



UMBERTO LA TORRE

Condotta dell'aeromobile e responsabilità del vettore: il caso *Germanwings*

La sciagura del volo 4U9525, Barcellona-Düsseldorf del 24 marzo 2015 del vettore tedesco Germanwings, nel quale hanno perso la vita tutte le centocinquanta persone imbarcate, ha scosso l'opinione pubblica di tutto il mondo per la gravità dell'evento. L'incidente, cagionato da un atto deliberato del copilota che ha fatto schiantare l'aeromobile contro il suolo, ha riproposto la necessità di approfondire la problematica della sicurezza dell'aviazione civile sotto il profilo dell'efficienza dell'equipaggio di condotta. Problema strettamente connesso con l'obbligo, che incombe sul vettore aereo, di predisporre i congegni tecnici di sicurezza per proteggere l'aeromobile da interferenze illecite, unitamente alle procedure di mobilità dell'equipaggio adeguate a far fronte ad altri tipi di emergenze.

Nel disastro del volo Germanwings si è assistito ad una sorta di applicazione automatica di una misura protettiva a scapito di altre. Essa si è concretata in una misura difensiva, chiusura ermetica del *cockpit*, da una prospettiva soverchiante ed unidirezionale. Questa precauzione, infatti, si è dimostrata attenta a premunirsi dagli attacchi provenienti dall'esterno della cabina di pilotaggio, ma, al contempo si è dimostrata lacunosa poiché non ha tenuto conto delle esigenze globali di sicurezza dell'aeromobile, a fronte dei rischi che potevano originarsi anche dall'interno del *cockpit*.

Operation of the Aircraft and Carrier Liability: the Germanwings Case

The crash on March 24, 2015 of flight 4U9525 from Barcelona to Düsseldorf of the German carrier Germanwings caused the death of all 150 people on board and shocked public opinion around the world for the seriousness of the event. The accident, caused by the deliberate act of the co-pilot who crashed the plane to the ground, brought sharply into focus the necessity to thoroughly address the problem of civil aviation safety and security in terms of effective crew performance. The problem is strictly connected with the obligation of the air carrier to equip the aircraft with technical safety devices to protect the plane from unlawful interference and to follow crew mobility procedures to adequately face all types of emergencies.

In the Germanwings flight disaster a protective measure was automatically applied at the expense of others. The locking of the cockpit as a precautionary measure, while preventing attacks from outside, proved to be an inadequate protection from risk from inside.