

RYANAIR 4978 E LA CONVENZIONE DI CHICAGO

La Convenzione di Chicago a buon diritto può definirsi la *Magna Charta* dell'aviazione civile. La Convenzione, firmata nel Dicembre 1944 stabilisce le regole dello spazio aereo, la registrazione degli aerei e la sicurezza, la protezione, la sostenibilità e dettaglia i diritti dei firmatari in relazione al trasporto aereo commerciale. Alla data di marzo 2019, la Convenzione di Chicago aveva 193 Stati firmatari, in pratica tutti gli stati membri delle Nazioni Unite. Avvertiamo subito che anche lo Stato della Bielorussia (Belarus) risulta firmatario della convenzione in data 4 giugno 1993.

Stabilisce la Convenzione al Paragrafo b dell'articolo 3bis:

Gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato, nell'esercizio della sua sovranità, ha il diritto di esigere l'atterraggio in qualche aeroporto designato di un aeromobile civile che sorvola il suo territorio senza autorizzazione o se vi sono ragionevoli motivi per concludere che l'aeromobile sia utilizzato per qualsiasi scopo incompatibile con con gli scopi della presente Convenzione; può anche dare a tale aeromobile qualsiasi altre istruzioni per porre fine a tali violazioni. A questo a tal fine, gli Stati contraenti possono ricorrere a qualsiasi mezzi appropriati compatibili con le norme pertinenti del diritto internazionale, comprese le disposizioni pertinenti della presente Convenzione, in particolare il paragrafo a) del presente articolo. Ogni Stato contraente accetta di pubblicare i propri regolamenti in vigore in materia di intercettazione di aerei civili.

Quindi dal momento che il volo Ryanair sorvolava il Bielorussia con piena autorizzazione (1) l'intercettazione del velivolo risulta essere un atto del tutto arbitrario e illegale. Se una nazione vuole chiudere il sorvolo a velivoli appartenenti a specifici Stati lo può senz'altro fare emettendo appositi Notam. E' quanto in pratica accaduto nel giugno 2017 quando Bahrain, Egitto, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, presero la decisione di chiudere il loro spazio aereo agli aerei registrati in Qatar. (2)

Un particolare che va senz'altro messo in evidenza è che il volo FR4978, da quanto si può osservare sul sito web *Flightradar24*, suggerisce **che l'aereo era in realtà più vicino a Vilnius che a Minsk** quando ha virato sotto scorta dell'aviazione militare.

Ora se un equipaggio riceve da terra un messaggio di presunta emergenza a bordo è evidente che voglia puntare sull'aeroporto più vicino. Dobbiamo pertanto ritenere che anche dopo la comunicazione di pericolo l'aereo volesse proseguire per la sua destinazione originale Vilnius ma l'affiancamento di velivoli militari spacciati come scorta sono stati in realtà un atto di coercizione per far puntare l'aereo su Minsk.

Insomma davvero una brutta storia per l'aviazione civile. In merito a quanto accaduto la International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) e la European Cockpit Association (ECA) hanno espresso le loro preoccupazioni precisando che l'intervento dell'aviazione bielorussa sia stato messo in atto per ragioni politiche, in violazione della Convenzione di Chicago, ed esso equivale ad un atto di interferenza illegale, che porta tutte le caratteristiche di un "dirottamento sponsorizzato dallo Stato": decisamente una indovinata e appropriata definizione.

Le associazioni hanno richiesto l'apertura di una inchiesta indipendente su questo evento e una risposta immediata da parte delle autorità di sicurezza. Questo atto senza precedenti di interferenza illegale, avvertono ancora le due associazioni, potrebbe sconvolgere le ipotesi sulla risposta più sicura che gli equipaggi possono dare alle minacce di attentati in volo e intercettazioni. E' evidente che senza fiducia e informazioni affidabili da parte degli Stati e da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea, la gestione di eventi di emergenza diventa molto più problematica.

A questo punto ben vengano i divieti di volo per i collegamenti della Belavia, vettore nazionale della Bielorussia, su tutti gli scali europei, con contemporaneo divieto di sorvolo dello spazio aereo bielorusso quale autonoma decisione presa da parte delle compagnie aeree.

- 1) Lo spazio aereo del Belarus non risulta interdetto ai velivoli battenti bandiera irlandese.
- 2) La crisi si è risolta a gennaio 2021.

NL 33/2021 ; 26 maggio 2021

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente "serio" a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile

NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020.

Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it