

Silvio Magnosi

**Controllo satellitare
del traffico aereo
e regime di responsabilità**



Copyright © MMVIII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133 A/B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-1896-5

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: luglio 2008

INDICE

Premessa	p. 9
-----------------	------

Capitolo I

LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA' DI ASSISTENZA AL VOLO E I NUOVI SISTEMI DI NAVIGAZIONE SATELLITARE

I.1.	Origini del regime giuridico dell'aviazione civile internazionale	p. 13
I.2.	L'evoluzione dell'attività di assistenza al volo: dalla Convenzione di Chicago ai sistemi satellitari	p. 27
I.3.	L'evoluzione della normativa riguardante i servizi di assistenza alla navigazione aerea in Europa e in Italia	p. 45
I.4.	Le problematiche poste dai sistemi di navigazione satellitare: sovranità dello Stato sullo spazio aereo e accesso ai sistemi su basi non discriminatorie	p. 70

Capitolo II**CONTROLLO SATELLITARE DEL TRAFFICO
AEREO E RESPONSABILITA'**

- II.1. Inapplicabilità del regime di responsabilità previsto dal diritto internazionale dello spazio alla attività di controllo e gestione del traffico aereo mediante satelliti p. 89
- II.2. L'attività di controllo del traffico aereo mediante satelliti e l'ordinamento giuridico statunitense: il Federal Tort Claims Act p. 95
- II.3. I sistemi satellitari di controllo del traffico aereo e la responsabilità del produttore per il difetto del prodotto p. 106

Capitolo III**LE NORME SULLA RESPONSABILITA' PER DANNI
ALLA PERSONA OPERANTI NEI VARI SETTORI
DELL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE E LA
ESIGENZA DI UN REGIME UNIFORME IN MATERIA
DI RESPONSABILITA' AERONAUTICA**

- III.1. Evoluzione della normativa sulla responsabilità per danni alla persona operante nei diversi settori dell'aviazione civile: la responsabilità del vettore aereo internazionale p. 119
- III.2. Segue: La responsabilità dell'esercente per i danni causati a terzi sulla superficie e il tentativo di estendere la disciplina in materia di responsabilità aeronautica agli enti di controllo della circolazione aerea p. 141
- III.3. Considerazioni in tema di responsabilità riguardante il controllo del traffico aereo mediante satelliti p. 157
- III.4 Conclusioni p. 170

Premessa

La costruzione e l'utilizzazione dei satelliti artificiali sono largamente diffuse nella moderna società industriale. In particolare, per quanto riguarda l'uso dei satelliti, può senza alcun dubbio affermarsi che esso costituisce la forma maggiormente praticata di sfruttamento dello spazio extra – atmosferico. Si tratta, pertanto, di un'attività, la quale, secondo i principi sanciti dalla Dichiarazione delle Nazioni Unite del 1963 e dal successivo Trattato del 1967 riguardanti il regime giuridico dello spazio extra – atmosferico¹, rientra fra quelle destinate al progresso di tutta l'umanità, superando, in qualche misura, la rigida osservanza dell'esercizio della sovranità dello Stato sul territorio e, in genere, sugli spazi sottoposti alla propria giurisdizione².

Negli ultimi anni, fra gli obiettivi che possono essere perseguiti in virtù del ricorso alla tecnologia satellitare (telecomunicazioni, rilevamenti meteorologici, studio del territorio), è venuta emergendo la possibilità di applicazione della stessa ai trasporti. Particolarmente investito dalla operatività delle nuove tecniche sembra essere proprio il settore aeronautico, ove si consideri che l'esercizio del volo è stato accompagnato, sin dal suo sorgere, dallo

¹ Si rinvia, sull'argomento, al capitolo II, par. II.1 del presente lavoro.

svolgimento di attività ausiliarie, in grado di garantirne la sicurezza e l'ordinato ed efficiente espletamento (assistenza al volo). In tale ambito specifico, infatti, l'uso dei satelliti appare destinato alla integrazione e (in una fase successiva) alla sostituzione dei radar. I vantaggi che ne deriverebbero, in un'epoca, come quella attuale, caratterizzata da un forte incremento del traffico aereo, sarebbero di notevole rilevanza, poiché l'alto livello di precisione dei sistemi adottati consentirebbe di diminuire la distanza di sicurezza tra gli aeromobili e, al contempo, di utilizzare in modo ottimale lo spazio aereo.

Nella pratica, uno dei maggiori problemi che si pongono in relazione alla suddetta forma di utilizzazione dei satelliti riguarda l'elaborazione e la messa in opera delle costellazioni satellitari attualmente funzionanti (la statunitense GPS e la russa GLONASS) per scopi militari.

A seguito della caduta del muro di Berlino e della fine della c.d. "politica dei blocchi", tale finalità sembra essersi ridotta, ancorché gli Stati controllori dei sistemi non abbiano del tutto rinunciato alla sua priorità, con la conseguenza di rendere incerto il relativo uso per i servizi della navigazione aerea.

Tale assunto trova riscontro nella recente decisione del Go-

² MATEESCO MATTE, *De la mer territoriale a l'air territorial*, Paris, 1965; ID., *Droit aérospatial. Les télécommunications par satellites*, Montreal, Paris, 1982.

verno Statunitense, la quale intende condizionare l'uso dei satelliti alla legittima difesa preventiva degli Stati Uniti e che è attualmente oggetto di dibattito da parte della dottrina, anche italiana³, circa la sua compatibilità con i principi del Trattato delle Nazioni Unite del 1967 sopra menzionato.

Lo studio, peraltro, tiene conto delle iniziative assunte negli ultimi anni in ambito europeo. L'Unione Europea, infatti, d'intesa con l'Agenzia Spaziale Europea (ESA), ha avviato un progetto che dovrebbe portare, entro la fine dell'anno 2012, alla realizzazione e alla messa in opera di un sistema denominato GALILEO, anch'esso fondato sull'utilizzo di una costellazione satellitare, ai fini del controllo e della gestione della circolazione aerea.

Obiettivo della presente ricerca è quello di esaminare i vari profili dello sviluppo di tale attività, la responsabilità che ne deriva per gli Stati e per gli addetti al servizio stesso (imprese e dipendenti), le norme sulla responsabilità per danni alla persona operanti nei vari settori dell'aviazione civile internazionale, anche alla luce dell'evoluzione della responsabilità del vettore aereo, avviata dalla sentenza della Corte Costituzionale italiana del 1985 e conclusa con l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, che sostituisce il precedente sistema delineato nella Convenzione di Varsavia del 1929 e seguenti modificazioni.

³ Cfr. ANNIBALE, *U.S. National Space Policy statunitense e diritto internazionale*, in *Dir. Prat. Av. Civ.*, 2007, 93.,

Dall'analisi condotta, sotto il profilo della responsabilità, emerge l'esigenza di un regime uniforme che tenga conto anche degli altri meccanismi di imputazione in materia aeronautica, compresa la responsabilità per i danni a terzi sulla superficie, interessata attualmente dai lavori di revisione della Convenzione di Roma del 1952.

In tale contesto si evidenzia il particolare ruolo che l'introduzione della componente satellitare nell'attività di controllo e gestione del traffico aereo svolge ai fini della definizione dei complessi rapporti intercorrenti tra il comparto dei servizi della navigazione aerea e lo svolgimento dell'attività del volo, nell'intento di ridefinire le singole competenze e le conseguenti responsabilità.

Capitolo I

LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA' DI ASSISTENZA AL VOLO E I NUOVI SISTEMI DI NAVIGAZIONE SATELLITARE

I.1. *Origini del regime giuridico dell'aviazione civile internazionale*

E' ormai opinione consolidata quella secondo la quale, nel considerare l'attività di assistenza alla navigazione aerea e di controllo del traffico aereo nonché le problematiche ad essa connesse, non si possa prescindere dall'incremento di traffico che ha caratterizzato il trasporto aereo soprattutto a partire dal secondo dopoguerra sino ad oggi.

Per la verità, l'esigenza di regolamentare in modo uniforme fra i vari Stati la navigazione aerea si era già avvertita al termine del primo conflitto mondiale¹. Da esso, infatti, scaturì un notevole

¹ In particolare, MORROW, *The Great War in the Air*, Washington, 1993.

miglioramento nella ricerca scientifica e tecnologica nel settore aeronavale a cui contribuì anche l'industria italiana².

Sul piano più squisitamente normativo, tutto ciò portò, com'è noto, all'adozione, il 13 ottobre del 1919, della Convenzione di Parigi³, la quale ebbe senz'altro il merito di assicurare, sotto il controllo della Società delle Nazioni, la collaborazione degli Stati aderenti. Inoltre, essa contribuì non poco a fissare i principi generali dell'aviazione civile internazionale (in gran parte recepiti dalla successiva Convenzione di Chicago del 1944), tra cui quello stabilito all'art. 1 in cui si afferma, conformemente al concetto tradizionale della sovranità territoriale, che ogni Stato esercita la sovranità completa ed esclusiva sullo spazio atmosferico sovrastante il proprio territorio. La Convenzione di Parigi, ulteriormente, evidenziò la necessità di creare un Ente Internazionale permanente nell'ambi-

² Sul punto, v., ALEGI, *Il primo secolo del volo a motore*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo* (a cura di Antonini e Franchi), Milano, 2005, 7.

³ Cfr., Convenzione di Parigi, del 13 ottobre 1919, "sul regolamento della navigazione aerea", resa esecutiva con r.d.l. 24 dicembre 1922, n. 1878, in G.U., n. 107, del 7 maggio 1923 ed attuata nell'ordinamento interno con r.d.l., 20 agosto 1923, n. 2207, "Norme per la navigazione aerea", in G.U., n. 253, del 27 ottobre 1923. Sull'argomento, cfr., CACOPARDO MELITA, *La Conferenza di Parigi sul diritto privato aeronautico*, in *Dir. Aeron.*, 1925, 36; GIANNINI, *La Convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea*, in *Saggi di diritto aeronautico*, Milano, 1932, 23 – 76; TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi aerei bilaterali*, Padova, 1984, 7; BALLARINO, BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 51 e 52; LEANZA, *Il diritto degli spazi internazionali*, I, *La tradizione*, Torino, 1999, 354.