

## “CONFLITTO” FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE

Allorchè caddero i cartelli tariffari e la deregulation impose che ogni compagnia fosse libera di applicare le tariffe ritenute più opportune, la IATA si è trovata improvvisamente “disoccupata” in una delle sue principali attività, quella del coordinamento tariffario a livello mondiale. Comunque grazie alle alleanze come Star Alliance, SkyTeam e Oneworld all’interno delle quali i singoli vettori stipulano accordi di interline fra loro, una delle attività ancora vigenti è quella di fungere da stanza di compensazione per la redistribuzione delle quote spettanti ad ogni aerolinea in presenza di biglietti multisettoriali. Altra attività di rilievo svolta dalla IATA è quella del controllo della biglietteria emessa dagli agenti di viaggi attraverso la procedura BSP (Billing Settlement Plan) attività che nel campo cargo si traduce invece nel CASS (Cargo Accounting Settlement System) con relativa distribuzione degli incassi ai singoli vettori. Come si vede siamo in presenza di procedure che attengono specificatamente al campo marketing e finanziario. Altrettanto dicasi per il ruolo svolto dalla IATA nel cercare di coordinare e calmierare le tariffe adottate da governi, enti di controllo del traffico aereo, aeroporti nei confronti delle aerolinee. Corollario a quest’ultimo aspetto è l’intervento più volte espletato nei confronti delle Autorità venezuelane e nigeriane le quali bloccano i trasferimenti all’estero delle aerolinee operanti in quei paesi, rimesse che alla data di settembre 2016 si stima ammontassero a cinque miliardi di dollari Usa.

Ricordata l’opera svolta dalla IATA a beneficio delle finanze dei vettori, destò non poca sorpresa allorchè nell’anno 2003 l’organizzazione decise di voler lanciare il programma IOSA (IATA Operational Safety Audit) il quale, come si evince dallo stesso termine, riguarda specificatamente la sicurezza del volo. Se si visita la pagina

<http://www.iata.org/whatwedo/safety/audit/iosa/Pages/registry.aspx>

si troveranno listate 418 aerolinee (1) con relativa data di scadenza della certificazione ottenuta. La certificazione significa che la compagnia ha superato l’esame e rispetta i parametri di sicurezza che la IATA ha voluto creare con questo suo programma.

Una prima annotazione che si può fare sulla IOSA riguarda il particolare, di non poco conto, che esso è rivolto a quelle compagnie aeree che fanno parte della associazione, il che significa ad esempio che Southwest Airlines, Ryanair e Easyjet –solo per citarne alcune- non sono ricomprese nella lista in quanto non aderenti alla IATA. Queste tre compagnie da sole trasportano oltre 300 milioni di passeggeri annui (2) i quali pertanto hanno volato con compagnie non certificate IOSA. Incidentalmente dobbiamo sottolineare come Southwest e Ryanair sono le due compagnie che si trovano in testa alle graduatorie mondiali non solo come numero passeggeri trasportati ma anche come profitti dichiarati ed entrambe non hanno voluto mai aderire alla IATA: una tale annotazione dovrebbe costituire un particolare alquanto imbarazzante per l’associazione.

A scanso di equivoci va precisato che un vettore non aderente alla IATA è soggetto ai controlli sulla sicurezza del volo (safety) dal suo rispettivo ente nazionale certificatore non ottemperando i quali i suoi aerei vengono bloccati e non possono operare: questa osservazione da sola basta a spiegare per quale motivo la IOSA è un sovrappiù del quale, a nostro parere, si poteva fare tranquillamente a meno. I vettori IATA, a parte la IOSA, sono tenuti a pagare quote associative di tutto rispetto e di fatto si ritrovano anche con questa ulteriore imposizione di dover aderire all'auditing IOSA.

Trattando specificatamente dell'argomento della sicurezza volo, in data 16 maggio l'Unione Europea ha emesso la sua ultima black list nella quale sono elencate le compagnie aeree alle quali è vietato volare nella UE. Fra di esse è compresa la compagnia nigeriana Med-View la quale però nel registro IOSA risulta aver superato l'auditing ed essere abile alle operazioni con certificazione valida fino al 26 marzo 2018. Come la mettiamo? Come è possibile che per una Autorità un vettore farebbe meglio a non operare, mentre per un'altra Autorità la compagnia può volare in quanto ritenuta sicura?

The image consists of two side-by-side screenshots. The left screenshot is from the IATA IOSA website, showing the profile of Med-View Airline. The airline's name and logo are prominently displayed. Below the logo, a table lists key information: Region (Africa & Middle East), Country (Nigeria), ICAO Code (MEV), and Registration Expiry (Monday, March 26, 2018). The registration expiry date is highlighted with an orange rectangular box. The right screenshot is from the EU blacklist website, showing a list of airlines categorized by country. The categories are Libya, Nigeria, and Republic of Angola. Under the Nigeria category, 'MED-VIEW AIRLINE [MEV]' is listed and highlighted with an orange starburst shape. Other airlines listed include AFRIQIYAH AIRWAYS [AAW], AIR LIBYA [TLR], BURAQ AIR [BRQ], GHADAMES AIR TRANSPORT [GHT], GLOBAL AVIATION AND SERVICES [GAK], LIBYAN AIRLINES [LAA], and PETRO AIR [PEO].

*A sinistra: immagine tratta dal sito IOSA della IATA; a destra immagine tratta dalla blacklist della UE emessa il 16 maggio. Sono stati da noi evidenziati i particolari qui trattati.*

Analoga osservazione può essere fatta anche per la TAAG Angola Airlines la quale risulta possedere una registrazione IOSA attualmente valida fino al 22 maggio 2019 mentre la UE, sempre nella sua ultima lista, ha incluso questa compagnia nella sezione di vettori che possono volare nella UE soltanto con specifici aeromobili ma non con altri. (3)

Sarà il caso di ricordare che non è questo il primo caso di contrasto che si verifica fra la IATA ed altri enti per quanto riguarda l'aspetto safety un contrasto del tutto inopportuno in quanto si tratta di un argomento –la sicurezza del volo- circa il quale non dovrebbero sussistere dubbi interpretativi.

Nell'aprile del 2006 (4) allorchè Bruxelles da poco aveva lanciato la sua blacklist sui vettori che non erano ammessi sui paesi UE la IATA espresse pesanti critiche su questa iniziativa:

*“The European Union has published a blacklist of airlines which are now banned from the EU. A blacklist is one approach to safety but it is not the answer. It doesn't address the problem of bringing less safe airlines up to standard. IATA's approach is to tackle the root causes of safety concerns. We have developed a world-class safety examination that guarantees the highest possible safety standards in those airlines that pass it. And they have to keep those standards up through regular repeat testing. It is called IOSA.”*

Tenendo presente che aderire alla IATA è un optional del quale alcune aerolinee fanno a meno, una tale critica è da ritenersi assolutamente sbagliata in quanto la sicurezza dei vettori deve riguardare tutte le aerolinee e non certo solo quelle che aderiscono ad una associazione.

- (1) Il sito è stato da noi visitato in data 19 maggio 2017 e a quella data erano listati 418 vettori.
- (2) Queste le cifre dei tre vettori riferite all'anno 2016 per numero passeggeri: Southwest 124.7 milioni; Ryanair 117 milioni ; EasyJet 73.1 milioni
- (3) Vi sono sei vettori riportati nella sezione B) della lista: Afrijet, Nouvelle Air Affaires (Gabon); Air Koryo (DPR Korea); Air Service Comores (Comoros); Iran Air (Iran) e appunto la TAAG (Angola)
- (4) IATA, Industry Times, n. 4 Aprile 2006

**Safety Newsletter 23/2017 del 22 Maggio 2017**

**Newsletters emesse nel corso del 2017:**

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo) 1
- 18/2017:** ANCORA UNA BRETTELLA COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 Aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)