

LE RESPONSABILITA' DEL VETTORE SULLA SCELTA DELLA ROTTA ovvero riflessioni sull'abbattimento di MH17

Lo scorso ottobre l'Ente investigativo olandese DSB (Dutch Safety Board) ha emesso un nutrito e circostanziato rapporto sull'abbattimento del B777 Malaysia Airlines (9M-MRD) avvenuto in territorio Ucraino in data 17 luglio 2014. (1) Il motivo dell'intervento delle autorità olandesi è chiarito nelle pagine introduttive del rapporto: *"The Ukrainian authorities requested the Netherlands, the state with the largest number of nationals on board the aeroplane, to take over the investigation"* (2). Abbiamo già commentato con una nostra precedente newsletter il rapporto in questione soffermandoci soprattutto sull'aspetto della criminalizzazione dell'incidente e la ricerca dei responsabili, ora in questo nuovo intervento vorremmo invece soffermarci sul suggerimento, nemmeno troppo velato, contenuto nel rapporto e indirizzato alle aerolinee *"to gather information about conflict zones more actively"* (3).

E' questo un aspetto estremamente sensibile che sarebbe imperdonabile far passare sottotono senza alcun commento.

A bordo dell'aereo in volo fra Amsterdam e Kuala Lumpur non vi erano cittadini italiani ed è forse per questo motivo che all'uscita del rapporto non è stata data molta rilevanza, anche perchè dal punto di vista "tecnico" vi era ben poco da scoprire dal momento che si sapeva fin dall'inizio che l'aereo era stato abbattuto per errore da un missile terra-aria lanciato in una area interessata da conflitti locali. Eppure il rapporto presenta interessanti spunti su quello che è il punto focale della sciagura: uno spazio aereo che avrebbe dovuto essere chiuso anziché rimanere attivo e fin qui tutti concordiamo, ma vi sono poi chiari richiami nel tentativo di **coinvolgere le aerolinee sul "rischio" che comporta la loro scelta di una determinata rotta**, e su questo altro aspetto non siamo affatto d'accordo.

If a particular foreign airspace is not closed or restricted, and the state in which an operator is based has not issued an overflight prohibition or restriction that applies to this particular airspace, it is the operator that decides whether to use that airspace or not. This means that operators have a responsibility to determine whether a flight route is safe enough to be used. Operators can use various information sources, such as public sources, sources from the government of the state in which they are based, external consultants, other operators and its own personnel. The latter also includes staff specifically charged with security aspects.

Tratto dalla pagina 174 del rapporto investigativo emesso dal Dutch Safety Board ad Ottobre 2015; Capitolo 4.2.2. "Operators' Responsibilities"

Ancora, leggiamo quanto viene detto sotto il capitolo "Risk Assessment":

"The investigation revealed that operators cannot take it for granted that an open airspace above a conflict zone is safe." (4)

Potremmo citare ancora altri passaggi tratti dal rapporto tutti dello stesso tenore ma crediamo di aver ben evidenziato il problema: **può una aerolinea essere chiamata a svolgere opera di intelligence per appurare se un dato spazio aereo ufficialmente dichiarato aperto è invece pericoloso, e come tale meglio evitare?**

La rilevanza che una tale ipotesi ha sulle operazioni dei vettori non può essere sottovalutata e desta meraviglia il particolare che essa venga più volte richiamata nelle 279 pagine che compongono il rapporto. Sull'argomento andrebbe data una chiara risposta da organismi ufficiali, noi ci limitiamo ad osservare come meglio delle parole si possa ricorrere proprio ad uno schema pubblicato sullo stesso rapporto. Ebbene, la tesi che si vorrebbe sostenere è evidenziata nel sottostante grafico in base al quale ai vettori aerei viene richiesta una "interpretazione" delle informazioni a loro fornite, con tanto di una "analisi dei rischi":



Figure 88: Steps involved in the risk assessment process. (Source: Dutch Safety Board)

Tratto dalla pagina 245, capitolo 9.3: "Aviation in relation with to conflict zones: patterns of risk assessment"

Ma la fallacità di tale ipotesi è fornita alla pagina 171 laddove invece vengono evidenziati gli ordini di priorità di chi è chiamato a gestire lo spazio aereo di una determinata nazione:

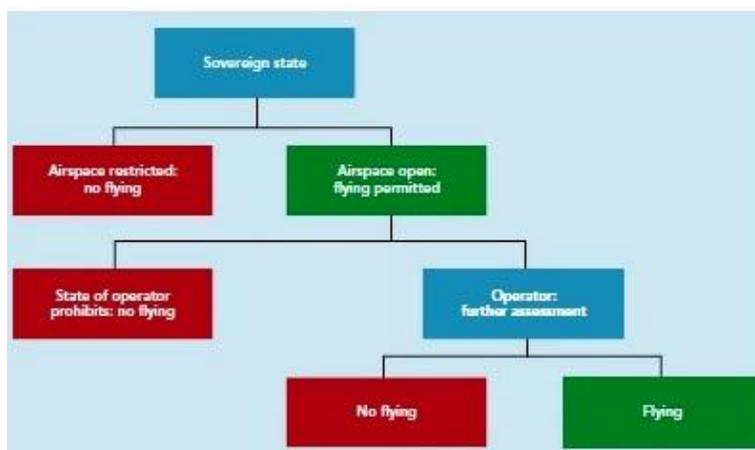


Figure 76: Responsibilities in the decision-making process related to airspace usage. (Source: Dutch Safety Board)

Tratto dalla pagina 171, Capitolo 4.2 "States' and Operators' responsibilities"

Da quanto sopra si può asserire che è lo Stato il **primo responsabile** della gestione dello spazio aereo e ciò è ben chiarito da quell'aggettivo "sovrano" il cui significato è inequivoco e non certo discutibile. E' dallo Stato sovrano che discende la facoltà di decidere se tenere aperto o meno il proprio spazio aereo e, accettato un tale punto, voler inserire il "further assessment" dell'operatore è qualcosa di quantomeno forzoso. Il concetto non cambia se vogliamo poi considerare che lo Stato autorizza e delega un apposito ente a gestire per suo conto il controllo del traffico aereo.

Di certo, se per assessment si vuole intendere la possibilità che ha il vettore di decidere se volare in quello spazio aereo invece di un altro, tutti possiamo concordare, ma voler inserire quell'assessment nell'ambito di un incidente ove un aereo è stato abbattuto, ciò potrebbe essere interpretato come "per quale motivo la tua aerolinea hai deciso di volare proprio lì?" E questo è inaccettabile.

E non è accettabile per il semplice motivo che nessuno può affermare che MH17 volasse in uno spazio aereo ove non avrebbe dovuto essere.

Volendo sgombrare il campo da ulteriori dubbi chiariamo che l'Annesso 6 di ICAO cita espressamente che l'operatore ha la responsabilità di assicurare lo svolgimento sicuro delle sue operazioni (5): *"An operator shall ensure that a flight will not be commenced unless it has been ascertained by every reasonable means available that the ground and/or water facilities available and directly required on such flight, for the safe operation of the aeroplane and the protection of the passengers, are adequate for the type of operation under which the flight is to be conducted and are adequately operated for this purpose."*

Ma nessuno, crediamo, ha mai ritenuto che fra i mezzi atti ad assicurare le "safe operation" sia ricompresa una indagine da parte delle aerolinee su quanto sia effettivamente sicuro volare in uno spazio aereo dichiarato aperto in via ufficiale dai NOTAM. (6)

Ancora, l'inclusione di in tale richiamo potrebbe essere accettabile se in quel giorno **solo** MH17 avesse deciso di sorvolare lo spazio aereo ucraino, ma quando si legge che *"The Dutch Safety Board also produced a list of all flights that passed UKDV on 17 July (the day flight MH17 crashed) until the airspace was closed at 15.00 There were 160 flights"* (7) otteniamo una ulteriore conferma di quanto inopportuni siano i ripetuti richiami esplicitati nel rapporto.

(1) A seguito dell'incidente hanno perso la vita tutti i 298 occupanti del volo.

(2) Pagina 265 del rapporto, Capitolo "Risk Assessment" . Un summary del rapporto è reperibile nel nostro sito www.air-accidents.com nel database principale sotto la data del 17 luglio 2014.

(3) Pag. 14 del rapporto; Capitolo 1.1 "The investigation"

(4) Pagina 265 del rapporto, "Level 2 Risk Assessment"

(5) ICAO, Annesso 6, Capitolo 4 "Flight Operations" , paragrafo 4.1 "Operating facilities"

(6) In quel giorno lo spazio aereo dell'Ukraina era chiuso fino al FL 320 ma aperto al di sopra di tale livello, particolare questo che è ovviamente ricordato nel rapporto del DSB.

(7) Pagina 224 del rapporto, Capitolo 7.7 "What did other operators do?" Fra i 160 voli vogliamo citare che 11 erano della Lufthansa, 3 della Emirates, 5 della Etihad, 4 KLM, 4 Qatar Airways, 16 Singapore Airlines, 1 della Swiss, 15 della THAI e 4 della Virgin Atlantic. (La lista degli operatori che quel giorno avevano volato su quello spazio aereo è riportata nell'Appendice "R"). Ricordiamo che UKDV è il codice ICAO per la FIR di Dnipropetrovsk .

AAR- Safety Newsletter (25/15), 13 Dicembre 2015