

## REGISTRAZIONI CVR IN TRIBUNALE: SI PUO' MA CON DISCREZIONE

Il 29 marzo 2015 un Airbus A320, che operava come volo Air Canada 624 da Toronto all'aeroporto internazionale di Halifax subiva danni sostanziali durante l'atterraggio all'aeroporto di destinazione. 23 dei 133 passeggeri rimasero feriti.

Il volo 624 era partito da Toronto alle 21:05 ora locale e alle 23:40 giunto in prossimità di Halifax l'aereo veniva posto in circuito d'attesa a causa della visibilità limitata e di una nevicata in corso. Va osservato che l'ultimo volo atterrato ad Halifax prima dell'incidente era stato un Embraer 190 proveniente da Ottawa, alle 21:50 ora locale. Altri due voli in arrivo erano stati dirottati e due cancellati.

L'aeromobile veniva infine autorizzato ad un avvicinamento Localizer alla pista 05 di Halifax. Durante la fase finale di avvicinamento, l'aeromobile tranciava le linee elettriche situate a 250 metri dall'inizio della pista 05. L'aeromobile ha quindi impattato un gruppo di antenne localizzatrici situate una settantina di metri più avanti, scivolava sulla pista fermandosi in prossimità di una via di rullaggio.

Il cono del muso è stato strappato nella sequenza dell'incidente e pezzi del gruppo di antenne sono rimasti incastrati nel muso dell'aereo. Parte del carrello si è staccato ed entrambi i motori si sono separati. Si sono verificati danni estesi a entrambi i bordi d'attacco delle ali, agli stabilizzatori orizzontali e alla parte inferiore della fusoliera. Si è trattato di un incidente *hull loss* ovvero aeromobile irrecuperabile.



Perché ricordiamo questo incidente per il quale nel 2017 è stato emesso un rapporto investigativo da parte delle autorità canadesi? (1) Perché da parte dei feriti più gravi è stata presentata una *class action* contro Air Canada, l'aeroporto di Halifax, NAV Canada, Transport Canada, Airbus e i piloti dell'aereo, in cui si sostiene che la negligenza degli imputati ha causato l'incidente, infliggendo danni fisici e psicologici. Altre singole cause sono state intentate da altri passeggeri basandosi sulla gravità relativa delle lesioni riportate da ciascun ricorrente. A sua volta il 30 marzo 2017, Air Canada ha intentato una causa contro Airbus, sostenendo che il costruttore "*non ha identificato le carenze dell'Airbus A320*", che includevano una discesa non comandata al di sotto del sentiero di planata pre-programmato. Quindi siamo in presenza di più cause, intrecciate fra loro, contro vari soggetti. Ed è stato proprio nel corso di questi dibattimenti che è sorto un problema circa l'ammissibilità di rendere utilizzabili in una pubblica udienza le registrazioni delle voci dei piloti nella cabina di pilotaggio, quelle cioè registrate sul CVR (Cockpit Voice Recorder).

Ebbene proprio in questi giorni (3) la Corte Suprema del Canada ha stabilito che la registrazione delle voci in cabina di pilotaggio dell'aereo Air Canada può essere divulgata alle parti.

Ciò perché, ha chiarito la Corte Suprema, la registrazione contiene informazioni affidabili, rilevanti e fondamentali per la risoluzione della controversia.

Dobbiamo notare come il rapporto emesso dal TSBC (Transportation Safety Board of Canada) composto di 96 pagine non contiene alcuna trascrizione delle comunicazioni, sia quelle relative al CVR, sia quelle T/B/T fatto questo alquanto insolito in quanto le stesse, a fronte di un incidente, vengono quasi sempre riportate specialmente quando possono contribuire a determinare la causa della sciagura.(3)

Nella preparazione di un rapporto pubblico sull'incidente, il Transportation Safety Board federale ha attinto a una serie di materiali, tra cui la registrazione delle conversazioni tra i membri dell'equipaggio di volo e altri suoni nella cabina di pilotaggio. Ma a questo tipo di registrazioni vocali della cabina di pilotaggio si applica un privilegio di riservatezza previsto dalla legge, il che significa che è necessaria l'autorizzazione di un tribunale o di un medico legale prima che possano essere utilizzate in procedimenti legali.

L'Airbus aveva chiesto l'accesso alle registrazioni vocali e alla trascrizione, sostenendo che fosse necessario per un processo equo - una mossa a cui il Transportation Safety Board, pur non essendo parte nell'azione collettiva, si è opposto in tribunale.

Un **giudice** della Nuova Scozia aveva ordinato al TSB di produrre una copia della registrazione e della trascrizione da utilizzare nell'azione collettiva a "condizioni molto rigorose", limitando la divulgazione alle parti e ai loro esperti, consulenti, assicuratori e avvocati al fine di preservare la riservatezza.

**La Corte d'appello della Nuova Scozia** ha confermato sia il rifiuto di ascoltare le osservazioni private sia l'ordine di divulgazione, spingendo il comitato per la sicurezza a rivolgersi alla Corte suprema del Canada. La Corte ha sostenuto che l'obiettivo del Parlamento nello stabilire il privilegio legato alle registrazioni vocali della cabina di pilotaggio - proteggere la privacy dei piloti e promuovere la sicurezza pubblica nel trasporto aereo - sarebbe stato compromesso se la registrazione di Halifax fosse stata divulgata nella *class action*.

**Secondo la Corte Suprema**, invece, il giudice della Nuova Scozia non ha commesso alcun errore nel rifiutare di consentire al consiglio di presentare osservazioni a porte chiuse sulla questione, né nell'ordinare la divulgazione della registrazione.

Secondo la Suprema Corte infatti è evidente che il giudice ha applicato norme corrette in merito alla divulgazione, identificando e soppesando correttamente i due interessi in competizione: l'interesse pubblico alla corretta amministrazione della giustizia e gli interessi pubblici alla base del privilegio. Il giudice di sezione sulla base delle prove e delle sue scoperte, aveva il diritto di concludere che doveva essere ordinata una diffusione limitata delle registrazioni.

Quindi riassumendo, al termine dell'iter giudiziario la Corte Suprema ha stabilito che in caso di *class action* le registrazioni possono essere rese note alle parti in causa, nell'osservanza però di taluni limiti.

- (1) Il rapporto del NTSC n. A15H0002 è incluso nel nostro database sotto la sezione "Other Investigation Reports" . Il velivolo incidentato era immatricolato C-FTJP (c/n 233)
- (2) Le trascrizioni di quanto viene registrato nel CVR sono quasi sempre contenute nei rapporti investigativi, specialmente quelli che coinvolgono *fatal accidents*.
- (3) La notizia è apparsa sulla stampa canadese il 24 novembre 2022. Per tutti vedi: <https://halifax.citynews.ca/local-news/halifax-air-crash-voice-recording-can-be-disclosed-in-civil-case-supreme-court-rules-6155840>

## Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre
NL53/22	Il vostro pilota prende antidepressivi?	20 ottobre
NL54/22	Runway escursione a Cebu, volo KAL 631	24 ottobre
NL55/22	Ci stanno riprovando: un solo pilota nel cockpit	26 novembre
NL56/22	Venezuela, mancano ancora due aerei all'appello	27 novembre
NL57/22	Quando la Russia si prese parte dello spazio aereo ucraino	30 novembre
NL58/22	Come abbattere un aereo: con un tritacarne	01 dicembre
NL59/22	Decesso di un comandante American Eagle	02 dicembre

E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

[www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

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

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.