

GLI STRASCICHI DEL DIROTTAMENTO RYANAIR

Come era facilmente immaginabile esperti del diritto aeronautico e del trasporto aereo non hanno mancato di dire la loro opinione sull'incredibile e insolito dirottamento del volo internazionale Atene-Vilnius costretto ad atterrare a Minsk, in Bielorussia, il 23 maggio 2021, volo 4978 della sussidiaria polacca di Ryanair, la Buzz. (1)

Vi è chi ha fatto presente che in base all'articolo 1 della Convenzione di Chicago uno Stato ha "sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sopra il suo territorio", quindi un aereo nello spazio aereo di uno Stato può essere intercettato e ordinato di atterrare a condizione che venga seguita la procedura di intercettazione e siano osservati i requisiti sulla sicurezza. Circa questa tesi ci permettiamo osservare che essa è senz'altro corretta purchè l'intercettazione non avvenga per motivi di sicurezza **del tutto inesistenti**. Non solo, ma come abbiamo subito notato in una nostra newsletter (2), anche ammettendo l'esistenza di un presunto pericolo la soluzione più corretta da adottare in tale ipotesi sarebbe stata quella di atterrare nell'aeroporto più vicino che era Vilnius, aeroporto di destinazione, e non Minsk.

E' invece da condividere la tesi circa la pericolosità di una drammatizzazione dell'evento. La messa in scena di una minaccia di bomba e l'intercettazione dell'aereo da parte delle autorità bielorusse potrebbe aver messo in pericolo i passeggeri e l'equipaggio. Sia la Convenzione di Chicago che la Convenzione di Montreal dovrebbero essere utilizzate nella valutazione giuridica del caso. Indubbiamente la situazione venutasi a creare nel cockpit del Boeing Ryanair costituisce un precedente molto pericoloso.

Ancora, è del tutto condivisibile la tesi di chi sostiene che la sicurezza del volo può essere stata messa a rischio a causa dell'onere di lavoro aggiuntivo richiesto dall'equipaggio per atterrare in sicurezza in un aeroporto non familiare, fatto che è stato ulteriormente complicato da avvertimenti di una bomba a bordo e la presenza di una scorta militare. Da non sottovalutare poi la reazione dei 126 passeggeri alla notizia di un dirottamento, con il potenziale pericolo sulla reazione che avrebbero potuto avere quei passeggeri che si intendeva estradare e quegli agenti di sicurezza che è appurato erano a bordo del velivolo.

Da ricordare che se è corretto asserire che l'aereo, l'equipaggio e i passeggeri si trovavano in una zona di sovranità bielorusa è pure vero che secondo una certa dottrina l'interno di un velivolo di linea è considerato territorio della bandiera di appartenenza del vettore aereo. Nel caso specifico si dovrebbe soltanto dirimere il dubbio se si trattava di compagnia polacca o irlandese. (3)

Il CEO di Ryanair Michael O'Leary non ha usato mezzi termini nel dichiarare che l'evento è stato un "dirottamento sponsorizzato dallo Stato" e che Ryanair crede che "c'erano anche alcuni agenti del KGB (bielorusso) scaricati all'aeroporto".

In una riunione appositamente convocata, l'organo direttivo dell'ICAO ha sottolineato l'importanza di stabilire i fatti dell'accaduto e di capire se vi sia stata una violazione del diritto internazionale dell'aviazione da parte di uno Stato membro dell'ICAO, compresa la convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago) e relativi allegati. Ricordando l'articolo 55 della Convenzione di Chicago, il Consiglio ha deciso di intraprendere un'indagine conoscitiva su questo evento e, a tal proposito, ha chiesto al Segretariato dell'ICAO di preparare una relazione presentando i fatti disponibili e gli strumenti giuridici pertinenti.

"Il Consiglio ha quindi deciso che tutti i fatti rilevanti dovrebbero essere ufficialmente stabiliti attraverso un'indagine ICAO condotta dal Segretariato ICAO", ha sottolineato il presidente del Consiglio ICAO, l'italiano Salvatore Sciacchitano.

L'EASA, European Aviation Safety Agency, suggerisce agli stati membri di avvertire i propri operatori di "non condurre operazioni" nell'UMMV/Minsk FIR, (sigla ICAO che identifica lo spazio aereo del Belarus) a meno che non si tratti di garantire un funzionamento sicuro in caso di circostanze impreviste. Diversi stati membri hanno da allora emesso Notams in tal senso, ma il linguaggio di questi è alquanto disomogeneo. La maggior parte dei Notam avverte che agli operatori UE viene "richiesto" e gli operatori stranieri sono "raccomandati" a non sorvolare la Bielorussia. Gli Stati Uniti da parte loro hanno invitato gli operatori a "esercitare estrema cautela" fino a quando la FAA può valutare meglio le azioni della Bielorussia.

02 GIUGNO21 Direttiva EASA sulla sicurezza 2021-02 L'EASA chiede agli stati membri di dire ai loro operatori di "non condurre operazioni" nell'UMMV/Minsk FIR, a meno che non si tratti di garantire operazioni sicure in caso di circostanze impreviste.

E' indubbio comunque che l'atterraggio forzato di questo volo è stato motivato politicamente, e l'equipaggio è stato indotto a credere che ci fosse una minaccia credibile alla sicurezza dell'aereo. Per questo motivo sono in molti a ritenere che si è trattato di un incidente unico che non è probabile che si ripeta. Quindi, dal punto di vista operativo, attendiamoci che tutti riprenderanno quanto prima a sorvolare lo spazio aereo in questione.

- (1) L'aereo era la matricola SP-RSM e aveva a bordo 132 persone (126+6)
- (2) Vedi NWL 33/21 del 26 maggio scorso
- (3) Il dubbio sorge dal fatto che l'aereo era immatricolato in Polonia, ma la compagnia aerea che lo gestiva era una controllata al 100 per cento ("sister airline") del Gruppo Ryanair.
- (4) Anche se alcuni sistemi di diritto nazionale aderiscono ancora all'idea che le navi e gli aerei fanno parte del territorio dello Stato di cui hanno la nazionalità, questa è solo una metafora grossolana. Nel diritto internazionale, si deve fare una distinzione tra tre tipi di giurisdizione statale: la giurisdizione **territoriale** sul territorio nazionale e su tutte le persone e le cose che vi si trovano; la giurisdizione **quasi-territoriale** sulle navi e gli aerei nazionali e su tutte le persone e le cose che vi si trovano; e la **giurisdizione personale** su tutti gli altri cittadini e su tutte le persone sotto la protezione di uno Stato, così come sui loro beni. In caso di conflitto, la giurisdizione territoriale prevale sulla giurisdizione quasi-territoriale e sulla giurisdizione personale, mentre la giurisdizione quasi-territoriale prevale sulla giurisdizione personale.
<https://www.britannica.com/topic/air-law/Acts-and-occurrences-on-board-aircraft>

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
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno



"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