

UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA VOLO

Chi legge il *Safety Report 2015 Executive Summary* della IATA apprenderà che lo scorso anno sono avvenuti 4 incidenti fatali a velivoli ad elica e zero incidenti a velivoli a reazione, per un totale di 136 vittime. Tuttavia chi volesse approfondire quali sono le quattro compagnie aeree coinvolte negli incidenti non troverebbe alcun nome nelle pur 252 pagine del rapporto emesso nell'aprile di quest'anno (1).

E' un modo assai discutibile di fare informazione, tenendo presente che l'elemento più sensibile che un passeggero vuol sapere è proprio il nome della compagnia aerea che ha subito l'incidente. E a riprova di ciò basterebbe ricordare che la black list della UE elenca specificatamente i nomi delle compagnie aeree bandite dai cieli europei e dalle quali quindi il passeggero farebbe bene a tenersi alla larga. Tralasciamo ogni commento poi sul fatto che il numero degli incidenti (e delle vittime) è stato superiore in quanto, come è noto, non tutte le compagnie aderiscono alla IATA. (2)

Ma se la pubblicazione in questione non ritiene opportuno diffondere informazioni dettagliate sui nomi delle compagnie aeree incidentate che fanno parte dell'associazione (3), è però alquanto preoccupante quanto dichiarato dal chairman del gruppo ACTF (Accident Classification Task Force) Mr. Dieter Reisinger il cui commento appare a pagina 3 del rapporto:

"A study conducted by members of the ACTF revealed that a large number of accidents over the past 10 years were not properly investigated.

Accident reports were available for only 300 of the approximately 1,000 accidents that occurred over the decade.

Furthermore, a considerable number of those 300 reports showed opportunity for improvement.

Again, some parts of the world are better at this than others."

Ricordando che la ACTF è un gruppo di lavoro creato dalla IATA per analizzare gli incidenti, identificare i fattori contributivi, determinare l'andamento e le aree di criticità relative alla sicurezza delle operazioni, sviluppando le opportune strategie di prevenzione, l'affermazione di cui sopra -della quale non vi è ragione di dubitare circa la correttezza del contenuto- merita un approfondimento.

L'aviazione civile è potuta procedere agli attuali alti livelli di sicurezza grazie alle lezioni apprese "sul campo", tuttavia se all'indomani di un incidente vi sono Paesi che pur aderendo all'ICAO eludono quanto questa stabilisce sui doveri che spettano agli Stati in merito alle investigazioni che debbono far seguito ad ogni incidente, bene farebbe l'ICAO a prendere provvedimenti.

Aggiunge Reisinger che fra l'altro è un pilota alla Austrian Airlines con precedenti analoghe esperienze alla Lauda Air:

"to make air travel safer, it is not only about airline pilots and the equipment they fly. It is about regulatory oversight and the willingness of a State to conduct a proper and thorough accident investigation. It is worthwhile to ask whether accident investigations, with all their intricacies and challenges, should be conducted by individual accident investigation boards in each and every country, even the smaller ones. In a world of globalization and quick communication channels, it might be worthwhile to consider the establishment of regional or multi-state accident investigation boards, particularly in the world's more accident-prone regions."

Va annotato che in base a quanto stabilito dall'Annesso 13 dell'ICAO: (4)

“The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents.”

Ma si può ben capire che se su un totale di 1000 incidenti, per 700 di essi i rapporti sono mancanti, il danno che ne deriva alla comunità internazionale in termini di lacune sulla sicurezza volo è enorme. La responsabilità degli Stati nel condurre le indagini è bene evidenziata nell’Annesso in questione:

“The State of Occurrence shall institute an investigation into the circumstances of the accident and be responsible for the conduct of the investigation, but it may delegate the whole or any part of the conducting of such investigation to another State by mutual arrangement and consent. In any event the State of Occurrence shall use every means to facilitate the investigation.” (5)

L’Annesso 13 ribadisce inoltre la necessità di non perdere troppo tempo nella divulgazione di ciò che viene messo in luce dalle investigazioni. E’ proprio per questo motivo che nei rapporti più importanti che vengono pubblicati si può trovare la precisazione del tempo trascorso fra l’incidente e il giorno in cui le conclusioni investigative vengono rese pubbliche.

“In the interest of accident prevention, the State conducting the investigation of an accident or incident shall release the Final Report as soon as possible.” (6)

Abbiamo così ricordato le regole che dovrebbero governare il settore della incidentalità aerea, regole che rendono ancor più inquietante la dichiarazione fatta dal chairman dell’ACTF in merito al fatto che negli ultimi dieci anni sono occorsi mille incidenti ma di questi solo per 300 si sono appurate le cause (e le stesse rese pubbliche) grazie all’apertura di una indagine ufficiale.

In effetti Reisinger non specifica se per i 700 mancanti le indagini non sono state avviate affatto o se il rapporto esiste ma non è stato reso pubblico, tuttavia la cosa che appare evidente è che vi sono i “soliti” noti che emettono rapporti su base regolare, mentre vi sono Stati che non rispettano i regolamenti Icao. Dal momento però che non vi è una sola Nazione che non faccia parte dell’ICAO, quello che sicuramente si può affermare è che qualcuno non rispetta gli impegni presi. In tutti quei casi però ove la Nazione in questione ha propri vettori di bandiera che operano all’estero dovrebbero venir prese misure restrittive sul rilascio delle concessioni per l’attuazione dei collegamenti nel caso il Paese non ottemperi agli standard Icao previsti dall’Annesso 13.

(1) Iata Safety Report 2015, issued April 2016; 52sima edizione

(2) Come riportato nella nostro review annuale sulla safety (NL26/15), nell’anno 2015 si sono avuti otto incidenti a velivoli in servizio di linea per un totale di 482 vittime.

(3) L’annesso 3 alla pubblicazione della Iata riporta la lista di tutti i 68 incidenti avvenuti nell’anno con relativo nome della compagnia, ma dal momento che questa lista include sia quelli fatali come i non fatali, non è dato sapere quali sono le quattro compagnie che hanno registrato eventi con vittime.

(4) *Aircraft Accident and Incident Investigation* ; Capitolo 3.1 “Objective of the investigation”

(5) Capitolo 5.1 “State of Occurrence”

(6) Capitolo 6.5 “Release of the Final Report”

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016: *(scaricabili dal nostro sito)*

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804 I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011

www.air-accidents.com