

UNIVERSITATEA „NICOLAE TITULESCU” DIN BUCUREȘTI
FACULTATEA DE DREPT
ȘCOALA DOCTORALĂ

TEZĂ DE DOCTORAT

**RĂSPUNDEREA INTERNAȚIONALĂ A STATELOR
PENTRU UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT**

REZUMAT

Conducători de doctorat:

Prof. univ. dr. **Raluca MIGA-BEȘTELIU**

Prof. univ. dr. **Augustin FUERA**

Student-doctorand

Andrei-Alexandru STOICA

București

2022

CUPRINSUL REZUMATULUI TEZEI DE DOCTORAT

Abrevieri și acronime.....	3
I. Planul tezei de doctorat.....	5
II. Problematika cercetată în cadrul tezei de doctorat (dimensiunile istorică și juridică).....	9
III. Situația temei în contextul cercetărilor științifice în domeniul dreptului, din perspectivă interdisciplinară.....	11
IV. Obiectivele tezei de doctorat	12
V. Metodele de cercetare folosite	16
VI. Rezultatele urmărite prin cercetarea întreprinsă	17
VII. Prezentarea generală a tezei de doctorat.....	17
Bibliografie (selectivă).....	25

NOTĂ

La elaborarea tezei de doctorat au fost avute în vedere doctrina domeniului, legislația națională română și nu numai, instrumentele juridice internaționale, jurisprudența instanțelor naționale și internaționale, actele juridice ale instituțiilor Uniunii Europene, rezoluțiile și rapoartele organelor principale și subsidiare ale Organizației Națiunilor Unite, precum și ale altor organizații internaționale interguvernamentale publicate și apreciate ca fiind relevante, inclusiv resursele bibliografice consultate online până la data de 01.07.2022.

ABREVIERI ȘI ACRONIME

AESA – Agenția Europeană pentru Siguranța Aviatică

alin. – alineatul

apud - citare preluată de la alt autor, nu din original

art. – articolul

c. – contra

CEDO – Curtea Europeană a Drepturilor Omului

CELEX – identificator unic al documentelor din baza de date EUR-Lex

CIJ – Curtea Internațională de Justiție

CJUE - Curtea de Justiție a Uniunii Europene

COM - Comunicarea Comisiei Europene

coord. - coordonator

DJI – Societatea Comercială Da-Jiang Innovations

et al. - și alții

EUROCONTROL¹ - European Organisation for the Safety of Air Navigation (în limba engleză)/
Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (în limba română)

EASA - European Union Aviation Safety Agency (în limba engleză)/ Agenția Europeană pentru
Siguranța Aviatică (în limba română)

GGE – Group of Governmental Experts (în limba engleză)/ Grupul de experți cu privire la sistemele
letale din cadrul Convenției cu privire la armele convenționale (în limba română)

HG - Hotărârea Guvernului

IA - inteligența artificială

JOUE - Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

lit. - litera

M.Of. - Monitorul Oficial (al României)

Nr. – numărul

OACI – Organizația Aviației Civile Internaționale

ONU – Organizația Națiunilor Unite

op. cit. - opera citată

OSCE – Organizația pentru Securitate și Cooperare în Europa

OTAN – Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (iar în limba engleză este menționat ca fiind
NATO, adică North Atlantic Treaty Organization)

p. - pagina

parag. - paragraful

pct. - punctul

PESC - Politica externă și de securitate comună

pp. - paginile

RAND – Organizația Cercetare și Dezvoltare²

ș.a. - și alții

¹ Utilizarea denumirii Eurocontrol a fost preluată și în limba română, ca urmare a aderării la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960. Aderarea s-a realizat prin Legea nr. 44/1996 publicată în M.Of., Partea I nr. 115 din 5 iunie 1996.

² În limba engleză este înregistrată ca fiind RAND Corporation, unde RAND înseamnă Research and Development, această entitate fiind reprezentată de un grup de experți asociați sub forma unei organizații nonprofit. O traducere în limba română nu a fost identificată.

SESAR – Programul Comisiei Europene de Cercetare ATM

SUA - Statele Unite ale Americii

TFUE - Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

TUE - Tratatul privind Uniunea Europeană

UE – Uniunea Europeană

UNICEF - United Nations Children's Fund (în limba engleză)/ Fondul Națiunilor Unite pentru Copii (în limba română)³

UNIDIR - United Nations Institute for Disarmament Research (în limba engleză)/ Institutul Națiunilor Unite pentru Cercetarea Dezarmării (în limba română)⁴

UNMOVIC - United Nations Monitoring, Verification and Inspection (în limba engleză)/ Comisia de monitorizare, verificare și inspecție a Națiunilor Unite (în limba română)⁵

vol. - volumul

³ În teza de doctorat ne-am referit la Fondul Națiunilor Unite pentru Copii, însă în referințele din demersul nostru am precizat faptul că este vorba despre UNICEF având în vedere că informațiile sunt publicate ca fiind emise de această agenție a ONU. Acronimul UNICEF este mult mai popular, iar pagina de internet a agenției, disponibilă în limba română, are ca element de identificare vizuală acest acronim. Ministerul Afacerilor Externe al României utilizează UNICEF (ex. Reprezentanța UNICEF în România potrivit paginii de internet <https://www.mae.ro/node/16910>, accesat la data de 01.07.2022).

⁴ Similar, în teză, ne-am referit la denumirea din limba română, însă rapoartele au fost publicate în limba engleză, utilizând acronimul UNIDIR. Pagina de internet unde sunt publicate aceste materiale nu dispune de traducere în limba română, astfel că, în referințe, am precizat că a fost publicat de UNIDIR. Ca exemplu, în cuprinsul punctului 2.1.3. din Anexa Deciziei (PESC) 2019/615 a Consiliului privind sprijinul acordat de Uniune pentru activitățile de pregătire a Conferinței de revizuire din anul 2020 a părților la Tratatul de neproliferare a armelor nucleare (TNP), publicată în JOUE L 105 din 16 aprilie 2019, este folosită denumirea UNIDIR alături de traducerea denumirii în limba română a Institutului Națiunilor Unite pentru Cercetare în Domeniul Dezarmării.

⁵ Asemănător, în demersul nostru am menționat UNMOVIC ca emitent al rapoartelor aferente rezoluțiilor adoptate de Consiliul de Securitate al Națiunilor Unite având în vedere că limba română nu este o limbă oficială de lucru în cadrul ONU.

I. Planul tezei de doctorat

Teza este structurată în 7 capitole, precedate de „Aspecte introductive” și urmate de 2 anexe. Fiecare capitol cuprinde mai multe secțiuni, puncte și subpuncte. Planul tezei de doctorat reunește, după cum urmează:

ABREVIERI ȘI ACRONIME

ASPECTE INTRODUCATIVE

- I. Problema supusă cercetării
- II. Importanța, utilitatea și actualitatea demersului științific
- III. Obiectivele tezei de doctorat
- IV. Metodele de cercetare folosite

CAPITOLUL I - CONSIDERAȚII DE NATURĂ ISTORICĂ PRIVIND PREOCUPĂRILE ÎN DOMENIUL UTILIZĂRII APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA I - APARIȚIA ȘI EVOLUȚIA ISTORICĂ A ÎNTREBUINȚĂRII APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

1. Apariția aparatelor de zbor fără pilot
2. Evoluția utilizării aparatelor de zbor fără pilot în perioada 1990 – 2022

SECȚIUNEA A II-A - UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT, ÎN PREZENT

1. Folosirea de către state a aparatelor de zbor fără pilot în acțiuni umanitare și polițienești
2. Utilizarea aparatelor de zbor fără pilot de către persoanele juridice
3. Rolul activ al aparatelor de zbor fără pilot în cadrul misiunilor din teatrele de operațiuni

SECȚIUNEA A III-A - CONCLUZII

CAPITOLUL II - DELIMITĂRI CONCEPTUALE PRIVIND APARATELE DE ZBOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA I - UNELE ASPECTE PRIVIND DEFINIȚIA APARATELOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA A II-A - DEFINIȚIA „APARATULUI DE ZBOR FĂRĂ PILOT” DIN PERSPECTIVA DREPTULUI INTERNAȚIONAL ȘI EVOLUȚIA ACESTUI CONCEPT

1. Definiția aparatelor de zbor fără pilot potrivit cutumelor domeniului
2. Conceptul de aparat de zbor fără pilot în dreptul convențional

SECȚIUNEA A III-A - ELEMENTE DE DREPT INTERN ȘI DE NATURĂ JURISPRUDENȚIALĂ INCIDENTE MATERIEI „APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT”

1. Statele Unite ale Americii (reglementări și jurisprudență)
2. Regatul Unit și Germania (reglementări și jurisprudență)
 - 2.1 Regatul Unit
 - 2.2 Germania
3. România (reglementări și jurisprudență)
4. Alte state

SECȚIUNEA A IV-A - TERMINOLOGIA SPECIFICĂ „APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT” ÎN DREPTUL UNIUNII EUROPENE

1. Aspecte generale
2. Elemente normative

SECȚIUNEA A V-A - CONCLUZII

CAPITOLUL III - APLICAREA NORMELOR DE DREPT INTERNAȚIONAL PUBLIC ÎN SFERA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT RELEVANTE PENTRU RĂSPUNDEREA INTERNAȚIONALĂ A STATELOR

SECȚIUNEA I - EMERGENȚA DREPTULUI INTERNAȚIONAL CU PRIVIRE LA UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

1. Sistemele aeriene înarmate fără pilot în cadrul dreptului internațional
2. O nouă paradigmă aplicabilă sistemelor fără pilot

SECȚIUNEA A II-A - TRATATELE ÎNCHEIATE ȘI ÎN CURS DE NEGOCIERE

SECȚIUNEA A III-A - PRACTICA STATELOR ÎN COMERȚUL ȘI UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

1. Tratatul privind comerțul cu arme
2. Restricții și derogări în comerțul cu aparate de zbor fără pilot

SECȚIUNEA A IV-A - CONCLUZII

CAPITOLUL IV - STABILIREA RĂSPUNDERII INTERNAȚIONALE A STATELOR PENTRU UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT ȘI UNELE ASPECTE PROCEDURALE

SECȚIUNEA I - RĂSPUNDEREA INTERNAȚIONALĂ A STATELOR PENTRU FAPTELE OPERATORILOR

1. Răspunderea internațională a statelor
2. Obligațiile statelor cu privire la aparatele de zbor fără pilot civile potrivit Organizației Aviației Civile Internaționale și interpretarea Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională
3. Răspunderea personală a operatorului și constituirea, la nivel național, a unor mecanisme de control al aparatelor de zbor fără pilot
4. Statutul operatorului de aparate de zbor fără pilot din perspectiva Comitetului Internațional al Crucii Roșii

SECȚIUNEA A II-A - CONCEPTUL DE ATAC DIREȚIONAT („TARGETED KILLING”) ȘI LEGĂTURA CU APARATELE DE ZBOR FĂRĂ PILOT

1. Definiția conceptului de atac direcționat (*targeted killing*)
2. Rolul aparatelor de zbor fără pilot în „Războiul împotriva Terorii”
3. Tipurile de conflicte conform cazului Hamdan c. Rumsfeld
4. Legislația internă a unor state privind recurgerea la forță prin atacuri precise
 - A. Statele Unite ale Americii
 - B. Israel
 - C. Federația Rusă

SECȚIUNEA A III-A - ROLUL CONSIMȚĂMÂNTULUI - ÎMPREJURARE CARE EXCLUDE CARACTERUL ILICIT AL FAPTEI ÎN DREPTUL INTERNAȚIONAL

1. Studiu de caz cu privire la statele Yemen, Pakistan și Somalia
 - A. Yemen
 - B. Pakistan
 - C. Somalia
2. Consecințele utilizării metodei atacurilor țintite (*targeted killing*)
 - A. Asupra unor persoane ce dețineau cetățenia statelor care au lansat atacul

B. Privire specială asupra aspectelor jurisdicționale și asupra răspunderii în solidar a statelor

3. Analiza raporturilor dintre principiile dreptului umanitar, în utilizarea aparatelor de zbor fără pilot, și prevederile art. 2 paragraf. 4 și art. 51 din Carta Organizației Națiunilor Unite

SECȚIUNEA A IV-A - PROCEDURA RĂSPUNDERII STATELOR PENTRU INCIDENTE AVIATICE

1. Aplicarea art. 26 și a Anexei 13 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. Ancheta unor incidente aviatice și aplicabilitatea Convenției în cazul sistemelor fără pilot

2. Convenția de la Varșovia pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional din 1929 și Convenția de la Montreal pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional din 1999

A. Convenția de la Varșovia pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional în era sistemelor aeriene fără pilot

B. Convenția de la Montreal pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional și transportul de persoane și mărfuri prin intermediul sistemelor aeriene fără pilot

SECȚIUNEA A V-A - CONCLUZII

CAPITOLUL V - PRACTICA INTERNAȚIONALĂ INCIDENTĂ DOMENIULUI SISTEMELOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA I - ACTIVITATEA GRUPURILOR DE EXPERȚI GUVERNAMENTALI ȘI A INSTITUTULUI NAȚIUNILOR UNITE PENTRU CERCETAREA DEZARMĂRII, PRECUM ȘI A COMISIEI PENTRU DEZARMARE ȘI SECURITATE INTERNAȚIONALĂ

1. Grupul de experți guvernamentali privind tehnologiile emergente în domeniul sistemelor letale autonome din cadrul Convenției privind interzicerea sau limitarea folosirii anumitor categorii de arme clasice care ar putea fi considerate ca producând efecte traumatice excesive sau care ar lovi fără discriminare (1980)

2. Institutul Națiunilor Unite pentru Cercetarea Dezarmării

3. Comisia pentru Dezarmare și Securitate Internațională

SECȚIUNEA A II-A - EVALUAREA DOCUMENTELOR/LUCRĂRILOR GRUPURILOR DE EXPERȚI DIN CADRUL UNIUNII EUROPENE

1. Forumul European privind Dronele Înarmate - evaluare

2. Grupul de experți cu privire la inteligența artificială din cadrul Uniunii Europene - evaluare

SECȚIUNEA A III-A - MISIUNILE ORGANIZAȚIEI NAȚIUNILOR UNITE ÎN CARE A FOST AUTORIZATĂ UTILIZAREA APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

1. Asistența umanitară și rolul aparatelor de zbor fără pilot în Haiti

2. Rolul sistemelor aeriene fără pilot în misiunile de menținere a păcii ale ONU de pe continentul african

3. Considerații de drept internațional privind misiunea ONU de menținere a păcii din Republica Democrată Congo

SECȚIUNEA A IV-A - DRONELE, TERITORIALITATEA ȘI GRANIȚELE CONFORM CONVENȚIEI DE LA ROMA PRIVIND DAUNELE CAUZATE DE AERONAVELE STRĂINE TERȚILOR LA SUPRAFAȚĂ ȘI POTRIVIT CONVENȚIEI DE LA CHICAGO PRIVIND AVIAȚIA CIVILĂ INTERNAȚIONALĂ

1. Convenția de la Roma privind daunele cauzate de aeronavele străine terților la suprafață

2. Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și corelația dintre drone și

conceptul de teritorialitate și granițe

SECȚIUNEA A V-A - JURISPRUDENȚA CURȚII INTERNAȚIONALE DE JUSTIȚIE ȘI PRACTICA STATELOR ÎN MATERIA LEGALITĂȚII ȘI LEGITIMITĂȚII UTILIZĂRII SISTEMELOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA A VI-A - CONCLUZII

CAPITOLUL VI - DIMENSIUNEA JURIDICĂ INTERNAȚIONALĂ A UTILIZĂRII INTELIGENȚEI ARTIFICIALE - COMPONENTĂ A APARATELOR DE ZBOR FĂRĂ PILOT

SECȚIUNEA I - ASPECTE GENERALE

1. Noțiuni incidente inclusiv în materia răspunderii internaționale a statelor
2. Principiile de drept aplicabile sistemelor inteligente

SECȚIUNEA A II-A - RISCURILE ATRIBUITE UTILIZĂRII UNUI DISPOZITIV DE ZBOR AUTONOM SAU SEMI-AUTONOM, CORELATE CU PROBLEMA RĂSPUNDERII INTERNAȚIONALE A STATELOR

1. Riscurile și consecințele utilizării sistemelor în situații de conflict armat
2. Posibile consecințe ale utilizării sistemelor inteligente în alte domenii și problema răspunderii internaționale a statelor

SECȚIUNEA A III-A - APARATELE AERIENE ȘI TERESTRE AUTONOME ȘI POTENȚIALUL LOR DE A CAUZA INCIDENTE

1. Aspecte generale
2. Reglementări și răspundere

SECȚIUNEA A IV-A - UNELE PROBLEME DE NATURĂ JURIDICĂ PRIVIND SISTEMELE INTELIGENTE - CONSECINȚE ȘI RĂSPUNDERE

1. Prospecte ale justiției informatice
2. Consecințele utilizării inteligenței artificiale. Controlul uman și ipoteza răspunderii

SECȚIUNEA A V-A - DREPTUL INTERNAȚIONAL ȘI EUROPEAN PRIVIND UTILIZAREA INTELIGENȚEI ARTIFICIALE ÎN DOMENIUL SISTEMELOR FĂRĂ PILOT ȘI FĂRĂ CONDUCĂTOR

1. Convenția de la Viena privind traficul rutier (1968)
2. Unele instrumente juridice și documente de lucru la nivelul Uniunii Europene
 - A. Actele juridice cu privire la inteligența artificială adoptate de Comisia Europeană și aplicarea acestora de către statele membre ale Uniunii Europene
 - B. Scurte considerații cu privire la acțiunea Parlamentului European în domeniul inteligenței artificiale

SECȚIUNEA A V-A - CONCLUZII

CAPITOLUL VII - CONCLUZII ȘI PROPUNERI DE LEGE FERENDA

1. Concluzii
2. Propuneri de *lege ferenda*

ANEXA 1 - STUDIU DE CAZ: IMPACTUL SISTEMELOR AERIENE FĂRĂ PILOT ÎN ACȚIUNILE ÎN CARE AU FOST IMPLICATE. DIMENSIUNEA RĂSPUNDERII INTERNAȚIONALE A STATELOR - PRIVIRE SPECIALĂ ASUPRA ROMÂNIEI

SECȚIUNEA I - INTRODUCERE

SECȚIUNEA A II-A - CAZURI DE UTILIZARE A FORȚEI PRIN SISTEME FĂRĂ PILOT – ANALIZĂ ȘI COMENTARIU

1. Mecanismul de atac precis sau direcționat (*targeted killing*)

2. Unele cazuri de atacuri direcționate țintite

A. Qasem Soleimani

B. Mohsen Fakhrizadeh

C. Vasul Mercer Street

D. Alexander Litvinenko și Sergei Skirpal - relevanța acestora din punctul de vedere al răspunderii internaționale a statelor pentru fapte ilicite

SECȚIUNEA A III-A - RĂSPUNDEREA INTERNAȚIONALĂ COMUNĂ A STATELOR - SITUAȚIA ROMÂNIEI

1. Unele aspecte referitoare la răspunderea internațională comună a statelor

2. Considerații de natură juridică referitoare la aerodromul militar de la Câmpia Turzii, România

SECȚIUNEA A IV-A - CONCLUZII ȘI PROPUNERI

ANEXA 2 - PROPUNERE DE LEGE FERENDA - DECLARAȚIA CU PRIVIRE LA DILIGENȚELE UTILIZĂRII SISTEMELOR FĂRĂ PILOT ȘI INTELIGENTE

BIBLIOGRAFIE

II. Problematika cercetată în cadrul tezei de doctorat (dimensiunile istorică și juridică)

Prin tema care face obiectul cercetării științifice ne-am propus să supunem atenției doctrinei juridice de specialitate problema complexă a aparatelor de zbor fără pilot. În acest sens, am realizat o analiză a sistemelor aeriene fără pilot și a rolului acestora în diferite activități socio-economice, precum și în situația conflictelor armate, astfel că am avut în vedere răspunderea internațională a statelor pentru fapte ilicite ca urmare a utilizării unor vehicule aeriene fără pilot.

Cercetarea are în vedere prezentarea diferitelor categorii de sisteme fără pilot, principiile de drept aplicabile acestora, precum și identificarea problemelor privind intrarea în legalitate a acestor vehicule atât la nivelul statelor, cât și la nivelul organizațiilor internaționale.

Teza este elaborată pe baza unui studiu pluridisciplinar care corelează noțiuni specifice dreptului Uniunii Europene cu elemente de drept internațional public și concepte din dreptul intern al statelor membre ale Uniunii Europene, precum și al Statelor Unite ale Americii, Republicii Federale Germane, Federației Ruse și Republicii Populare Chineze.

Aparatul de zbor fără pilot, denumit și „*dronă*” reprezintă un vehicul ce corespunde unor criterii de clasificare, variind de la un dispozitiv simplu, care este purtat de curenți de aer, la un mecanism tehnologic cu sistem propriu de propulsie, având controlul asigurat, de regulă, de către un operator uman. Considerăm termenii „*sistem*” sau „*aparat de zbor fără pilot*” ca fiind interschimbabili cu termenul *dronă*.

Această categorie de vehicule, cu toate că beneficiază de un rol activ în activitățile umane, este supusă unor critici constante, atât din partea numeroaselor grupuri din rândul societății civile (care sunt în favoarea sau defavoarea acestor sisteme), cât și din partea unor state, criticile fiind concentrate în jurul lipsei unui cadru normativ, național și internațional, capabile să protejeze drepturile fundamentale ale omului și suveranitatea statelor.

Demersul are în vedere analiza instrumentelor juridice relevante, urmată de clarificarea unor aspecte pe care societatea civilă le-a evidențiat prin campania de neproliferare a dronelor. În acest sens, susținem ipoteza conform căreia sistemele de zbor fără pilot nu trebuie interzise în mod expres, ci utilizarea acestora trebuie controlată de către autoritățile statelor și de către grupurile de

experți din cadrul organizațiilor internaționale, prin intermediul unor instrumente specifice.

Cu toate că termenul *dronă* este utilizat, în mod frecvent, în documentele oficiale ale statelor (rapoarte, studii, documente de lucru, puncte de vedere ș.a.), ale organizațiilor internaționale și în cuprinsul lucrărilor de specialitate, denumirile oficiale folosite în cuprinsul materialelor de lucru sunt: *Aeronavă fără pilot (Unmanned Aerial Vehicles, abreviat UAV)*, *Vehicul pilotat de la distanță (Remotely Piloted Vehicles - abreviat RPV)*, *Sisteme aeriene fără pilot (Unmanned Aerial Systems - UAS)* și *Sisteme pilotate de la distanță (Remotely Piloted Systems - RPS)*. Denumirile menționate sunt acceptate de Administrația Federală a Aviației din SUA, de statele membre ale Uniunii Europene, precum și de administrațiile publice din alte state⁶.

Printre primele demersuri inițiate pentru a stabili o definiție juridică a termenului „*dronă*” menționăm *Manualul cu privire la Dreptul aplicabil Conflictului Aerian și Proiectilelor*⁷, unde conceptul „*vehicul aerian de luptă fără pilot*” reprezintă un sistem aerian de orice dimensiune, ce poate să transporte sau să lanseze ori să ghideze armament. Cercetarea noastră are în vedere studierea instrumentelor juridice adecvate, urmată de clarificarea unor aspecte pe care societatea civilă le-a evidențiat prin campania de neproliferare a dronelor.

O altă analiză pe care am realizat-o este cea referitoare la tipul misiunilor întreprinse cu vehicule aeriene fără pilot de către state, în perioada ulterioară „*Războiului împotriva Terorii*”, precum și impactul acestor operațiuni în raport cu dreptul internațional al drepturilor omului și suveranitatea statelor.

Comunitatea internațională a avut în vedere corelarea folosirii aparatelor aeriene fără pilot cu obligativitatea respectării principiilor de drept internațional și umanitar, iar unele state precum Statele Unite ale Americii, respectiv organizații internaționale precum Uniunea Europeană, au adoptat reglementări specifice pe baza normelor orientative adoptate de către Organizația Națiunilor Unite și Organizația Aviației Civile Internaționale.

În cuprinsul lucrării am supus atenției unele probleme specifice aparatelor de zbor fără pilot precum incidența unor mecanisme și derularea practicilor de tip atacuri direcționate (*targeted killing*) ce sunt duse la îndeplinire potrivit unor proceduri juridice netransparente și imprecise și pentru care mijlocul de punere în executare este vehiculul de zbor fără pilot înarmat.

Lipsa transparenței decizionale și a procedurilor administrative reprezintă un element de cercetare, prezent în demersul nostru, fiind conturate numeroase critici cu privire la această practică, precum și propuneri pentru intrarea în legalitate atât din perspectiva vehiculului, ca un mijloc prin care se pune în executare demersul administrativ, cât și ca urmare a practicii instanțelor de judecată.

Teza de doctorat are în vedere practica instanțelor internaționale, europene și naționale, alături de conduita statelor și a organizațiilor internaționale, scopul fiind acela al aplicării dreptului internațional în materia răspunderii statelor pentru fapte ilicite, deoarece am identificat drept critică recurentă, lipsa unei căi de a contesta legalitatea utilizării aparatelor de zbor fără pilot de către autoritățile unui stat.

La momentul redactării tezei, unele reglementări privind aparatele de zbor fără pilot erau în faza dezbaterilor în cadrul organizațiilor internaționale. Cu privire la reglementările existente, apreciem că unele sunt lacunare și lipsite de forță juridică obligatorie, în conținutul tezei regăsimu-

⁶ SESAR, „*Demonstrating RPAS integration in the European aviation system*”, SESAR Joint Undertaking, 2016, pp. 7-8 (<https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/RPAS-demo-final.pdf>, accesat la data de 13.03.2022).

⁷ Pentru detalii, a se vedea Claude Bruderlein (coord.), „*Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*”, Programul Harvard pentru politici umanitare și cercetarea conflictului, 15.05.2009, HPCR, Cambridge, (<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/8B2E79FC145BFB3D492576E00021ED34-HPCR-may2009.pdf> accesat la 06.05.2021). Potrivit regulii nr. 1, literele dd) și ee) din Manualul cu privire la Dreptul aplicabil Conflictului Aerian și Proiectilelor.

se și unele propuneri *de lege ferenda*, printre care necesitatea adoptării unui text menit să încurajeze dezvoltarea acestor tipuri de sisteme, cu respectarea unor standarde minime privind protecția drepturilor omului și a principiilor dreptului internațional public.

III. Situatrea temei în contextul cercetărilor științifice în domeniul dreptului, din perspectivă interdisciplinară

Analiza aparatelor de zbor fără pilot reprezintă, în opinia noastră, o temă importantă aparținând atât dreptului internațional public, cât și altor sisteme de drept precum dreptul UE sau dreptul internațional al drepturilor omului. Sistemele, reglementate ca *drone* în cuprinsul multor rezoluții ale organizațiilor internaționale interguvernamentale, analizate în articole de specialitate și dezbătute de opinia publică, sunt menționate ca vehicule sau platforme, acestea fiind, în fapt, extensii ale operatorului, nu mijloace care înlocuiesc omul din sfera decizională în operațiuni.

Apreciem că în domeniul studiat, comunitatea internațională a adoptat unele instrumente cvasi-juridice (ex. *Regimul de Control al Tehnologiei Rachetelor*⁸) cu scopul de a realiza un echilibru cu privire la utilizarea aparatelor de zbor fără pilot, însă numai o parte dintre aceste reglementări au fost adoptate printr-o procedură care să le confere forță juridică obligatorie. Așadar, multe alte demersuri dobândesc forma și conținutul unor declarații (ex. *Declarația comună pentru exportul și utilizarea subsecventă a sistemelor aeriene fără pilot înarmate*⁹) prin care statele înțeleg să realizeze demersuri colective sau unilaterale pentru reglementarea tehnologiei aparatelor aeriene fără pilot și a inteligenței artificiale.

Coerența normelor adoptate de diferite organizații internaționale cu testul aparatelor de zbor fără pilot, prin prisma misiunilor militare, polițienești și umanitare la care au luat parte, este generată de conformarea sistemelor aeriene fără pilot cu dreptul internațional general și umanitar, în special.

Finalitatea urmărită prin demersul nostru se concretizează într-o reflecție aprofundată asupra rolului sistemelor aeriene fără pilot și al altor sisteme capabile să acționeze prin intermediul inteligenței artificiale în ansamblul ordinii juridice internaționale și a Uniunii Europene, precum și promovarea unui instrument de tip *soft-law*, care să permită statelor să adopte măsuri pentru a limita efectele negative ale tehnologiilor emergente.

Considerăm tema ca fiind de actualitate, deoarece se înscrie în domeniul preocupărilor dreptului internațional public, dar și al dreptului european (Uniunii Europene și Consiliului Europei), demersul științific fiind încadrat în curentul predominant pozitivist, încercând să ofere explicațiile necesare prin abordări detaliate și aprofundate asupra unor concepte și practici diferite ale problematicii utilizării sistemelor de zbor fără pilot și consecințele pentru acțiunile ilicite rezultate în urma folosirii lor, din punctul de vedere al răspunderii internaționale a statelor.

Răspunderea internațională a statelor pentru fapte ilicite din perspectiva acțiunilor agenților, direcți și indirecti, este cercetată sub aspectul încălcării altor principii consacrate de dreptul internațional public și de dreptul Uniunii Europene și al Consiliului Europei, astfel că sunt corelate teze precum cele regăsite în materia drepturilor omului (dreptul la un proces echitabil, dreptul la viață, dreptul la viață privată ș.a) și a dreptului umanitar (principiile și regulile de conduită într-un conflict armat). În acest fel, teza are în vedere atât normele juridice ce protejează siguranța și sănătatea publică, cât și domeniul răspunderii delictuale (forțele de ordine publică, siguranța

⁸ Regimul de Control al Tehnologiei Rachetelor (Missile Technology Control Regime), este un acord politic agreat de 35 de state, care nu are forță juridică obligatorie, inițiat în aprilie 1987 de statele ce formează G7 .

⁹ Adoptată în luna octombrie a anului 2016, la Washington D.C. România este stat semnatar al Declarației (<https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/ps/2016/10/262811.htm>, accesat la data de 27.06.2021).

consumatorului, răspunderea delictuală, asigurările de răspundere civilă și datele cu caracter personal).

IV. Obiectivele tezei de doctorat

1. Identificarea și definirea conceptelor

Obiectivul principal urmărit în cadrul prezentei tezei de doctorat este acela de a analiza noțiunea „*dronă*” în contextul dreptului internațional public, dreptului Uniunii Europene și al dreptului intern din diferite state, astfel încât să putem determina dacă, în lipsa unor acte juridice specifice sau în urma interpretării instrumentelor juridice, deja, existente, putem stabili o legătură de cauzalitate în ceea ce privește răspunderea statelor pentru nerespectarea dreptului convențional sau cutumiar, ca o consecință a utilizării unor tehnologii emergente, așa cum este cazul sistemelor de zbor fără pilot.

O preocupare majoră pe care am avut-o, în cadrul elaborării acestui demers științific, a reprezentat-o identificarea, definirea și prezentarea conceptelor, principiilor, paradigmatelor și mecanismelor specifice aparatelor de zbor fără pilot în practica statelor și jurisprudența instanțelor internaționale.

În acest context, am analizat și explicat noțiunea „*dronă*” potrivit spațiului geografic, social, politic și juridic pentru clarificarea raportului dintre aparatul de zbor fără pilot și alte categorii de vehicule controlate de la distanță de un operator, alături de legătura dintre controlul de la distanță al altor categorii de dispozitive, arme și platforme. Astfel, am studiat conținutul definiției aparatelor de zbor fără pilot prin prisma evoluției istorice și a rolului acestora, analizând, în principal, sistemele inteligente controlate de la distanță, identificate în majoritatea doctrinei și a jurisprudenței sub denumirea *dronă*.

Dintre principiile de drept umanitar, au fost avute în vedere principiile proporționalității, distincției și necesității, iar în ceea ce privește utilizarea forței au fost luate în considerare atât perspectivele din dreptul internațional, cât și cele din dreptul intern al statelor, raportat la forțele de ordine publică.

2. Determinarea elementelor specifice de drept internațional public, de drept european și cele regăsite în cuprinsul actelor juridice adoptate la nivel național

Dreptul internațional public prezintă o multitudine de subramuri de drept, fiind un sistem complex și flexibil, astfel că este ușor de imaginat cum îmbinarea dreptului aviatic cu dreptul umanitar internațional ar putea sta la baza unui nou instrument juridic care să reglementeze corectă utilizare a sistemelor de zbor fără pilot (controlate de la distanță, autonome sau cu inteligență artificială).

Considerăm că orice demers în vederea reglementării sistemelor fără pilot trebuie să se raporteze la capacitatea continuă a sistemelor controlate de la distanță de a fi folosite alături de inteligența artificială, astfel că încercarea de a limita dronele într-o manieră similară minelor anti-personal nu poate fi justificată, având în vedere calitatea de platformă cu dublă utilizare și nu de armă.

În opinia doctrinei de specialitate¹⁰, interzicerea, chiar și parțială, a sistemelor fără pilot ar produce rezultate pozitive în protejarea dreptului internațional prin limitarea țintirii civililor, mai

¹⁰ **Zachary Kallenborn**, „*Are drone swarms weapons of mass destruction?*”, Future Warfare Series no. 60, United States Air Force Center for Strategic Deterrence Studies, Maxwell Air Force Base – Air University, Alabama, SUA, 06.05.2020, pp. 16-17.

ales în contextul unei formațiuni de sisteme fără pilot, de tip „roi”¹¹, care devine de necontrolat și care ar ataca într-un mod nediscriminatoriu țintele.

Dreptul internațional public stabilește, prin analogie, o serie de reguli care trebuie avute în vedere la utilizarea și echiparea acestui sistem. Astfel, Comitetul Internațional al Crucii Roșii apreciază că principiile dreptului internațional umanitar rămân aplicabile, chiar dacă dreptul convențional umanitar nu a prevăzut influența tehnologiei fără pilot la momentul redactării.

Problematica sistemelor fără pilot în domeniul civil a făcut obiectul analizei raportat la actele juridice ale Uniunii Europene și la instrumentele juridice adoptate sub egida OACI, precum și la demersurile colective ale statelor. Cu toate acestea, în domeniul siguranței, ordinii publice și al operațiunilor militare, sistemele fără pilot nu au făcut obiectul unor demersuri de legiferare exhaustive, necesitând o abordare interdisciplinară a unor ramuri ale dreptului public¹².

De asemenea, am avut în vedere particularitățile privind reglementarea națională a sistemelor fără pilot la nivelul SUA, al Regatului Unit, al Germaniei, al României, al Federației Ruse, precum și al altor state. Aspectele menționate au fost analizate în cuprinsul celui de-al doilea capitol al lucrării, acesta fiind intitulat *Delimitări conceptuale privind aparatele de zbor fără pilot*.

3. Identificarea principalelor instrumente juridice internaționale aplicabile sistemelor aeriene fără pilot și a actelor juridice adoptate la nivel național aplicabile sistemelor aeriene fără pilot

În demersul nostru am identificat instrumentele juridice internaționale relevante, adoptate sau aflate în curs de adoptare, astfel că menționăm, cu titlu de exemplu, *Convenția privind aviația civilă internațională semnată la Chicago din anul 1944* și liniile de orientare ale OACI, precum *Circulara 328/AN/190 cu privire la aparatele de zbor fără pilot*, *Regulamentul Model OACI pentru sisteme aeriene fără pilot* sau *Manualul cu privire la sistemele aeriene fără pilot*.

Totodată, am identificat unele elemente de drept intern, dar și jurisprudențiale, incidente, ale unor state ce permit utilizarea răspândită a sistemelor aeriene fără pilot, dintre care amintim SUA, Regatul Unit și Germania, unde instanțele de judecată au aplicat atât actele juridice naționale, cât și dreptul internațional public pentru a determina dacă măsurile adoptate de autoritățile publice au fost întemeiate. Exemplificăm faptul că Autoritatea Aeriană Civilă din Regatul Unit a publicat un *Cod al Dronelor și Aeromodelismului*¹³ menit să ofere toate informațiile necesare pentru orice categorie de sistem aerian fără pilot. Codul are scopul de a fi atât un instrument juridic, cât și un material de studiu pentru testul teoretic în vederea obținerii certificării de operator.

¹¹ Pentru a clarifica contextul utilizării termenului de „roi”, precizăm că tehnica folosită este specifică comportamentului stupului de albine, sistemele acționând împreună precum un roi de albine. În limba engleză, acest comportament este denumit „swarm” acțiunea fiind aceea de „swarming”, analogia fiind aceeași cu comportamentul specific al albinelor. Pentru mai multe detalii a se vedea **Zachary Kallenborn**, „Swarm talk: understanding drone typology”, Modern War Institute - Military Academy at West Point, 12.10.2021 (<https://mwi.usma.edu/swarm-talk-understanding-drone-typology/>, accesat la data de 18.03.2022). Totodată, precizăm faptul că în studiile elaborate de serviciile de cercetare ale Parlamentului European [ex. lucrarea **Jessica Dorsay, Giulia Bonacquisti**, „Towards an EU common position on the use of armed drones”, 2017, p. 31 ([https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578032/EXPO_STU\(2017\)578032_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/578032/EXPO_STU(2017)578032_EN.pdf)), sau **Tania Lațici**, „Civil and military drones”, p. 8 ([https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/642230/EPRS_BRI\(2019\)642230_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/642230/EPRS_BRI(2019)642230_EN.pdf))] se folosește terminologia de „swarm” când este analizată conduita de atac organizat al mai multor sisteme fără pilot).

¹² **Nils Melzer**, „Human Rights Implications Of The Usage Of Drones And Unmanned Robots In Warfare”, Directorate-General For External Policies Of The Union, Study, EXPO/B/DROI/2012/12, PE 410.220, Mai 2013, p. 15.

¹³ „The Drone and Model Aircraft Code”, publicat în octombrie 2019 (<https://register-drones.caa.co.uk/drone-code/updates> accesat la 27.02.2022).

Cu privire la alte tipuri de sisteme fără pilot, am abordat problemele și riscurile asociate vehiculelor autonome, precum și accidentele cauzate de societățile comerciale Uber¹⁴ și Tesla¹⁵. Aspectele menționate au fost analizate în cuprinsul celui de-al treilea capitol al lucrării, denumit *Aplicarea normelor de drept internațional public în sfera aparatelor de zbor fără pilot relevante pentru răspunderea internațională a statelor*.

4. Urmărirea utilizării aparatelor aeriene fără pilot în operațiuni ce implică folosirea forței armate și consecințele faptelor ilicite internaționale rezultate în urma folosirii acestora

Răspunderea internațională a statelor nu poate fi interpretată ca aducând atingere suveranității acestora, ci constituie o manifestare a personalității juridice internaționale, astfel că statele au obligația de a respecta normele de drept internațional, însă nu beneficiază de forța coercitivă pe care o pot exprima în plan intern¹⁶.

Răspunderea statelor este întemeiată pe *Proiectul de articole privind răspunderea statelor pentru fapte internaționale ilicite*¹⁷, care prevede, la art. 1, că orice fapt internațional ilicit al unui stat angajează răspunderea sa internațională. Elementele constitutive ale răspunderii sunt conduita ilicită și imputabilitatea, iar doctrina și jurisprudența completează aceste elemente făcând vorbire și despre prejudiciu.

De asemenea, privitor la răspunderea internațională a statelor sunt prevăzute elementele orizontale de răspundere, astfel că în cuprinsul acestor mecanisme identificăm o răspundere a statelor ca subiecte de drept internațional public și o răspundere individuală, a agentului, răspundere care poate să fie civilă, administrativă ori penală.

În opinia doctrinei de specialitate, un sistem cu inteligență artificială ar putea acționa într-o manieră inexplicabilă, ceea ce ar putea perpetua operațiunea și după ce operatorul a fost reținut de organele statale, acțiunea fiind, deja, programată în cadrul sistemului sau având capacitatea de a acționa pe baza inteligenței proprii a vehiculului¹⁸. Un sistem autonom nu are capacitatea de a distinge între fapte licite și ilicite, acesta acționând pe baza cunoștințelor acumulate, stocate și a algoritmului programat.

Una dintre ipotezele care poate atrage răspunderea internațională a statelor pentru recurgerea ilicită la forță prin sistemele aeriene fără pilot o reprezintă conceptul de atac direcționat țintit sau *targeted killing*¹⁹.

¹⁴ Ancheta a fost realizată de Comisia națională de siguranță a transporturilor din cadrul Departamentului Transporturilor al SUA, rezultatele anchetei fiind disponibile la adresele: <https://www.nts.gov/news/events/Pages/2019-HWY18MH010-BMG.aspx> și <https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY18MH010.aspx>, accesate la data de 16.03.2022.

¹⁵ Hotărârea Tribunalului Karlsruhe, 27.03.2020, OLG Karlsruhe, cauza 1 Rb 36 Ss 832/19 (<https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Text=1%20Rb%2036%20Ss%20832/19>, accesat la data de 04.06.2021); completată cu comentariul publicat de **Alexander Gratz**, „*OLG Karlsruhe: Fahrzeug-Touchscreen zur Steuerung des Scheibenwischers als elektronisches Gerät*”, Universitat des Saarlandes, 09.07.2020 (<https://verkehrsrecht.gfu.com/2020/07/olg-karlsruhe-fahrzeug-touchscreen-zur-steuerung-des-scheibenwischers-als-elektronisches-geraet/>, accesat la data de 04.06.2021).

¹⁶ **Raluca Miga-Beșteliu**, „*Drept internațional public*”, Vol. II, Ed. 2, Editura C.H. Beck, București, 2014, p. 27.

¹⁷ Adoptat de Comisia de Drept Internațional în cadrul celei de-a 53-a sesiune în anul 2001 și transmis către Adunarea Generală a ONU ca parte a Rezoluției nr. A/56/10 (https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf, accesat la data de 05.07.2021).

¹⁸ Pentru detalii, a se vedea **Ryan Abbott, Alex F. Sarch**, „*Punishing Artificial Intelligence: Legal Fiction or Science Fiction*”, 53 UC Davis Law Review 1, 2019, pp. 323-384.

¹⁹ **Ion Gâlea**, „*Aplicarea normelor dreptului internațional umanitar în cazul operațiunilor antiteroriste*”, Editura C.H. Beck, București, 2013, p. 207.

Definiția conceptului de atac direcționat are în vedere procedura de acțiune a operatorului (de regulă statal), astfel că atacul direcționat precis este o utilizare a forței armate letale împotriva altei persoane (sau grup de persoane) care să aibă *dolus directus*. Totodată, definiția cuprinde principiul necesității, astfel încât recurgerea la forță poate fi dispusă numai dacă persoana ce formează obiectul atacului nu se află în custodia celui care utilizează sistemul²⁰.

Într-un raport întocmit de Raportorul Special al ONU cu privire la execuțiile extrajudiciare, s-a precizat că numărul de state care dețin sisteme aeriene fără pilot cu capacități militare a crescut semnificativ, iar din anul 2015 au devenit des folosite în situații de tensiune și în conflicte armate interne. Totodată, Raportorul a identificat cel puțin 20 de grupări non-statale care dețineau sisteme fără pilot înarmate sau care au fost improvizate cu scopul de a fi folosite în acțiuni armate²¹.

Analiza noastră în cadrul capitolului al patrulea, intitulat *Elemente de stabilire a răspunderii internaționale a statelor pentru utilizarea aparatelor de zbor fără pilot și unele aspecte procedurale* a inclus atât aspectele menționate, cât și acele elemente privitoare la răspunderea civilă și penală a operatorului dronei în misiuni polițienești și militare cu ocazia desfășurării operațiunilor antiteroriste.

5. Analiza unor aspecte ce au în vedere inteligența artificială

Inteligența artificială poate fi o componentă a unui sistem sau poate fi un program informatic ce face parte integrată dintr-o dronă, astfel că vehiculele aeriene fără pilot și sistemele letale autonome pot fi analizate atât ca tehnologii individuale, cât și, concomitent, ca sisteme ce se pot organiza în formațiuni, deoarece componentele ce permit funcțiile autonome sunt comune celor două.

Sistemele controlate de la distanță pot fi îmbunătățite prin intermediul utilizării unor programe informatice sau module autonome, capabile să identifice, fără intervenție directă umană, țintele sau obiectivele indicate de operator, acționând ca un filtru informațional pentru decizii²². Exemplificăm faptul că în Afganistan au fost folosite sisteme de mici dimensiuni, denumite *Black Hornet*, care au avut rolul de a oferi trupelor britanice capacitatea de a monitoriza zone ostile fără a fi necesară prezența lor fizică²³.

Putem considera ca un element definitoriu al inteligenței artificiale faptul că un sistem autonom (inteligent) este un mecanism robotic sau o funcție cu circuit închis, în care sunt percepute informațiile prin senzori, care sunt, ulterior, procesate prin sistemul de operare, iar rezultatul este comunicat spre diseminare către factorul decizional.

Ca atare, capacitatea autonomă poate fi înțeleasă ca fiind abilitatea sistemului de a acționa fără intervenția directă a omului. Cu toate acestea, abilitatea dispozitivului de a efectua operațiuni este limitată de om, în baza unor programe informatice, acțiunile fiind diferite în raport de mediul în care acționează sistemul.

Funcția autonomă se poate afla sub control uman complet sau parțial, menținându-se într-un anumit grad funcțional de la momentul proiectării și până la momentul încetării funcțiilor.

Astfel, toate sistemele pot fi controlate direct (supervizare constantă și intervenție umană

²⁰ Nils Melzer, „Targeted killing in international law”, Editura Oxford University Press, Oxford, 2009, pp. 1-2

²¹ Agnès Callamard, „Use of armed drones for targeted killings, Report of the Special Rapporteur on extrajudicial, summary or arbitrary executions”, parte a rezoluției Consiliul Drepturilor Omului din cadrul Adunării Generale ONU nr. A/HRC/44/38 din 03 iulie 2020, paragraf 7 (<https://undocs.org/en/A/HRC/44/38> accesat la data de 17.07.2021).

²² Ibidem, p. 132.

²³ Norine MacDonald, George Howell, „Killing Me Softly Competition in Artificial Intelligence and Unmanned Aerial Vehicles”, PRISM, National Defense University Press, Vol. 8, Nr. 3, 2020, (pp. 103-126) p. 112.

pentru orice decizie), controlate partajat (unele funcții sunt dedicate operatorului uman în timp ce alte funcții rămân în competența exclusivă a sistemului) sau controlate în manieră supervizată (intervenția umană este necesară doar în cazuri urgente). În cuprinsul capitolului al șaselea, denumit *Dimensiunea juridică internațională a utilizării inteligenței artificiale ca o componentă a aparatelor de zbor fără pilot și problemele răspunderii statelor*; cercetarea noastră a avut în vedere și riscurile asociate utilizării tehnologiei inteligenței artificiale prin prezentarea unor accidente care au produs vătămări fizice și pagube materiale.

V. Metodele de cercetare folosite

Pentru atingerea obiectivelor propuse am întrebuițat analiza istorică și analiza de drept comparat a evoluției noțiunilor și regimului juridic al dronelor. Metodologia aleasă pentru cercetare a fost una complexă. Am recurs la metoda istorică, ca ansamblu de mijloace destinate studierii conceptului aparatelor de zbor fără pilot din perspectiva succesiunii în timp, ceea ce ne-a permis identificarea unui moment incipient al apariției acestor tipuri de vehicule și evoluția până la etapa la care vehiculul de zbor fără pilot a dobândit caracteristicile militare specifice.

Din punct de vedere juridic, am analizat instrumentele juridice internaționale cu valoare obligatorie pentru state, precum cele din domeniul dreptului umanitar²⁴, alături de actele juridice adoptate de instituțiile și organele abilitate ale Uniunii Europene. Totodată, am avut în vedere cutumele și actele cvasi-juridice.

Metoda geografică a fost, de asemenea, întrebuițată pentru întocmirea prezentei teze, având în vedere caracterul de control de la distanță al acestor tipuri de vehicule sau dispozitive, fiind incidente atât normele de drept intern ale statului care controlează vehiculul, cât și dreptul intern al statului gazdă și al statului victimă. Această metodă a fost folosită în demersul nostru, fiind prezentate numeroase momente în care sistemele aeriene fără pilot au fost folosite în misiuni polițienești (Israel), militare (Irak, Pakistan ș.a.) și economice (SUA, Regatul Unit și UE).

Metodele sistemică și teleologică au fost incidente, luând în considerare documentația ce a stat la baza cercetării, ținând seama de principiile identificate și, înainte de toate, de ierarhia normelor de drept.

O altă metodă de cercetare aplicată în prezenta lucrare este cea etiologică, prin care am analizat problematica din punctul de vedere al cauzelor economice, sociale, politice, istorice și pur-juridice a conceptelor, principiilor, paradigmatelor și fenomenelor circumscrise studiului. Totodată, am utilizat metoda antropologică, deoarece a permis înțelegerea obiectului cercetării și a rezultatelor acesteia din perspectiva omului, a comunităților umane, inclusiv a statului.

Metoda lingvistică am folosit-o pentru identificarea sensurilor reale ale unui text prin folosirea intensivă a gramaticii și lexicului limbii în care acesta este redactat, prin explorarea limbajului denotativ, iar uneori, și a celui conotativ. Precizăm că termenul *dronă* este cel mai des

²⁴ Dreptul internațional umanitar se aplică pe timp de conflict armat și cuprinde regulile care sunt destinate să protejeze persoanele care nu iau parte sau nu mai iau parte la ostilități, respectiv restricționează mijloacele și metodele de război folosite. În prezenta teză ne-am referit, cu precădere, la regulile incluse în cele patru Convenții de la Geneva din 1949 (cunoscut ca „*dreptul de la Geneva*”) și care reglementează următoarele situații: răniții și bolnavii din forțele armate în campanie; răniții, bolnavii și naufragiații forțelor armate pe mare; prizonierii de război și persoanele civile în timp de război. Convențiile de la Geneva din 1949 au fost completate în 1977 de două Protocoale adiționale privind protecția victimelor conflictelor armate internaționale și, respectiv, protecția victimelor conflictelor armate fără caracter internațional. **Anatolie Bulgac, Sergiu Sîrbu**, „*Drept internațional umanitar*”, Editura Centrul Editorial-Poligrafic Medicina, Chișinău, 2019, pp. 8-10.

folosit pentru a crea legătura între diferitele sisteme de drept. Nu în ultimul rând, în prezenta cercetare am apreciat necesară metoda comparativă ce permite stabilirea de asemănări și deosebiri, principii și paradigme comune, dar și reprezentări și raționamente diferite, între sisteme de drept și ordini juridice diferite.

VI. Rezultatele urmărite prin cercetarea întreprinsă

Lucrarea și-a propus drept obiectiv final elaborarea unor propuneri pentru clarificarea utilizării corecte a aparatelor de zbor fără pilot, dar și pentru a analiza inteligența artificială în contextul răspunderii internaționale a statelor.

Problematica investigată în teză identifică o serie de inadvertențe ce nu pot fi soluționate de legislația curentă, ci trebuie prezentată o soluție care va ține seama și de unele proiecte relevante precum necesitatea înființării unei Agenții Europene a Roboților cu scopul reglementării unui nou capitol în drept, anume roboetica²⁵.

În acest mod, am ajuns la concluzia conform căreia dreptul internațional public cuprinde instrumente juridice internaționale ce pot limita săvârșirea de către state a unor fapte ilicite, însă aceste acte juridice nu sunt suficiente, astfel că în cadrul comunității internaționale au fost inițiate demersuri pentru adoptarea și negocierea unor noi instrumente fie cu forță juridică obligatorie, fie din categoria celor de tip *soft-law* capabile să determine operatorii și statele să colaboreze în vederea mitigării efectelor negative ale inteligenței artificiale și ale dronelor.

VII. Prezentarea generală a tezei de doctorat

Capitolul I - Considerații de natură istorică privind preocupările în domeniul utilizării aparatelor de zbor fără pilot

În cadrul celui dintâi capitol, am conturat abordările fundamentale ale sistemelor aeriene fără pilot din punct de vedere istoric, astfel că am menționat momentele în care au fost identificate printre primele modele de dispozitive controlate de la distanță în istorie, precum și rolul acestora.

Cercetarea a continuat cu prezentarea evoluției progresive a folosirii sistemelor aeriene fără pilot în perioada 1990-2022, fiind utilizate predominant în cadrul conflictelor armate și al operațiunilor antiteroriste. Am constatat faptul că în urma conflictului armat dintre Azerbaidjan și Armenia din anul 2020 și a celui dintre Federația Rusă și Ucraina din anul 2022, sistemele aeriene fără pilot au devenit principale mijloace de purtare a conflictului și de strângere de informații.

Demersul nostru a evidențiat rolul și utilizarea dronelor de tip *Predator* și *Reaper* controlate de Agenția Centrală de Informații a SUA în efectuarea de atacuri aeriene direcționate împotriva grupărilor teroriste. Ulterior, am observat preluarea acestor practici și în cadrul armatelor altor state din comunitatea internațională.

²⁵ Pentru detalii, a se vedea **Gianmarco Veruggio**, „*The EURON Roboethics Roadmap, EURON Roboethics Atelier 27.02-03.03.2006*”, Scuola di Robotica, Versiunea 1.1, Iulie 2006 (<http://www.roboethics.org/atelier2006/docs/ROBOETHICS%20ROADMAP%20Rel2.1.1.pdf>, accesat la data de 25.08.2021). Precizăm faptul că o definiție unanim acceptată a conceptelor de roboetică și robotică nu există, astfel că în doctrină s-a reținut că robotica este domeniul pluridisciplinar al științei și tehnicii care studiază proiectarea și tehnica construirii sistemelor mecanice, informatice sau mixte și a roboților în scopul înlocuirii parțiale ori totale a omului în procesele tehnologice, în acțiunea asupra mediului înconjurător (definiția preluată din **Ion Coteanu, Lucreția Mareș**, „*Dicționarul explicativ al limbii române*”, Ed. a II-a, Editura Univers Enciclopedic Gold, 2009, disponibil în format electronic la adresa <https://dexonline.ro/definitie/robotica/definitii> accesat la data de 01.07.2022). În ceea ce privește roboetica, acest termen nu este definit, în mod expres, în limba română, astfel că potrivit doctrinei de specialitate, terminologia poate să fie înțeleasă atât ca o ramură a științelor filozofice, în care este studiată etica produselor robotice și a utilizării lor în societatea noastră, precum și capacitatea unui sistem robotizat de a respecta un cod de conduită etică adoptat de oameni, urmând ca acțiunile robotului să fie analizate de oameni și să determine conformarea acestui sistem cu valorile sociale programate (a se vedea **Patrick Lin, Keith Abney, George A. Bekey**, „*Robot ethics. The ethical and social implications of robotics*”, Editura MIT Press, Massachusetts, 2012, pp. 347-349).

Apreciem concludentă opinia exprimată de Președintele Curții Internaționale de Justiție, cu ocazia exprimării unui punct de vedere privitor la problemele surselor nescrise ale dreptului internațional public către Comitetul Juridic al Adunării Generale a ONU, potrivit căruia evoluțiile tehnologice din ultimul secol au permis conceptului de practică a statelor, ca izvor de drept, să fie accesibil unui public mai larg, astfel că în cadrul organizațiilor internaționale, participanții la dezbateri promovează idei și discuții în jurul acestui izvor și sporesc dezvoltarea rapidă a normelor cutumiare, ce includ și conceptul în cauză²⁶.

Astfel, ne raportăm la practica armatei SUA ca fiind una specializată în utilizarea aparatelor de zbor fără pilot în operațiuni extrateritoriale, deoarece este unul dintre puținele state din cadrul comunității internaționale care a adoptat reguli procesuale de conduită în operațiuni cu vehicule aeriene controlate de la distanță pe teritoriul altor state și ale căror acțiuni am avut posibilitatea să le corelăm cu evenimentele observabile.

Apreciem că tehnologia aparatelor fără pilot necesită adoptarea unui răspuns legislativ coerent cu privire la dezvoltarea și utilizarea acestora, astfel că orice legiuitor trebuie să aibă în vedere aspectele prevăzute în cuprinsul art. 36 din *Protocolul Adițional I la Convențiile de la Geneva din 12 august 1949 privind protecția victimelor conflictelor armate internaționale*²⁷.

Totodată, considerăm important demersul destinat dezvoltării de tehnologii benefice și ale căror efecte să faciliteze o aplicare corectă a normelor juridice de drept internațional, însă aceste proceduri trebuie să fie aplicate sub imperiul unui standard minim al respectării principiului legalității. Astfel, chiar dacă nu s-ar da curs îndeplinirii cerințelor limitative prevăzute de art. 35 și art. 36 din *Protocolul Adițional I la Convențiile de la Geneva din 12 august 1949 privind protecția victimelor conflictelor armate internaționale*, răspunderea statului poate fi angajată, cu atât mai mult cu cât textul protocolului nu cuprinde și o obligație de divulgare a aspectelor care determină faptul că un sistem sau o armă încalcă anumite principii ale dreptului internațional.

Capitolul II - Delimitări conceptuale privind aparatele de zbor fără pilot

Conceptul de aparat aerian fără pilot este consemnat în literatura de specialitate prin termenul *dronă*, care, etimologic, derivă de la denomiția *trântorului*, deoarece sistemul, în absența unor instrucțiuni clare stabilite de un operator, nu poate decât să survoleze sau să interacționeze limitat cu mediul înconjurător.

Am apreciat ca fiind importantă opinia exprimată în doctrina de specialitate potrivit căreia drona poate fi echivalentă cu un robot, deoarece sistemul aerian fără pilot este capabil să perceapă, să proceseze și să înregistreze mediul înconjurător prin senzori optici, având posibilitatea de a percepe obiecte sau evenimente ce nu ar putea fi observate în mod normal de către un om, fiind în fapt o extensie și o unealtă a omului și nu un înlocuitor al acestuia²⁸.

²⁶ **Abdulqawi Ahmed Yusuf**, „*The International Court of Justice and unwritten sources of international law*”, Statement of the President of The International Court of Justice before the Sixth Committee of The General Assembly, New York, 01.11.2019 (<https://www.icj-cij.org/public/files/press-releases/0/000-20191101-STA-01-00-EN.pdf>, pct. 19, accesat la data de 24.02.2022).

²⁷ Adoptat în data de 08 iunie 1977, intrat în vigoare începând cu data de 07 decembrie 1978. Denumirea instrumentului juridic internațional este preluată din Decretul nr. 224/11 mai 1990 pentru ratificarea protocoalelor aditionale I și II la Convențiile de la Geneva din 12 august 1949 publicat în M. Of. al României nr. 68-69/14 mai 1990. De asemenea, am avut în vedere și denumirile instrumentelor juridice internaționale la care România este parte și care sunt publicate de către Ministerul Afacerilor Externe (a se vedea <https://www.mae.ro/node/1514>, accesat la 30.06.2022).

²⁸ **Patrick Lin, Keith Abney (coord.)**, op. cit., pp. 187-188.

În capitolul al doilea am mai analizat conceptul *dronă* astfel cum este definit în legislația din România, în actele juridice de la nivelul UE, precum și în Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. De asemenea, am avut în vedere și temeiul cutumiar al tehnologiilor emergente, deoarece utilizarea dronelor s-a conturat în urma unei practici relativ îndelungate a statelor și care a fost cuprinsă în documentele de lucru ale organizațiilor internaționale interguvernamentale.

În încercarea de a stabili un cadru legal al sistemelor de zbor fără pilot, Organizația Aviației Civile Internaționale a interpretat art. 8 al Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională în sensul că drona este un aparat care este utilizat fără intervenția directă a unui operator la bord, fiind controlat dintr-o stație sau care a fost programat în ideea de autonomie²⁹.

Totodată, în cel de-al doilea capitol am analizat legislația internă a unor state și unele cauze ce s-au aflat pe rolul instanțelor de judecată naționale cu incidență în domeniul sistemelor fără pilot (aeriane sau terestre), inclusiv cu module de control autonom. În cadrul capitolului am avut în vedere primele problematice cu privire la implementarea actelor juridice ale UE în domeniul aparatelor aeriene fără pilot prin intermediul Agenției Europene pentru Siguranța Aviatică.

Capitolul III - Aplicarea normelor de drept internațional public în sfera aparatelor de zbor fără pilot

În cadrul acestui capitol am putut opina cu privire la documentele de lucru ce ar putea deveni instrumente juridice internaționale prin care utilizarea sistemelor aeriene fără pilot să fie reglementată în mod specific.

Analiza noastră a avut în vedere identificarea unei noi paradigme în dreptul internațional public, prin care utilizarea sistemelor aeriene fără pilot trebuie să respecte, concomitent, dreptul internațional public, dreptul umanitar și dreptul internațional al drepturilor omului pentru orice situație care implică utilizarea forței³⁰.

De asemenea, în demersul nostru am avut în vedere tratatele relevante încheiate și cele aflate în curs de negociere, astfel că am identificat ca fiind incidente instrumente internaționale fără forță juridică obligatorie (denumite cvasi-juridice sau norme de tip soft-law), precum *Regimul de Control al Tehnologiei Rachetelor*³¹ sau *Aranjamentul de la Wassenaar privind controlul exporturilor de arme convenționale și bunuri și tehnologii cu dublă utilizare*³².

Ulterior am avut în vedere problematica vastă a comerțului internațional cu sisteme aeriene fără pilot și incidența aplicării *Tratatului privind comerțul cu arme*³³, precum și regulile speciale

²⁹ „*Global Air Traffic Management Operational Concept*”, Doc 9854 AN/458, First Edition – 2005, 02.09.2013, punctul B-6, p. 42, ([https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854_cons_en\[1\].pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9854_cons_en[1].pdf), accesat în data de 12.05.2021).

³⁰ **Nils Melzer**, „*Human Rights Implications Of The Usage Of Drones And Unmanned Robots In Warfare*”, Directorate-General For External Policies Of The Union, Study, EXPO/B/DROI/2012/12, PE 410.220, mai, 2013, p. 15; Potrivit art. 6 alin. (1) din Pactul Internațional cu privire la drepturile civile și politice din 1966 adoptat prin Rezoluția Adunării Generale a Națiunilor Unite nr. 2200A (XXI) din 16 decembrie 1966 și în vigoare începând cu 23 martie 1976.

³¹ Regimul de Control al Tehnologiei Rachetelor (Missile Technology Control Regime), este un acord politic agreat de 35 de state, nu are forță juridică obligatorie, inițiat în aprilie 1987 de statele ce formează G-7.

³² Acord multilateral încheiat între 42 de state la data de 12 iulie 1996, la Wassenaar. A fost completat prin Sesiunea Plenară a Aranjamentului de la Wassenaar din decembrie 2013 cu dispozitive ce pot colecta informații prin rețele de telecomunicații.

³³ **Rachel Stohl, Shannon Dick**, „*The Arms Trade Treaty and Drones*”, Raport publicat de STIMSON, August 2018, p. 3 (https://www.stimson.org/wp-content/files/file_attachments/Stimson_The%20Arms%20Trade%20Treaty%20and%20Drones_August%202018.pdf); **Cholpon Orozbekova, Marc Finaud**, „*Regulating and Limiting the Proliferation of Armed Drones: Norms and Challenges*”, Geneva Paper 25/20, Geneva Center for Security Policy, August 2020, p. 26

aplicabile transferului de tehnologii emergente și obligația ca statul de destinație sau care a achiziționat sistemul să fie un stat care respectă drepturile omului.

Posibilele soluții pentru reluarea discuțiilor cu privire la controlul exportului și importului de tehnologii cu sisteme fără pilot, în opinia noastră, îl reprezintă Tratatul de la Aachen cu privire la cooperarea și integrarea franco-germană³⁴, prin care este înființată o relație de colaborare în domeniul decizional al apărării și securității între Germania și Franța și în raport cu celelalte state din spațiul UE, putând fi adoptate acorduri similare și cu celelalte state.

Capitolul IV - Stabilirea răspunderii internaționale a statelor pentru utilizarea aparatelor de zbor fără pilot și unele aspecte procedurale

Pe parcursul acestui capitol am analizat teoriile clasice ale răspunderii internaționale a statelor pentru fapte ilicite, precum și condițiile răspunderii (care sunt de ordin subiectiv și obiectiv), la care se adaugă culpa, prejudiciul și legătura de cauzalitate³⁵.

Din analiza instituției răspunderii internaționale a statelor pentru fapte ilicite am reținut ca fiind concludent mecanismul de atragere a răspunderii statului atât pentru faptele agențiilor săi, cât și pentru omisiunea de a acționa³⁶.

În cuprinsul capitolului am urmărit identificarea obligațiilor statelor referitoare la aparatele aeriene fără pilot potrivit Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională, statul (prin autoritățile sale) fiind însărcinat să asigure securitatea și managementul traficului aerian, inclusiv prin utilizarea mijloacelor coercitive, pentru a nu periclita propria suveranitate și nici pe cea a altor state, ale căror aparate de zbor sau cetățeni, tranzitează sau survolează teritoriul și a căror integritate poate fi pusă în pericol prin lipsa serviciilor prestate sau a măsurilor de siguranță aplicate.

Dat fiind faptul că răspunderea internațională a statelor pentru fapte ilicite poate fi determinată de acțiunile agențiilor statului, în capitolul al patrulea am cercetat răspunderea operatorului și necesitatea extinderii noțiunii de agent al statului și față de producător, programator și personalul extern aflat în serviciul unui stat. Totodată, în demersul nostru ne-am opus înlocuirii operatorului uman cu un sistem informatic capabil să ia decizii cu privire la suprimarea unei vieți.

În contextul răspunderii internaționale a statelor pentru fapte ilicite am avut în vedere și conceptul atacurilor direcționate și rolul sistemelor aeriene fără pilot în operațiuni antiteroriste desfășurate de SUA, Israel și Federația Rusă.

În cadrul capitolului am analizat importanța consimțământului în ceea ce privește autorizarea utilizării forței armate pe teritoriul unui alt stat care se confruntă cu probleme ce aduc atingere păcii și securității regionale și internaționale, astfel că am studiat problema consimțământului valabil exprimat (precum este cazul statelor Yemen și Somalia³⁷) și al celui tacit (așa cum este cazul Pakistanului³⁸).

³⁴ Semnat la 22 ianuarie 2019, la Aachen, intrat în vigoare la 22.01.2020 (<https://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/germany/france-and-germany/franco-german-treaty-of-aachen/>, accesat la data 05.07.2021).

³⁵ **Bogdan Aureescu, Adrian Năstase**, „*Drept internațional public – Sinteze*”, Editura C.H. Beck, București, 2018, pp. 370-371.

³⁶ **Carmen Moldovan**, „*Drept Internațional Public – Principii și instituții fundamentale*”, Editura Hamangiu, București, 2017, pp. 287-289; **Aurora Ciucă**, „*Drept internațional public*”, Ediția a II-a, Editura Fundației AXIS, Iași, 2005, p. 274.

³⁷ **Max Byrne**, „*Consent and the use of force: an examination of 'intervention by invitation' as a basis for US drone strikes in Pakistan, Somalia and Yemen*”, *Journal on the Use of Force and International Law*, Vol. 3, Nr. 1, 2016, pp. 97-125.

³⁸ **Sikander Ahmed Sigh**, „*International law and drone strikes in Pakistan*”, Editura Routledge, Abingdon, 2015, pp. 90-97.

Totodată, am supus atenției și răspunderea pentru incidente aviatice potrivit art. 26 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și aplicabilitatea instrumentului juridic internațional în situația unor incidente aviatice, dintre care amintim accidentul referitor la zborul MH17³⁹. Prin demersul nostru am demonstrat aplicabilitatea Convenției de la Varșovia pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional (din anul 1929) și a Convenției de la Montreal pentru unificarea anumitor reguli referitoare la transportul aerian internațional (din anul 1999) în ipoteza incidentelor cauzate prin folosirea dronelor.

Capitolul V - Practica internațională incidentă sistemelor și dispozitivelor fără pilot

În cuprinsul celui de-al cincilea capitol am examinat activitatea Grupului de experți guvernamentali privind tehnologiile emergente în domeniul sistemelor letale autonome din cadrul Convenției privind interzicerea sau limitarea folosirii anumitor categorii de arme clasice care ar putea fi considerate ca producând efecte traumatice excesive sau care ar lovi fără discriminare. Astfel, am valorificat documentele de lucru, rapoartele și rezoluțiile adoptate în cadrul sesiunilor grupului de experți.

Totodată, am tratat problemele sistemelor aeriene fără pilot și ale dispozitivelor letale autonome potrivit Institutului Națiunilor Unite pentru Cercetarea Dezarmării, ale Comisiei pentru Dezarmare și Securitate Internațională din cadrul Adunării Generale a ONU, ale Forumului European privind Dronele Înarmate, precum și ale Grupului de experți cu privire la inteligența artificială din cadrul Uniunii Europene.

Cercetarea noastră a supus atenției și utilizarea sistemelor aeriene fără pilot în misiunile de menținere a păcii desfășurate sub egida ONU în state precum Mali⁴⁰ sau Republica Democratică Congo⁴¹. De asemenea, am analizat limitările conceptuale ale teritorialității potrivit Convenției de la Roma privind daunele cauzate de aeronavele străine terților la suprafață și conform Convenției de la Chicago privind aviația civilă internațională alături de limitările regăsite în cuprinsul considerentelor instanțelor internaționale.

Capitolul VI - Dimensiunea juridică internațională a utilizării inteligenței artificiale - componentă a aparatelor de zbor fără pilot și răspunderea internațională a statelor

Inteligența artificială reprezintă un concept cu multiple accepțiuni și definiții, caracteristica unanim acceptată fiind cea a regimului de autonomie funcțională care poate fi identificat în cadrul componentelor sistemelor informatice capabile să îmbunătățească capacitatea de procesare și citire, până la dispozitive avansate capabile să îndeplinească sarcini virtuale sau fizice, ca urmare a interacțiunii comune a societății înconjurătoare cu tehnologia. De asemenea, demersul nostru a

³⁹ Cauza MH17 reprezintă un dosar cu importanță sporită, astfel că întreaga cauză poate fi urmărită prin intermediul paginilor de internet puse la dispoziție de Parchetul General al Olandei și Ministerul Justiției din Olanda la adresele courtmh17.com și prosecutionservice.nl, adrese de internet oficiale puse la dispoziția publicului larg de autoritățile statului olandez, acestea sunt actualizate după fiecare ședință de judecată cu un sumar al celor discutate și o înregistrare video a ședinței (<https://archive.ph/9mtbT> și <https://archive.ph/tCf3>). Instanța de fond estimează că se va pronunța cel mai târziu la data de 15.12.2022.

⁴⁰ **Rida Lyammouri**, „After Five Years, Challenges Facing MINUSMA Persist”, Publications, Policy Brief PB-18/35, OCP Policy Center, noiembrie 2018, p. 5; Khalil Dewan, „France’s Shadow War in Mali Airstrikes at the Bounti Wedding”, Stoke White Investigations Ltd., 2021, p. 7.

⁴¹ Rezoluția Consiliului de Securitate al ONU nr. 1279 (1999) din 30 noiembrie 1999 cu privire la situația din Republica Democratică Congo (<http://unscr.com/en/resolutions/1279> accesat la data de 13.08.2021); **Kasaija Phillip Apuuli**, „The Use of Unmanned Aerial Vehicles (Drones) in United Nations Peacekeeping: The Case of the Democratic Republic of Congo”, American Society of International Law, Vol. 18, Nr. 13, 13.06.2014 (<https://www.asil.org/insights/volume/18/issue/13/use-unmanned-aerial-vehicles-drones-united-nations-peacekeeping-case>, accesat la data de 14.08.2021).

urmărit să clarifice riscurile asociate folosirii unor sisteme inteligente, precum cele ale dronei *Harpy*⁴² care poate acționa în regim autonom.

Analizând particularitățile vehiculelor controlate de la distanță, am putut observa similarități în elaborarea, adoptarea și implementarea actelor juridice cu privire la vehiculele terestre fără pilot și inteligente. Astfel, apreciem necesară modificarea Convenției de la Viena privind traficul rutier pentru a se completa definiția conducătorului și cu posibilitatea ca vehiculul să fie controlat în regim autonom, cu o intervenție redusă a persoanelor de la bord.

Literatura de specialitate subliniază că implementarea și utilizarea inteligenței artificiale, mai ales în context judiciar, pot prezenta riscuri din cauza unor factori care pot influența actul de justiție, printre care: disponibilitatea și calitatea datelor (acuratețea unei soluții are o dependență semnificativă de calitatea și cantitatea datelor utilizate) sau impactul uman (diminuarea locurilor de muncă pentru persoane, însă pierderea excesivă de personal generată de utilizarea inteligenței artificiale poate să pună în pericol și capacitatea firmelor de a menține capitalul de expertiză necesar în cazul în care nu se poate implementa o soluție inteligentă)⁴³.

Totodată, am avut în vedere activitatea Parlamentului European și a Comisiei Europene în ceea ce privește domeniul inteligenței artificiale, mai ales ca urmare a adoptării *Cărții albe cu privire la inteligența artificială*⁴⁴ și a proiectului de regulament COM (2021)206: „*Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme armonizate privind inteligența artificială (legea privind inteligența artificială) și de modificare a anumitor acte legislative ale Uniunii*”.

Capitolul VII - Concluzii și propuneri de lege ferenda

În cuprinsul ultimului capitol al tezei, am enunțat concluziile generale și am formulat unele propuneri de *lege ferenda*, propuneri care vizează atât aspecte de formă, cât și aspecte de fond, la care ne vom referi, în continuare.

Apreciem că demersurile întreprinse în vederea clarificării situației prejudiciului sunt multiple însă sistemele fără pilot și tehnologia inteligenței artificiale vor necesita o veritabilă revoluție legislativă. Achiesăm la opinia majoritară a doctrinei, deoarece aceasta surprinde unele instituții juridice care sunt funcționale în raport de tehnologiile emergente. Totuși, considerăm că paradigma actuală a răspunderii civile nu oferă suficiente garanții pentru ca o persoană lezată să obțină repararea prejudiciului și să identifice, cu succes, pe cont propriu, persoana fizică sau entitatea juridică vinovată.

Statele au obligația de a adopta măsuri operaționale preventive pentru protejarea unui individ a cărui viață este pusă în pericol de actele criminale ale altui individ, însă acest aspect nu echivalează cu o cerință prin care statul trebuie să prevină orice posibilă violență, iar în materia luptei împotriva terorismului, statul trebuie, pe de o parte, să-i sancționeze pe cei vinovați și pe de altă parte să ia măsurile preventive corespunzătoare situației generale⁴⁵.

⁴² **Alan Backstrom, Ian Henderson**, „*New capabilities in warfare: an overview of contemporary technological developments and the associated legal and engineering issues in Article 36 weapons reviews*”, ICRC Review, Vol. 94, Nr. 886, vara 2012, pp. 483-514.

⁴³ **Laura Maria Stănilă**, „*Inteligența artificială: Dreptul penal și sistemul de justiție penală. Amintiri despre viitor*”, Editura Universul Juridic, București, 2020, pp. 222-223.

⁴⁴ Comunicarea din 19 februarie 2022 a Comisiei Europene nr. COM(2020) 65 final - Cartea Albă cu privire la Inteligența artificială (https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/commission-white-paper-artificial-intelligence-feb2020_ro.pdf accesat în data de 12.08.2021).

⁴⁵ **Bianca Selejan-Guțan**, „*Protecția europeană a drepturilor omului*”, Ediția a 5-a, Editura Hamangiu, București, 2018, p. 90.

Astfel, achiesăm la considerentele doctrinare menționate, mai ales când ne raportăm la lupta împotriva terorismului, care a dobândit un caracter hibrid odată cu folosirea tehnologiilor emergente în operațiuni polițienești în regim extrateritorial, iar stabilirea legăturii de cauzalitate între acțiunea statului și efectele atacului nu a fost realizată cu certitudine, deoarece autoritățile statului nu au fost transparente și nu au permis accesul la justiție pentru cei interesați sau afectați de decizia recurgerii la forță.

Statele recurg tot mai frecvent la noua paradigmă tactică oferită de sistemele aeriene fără pilot, unde operatorul este introdus în luptă fără să fie prezent fizic pe câmpul de luptă. Cu toate acestea, opinăm în sensul că statele vor utiliza sistemele fără pilot în misiuni neletale sau pacifatoare, astfel că exemplificăm situația din SUA, unde forțele polițienești au inițiat demersuri experimentale pentru a folosi drone de tip *Reaper* în misiuni de supraveghere a mulțimilor sau a persoanelor periculoase în incidente armate interne⁴⁶.

Pe cale de consecință, toate statele ar beneficia de un organism care să centralizeze politicile interne pentru utilizarea inteligenței artificiale și să permită colaborarea la nivel internațional, în cadrul organizațiilor internaționale pentru adoptarea unor practici comune.

Cu privire la propunerile de *lege ferenda*, în cuprinsul tezei de doctorat am formulat o serie de critici și propuneri pentru remedierea unor aspecte regăsite în cadrul cercetării și analizei instrumentelor juridice, al rapoartelor și al studiilor efectuate de către organizații internaționale, state, grupuri de experți și oameni de știință.

Astfel, pentru a sintetiza cele evidențiate în teză precizăm că la nivelul Uniunii Europene este necesară adoptarea unui act juridic cu privire la inteligența artificială (COM/2021/206 final), precum și elaborarea și adoptarea unei directive detaliate pornind de la proiectul-cadru din *Rezoluția Parlamentului European nr. 2016/2662(RSP)*, în vederea identificării unor norme minime de utilizare a sistemelor aeriene fără pilot în conflictele armate de către statele membre ale Uniunii Europene. Totodată, subliniem necesitatea promovării unui act juridic cu privire la componentele tehnice, cuprinse în propunerea de regulament 2021/0105(COD), deoarece apreciem că astfel va crește calitatea întregului ansamblu de componente ale roboților.

Apreciem ca fiind utilă extinderea propunerii pentru înființarea Agenției Europene pentru Inteligență Artificială, la crearea unui organism (instituție specializată) în coordonarea ONU care să monitorizeze transferul de tehnologii inteligente și să adopte orientări strategice pentru dezvoltarea inteligenței artificiale pentru state.

Opinăm, de asemenea, în sensul că statele trebuie să încheie un memorandum prin care să se permită comercializarea de echipamente pentru strângerea informațiilor și tehnologii avansate numai de către statele care s-au angajat să respecte drepturile fundamentale ale omului. Concomitent, apreciem că memorandumul trebuie să includă obligații de realizare a unor investigații imparțiale pentru cazurile de utilizare abuzivă a tehnologiilor, statele având obligații de diligență corespunzătoare.

Considerăm că reglementarea sistemelor inteligente trebuie să fie realizată printr-un instrument juridic cu forță obligatorie, însă având în vedere dificultățile întâmpinate de state în cadrul negocierilor informale și formale din cadrul ONU, apreciem că se poate parcurge o tranziție etapizată, prin adoptarea unei declarații comune a statelor producătoare, dezvoltatoare și utilizatoare de astfel de sisteme, prin care să se asume depunerea diligențelor unei corecte folosiri și a respectării drepturilor omului.

⁴⁶ **Kyle Grayson**, „*Cultural Politics of Targeted Killing: On drones, counter-insurgency, and violence*”, Editura Routledge, New York, 2016, p. 203-204.

De asemenea, apreciem că fără modificarea paradigmei răspunderii civile și penale a operatorului nu pot fi admise tehnologii complet autonome, astfel că demersurile inițiate de UE includ acele măsuri pe care, le apreciem importante a fi întreprinse de întreaga comunitate internațională, astfel încât să fie recunoscut dreptul victimei de a se îndrepta împotriva tuturor participanților și decidenților care au permis ca un sistem autonom, viciat sau neconform, să fie folosit.

În cadrul Anexei 2 din teză, am formulat o propunere de proiect al unei declarații care poate fi adoptată de către state, deoarece considerăm că aceasta reprezintă o cale de a determina statele să ajungă la un compromis, prin care să recunoască capacitățile și limitele tehnologiei, pornind de la aspectele negociate la nivelul grupurilor de experți potrivit Convenției cu privire la armele convenționale și ale Primului Comitet al ONU, precum și din propunerile aparținând raportorilor speciali ai ONU.

Anexa 1 - Studiu de caz: Impactul sistemelor aeriene fără pilot în acțiunile în care au fost implicate. Dimensiunea răspunderii internaționale a statelor - privire specială asupra României

În cuprinsul studiului de caz am analizat răspunderea internațională comună potrivit *Principiilor de orientare pentru răspunderea partajată în dreptul internațional*⁴⁷ și cazurile specifice în care a fost folosită forța în regim extraterritorial (ex. cazul Qasem Soleimani). Totodată, am analizat situația jurisprudențială a CEDO cu privire la situația României și a răspunderii internaționale comune a statelor în contextul sprijinirii anumitor tipuri de fapte internaționale ilicite.

Precizăm că **Anexa 2** nu reprezintă o creație întru totul proprie, ci au fost identificate, selectate și sistematizate acele norme ce pot fi implementate care au ca scop uniformizarea conduitei și a căror realizare nu poate fi efectuată prin recurgerea la sancțiuni. Prevederile alese pentru a forma cuprinsul declarației sunt cele regăsite în rapoartele grupurilor de experți ai ONU, în proiectele actelor juridice ce au făcut obiectul dezbaterilor și negociate la nivelul UE, precum și în expunerile doctrinei de specialitate.

⁴⁷ Pentru detalii, a se vedea **André Nollkaemper, Jean d'Aspremont ș.a.**, "Guiding Principles on Shared Responsibility in International Law", *The European Journal of International Law* Vol. 31, Nr. 1, 2020, pp. 15-72.

BIBLIOGRAFIE (selectivă)

I. CURSURI, TRATATE, MONOGRAFII

A. AUTORI ROMÂNI

1. **AURESCU, Bogdan**, „*Noua suveranitate*”, Studii Juridice, Editura All Beck, București, 2003;
2. **BÎRSAN, Corneliu; SEVERIN, Adrian** ș.a. (coord.), „*Enciclopedia Juridică Română*”, Vol. III, Editura Universul Juridic, 2022;
3. **CIUCĂ, Aurora**, „*Persoana fizică în dreptul internațional public*”, Editura Lumen, Iași, 2017;
4. **CIUCĂ, Aurora**, „*Drept internațional public*”, Ediția a II-a, Editura Fundației AXIS, Iași, 2005;
5. **COCOȘATU, Mădălina**, „*Drept internațional public. Sinteze și aplicații*”, Ed. a II-a, Editura Pro Universitaria, București, 2016;
6. **CONSTANTIN, Valentin**, „*Drept Internațional*”, Editura Universul Juridic, București, 2010;
7. **DEACONU, Ștefan**, „*Drept Constituțional*”, Ediția a 4-a, Editura C.H. Beck, București, 2020;
8. **DIACONU, Ion**, „*Introducere în dreptul internațional public – Note de curs*”, Editura Pro Universitaria, București, 2014;
9. **DIACONU, Ion**, „*Manual de drept internațional public*”, Editura Lumina Lex, București, 2007;
10. **DIACONU, Ion**, „*Răspunderea internațională în dreptul internațional*”, Editura Pro Universitaria, București, 2013;
11. **DRAGOȘ, Dacian C.; KOVAC, Polonca; MARSEILLE, Albert T.**, „*Laws of transparency in action - a European perspective*”, Editura Palgrave MacMillian, Cham, 2019;
12. **FUEREA, Augustin**, „*Dreptul Uniunii Europene - principii, acțiuni, libertăți*”, Editura Universul Juridic, București, 2016;
13. **GÂLEA, Ion**, „*Aplicarea normelor dreptului internațional umanitar în cazul operațiunilor antiteroriste*”, Editura C.H. Beck, București, 2013;
14. **GÂLEA, Ion**, „*Manual de drept internațional – Vol. 1*”, Editura Hamangiu, București, 2021;
15. **JUGASTRU, Călina**, „*Prejudiciul: repere românești în context European*”, Editura Hamangiu, București, 2013;
16. **MAXIM, Felicia**, „*Aspecte teoretice și practice privind tratatul*”, Editura Universul Juridic, București, 2012;
17. **MIGA-BEȘTELIU, Raluca**, „*Drept internațional public*”, Vol. II, Ed. 2, Editura C.H. Beck, București, 2014;
18. **MOLDOVAN, Carmen**, „*Drept Internațional Public - Principii și instituții fundamentale*”, Editura Hamangiu, București, 2017;
19. **NĂSTASE, Adrian; AURESCU, Bogdan**, „*Drept internațional public – Sinteze*”, Editura C.H. Beck, București, 2018;
20. **PODARU, Ovidiu; BACHIȘ, Anda**, „*Drept Contravențional*”, Editura Hamangiu, București, 2021;
21. **PODARU, Ovidiu; BOARIU, Anca** „*Drept administrativ. Administrația Publică. Actul Administrativ*”, Editura Hamangiu, București, 2020;
22. **POPESCU, Roxana Mariana**, „*Introducere în dreptul Uniunii Europene*”, Editura Universul Juridic, 2011;
23. **POPESCU, Roxana Mariana**, „*Raportul dintre dreptul comunitar (al Uniunii Europene) și dreptul internațional*”, Editura Universul Juridic, București, 2013;
24. **SELEJAN-GUȚAN, Bianca**, „*Protecția europeană a drepturilor omului*”, Ediția a 5-a, Editura Hamangiu, București, 2018;
25. **SELEJAN-GUȚAN, Bianca; CRĂCIUNEAN, Laura-Maria**, „*Drept Internațional Public*”, Ediția a 2-a, Editura Hamangiu, București, 2014;

- 26. STĂNILĂ, Laura Maria**, *"Inteligența artificială: Dreptul penal și sistemul de justiție penală. Amintiri despre viitor"*, Editura Universul Juridic, București, 2020;
- 27. VOICULESCU, Nicolae; BERNA, Maria Beatrice**, *"Tratat de drept social internațional și european"*, Editura Universul Juridic, 2019.

B. AUTORI STRĂINI

- 1. ABEYRATNE, Ruwantissa**, *"Aviation Security Law"*, Editura Springer, Berlin, 2010;
- 2. ABEYRATNE, Ruwantissa**, *"Aviation Security Legal And Regulatory Aspects"*, Editura Routledge, Berlin, 2018;
- 3. ABEYRATNE, Ruwantissa**, *"Convention on International Civil Aviation a Commentary"*, Editura Springer, Cham, 2014;
- 4. BARELA, Steven J.** (coord.), *"Legitimacy and Drones Investigating the Legality, Morality and Efficacy of UCAVs"*, Editura Routledge, New York, 2016;
- 5. BARROS, Ana Sofia; RYNGAERT, Cedric; WOUTERS, Jan** (coord.), *"International Organizations and Member State Responsibility Critical Perspectives"*, Brill Nijhoff, Leiden, 2017;
- 6. BEST, Katharina Ley; SCHIMD, Jon; TIERNEY, Shane ș.a.**, *"How to Analyze the Cyber Threat from Drones"*, RAND, 2020;
- 7. BHUTA, Nehal; BECK, Susanne ș.a. (coord.)**, *"Autonomous Weapons Systems: Law, Ethics, Policy"*, Editura Cambridge University Press, Cambridge 2016;
- 8. BOOTHBY, William H.**, *"Conflict Law - The Influence of New Weapons Technology, Human Rights and Emerging Actors"*, Editura Asser Press, Haga, 2014;
- 9. BOOTHBY, William H.**, *"Weapons and the Law of Armed Conflict – Second Edition"*, Editura Oxford University Press, Oxford, 2016;
- 10. CRAWFORD, Emily**, *"Identifying the Enemy Civilian Participation in Armed Conflict"*, Editura Oxford University Press, Oxford, 2015;
- 11. CRAWFORD, James**, *"Brownlie's Principles Of Public International Law"*, Ed. 9, Editura Oxford University Press, Oxford, 2019;
- 12. CRAWFORD, James**, *"State Responsibility – The general part"*, Editura Cambridge University Press, Cambridge, 2013;
- 13. CUI, Yadong**; *"Artificial Intelligence and Judicial Modernization"*, Editura Springer, Singapore, 2020;
- 14. FLEMING, Sean**, *"Leviathan on a Leash: a theory of state responsibility"*, Editura Princeton University Press, Princeton, 2020;
- 15. MELZER, Nils**, *"Targeted killing in international law"*, Editura Oxford University Press, Oxford, 2009;
- 16. MICHAEL J. Boyle**, *"The Drone Age – How drone technology will change war and peace"*, Editura Oxford University Press, Oxford, 2020;
- 17. NOLLKAEMPER, André, PLAKOKEFALO, Ilias**, *"Principles of Shared Responsibility in International Law an Appraisal Of the State of the Art"*, Editura Cambridge University Press, Cambridge, 2014.

Bibliografia integrală constă în: 36 de cursuri, tratate și monografii în limba română; 105 cursuri, tratate și monografii în alte limbi decât limba română; 190 de studii și articole; 33 de instrumente juridice internaționale; 34 de acte juridice ale UE, 39 de acte juridice adoptate la nivel național; 95 de hotărâri judecătorești și dosare de urmărire penală aparținând instanțelor internaționale și celor naționale; 14 rezoluții ale Parlamentului European; 27 de acte administrative normative, opinii, puncte de vedere și studii elaborate de Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației; 18 rezoluții ale Consiliului de Securitate al ONU; 19 rezoluții ale Adunării Generale a

ONU și ale organelor subsidiare; 28 de documente de lucru și rapoarte ale Grupului de experți guvernamentali din cadrul Convenției Națiunilor Unite cu privire la anumite arme convenționale; 27 de studii și rapoarte elaborate în cadrul instituțiilor specializate ale ONU (ex. UNIDIR); 33 de rapoarte întocmite de autorități și agenții la nivel național, 60 de rapoarte și studii întocmite de institute internaționale dedicate cercetării (grupuri de experți, organizații umanitare, organizații nonguvernamentale internaționale, asociații ale funcționarilor nepartizani ș.a.); 60 de pagini de internet ale instituțiilor publice naționale, agențiilor organizațiilor interguvernamentale și organizațiilor neguvernamentale ce conțin informații și declarații ale acestora.