

UNIVERSITATEA "NICOLAE TITULESCU" BUCUREȘTI
FACULTATEA DE DREPT

TEZĂ DE DOCTORAT

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

Rezumat

Coordonator Științific
Prof.Univ. Dr. Raluca MIGA-BEȘTELIU

Doctorand
Sorana Alina Catinca POP

București
2015

I. PLANUL TEZEI

CAPITOLUL I. INTRODUCERE

CAPITOLUL II. SIGURANȚA ȘI SECURITATEA AERONAUTICĂ – OBLIGAȚII *ERGA OMNES* ALE STATELOR

- 2.1. Aspecte introductive
- 2.2. Conceptele de siguranță și securitate aeronautică
- 2.3. Natura juridică a Standardelor și Practicilor Recomandate OACI
- 2.4. Siguranța și securitatea aeronautică – obligații *erga omnes*
 - 2.4.1. Obligațiile *erga omnes* – obligații ale Statelor la nivelul comunității internaționale
 - 2.4.2. Siguranța și securitatea aeronautică – garanții ale dreptului la viață
- 2.5. Concluzii

CAPITOLUL III. RĂSPUNDEREA

- 3.1. Conceptul de răspundere
 - 3.1.1. Răspunderea – sistem de relaționare multidimensional
 - 3.1.2. Statul, răspunzător față de ființa umană, precum părintele pentru copii
 - 3.1.3. Evoluția conceptului de răspundere
 - 3.1.4. Definierea conceptului de răspundere internațională
- 3.2. Răspunderea internațională a Statelor
- 3.3. Răspunderea pentru risc
 - 3.3.1. Principiul ospitalității și riscul
 - 3.3.2. Scurt istoric al riscului
 - 3.3.3. Percepția individuală a riscului
 - 3.3.4. Percepția socială a riscului
 - 3.3.5. Încrederea, un veritabil factor de risc
- 3.4. Noi amenințări în aviația civilă – actele de terorism
 - 3.4.1. Terorismul în contextul actual
 - 3.4.2. Securitatea aeronautică post 11 septembrie 2001
 - 3.4.3. Previzibilitatea actelor de terorism dup 11 septembrie 2001
- 3.5. Concluzii

CAPITOLUL IV. OBLIGAȚIA DE *DUE DILIGENCE* A STATELOR

- 4.1. Scurt istoric al obligației de due diligence
- 4.2. Teorii despre răspunderea internațională a Statelor
 - 4.2.1. Răspunderea prin atribuire
 - 4.2.2. Atribuirea răspunderii – omisiunea
 - 4.2.3. Răspunderea prin atribuire vs. Răspunderea pentru neîndeplinirea obligațiilor de *due diligence*
 - 4.2.4. Prezența conceptului de due diligence în alte codificări
- 4.3. Doctrina de *due diligence*
 - 4.3.1. Conținutul doctrinei
 - 4.3.2. *Cauza Strâmtoarea Corfu* – semnificativă pentru conturarea doctrinei de *due diligence*
 - 4.3.3. Condiții necesare pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale de către State
 - 4.3.4. Esența obligației de comportament
 - 4.3.5. *Modus operandi* al răspunderii pentru încălcarea obligațiilor de comportament
- 4.4. Obligația de *due diligence* în practica internațională
 - 4.4.1. Jurisprudența internațională
 - 4.4.2. Obligația de *due diligence* în dreptul mării
- 4.5. Modus operandi al obligației de *due diligence* în aviația civilă – protejarea terților aflați la sol
- 4.6. Concluzii

CAPITOLUL V. ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ – ISTORIC ȘI CADRU DE REGLEMENTARE

- 5.1. Actele de intervenție ilicită în industria aeronautică – scurt istoric al procesului de reglementare
- 5.2. Cadrul de reglementare la nivel internațional
 - 5.2.1. Convenția de la Tokyo din 1963
 - 5.2.2. Convenția de la Haga din 1970
 - 5.2.3. Convenția de la Montreal din 1971
 - 5.2.4. Convenția și Protocolul de la Beijing 2010
 - 5.2.5. Convenția de la Montreal 1991

5.2.6. Anexa 17 la Convenția de la Chicago – Securitatea aeronautică

5.3. Cadrul de reglementare la nivel european

5.3.1. Aspecte de ordin general

5.3.2. Prevederile esențiale în domeniul securității aeronautice la nivel european

5.3.3. Politicile actuale în domeniul securității aeronautice și previziunea riscului

5.4. Concluzii

CAPITOLUL VI. RĂSPUNDEREA INTERNAȚIONALĂ A STATELOR PENTRU PREJUDICII PRODUSE DE AERONAVE TERȚILOR AFLAȚI LA SOL

6.1. Obligațiile Statelor privind actele de intervenție ilicită

6.1.1. Aspecte de ordin general

6.1.2. Obligația de a preveni producerea de prejudicii terților

6.1.3. Obligația Statelor de a preveni săvârșirea pe teritoriul lor a actelor de terorism

6.2. Răspunderea pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol

6.2.1. Eforturi trecute de unificare a normelor în materia răspunderii internaționale pentru prejudicii produse terților aflați la sol

6.2.2. De la Roma 1952 la Montreal 2009 – destinație finală?

6.2.3. Principii privind răspunderea internațională a Statelor pentru acte de intervenție ilicită săvârșite de terți

6.2.4. „Complicitatea” Statului

6.2.5. Răspunderea Statului pentru „cunoaștere”

6.3. O abordare pe trei nivele a răspunderii pentru prejudicii produse terților aflați la sol

6.3.1. Nivelul 1 de răspundere – o răspundere strictă și limitată

6.3.2. Nivelul 2 de răspundere – Fondul Internațional

6.3.3. Nivelul 3 de răspundere – Statul

6.4. Convenție privind răspunderea internațională pentru daunele cauzate de lansarea în spațiul extraatmosferic. Propuneri de lege ferenda în domeniul răspunderii pentru prejudicii produse terților aflați la sol.

CAPITOLUL VII. CONCLUZII

II. ASPECTE SUPUSE CERCETĂRII

Problematica răspunderii internaționale a Statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol nu a fost și nu este considerată una dintre cele mai interesante și incitante arii de studiu din dreptul internațional public. Această credință își găsește originea în accepțiunea juristului modern potrivit căruia aviația civilă nu produce suficient cauze pentru a fi instrumentate cu măiestrie în fața instanțelor, iar cele care sunt de o anumită amploare depășesc capacitățile juristului comun. Totodată, a existat, încă de când au apărut primele instrumente internaționale în domeniul aviației civile, convingerea că aspectele ce țin de răspunderea Statelor sunt extreme de bine reglementate la nivel internațional sau la nivel național, fiecare Stat având un regim de răspundere bine implementat.

Fiecare eveniment aeronautic de anvergură mai mare sau mai mica poate produce prejudicii terților aflați la sol. Mai mult decât atât, juriști 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, mână 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 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 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

¹ G.Leloudas, Risk and Liability in Air Law, Editura Informa, Londra, 2004, pag. 1.

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 prejudice 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, 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 mecanisme de despăgubire a terților aflați la sol. Una dintre întrebările ridicate după evenimentele teroriste a fost – cine ar trebui să suporte costurile terorismului. 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.

Teza 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 aspecte 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.

III. SUPORTUL METODOLOGIC ȘI TEORETICO – ȘTIINȚIFIC AL LUCRĂRII

Cercetarea a integrat metode combinate de analiză, plecând de la puncte de vedere exprimate în doctrină și până la elemente de analiză teoretică – critică, reformistă totodată. Teza prezintă dintr-o perspectivă analitică teoriile existente în prezent cu privire la răspunderea Statelor pentru încălcarea obligațiilor de *due diligence*, a noțiunii de răspundere pentru risc și a sistemelor utilizate de societatea internațională pentru despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave, cu precădere datorită unor acte de intervenție ilicită. De asemenea, teza prezintă într-o manieră comparată cu alte domenii în care este incidentă răspunderea Statelor pentru neîndeplinirea obligațiilor de comportament, practica în materia răspunderii pentru terții aflați la sol.

Lucrarea analizează problematica supusă dezbaterii din două perspective – cea a securității aeronautice și cea a noilor reglementări în domeniul răspunderii pentru terți, existente la nivel internațional, regional și national. În ceea ce privește aspectele legate de securitatea aeronautică, se evidențiază existența unei obligații de diligență, ridicată la rang de obligație *erga omnes* a Statelor, de a implementa măsuri specifice pentru prevenirea producerii actelor de intervenție ilicită și de a superviza în mod corespunzător implementarea acestor măsuri de participării la activitățile de transport aerian, precum aeroporturi sau operatori. Din punct de vedere al noilor reglementări în materie de răspundere pentru prejudicii produse terților aflați la sol, teza prezintă aspectele slabe ale sistemelor existente și cele propuse spre ratificare, indicând și demonstrând faptul că activitatea de terorism este o activitatea care vizează Statul însăși, iar acesta din urmă are o obligație de a proteja persoanele aflate la sol, ca obligație generală față de umanitate, protejând în primul rând dreptul la viață. De asemenea, lucrarea propune o abordare pe trei nivele a răspunderii în domeniul răspunderii față de terții aflați la sol, ultimul nivel fiind reprezentat de Stat, care în cele din urmă, chiar și în lipsa unei contribuții la producerea prejudiciilor, are o obligație morală de a proteja și despăgubi terții aflați la sol, protejând totodată și operatorul aerin, victimă la rândul său a atacurilor teroriste.

Activitatea de cercetare a implicat un studiu extins al literaturii și jurisprudenței de specialitate, studiu ce a avut în vedere:

- a) Problematika răspunderii pentru risc și a percepția socială a riscului;
- b) Elemente ce țin de definirea conceptelor de siguranță și securitate aeronautică;

- c) Reglementarea în domeniul securității aeronautice atât la nivel internațional, cât și regional;
- d) Doctrina de *due diligence* și modalitatea de operare a unei astfel de obligații, prezentare din punct de vedere teoretic și practic;
- e) Aspecte ce țin de protejarea drepturilor omului;
- f) Evoluția răspunderii pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol, minute ale reuniunilor, documente de lucru și legislație;
- g) Jurisprudența internațională și națională.

IV. NOUȚATEA ȘTIINȚIFICĂ A LUCRĂRII

Analizarea sistemului de răspundere pentru prejudicii produse de aeronave terților aflați la sol din perspectiva unei răspunderi a Statului pentru neîndeplinirea obligațiilor de comportament, în contextul unei societăți caracterizată de risc, constituie în sine o idee nouă și nedezbătut până în prezent. Prin analiza profundă a evoluției conceptelor de răspundere internațională, a obligației de *due diligence* a Statelor și a sistemelor existente de despăgubire a terților aflați la sol, teza constituie o abordare novatoare în contextul doctrinar românesc.

Apreciem oportună indicarea principalelor rezultate ale cercetării:

- a) Analiza profundă a conceptului de răspundere internațională a Statelor pentru risc și a doctrinei de *due diligence* în contextul răspunderii pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol;
- b) Selectarea, sistematizarea și analiza unei jurisprudențe ample, a Curții Internaționale de Justiție, Curții de Arbitraj Internațional, instanțe naționale;
- c) Sublinierea rolului determinant pe care Statul îl are în ceea ce privește menținerea unui nivel de siguranță și securitate în aviația civilă și a datoriei de a proteja acest sector;
- d) Analiza detaliată a reglementărilor în materie de despăgubire a terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave ca urmare a unor acte de intervenție ilicită și reliefaarea lacunelor majore ale sistemului actual de despăgubire;
- e) Prezentarea unor soluții pentru o viitoare actualizare a cadrului de reglementare.

V. IMPORTANȚA TEORETICĂ ȘI VALOAREA APLICATIVĂ A LUCRĂRII

Percepute de foarte multe ori ca elemente de ordin tehnic, siguranța și securitatea aeronautică prezintă însă veritabile dimensiuni politice și juridice.² Din punct de vedere politic, menținerea unui nivel de siguranță și securitate presupune un management al riscului realizat la nivel înalt, de conducere a Statului, având la bază o analiză de risc, precum și imaginea completă a implicațiilor pe care un astfel de sistem le are din punct de vedere social, economic, tehnologic. Din punct de vedere juridic, odată identificat acest sistem, trebuie transpus în norme, astfel încât actorii implicați în activitățile de transport aerian să respecte sistemul, nu numai la nivel național, dar și internațional. În consecință, crearea, menținerea și dezvoltarea activității de transport aerian în condiții optime de siguranță și securitate presupune asumarea și respectarea unor obligații. Statele au datoria de a promova siguranța și securitatea aeronautică, și, totodată au obligația de a se abține de la orice acțiune care ar putea pune în pericol aviația civilă.

Teza propune o abordare pragmatică și echidistantă a problematicii răspunderii față de terți, indicând faptul că aviația civilă trebuie să prevadă și să preîntâmpine atât riscurile cu caracter general, precum defecțiunile tehnice prezentate de o aeronavă, fenomenele meteo, erori umane, dar și riscurile pe care omul le produce cu intenție și care pot pune în pericol siguranța și securitatea aeronautică. Ce mai gravă dintre acțiunile intenționate ale omului care pune în pericol aviația civilă este terorismul, astfel cum s-a putut observa odată cu evenimentele care au șocat întreaga lume la 11 septembrie 2001. În astfel de momente, comunitatea internațională poate să arate valoarea eforturilor sale, implicarea în identificarea soluțiilor, deschiderea către comunicare și cooperare, iar nu în ultimul rând, puterea de previziune și adaptare la risc.

Devine important în societatea internațională ca management-ul riscului să fie realizat prin intermediul unor Convenții în materie de răspundere pentru prejudicii produse terților aflați la sol care să contribuie la câștigarea de către Stat și de către industria aeronautică a încrederii publicului, individului, care să nu mai genereze un dezechilibru între operator și terțul aflat la sol sau care să pună povara răspunderii pe umerii operatorului aerian, dar care să răspundă nevoilor sociale tehnologice actuale. Trebuie să fie dezvoltată o schemă de răspundere și acordare a despăgubirilor care să nu lase loc de interpretări și care să evite prezentare pretențiilor în fața

²J. Huang, *Aviation Safety through the Rule of Law – ICAO's Mechanisms and Practices*, Editura Wolters Kluwer, 2009, pag. 229.

instanțelor naționale sau internaționale. „Este momentul ca legiuitorii să depășească propriile lor stratageme euristice și să devină inovatori.”³

VI. SINTEZA CONȚINUTULUI TEORETIC AL TEZEI

Teza debutează cu analiza conceptelor de siguranță și securitate aeronautică, Capitolul II prezentând obligațiile Statului din acest punct de vedere. 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 îi pedepsi pe cei ce se fac vinovați de săvârșirea unor astfel de fapte – în esență, acestea sunt obligații *erga omnes*. Toate cele trei elemente ale obligației de a proteja și preveni reprezintă o manifestare a conștiinței umanității, a dreptului la viață, un drept fundamental al ființei umane.⁴ Caracteristica primordială a acestui „trio”, din perspectiva de obligații *erga omnes*, este „universalitatea și nereziprocitya”⁵. Aceste obligații „își au rădăcinile nu într-un schimb de drepturi și obligații, dar în aderarea la un sistem normativ.”⁶ Astfel, „nicio variantă de neconformare din partea unui Stat nu poate justifica încălcarea normei”.⁷

În esența lor, obligațiile *erga omnes* conțin atât obligații cu caracter negativ, cât și obligații cu caracter pozitiv. Din această perspectivă, Statele nu trebuie numai să ia măsurile necesare pentru a dezvolta și menține un nivel de siguranță și securitate în aviația civilă, sau să se abțină de la a pune ele însele în pericol activitatea de transport aerian, dar sunt obligate să și promoveze aceste concepte la nivel internațional pentru a contribui la dezvoltarea unui sistem de protecție uniform. Este imperios necesar ca Statele să identifice și să implementeze un mecanism

³ Leloudas pag. 213.

⁴ Huang pag. 231.

⁵ Idem.

⁶ R.Provost, „Reciprocity in Human Rights and Humanitarian Law”, BYIL nr. 65, 1994, pag. 386.

⁷ G. Fitzmaurice, „The General Principles of International Law”, RdC nr. II, 1957, pag. 120.

de despăgubire a terților aflați la sol, eficient și prevăzător, care să garanteze atât interesele terților, cât și ale operatorilor aerieni. Acest lucru este posibil și prin detectarea deficiențelor sistemului de securitate aeronautică și luarea măsurilor necesare pentru corectarea acestora. Este o provocare ce presupune determinare din partea comunității internaționale. În acest context, apreciem că susținerile Excelenței Sale, Ministrul de Justiție al Regatului Olandez, dr. Karl Polak sunt de la sine grăitoare: „, Siguranța, securitatea și desfășurarea în condiții optime a activității de transport aerian reprezintă preocuparea multor State și popoare din lume. Toate Statele, oricât de diferite ar fi interesele lor, împărtășesc același interes în conservarea și promovarea transportului aerian internațional. Societatea modernă nu poate funcționa în lipsa acestuia.”⁸ Capitolul II aduce de asemenea în atenție conceptul de normă *soft law*, ilustrând importanța acestei categorii în sistemul de reglementare al Organizației Aviației Civile Internaționale, în special în domeniul securității aeronautice.

Capitolul III prezintă istoria conceptului de răspundere internațională a Statelor, un concept atât de frumos și de complex, cu un trecut glorios, care generează în conștiința cititorului înțelegerea acestui fenomen și convingerea asumării sale la nivel de Stat. De asemenea, este prezentată esența răspunderii Statelor pentru actele particularilor, pregătind în acest mod dezvoltarea subiectului privind răspunderea Statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol ca urmare a unor acte de intervenție ilicită. Capitolul continuă cu aspecte ce țin de percepția riscului, a influenței mass media în percepția socială a riscului, subliniând obligațiile Statului într-o societate a cărei caracteristică are în vedere amenințarea și pericolul.

Capitolul IV adresează aspecte ce descriu obligația de *due diligence* a Statului din perspectiva prevenirii actelor de intervenție ilicită, precum și din cea a protejării persoanelor aflate la sol, prezentând *modus operandi* al acestei obligații la nivel general și la nivelul activităților de transport aerian.

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, detaliate în Capitolele, V și VI. Totodată, lucrarea analizează problematica răspunderii, cu precăderea a atribuirii acesteia, într-un context caracterizat de confuzie și eschivare. Această confuzie provine tocmai din strânsa

⁸ ICAO Doc. 8979-LC/165-1, International Conference on Air Law, Haga, decembrie 1970.

legătură între cuvântul “răspundere” și Stat, promotorii convențiilor în materia răspunderii pentru prejudicii produse terților aflați la sol încercând să devieze atenția utilizatorului și a beneficiarului de sistemul de protecție al Convenției de la răspunderea Statului, denumind generic instrumentele recente adoptate, în 2009 la Montreal – Convenții privind despăgubirea 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 timp pentru State, impune Statelor o obligație de comportament a cărei neîndeplinire conduce invariabil la atragere răspunderii acestora.

În vederea realizării unui cocun protector pentru societatea internațională, Statele trebuie să înțeleagă că numai în unitate se pot atinge obiectivele comune, numai lucrând împreună, în deplină cooperare, „aerul poate fi utilizat în folosul umanității, pentru a servi umanitatea...”⁹

VII. CONCLUZIILE CERCETĂRII

Din punct de vedere al instrumentelor internaționale în materie de răspundere pentru prejudiciile produse terților aflați la sol ca urmare a actelor de intervenție ilicită apreciem că munca Organizației Aviației Civile Internaționale nu este finalizată, iar propunerea din 2009 de actualizare a Convenției de la Roma nu își atinge scopurile pentru care a fost creată. O reanalizare a acestor prevederi ar fi oportună și apreciem că o sursă de inspirație mai potrivită ar fi Convenție privind Răspunderea Internațională pentru daune cauzate de obiecte lansate în spațiul

⁹ Prezentarea Președintelui Consiliului OACI, Dr. Asad Kotaite, privind activitatea Consiliului în anii 1998,1999 și 2000, precum și Raportul Suplimentar privind activitatea Consiliului OACI în primele șase luni ale anului 2001, prezentat în cadrul celei de-a 33 a Adunări Generale a Organizației Aviației Civile Internaționale.

extraatmosferic din 1972, față de Fondul Internațional pentru Despăgubire în caz de Poluare cu Petrol.

Eforturile depuse de OACI pentru actualizarea Convenției de la Roma sunt lăudabile, dar din păcate nu suficiente. În cadrul Conferinței Diplomatice de la Montreal din 2009, deși aparent un succes ca urmare a adoptării celor două instrumente internaționale, în realitate este un eșec, un „drum înfundat”¹⁰. Acest lucru se datorează unei decizii de a transmite un Proiect de Convenție care presupune elemente atât de complexe, fără ca acesta să fi ajuns la forma necesară, fără efectuarea unei analize juridice complete și pertinente. Din nefericire, soluția propusă poate genera în practică situații pe care Convenția le-a stabilit ca și scop în sensul de a le evita: a) reducerea valorii despăgubirilor și b) creșterea costurilor pentru pasageri și pentru companiile aeriene.

Se ridică astfel întrebarea dacă un astfel de eșec poate fi reparat. Dacă Convenția de la Montreal din 1999 pentru unificarea anumitor reguli în transportul aerian a reprezentat la vremea sa un semn al evoluției dreptului aerian, eforturile de actualizare a Convenției de la Roma din 1952 nu constituie decât un semnal cu privire la o scăpare majoră pe care o prezintă astăzi sistemul de reglementare al aviației civile internaționale, iar nevoia de reformă este destul de urgentă. S-a scurs suficient de mult timp de la evenimentele nefericite de la 11 septembrie 2001 și a sosit timpul pentru ca acele efecte să fie analizate și în mod corespunzător integrate în sistemul de aviație civilă, atât din perspectiva analizei de risc, nu raportat la ce a fost, dar la ce ar putea fi, și mergând până la adaptarea mecanismelor de asigurare. Astfel cum observa Vijay Poonosamy, raportorul în cadrul lucrărilor pentru actualizarea Convenției de la Varșovia din 1929, predecesorul Convenției de la Montreal 1999, mai sus menționată, nu pot fi îndeplinite toate așteptările părților atunci când se negociază un astfel de instrument, compromisul este esențial pentru atingerea unui regim universal și răspunderea pentru atingerea obiectivelor revine Statelor: „De aceea trebuie să demonstrăm cu toții un spirit și o dorință de dialog formidabile, ingeniozitate și compromis (în special cu privire la chestiunile fundamentale ce stau la baza sistemului precum valoarea prejudiciilor și alocarea răspunderii) pentru a putea implementa

¹⁰ M. Jenninson, „Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties”, *Uniform Law Review*, , pag .812.

legislația în vigoare cu diligență, în mod echitabil, corect și uniform pentru a face dreptate consumatorului și operatorului aerian, atât astăzi, cât și mâine”.¹¹

Potrivit Convenției de la Chicago, fiecare Stat are obligația de a asigura un nivel de siguranță și securitate pentru activitățile de aviație civile pe teritoriul său. Statul este obligat să mențină în aceste condiții o legătură strânsă cu aeronavele înregistrate în Statul respectiv și cu operatorii pentru a se asigura că aceștia respectă la rândul lor obligațiile ce le revin la nivel internațional, conformându-se în mod constant cu standardele internaționale. Obligația de supervizare a operatorilor aeriени cu privire la conformarea cu SARPs și alte obligații la nivel internațional este o obligație ce revine Statului, atâta timp cât nu a delegat această competență altui Stat.¹² „Atunci când vine vorba de respectarea standardelor în domeniul siguranței și securității aeronautice în ceea ce privește realizarea unui zbor internațional, nu se poate afirma că prin nerespectarea acestora sunt afectați numai cetățenii Statului care se face vinovat de încălcarea obligațiilor la nivel internațional. Oricare alt Stat care permite intrarea pe teritoriul său a unei aeronave înmatriculată în Statul respectiv are toate motivele să fie îngrijorat și preocupat de respectarea standardelor respective în mod corespunzător de Statul de origine, precum și de personalul navigant.”¹³ Pentru aceste considerente apreciem că Statele au o obligație și o răspundere pentru nerespectarea standardelor internaționale, atât individuală, cât și colectivă.

Potențialul unui atac terorist, catalogat chiar a fi catastrofal, precum și impactul la nivel global pe care îl produce, au un rol determinant în identificarea unei abordări optime și echitabile din partea Statelor a acestei problematice. Este momentul la care Statele să înțeleagă faptul că noile provocări nu pot fi abordate decât dacă se schimbă modalitatea de percepție a acestora și se renunță la orgolii naționale. Viziunea asupra unor astfel de fenomene trebuie să fie atât obiectivă, cât și subiectivă,¹⁴ una singură dintre ele nu conduce către atingerea scopurilor finale, protejarea

¹¹ V. Poonosamy, Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, LC/30-WP/4, Appendix A, at A-5, citat din Raportului celei de-a 57a Conferințe a Asociației de Drept Internațional în Madrid.

¹² Huang pag. 229.

¹³ A. Kotaite, „Sovereignty under Great Pressure to Accomodate the Growing Need for Global cooperation, ICAO Journal nr. 50, 1995, pag. 20.

¹⁴ Leloudas pag. 211.

indivizilor aflați la sol și a actorilor din aviația civilă. Totodată, într-un mediu internațional caracterizat de instabilitate, mass-media influențează în mod semnificativ percepția societății despre risc și despre societatea actuală, generând confuzie, neîncredere și revoltă, iar aceste sentimente nu fac decât să îngreuneze procesul de negociere al unui instrument internațional la care sunt prezente toate părțile interesate: State, industrie, persoanele aflate la sol, juriștii și experții.¹⁵ Încrederea în autoritatea este zdruncinată, iar singura modalitate de creștere a gradului de încredere este de a adopta instrumente internaționale care să nu protejeze interesele personale ale părților, ci interesele lor comune, pentru că numai într-un astfel de context, părțile implicate pot crește și se pot dezvolta armonios.

¹⁵ D.Lupton, Risk, Londra, 2009, pag. 29.

VIII. BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

I. CURSURI, TRATATE, MONOGRAFII

1. **ABEYRATNE**, Ruwantissa, *Aviation Security Law*, Ed. Springer Science and Business Media, 2010.
2. **ANDRONOVICI**, Constantin, *Drept Internațional Public*, Ed. Graphix, Iași 1993.
3. **ANZILOTTI**, Dionisio, *Corso di diritto internazionale: Vol. I: Introduzione e teorie generali*, ediția 3, Ed. Atheneum, Roma, 1928.
4. **ARENDT**, Hannah, *Responsabilite et jugement*, Ed. Petit Biblioteque Payot, 2009.
5. **BECK**, Ulrich, *World Risk Society*, Ed. Polity Press 2009.
6. **BELLI**, Pierino, *De Re Militari et Bello Tractatus*, Ed. Clarendon Press, 1563, (trans. Nutting).
7. **BEȘTELIU – MIGA**, Raluca, *Drept internațional Public Vol II*, Ed. CH Beck, 2008.
8. **BODIN**, Jean , *Six livres de la Republique*, A Lyon de l’Imprimerie de Iean de Tovrnes, M.D. LXXIX, (trans Tooley).
9. **BOURDIES** Pierre, *Sur L’Etat*, Ed. Raison d’agir/Edition du Seuil, 2012.
10. **BREAKWELL**, Glynis, **BARNETT**, Julie, **PIDGEON**, Nick , **KASPERSON**, Roger, **SLOVIC**, Paul , *The social amplification of risk*, Ed. Cambridge Univeristy Press 2003.
11. **BROWNLIE**, Ian, *System of the law of Nations; State Responsibility*, Ed. Oxford Univeristy Press, 1983.
12. **BROWNLIE**, Ian, *Principles of Public International Law*, Ediția 7, Ed. Oxford University Press, 2008.
13. van **BYNKERSHOEC**, Cornelius, *Questionum juris publici* , 1737, Ed. Oceana Publications, 1964 (trans. Frank);
14. **CHENG**, Bin, *General Principles of Law Applied by International Courts and Tribunals*, Ed. Cambridge University Press, 1994.
15. **CROWFORD**, James , *State Responsibility*, Ed. Cambridge University Press, 2013.
16. **CROWFORD**, James, *The International law Commission's adoption on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries*, Ed. Cambridge University Press 2002.
17. **CROWFORD**, James , *Brownlie’s Principles of Public International Law*, editia 8, Ed. Oxford Univeristy Press, 2012.

18. **DEMPSEY**, Paul Stephan, *Public International Air Law*, Ed. Institute and Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, 2008.
19. **DINH**, Nguyen Quoc, **DAILLER**, Patrick and **PELLET**, Alain, *Droit International Public - Seventh Edition*, Ed. L.G.D.J., Paris 2002.
20. **EAGLETON**, Clyde, *The Responsibility of States in International Law* , Ed. Kraus, 1970.
21. **EVANS**, D. Malcom, *International Law - First edition*, Ed.Oxford University Press, 2003.
22. **ENZENSBERGER**, Hans Magnus, *Cei care aduc groaza. Eseu despre perdantul radical*, Editura ART 2007.
23. **GENTILI**, Alberici , *De Legationibus*, 1549, Excudebat Thomas Vautrollerius, 1585 (trans. Laing).
24. **GIDDENS**, Anthony , *Modernity and Self-identity. Self and Society in the Late Modern Age*, Ed. Cambridge University Press 2006.
25. **GIEMULLA**, Elmar, **WEBER**, Ludwig, , *International and EU Aviation Law: Selected Issues*, Editura Kluwer Law International, 2011.
26. **GROTIUS**, Hugo, *De Jure Belli Ac Pacis (On The Laws of War and Peace)*, Ed. William S.Hein & Co., 1995.
27. **HALL**, William Edward, *A Treaties on International Law*, Ediția a doua, Ed. Clarendon Press 1884
28. **HANQIN**, Xue, *Tranboundary damage in international law*, Ed. Cambridge Studies in International an Comparative Law, 2003.
29. **HUANG**, Jiefang, *Aviation Saftety through the Rule of Law – ICAO’s Mechanism and Practices*, Ed.Wolters Kluwer, 2009.
30. **JONAS**, Hans, *Le principe responsabilite*, Ed. Champs Essais, 1990
31. **KANT**, Emannuel , *Fondements de la metaphysique de moeurs*, Ed. Le livre de Poche, Paris, 1993.
32. **KANT**, Emannuel, *Foundations of Metaphysics of Morals with Critical Essays*, Ed. Bobbs Merrill Co.,1969.
33. **KASER**, Max , *Ius gentium* ,Ed. Bohlau, Cologne, 1993
34. **KHEE-JIN-TAN**, Alan, *Global Anti-Terrorism Law and Policy - Recent developments relating to terrorism and aviation security* , Ed. Cambridge, 2005.
35. **KOVAL**, Josef , *Liability to Third Parties on the Surface in Air Law*, Disertatie Master, nepublicata, 1954.
36. **LELOUDAS**, George, *Risk and Liability in Air Law*, Ed. Informa, Londra, 2004.

37. **LIVIUS**, Titus (Livy), *The Romane Historie (The History of Rome)*, Ed. J.M. Dent&Sons, Londra, 1924.
38. **LUPTON**, Deborah, *Risk*, Ed. Psychology Press, Londra, 2009
39. **MALANCZUK**, Peter, *Akehurst's Modern Introduction to International Law - 7th Edition*, Ed. Taylor and Francis e-Library 2002.
40. **MARQUARD**, Odo, *Philosophie des Stattdessen*, Ed. Reclam, Stuttgart, 2001
41. **MATTE MATEESCO**, Nicolas, *Tratat de drept aerian – aeronautic*, Editura Pedone și Institutul și Centrul de Drept Aerian și Spațial McGill, 1980.
42. **MILDE**, Michael, *International air law and ICAO*, second edition, Ed. Eleven Publishing, 2012.
43. **MOORE**, John Basset, *A Digest of International Law*, Washington Government Printing Office, 1906.
44. **MOORE**, John Basset, *History and Digest of the International Arbitrations to which the United States has been a Party*, Washington 1898-1906.
45. **MOSLER**, Hermann , *The international Society as a Legal Community*, Ed. Dordrecht 1980.
46. **MYTHEN**, Gabe., *Ulrich Beck: A Critical Introdcution to the Risk Society*, Ed. Pluto Press, Londra 2004.
47. **NECHIFOR**, Adina, *Teză de doctorat – Răspunderea Statelor pentru Încălcarea Normelor Imperative ale Dreptului Internațional*, nepublicată, 2011.
48. **Sir PHILIMORE**, Robert, *Commentaries upon International Law*,Ed. T. &J.W. Johnoson 1854 – 1861.
49. **POPA**, Nicolae, *Teoria Generală d Dreptului*, Editura C.H. Beck, 2008.
50. **POP**, Sorana Alina Catinca, *Lucrare de Disertație – Răspunderea Statelor pentru prejudicii cauzate de aeronave terților aflați la sol - în cadrul programului de master de Drept Aerian și Spațial*, Institutul de Drept Aerial și Spațial, Universitatea McGill, Montreal, 2010, nepublicată.
51. **PUFENDORF**, Samuel, *De Jure Naturae et Gentium Libri Octo (Eight Books on Law of Nature and of People)*, Ed. Clarendon Press 1934
52. **RAMCHARAN**, Bertrand G. , *The Right to Life in International Law*, Ed. Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1985.
53. **RAMCHARAN**, Bertrand G., *"Terrorism and Non-State Organizations"*, in *Towards World Constitutionalism: Issues in the legal ordering of the world community*, Ed. Ronald St. John Macdonald& Douglas M. Johnston 2005.
54. **RUBIN**, Alfred P., *Ethics and Authority in International Law*, Cambridge Studies in International and Comparative Law, Ed. Cabridge University Press, 1997.

55. **SHAW**, Malcom N., *International Law - Fifth edition*, Ed. Cambridge University Press 2003.
56. **STEPHENS**, Tim, *International Courts and Environmental Protection*, Ed. Cambridge Studies in International and Comparative Law, 2009.
57. **TRIEPEL**, Heinrich, *Droit International et Droit Interne*, Ed. Pedone, Paris, 1920.
58. **VATTEL**, Emmerich, *The Law of Nations or the Principles of Natural Law (1758)* retipărită in 3 Classics of International Law 145 , 1916.
59. **VIRILIO**, Paul, *Pure War*, New York, N.Y. 1983.
60. **WHEATON**, Henry, *2 Elements of International Law: with a sketch of the history of the science* , Ed. Carey, Lea and Blanchard, 1836.
61. **WILLIAMS**, Arthur and **HEINS**, Richard, *Risk Management and Insurance*, New York 1971.
62. **WOLFF**, C., *Jus Gentium Methodo Scientifica Per.Tractatum (Argument on Scientific Methodology Regarding the Principles of Law Applicable to All People)*, Ed. William S. Hein&Co., 1995.
63. **ZOUCHE**, Richard, *An Exposition of Feacial Law and Procedure, or Law between Nations, and Questions Concerning the Same*, editată de Thomas Erskine Holland, 1911.

II. ARTICOLE

1. **ABEYRATNE**, Ruwantissa, „The Events of 11 September 2001 – ICAO’s Responses to the Security and Insurance Crises”, *Annals of Air and Space Law* vol. XXVII, 2002.
2. **ABEYRATNE**, Ruwantissa, „The Unlawful Interferencce Compensation Convention 2009 and Principles of State Responsibility”, *Annals of Air and Space Law*, vol. XXXV-I, 2010.
3. **ALBERT**, Mathias, "From Defending Boundaries towards Managing Geographical Risks? Security in a Globalized World", *Revista Geopolitics*, nr .5, 2001.
4. **ALTHAUS**, Catherine, "A disciplinary persective on the epistemological status of risk", *Risk Analysis* nr. 25, 2005.
5. **AMADOR**, F.V. Garcia, "State Responsibility", 1956, 2Y.B. International Law Commission 1956.
6. **ANZILLOTTI**, Dionisio, "La Responsabilite Internationale des Etat:Raison des Dommages Soufferts par des Etrangers", *Revue General de Droit Public*, 1906.

7. **ARADAU**, Claudia and **MUNSTER**, Rens, "Governing terrorism through risk: Taking precautions, (un)knowing the future", *European Journal of International Relations*, 2007.
8. **BALFOUR**, John, "EC Aviation Scene", *Air and Space Law*, nr. 2/2003.
9. **BARNIDGE**, Robert P. Jr., "Non-State Actors and Terrorism", T.M.C. Asser Press, 2008.
10. **BECK**, Ulrich, „Critical Theory of World Risk Society: A Cosmopolitan Vision”, *Constellations* Volume 16, Nr. 1, 2009.
11. **BRADBURY**, Judith, " The policy implications of differing concepts of risk", *Science, Technology and Human Values*, 2005.
12. **BRITTON**, Jarom , „Roads from Montreal do not lead to Rome: Criticism and Alternatives to the Draft Convention on Third Party Liability”, *Annals of Air and Space Law* XXX, 2005.
13. **CAPLAN**, Harold, „Damage to Third Parties on the Ground Caused by Aircraft, Some Basic Issues of Plicy Which Re-merit Examination in the context of Modernization of the 1952 Rome Convention”, *Aide Memoire*, nepublicat
14. **CHRISTENSON**, Gordon A., "Attributing Acts of Omission to the State", *University of Concinnati - Faculty Articles and Other Publications*, paper 171,1990.
15. **CHRISTOL**, Carl Q., “International Liability for Damage Caused by Space Objects”, *American Journal of International Law* nr. 74, 1980.
16. **CONDORELLI**, Luigi, "The imputability to states of acts of international terrorism", *Israel yearbook on human rights*, 1989.
17. **CRENSHAW**, Martha, "The Causes of Terrorism", *Comparative Politics*, vol. 13, nr. 4, 1981.
18. **DEMPSEY**, Paul-Stephan, ”Aviation piracy and terrorism: Unilateral and multilateral responses to aircraft hijacking”, *2 Comn. Journal of International law*, 1986-1987.
19. **DIXON**, L. și **REVILLE**, R., „National security and private sector risk management for terrorism”, *Auerswald și alții, Seeds of Disaster*, Ed. Cambridge University Press, 2006.
20. **DUPUY**, Pierre, "Due Diligence in the International law of Liability", *OECD, Legal Aspects of Transfrontier Pollution*, Paris 1977.
21. **DUPUY**, Pierre, "Reviewing the Difficulties of Codification: on Ago's Classification of the Obligations of Result in Relation to State Responsibility", *European Journal of Interntional Law*, 1999
22. **EAGLETON**, C. , “Measures of damages in international law”, *TheYale Journal*, vol 39, nr. 1, 1929
23. **FEIGENSON**, Neil, "Emotions, risk perceptions and blaming in 9/11 cases", *Brooklyn Law Review*, 2002 -2003.

24. **FEREER**, Duane.W. , „A Convention Is Signed and ICAN is Born: 1919 to 1926”, ICAO Bulletin 41, nr. 5, 1986.
25. **FITZMAURICE**, Gerald , „The General Principles of International Law”, RdC 92 nr. II, 1957.
26. **FRANKLIN**, Mark , „Is a successful new convention on airline liability for surface damage achievable?”, Air and Space Law Journal, 2006.
27. **GIDDENS**, Anthony , "Risk and responsibilty", Modern Law Review, Vol. 62, nr. 1, 1999
28. **GIGERENZER**, Gerd, "Out of the frying pan into the fire: behavioural reactions to terrorist attacks", Risk Analysis, vol. 26, nr. 2/2006.
29. **GILL**, Michael, „Scratching Beneath the Surface: The Unlawful Interference Convention 2009”, From Lowlands to High Skies: A Multilevel Jurisdictional Approach Towards Air law, Essazs in Honour of John Balfour, Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
30. **HEINMULLER**, Jens și **LEMNITZER**, Martin J., „ Why do Europeans Fly Safer?The Politics of Airport Security in Europe and the US. ”, Terrorism and Political Violence, vol. 15, Nr. 4, 2003.
31. **HESSBRUEGGE**, Jan Arno, "The Historical Development of the Doctrines of Attribution and Due Dilligence in International Law, International Law and Politics, vol. 3, 2004.
32. **HOLZHEU**, Frank, "Institutionalized risk perception: An economic perspective", Risk is a Construct - Editura Bazerische Ruck 1993.
33. **HORLIK – JONES**, Tom, "Modern disasters as outrage and betrayal", International Journal of Mass emergencies and Disaster, 2003.
34. **HONG**, J.J, ”How Far Can We See? Foreseeability, the Aviation Industry, and Future Terrorist Attacks”, Contemporary Issues and Future Challanges in Air and Space law, Celebrating 25 years of IIASL, Liber Amicorum, ed. Airandspacebooks, 2011.
35. **JENKINS**, Brian M., "International Terrorism: A New Kind of Warfare", The Rand paper Series, 1974.
36. **JENNINSON**, Michael, „Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Cuased by Foreing Aircraft to Third Parties”, Uniform Law Review , 2005.
37. **JINKS**, Derek, "State Responsibility for the Acts of Private Armed Groups", Chicago Journal of International Law, vol.4, 2003
38. **KARBER**, Philip A., "Responses to the September 11 Attacks:Re-constructing Global Aviation in an Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction", Harvard Journal of Law,2002.

39. **KJELLIN**, Henrik, „The new international regime for third party liability”, Air and Space Law nr. 2, 2008
40. **KLSS**, Alexandre C., „”Tchernobâles” ou pollution accidentelle du Rhin par les produits chimiques”, Annuaire francais de droit international, 1987.
41. **KOIVUROVA**, Timo, „Due Diligence”, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press, 2013.
42. **KOTAITE**, Assad, „Sovereignty under Great Pressure to Accommodate the Growing Need for Global Cooperation”, ICAO Journal 50, nr. 10
43. **KUTZ**, Christopher, "Responsibility", The Oxford Handbook of Jurisprudence and Philosophy of Law, 2004.
44. **LAMMERS**, Johan G., "Commentary on Papers Presented by Charles Bourne and Alberto Szekely", Colorado Journal of International Environmental Law and Policy, 1992
45. **LENK**, Hans, „What is responsibility?”, Philosophy Now, Apr/May 2015, on-line la https://philosophynow.org/issues/56/What_is_Responsibility
46. **LOFARO**, Ronald J. & **SMITH** Kenneth M., „Rising Risk? Rising Safety? The Millenium of Air Travel”, *Transportation Law Journal*, 1998.
47. **LILLICH**, Richard B. și **PAXMAN**, John M., „State Responsibility for Injuries to Aliens Occasioned by Terrorist Activities”, The American University La Review, vol. 26, nr. 2, 1977.
48. **LIPPMAN**, Matthew , “The New Terrorism and International Law”, 10 Tulsa Journal of Comparative and International Law ,2003.
49. **MAZZAESCHI**, Riccardo Pisillo, "The Due Diligence Rule and the Nature of the International Responsibility of States", The Library of Essays in International Law, State Responsibility in International Law editat de Rene Provost, Dartmouth Publishing Company Ashgate Publishing Limited, 2002
50. **MILDE**, Michael, „The Problems of Liabilities in International Carriage by Air. A Study in Private International Air Law”, Annals of Air and Space Law, 1999.
51. **MILDE**, Michael, „Liability fro damage caused by aircraft on the surface – past and current efforts to unify the law”, 57 Zeitschrift fur Luft and Weltraumrecht, 2008.
52. **MILDE**, Michael, „Enforcement of Aviation Safety Standards – Problems of Safety Oversight”, ZLW nr. 45, 1996
53. **MORTIMER**, L.F. , „New ICAO Rules Considered Long-Range Twin-Engine Aeroplane Flights”, ICAO Bulletin 39, nr. 4, 1984.
54. **NETJASOV**, Fedja și **JANIC**, Milan, „A Review of the Research on Risk and Safety Modelling in Civil Aviation”, The International Conference on Research in AirTransport, Fairfax, VA, Iunie 2008.

55. **PAUST**, Jordan, „Self-Executing Treaties”, American Journal of International Law nr. 82., 1988
56. **PAYANDEH**, Mehrdad, "With Great Power Comes Great Responsibility? The Concept of the Responsibility To Protect Within the Process of International Lawmaking", The Yale Journal of International Law, vol. 35, 2010.
57. **PETRAS**, C., „An Alternative Proposal to Modernize the Liability Regime for Surface Damage Caused by Aircraft to Address Damage Resulting From Hijackings or Other Unlawful Interference”, Gonzaga Journal of International Law, 2004
58. **PRITCHARD**, James, "The Journey of Wen-Amon to Phoenicia" în Textele Ancient Near East, Princeton University Press, 1969.
59. **PROULX**, Vincent-Joel, "Babysitting terrorists: should state be strictly liable for failing to prevent transborder attacks?", Berkley Journal of International Law, 2005
60. **PROVOST**, Rene, „Reciprocity in Human Rights and Humanitarian Law”, British Yearbook of International Law 65, 1994.
61. **RASMUSSEN**, Mikkel V., "Reflexive Security: NATO and International Risk Society", Millennium Journal of International Studies, 2001.
62. **REISMAN**, W. Michael, "Report Tenth Commission: Present Problems of the Use of Armed Force in International Law, Sub-Group on Humanitarian Intervention", 72 Annuaire de L'Institution de Droit International, 2007.
63. **ROBINS**, Kevin, „Into the Image: Culture and Politics in the Field of Vision”, New York: Routledge 1996.
64. **SABA**, Hank „Quasi-Legislative Activities of the Specialized Agencies of the United Nations”, Rdc 111, 1964.
65. **SIMMA**, Bruno, „From Bilateralism to Community Interest in International Law”, Rdc 217 nr. IV, 1994.
66. **SIMON**, Herbert, "A behavioral model of rational choice", Quarterly Journal of Economics, 1955.
67. **TVERSKY**, Amos and **KAHNEMAN**, Daniel, "Judgement under Uncertainty: Heuristics and Biases", Science, New Series, Vol. 185, nr. 4157, 1974.
68. **WASSENBERGH**, Henri, „Safety in Air Transportation and Market Entry”, *Air and Space Law* 28, no. 2, 1998.
69. **WEISS**, Edith Brown, "Invoking State Responsibility in the Twenty-First-Century", Georgetown Law Faculty Publications and other Works, 2002.
70. **WOLFF**, Jonathan, "Risk, fear, blame, shame and the regulation of public safety", Economics and Philosophy, Cambridge University Press, 2006.

III. CONVENȚII, DOCUMENTE, MINUTE DE REUNIUNI

1. Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944
2. Convenția privind Infracțiunile și Alte Acte săvârșite la Bordul Aeronavei, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963
3. Convenția pentru reprimarea caturării ilicite a aeronavelor" semnată la Haga la 16 decembrie 1970
4. Convenția pentru reprimarea actelor ilicite împotriva siguranței aviației civile semnată la Montreal la 23 septembrie 1971
5. Convenția pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva aviației civile semnată la Beijing la 10 septembrie 2010
6. Protocolul la Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor semnată semnat la Beijing la 10 septembrie 2010
7. Convenția pentru marcarea explozibililor plastici în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991.
8. Convenția pentru unificarea anumitor reguli privind compensarea pentru prejudicii produse de aeronave terților aflați la sol semnată la Roma în 1933
9. Convenția pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929
10. Protocol pentru amendarea Convenție privind unificarea anumitor reguli în domeniul transportului aerian semnată la Varșovia în 1929, adoptat la Guatemala, la 8 martie 1971
11. Convenția Consiliului Europei privind despăgubirea victimelor infracțiunilor violente, adoptată la Strasbourg la 24 noiembrie 1983
12. Convenția Internațională privind Răspunderea Civilă pentru prejudicii cauzate de Poluarea cu Petrol din 29 noiembrie 1969
13. Convenția Europeană privind reprimarea actelor de terorism și Declarația de la Bonn privind Capturarea ilicită de aeronave.
14. Convenția privind despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave din riscuri generale, Montreal 2009
15. Convenția privind despăgubirea terților aflați la sol pentru prejudicii cauzate de aeronave ca urmare a unor acte de intervenție ilicită, Montreal 2009.
16. Convenție privind răspundere internațională pentru daunele cauzate de obiecte în spațiul extraatmosferic 1972.
17. Regulamentul (CE) 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002

18. Regulamentul nr. 185/2010 al Comisiei de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației
19. Directiva 2004/80/CE a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind despăgubirea victimelor infracționalității
20. Proiectul de Articole privind Răspunderea Statelor pentru Acte Internaționale Ilicite (Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts), adoptat de ILC la 9 august 2001.
21. Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation, Article 3bis, ICAO Doc. 9436.
22. Tratatul cu privire la principiile care guvernează activitatea statelor în explorarea și folosirea spațiului extraatmosferic, inclusiv Luna și celelalte corpuri cerești din 27.01.1967.
23. Draft Article on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries - 2001, Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session, 2008
24. Report of the International Law Commission, 53rd Session, UN Doc. A/56/10 (2001).
25. Commentary on Article 7 of the Draft Articles on the Law of the Non-Navigational Uses of International Watercourses, Report of the ILC on the Work of its Forty Sixth Session, A/49/10.
26. Rapport de la CDI XXVI - eme session, 1974, Doc ONU A/9610/Rev.1.
27. Report of the International Law Commission, Fifty - third session, A/56/10
28. ILC Commentary 2001
29. *Reparation for Injuries Suffered in the Service of the United Nations, Advisory Opinion*, ICJ Reports (1949),
30. Reservations to the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide, Advisory Opinion, ICJ Report ,1951
31. Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, ICJ Report ,2004
32. Anexa 17 la Convenția de Chicago – Securitate Aeronautică, ediția 2014.
33. ICAO Working Paper AN- WP/7699, „Determination of Aviation Safety”, Decembrie 2001.
34. ICAO Doc. 7670, *Resolutions and Recommendations of the Assembly 1st to 9th Sessions (1947-1955)*, Montreal, Canada, 1956.
35. ICAO Working Paper, DGCA/97-IP/5, „Safety Oversight, An International Responsibility”, 20 Octombrie 1997

36. ICAO Doc. 9416, C/1077, C-Min, Extraordinary, Minută 1983.
37. ICAO Doc. 8979 – LC/165-1, Volumul I, Minuta Conferinței. 1971.
38. LC/33-WP/3-3, Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference – Report of the Rapporteur.
39. Rezoluția Adunării OACI A35 - 7, primul și al doilea paragraf, Doc ICAO 9848, urmat de Rezoluția A 36 - 2, Doc ICAO 9902.
40. DCCD Doc. No. 6-11/3/2009, “International Conference on Air Law”, lucrare prezentată de Latin American Association for Aeronautical and Space Law – ALADA).
41. AT-WP/247, 7/12/51
42. High Level Conference – Protecting Civil Aviation Against Terrorism - Conclusions and Recommendations, 27 September 2011
43. ICAO Diplomatic Conference for the adoption of the 1952 Rome Convention, Vol I, Minutes, Thirty first meeting
44. ICAO Doc. C-WP/12003, Appendix 1
45. League of Nations Publication, L.N. Doc. C/75/M/69 V.Legal 1929
46. International Law Commission 122 UN Doc A/CN.4/106
47. ICAO 1952 Rome Convention, Minutes of the Eighth meeting, Vol.I
48. ICAO LC/33-WP/3-3.
49. ICAO LC/33-WP/3-5
50. Assembly Resolution A 1-31 – *„Definition of International Standardads and Recommended Practices”*
51. „Raport privind Investigarea și Prevenirea Accidentelor”, AIG Divisional Meeting, OACI, 1999.
52. War Risk Eclusions, A35-WP/97, LE8,17/08/04.
53. ICAO Doc. 8979-LC/165-1, International Conference on Air Law, Haga, decembrie 1970.
54. ICAO, LC/35-WP/3-1
55. PCIJ, Seria A, Nr. 17, 1928
56. PCIJ Series A, Nr. 17, 1982
57. ICJ Reports 1997
58. ICJ Reports 2007

59. The Department of State, United States of America, Proceedings of the International Civil Aviation Conference, Vol. I (Washington: United States Government Printing Office, 1948)
60. Scrisoare datat 20 decembrie 2001, semnată de Reprezentanții Marii Britanii, Franței și Statelor Unite ale Americii în cadrul ONU și adresată Scretarului General al Organizației.
61. Yearbook of the ILC vol. II, 1973
62. Assad Kotaite, prezentare oferită în calitate de invitat, masteranzilor în cadrul progamului Drept Aerian și Spațial, Institutul de Drept Aerian și Spațial, Universitatea McGill, Canada, 2010
63. Antiterrorism and Effective Death Penalty Act (AEDPA) 1996
64. CFR part 1544, Title 49- Transportation, Subtitle B – Other regulations relating to transportation, Chapter XII – Transportation security administration, Department of Homeland security, Subchapter C – Civil Aviation Security, disponibil la http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?tpl=/ecfrbrowse/Title49/49cfr1544_main_02.tpl
65. ILA Study on Due Diligence i International Law, First Report, redactat de Duncan French and Tim Stephans, 7 Martie 2014, disponibil la <http://www.ilahq.org/download.cfm/docid/EB075BB9-E130-4B48-99745A01E9E1E8FB>.
66. Regulamentul Administrației Federale a Aviației Civile privind Controlul Traficului Aerian
67. 1970 Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Co-Operation among States in Accordance with the Charter of the United Nations, G.A. Res. 2625, U.N. GAOR, 25th Sess., Supp. No. 28, at 76, U.N. Doc. A/8028
68. The American Law Institute, Restatement of the Law (Third), The Foreign Relations Law of the United States, St. Paul, American Law Institute Publishers, 1987
69. V.Poonosamy, Report of the Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, LC/30-WP/4, Appendix A, at A-5, citat din Raportului celei de-a 57a Conferință a Asociației de Drept Internațional în Madrid.
70. Prezentarea Președintelui Consiliului OACI, Dr. Asad Kotaite, privind activitatea Consiliului în anii 1998,1999 și 2000, precum si Raportul Suplimentar privind activitatea Consiliului OACi în primele șse luni ale anului 2001, prezentat în cadrul celei de-a 33 a Adunări Generale a Oragnizației Aviației Civile Internaționale
71. „Flight Plan: Managing the Risks in Aviation Security”, Review of the Canadian Air Transport Security Act, Report of the Advisory Panel, 2006

IV. JURISPRUDENȚĂ

1. Alabama Claim Arbitration (United States vs. Great Britain) 1872
2. Aerial incident case, ICJ Reports, 1959
3. Aerial Incident at Lockerbie, Libya v. UK 1992
4. Aerial Incident at Lockerbie, Libya v. USA 1992
5. Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro), ICJ Rep. 2007
6. Armed Activities on the Territory of the Congo (Congo vs. Uganda), 2005, ICJ
7. Barcelona Traction Light and Power Company, Limited (Belgium vs. Spain) Judgement, ICJ Reports 1970
8. British Caledonia Airways vs. Bond, 665, F.2d 1153, 1161 (D.C. Cir. 1981)
9. Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania); ICJ 1949
10. Compania Franceză de Căi Ferate Venezuelene, 10 R.I.A.A.
11. France vs. Mexico 5 RIAA, 1929
12. France-New Zealand Arbitration Tribunal. 30 April 1990 - Rainbow Warrior
13. Great Britain v. Spain - 1924 - 2 R.I.A.A.
14. Gabčíkovo - Nagymoros Project, ICJ Reports, 1997
15. Guille vs. Swan (cauză ce datează din 1822), 19 Johns. 381 (N.Y. 1922).
16. Lockerbie Case,
17. Military and Paramilitary Activities In and Against Nicaragua (Nicar. v. U.S.), 27 iunie 1986 I.C.J.
18. Prosecutor v. Dusko Tadic, Case No. IT-94-1-A, I.C.T.Y., 1999.
19. Pulp Mills on the River Uruguay, Argentina vs. Uruguay, Judgement, 2010, ICJ Reports
20. Responsibilities and Obligations of States Sponsoring Persons and Entities with Respect to Activities in the Area (Seabed Dispute Chamber of the International Tribunal of the Law of the Sea, Case No. 17, 1 February 2011)
21. Sentința Arbitrală – Island of Palms Case, US vs. Netherlands, 1928, Reports of International Arbitral Awards 82
22. SS Lotus (France vs. Turkey) 1927 PCIJ (Ser. A) Nr. 10
23. Tehran Hostages Case (U.S. v. Iran), 24 mai 1980 I.C.J
24. William E. Chapman vs. United Mexican States, 24 octombrie 1930, UN Series, Volum IV.

IX. CUPRINSUL REZUMATULUI

I. Planul tezei	2
II. Aspectele supuse cercetării	5
III. Suportul Metodologic și Teoretico-Științific al lucrării	7
IV. Noutatea științifică a lucrării	8
V. Importanța teoretică și valoarea practică a lucrării	9
VI. Sinteza conținutului teoretic al lucrării	10
VII. Concluziile cercetării	12
VIII. Bibliografie selectivă	16
IX. Cuprinsul rezumatului	29