

MH17 : QUALI LEZIONI ?

“The current system of responsibilities for safeguarding civil air traffic does not provide sufficient means to adequately assess the risks associated with flying over conflict areas”

Questa non certo rassicurante affermazione è riportata nel rapporto del *Dutch Safety Board* emesso il 13 ottobre 2015 a conclusione delle indagini sull'abbattimento del Boeing 777 della Malaysia Airlines avvenuto il 17 luglio 2014 sul cielo ucraino mentre effettuava un volo senza scalo fra Amsterdam e Kuala Lumpur. Tutti morti i 298 occupanti. Precisa ancora il rapporto:

“None of the aviation parties involved adequately recognised the risks of the armed conflict in the eastern part of Ukraine to overflying civil air traffic.” (1)

Nessuno dei soggetti coinvolti in questo tragico incidente ha “recognised” i rischi connessi nel sorvolare quella parte dello spazio aereo Ucraino, altra non certo rassicurante affermazione. Parlare quindi di lezioni da trarre da questo incidente è perlomeno doveroso, soprattutto tenendo presente che nel mondo i focolai di conflitti locali sono sempre presenti.

Preso atto che il passeggero ha tutto il diritto di ritenere che i piloti del suo volo, la compagnia aerea, e gli enti di controllo del traffico aereo siano in grado di eliminare il sorvolo di zone a rischio, preso altresì atto che secondo quanto occorso il 17 marzo 2014 in una area non certo sperduta del globo questa speranza viene seriamente messa in dubbio, rimane da esaminare cosa la commissione ha raccomandato per evitare il ripetersi di simili tragedie.

In base a quanto prevedono l'articolo 1 e 2 della Convenzione di Chicago: (2)

1)The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

2)For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

E' indubbio che gli Stati sono responsabili per la conduzione e la sicurezza dello spazio aereo di loro competenza e ciò è forse ancor più vero ai nostri giorni ricordando che ogni Stato, attraverso suoi enti, pretende il pagamento di una *fee* per assicurare il controllo del traffico aereo che sorvola il suo cielo. Non solo ma sarà anche il caso di ricordare che in ogni nazione in aggiunta agli enti che assicurano il controllo del traffico commerciale, è presente il controllo militare del proprio spazio aereo. (3)

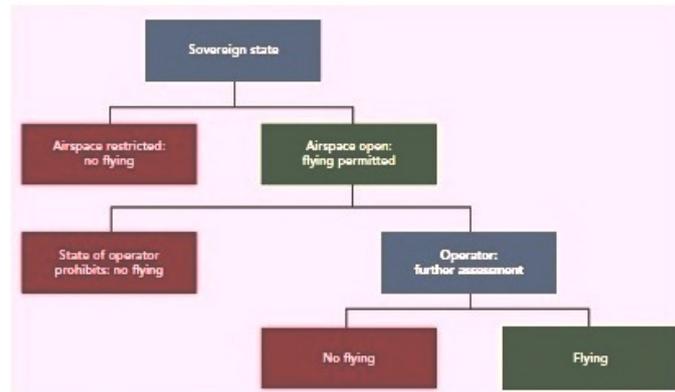


Figure 76: Responsibilities in the decision-making process related to airspace usage. (Source: Dutch Safety Board)

Dalla pagina 171 del Rapporto DSB: a chi spetta decidere (“Decision-Making Process”) se volare o meno in una certa area

Nell’incidente di MH17 va subito precisato che i controllori del traffico aereo -presi nella loro individualità- non hanno responsabilità di quanto accaduto, mentre stessa cosa non si può dire di chi avrebbe dovuto decidere la chiusura *totale* dello spazio aereo in seguito ai rischi connessi alle operazioni militari che erano in corso non certo solo quel 17 luglio ma anche i giorni precedenti (4). Ed allora ecco che fra le raccomandazioni emesse troviamo:

- “The timely closure of the airspace or restriction of its use” ;
- “Providing information (on the armed conflict) to other parties to include in their decision-making process”
- “Proper coordination between civil and military air traffic control services”

Come si vede, si tratta di conclusioni che tutti noi davamo per scontato fossero già attive ed implementate ovunque.

Nel rapporto viene confermato ciò che già si sapeva, ovvero che l’abbattimento del B777 è avvenuto ad opera di un missile terra-aria (5) che ha provocato l’istantanea distruzione del velivolo, ma chiarito ciò il problema che si prospetta è di non facile soluzione: *come portare in tribunale i responsabili?*

La criminalizzazione dell’incidente aereo

Negli ultimi tempi abbiamo assistito in varie nazioni all’apertura di processi che altro non sono che palesi casi di *criminalizzazione delle investigazioni aeronautiche*. Questo fatto è stato criticato in quanto la regola che vige nel settore, adottata da decenni e che in questi ultimi anni sembra venir messa in discussione, è che – eccettuati i casi di *dolo* e di sospetto *terrorismo* – non si ravvedono i motivi di impiantare simili processi.

L’aviazione civile svolge un servizio pubblico; aerolinee e relativi aeromobili volano solo se certificati e approvati dagli enti di controllo di cui ogni Stato dispone, le aerolinee non possono operare se non hanno polizze di assicurazione valide che coprano i passeggeri e terzi per eventuali danni prodotti nell’esercizio della attività; ebbene in caso di incidente aeronautico al di là delle due ipotesi sopra ricordate, l’istruttoria e

le indagini devono venir condotte da organismi tecnici i quali puntano in via primaria a determinare non il colpevole, ma *il perché* dell'incidente, e come fare per evitare il ricorrere dello stesso evento. Fra l'altro è proprio l'agilità istruttoria e l'alta professionalità di questi enti a far sì che le indagini non subiscano i ritardi dei tempi biblici che la comune giustizia, inesperta in argomenti tecnici aeronautici, necessita per poter concludere i processi in questione.

Fra i più recenti casi di "criminalizzazione" ricordiamo l'incidente al Concorde avvenuto il 25 luglio del 2000 al Charles De Gaulle (6). A gennaio del 2010, quando era attesa la sentenza del tribunale francese che aveva aperto l'inchiesta, la *International Society of Air Safety Investigators* (ISASI), una associazione che comprende gli esperti di indagini aeronautiche, aveva diffuso un comunicato-risoluzione riguardante specificatamente la criminalizzazione degli incidenti aerei, avvertendo come i membri e il comitato esecutivo dell'associazione *"ritengono che l'attuale trend di criminalizzare gli incidenti aerei ha un effetto deleterio sulle investigazioni stesse che seguono un incidente, sulle indagini, sui risultati dei suoi fattori contributivi nonché sulla formulazione delle raccomandazioni per evitarne il ripetersi"*.

Alcuni casi di "criminalizzazione" dell'incidente aereo

- 3/8/2010 Antonov24, Katekavia; 12 morti. Pilota condannato a 4 anni e mezzo da un tribunale della città di Krasnoyarsk, luogo dell'incidente.
- 30/11/2007 MD83, World Focus (7) ; 57 morti. General Manager, Training Manager e altri 6 dirigenti delle due compagnie trovati colpevoli e condannati a diversi anni di prigione per *"negligent homicide"*.
- 25/10/2007 Fokker 100, Régional; 1 morto. Pilota condannato a 6 mesi. Aerolinea multata 20.000 euro

Ebbene nel caso di MH17 appare evidente che ricorrano tutti gli estremi per l'apertura di un procedimento penale il quale andando oltre le cause, determini chi sono gli autori materialmente responsabili del crimine, ovvero in questo caso la cosiddetta "criminalizzazione" sarebbe un atto dovuto. Tuttavia sarà ben difficile, e qui viene il paradosso dell'intera vicenda, che in questo caso in cui l'inchiesta giudiziaria è doverosa e necessaria, la stessa venga condotta. Lo scorso luglio infatti il governo russo ha posto il veto ad una risoluzione delle Nazioni Unite che avrebbe permesso l'istituzione di un tribunale internazionale; se la risoluzione fosse stata accettata e l'istruttoria avviata il governo russo sarebbe stato obbligato a cooperare con tale tribunale mostrando documenti e prove per identificare i responsabili della tragedia. Quindi già da questo particolare si può comprendere che le 298 vittime di MH17 ben difficilmente avranno almeno la consolazione di vedere condannati i responsabili della tragedia.

Ai legali che assistono le famiglie delle vittime a questo punto si prospetta la possibilità di adire alla Corte Internazionale di Giustizia o essi potrebbero intraprendere singole cause con il sostegno dei rispettivi governi (8), ma qualunque sia la soluzione eventualmente adottata, rimane il fatto che il governo russo non sarà tenuto a collaborare con la Corte di questi tribunali, mentre sarebbe stato obbligato a farlo nel caso fosse stata adottata la risoluzione Onu.

In conclusione si deve purtroppo prendere atto che vengono avviate cause di dubbia opportunità su incidenti aerei nei quali l'indagine potrebbe rimanere circoscritta a quella dai requisiti ICAO Annesso 13, mentre invece quando sussistono tutti gli estremi per avviare un processo di criminalizzazione dell'incidente, trame e interessi politici riescono a bloccarlo, con buona pace di tutti coloro i quali all'indomani di una tragedia dei cieli reclamano, a pieno diritto, che sia fatta giustizia.

- (1) Entrambe le citazioni sono riprese dalla pagina 17 del Summary del Rapporto della *Dutch Safety Board*.
- (2) Documento ICAO 7300/9 "Convention on International Civil Aviation" ; l'attuale versione in corso è la nona edizione, anno 2006.
- (3) In merito precisa il rapporto olandese alla pag. 192 : *"The civil and military air traffic services in Ukraine were integrated in 1999 with the installation of the "Integrated Civil-Military ATM System of Ukraine (ICMS) as part of the UkSATSE air traffic control services each have their own command structure, but work closely together at the operational level."*
- (4) Il volo MH17 volava ad una quota autorizzata di 33.000 piedi (10.1 km); quella stessa rotta era stata chiusa al traffico fino a FL320 (9.7 km). L'inchiesta olandese chiarisce anche che il giorno dell'incidente ben 160 voli avevano operato in quella stessa area che corrisponde alla FIR di Dnipropetrovsk. Secondo dati di Eurocontrol, dal 14 al 17 luglio 61 vettori di 32 stati avevano fatto uso di quell'area (pag.261). Sempre il rapporto olandese precisa che ad MH17 era stato chiesto se voleva salire a FL350, come da piano di volo, ma *"the flight crew responded, without providing a specific reason, that they were unable to comply with the request and requested to remain at FL330"* (pag. 25). Annota comunque il rapporto che *"flying at either of these two flight levels had no influence on the ability of the surface-to-air missile to engage the aeroplane"* (pag. 257)
- (5) Il missile in questione era del tipo 9N314M, trasportato dal mezzo 9M38, il quale è detonato a sinistra ed in alto rispetto al cockpit del B777.
- (6) L'incidente avvenne nella fase del decollo. Il volo AF4590 operava la tratta Parigi CDG-JFK. Tutti morti i 109 occupanti del velivolo ed inoltre vi furono anche 4 vittime a terra.
- (7) L'aereo era stato preso in leasing dalla World Focus Airlines ma operava per conto della Atlasjet Airlines, entrambe di nazionalità turca.
- (8) A bordo di MH17, equipaggio incluso, vi erano 193 cittadini olandesi, 43 malesiani, 27 australiani, 12 indonesiani, 10 britannici, 4 tedeschi, 4 belgi, 3 filippini, 1 canadese e 1 cittadino della Nuova Zelanda.