

## IL DIROTTAMENTO RYANAIR E LA TERRITORIALITA' DEGLI AEREI DI LINEA

Quanto avvenuto il 23 maggio scorso al Boeing 737 di Ryanair in servizio fra Atene e Vilnius altro non è che un caso di pirateria aerea, un vero e proprio caso di abbordaggio in cielo, come mai si era verificato nella storia della sicurezza del volo.

Tutti, i tanti casi di dirottamento che vi sono stati, avvenuti sotto tutte le latitudini, venivano sempre compiuti da individui che volevano compiere un eclatante gesto affinché il mondo intero fosse sensibilizzato alla loro causa. Si trattava cioè di terroristi che salivano a bordo per mettere in atto il loro piano di dirottamento.

Ma nel caso del volo 4978 ci si è inventati DA TERRA, DAL CENTRO DI CONTROLLO della nazione che si stava attraversando una ipotetica EMERGENZA, per costringere l'aereo ad atterrare in QUEL paese e arrestare un determinato passeggero.

Nella fattispecie pertanto i dirottatori non ce l'avevano con la Grecia da dove il 737 era decollato, non ce l'avevano con la Lituania paese di destinazione, né con l'irlandese Ryanair, bensì il loro obiettivo era un passeggero che si trovava a bordo e hanno scelto quella soluzione perché sorvolando il Belarus (Bielorussia) sarebbe stato agevole dirottarlo su un aeroporto di questa nazione. Di certo possiamo dire che non si è andati tanto per il sottile mettendo in atto un dirottamento con queste caratteristiche.

La caratterizzazione data dall'amministratore delegato di Ryanair, Michael O'Leary, circa l'accaduto definito come "pirateria sponsorizzata dallo stato" sembra accurata. Ma sarà bene chiarire cosa dice il diritto internazionale in merito: chi governa lo spazio aereo di un paese? Quali leggi proteggono il diritto di una compagnia aerea di sorvolare un paese straniero? In una domanda, come si pone questo caso rispetto al principio della territorialità del velivolo?

La domanda non è peregrina dal momento che qualcuno dei 126 passeggeri a bordo potrebbe rivolgersi ad uno studio legale e lamentandosi circa il dirottamento, il ritardo e potrebbe chiedere alla compagnia aerea, **titolare del contratto di trasporto**, se essa ha fatto tutto ciò che era in suo potere per evitare gli inconvenienti e i disagi occorsi ai passeggeri.

Nell'esaminare il caso ricordiamo che la compagnia interessata batte bandiera irlandese (1), e che il dirottamento, o meglio sarebbe dire lo *scramble*, è avvenuto sul territorio della Bielorussia.

Cosa esattamente si intende per il territorio dello Stato? Interpellando gli esperti sull'argomento, questa la risposta (2)

- 1) la TERRAFERMA;
- 2) le ACQUE TERRITORIALI se si tratta di uno Stato COSTIERO;
- 3) lo SPAZIO AEREO sovrastante la terraferma e le acque territoriali;
- 4) il SOTTOSUOLO, sia terrestre che marino
- 5) le NAVI e gli AEREI

## 6) il TERRITORIO DIPLOMATICO.

Quindi aeromobili e navi rientrano sotto il concetto di territorio dello Stato. Ciò significa che la libertà di navigazione marittima e aerea appartiene allo Stato sotto la cui bandiera e la cui responsabilità i mezzi di navigazione si muovono e non all'individuo. In pratica attraverso l'iscrizione nei registri dello Stato le navi e gli aeromobili ottengono la concessione della nazionalità dello Stato. (3)

Ma sarebbe del tutto errato fermarsi a questa prima suddivisione. Le navi e gli aeromobili costituiscono il così detto "territorio flottante dello Stato", quindi in base al principio di territorialità a bordo trovano applicazione le leggi dello Stato di cui il velivolo batte bandiera.

Tuttavia, se ci addentriamo nel campo dell'applicazione della legge penale va fatta una ulteriore distinzione tra navi e aerei militari o commerciali.

- A) Sulle navi e aerei **militari** si applica sempre la legge dello Stato di cui battono bandiera anche se si trovano nel mare territoriale o nello spazio aereo di un altro Stato.
- B) Sulle navi e aerei **civili** si applica la legge dello Stato di cui battono bandiera se si trovano nelle acque o nello spazio aereo territoriale oppure libero; non si applica invece la legge dello Stato di cui battono bandiera se si trovano nelle acque o nello spazio aereo di un altro Stato.

Tutto sembrerebbe convergere verso il riconoscimento della bandiera dell'operatore quale elemento atto a determinare la legislazione da applicare per quanto avviene a bordo di un velivolo commerciale. Ma in campo giuridico come si sa bisogna procedere con estrema prudenza nelle conclusioni (*il grassetto è nostro*):

*"La nazionalità della nave, come quella dell'aeromobile designa un criterio di collegamento di tali beni con l'ordinamento giuridico di un determinato Stato con il conseguente loro assoggettamento alla sovranità di quello Stato. **Non sembra più attuale la tesi tradizionale che vedeva nella nave e nell'aeromobile un'estensione territoriale mobile dello Stato di bandiera, sebbene sia evocata nel codice della navigazione all'art. 4"** (4)*

Quindi tirando le somme, a nostro parere sarà ben difficile trovare responsabilità del vettore aereo rispetto a quanto avvenuto il 23 maggio scorso. Dell'eccezionalità dell'evento e delle circostanze drammatiche cui è stato oggetto l'equipaggio il Ceo di Ryanair Michael O'Leary ha avuto modo di riferire la scorsa settimana al comitato dei trasporti parlamentari ("Commons Transport Select Committee").

*"All'atterraggio a Minsk, persone non identificate salirono a bordo dell'aereo con delle videocamere, ha detto O'Leary, per "tentare ripetutamente di far confermare all'equipaggio in video che avevano deviato volontariamente. L'equipaggio è stato messo sotto pressione, preso sotto sorveglianza armata e trattenuto per un certo numero di ore. Il capitano era accompagnato da una guardia armata ... Era un ambiente molto ostile e minaccioso".*

O'Leary ha precisato che l'equipaggio era addestrato a valutare "le minacce di bombe che sono purtroppo relativamente di routine", ma non avevano di certo modo di pianificare una situazione come quella verificata il 23 maggio.

*"È senza precedenti, dalla convenzione di Chicago del 1945, che un sistema di controllo del traffico aereo o un'agenzia statale metta su un caso come questo, come compagnia aerea che deve innanzitutto assicurare la sicurezza dei nostri passeggeri, dobbiamo accettare ciò che un ATC ci sta dicendo e credere che sia vero". Rivolto ai parlamentari ha anche aggiunto : "Nemmeno gli stati canaglia si sono impegnati in questo tipo di comportamento prima. È un avvenimento inedito che deve essere preso con la massima serietà ai più alti canali diplomatici e politici". (5)*

- (1) In realtà nel caso specifico la situazione circa la bandiera dell'operatore sarebbe più complessa da determinare dal momento che il volo in questione veniva operato dalla compagnia polacca Buzz la quale a sua volta è controllata da Ryanair. Anche l'immatricolazione del velivo è polacca: SP-RSM
- (2) Abbiamo consultato: <https://www.marconiprato.edu.it/wp-content/uploads/2020/03/4-il-territorio.pdf>
- (3) Come ribadito nella Convenzione UNCLOS (art. 91) e nella Convenzione di Chicago del 1944 (art. 17). Parimenti, nel diritto interno il codice della navigazione, con gli artt. 145 per le navi e 751 per gli aeromobili, sancisce il divieto di iscrizione nei registri italiani per quei veicoli che sono già in possesso della nazionalità di altri Stati perché già iscritti.
- (4) Così nel "Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti" di Stefano Zunarelli e Michele M. Comenale Pinto. Wolters Kluwer, 2020. Pag. 139
- (5) The Guardian 15 giugno 2021 Ryanair boss: airlines must fly over rogue states despite Belarus 'hijacking'

**NL 40/2021 ; 21 giugno 2021**

[www.air-accidents.com](http://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
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
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 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](mailto:info@ibneditore.it)