

PASSEGGERI ALLE PRESE CON LE BLACK LIST

In data 30 novembre 2017 la Commissione Europea ha pubblicato l'aggiornamento della lista sulla sicurezza aerea (la cosiddetta "black list") la quale ha lo scopo dichiarato di "assicurare ai cittadini europei il più alto livello di sicurezza nei voli" (*to ensure the highest level of air safety for European citizens*). La lista elenca i nomi dei vettori banditi dai cieli europei seguendo un modello ben definito che riassumiamo nelle tabelle che seguono.

Numero Aerolinee Interdette x Paese:

(a causa di carenze addebitabili ai paesi di appartenenza)

Afganistan	5
Angola	13
Repubblica Congo	8
DR Congo	21
Djibouti	1
Guinea Equat.	2
Eritrea	2
Gabon	6
Indonesia	55
Kyrgyz	13
Libia	7
Nepal	18
Sao Tome	2
Sierra Leone	7
Sudan	12
Totale	172 aerolinee

Sono inoltre bandite dai cieli della UE:

(causa specifiche carenze registrate nell'ambito dei vettori)

Avior Airlines	=	Venezuela
Iran Aseman	=	Iran
Iraqi Airways	=	Iraq
Blue Wing Airlines	=	Suriname
Med View Airlines	=	Nigeria
Air Zimbabwe	=	Zimbabwe

Aerolinee che possono volare nella UE solo con specifici aeromobili:

Afrijet
Nouvelle Air Affaires
Air Koryo
Air Service Comores
Iran Air
TAAG

Come si può notare la lista dei vettori interdetti dai cieli europei riguarda soprattutto paesi del continente africano cui dobbiamo aggiungere alcuni paesi del Medio Oriente e Asia. Compare inoltre un vettore del Venezuela.

Fra le tre suddivisioni la più criticabile è senza dubbio la terza la quale elenca quei vettori che vengono accettati solo se le loro operazioni sono svolte **con specifici aeromobili**. Se prendiamo ad esempio la compagnia del Gabon Afrijet apprendiamo che tutta la flotta è bandita tranne gli aeromobili che portano l'immatricolazione: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.

Per la compagnia Air Service Comores tutta la flotta è vietata tranne il Let 410 immatricolato D6-CAM.

Questa precisazione sull'immatricolazione dell'aeromobile da usare se si vuole operare su scali della UE ci sembra alquanto surreale dal momento che se una compagnia ha "problemi" con la sua flotta rimane difficile comprendere come possa invece risultare accettabile e *reliable* nel caso la stessa operi invece con uno specifico aeromobile.

Trovando una tale suddivisione del tutto fuorviante siamo andati a controllare la situazione dal punto di vista del programma IASA (*International Aviation Safety Assessment*) messo in atto dall'agenzia statunitense FAA e qui troviamo differenze sostanziali con quanto propone invece la Commissione Europea.

23/02/2017 MILLER-R96			
FAA Flight Standards Service International Aviation Safety Assessment (IASA) Program			
COUNTRY	CATEGORY	COUNTRY	CATEGORY
Argentina	1	Japan	1
Aruba	1	Jordan	1
Australia	1	Kenya	1
Austria	1	Kuwait	1
Azerbaijan	1	Luxembourg	1
Bahamas	1	Malaysia	1
Bangladesh	2	Malta	1
Barbados	2*	Mexico	1
Belgium	1	Morocco	1
Bermuda	1	Netherlands incl. Bonaire, Saba, St. Eustatius	1
Bolivia	1	New Zealand	1
Brazil	1	Nicaragua	1
Bulgaria	1	Nigeria	1
Canada	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
Cabo Verde	1	Pakistan	1
Cayman Islands	1	Panama	1
Chile	1	Peru	1
China	1	Philippines	1
Colombia	1	Poland	1
Costa Rica	1	Portugal	1
Croatia	1	Qatar	1
Curacao	2	Republic of Korea	1
Czech Republic	1	Romania	1
Denmark	1	Russia	1
Dominican Republic	1	Samoa	1
Ecuador	1	Saudi Arabia	1
Egypt	1	Serbia	1
El Salvador	1	Singapore	1
Ethiopia	1	Sint Maarten	2
Fiji	1	South Africa	1
Finland	1	Spain	1
France incl. Guadeloupe, French Polynesia	1	Suriname	1
Germany	1	Sweden	1
Ghana	2	Switzerland	1
Greece	1	Taiwan	1
Guatemala	1	Thailand	2
Hong Kong	1	Trinidad & Tobago	1
Hungary	1	Turkey	1
Iceland	1	Ukraine	1
India	1	United Arab Emirates	1
Indonesia	1	United Kingdom incl. Anguilla, British Virgin Islands, Montserrat, Turks and Caicos	1
Ireland	1	Uruguay	2*
Israel	1	Uzbekistan	1
Italy	1	Venezuela	1
Jamaica	1		

Category 1 - Meets ICAO Standards

Category 2 - Does Not Meet ICAO Standards

Note 1 - For those countries not serving the U.S. at the time of the assessment, an asterisk "*" will be added to their Category 2 determination.
 Note 2 - As of March 8, 2013, countries are removed from the list after four years if they do not provide air transport service to the U.S., have no code-share arrangements with U.S. air carriers, and have no significant interaction with the FAA.

Come si può osservare nella lista della FAA non sono elencate compagnie bandite dai cieli Usa, bensì più semplicemente vengono elencati i Paesi e il rispettivo grado loro assegnato: 1 se il Paese rispetta gli standard ICAO, 2 se invece non li rispetta. Nell'attuale lista emessa a marzo del 2017 compaiono con grado due l'**Uruguay, la Thailandia**, il Bangladesh, nonché Ghana, Curacao, Barbados e Sint Maarten.

A questo punto una domanda sorge spontanea: per quale motivo le compagnie thailandesi e uruguaiane –per rimanere nel campo dei paesi più noti- le cui autorità aeronautiche non rispettano, almeno per gli Usa, gli standard ICAO non compaiono invece nella black list europea?

Ovvero: come fa una compagnia aerea -o più compagnie aeree- a risultare affidabili per un certo ente aeronautico e non esserlo per un altro?

E per quale motivo la UE include nella sua black list ben 55 vettori indonesiani mentre invece per la FAA l'Indonesia è un Paese con livello uno?

Altra evidente incongruenza è costituita dal Venezuela. Questo Paese ha grado uno nella lista FAA però vi è un vettore che compare nella lista europea.

Non c'è che dire, il passeggero che volesse analizzare le varie liste circolanti e trarne notizie utili, (non dimentichiamo che anche la Iata ha un suo programma di valutazione *safety* con tanto di certificazione), sarebbe preda di notevoli incertezze. Per non parlare poi del particolare che se ci soffermassimo sugli incidenti che più hanno sconvolto l'opinione pubblica in tempi recenti, troveremmo coinvolti vettori di primo piano il cui nome non compariva in nessuna black list..... (1)

(1) Ricordiamo ad esempio Egyptair (MS804), Malaysia Airlines (MH370), Air France (AF447), Germanwings (4U-9525)

Safety Newsletter 47/2017 del 5 Dicembre 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "About"- "Newsletter Archive")

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 DI 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)

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)
23/2017: CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
24/2017: UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
25/2017: LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
26/2017: L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
27/2017: RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
28/2017: UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
29/2017: CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
30/2017: LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
31/2017: UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
32/2017: QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
33/2017: IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
34/2017: SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
35/2017: L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)
36/2017: UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
37/2017: DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
38/2017: EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
39/2017: PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)
40/2017: QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI (29 settembre)
41/2017: MH370: SAREBBE ORA DI DIRE QUALCHE VERITA' SUL "VOLO DEL MISTERO" (3 ottobre)
42/2017: ENNESIMO CASO DI "INCONTRI RAVVICINATI" NEI CIELI EUROPEI (6 ottobre)
43/2017: I MISSILI DAL NORD COREA SONO UN PERICOLO PER GLI AEREI CIVILI? (20 ottobre)
44/2017: INTERROTTA LA SERIE POSITIVA (15 novembre)
45/2017: ALLA RICERCA DELLA COMPAGNIA PIU' SICURA (25 novembre)
46/2017: LE COLLISIONI CON DRONI SONO PIU' DANNOSE DEL BIRD STRIKE (30 novembre)

www.air-accidents.com