

MULTA A AIR CANADA PER AVER SORVOLATO L'IRAQ

250 mila dollari, a tanto ammonta la multa che la Il Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti ha inflitto ad Air Canada dopo aver scoperto che il vettore ha sorvolato lo spazio aereo iracheno, dichiarato vietato, tra il 2022 e il 2023. Ci si chiederà, ma perché un ente statunitense sanziona una compagnia canadese? Il dipartimento aveva la giurisdizione per sanzionare la compagnia aerea, dal momento che i suoi voli avevano un codice di designazione United Airlines grazie ad accordi di codeshare tra la compagnia canadese e quella di Chicago.

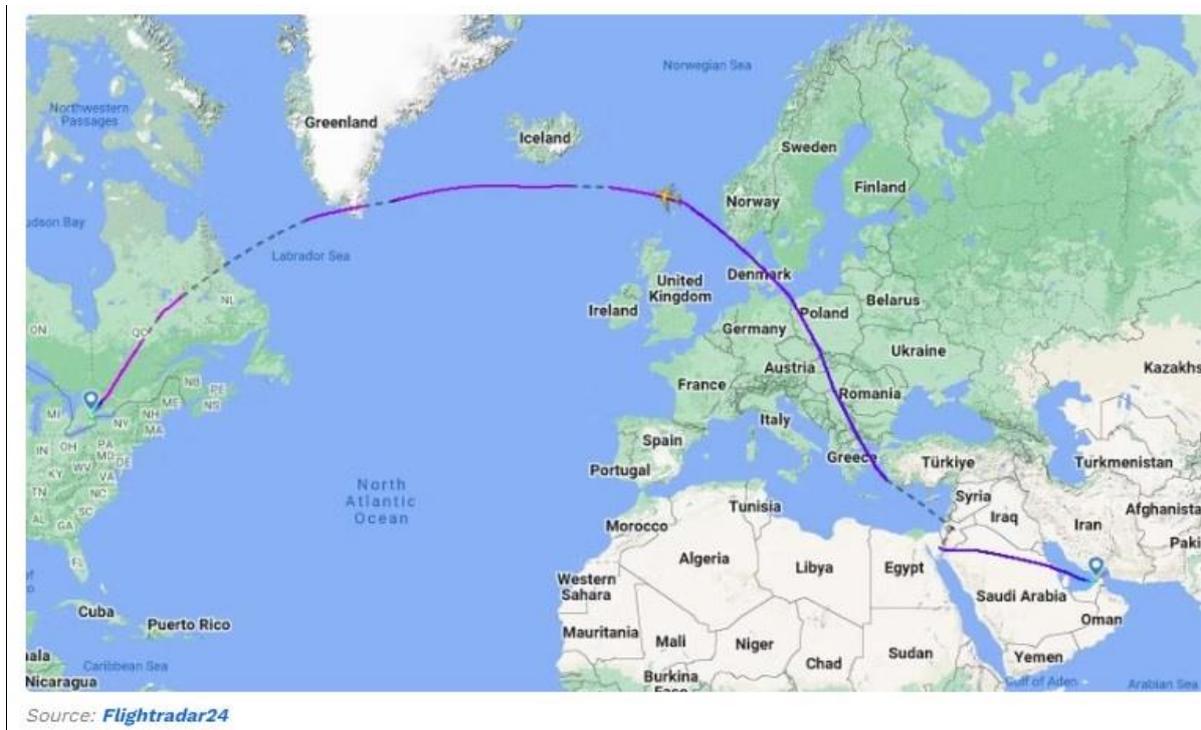
E così abbiamo scoperto un nuovo “tranello” che può celarsi dietro gli accordi di code-sharing, quei ben noti accordi tramite i quali UN volo operato da UNA determinata compagnia appare sul tabellone dell'aeroporto ripetuto alla ennesima cifra tante volte quante sono le compagnie con le quali vige un accordo di code sharing. Vi forniamo un esempio concreto di tabellone aeroportuale relativo a un volo Roma-Parigi.

Expected time:	Logo	Flight	Destination	Terminal	Status	Action
06:00		KQ 3035	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				
06:00		KQ 3035	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				
06:00		MK 9524	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				
06:00		WS 5030	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				

Expected time:	Logo	Flight	Destination	Terminal	Status	Action
06:00		AF 1005	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
06:00		AM 6015	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				
06:00		MU 1659	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				
06:00		DL 8520	PARIS (CDG)	T1	Departed	Details ->
		AF 1005				

Le violazioni contestate si sono verificate sui voli di Air Canada che operavano servizi diretti tra l'aeroporto internazionale di Dubai e l'aeroporto di Toronto Pearson. Come si può osservare dall'immagine che segue la corretta rotta che il volo in questione avrebbe dovuto seguire evitava il sorvolo dello spazio aereo iracheno sorvolando invece l'Arabia Saudita. Abbiamo più volte ricordato nei nostri interventi che la FAA è una delle autorità che può comandare alle aerolinee nazionali di non volare (o anche solo sorvolare) determinati Paesi. La Air Canada chiaramente non è un vettore USA, ma se questa compagnia stringe accordi

commerciali con vettori Usa e in base al code sharing vola usando codici di vettori statunitensi può rientrare sotto i divieti imposti alle compagnie Usa.



Esempio di corretta rotta da seguire nella tratta Toronto-Dubai

Il discorso e le argomentazioni potrebbero sembrare contorte, ma vi assicuriamo che di contorto c'è soltanto quella pessima abitudine adottata dalle compagnie aeree (e non vietata dalla IATA) di creare voli "fittizi" avvalendosi del fatto che fra la compagnia che realmente vola e le altre facenti parte del suo "club" sussistono accordi di code-sharing. Per la precisione questo quanto riporta l'ordinanza del DOT:

Riteniamo che Air Canada abbia violato il 49 U.S.C. § 41301, come descritto in precedenza, operando voli con il codice di designazione di un vettore statunitense in uno spazio aereo in cui la FAA vieta agli operatori e agli aviatori statunitensi di volare, in violazione dell'ordine 95-2-34 del DOT, impegnandosi così in un trasporto aereo straniero senza l'appropriata autorità economica. (1)

L'Air Canada si è difesa sostenendo che i voli "sorpresi" a sorvolare l'Iraq sono stati incidenti non pianificati e accidentali causati da diversi fattori, attribuendone la causa alle restrizioni del controllo del traffico aereo e ai cambi di aeromobile che necessitavano di più tempo per raggiungere un'altitudine sufficiente per non compromettere la sicurezza. Il vettore canadese ha dichiarato di aver preso appropriati provvedimenti per i voli futuri per evitare che la medesima situazione si ripeta. La motivazione del "complesso ambiente di sicurezza" esistente in Iraq ha fatto sì che il vettore canadese sia tenuto a pagare 125.000 dollari della multa iniziale e altri 125.000 dollari se violerà nuovamente l'ordine entro il prossimo anno, ma buon per lei che l'accordo di codeshare con United Airlines sulla rotta è terminato nel gennaio 2023.

Circa i motivi del divieto imposto dalla autorità Usa viene ricordato che il rischio principale del sorvolo dello spazio aereo iracheno è dovuto a bersagli intenzionali da parte di organizzazioni terroristiche che detengono armi antiaeree portatili. Si presume che gli aerei civili possano essere identificati erroneamente da militari locali o stranieri e essere oggetto di fuoco. Inoltre gli attacchi di droni provenienti dalla Turchia e dall'Iran sono comuni anche nelle regioni settentrionali dell'Iraq, il che pone gli aerei civili ad alto rischio. Gli avvisi

sullo spazio aereo emessi dalle autorità straniere consentono alcuni sorvoli ad altitudini più elevate, ma ciò rimane un chiaro rischio per gli aerei civili che volano in generale sull'Iraq.

Per capire quanto sia meglio chiudere completamente uno spazio aereo anziché considerarlo sicuro al di sopra di una certa quota, va ricordato che quando il 17 luglio 2014 il volo MH17 venne abbattuto in territorio Ucraino le investigazioni appurarono che l'abbattimento era stato causato dai secessionisti filo-russi utilizzando un missile terra-aria del sistema Buk lanciato dal territorio sotto il loro controllo. **Ebbene anche in quella occasione, in quell'area, era in vigore il divieto di volare a quote inferiori ai 32.000 piedi (FL320) ; il Boeing della Malaysia volava a 33.000 piedi ma ciò non gli evitò di venir colpito da un missile terra-aria.**

Evitare le zone dichiarate "unsafe" deve essere un comandamento sempre rispettato dalle compagnie aeree.

E poi sarebbe il caso di porre fine alla farsa della moltiplicazione virtuale dei voli in presenza di accordi di code sharing.



<https://toronto.citynews.ca/2024/09/27/air-canada-fined-us250k-for-flying-over-prohibited-iraqi-airspace/>

(1) DOT, Order 2024-9-15 ; Docket DOT-OST-2024-0001

NL 48/2024 30 settembre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓ NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓ NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓ NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓ NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024
✓ NL 47/24 Quello scontro sul cielo di Nettuno	29 settembre 2024



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.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

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