

ABBATTIMENTO MH17 E I PRECEDENTI DELL'ICAO

Il 12 maggio scorso il Consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) ha votato stabilendo che la Federazione russa non ha rispettato i suoi obblighi di diritto aereo internazionale nell'abbattimento del volo MH17 della Malaysia Airlines nel 2014. Un formale documento decisionale che illustra le ragioni di fatto e di diritto che hanno portato alle conclusioni del Consiglio sarà pubblicato in una prossima riunione.

Il Consiglio ha convenuto che le richieste di risarcimento avanzate dall'Australia e dai Paesi Bassi a seguito dell'abbattimento del volo MH17 il 17 luglio 2014, erano fondate in fatto e in diritto. Il caso era incentrato sulle accuse che la condotta della Federazione Russa nell'abbattimento dell'aereo da parte di un missile terra-aria sopra l'Ucraina orientale costituisse una violazione dell'articolo 3 bis della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, che richiede che gli Stati "si astengano dal ricorrere all'uso di armi contro aerei civili in volo".

Il volo MH17 operava da Amsterdam a Kuala Lumpur con un Boeing 777 e aveva a bordo 298 occupanti (15+283) tutti deceduti. Nel frattempo va comunque precisato che le investigazioni condotte dallo *Onderzoeksraad voor Veiligheid* (l'ente olandese per la sicurezza del volo), avevano già chiarito le cause della sciagura. Infatti il 13 ottobre 2015 il Comitato Olandese per la Sicurezza del Volo presentava il rapporto definitivo sull'incidente concludendo che, sulla base delle indagini condotte sui rottami dell'aereo recuperati e tenendo conto dei sistemi di armamenti disponibili nell'area, a provocare il disastro dell'MH17 fu l'esplosione della testa di guerra tipo 9N314M di un missile terra-aria Buk lanciato da una postazione situata entro un'area di 320 chilometri quadrati nell'Est dell'Ucraina. ⁽¹⁾

Preso atto delle conclusioni l'ulteriore passo è stato quello di avviare l'indagine penale la quale venne affidata a una squadra investigativa congiunta (*Joint Investigation Team – JIT*) appositamente costituita. Il JIT relativo all'MH17 venne creato il 28 luglio 2016 nel corso di un incontro all'Aia fra procuratori e investigatori provenienti dai 12 paesi coinvolti nell'investigazione gli 11 paesi di cittadinanza delle vittime e l'Ucraina.

Come il nostro titolo fa capire non è questa la prima volta che l'ICAO si è occupata dell'abbattimento di un aereo civile. Lo fece già allorché il **21 febbraio 1973** il volo 114 della Libyan Arab Airlines fu abbattuto da jet F-4 israeliani sopra la penisola del Sinai (113 vittime) e quando dieci anni più tardi il **primo settembre 1983** un Jumbo della compagnia coreana KAL, volo 007, venne abbattuto in prossimità dell'isola di Moneron, a ovest di Sakhalin, nel Mar del Giappone, (269 vittime). L'aereo di linea Boeing 747 era in rotta da Anchorage a Seoul, ma a causa di un errore di navigazione dell'equipaggio, l'aereo si era allontanato dalla rotta prevista e sorvolò lo spazio aereo proibito sovietico. Le forze aeree sovietiche trattarono l'aereo non identificato come un aereo spia statunitense e lo distrussero con missili aria-aria, dopo aver sparato dei colpi di avvertimento. A bordo del 747 fra l'altro si trovava Larry McDonald, un rappresentante degli Stati Uniti. L'Unione Sovietica trovò il relitto immerso nel mare due settimane dopo, il 15 settembre, e trovò i registratori di volo in ottobre, ma queste informazioni furono tenute segrete dalle autorità sovietiche fino al 1992, dopo la dissoluzione del Paese.

Un recente incidente che ha visto l'abbattimento di un aereo civile con missili terra-aria è stato quello occorso l'otto gennaio 2020 nei pressi dell'Aeroporto di Teheran quando il Boeing 737 della Ukraine International che era appena decollato con destinazione Kiev è stato abbattuto per errore dalle guardie islamiche rivoluzionarie (IRGC). L'abbattimento provocò la morte di tutti i 176 (9+167) occupanti a bordo. Le autorità iraniane avevano inizialmente negato di essere responsabili della distruzione del velivolo, ma le indagini condotte da diverse agenzie di intelligence del mondo occidentale e dall'opinione pubblica iraniana

hanno poi rivelato che il velivolo era stato colpito da due missili terra-aria. L'11 gennaio 2020, il governo iraniano ha ammesso che l'IRGC aveva preso di mira il volo 752 dopo averlo erroneamente identificato come un missile da crociera americano.

Il coinvolgimento dell'ICAO nel caso di abbattimenti di aerei civili, non è un qualcosa di automatico. I precedenti da noi citati indicano chiaramente che il suo intervento tende sempre a far completa luce allorché sono in gioco dispute geopolitiche sulle responsabilità delle parti in causa. Ma l'Organizzazione è sempre in prima linea ogniqualvolta è necessario adottare procedure a salvaguardia della safety aeronautica. Così ad esempio quando nel marzo 2014 è avvenuta la scomparsa di MH370 (2) finito completamente fuori rotta nell'Oceano Indiano, due anni dopo nel 2016, l'ICAO ha adottato uno standard che prevedeva che, entro novembre 2018, tutti gli aeromobili che sorvolavano l'oceano aperto comunicassero la loro posizione ogni 15 minuti. L'ICAO ha poi approvato un emendamento alla [Convenzione di Chicago](#) che prevede che i nuovi aeromobili prodotti dopo il 1º gennaio 2021 siano dotati di dispositivi di localizzazione autonomi in grado di inviare informazioni sulla posizione almeno una volta al minuto allorché ricorrono circostanze di emergenza. (3)

L'argomento sicurezza volo è decisamente uno dei più sensibili tema trattati dall'Organizzazione. Nel 2023 l'ICAO ha emesso la terza edizione aggiornata del documento 10084 dal titolo "Risk Assessment Manual for Civil Aircraft, Operations over or near conflicting zones" nel quale vengono delineate le azioni che gli Stati devono prendere per portare a conoscenza delle agenzie di controllo traffico aereo (ANSP), nonché alle compagnie aeree circa minacce e pericoli nel loro spazio aereo in modo da ridurre al minimo le minacce e i pericoli. Con l'obiettivo di fornire assistenza in tal senso, il manuale si propone di fornire una guida per identificare i principali fattori di rischio che gli Stati potrebbero prendere in considerazione.

Tornando a MH17 e alla recente dichiarazione ICAO la Russia ha fatto subito sapere di non essere d'accordo con la decisione presa e comunque ha tenuto a precisare che essa fin dall'inizio si è detta d'accordo con quanto stabilito dalla risoluzione del Consiglio di Sicurezza ONU 2166 adottata il 21 luglio 2014 la quale dopo aver deplorato il *downing* del volo MH17 della Malaysia Airlines sopra il territorio ucraino sottolineava la necessità di un'indagine internazionale indipendente, trasparente e completa per accertare le cause della sciagura. La Russia ritiene che la Commissione olandese non abbia rispettato il carattere della indipendenza, ribadendo fra l'altro che era preciso compito delle autorità ukraine chiudere completamente il proprio spazio aereo in quanto non sicuro.



Il comunicato della TASS del 13 maggio 2025

Quali saranno le conseguenze della decisione ICAO? Per fornire una risposta bisognerà attendere il successivo documento annunciato dall'organizzazione internazionale: "A formal decision document setting out the reasons of fact and law leading to the Council's conclusions will be issued at a future meeting." (4)

Per il momento ci si può solo augurare che laddove siano presenti crisi e tensioni le rispettive autorità governative abbiano il coraggio di decidere per la chiusura del loro spazio aereo.

- (1) Malgrado l'incidente fosse avvenuto il 17 luglio fu solo a partire dal 4 novembre 2014, con la situazione militare nell'area ormai stabilizzata a favore dei secessionisti filo-russi, che gli investigatori del Comitato Olandese per la Sicurezza del Volo poterono visitare utilmente i vari luoghi in cui erano situati i rottami dell'aereo. Il 16 novembre, dopo aver ricevuto il permesso delle autorità locali, nel corso di sei giorni, gran parte dei rottami furono recuperati e trasportati nei [Paesi Bassi](#), dove furono utilizzati per la parziale ricostruzione dell'aeroplano. Altre parti dell'aereo furono recuperate fra il 19 aprile e il 2 maggio 2015.
- (2) Il volo operava sulla rotta Kuala Lumpur-Pechino ed era svolto dal Boeing 777 immatricolato 9M-MRO, c/n 28420. A febbraio di quest'anno è stata avviata una nuova campagna di ricerche.
- (3) I cambiamenti sono stati inclusi nell'Annesso 6 (Operation of Aircraft).
- (4) <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Insert-Subject-Here.aspx>

www.air-accidents.com

NL 34/25 (15 Maggio 2025)

[Elenco Newsletter emesse nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/25

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."