



# Accordo sulla creazione del blocco funzionale dello spazio aereo Blue Med tra la Repubblica italiana, la Repubblica di Cipro, la Repubblica ellenica e la Repubblica di Malta

Dossier n° 143 - Schede di lettura  
9 aprile 2014

## Contenuto dell'accordo

Il provvedimento trae origine dal **regolamento CE 550/2004 e successive modifiche**, che riguarda la fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo. In particolare, l'articolo 9-bis di detto regolamento è dedicato ai blocchi funzionali di spazio aereo.

Si tratta di una fattispecie volta a ridurre la frammentazione nell'utilizzazione degli spazi aerei, data dal fatto che ogni volta che un aereo entra in uno spazio aereo nazionale ricade nell'operatività di un diverso fornitore di servizi di navigazione, sulla base di differenti regole e requisiti operativi. Ognuno di questi fornitori dispone di particolari attrezzature, quando non addirittura di proprie sedi di formazione. Tale frammentazione ha impatto sulla sicurezza, limita le capacità e accresce i costi. Dando vita a blocchi funzionali di spazio aereo, gli Stati membri della UE contigui territorialmente, in una classica "cooperazione rafforzata" in base al diritto europeo, mirano ad accrescere la cooperazione per giungere ad una più razionale organizzazione dello spazio aereo e della fornitura dei servizi inerenti.

L'articolo 9-bis prevede entro il 4 dicembre 2012 l'adozione da parte degli Stati membri di tutte le misure necessarie per garantire nell'area di propria pertinenza l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo: ove opportuno, **la cooperazione tra gli Stati membri potrà estendersi alla partecipazione di paesi terzi**. Caratteristiche e condizioni dei blocchi di spazio aereo saranno tra l'altro quelle di fondarsi su un'analisi dei valori di sicurezza, di consentire l'uso dello spazio aereo in coerenza con la rete europea delle rotte, di ottimizzare le attuali regioni di informazioni di volo assicurando la compatibilità tra le varie zone dello spazio aereo europeo, di conformarsi alle condizioni prescritte negli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). **Un blocco funzionale di spazio aereo potrà essere istituito solo in base ad un Accordo** tra tutti gli Stati membri - ed eventualmente tutti i paesi terzi - che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo in esso ricompreso.

Si segnala che le previsioni del Reg.to CE 550/2004 sono state finora recepite in **nove diverse iniziative regionali** per la formazione di blocchi funzionali di spazio aereo: oltre al Blue Med - al quale peraltro partecipano come osservatori anche l'Egitto, la Tunisia, l'Albania e la Giordania - sono stati già legalmente stabiliti e notificati alla Commissione europea il blocco funzionale riguardante l'Irlanda/Regno Unito e quello tra Danimarca e Svezia. Vi sono inoltre altre sei iniziative in corso, come il Blue Med, di realizzazione, che riguardano i blocchi funzionali tra:

Lituania/Polonia  
Bulgaria/Romania,  
Balcani occidentali/Europacentrorientale,  
Belgio/Francia/Germania/Lussemburgo/Olanda/Svizzera,  
Estonia/Lettonia/Finlandia/Norvegia,  
Portogallo/Spagna.

Per quanto concerne il contenuto dell'Accordo in esame, esso consta di **38 articoli e di un allegato** contenente l'elenco delle Autorità nazionali di supervisione Blue Med.

Le disposizioni più rilevanti riguardano anzitutto **l'articolo 2**, sull'obiettivo dell'Accordo, nel quale peraltro viene precisato che esso **non prevede la creazione di un'organizzazione con personalità giuridica internazionale**.

**L'articolo 3** prevede l'applicazione delle norme del presente Accordo agli spazi aerei relativi alle Regioni di informazioni di volo (FIR) e alle Regioni di informazioni di volo superiori (UIR) assegnate agli Stati membri interessati dagli Accordi regionali dell'ICAO sulla navigazione aerea; vi è inoltre una clausola di salvaguardia nei confronti della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago e di ogni altro accordo internazionale vincolante. Un'ulteriore salvaguardia è contenuta nell'**articolo 4** nei confronti della completa ed esclusiva sovranità di ciascuno Stato membro sul proprio spazio aereo; nonché requisiti nazionali inerenti l'ordine pubblico, la pubblica sicurezza, e le necessità di difesa

nazionale.

L'**articolo 5** ribadisce sinteticamente gli obiettivi dell'Accordo, mentre l'**articolo 6** riguarda gli impegni assunti con l'Accordo dagli Stati ad esso partecipanti. L'**articolo 8** riguarda il coordinamento e la cooperazione tra l'aviazione civile e militare nell'uso dello spazio aereo, salvaguardando gli irrinunciabili diritti alla sicurezza e alla difesa degli Stati partecipanti. In base all'**articolo 9** gli Stati membri facilitano all'interno del blocco funzionale Blue Med la fornitura dei servizi di traffico aereo, di comunicazione, navigazione e sorveglianza, metereologici e di informazioni aeronautiche. In base all'**articolo 16**, poi, gli Stati membri si sforzano di raggiungere la massima armonizzazione delle loro politiche tariffarie nazionali per il traffico all'interno dello spazio aereo interessato.

L'**articolo 19** istituisce il **Consiglio di governo Blue Med**, come organo decisionale comune per la migliore applicazione dell'Accordo in esame. Nel Consiglio avrà diritto di voto un rappresentante autorizzato dello Stato, al quale può eventualmente aggiungersi - ma senza ulteriore diritto di voto - un rappresentante militare autorizzato. Ciascuno Stato membro potrà poi designare nel Consiglio, ma senza diritto di voto, un rappresentante del Comitato delle autorità nazionali di supervisione, un rappresentante del Comitato di coordinamento civile/militare e un rappresentante del Comitato dei fornitori di servizi alla navigazione aerea. Il successivo **articolo 20** specifica in dettaglio le competenze del Consiglio di governo, mentre l'**articolo 21** ne disciplina il funzionamento, prevedendo in particolare che le decisioni del Consiglio siano adottate all'unanimità, e che esso si riunisca almeno due volte l'anno. In base all'**articolo 22**, **L'Accordo Blue Med comporta la costituzione dei tre Comitati anzidetti, ovvero il Comitato di coordinamento civile/militare, il Comitato delle autorità nazionali di supervisione e il Comitato dei fornitori di servizi di navigazione, i quali riferiscono direttamente al Consiglio di governo.**

Appositi piani coordinati saranno sviluppati all'interno del blocco funzionale Blue Med per i casi di emergenza, in ossequio alle norme della Convenzione di Chicago e tenendo in considerazione gli accordi civili e militari attualmente esistenti (**articolo 23**). Del pari, gli Stati membri dell'Accordo si impegnano (**articolo 24**) a cooperare in caso di necessità di ricerca e soccorso di aeromobili a livello transfrontaliero. Assai importante quanto previsto dall'**articolo 25 in materia di responsabilità civile**: all'interno dello spazio interessato, infatti, uno Stato membro si impegna a risarcire i danni causati da eventi occorsi nel proprio spazio aereo, sotto la propria responsabilità, o per colpa di un fornitore di servizi di navigazione aerea a quello Stato riconducibile. Eventuali investigazioni su incidenti gravi sono disciplinate dal successivo **articolo 26**, mentre l'**articolo 27** prevede adeguati meccanismi di segnalazione degli inconvenienti tra tutti gli Stati membri, nonché adeguata circolazione delle informazioni riguardanti la sicurezza all'interno del blocco funzionale Blue Med.

In base all'**articolo 28 l'Accordo in esame è aperto all'adesione di ciascuno Stato il cui spazio aereo sia adiacente a quello Blue Med: l'effettiva adesione è subordinata alla valutazione della domanda da parte del Consiglio di governo. È altresì previsto - articolo 29 -** che uno Stato membro possa recedere dall'Accordo in esame, previa notifica per iscritto al Consiglio di governo e al Depositario (che, in base al successivo **articolo 37**, è il Governo della Repubblica italiana), con effetto dopo un anno dalla data di ricevimento di detta notifica da parte del Depositario. Le modifiche all'Accordo in esame sono disciplinate dall'**articolo 30**: ogni Stato membro ha facoltà di proporre una modifica al Consiglio di governo, che deve essere approvata all'unanimità e proposta alla ratifica di tutti gli Stati membri - gli allegati all'Accordo sono invece modificati tramite accordo unanime di tutti gli Stati membri e successiva notifica al Consiglio di governo. In caso di decisione comune sulla risoluzione dell'Accordo, che sarà adottata all'unanimità e realizzata attraverso una dichiarazione scritta, resta inteso che gli Stati membri determinano congiuntamente i costi risultanti dalla risoluzione (**articolo 31**). L'applicazione dell'Accordo (**articolo 32**) può essere sospesa in ogni momento da ciascuno Stato membro per salvaguardare l'ordine pubblico nazionale, gli interessi di sicurezza e difesa del proprio Stato, e in caso di conflitti e tensioni internazionali: la decisione è immediatamente notificata per iscritto al Consiglio di governo, agli altri Stati membri dell'Accordo, all'ICAO, alla Commissione europea e al Depositario. Qualunque controversia sull'interpretazione dell'Accordo, sulla scorta dell'**articolo 33**, se non risolta in via amichevole entro sei mesi, è trasmessa al Consiglio di governo e, in caso anche questo non riesca a risolvere la disputa, devoluta all'arbitrato, i cui costi sono sostenuti dagli Stati membri che partecipano alla relativa procedura. La decisione del tribunale di arbitrato è vincolante per gli Stati interessati. L'**articolo 34** riguarda la possibilità che all'Accordo Blue Med partecipino *partner* associati, previo parere positivo del Consiglio di governo e firma di uno specifico Accordo di associazione, da ratificare da parte di tutti gli Stati interessati. Il Consiglio di governo determina altresì (**articolo 35**) i costi comuni dell'istituzione del blocco funzionale, che sono ripartiti collettivamente. L'Accordo in esame è registrato presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, in ossequio all'articolo 83 della Convenzione di Chicago (**articolo 36**). Infine, l'Accordo entra in vigore 30 giorni dopo il deposito dell'ultimo strumento di ratifica presso il Governo italiano (**articolo 38**). L'allegato 1, come già illustrato, riporta l'elenco delle Autorità nazionali di supervisione Blue Med: per l'Italia si tratta dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

## Contenuto del disegno di legge di ratifica

Il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica - **approvato dal Senato il 3 aprile scorso** - si compone di quattro articoli: il primo reca l'autorizzazione alla ratifica dell'accordo, il secondo il relativo ordine di esecuzione.

**L'articolo 3** contiene le disposizioni di carattere finanziario del provvedimento, per i cui oneri si rimanda alle risorse umane, finanziarie e strumentali dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV S.p.A.), ciascuno per le parti dell'Accordo di propria competenza. Pertanto, come evidenziato anche dalla relazione tecnica comunque allegata al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica, la stessa non reca oneri per la finanza pubblica - la sola ipotesi della procedura arbitrale di cui all'articolo 33 dell'Accordo potrebbe coinvolgere lo Stato, ma si tratta di mera eventualità, alla quale si potrà eventualmente far fronte con i fondi esistenti a legislazione vigente.

**L'articolo 4** prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione per il giorno successivo a quello della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Si ricorda che l'Analisi tecnico-normativa (ATN), che accompagna anch'essa il disegno di legge, spiega la necessità dell'autorizzazione parlamentare alla ratifica (art. 80 Cost.) dell'Accordo in esame con il comportare l'Accordo medesimo limitazioni della potestà giudiziaria dello Stato mediante l'eventuale deferimento ad arbitrato di controversie derivanti dall'applicazione dell'Accordo.

L'ATN ricorda anche opportunamente come la ratifica dell'Accordo in esame sia necessaria per poter replicare alla **nota della Commissione europea** che, **in base all'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, ha proceduto il 26 settembre 2013 a contestare all'Italia la mancata ratifica dell'Accordo, invitando il nostro Paese a presentare le proprie osservazioni entro due mesi.