

Istituto Nazionale di Astrofisica
Radio Astronomia



Bologna, 18 e 19 Maggio 2018

SRITAC 2 - 2018 Officine orbitali, primo livello di espansione civile nello spazio



PROGETTO GALILEO
ASPETTI DI LIABILITY NELL'UTILIZZO DEI SEGNALI DEL
GNSS

ANNA MASUTTI,
PROFESSORE ORDINARIO UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

GNSS: CONSIDERAZIONI GIURIDICHE

- Principale utilizzo del GNSS: servizi di navigazione aerea (SNA).
- Gli incidenti causati dal malfunzionamento di un segnale GNSS possono coinvolgere soggetti di diversi paesi (es. operatori GNSS, fornitori di SNA, vettori aerei ecc.).
- Assenza di un'uniforme regolazione internazionale (accordi internazionali - l'ICAO aveva presentato nel 2005 il Global Navigation Satellite System (GNSS) Manual - Doc. 9849 AN/457)

PROBLEMI GIURIDICI DERIVANTI DALL'ASSENZA DI QUADRO NORMATIVO INTERNAZIONALE

- Individuazione della giurisdizione applicabile
- Immunità dello Stato (ANSP)
- Definizione della nozione DANNO suscettibile di essere risarcito
- Individuazione del soggetto responsabile
- Regime della responsabilità civile in caso di eventi catastrofici conseguenti all'uso del sistema

ASSENZA DI UN QUADRO NORMATIVO UNIFORME

- ❖ Ad oggi, non esiste un quadro giuridico internazionale armonizzato relativo alle responsabilità conseguenti all'uso e alle attività GNSS;
- ❖ Conseguenze: assenza o contrasti normativi?



CONSEGUENZE DELL'APPLICAZIONE DELLE LEGGI NAZIONALI

- **Notevoli differenze da Stato a Stato circa:**
 - le fonti di responsabilità (es. artt. 1173 e 2043 c.c.)
 - l'entità del risarcimento corrisposto
 - la natura del danno (diversità di definizioni di danno risarcibile)
 - i criteri di valutazione del danno (es. artt. 1223, 1226, 1227 e 2056 c.c.)

- **Occorre, dunque, far riferimento alle legislazioni nazionali dello Stato in cui l'evento dannoso si potrebbe verificare?**

L'ANALISI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

- La Commissione europea si è chiesta di recente se gli Stati membri hanno una normativa adeguata a garantire il risarcimento del danno per malfunzionamento del segnale e se ci sono dei precedenti giurisprudenziali.

LA REGOLAMENTAZIONE FRANCESE DELLE ATTIVITÀ SPAZIALI - I

- ✓ Nel 2008 la Francia approva la normativa sulle attività spaziali (in particolare per attività di lancio e la responsabilità per i danni causati da satelliti): *Loi n ° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales*.
- ✓ Tuttavia, tale normativa **non si applica alle operazioni satellitari** e alla **responsabilità di terzi relativa al malfunzionamento del segnale** (di fatto la legge è stata concepita per il satellite in sé e non anche per malfunzionamento del segnale).
- ✓ Nulla impedisce l'applicazione della normativa interna in tema di **responsabilità extracontrattuale** ma, ad oggi non vi sono **precedenti già decisi** da Corti francesi per malfunzionamento di segnali GNSS.



LA FRANCIA E LA REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GNSS - II

- La Francia inoltre, diversamente dalla maggioranza degli SM, **gode del meccanismo dell'azione diretta del terzo danneggiato nei confronti dell'assicuratore della RC del danneggiante:**

Nulla impedisce al danneggiato di agire nei confronti dell'assicuratore del danneggiante (*article L.124-3 du Code des assurances : «Le tiers lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable [...] »*).



L'ITALIA E LA REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GNSS

- ❖ L'Italia non ha mai adottato una legislazione nazionale specifica in materia di attività spaziali e satellitari (ad eccezione della rettifica dei trattati internazionali es. *Legge n. 153 del 12.07.2005, G.U. n. 177 del 1.08.2005, Decreto Legislativo 404.06.2003, n. 128 sul Riordino dell'Agenzia spaziale italiana (A.S.I.), G.U. n. 129 del 06.06.2003 Legge n. 44 del 16.04.2009, G.U. n. 105 dell'8.05.2009, Legge n. 161 del 13.10.2009 G.U. n. 265 del 13.11.2009*);
- ❖ Nulla impedisce che in caso di danno derivante da malfunzionamento del segnale GNSS trovi applicazione la **disciplina della responsabilità extra-contrattuale (art. 2043 c.c.)**; (non sussiste un meccanismo di azione diretta analogo a quello francese).
- ❖ Tuttavia, non vi è specifica giurisprudenza relativa alla responsabilità derivante dal malfunzionamento dei servizi GNSS.

L'ITALIA NELLA REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GNSS

La giurisprudenza italiana ha affrontato le questioni sul GNSS in:

- diritto del lavoro: uso del GPS come un approccio legittimo per controllare i dipendenti
- diritto penale: l'uso di un monitoraggio GNSS nel processo penale come una **prova legittima** (*digital evidence* ed i mezzi atipici di ricerca della prova, quali il monitoraggio GPS es: pedinamento satellitare tramite GPS assimilato alla tradizionale attività di osservazione del sospettato eseguita dalla polizia giudiziaria).



IL REGNO UNITO E LA REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GNSS

- Il Regno Unito nel 1986 approva la disciplina sulle attività svolte nello spazio da organizzazioni o individui stabiliti nel Regno Unito, alle dipendenze della corona britannica e in alcuni territori d'oltremare del Regno Unito: *the Outer Space Act 1986* (the «Act»).
- Assenza di casi precedenti gestiti dalle Corti inglesi **riguardanti la responsabilità per danni** derivanti dal malfunzionamento/mancanza di segnale GNSS.
- Nulla impedisce al Giudice di ricorrere alla **responsabilità extracontrattuale**

USA E LA REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL GNSS

- Gli USA non hanno una legislazione specifica riguardante la responsabilità di terzi nei casi di malfunzionamento del segnale GPS.
- L'immunità sovrana impedisce attribuzioni di responsabilità nei confronti del governo degli USA. Tuttavia, diversi statuti della legislazione statunitense **rinunciano a tale immunità** permettendo, quindi, di reclamare il risarcimento per i danni causati dal malfunzionamento del GPS.
- L'assenza di una regolamentazione specifica sulla responsabilità di terzi per i danni causati dal malfunzionamento del GPS, non esonera il giudice dal statuire basandosi sulle *Federal Torts Claim Act*, *Admiralty Act* e *Foreing Claims Act*.

IL CASO *INGHAM V. EASTERN AIRLINES*

- Principo generale applicato negli USA per servizi GPS: se il servizio è offerto gratuitamente, il fornitore non deve supportare le conseguenze del suo malfunzionamento.

Ingham v. Eastern Airlines, 373 F.2d 227 (2nd Cir. 1967).

- Nel caso *Ingham v. Eastern Airlines* il Tribunale ha affermato che la fornitura di accurate e aggiornate previsioni meteorologiche da parte del controllore del traffico aereo (causa principale di un incidente aereo) si considera **funzione discrezionale**.
- La Corte ha rilevato che, se l'attivazione di un sistema di controllo del traffico aereo è un atto discrezionale, una volta richiesto, **gli operatori sono tenuti a gestirlo con la dovuta diligenza**. Pertanto, il governo è responsabile per il mancato funzionamento del sistema di controllo del traffico aereo.

SOLUZIONI POSSIBILI PER UN QUADRO GIURIDICO COMPLESSO

La prassi internazionale ci ha insegnato che solo una convenzione internazionale può disciplinare:



- la responsabilità del soggetto responsabile;
- la forma di indennizzo per le vittime di incidenti catastrofici (anche se residenti in Stati diversi);
- La prevenzione della disparità di trattamento derivante dalle diverse forme di indennizzo alle vittime coinvolte nello stesso incidente;
- La necessità di tutelare le parti coinvolte nel GNSS (e la continuità dei servizi) dall'obbligo di rispondere illimitatamente alle richieste di risarcimento

In assenza di una disciplina internazionale, possono le norme nazionali sulla responsabilità rispondere a tali necessità?

CONCLUSIONI

- I. Giurisdizione: questione risolvibile all'interno dell'Unione Europea ove si applica il regolamento comunitario
- II. Danno risarcibile: copertura garantita tramite l'applicazione della disciplina della responsabilità extracontrattuale....ma....
- III. Definizione del danno risarcibile: può variare tra i diversi ordinamenti
- IV. Entità del danno: discordanza tra meccanismi nazionali di valutazione del danno, con conseguente disparità di trattamento tra i danneggiati
- V. Azione diretta vs l'assicuratore della RC del danneggiante: facoltà non prevista da tutti gli Stati, il che causa un'ulteriore disparità di trattamento tra i danneggiati