazione e nella analisi. (1)

Altro problema che sta emergendo è dato dal *trend* ormai diffuso a livello mondiale di creare controllate in altri paesi **usando il proprio marchio**. Dal momento che molti paesi vietano ad investitori stranieri di assumere oltre il 49 per cento, il controllo si ferma a questo livello ma appare evidente l'influenza fornita dalla “capo-gruppo” nella gestione dell'altro vettore. La compagnia malesiana AirAsia fondata nel 1993 con base a Kuala Lumpur, ha nel tempo aperto le seguenti sue affiliate:

AirAsia India  
AirAsia Giappone (chiusa a giugno 2013)  
AirAsia X  
AirAsia Zest  
Indonesia AirAsia  
Philippine AirAsia  
Thai AirAsia

Da parte sua l'indonesiana Lion Air controlla al 49 per cento la sua affiliata thailandese Thai LionAir.

Come si evince vengono creati nuovi vettori aggiungendo al *brand* originale il nome del paese dell'affiliata.

Ora ricordando che il tetto del 49 per cento è applicato quasi ovunque, va comunque fatta una importante distinzione. Si ipotizzi ad esempio che una compagnia come Etihad assuma il controllo del 49 per cento di un vettore europeo già operativo, ciò è cosa ben differente dall'ipotesi che Etihad costituisca in un paese europeo una nuova compagnia denominata EtihadGermany o EtihadItaly. In tale seconda fattispecie crediamo sia evidente come, pur fermandosi il controllo al 49 per cento, l'impronta e l'influenza operativa della capogruppo sulla sua associata risulteranno, a nostro parere, decisamente marcate.

Il 28 dicembre 2014 è avvenuto l'incidente all'Airbus 320 di AirAsia Indonesia, l'incidente è stato allocato sotto il paese Indonesia, ma ricordando che questo vettore fa parte del gruppo malese AirAsia Berhad qualche pensiero sull'influenza della Malesia non risulterebbe affatto fuori posto.

(2)

Preso atto comunque che ora vi sarà una maggiore omogeneità nei parametri usati nei rapporti, rimane da chiarire un aspetto, per così dire, di *opportunità*. E' noto che mentre l'ICAO comprende **tutti** i vettori facenti parte di una nazione, la IATA comprende invece i soli vettori membri, e stesso appunto va fatto per le altre organizzazioni ognuna delle quali si interessa in via primaria della propria area di competenza: FAA regione Usa, EASA Europa. Alla luce di ciò vi è da chiedersi se davvero **-ricordando che vi è un ente sovranazionale (l'ICAO) che comprende tutti gli Stati e tutti i vettori- vi era la necessità di molteplici rapporti sulla safety emessi da fonti differenti.**

La IATA ha istituito lo IOSA (IATA Operational Safety Audit) una sorta di certificazione sulla sicurezza operativa in base alla quale "essere membro della IATA è ora sinonimo di rispetto delle migliori procedure per la sicurezza nelle compagnie aeree". In un nostro precedente articolo dell'aprile 2010 avvertivamo "...una grossa novità. Era accaduto che durante l'assemblea dell'anno 2006 la IATA aveva concretizzato un progetto che bolliva da qualche anno stabilendo -di concerto con le compagnie associate- che l'organizzazione che una volta controllava il cartello tariffario e l'applicazione delle tariffe aeree nelle varie regioni del mondo, da ora in avanti si sarebbe occupata anche della safety. Era una IATA alla ricerca di nuovi ruoli dopo che la deregolamentazione e le indagini antitrust avevano vietato i cartelli tariffari. " (3)

Da parte sua la Unione Europea ha istituito anch'essa fin dall'anno 2006 una sua blacklist nella quale include i vettori interdetti alle operazioni nei paesi UE. Ebbene nella corrente lista in vigore

(4) troviamo compagnie come la Sudan Airways o la Lam Linee Aeree del Mozambico ma, attenzione perché entrambe risultano registrate IOSA, la prima con scadenza 6 febbraio 2016, la seconda con scadenza 26 ottobre 2015. E' normale che un vettore certificato dalla IATA in base al suo sistema IOSA venga però precluso dagli scali UE?

Certo, da un punto di vista giurisdizionale il divieto è del tutto legale ma crediamo balzi in evidenza il conflitto fra ciò che certifica un ente e ciò che stabilisce l'altro.

E ancora, al 31 dicembre 2014 aderivano alla IATA 260 compagnie aeree, ma in realtà i vettori operativi che volano nel mondo sui servizi *scheduled* sono molti di più e comprendono compagnie quali ad esempio Easyjet, Southwest, Ryanair.... (5). Ora vogliamo affermare che questi vettori in quanto non iscritti nel registro IOSA presentano meno sicurezza degli altri? E' una domanda meramente accademica la quale tuttavia serve ad evidenziare contraddizioni e dubbi che si potrebbero presentare agli utenti del mezzo aereo qualora essi avessero il tempo e la capacità di addentrarsi nei meandri dei numeri e statistiche diffusi sull'argomento dalle molteplici fonti disponibili. Tuttavia la safety non è un problema riguardante solo le compagnie aeree come ben dimostra un ulteriore programma denominato IASA.

### ***Il programma IASA e il caso Indonesia***

L'alta incidentalità che colpisce i vettori di una determinata nazione prima di essere il risultato della salute delle singole compagnie aeree, riflette **lo stato dell'aviazione civile di un determinato Paese, aviazione civile intesa sotto tutti i suoi aspetti**; ogni Stato attraverso appositi enti deve operare una fattiva *safety supervision*. Eventuali carenze sotto questo aspetto sono già avvenute nel passato in altri Paesi ed oggi si verificano nel caso Indonesia.

Nel quinquennio 2010:2014 si sono registrati 6 incidenti mortali a compagnie indonesiane (6). Tenuto conto della produzione svolta dall'aviazione commerciale indonesiana in questo periodo (39.025 milioni di TKP prodotte) otteniamo una media di 1 incidente ogni 6.504 milioni di TKP prodotte. E a questi numeri bisognerebbe poi aggiungere l'ultimo incidente occorso il 16 agosto di quest'anno ad un ATR42 della Trigana Air Service (42 vittime). Nello stesso quinquennio i vettori inglesi, ma analogamente potremmo citare tanti altri Paesi, hanno prodotto 140.804 milioni di TKP ed hanno registrato zero incidenti mortali. Questa semplice comparazione crediamo fornisca un comprensibile quanto immediato scenario circa la precarietà in cui può trovarsi una nazione in tema di sicurezza al volo. (7)

In base a tali considerazioni va ricordato il programma della FAA denominato *International Aviation Safety Assessment* (IASA) il quale è basato proprio sulle capacità che hanno le **singole nazioni** di ottemperare alle regole internazionali sulla sicurezza del volo:

*"The IASA program focuses on a country's ability, not the ability of individual air carriers, to adhere to international aviation safety standards and recommended practices contained in Annex 1 (Personnel Licensing), Annex 6 (Operation of Aircraft), and Annex 8 (Airworthiness of Aircraft) to the International Convention on Civil Aviation "Chicago Convention" (ICAO Document 7300)."*

Ebbene il programma della FAA in prima battuta va direttamente alla fonte di chi è preposto al controllo delle compagnie aeree ovvero alle autorità governative che rilasciano certificati ai propri operatori e ciò crediamo sia quanto di più obiettivo e concreto si possa fare per assicurare che i velivoli che prendono il volo da una determinata nazione presentino i necessari requisiti di sicurezza.

International Aviation Safety Assessment (IASA) Program			
COUNTRY	CATEGORY	COUNTRY	CATEGORY
Argentina	1	Japan	1
Aruba	1	Jordan	1
Australia	1	Kuwait	1
Austria	1	Luxembourg	1
Azerbaijan	1	Malaysia	1
Bahamas	1	Malta	1
Bangladesh	2	Mexico	1
Barbados	2	Morocco	1
Belgium	1	Netherlands incl. Bonaire, Saba, St. Eustatius	1
Bermuda	1	New Zealand	1
Bolivia	1	Nicaragua	2
Brazil	1	Nigeria	1
Bulgaria	1	Norway	1
		Organization of Eastern Caribbean States - Eastern Caribbean Civil Aviation Authority members: Antigua & Barbuda, Dominica, Grenada, St. Lucia, St. Vincent and The Grenadines, St. Kitts and Nevis	1
Canada	1	Pakistan	1
Cape Verde	1	Panama	1
Cayman Islands	1	Peru	1
Chile	1	Philippines	1
China	1	Poland	1
Colombia	1	Portugal	1
Costa Rica	1	Qatar	1
Croatia	1	Republic of Korea	1
Curacao	2	Romania	1
Czech Republic	1	Russia	1
Denmark	1	Samoa	1
Dominican Republic	1	Saudi Arabia	1
Ecuador	1	Serbia	1
Egypt	1	Singapore	1
El Salvador	1	Sint Maarten	2
Ethiopia	1	South Africa	1
Fiji	1	Spain	1
Finland	1	Suriname	1
France incl. Guadeloupe, French Polynesia	1	Sweden	1
Germany	1	Switzerland	1
Ghana	2	Taiwan	1
Greece	1	Thailand	1
Guatemala	1	Trinidad & Tobago	1
Hong Kong	1	Turkey	1
Hungary	1	Ukraine	1
Iceland	1	United Arab Emirates	1
India	1	United Kingdom incl. Anguilla, British Virgin Islands, Montserrat, Turks and Caicos	1
Indonesia	2	Uruguay	2
Ireland	1	Uzbekistan	1
Israel	1	Venezuela	1
Italy	1		
Jamaica	1		
<b>Category 1 - Meets ICAO Standards</b>		<b>Category 2 - Does Not Meet ICAO Standard</b>	

La corrente lista della FAA (dal sito <https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/>)

Osservando l'attuale lista del programma IASA non crediamo sia un caso se l'Indonesia si trovi in categoria 2 ovvero ricompresa fra quei paesi che "does not meet ICAO standards" e ciò, sarà il caso di ribadirlo, non significa che le deficienze si riferiscano ai soli vettori ma esse potrebbero anche comprendere lo stato di efficienza in cui si trovano le agenzie governative chiamate a regolare l'aviazione civile, compresi aeroporti e radioassistenze.

Sulla base poi degli audit condotti, il Dipartimento di Stato USA emette comunicati ufficiali raccomandando ai propri concittadini di evitare le compagnie aeree di quel paese:

*“Indonesian air carriers continue to experience air incidents and accidents. U.S. citizens traveling to and from Indonesia are encouraged to fly directly to their destinations on international carriers from countries whose civil aviation authorities meet international aviation safety standards for the oversight of their air carrier operations under the FAA's International Aviation Safety Assessment (IASA) program.” (8)*

In conclusione possiamo affermare che nel settore rapporti-safety vi è una ridondanza di fonti cui attingere ed il fatto che ora, grazie all'accordo GSIE, gli stessi siano emessi con criteri di omogeneità non può che essere accolto con favore.

(1) Una prova sulle particolarità che accompagnano il controllo della sicurezza volo è dato dalla nota introduttiva che apre ogni aggiornamento della black list UE, la quale così recita: *“The civil aviation authorities of Member States of the European Union are only able to inspect aircraft of airlines that operate flights to and from Union airports; and in view of the random nature of such inspections, it is not possible to check all aircraft that land at each Union airport. The fact that an airline is not included in the Community list does not, therefore, automatically mean that it meets the applicable safety standards.”*

(2) Su questo incidente occorso al volo QZ8501 (PK-AXC) ancora non è stato rilasciato il rapporto definitivo. Tuttavia da quanto emerso finora sembra che anche in questo caso, così come avvenuto per AF447, l'equipaggio si è trovato alle prese con grosse formazioni di cumulinembi. Era stato richiesto un cambio di altitudine, la salita era stata autorizzata ma nel giro di 30 secondi il velivolo era salito di ben 5400 piedi dal FL320 cui si trovava, prima di ridiscendere in picchiata nella caduta fatale avvenuta nel mar di Java. Nell'incidente hanno perso la vita 162 persone.

(3) *“Il Bsp e la Safety. Sulla sicurezza del volo troppi galli a cantare”* 13 aprile 2010, Travelling Interline.

(4) La lista attualmente in vigore è quella emessa il 25 giugno 2015.

(5) Secondo quanto comunicato dalla Iata, i suoi associati coprono l'84 per cento del traffico aereo mondiale.

(6) Questa la lista dei 6 incidenti: 12 febbraio 2011 Sabang Merauke Air; 7 maggio 2011 Merpati Nusantara; 9 maggio 2011 Susi Air; 29 settembre 2011 Nusantara Buana Air; 23 novembre 2011 Susi Air; 28 dicembre 2014 AirAsia Indonesia. Nello stesso periodo temporale va ricordato anche lo spettacolare incidente al volo Lion Air 904, il 13 aprile 2013, impegnato nella tratta domestica indonesiana fra Bandung e Denpasar. Tutti i 101 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio sono sopravvissuti. Il volo era operato con un Boeing 737-800 (PK-LKS) andato completamente distrutto. La fusoliera del velivolo si è spezzata letteralmente in due parti. L'incidente ha causato il ferimento di 46 persone, 4 delle quali in modo grave.

(7) Rammentiamo che il rapporto *TKP prodotte vs. numero incidenti fatali* è riportato per ogni Nazione nel nostro sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com) sotto la sezione “About” e poi andando su “TKP”.

(8) <http://travel.state.gov/content/passports/en/country/indonesia.html>