

## LA IATA SOLLECITA I RAPPORTI SUGLI INCIDENTI

A Istanbul è in corso il 79esimo AGM dell'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA). Gran parte delle riunioni sono state prese dalla questione green e dall'appuntamento sul traguardo del 2050 di zero emissioni carbonio, ma intanto si è riusciti a parlare anche di un tema del quale noi ci siamo più volte occupati, quello dei Paesi che pur facendo parte dell'ICAO non rispettano gli obblighi sui tempi dei rapporti investigativi. In merito la IATA ha invitato i governi a rispettare tali obblighi imposti dai trattati internazionali e a pubblicare rapporti tempestivi ed esaustivi sugli incidenti aerei. La sicurezza è la massima priorità dell'aviazione. *“La mancata pubblicazione di rapporti d'indagine sugli incidenti tempestivi e completi priva gli operatori, i produttori di apparecchiature, le autorità di regolamentazione, i fornitori di infrastrutture e le altre parti interessate di informazioni critiche che potrebbero rendere il volo ancora più sicuro.”*

Sono parole pronunciate da Willie Walsh, Direttore generale della IATA il quale ha così proseguito:

*“Il processo di indagine sugli incidenti è uno degli strumenti di apprendimento più importanti per la definizione di standard di sicurezza globali. Ma per imparare da un incidente, abbiamo bisogno di rapporti completi, accessibili e tempestivi.”*

I requisiti dell'Allegato 13 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago) sono inequivocabilmente chiari. Gli Stati responsabili di un'indagine su un incidente devono:

- Presentare un rapporto preliminare all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) entro 30 giorni dall'incidente.
- Pubblicare il rapporto finale, disponibile al pubblico, il prima possibile ed entro 12 mesi dall'incidente.
- Pubblicare annualmente dichiarazioni intermedie nel caso in cui non sia possibile redigere un rapporto finale entro 12 mesi.

**Ebbene ha dichiarato Walsh solo 96 delle 214 inchieste sugli incidenti nel periodo 2018-2022 sono conformi ai requisiti della Convenzione di Chicago. Solo 31 rapporti sono stati pubblicati in meno di un anno dall'incidente, mentre la maggior parte (58) ha richiesto da 1 a 3 anni. Oltre al fatto che i rapporti finali richiedono regolarmente più di un anno, le dichiarazioni intermedie spesso forniscono poco più di quanto presentato nel rapporto preliminare.**

Negli ultimi cinque anni quindi, meno della metà dei rapporti sugli incidenti richiesti soddisfa gli standard di completezza e tempestività. Si tratta di una violazione imperdonabile dei requisiti indicati chiaramente nella Convenzione di Chicago. *“Come industria dobbiamo far sentire la nostra voce ai governi in difesa del processo di indagine sugli incidenti sancito dall'Allegato 13. E contiamo sul fatto che l'ICAO ricordi agli Stati che la pubblicazione di un rapporto completo sull'incidente non è facoltativa, ma è un obbligo ai sensi dell'Allegato 13 della Convenzione di Chicago”* ha proseguito Walsh. <sup>(1)</sup>

Ora nel nostro portale in data 22 aprile 2022 possiamo trovare una newsletter intitolata *“Egyptair 804, in mancanza del rapporto ufficiale...”* la quale metteva in mostra l'inaccettabile ritardo sull'incidente occorso all'Airbus che svolgeva il volo 804 Egyptair da Parigi al Cairo.

Il 19 maggio 2016 il volo Egyptair 804 partito dall'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle e diretto al Cairo scomparve nel mar Mediterraneo alle 02:45 locali (UTC+2) sul confine aereo fra la giurisdizione di Atene e del Cairo. Tutti gli occupanti a bordo (56+10) persero la vita. Poco prima che l'aereo scomparisse dai radar, l'ACARS del velivolo ha trasmesso in automatico la presenza di fumo nelle toilette e nell'alloggiamento dell'avionica, ma i controllori di volo

non hanno ricevuto nessun mayday dai piloti. Il 20 maggio 2016 alcuni rottami della fusoliera vennero rinvenuti a circa 290 chilometri a nord di Alessandria d'Egitto. Circa quattro settimane dopo l'incidente, sul fondale marino, vennero inoltre individuate le sezioni principali del relitto, comprese entrambe le scatole nere. Il 15 dicembre 2016 le autorità egiziane dichiararono che erano state trovate tracce di esplosivo sui corpi dei passeggeri facendo ritenere possibile l'ipotesi terroristica. La notizia comunque venne smentita da fonti francesi 5 mesi dopo, spingendo le indagini verso l'ipotesi più plausibile dell'incendio accidentale. Fin dal luglio del 2018, la BEA francese, che era intervenuta nelle indagini in quanto il velivolo era un Airbus ritenne che l'ipotesi più probabile era quella di un incendio scoppiato nella cabina di pilotaggio mentre l'aereo stava volando alla sua altitudine di crociera, e che l'incendio si fosse rapidamente diffuso in modo incontrollato con conseguente perdita di controllo del velivolo. Da parte sua, la controparte investigativa egiziana annunciò a dicembre 2016 la scoperta di tracce di esplosivo su resti umani. Affermò che, in conformità con la legislazione egiziana, questa scoperta obbligava gli investigatori a trasferire il dossier al procuratore generale egiziano, che da quel momento avrebbe assunto la conduzione delle indagini; in pratica si passava dall'indagine tecnica a quella penale. Da allora nulla più è trapelato sulle cause dell'incidente. Della vicenda, il primo particolare da evidenziare è che l'avvio di un'indagine penale non esclude lo svolgimento dell'indagine tecnica la quale va in ogni caso conclusa e inviata all'ICAO. Inoltre dobbiamo annotare come pur facendo parte la Egyptair della IATA, pur prevedendo l'ICAO, cui l'Egitto aderisce, che le autorità aeronautiche del paese interessato debbono rilasciare al più presto il rapporto investigativo che spieghi le cause dell'incidente, sono trascorsi ormai 6 anni e nessun rapporto ufficiale investigativo sulla sciagura è stato emesso. E non conoscendo le ragioni della sciagura non si può certo determinare di chi è la responsabilità della sciagura, né fornire alla comunità internazionale informazioni utili su come evitare il ripetersi di incidenti simili.

La conferenza della IATA si svolgeva a Istanbul e poiché l'incidente in questione è rimasto tutt'oggi senza alcun rapporto ufficiale circa le cause e le ragioni c'è da augurarsi che qualcuno nei corridoi dell'Hilton Bomonti Hotel abbia esplicitato le attese al convenuto egiziano.



Sempre nell'ambito di questo importante evento è stato riproposto anche l'annoso problema dei Paesi che non permettono l'esportazione delle vendite di biglietti aerea avvenuta nel loro Paese all'estero (2). In merito la IATA ha informato che l'importo complessivamente bloccato è salito dai 1.55 miliardi di dollari dell'aprile 2022 a 2.27 miliardi dell'aprile 2023.

*"Le compagnie aeree non possono continuare a offrire servizi in mercati in cui non sono in grado di rimpatriare i ricavi derivanti dalle loro attività commerciali in tali mercati. I governi devono collaborare con l'industria per risolvere questa situazione, in modo che le compagnie aeree possano continuare a fornire la connettività che è fondamentale per promuovere l'attività economica e la creazione di posti di lavoro",* ha dichiarato Willie Walsh, Direttore Generale della IATA.

Questi i Paesi *top cinque* nella lista nera il cui ammontare delle cifre non rimesse rappresenta il 68 per cento dei fondi bloccati.

- Nigeria (\$812.2 milioni)
- Bangladesh (\$214.1 milioni)
- Algeria (\$196.3 milioni)

- Pakistan (\$188.2 milioni)
- Lebanon (\$141.2 milioni)

- 1) Press Release della IATA n. 24: *IATA Urges States to Provide Timely, Thorough and Public Accident Reports*
- 2) Press Release della IATA n. 27: *Blocked Airline Funds Threaten Connectivity*

[www.Air-Accidents.com](http://www.Air-Accidents.com)

**NL 21/2023 ; 6 giugno 2023**

***Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)***

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio

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

E'uscito:



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

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. 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.