

QUANDO LA RUSSIA SI PRESE PARTE DELLO SPAZIO AEREO UKRAINO

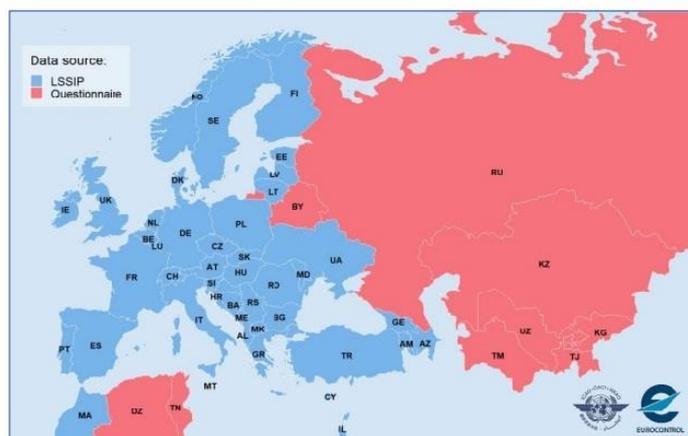
Certo che segni premonitori che qualcosa “bolliva in pentola” fra russi e ucraini ce ne sono stati molti. Tutti sottovalutati, tutti non presi troppo seriamente dal mondo occidentale. Eravamo nell’aprile 2014 quando la Federazione Russa, su base unilaterale e in contraddizione con la Convenzione sull’aviazione civile internazionale, alle norme ICAO e al Piano europeo di navigazione aerea (EUR eANP) annunciò che lo spazio aereo nella FIR (Regione Informazione Volo) di Simferopol (UKFV), compreso lo spazio aereo sopra l’alto mare, passava sotto la responsabilità della Federazione Russa. Fino ad allora quello spazio aereo faceva parte della zona controllata dall’Ukraina.

Mai e poi mai era accaduto che uno spazio aereo controllato da un certo paese fosse contestato e “ripreso” da un secondo paese, anche perchè non sono i singoli stati a fissare l’esatta definizione dello spazio aereo da controllare, ma ciò viene deciso in sede ICAO a seguito di sessioni a livello internazionale.



Le cinque regioni informazioni volo (FIR) controllate dallo stato ucraino fino all’aprile 2014

I confini laterali delle 5 FIR in vigore in Ucraina fino a quella data erano (e sono) in conformità con gli accordi internazionali e l’edizione attuale del Piano Europeo di Navigazione Aerea dell’ICAO (Doc 7754). I confini con gli altri Stati dell’intera area Ucraina (UA) sono meglio evidenziati in questa seconda immagine di fonte Eurocontrol. (1)



Ma geopoliticamente parlando quali eventi erano accaduti tali da far prendere alla Russia un decisione così apertamente unilaterale? E' noto che specialmente nel campo dei regolamenti che governano l'aviazione civile internazionale, ogni cambiamento va preso di comune accordo dopo attenta coordinazione.

Il 21 febbraio del 2014 a seguito della destituzione del Presidente ucraino Viktor Yanukovich, la Russia si è mossa per prendere il controllo della Crimea, una repubblica autonoma che fino ad allora faceva parte dell'Ucraina.

Mentre il referendum che ha ceduto l'autorità è contestato a livello internazionale, la Crimea passava *de facto* sotto il controllo della Russia, creando una situazione di stallo politico fra l'Europa e la Russia che ha portato a una complicata situazione dello spazio aereo.

I passaggi che portarono a tale situazione furono i seguenti:

- 13 marzo. Le truppe russe prendono il controllo delle torri, degli aeroporti e del centro ATC di Simferopol. Il servizio ATC da Simferopol venne temporaneamente interrotto.
- 14 marzo. Il servizio ATC per la FIR di Simferopol viene fornito da altri centri ATC in Ucraina. In particolare Odessa ha assunto il controllo della porzione occidentale (Settori 3,4,5) e Dnipropetrovsk della porzione orientale (Settori 1 e 2).
- 16 marzo. Si tiene un referendum in Crimea, il cui risultato determina la volontà di unirsi alla Russia.

Dal punto di vista operativo, ciò significò:

- 31 marzo: gli orologi si spostano in avanti di 2 ore, la Crimea passa sotto l'ora di Mosca.
- 03 aprile: riapre l'ACC di Simferopol, che fornisce il servizio di controllo del traffico aereo (ATC) nella FIR di Simferopol.
- 03 aprile: diventa necessario un permesso per entrare nello spazio aereo sopra la Crimea, secondo i NOTAM emessi dalla Russia

Sottolineiamo nuovamente che un atto così sfacciatamente unilaterale da parte di un Paese che fa parte dell'Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile (ICAO) non trova precedenti nella storia dell'aviazione civile. Per riattivare il "nuovo" controllo dello spazio aereo da Simferopol, la Russia emise il 28 marzo 2014 diversi NOTAM tutti contestati dall'Ucraina e da Eurocontrol.

Questo ha portato a una situazione di insicurezza del controllo del traffico aereo a causa della quale l'ICAO emise la raccomandazione di evitare lo spazio aereo di Simferopol fino a quando la situazione non venisse risolta.

Adirittura la Russia provvede anche a cambiare i codici Icao:

URFB Sebastopoli Belbek (ex UKFB)

URFF Simferopol (prima UKFF)

URFV Simferopol FIR/ACC (era URFV)

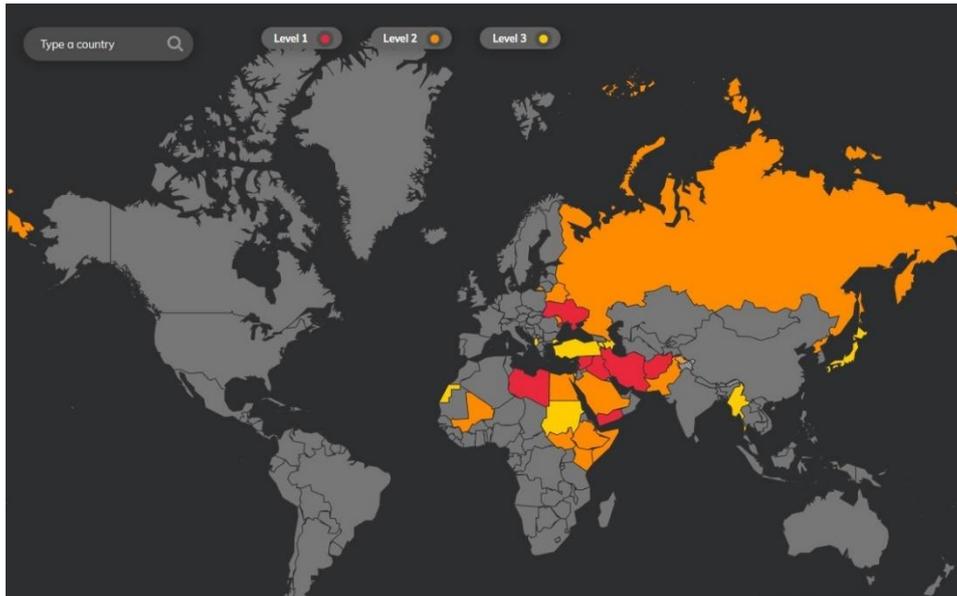
tutti non riconosciuti al di fuori della Russia.

Allo stato attuale il risultato è che due autorità rivendicano entrambe il medesimo spazio aereo (2) ma non si può fingere di ignorare che uno spazio aereo dai confini internazionalmente definiti esisteva ed improvvisamente un bel giorno qualcuno ha deciso di cambiarlo: una mossa dalle stringenti analogie con quanto accaduto il 24 febbraio 2022 allorché le forze armate sovietiche decidevano di invadere il territorio ucraino.

Prima dello scoppio della guerra, qualcuno ritenendo fattibile che la Crimea e il suo spazio aereo sarebbero rimaste sotto controllo russo, ipotizzò che era solo una questione di tempo prima che la gestione russa dell'ACC di Simferopol venisse accettata a livello internazionale, sia per la sicurezza che per l'efficienza del servizio reso. Ma di certo lo scoppio delle ostilità ha completamente vanificato questa visione. Anzi non sarebbe sbagliato affermare che se la comunità internazionale avesse reagito con più determinazione all'annessione dello spazio aereo della Crimea, magari boicottando tutti i voli delle compagnie russe, già dal 2014, forse -il condizionale è d'obbligo- la Russia sarebbe stata più cauta prima di decidere sull'invasione di altri territori dell'Ukraina in apertura del 2022.



Nelle due immagini sopra, vediamo più in dettaglio l'area di Simferopol che la Russia nel marzo 2014 comunicò essere sotto la sua giurisdizione. Sotto possiamo vedere come dall'inizio dell'invasione ucraina lo spazio aereo di questa nazione sia diventato "no fly"



A porre fine alle incertezze è comunque intervenuta la guerra la quale ha di fatto significato la chiusura di tutto lo spazio aereo tramutando quell'area in una zona "no Fly" come si evince dalla zona in rosso della sovrastante immagine. Ricordiamo che in rosso vengono evidenziate le zone di Livello 1 "No fly" , in arancio il livello 2 "valutare rischio" , in giallo il livello 3 "adottare cautela". (3)

Durante questi otto anni che vanno dal febbraio 2014 fino all'invasione della Ucraina (febbraio 2022) l'Icao si è limitata ad emettere raccomandazioni e richiami, tutti caduti nel vuoto:

"Invitare la Federazione Russa ad aderire rigorosamente alla Convenzione di Chicago e ai suoi allegati e ritirare le pubblicazioni di informazione aeronautica della Federazione russa relative allo spazio aereo all'interno della FIR di Simferopol, in particolare quella sulla zona di mare; concordare affinché l'Icao intraprenda misure efficaci per ritenere responsabili gli Stati membri che violano la Convenzione di Chicago e i suoi allegati, compresa l'interferenza nei servizi di navigazione aerea (ANS) nello spazio aereo internazionale che è sotto la responsabilità di un altro Stato membro." (4)

Nel frattempo però, il 17 luglio 2014 il Boeing 777 della Malaysia Airline che volava da Amsterdam a Kuala Lumpur veniva abbattuto nella zona orientale dell'Ucraina: 298 persone perdevano la vita.

E proprio di recente, il 17 novembre 2022, la Corte olandese che ha condotto le indagini criminali sull'abbattimento dell'aereo malese ha condannato all'ergastolo tre imputati, Igor Girkin, Sergey Dubinskiy e Leonid Kharchenko, per l'omicidio dei 298 passeggeri e dell'equipaggio. Un quarto imputato, Oleg Pulatov, è stato assolto per insufficienti prove nel coinvolgimento dell'incidente.

Il giudice presidente, Hendrik Steenhuis, ha dichiarato che la corte ha concluso che l'MH17 è stato abbattuto da un missile BUK di fabbricazione russa lanciato da un campo agricolo nell'Ucraina orientale, citando ampie prove che non lasciavano "alcuna possibilità di ragionevole dubbio" e che la Russia aveva il controllo generale delle forze separatiste nell'Ucraina orientale quando l'aereo fu abbattuto.

In conclusione possiamo ben dire che sono assai lontani i tempi in cui l'aviazione civile veniva vista come strumento di pace e fratellanza fra i popoli.

- 1) L'acronimo LSSIP che compare nella tabella sta per *Local Single Sky Implementation*.
- 2) Alcuni osservatori hanno assimilato la situazione ucraina/russa a quella di Cipro nord, ove è presente un contenzioso nella esatta delimitazione dello spazio aereo fra Grecia e Turchia. (vedi in proposito ns. newsletter n. 7/21 "Particolarità dei confini aerei degli Stati").
- 3) <https://safeairspace.net/>
- 4) Icao A40-WP/170 TE/69 8/8/19

NL 57/2022 ; 30 novembre 2022

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre

NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre
NL53/22	Il vostro pilota prende antidepressivi?	20 ottobre
NL54/22	Runway escursion a Cebu, volo KAL 631	24 ottobre
NL55/22	Ci stanno riprovando: un solo pilota nel cockpit	26 novembre
NL56/22	Venezuela, mancano ancora due aerei all'appello	27 novembre

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.