

Studii: Doctor – Drept Internațional Public Aerian; LLM (Air and Space Law) Universitatea McGill; Facultatea de Drept – Universitatea Nicolae Titulescu.

Activitate: Sorana Păun-Pop este jurist specializat în drept aerian și spațial, deținând o diplomă de master de la Universitatea McGill, Montreal, Canada, și titlul de doctor în drept aerian internațional. Pasiunea pentru aviație, drept și relații internaționale se îmbină în activitatea de zi cu zi a Soranei Păun-Pop, fiind implicată în activități de redactare și promovare a reglementărilor din aviația civilă, negociere de regulamente europene și de instrumente de drept internațional în sfera aviației civile. Sorana are o vastă experiență atât la nivel național, lucrând în cadrul Autorității Aeronautice Civile Române, cât și la nivel internațional, fiind supleant al reprezentantului permanent al României la Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) pe perioada mandatului României și oferind consultanță OACI pe diverse probleme de drept aerian.

A organizat de-a lungul carierei sale numeroase evenimente dedicate aviației civile, reunind specialiști din instituții naționale, europene și organizații internaționale, creând momente unice pe piața din România. Sorana predă drept aerian în cadrul universităților din România și este invitată să susțină cursuri și la universități europene. De asemenea, este invitată frecvent să vorbească la numeroase conferințe.

Sorana Păun-Pop

Răspunderea internațională a statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol



Editura C.H. Beck
București 2019



AVERTISMENT!

Având în vedere amploarea luată de fenomenul fotocopierii lucrărilor de specialitate, mai ales în domeniul Dreptului, atragem atenția că, potrivit art. 14 și 196 din Legea nr. 8/1996 privind dreptul de autor și drepturile conexe, republicată, reproducerea operelor sau a produselor purtătoare de drepturi conexe, dacă respectiva reproducere a fost efectuată fără autorizarea sau consimțământul titularului drepturilor recunoscute de legea menționată, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare sau cu amendă. Prin *reproducere*, conform legii, se înțelege realizarea, integrală sau parțială, a uneia ori a mai multor copii ale unei opere, direct sau indirect, temporar ori permanent, prin orice mijloace și sub orice formă.

Nu vă faceți părtași la distrugerea cărții!

Editura C.H. Beck este acreditată CNATDCU și este considerată editură cu prestigiu recunoscut.

Răspunderea internațională a statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol
Sorana Păun-Pop

Copyright © 2019 – Editura C.H. Beck

Toate drepturile rezervate Editurii C.H. Beck
Nicio parte din această lucrare nu poate fi copiată fără acordul scris al Editurii C.H. Beck.
Drepturile de distribuție în străinătate aparțin în exclusivitate editurii.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
PĂUN-POP, SORANA

Răspunderea internațională a statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol / Sorana Păun-Pop. - București : Editura C.H. Beck, 2019
Conține bibliografie
ISBN 978-606-18-0881-6

34

Editura C.H. Beck

Calea Plevnei, nr. 172, et. 3-4, Sector 6, București

Tel.: 021.410.08.47; 021.410.08.73

Fax: 021.410.08.48

E-mail: comenzi@beck.ro

Redactor: Bianca Vlad
Tehnoredactor: Cătălin Mantu

Cuprins

Prefață.....	XI
Abrevieri	XIII
Lista de abrevieri a principalelor acte internaționale.....	XV
Introducere	1
Capitolul I. Siguranța și securitatea aeronautică – obligații <i>erga omnes</i> ale statelor	5
Secțiunea 1. Conceptele de siguranță și securitate aeronautică	5
Secțiunea a 2-a. Natura juridică a Standardelor și Practicilor Recomandate (SARPs) OACI.....	10
Secțiunea a 3-a. Siguranța și securitatea aeronautică – obligații <i>erga omnes</i>	13
§1. Obligațiile <i>erga omnes</i> – obligații care se impun tuturor statelor membre ale comunității internaționale	15
§2. Siguranța și securitatea aeronautică – garanții ale dreptului la viață.....	17
Secțiunea a 4-a. Concluzii.....	21
Capitolul II. Instituția răspunderii în dreptul internațional	22
Secțiunea 1. Conceptul de răspundere	22
§1. Răspunderea – sistem de relaționare multidimensional	22
§2. Răspunderea Statului față de ființele umane	24
§3. Evoluția conceptului de răspundere internațională.....	26
3.1. De la succesorii lui Grotius până la Wolff și de Vattel	27

3.2. Conceptul de răspundere internațională în secolul al XIX-lea	30
3.3. Proiectul de Articole privind Răspunderea Internațională a Statelor	34
§4. Definirea conceptului de răspundere internațională	35
Secțiunea a 2-a. Răspunderea internațională a statelor	38
§1. Elementele răspunderii internaționale	40
1.1. Conduita ilicită și problematica existenței vinovăției	44
1.2. Imputabilitatea conduitei ilicite	45
1.3. Prejudiciul	49
1.4. Invocarea răspunderii internaționale	50
Secțiunea a 3-a. Răspunderea pentru risc	51
§1. Principiul ospitalității și riscul	53
§2. Scurt istoric al riscului	54
§3. Percepția individuală (persoanei fizice) a riscului	56
§4. Percepția socială a riscului	58
§5. Încrederea, un veritabil factor de risc	60
Secțiunea a 4-a. Noi amenințări în aviația civilă – actele de terorism	62
§1. Terorismul în contextul actual	64
1.1. Definiția terorismului	64
1.2. Izvorul actelor de terorism	66
§2. Securitatea aeronautică post 11 septembrie 2001	68
§3. Previzibilitatea actelor de terorism după 11 septembrie 2001	71
Secțiunea a 5-a. Concluzii	73
Capitolul III. Obligația de <i>due diligence</i> a statelor	75
Secțiunea 1. Scurtă istorie a obligației de <i>due diligence</i>	76
Secțiunea a 2-a. Teorii despre răspunderea internațională a statelor în contextul obligației de <i>due diligence</i>	82
§1. Răspunderea prin atribuire	83
§2. Atribuirea răspunderii – omisiunea	87
§3. Răspunderea prin atribuire vs. Răspunderea pentru neîndeplinirea obligațiilor de <i>due diligence</i>	89

§4. Prezența conceptului de <i>due diligence</i> în alte codificări	97
Secțiunea a 3-a. Doctrina de <i>due diligence</i>	100
§1. Conținutul doctrinei	100
§2. Cauza <i>Strâmtoarea Corfu</i> – semnificativă pentru conturarea doctrinei de <i>due diligence</i>	103
§3. Condițiile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale de către State	105
§4. Esența obligației de comportament	107
§5. <i>Modus operandi</i> al răspunderii pentru încălcarea obligațiilor de comportament	108
Secțiunea a 4-a. Obligația de <i>due diligence</i> în practică	110
§1. Jurisprudență internațională	110
§2. Obligația de <i>due diligence</i> în dreptul mării	112
Secțiunea a 5-a. <i>Modus operandi</i> al obligației de <i>due diligence</i> în aviația civilă – protejarea terților aflați la sol	114
§1. Obligații procedurale în aviația civilă, acceptate de societatea internațională	121
Secțiunea a 6-a. Concluzii	125

Capitolul IV. Actele de intervenție ilicită. Istoric

și cadru de reglementare	126
Secțiunea 1. Acte de intervenție ilicită în industria aeronautică – scurt istoric al procesului de reglementare	126
Secțiunea a 2-a. Cadrul de reglementare la nivel internațional	131
§1. Convenția de la Tokyo	131
§2. Convenția de la Haga	134
§3. Convenția de la Montreal	136
§4. Convenția și Protocolul de la Beijing (Amendarea Convențiilor de la Haga și Montreal)	139
§5. Convenția de la Montreal privind explozibilitatea	140
§6. Anexa 17 la Convenția de la Chicago – Securitate: Protecția aviației civile internaționale împotriva actelor de intervenție ilicită	143
Secțiunea a 3-a. Cadrul de reglementare la nivel european	147

§1. Aspecte de ordin general	147
§2. Prevederi esențiale în domeniul securității aeronautice la nivel european	149
A. Scopul reglementărilor europene în domeniul securității aeronautice	149
B. Obligațiile statelor membre în materie de securitate aeronautică	149
§3. Politicile actuale în domeniul securității aeronautice și previziunea riscului	151
3.1. Politicile de securitate și previziunea riscului în contextul OACI	151
3.2. Evaluarea de risc la nivel european și implicațiile sale	153
Secțiunea a 4-a. Concluzii	154

Capitolul V. Răspunderea pentru prejudicii

produse terților aflați la sol 155

Secțiunea 1. Obligațiile Statelor privind prevenirea intervenției ilicite	155
§1. Aspecte de ordin general	155
§2. Obligația de a preveni producerea de prejudicii terților	157
§3. Obligația statului de a preveni săvârșirea pe teritoriul său a actelor de terorism	159
Secțiunea a 2-a. Răspunderea statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol	163
§1. Eforturi trecute de unificare a reglementărilor în materie de răspundere pentru prejudicii față de terți	165
1.1. Convenția de la Roma – un sistem de despăgubire la nivel internațional	167
A. Convenția de la Roma și Protocolul de la Bruxelles	167
B. Convenția de la Roma din 1952 și Protocolul de la Montreal din 1978	173
§2. De la Roma 1952 la Montreal 2009 – destinație finală?	183

2.1. Convenția privind despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave ca urmare a unor riscuri generale – Convenția privind Riscurile Generale	186
2.2. Convenția privind compensarea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave ca urmare a unor acte de intervenție ilicită – Convenția privind Intervenția Ilicită	188
A. Prevederi specifice Convenției privind Intervenția Ilicită	188
B. Necesitatea unui sistem de răspundere partajată pentru risc	194
§3. Principii privind răspunderea internațională a statelor pentru acte de intervenție ilicită săvârșite de particulari	200
§4. „Complicitatea” statului	204
§5. Răspunderea statului pentru „cunoaștere”	205
Secțiunea a 3-a. O abordare pe trei nivele a răspunderii pentru prejudicii produse de aeronave terților aflați la sol	208
§1. Nivelul 1 de răspundere – O răspundere strictă și limitată	209
§2. Nivelul 2 de răspundere – Fondul Internațional	211
§3. Nivelul 3 de răspundere – Statul	213
Secțiunea a 4-a. Convenția cu privire la răspunderea internațională pentru daunele cauzate de obiecte în spațiul extraatmosferic din 1972	215

Capitolul VI. Concluzii 222

Bibliografie selectivă 227

Respect pentru omagii

Convenția de la Montreal privind explozibilii	Convenția cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării, adoptată la Montreal la 1 martie 1991.
Convenția de la Roma	Convenția pentru unificarea anumitor reguli cu privire la daunele cauzate de către aeronave terților pe pământ, semnată la Roma la 29 mai 1933.
Convenția de la Varșovia	Convenția de unificare a unor reguli relative la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 31 ianuarie 1930 și Protocolul privind modificarea Convenției, adoptat la Guatemala City la 8 martie 1971.
Convenția privind Riscurile Generale	Convenția privind despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave din riscuri generale, Montreal 2009.
Convenția privind Intervenția Illicită	Convenția privind despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave ca urmare a unor acte de intervenție ilicite, Montreal 2009.

Introducere

Operarea aeronavelor poate produce efecte negative atât asupra pasagerilor, aflați într-o relație contractuală cu operatorul aerian, cât și persoanelor aflate la sol. Încă de la apariția primelor instrumente juridice internaționale în domeniul aviației civile, s-a putut identifica convingerea specialiștilor că aspectele ce țin de răspunderea statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol sunt reglementate de documente internaționale și că la nivel național, fiecare stat are un regim de răspundere bine împământat.

Fiecare eveniment aeronautic de anvergură mai mare sau mai mică poate produce prejudicii terților aflați la sol, iar juriștii nespecializați în domeniul dreptului aerian ar trebui să înțeleagă efectele unui astfel de eveniment din perspectiva riscului, fenomen ce angrenează multiple aspecte ale raporturilor juridice și sociale. Magnitudinea unor astfel de evenimente este amplificată de mass-media, mânată de dorința de a arăta o față neglijentă și nepăsătoare a aviației civile¹, precum și de modalitatea rapidă de transmitere a informației, sau de impactul pe care un astfel de eveniment îl are peste granițele statelor, transportul aerian reprezentând o activitate universală la acest moment și o preocupare pentru întreaga comunitate internațională, fiind un factor determinant în procesul de globalizare.

Despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii produse de aeronave nu reprezintă numai o modalitate de „satisfacție” a unei persoane nemulțumite și afectate de activitățile de transport aerian, ci și o modalitate de construire și consolidare a încrederii publicului în aviația civilă. Această necesitate, de câștigare a încrederii societății internaționale în activitățile de transport aerian, s-a întărit

¹ G. Leloudas, Risk and Liability in Air Law, Ed. Informa, Londra, 2004, p. 1.

odată cu apariția actelor de intervenție ilicită și a atins un apogeu la 11 septembrie 2001, când întreaga comunitate internațională se confrunta cu efectele negative ale unui act internațional ilicit săvârșit cu intenție de către om. Evenimentele nefericite cu care s-a confruntat aviația civilă și care au presupus un act de intervenție ilicită au marcat trecerea la o nouă eră, în care imunitatea de răspundere pentru prejudiciile produse de acte de terorism, cu scopul încurajării dezvoltării industriei a dispărut, apărând în schimb un sistem în cadrul căruia consecințele actelor de intervenție ilicită sunt în principal suportate de operatori. Operatorul la rândul său este o victimă a unor astfel de acte și povara răspunderii este prea mare pentru un pion atât de mic. Într-o societate caracterizată de existența riscurilor, a pericolelor și a amenințărilor, nu putem să nu observăm că aspectele privind răspunderea pentru prejudiciile cauzate de aeronave terților aflați la sol a fost abandonată de către legiuitori, până la momentul evenimentelor catastrofice din Statele Unite ale Americii din septembrie 2001.

Atacurile de la 11 septembrie 2001 au declanșat reacții politice, economice și sociale de amploare, iar legiuitorii, sub egida Organizației Aviației Civile Internaționale au ajuns la concluzia că unul dintre elementele care a condus la amplificarea situației a fost cadrul legislativ depășit și o lipsă de management a pericolelor, a unei analize de risc eficiente, precum și a lipsei de uniformitate la nivel internațional în materie de mecanism de despăgubire a terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave. După evenimentele teroriste din toamna anului 2001, a apărut preocuparea societății internaționale pentru identificarea părților responsabile pentru suportarea costurilor prejudiciilor produse de acte teroriste îndreptate împotriva aviației civile terților aflați la sol. De la acel moment, s-au născut variate controverse, reflectate în cadrul Conferințelor Diplomatice organizate în vederea adoptării unor noi instrumente în materie de securitate aeronautică și răspundere față de terți.

Lucrarea de față analizează mecanismele existente la nivel internațional pentru despăgubirea terților aflați la sol ca urmare a producerii unor prejudicii rezultate din activitatea de transport aerian, precum și problematica răspunderii statelor pentru repararea daunelor. Totodată, lucrarea analizează aspectele ce țin de

înțelegerea și percepția riscului, a răspunderii pentru risc într-o societate internațională aflată în continuă și rapidă evoluție, atât din punct de vedere tehnologic, cât și al relațiilor sociale. Într-o eră în care încrederea publicului în industria aeronautică și în aparatul de stat cu rol protector a fost în mod dramatic zdruncinată, identificarea unor mecanisme de despăgubire a victimelor de la sol ale atacurilor teroriste trebuie bazată pe cooperare și partajare a riscurilor și efectelor acestuia.

Obligația generală a Statului de protejare și prevenire este una cu o natură tripartită – de a se abține de la săvârșirea actelor ilicite, de a preveni producerea acestora și de a-i pedepsi pe cei ce se fac vinovați de săvârșirea unor astfel de fapte – obligații *erga omnes* și am putea afirma chiar fundamentale ținând cont că în esență, scopul principal al acestora este garantarea dreptului la viață. Conceptul de normă *soft law* are la rândul său o importanță deosebită în sistemul de reglementare al Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), în special în domeniul securității aeronautice și constituie fundamentul obligațiilor statelor, astfel cum a fost identificat mai sus.

Statele au obligația de a preveni actele de intervenție ilicită, precum și de a proteja persoanele aflate la sol, ceea ce constituie o obligație de diligență (*due diligence*), al cărui *modus operandi* la nivel general și la nivelul activităților de transport aerian, necesită clarificare și înțelegere, în strânsă legătură cu celelalte obligații ale statelor izvorâte din convenții internaționale sau din alte instrumente cu caracter de *soft law*.

Pentru înțelegerea acestor obligații ale statelor și a mecanismului de răspundere pentru neîndeplinirea lor, se impune analiza istoricului dezvoltării conceptului de răspundere internațională a statelor, un concept complex, ce poate fi identificat încă din antichitate, care generează în conștiința cititorului înțelegerea acestui fenomen și necesitatea asumării sale la nivel de stat. De asemenea, esența răspunderii statelor pentru actele particularilor constituie baza pentru dezvoltarea subiectului privind răspunderea statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol ca urmare a unor acte de intervenție ilicită. Percepția riscului, a influenței mass-media în percepția socială a riscului, reprezintă la

rândul său o modalitate de a sublinia obligațiile statului într-o societate conturată pe amenințare și pericol.

Toate aceste aspecte tratate nu fac decât să pregătească scena pentru expunerea obligațiilor Statului cu privire la protejarea terților aflați la sol, a sistemelor și mecanismelor de despăgubire existente la acest moment în aviația civilă, cu accent pe necesitatea actualizării acestora și a adaptării lor la noul context social și tehnologic. Totodată, lucrarea analizează problematica răspunderii, cu precădere a atribuirii acesteia, într-un context caracterizat de confuzie și eschivare. Această confuzie provine tocmai din strânsa legătură între cuvântul „răspundere” și Stat, promotorii convențiilor în materia răspunderii pentru prejudicii produse terților aflați la sol încercând să devieze atenția de la răspunderea statului, denumind generic instrumentele adoptate în 2009 la Montreal – Convenții privind compensarea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave.

Transportul aerian este o industrie uriașă cu un impact semnificativ în comunitatea internațională din punct de vedere economic, social și politic. Cererea tot mai mare pentru acest serviciu presupune dezvoltarea unei infrastructuri internaționale complexe și a unui cadru legislativ solid și uniform. Aparent un sector bazat pe raporturi stabilite între operator și pasager, transportul aerian presupune atenția sporită a statelor datorită caracterului internațional pe care îl prezintă. Complexitatea raporturilor existente în industria aeronautică și riscurile pe care această activitate le prezintă pentru pasager, pentru operator, pentru terții aflați la sol și nu în ultimul rând pentru state, impune statelor o obligație de comportament a cărei neîndeplinire conduce invariabil la atragerea răspunderii acestora.

Deși nu este mai vechi de un secol, transportul aerian este un contribuitor semnificativ la procesul de globalizare și se află într-o continuă adaptare și schimbare, iar statele trebuie să mențină nivelul de siguranță și securitate al aviației civile, pentru a permite circulația ideilor, scopurilor, obiectivelor, țelurilor și a persoanelor pe calea aerului, pentru a menține rolul esențial în dezvoltarea popoarelor, în dezvoltarea unei conștiințe comune și nu în ultimul rând, în menținerea unui nivel de încredere a indivizilor în ceea ce înseamnă stat.

Capitolul I

Siguranța și securitatea aeronautică – obligații *erga omnes* ale statelor

Secțiunea 1. Conceptele de siguranță și securitate aeronautică

Întreaga comunitate internațională este preocupată de menținerea unui nivel înalt de siguranță și securitate al aviației civile. Deși considerat una dintre cele mai sigure modalități de transport, ținând seama de raportul dintre numărul de accidente și numărul de pasageri transportați și de kilometrii¹ parcurși într-un interval scurt de timp, transportul aerian, ca orice altă activitate, nu este lipsit de riscuri, fiind supus actelor de utilizare a forței, atacurilor teroriste, accidente sau alte situații ce pot genera un impact în societate. În momentul în care un astfel de eveniment are loc, întreaga comunitate internațională este consternată și își unește forțele pentru a înlătura efectele negative ale acestuia și totodată pentru a dezvolta măsuri uniforme cu scopul de a preîntâmpina repetarea unor astfel de situații care zdruncină un sistem clădit pe concepte de siguranță și securitate și care veghează, în toate modalitățile posibile și prin cele mai actuale mijloace, la protejarea dreptului fundamental al existenței – dreptul la viață.

Astfel, siguranța și securitatea aeronautică reprezintă concepte de o importanță vitală, atât pentru guverne, cât și pentru societatea internațională, existând o constantă preocupare din partea acestora de a îmbunătății metodele utilizate pentru atingerea și menținerea unui nivel optim de siguranță și securitate. Depunerea diligențelor

¹ Raport privind Investigarea și Prevenirea Accidentelor, AIG Divisional Meeting, OACI, 1999, ii-4.