

CZU: 347.824

RESPONSABILITATEA ȘI RĂSPUNDEREA PENTRU ACTELE DE INTERVENȚIE CU CARACTER ILICIT ÎMPOTRIVA AVIAȚIEI CIVILE INTERNAȚIONALE

Constantin VOZIAN

Universitatea de Stat din Moldova

Unul dintre fenomenele cu care se confruntă societatea internațională de-a lungul timpului este utilizarea abuzivă a aviației civile și săvârșirea faptelor ilicite împotriva aviației civile, cunoscute în materia dreptului aerian internațional drept acte de intervenție cu caracter ilicit.

Întru curmarea fenomenului respectiv atât la nivel național, cât și internațional, statele și organizațiile internaționale din domeniul aviației civile depun eforturi considerabile, scopul fiind asigurarea unui nivel acceptabil al siguranței zborurilor și securității aeronautice.

Cuvinte-cheie: *act de intervenție cu caracter ilicit, siguranță a zborurilor, securitate aeronautică, stat, Organizația aviației civile internaționale, aviație civilă, responsabilitate, răspundere.*

RESPONSIBILITY AND LIABILITY FOR UNLAWFUL INTERFERENCE AGAINST INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

One of the phenomenon facing the international society over time is the abusive use of civil aviation and commission of illicit acts against civil aviation, known in the field of international aviation law as acts of unlawful interference against international civil aviation.

In order to overcome this phenomenon, at the national but also at the international level, states and international organizations are making considerable efforts to tackle this issue, in order to ensure an adequate level of flight safety and aviation security.

Keywords: *unlawful interference, flight safety, aviation security, state, International Civil Aviation Organization, civil aviation, responsibility, liability.*

Introducere

În conformitate cu prevederile Legii privind securitatea aeronautică, nr.92 din 05.04.2007, actele de intervenție ilicită reprezintă acțiuni sau tentative de acțiuni care pun în pericol securitatea aviației civile, acestea fiind stabilite exhaustiv:

- deturnarea unei aeronave în zbor;
- capturarea unei aeronave la sol;
- luarea de ostatici la bordul navelor aeriene sau în aeroporturi;
- pătrunderea cu forța la bordul unei aeronave, într-un aeroport sau în incinta unei instalații aeronautice ori a unui serviciu al aviației civile;
- plasarea la bordul unei aeronave sau într-un aeroport a armelor, obiectelor sau substanțelor periculoase menite unor scopuri criminale;
- comunicarea de informații false, care pun în pericol siguranța unei aeronave în zbor sau la sol, a pasagerilor, a echipajelor, a personalului aeronautic sau a persoanelor fizice într-un aeroport sau în incinta unei instalații aeronautice ori a unui serviciu al aviației civile.

Lista acestor fapte stabilite în Legea privind securitatea aeronautică nu este deloc întâmplătoare; or, legea respectivă a fost elaborată și aprobată anume cu scopul de a îndeplini angajamentele asumate de Republica Moldova prin aderarea la Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate contra securității aviației civile, încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, la care a aderat ca stat membru prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova privind aderarea Republicii Moldova la unele acte internaționale în domeniul aviației civile, nr.766 din 06.03.1996.

Motivul care a determinat elaborarea Convenției respective și aderarea mai multor state la ea constă în faptul că actele ilicite îndreptate contra securității aviației civile pun în pericol securitatea persoanelor și bunurilor, împiedică în mod serios exploatarea serviciilor aeriene și subminează încrederea popoarelor lumii

în securitatea aviației civile. Iar având drept scop prevenirea unor asemenea acte, statele urmează să prevadă urgent măsuri corespunzătoare în vederea pedepsirii cât mai aspre a autorilor acestora.

În întreaga lume creșterea semnificativă a numărului de acte de intervenție ilicită are loc direct proporțional cu dezvoltarea aviației civile și, respectiv, cu creșterea numărului de zboruri.

Responsabilitatea și răspunderea pentru intervenția ilicită în aviația civilă internațională este un subiect cu mai multe componente. Un eveniment care a ascos în evidență necesitatea de a interveni în forță este actul din 11 septembrie 2001 din Statele Unite ale Americii, chestiunea responsabilității și răspunderii pentru astfel de acte constituind o problemă majoră și creând îngrijorare pentru majoritatea statelor lumii anume ca urmare a acestui incident major.

Actele de intervenție ilicită în aviația civilă continuă să aibă un efect negativ asupra siguranței și eficienței transportului aerian internațional, punând în pericol nu doar viața și sănătatea pasagerilor și echipajelor de zbor, dar și a miilor de oameni de pe Terra care ar putea avea de suferit în cazul prăbușirii unei aeronave, pe lângă aceasta provocând și pierderi financiare extrem de considerabile.

Rezultate și discuții

Noțiunea „intervenție ilicită” adesea este interpretată greșit drept atac terorist.

Nu există o definiție specifică termenului de atac terorist, acesta fiind utilizat la modul general, deseori catalogat ca un atac violent asupra orânduirii legale, de cele mai multe ori având conotații politice sau urmărind intenția de a schimba un regim. Actele de intervenție cu caracter ilicit împotriva aviației civile nu sunt întotdeauna acte teroriste, de multe ori având la bază alte motive decât cele politice, cum ar fi interesele materiale.

Așadar, noțiunea „act de intervenție ilicită” reprezintă o desfășurare a noțiunii „act de agresiune sau orice tulburare a păcii”, utilizată în Articolul 1 al Cărții Națiunilor Unite, ceea ce presupune, inclusiv, că aceste categorii de fapte contravin principiilor fundamentale ale dreptului. După cum afirmă unii autori, infracțiunea este alcătuită din două elemente „*actus rea*” – faptă ilegală interzisă de lege și „*mens rea*” – intenția de a săvârși această faptă ilegală. Respectiv, conform acestei opinii, un act de intervenție împotriva aviației civile poate fi considerat ilicit numai în situația în care această faptă este incrimnată de lege. Acest aspect reprezintă o problemă serioasă pentru instituțiile implicate în protejarea aviației civile, care au misiunea complicată de a nu admite careva scăpări la nivelul sistemului și cadrului legislativ al statului, pentru a nu face posibilă evitarea răspunderii în materie penală din considerentul că fapta nu este incriminată de lege, iar aceasta în contextul în care societatea este într-o permanentă dezvoltare, odată cu ea dezvoltându-se și relațiile sociale și, cu părere de rău, apărând noi mijloace și posibilități de periclitate a orânduirii sociale [1].

Responsabilitatea statului

Noțiunea de responsabilitate a statului derivă din natura cadrului normativ internațional, ținându-se cont de suveranitatea și egalitatea statelor semnatare ale unei convenții internaționale. Un stat este responsabil pentru un act de intervenție ilicită comis de acesta. În accepțiunea dreptului internațional public, în cazul în care are loc săvârșirea unui act de intervenție ilicită în privința unei aeronave a unui stat, iar în urma unei investigații independente se constată că comiterea acestui act de intervenție ilicită a fost posibilă din cauza supravegherii neconforme a statului respectiv sau lipsei totale de supraveghere, fie din cauza imperfecțiunii cadrului legislativ la nivelul statului vizat, în asemenea caz survine răspunderea statului, ca o metodă de trageră la răspundere complementară, astfel încât persoana sau persoanele nemijlocit vizate de săvârșirea unui act de intervenție ilicită nu sunt absolvite de răspundere, care, la rândul ei, poate fi penală, contravențională, contractuală, delictuală etc.

Răspunderea obiectivă și răspunderea subiectivă

Principiul răspunderii obiective presupune răspunderea parțială sau absolută, aici fiind vorba despre răspundere în cazul faptelor săvârșite fără intenție, spre deosebire de răspunderea subiectivă care implică responsabilitatea pentru fapte săvârșite din culpă sau din neglijență. Totuși, în doctrina de specialitate nu există o părere unanim acceptabilă referitor la delimitarea clară între responsabilitatea obiectivă și subiectivă pentru săvârșirea sau comiterea actelor de intervenție ilicită în domeniul aviației civile. De asemenea, nici jurisprudența existentă la nivel internațional nu stabilește o delimitare clară a acestor categorii, respectiv rămânând subiect de discuție și interpretări duplicitare din partea cercetătorilor [2].

Accepțiunea mai mult sau mai puțin recunoscută tăcit constă în faptul că statul vinovat de săvârșirea actului de intervenție cu caracter ilicit urmează să repare prejudiciul cauzat statului respectiv [3].

Responsabilitatea statului pentru securitatea aeronautică și siguranța zborurilor

Totuși, situația este mult mai clară atunci când vorbim despre răspunderea statului pentru asigurarea defectuasă sau neconformă a unui nivel acceptabil al siguranței zborurilor și securității aeronautice.

Obligativitatea Republicii Moldova de a stabili, menține și, respectiv, de a asigura un nivel corespunzător al siguranței zborurilor și securității aeronautice reiese din aderarea la Convenția aviației civile internaționale, la care Republica Moldova a devenit parte prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova privind aderarea Republicii Moldova la unele acte internaționale referitoare la aviația civilă internațională, nr.97-XIII din 12.05.1994.

Convenția este alcătuită din 96 articole care stabilesc principiile fundamentale ale aviației civile. Suplimentar, din momentul semnării Convenției au fost aprobate 19 anexe la aceasta, obligatorii pentru statele membre, care se referă la principalele domenii ale aviației civile internaționale, după cum urmează:

1. Autorizarea personalului aeronautic (piloți, ingineri, controlori de trafic aerian, însoțitori de bord etc.)
2. Regulile aerului
3. Asigurarea meteorologică a navigației aeriene internaționale
4. Hărți aeronautice
5. Unitățile de măsură utilizate în operațiuni aeriene și terestre
6. Operațiuni de zbor (aeronave, elicoptere)
7. Semnele de înmatriculare ale aeronavelor
8. Navigabilitatea aeronavelor (inițială și continuă)
9. Simplificarea formalităților
10. Telecomunicații aeronautice
11. Servicii de trafic aerian
12. Operațiuni de căutare și salvare
13. Investigarea accidentelor și incidentelor de aviație civilă
14. Aeroporturi (aerodromuri și heliporturi)
15. Servicii de informare aeronautică
16. Protecția mediului înconjurător
17. Securitatea aeronautică
18. Transportul aerian al bunurilor periculoase
19. Managementul siguranței zborurilor [4].

Prin aderarea la Convenție, Republica Moldova și-a asumat obligația de a implementa prevederile Convenției și anexelor la aceasta în așa fel, încât să fie asigurat nivelul minim acceptabil de siguranță a zborurilor și de securitate aeronautică.

Anexele la Convenție enumerate mai sus reprezintă acte cu caracter tehnic care conțin standarde obligatorii de respectat de către persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul aviației civile.

Pentru a deveni opozabile pentru agenții aeronautici care desfășoară activități în domeniul aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova, anexele Convenției urmează a fi transpuse în cadrul normativ al Republicii Moldova prin acte normative naționale, cum ar fi Reglementări aeronautice civile, Cerințe tehnice, Directive operaționale etc.

Deși anexele la Convenție conțin standarde obligatorii care urmează a fi executate, este posibilă formularea anumitor rezerve în raport cu acestea.

Astfel, în cazul în care Statul membru consideră că există anumite diferențe referitor la o anumită prevedere, un anumit standard etc., acesta notifică OACI despre diferențele existente și despre decizia luată pe marginea subiectului respectiv. Statul poate decide de a implementa sau de a nu implementa modificarea în cauză, fiind efectuat un studiu de evaluare a riscurilor înainte de luarea acestei decizii.

Gradul de corespundere a prevederilor cadrului normativ al Republicii Moldova în materia dreptului aerian în raport cu prevederile Convenției privind aviația civilă internațională este permanent monitorizat de către OACI, având în vedere faptul că o dată la 4 ani Republica Moldova este supusă auditului din partea OACI, în cadrul căruia este apreciat cantitativ și calitativ gradul de corespundere.

Conform raportului de audit efectuat în anul 2014, Republica Moldova a înregistrat o dinamică pozitivă referitor la corespunderea cadrului normativ național cu standardele internaționale în domeniu.

Având în vedere faptul că aviația civilă este un domeniu care se află într-o permanentă dezvoltare și ținând cont de faptul că standardele la nivel internațional sunt într-o permanentă modificare, în scopul asigurării unui nivel maxim al siguranței zborurilor și al securității aeronautice, Republica Moldova întreprinde toate măsurile necesare în vederea realizării obiectivelor asumate prin aderarea la Convenție, și anume: asigurarea unui spațiu aerian sigur pentru utilizarea în scopul desfășurării activităților de aviație civilă.

Pe lângă responsabilitatea statului ca entitate angajată în întreprinderea măsurilor corespunzătoare pentru menținerea unui nivel acceptabil al siguranței zborurilor și securității aeronautice, intervine și responsabilitatea prestatorului de servicii de securitate aeronautică, iar aceasta poate varia de la stat la stat, structura și nemijlocit calitatea acestora fiind lăsată la latitudinea statelor membre. Fiecare stat membru fiind absolut liber în ce privește modul de asigurare a corespunderii standardului internațional acceptat ca fiind obligatoriu, iar insușirea internațională corespunzătoare fiind interesată de asigurarea corespunderii cu standardul respectiv și nicidecum de modul de realizare a acestuia. Așadar, atribuția privind obligativitatea prestatorului de servicii de securitate aeronautică și siguranța a zborului este definită la nivel internațional. Iar la nivel național este detaliat și definitivat mecanismul de realizare a sarcinii de asigurare a securității aeronautice și siguranței zborurilor, fiind stabilite nemijlocit organele competente propriu-zise. Obligația pozitivă a statului de a asigura securitatea aeronautică și siguranța zborurilor are drept cerc de destinatari direcți aeroporturile, companiile aeriene, companiile de deservire la sol și, în general, toți agenții aeronautici, iar în mod indirect – pasagerii, bunurile transportate, alte categorii de beneficiari ai serviciilor aeriene și în modul cel mai indirect persoanele aflate la sol care ar putea avea de suferit în caz de catastrofă, accident sau incident. Pe verticală în jos, survine și responsabilitatea aeroporturilor, companiilor aeriene, companiilor de deservire la sol, instituțiilor implicate în procesul de deservire a traficului aerian și, în general, a tuturor agenților aeronautici implicați în prestarea serviciilor din domeniul aviației civile, care, conform standardelor internaționale aplicabile, urmează să aibă elaborate și implementate programe de securitate aeronautică. Acestea, la rândul lor, trebuie să fie aprobate și supervizate de instituțiile statului la nivel național, elaborate conform cerințelor, standardelor și practicilor recomandate la nivel internațional, astfel fiind asigurată funcționalitatea mecanismului statuat la nivel internațional.

Conceptul răspunderii în aviația civilă internațională

Răspunderea și responsabilitatea constituie categorii distincte în domeniul aviației civile internaționale, iar pentru survenirea răspunderii nu neapărat se impune ca necesară existența unei clauze între părți. Răspunderea survine ca urmare a unor fapte care au impact negativ asupra altui stat, acestea putând fi sau nu împotriva dreptului internațional. Asemenea categorii de răspundere este extrem de importantă în ramuri precum dreptul aerian internațional, dreptul spațial sau dreptul mediului înconjurător.

Conform opiniei unor autori, există o deosebire esențială între noțiunea de responsabilitate și răspundere, care, la rândul ei, constituie o exagerare, nefiind acoperită de dreptul internațional. Având în vedere caracterul distinct al acestor categorii, teoretic există posibilitatea ca statul să fie responsabil de săvârșirea actului de intervenție cu caracter ilicit, iar supus răspunderii să fie agentul aeronautic, ceea ce, în opinia noastră, ar crea o situație de-a dreptul ridicolă.

Un alt aspect ce necesită a fi abordat este răspunderea pentru persoanele aflate pe pământ. La prima vedere ar părea că probabilitatea de cauzare a daunelor persoanelor aflate pe pământ nu este mare și subiectul nu necesită a fi dramatizat. Dar dacă ne amintim de cazul care a avut loc la 11 septembrie 2001 în Statele Unite ale Americii, ne dăm foarte bine seama că dacă există o probabilitate cât de mică, aceasta nu trebuie neglijată, fiind absolut obligatorie și necesară luarea de măsuri corespunzătoare din partea statului pentru a nu admite, a preveni și, eventual, a trage la răspundere cât mai severă subiecții implicați în admiterea și săvârșirea unor asemenea acte ilicite.

Concluzii

Cu privire la răspunderea și responsabilitatea pentru actele de intervenție cu caracter ilicit împotriva aviației civile, constatăm că, indiferent de abordările distincte existente atât în doctrină, cât și în practica internațională, în pofida faptului că există opinii diferite vizând acest subiect, statele conștientizează perfect faptul că actele de intervenție cu caracter ilicit împotriva aviației civile necesită a fi curmate, iar pentru aceasta

umrează a fi întreprinse măsuri comune și ordonate îndreptate spre minimizarea posibilității de săvârșire și organizare a unor asemenea acțiuni.

Apreciem pozitiv eforturile depuse în acest sens de state atât la nivel național, regional, cât și la nivelul Uniunii Europene, Organizației aviației civile internaționale, Organizației Națiunilor Unite, precum și în cadrul altor organe internaționale, și observăm că se atestă o cooperare strânsă și eficientă. Cu toate că de foarte multe ori există tendința fiecărui stat de a avea o abordare proprie la subiectul analizat, conștientizarea per ansamblu că scopul comun este asigurarea unui nivel maxim posibil al siguranței zborurilor și securității aeronautice face ca statele să se mobilizeze, să se unească și să lucreze concertat pentru a combate actele de intervenție cu caracter ilicit împotriv aviației civile, urmărind un scop nobil – asigurarea unui cer comun sigur.

Referințe:

1. Current developments in air and space law. Prof. (Dr.) Ranbir Singh, Vice Chancellor, National Law University, Delhi, Prof. Sanat Kaul, Chairman, IFAAD and Prof. (DR.) Srikrishna DEVA RAO, Registrar & Professor of Law, National Law University, Delhi.
2. ABEYRANTE, R.I.R. *Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects*. Aldershot: Ashgate, 1998, p.47-48.
3. Current developments in air and space law. Prof. (Dr.) Ranbir Singh, Vice Chancellor, National Law University, Delhi, Prof. Sanat Kaul, Chairman, IFAAD and Prof. (DR.) Srikrishna DEVA RAO, Registrar & Professor of Law, National Law University, Delhi.
4. Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944.

Date despre autor:

Constantin VOZIAN, doctorand, Școala doctorală Științe Juridice, Universitatea de Stat din Moldova; specialist superior în Direcția reglementări, Autoritatea Aeronautică Civilă. **E-mail:** vozian.constantin@yahoo.com

Prezentat la 26.12.2017