

LA ROTTA SCELTA E' SICURA ?

A un anno di distanza dall'istituzione dell'archivio sulle zone geografiche a rischio in quanto aree con conflitti locali attivi, l'ICAO rivede le procedure sull'inserimento delle informazioni in questo database.

Il *Conflict Zone Information Repository* (CZIR) è lo strumento che era stato adottato dall'Icao nell'aprile del 2015 a seguito dell'abbattimento di MH17 sui cieli dell'Ukraina. Strano destino quello di Malaysia Airline: due incidenti hanno colpito questa aerolinea a pochi mesi di distanza uno dall'altro ed entrambi hanno segnato pietre miliari per l'aviazione civile, nel senso che da essi ne sono discesi importanti provvedimenti per la sicurezza del volo.

L'8 marzo 2014 il Boeing 777 Kuala Lumpur-Pechino è scomparso dai cieli asiatici e a fronte di una tale incredibile sparizione l'aviazione civile ha dovuto studiare nuovi sistemi di tracciamento dei velivoli; appena quattro mesi dopo, il 17 luglio dello stesso anno un altro B777 sempre della stessa compagnia veniva abbattuto da un missile terra-aria mentre sorvolava lo spazio aereo ucraino, ed è proprio a seguito di questo secondo incidente che l'ICAO provvedeva a istituire il nuovo sistema denominato CZIR.

Nella sua prima versione il database intendeva centralizzare sotto l'egida di un sito Icao tutte le informazioni che pervenivano dai singoli Stati circa le criticità presenti in talune aree di volo man mano che esse venivano rilasciate dai singoli Paesi, i quali –sarà bene ricordarlo- in ogni caso rimangono sempre i soli responsabili per accertare se esistono rischi nello spazio aereo di loro competenza ed eventualmente provvedere alla chiusura.

Chiudere uno spazio aereo potrebbe sembrare una decisione indolore e priva di problemi, ma non è così. Oggigiorno il controllo del traffico aereo è una attività commerciale, un business, come tanti altri. Se si analizzano i dati riportati nell'ultimo rapporto di Eurocontrol si potrà apprendere come la movimentazione del traffico aereo ucraino abbia avuto nell'anno 2015 un brusco calo mentre chi se ne è avvantaggiato sono i paesi limitrofi che hanno offerto rotte alternative come la Bulgaria, la repubblica Ceca, l'Ungheria, Romania e Slovacchia. (1) Ricordiamo che per ogni volo assistito l'ente che assicura il controllo del traffico aereo percepisce una tariffa, una chiusura prolungata dello spazio aereo di una nazione può quindi avere pesanti ripercussioni economiche.

Vediamo più in dettaglio come funziona la nuova versione del CZIR. Entrando nel sito Icao (2) è disponibile una finestra ove vengono elencati gli Stati per i quali è immessa almeno una allerta. Alla data del 13 luglio ad esempio erano nove gli Stati presenti nella lista, per la precisione:

Afganistan

Arabia Saudita

Iraq

Libia

Siria

Somalia

Sudan, Sud

Ukraina

Yemen

Se si entra su ognuna delle singole Nazioni si può trovare la lista delle allerte immesse dagli Stati. Ad esempio sotto la Libia è postata una informazione sulla criticità di una certa zona del paese che è stata inserita dal Regno Unito, la nota avverte che *“UK registered operators so served shall not enter territory and airspace of the State of Libya”*.

Post Affecting Libya Reported by United Kingdom:

Reporting State:	United Kingdom
Information Source Type:	NOTAM
State Affected:	Libya
Information Source Reference:	14-12-0160/AS6
Information Title:	POTENTIAL RISK FROM DEDICATED ANTI AVIATION WEAPONRY
Content:	HAZARDOUS SITUATION IN LIBYA. POTENTIAL RISK TO AVIATION OVERFLYING FROM DEDICATED ANTI-AVIATION WEAPONRY. IN ACCORDANCE WITH DIRECTION UNDER THE AVIATION SECURITY ACT 1982 UK REGISTERED OPERATORS SO SERVED SHALL NOT ENTER TERRITORY AND AIRSPACE (INCLUDING THE TRIPOLI FIR) OF THE STATE OF LIBYA. UK OPERATORS NOT CURRENTLY SUBJECT TO DIRECTION UNDER THE AVIATION SECURITY ACT SHOULD CONTACT THE UK DEPARTMENT FOR TRANSPORT (DFT) BEFORE OPERATING IN THIS AREA.
Area Affected:	Libya, including Tripoli FIR
Link to Information:	
Valid From:	2015-12-04
Valid To:	2016-12-04
Status:	Accepted

[Close](#)

Analogamente entrando sotto Afganistan si può trovare una allerta inserita dalla Francia la quale specifica che *“French carriers are requested to ensure that their aircraft maintain at all times a flight level equal or above FL240”*.

Post Affecting Afghanistan Reported by France:

Reporting State:	France
Information Source Type:	Aeronautical Information Circular (AIC)
State Affected:	Afghanistan
Information Source Reference:	AIC France A 01/16 dated 7 January 2016
Information Title:	Request to French carriers for flights over Afghanistan
Content:	From 17/01/2015 and until further notice, French carriers are requested to ensure that their aircraft maintain at all times a flight level equal to or above FL240 in the airspace of Afghanistan (OAKX FIR (KABUL)).
Area Affected:	OAKX FIR (KABUL)
Link to Information:	https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier%5Cairfrancea%5CAIC_A_2016_01_EN.pdf
Valid From:	2015-01-17
Valid To:	2017-01-17
Status:	Accepted

[Close](#)

Merita di venir evidenziato il fatto che per quanto riguarda la Germania le allerte inserite da questo Stato coinvolgono non solo i vettori tedeschi ma anche *“airlines and operators of an aircraft registered in the German aircraft register, or an aircraft for which the Federal Republic of Germany has assumed the responsibility of the register state, or an aircraft which is registered in another state, but is employed under a German operating permit according to section 20 of the German Aviation Act or in accordance with the*

Law of the European Union are prohibited on the basis of section 29 paragraph 1 sentence 1 and 2 of the German Aviation Act until 02 June 2016 and under restriction of continuous re-examination of the threat situation.”

Post Affecting Syrian Arab Republic Reported by Germany:	
Reporting State:	Germany
Information Source Type:	NOTAM
State Affected:	Syrian Arab Republic
Information Source Reference:	https://secas.dfs.de/pilotservice/home.jsp?lang=en
Information Title:	POTENTIALLY HAZARDOUS SITUATION - Syrian Airspace
Content:	Due to the potentially hazardous situation created by the risks to civil aviation from ongoing military operations all flight operations in FIR Damascus (OSTT) by pilots, airlines and operators of an aircraft registered in the German aircraft register, or an aircraft for which the Federal Republic of Germany has assumed the responsibility of the register state, or an aircraft which is registered in another state, but is employed under a German operating permit according to section 20 of the German Aviation Act or in accordance with the Law of the European Union are prohibited on the basis of section 29 paragraph 1 sentence 1 and 2 of the German Aviation Act until 14 July 2016 and under restriction of continuous re-examination of the threat situation.
Area Affected:	OSTT FIR
Link to Information:	
Valid From:	2015-07-21
Valid To:	2016-07-14
Status:	Accepted
Attachments:	160414-NOTAM-Syrien.pdf

[Close](#)

Come si evince siamo in presenza di un database che si può assimilare ad una sorta di blacklist la quale però anziché essere valida per tutti gli operatori mondiali si riferisce in particolare ai vettori degli Stati che postano l'informazione i quali fra l'altro provvedono anche a specificare il periodo temporale nel quale l'informazione rimane valida.

Analizzando in dettaglio il contenuto del database troveremo però che sono ben pochi i Paesi che inseriscono queste informazioni e in pratica si contano sulla punta delle dita, in particolare: **(3)**

- Per l'Afganistan : Regno Unito e Francia;
- Per l'Iraq: Stati Uniti, Germania e Iraq;
- Per la Libia: Stati Uniti, Regno Unito, Germania e Libia;
- Per l'Arabia Saudita: Arabia Saudita;
- Per la Somalia: Stati Uniti e Germania;
- Per il Sudan del Sud: Francia;
- Per la Siria: Germania;
- Per la Ucraina: Regno Unito, Stati Uniti, Francia e Ucraina;
- Per lo Yemen: Francia, Stati Uniti, Regno Unito e Germania.

Ora precisando che ogni operatore, anche se non appartenente alla Nazione che ha immesso l'allerta, può avvalersi dell'informazione e prendere le opportune misure correttive, è facile intravedere un problema che potrebbe porsi all'indomani di una ipotetica sciagura aerea.

Il 3 gennaio 2004 un Boeing 737 della compagnia egiziana Flash Air precipitò subito dopo il decollo da Sharm el Sheikh provocando la morte di tutti i 148 occupanti, per la maggior parte turisti francesi. Nei giorni successivi alla sciagura si venne a sapere che quella compagnia aerea era stata bandita dai cieli svizzeri; in quell'anno ancora non aveva preso il via la blacklist della UE **(4)** e subito l'opinione pubblica si

pose la domanda perché mai la Svizzera avesse bandito quell'aereo e quella compagnia dai suoi scali mentre invece tutti gli altri Stati non avevano adottato analoghe misure. Per inciso annotiamo che l'incidente in questione fu quello che spinse le autorità comunitarie a varare la black list che attualmente è giunta al suo undicesimo anno di vita.

Torniamo ora al CZIR e immaginiamo che avvenga, ad esempio, un incidente ad un velivolo battente bandiera di un determinato Paese "A" in quell'area della Libia di cui noi abbiamo sopra riportato il Post. Ebbene, così come avvenuto all'indomani della sciagura di Sharm el Sheikh non ci sarà da stupirsi se anche in questo caso inizieranno le polemiche sul perché quella compagnia sorvolava la Libia, mentre invece agli aerei battenti bandiera UK ne era stato vietato il sorvolo. D'altra parte qualcosa di simile è quello che si è verificato all'indomani dell'abbattimento di MH17 in cielo ucraino: come mai l'aereo aveva scelto quella rotta che gli Stati Uniti avevano invece vietato alle proprie compagnie aeree? (5)

In fondo il problema, anche con l'attivazione del CZIR, rimane sempre lo stesso: la chiusura di uno spazio aereo spetta in via primaria alla nazione-sovrana che ha la giurisdizione sul suo territorio. Qualora a causa di *turmoil* geopolitici la situazione in quella nazione sia critica, spetta agli altri Stati attraverso le informazioni di cui dispongono di imporre ai propri vettori di evitare il sorvolo di determinate zone ritenute a rischio, **anche se lo spazio aereo rimane ufficialmente ancora aperto e ciò purtroppo non sottovalutando il particolare che vi sono interessi economici nel mantenere aperto uno spazio aereo.**

(1) Per la precisione il rapporto di Eurocontrol sul traffico 2015 annota quanto segue: *"Given the continued crisis, overflights in Ukraine decreased by a further 64% compared to 2014. As a result, central and South East European States (for example, Bulgaria, Czech Republic, Hungary, Romania, Slovakia and Turkey) continued to see increases in overflights as the flows between Europe and the Middle East/Far East Asia were re-routed in a more southerly direction. While these new routings stabilised over the past year, Ukraine recorded further decreases in overflights from November 2015 following a mutual ban on flights between Russia and Ukraine, and the Ukrainian ban on overflights by Russian registered carriers."* Pagina 28 di "Annual Network Operations Report 2015"

(2) <http://www.icao.int/czir/Pages/default.aspx>

(3) La lista da noi riportata è stata tratta dal sito Icao di cui alla nota (2) in data 15 luglio 2016.

(4) La prima black list della UE prese il via nell'anno 2006.

(5) Va ricordato che il B777 della Malaysia Airline non è stato l'unico aereo che il 17 luglio 2014 aveva scelto quella rotta; ben 160 aerei avevano sorvolato la FIR ucraina il giorno dell'incidente. Vedi in merito la nostra Newsletter 25/2015 "La responsabilità del vettore sulla scelta della rotta".

AAR – Safety Newsletter 28/2016 del 18 Luglio 2016

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016 e scaricabili dal nostro sito:

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804, I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (26 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA DEL VOLO
- 25/2016 (29 giugno): UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTO DOPO OLTRE 30 ANNI
- 26/2016 (05 luglio): LE "SCATOLE NERE" IN PENSIONE?

www.air-accidents.com