

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

**ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ «ΔΙΚΑΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΗ
ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΤΕΧΝΗΤΗΣ
ΝΟΗΜΟΣΥΝΗΣ 2019-2020»**



ΑΣΠΑΙΤΕ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2019

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Νομικό καθεστώς των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones) και των αυτόνομων οπλικών συστημάτων	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Τεχνητά Ευφυές Δίκαιο και Δίκαιο του Εναερίου Χώρου	3
Α. Κανονισμοί πολιτικής αεροπορίας για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη (drones)	4
Α1. Κανονισμός για τα συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones)	4
Α2. Απόφαση για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας	11
Β. Πτυχές του Ζωικού Δικαίου	12
Γ. Ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για οπλικά συστήματα	13
Γ1. Το ψήφισμα για τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (drones)	13
Γ2. Το ψήφισμα για τα αυτόνομα οπλικά συστήματα	15
ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέοι κανόνες για την προστασία της ανθρώπινης αξίας	17

Νομικό καθεστώς των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones) και των αυτόνομων οπλικών συστημάτων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Τεχνητά Ευφυές Δίκαιο και Δίκαιο του Εναερίου Χώρου

Τα τελευταία χρόνια αναδύεται ένας κλάδος του δικαίου, που αποδίδεται με το νεολογισμό «Δίκαιο Τεχνητής Νοημοσύνης». Πρωτοπόρος έχει υπάρξει ο Αμερικανός Καθηγητής Lawrence Solum, ο οποίος έχει αναλωθεί εδώ και δεκαετίες στη μελέτη των νομικών πτυχών της τεχνητής νοημοσύνης. Ο ίδιος κάνει χρήση του όρου «τεχνητά ευφυές δίκαιο» (artificially intelligent law), για να ονομάσει το κανονιστικό αυτό πεδίο¹. Η νέα εποχή για αυτόν τον κλάδο ξεκίνησε με τη δημοσίευση του άρθρου αυτού του ειδικού, «Ικανότητα δικαίου για τεχνητές ευφυίες»².

Θα ήταν ενδιαφέρον να αναλυθούν επίκαιρες πτυχές του Δικαίου Τεχνητής Νοημοσύνης αλλά και ευρύτερα του νομικού καθεστώτος των ρομποτικών συστημάτων σε συνδυασμό με το Δίκαιο του Εναερίου Χώρου³. Το δίκαιο του εναερίου χώρου είναι από τη φύση του κατ' αρχάς διεθνές δίκαιο. Αντικείμενο αυτού του σχετικά αυτόνομου κλάδου του διεθνούς δικαίου είναι η ρύθμιση των δραστηριοτήτων που ασκούνται στα υποκείμενα του διεθνούς δικαίου, κράτη και διεθνείς οργανισμούς, αλλά και από φυσικά και νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού δικαίου, στον εναεριο χώρο. Οι δραστηριότητες αυτές διακρίνονται, βασικά, σε δύο κατηγορίες, στην αεροπλοΐα και στις ραδιοτηλεπικοινωνίες. Ήδη από το 1919, η Σύμβαση των Παρισίων, που αποτέλεσε το πρώτο διεθνές θεσμικό πλαίσιο για το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου και για τις δραστηριότητες που ασκούνται σε αυτόν, αναφερόταν στη «ρύθμιση της αεροπλοΐας». Η Σύμβαση του Σικάγου «περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας», του 1944, κυρωμένη από την Ελλάδα με το Ν. 211/1947, διαδέχθηκε τη Σύμβαση των Παρισίων πάνω στις ίδιες βασικές αρχές και επέφερε ρύθμιση της «διεθνούς πολιτικής αεροπορίας».

Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί κατ' αρχάς να εισαγάγει στο νομικό καθεστώς των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, γνωστών με το διεθνή όρο «drones»,

¹ Βλ. L. Solum, *Artificially intelligent law*, in UCB, Università di Parma, CSEIA, *Intelligenza artificiale e diritto. Come regolare un mondo nuovo. I Seminario su Costituzionalismo e le sfide del futuro*, 12 ottobre 2018.

² L. Solum, *Legal Personhood for Artificial Intelligences*, North Carolina Law Review, 1992, Vol. 70, pp. 1231-1288.

³ Α. Γιόκαρη, *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου – Διαστήματος*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα Αθήνα – Κομοτηνή 1996, σ. 22.

από τη σκοπιά της πολιτικής αεροπορίας ενώ θα πραγματοποιηθεί και ένα άνοιγμα της σχετικής προβληματικής στο Ζωικό Δίκαιο. Στη συνέχεια, θα αναφερθεί σε ένα άλλο φαινόμενο του εναερίου χώρου, τα αυτόνομα οπλικά συστήματα, στα οποία υπάγονται και κάποια «drones».

B. Κανονισμοί πολιτικής αεροπορίας για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη (drones)

A1. Κανονισμός για τα συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones)

Με το κόστος πλέον των μη επανδρωμένων αεροσκαφών να έχει πέσει σε πολύ προσιτά επίπεδα, οι χρήστες έχουν πολλαπλασιαστεί και η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας προκάλεσε την ανάγκη για εισαγωγή ενός θεσμικού πλαισίου. Στην ελληνική έννομη τάξη εισήχθη ένας κανονισμός για τα «drones», ο οποίος έγινε δεκτός με το σχόλιο ότι ρυθμίζει ένα ευαίσθητο θέμα. Πρόκειται για την απόφαση, με τη μορφή κανονιστικής διοικητικής πράξης, του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) υπ' αριθμ. Δ/ΥΠΑ/21860/1422, η οποία ονομάζεται Κανονισμός περί «πτήσεων Συστημάτων Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών – ΣμηΕΑ (Unmanned Aircraft Systems – UAS)»⁴. Το θεσμικό πλαίσιο έχει συμπληρωθεί με τον Κανονισμό για τις Άδειες Χειριστών ΣμηΕΑ⁵ και τον Κανονισμό που καθορίζει το ύψος του παραβόλου που πρέπει να καταβληθεί κατά περίπτωση⁶.

Η δομή του βασικού κανονισμού είναι διαμορφωμένη στα πλαίσια των αρχών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), κατά τρόπο τέτοιο που να είναι ευχερής η πλήρης ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών κανονισμών που αναμενόταν να διαμορφωθούν στο μέλλον⁷.

Ο κανονισμός αυτός νοεί ως «σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους» το μη επανδρωμένο αεροσκάφος μαζί με όλο το σχετικό εξοπλισμό που αφορά στην υποστήριξη αυτού (σταθμός ελέγχου, δυνατότητες σύνδεσης δεδομένων και τηλεχειρισμού, εξοπλισμός πλοήγησης κλπ.) ο οποίος είναι απαραίτητος για τη λειτουργία του μη επανδρωμένου αεροσκάφους. Θέτει τους όρους και τις

⁴ ΦΕΚ Β' / 3152/30-9-2016.

⁵ ΦΕΚ Β' //4527/30.12.2016.

⁶ ΦΕΚ Β' /1607/10.5.2017.

⁷ Ανώνυμος, *Τι προβλέπει ο κανονισμός της ΥΠΑ για τα drones*, Η Καθημερινή 04.10.2016, <http://www.kathimerini.gr/877598/article/epikairothta/ellada/ti-provlepei-o-kanonismos-ths-y-pa-gia-ta-drones>.

προϋποθέσεις για την εκτέλεση πτήσεων αυτών των συστημάτων στο ATHINAI Flight Information Region (FIR)/HELLAS UIR⁸. Στο πεδίο εφαρμογής του νομοθετήματος δεν εμπίπτουν τα αερομοντέλα, τα θέματα των οποίων ρυθμίζονται από τον Κανονισμό της ίδιας Υπηρεσίας περί «Πτήσεων Αερομοντέλων»⁹, όπως «ισχύει. Εξαιρούνται επίσης τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς ή άλλους κρατικούς σκοπούς από τους αντίστοιχους κρατικούς φορείς (ένοπλες δυνάμεις, σώματα ασφαλείας κλπ.). Ωστόσο, οι υπεύθυνοι κρατικοί φορείς έχουν τη δυνατότητα με αίτησή τους προς την ΥΠΑ να υπαχθούν στις διατάξεις του Κανονισμού. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα «drones» σήμερα αποτελούν έναν από τους πιο διαδεδομένους και αναπτυσσόμενους τύπους ρομποτικής, έχοντας διττή εφαρμογή ως βασικό εμπορικό ρομποτικό σύστημα αλλά παράλληλα και ως ισχυρό στρατιωτικό όπλο¹⁰.

Τέλος, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ούτε τα ελεύθερα ή προσδεδεμένα μπαλόνια. Επισημαίνεται ότι όπως και πολλές άλλες τεχνολογικές καινοτομίες και επιστημονικές ανακαλύψεις των οποίων η έρευνα χρηματοδοτήθηκε για πολεμικούς σκοπούς, έτσι και τα μη επανδρωμένα οχήματα του αέρα, δηλαδή τα «drones», συνδέονται με στρατιωτικές επιχειρήσεις. Αυτά συναντώνται για πρώτη φορά το 1849 στον από αέρος βομβαρδισμό της Βενετίας από τους Αυστριακούς με τη χρήση ιπτάμενων μπαλονιών¹¹. Η Βενετία, έστω και παθητικά, για μία ακόμη φορά αναδεικνύεται στην κατεξοχήν πόλη του μυστηρίου και της πρωτοπορίας, άξια ερευνητικού ενδιαφέροντος. Όπως έγραψαν οι ιστορικοί John Martin και Dennis Romano, «υπάρχουν απλά αναρίθμητες Βενετίες, πολλές άγνωστες διαστάσεις της. Τη στιγμή ακριβώς που νομίζει κανείς πως μπαίνει στο θέμα, η Βενετία μεταμφιέζεται, και, παρά τον αρχαιακό της πλούτο και τους καλλιτεχνικούς της θησαυρούς, γίνεται ξανά ένα μυστήριο, ένα αίνιγμα, ένας ακατανόητος κυκεώνας αντιφατικών ιστοριών, ψεύτικων και αληθινών»¹².

Οι εκμεταλλευόμενοι / ιδιοκτήτες / χειριστές των ΣμηΕΑ των οποίων η πτήση διεξάγεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 50 μέτρων από το χειριστή απαιτείται να

⁸ Άρθρο 1.

⁹ ΦΕΚ Β' 9/13-1-2010.

¹⁰ Α. Μποζίνης, Κ. Μικέλης, *Νέες τεχνολογίες στις Διεθνείς Σχέσεις: Η Περιπτώσιολογική Μελέτη της Ρομποτικής και των Drones ως Συντελεστών Ισχύος μέσω μιας Σύγχρονης Θεωρητικής Προσέγγισης*, Αεροπορική Επιθεώρηση, τεύχος 113 Αύγουστος 2018, σ. 43.

¹¹ Γ. Ξωνίκης, Θ. Τζιούτζιας, *Μη Επανδρωμένα Αεροσκάφη και οι Εφαρμογές τους σε Remote Sensing και Logistics*, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη Μάιος 2017.

¹² Α. Μανιάτης, *Συνταγματική μύηση τουριστικού δικαίου στη Βενετία*, e-JST, 2018, 13-1, σ. 14.

υποβάλλουν αίτηση εγγραφής στο ειδικό Μητρώο ή στο Μηολόγιο της ΥΠΑ, ή να διαβιβάσουν το πιστοποιητικό καταχώρισης στο Μητρώο ή στο Μηολόγιο αντίστοιχης υπηρεσίας του εξωτερικού. Η αίτηση υποβάλλεται ηλεκτρονικά με φόρμα εγγραφής που παρέχεται από το ιστολόγιο της ΥΠΑ. Η φιγούρα του «άνδρα», ακριβέστερα του προσώπου που είναι ο ιδιοκτήτης (κύριος) ή ο εκμεταλλευτής ή ο χειριστής του μη επανδρωμένου αεροχήματος είναι νομικά κομβική δεδομένου ότι το όχημα δεν έχει προσωπικότητα, όπως άλλωστε όλα τα ρομπότ, συνεπώς εμπίπτει στην έννοια του πράγματος και δεν υπέχει ευθύνη για τις ζημιές που προκαλεί.

Ειδικότερα, η φιγούρα αυτή:

- α. Έχει την ευθύνη αποφυγής σύγκρουσης στον αέρα ή στη χερσαία / υδάτινη επιφάνεια με άλλα αεροσκάφη πάσης μορφής ή με εμπόδια.
- β. Τηρεί ασφαλείς αποστάσεις από αεροσκάφη πάσης μορφής, πρόσωπα και κινητά / ακίνητα αντικείμενα (πράγμα που σημαίνει μεταξύ άλλων ότι πρέπει να σέβεται τα ζώα όπως άλλωστε ισχύει προκειμένου για την κυκλοφορία των επίγειων οχημάτων).
- γ. Τηρεί τις ισχύουσες διατάξεις των νόμων για την προστασία προσωπικών δεδομένων, όπως είναι η εικόνα των ανθρώπων έναντι των πρακτικών φωτογράφισης και βιντεοσκόπησης με μηχανές εικονοληψίας που μπορεί να φέρουν και να χρησιμοποιούν τα «drones». Είναι αξιοσημείωτο ότι τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα έχει πλέον αντικατασταθεί στην πράξη η χρήση ελικοπτέρων για τα γυρίσματα οπτικοακουστικών έργων δεδομένου ότι η εικονοληψία από αέρος μπορεί να γίνει με έναν τρόπο πιο εύκολο και οικονομικό, με τη χρήση μη επανδρωμένου αεροσκάφους αντί ελικοπτέρου, το οποίο συνηθιζόταν να μεταφέρεται δια της ξηράς, στο αμαξιτό οδικό δίκτυο. Αυτή η εξέλιξη συνεπάγεται πέραν των άλλων και μεγιστοποίηση του κινδύνου προσβολής των προσωπικών δεδομένων των ανθρώπων που τυχαίνει να βρίσκονται στον επίμαχο χώρο κατά την εικονοληψία.
- δ. Έχει την ευθύνη προς αποζημίωση και ικανοποίηση της ηθικής βλάβης (αστική ευθύνη) για τις τυχόν ζημιές που προκαλούνται από την εκτέλεση των πτήσεων υπό το χειρισμό / εκμετάλλευσή της.
- ε. Είναι υπεύθυνη να εξασφαλίσει την καταχώριση του συστήματος μη επανδρωμένου αεροσκάφους στο ειδικό μητρώο της ΥΠΑ και την έκδοση των αδειών πτητικής ικανότητας χειριστών ή και άδειας αεροπορικής εκμετάλλευσης, αν απαιτείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού αυτού και γενικά την τήρησή του.

στ. Είναι υπεύθυνη για την αριθμητική σήμανση, δηλαδή για την ταυτοποίηση του συστήματος με ένθετη πινακίδα ή αλλιώς με τη χρήση ανεξίτηλης γραφής, με τον αριθμό καταγραφής στο μητρώο της ΥΠΑ.

ζ. Είναι υπεύθυνη για το συνυπολογισμό των καιρικών συνθηκών σε σχέση με τις τεχνικές δυνατότητες του συστήματος.

Τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη χωρίζονται στις εξής 3 κατηγορίες:

α. Ανοιχτή κατηγορία

Στην κατηγορία αυτή η πτητική λειτουργία διεξάγεται με απευθείας οπτική επαφή του χειριστή μικρών μη επανδρωμένων αεροσκαφών με μέγιστη μάζα του αεροσκάφους κατά την απογείωση (MTOM) κάτω των 25 κιλών εντός ασφαλούς απόστασης από πρόσωπα στο έδαφος. Σε αυτήν την περίπτωση η πτήση μπορεί να γίνεται σε απόσταση μικρότερη των 500 μέτρων από το χειριστή. Το μεγαλύτερο επιτρεπτό ύψος πτήσης είναι τα 400 πόδια ενώ οι πτήσεις αυτής της κατηγορίας απαγορεύονται πάνω από συγκεντρώσεις προσώπων, εκτός αν διαθέτουν άδεια επαγγελματικής χρήσης και πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές ασφαλείας. Προβλέπονται 3 υποκατηγορίες, με ανώτερη την A2, η οποία ονομάζεται «Μικρά Συστήματα μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών» και αφορά συστήματα με μέγιστη μάζα αεροσκάφους κατά την απογείωση από 4 έως 25 κιλά.

β. Ειδική κατηγορία

Απαιτείται άδεια πτητικής λειτουργίας, η οποία χορηγείται αν ο ενδιαφερόμενος προσκομίσει σχέδιο αξιολόγησης κινδύνων ασφαλείας, εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Σε περίπτωση εμπορικής χρήσης, επιπροσθέτως πρέπει να εγγραφεί το μη επανδρωμένο αεροσκάφος σε ειδικό μητρώο και να εξασφαλιστεί ειδική άδεια μέσω της πληρωμής παραβόλου.

γ. Πιστοποιημένη κατηγορία

Απαιτείται η νηολόγηση του αεροσκάφους σε ειδικό μητρώο και η έκδοση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας ενώ ο χειριστής αυτής της κατηγορίας πρέπει να διαθέτει ειδική εκπαίδευση.

Ακόμα και στην πρώτη κατηγορία, σε περίπτωση κατά την οποία η χρήση των συστημάτων δεν είναι ερασιτεχνική, ο χειριστής τους πρέπει να παρακολουθήσει ορισμένα μαθήματα προκειμένου να λάβει σχετική πιστοποίηση.

Θεμελιώδης είναι ο κανόνας του άρθρου 14, για την ασφάλιση έναντι τρίτων. Προβλέπεται ότι ο εκμεταλλευόμενος / ιδιοκτήτης / χειριστής συστήματος μη επανδρωμένου αεροσκάφους της A2 «ανοικτής κατηγορίας», της «Ειδικής» και της

«Πιστοποιημένης» κατηγορίας, αλλά και κάθε κατηγορίας / υποκατηγορίας σε περίπτωση χρήσης συστήματος για επαγγελματικούς σκοπούς οφείλει να ασφαλίζει το σύστημα για ζημιές έναντι τρίτων και ειδικότερα έναντι υλικών ζημιών τρίτων έως 150.000 και για σωματικές βλάβες έως 1.000.000 ευρώ. Είναι αξιοσημείωτο ότι στην πρακτική των διοικητικών δικαστηρίων, η τάση της νομολογίας είναι να επιδικάζεται χρηματικό ποσό ικανοποίησης της ψυχικής οδύνης των οικείων προσώπων μέχρι και 80.000 ευρώ σε περίπτωση αστικής ευθύνης του Δημοσίου για θάνατο ανθρώπου.

Εξάλλου, για την εμπορική εκμετάλλευση ενός μη επανδρωμένου αεροσκάφους οποιασδήποτε κατηγορίας απαιτείται ειδική άδεια της ΥΠΑ. Η ισχύς αυτής της ατομικής διοικητικής πράξης είναι δωδεκάμηνη και μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από επανέλεγχο και πληρωμή ενός νέου παραβόλου.

Επίσης, απαιτείται να είναι δηλωμένα σε μητρώο της ΥΠΑ όλα τα συστήματα τα οποία πετούν σε απόσταση μεγαλύτερη των 50 μέτρων από το χειριστή τους, ενώ ακόμη και τα ερασιτεχνικά θα πρέπει να δηλώνονται μέσω μίας απλής δήλωσης που θα συμπληρώνεται και αποστέλλεται ηλεκτρονικά. Ανεξάρτητα του αν τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη χρησιμοποιούνται για εμπορικό, επιστημονικό ή ψυχαγωγικό σκοπό καθώς και για την εκτέλεση πτήσεων αεροπορικών εργασιών, ο ιδιοκτήτης ή μισθωτής τους είναι υποχρεωμένος να δηλώνει στην ΥΠΑ το είδος της χρήσης τους.

Οι βασικοί κανόνες εναέριας κυκλοφορίας για τη διεξαγωγή των πτήσεων τίθενται στο άρθρο 5, με θεμελιώδη την αρχή του διαχωρισμού των ζωνών πτήσης των επανδρωμένων αεροσκαφών και των μη επανδρωμένων. Ειδικότερα, από τη μια πλευρά τα «drones» επιτρέπεται να ίπτανται:

- α. κάτω από τα επιτρεπόμενα όρια για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσεως δια οργάνων (IFR) ή / και εξ όψεως (VFR), με μέγιστο ύψος τα 400 πόδια από την ξηρά ή την επιφάνεια της θάλασσας,
- β. επάνω από τα ανώτερα όρια του ελεγχόμενου Εναερίου Χώρου για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών (επίπεδο πτήσεως 460 έως 46.000 πόδια),
- γ. εντός προσωρινών αποκλειστικών περιοχών που προσδιορίζονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ για πτήσεις συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών,
- δ. σε καθορισμένα ίχνη και ύψη που προσδιορίζονται με ειδικές άδειες των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ.

Από την άλλη πλευρά, το ίδιο άρθρο απαγορεύει τα συστήματα αυτά να πετούν σε εναέριο χώρο:

α. Όπου διενεργούνται πτήσεις επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσεως δια οργάνων (IFR) ή και εξ όψεως (VFR).

β. Εντός των Ζωνών Κυκλοφορίας των αεροδρομίων, και ούτως ή άλλως σε απόσταση μικρότερη από 8 χιλιόμετρα από την περίμετρο του αεροδρομίου και από τα ίχνη προσγείωσης / απογείωσης από / προς το αεροδρόμιο.

γ. Στις απαγορευμένες περιοχές για τις πτήσεις συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, όπως ορίζονται από τους αρμόδιους φορείς και δημοσιεύονται με απόφαση της ΥΠΑ.

Δ. Εντός των απαγορευμένων και περιορισμένων περιοχών, εντός των οποίων απαγορεύονται ή περιορίζονται οι πτήσεις των επανδρωμένων αεροσκαφών οι οποίες ορίζονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και περιγράφονται στο AIP Ελλάδος.

Ενώ ο κανονισμός έχει κατ' αρχάς αρρύθμιστη την περίπτωση των συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών των οποίων η πτήση διεξάγεται σε απόσταση μέχρι τα 50 μέτρα από το χειριστή, κατ' εξαίρεση προβλέπεται ότι όλοι οι εκμεταλλευόμενοι / ιδιοκτήτες / χειριστές αυτών των συστημάτων της «ανοικτής» κατηγορίας, ανεξαρτήτως εμπέλειας, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων με εμπέλεια τηλεχειρισμού κάτω των 50 μέτρων, έχουν την υποχρέωση πριν τη διεξαγωγή της πτήσης τους, να ενημερώνονται για τις περιοχές όπου ισχύουν απαγορεύσεις πτήσεων συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Πάντως, προβλέπεται ότι σε ειδικές περιπτώσεις και κατόπιν αιτήματος προς την ΥΠΑ μπορεί να επιτρέπεται η πτήση συστήματος μη επανδρωμένου αεροσκάφους σε κάποια από τις παραπάνω, υπ' αριθμόν α – δ εκδοχές του εναέριου χώρου.

Ο κανονισμός είναι σε διάφορα σημεία νομοτεχνικά ατελής καθώς, λόγω χάρη, περιλαμβάνεται σε δύο διατάξεις ο ίδιος κανόνας, ότι απαγορεύεται η πτήση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών ανοικτής κατηγορίας επάνω από συγκεντρώσεις προσώπων¹³. Ωστόσο, εξαιρούνται τα συστήματα και οι χειριστές τους όταν διαθέτουν άδεια επαγγελματικής χρήσης με καταχώριση για πτήσεις επάνω από συγκεντρώσεις και η πτητική ασφάλεια συμπληρώνεται με μηχανισμούς

¹³ Άρ. 5 παρ. 5 και άρ. 6 παρ. 1 στοιχείο ε εδ. α'.

ασφαλείας (αλεξίπτωτα, μικρό βάρος σώματος με αφρώδες υλικό κ.ά.) στο ίδιο το πτητικό μέσο.

Εξάλλου, η διεξαγωγή των πτήσεων συστημάτων με λειτουργία σε απόσταση οπτικής επαφής ή και με λειτουργία σε απόσταση με επέκταση οπτικής επαφής (μέσω της εικόνας που μεταδίδεται από την κάμερα του «drone» στο χειριστήριο¹⁴) διενεργείται στα χρονικά όρια μισής ώρας πριν από την ανατολή του Ηλίου μέχρι μισή ώρα μετά τη δύση του. Οι πτήσεις με λειτουργία σε απόσταση οπτικής επαφής διεξάγονται με απόσταση μικρότερη από 500 μέτρα από το χειριστή τους ενώ η αντίστοιχη μέγιστη απόσταση για τις πτήσεις με λειτουργία σε απόσταση με επέκταση οπτικής επαφής ή και μετά τη δύση του Ηλίου ορίζονται από τις ειδικές άδειες που χορηγούνται από την ΥΠΑ/Δ2, στην ειδική και στην πιστοποιημένη κατηγορία.

Τέλος, ο κανονισμός προβλέπει και διοικητικές κυρώσεις, σε βαρύ και αναχρονιστικό ύφος, κατά το πρότυπο του δικτατορικού Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, δηλαδή του σημαντικότερου νομοθετήματος όλου του αυτόνομου κλάδου του Ναυτικού Δικαίου. Στο άρ. 22 παρ. 1 τελευταίο χωρίον αναφέρεται: «*Η έγγραφη κλήτευση του παραβάτη έχει τη θέση της κλήσης σε απολογία*». Ο όρος «παραβάτης» είναι ασύμβατος με την κατά το άρ. 25 παρ. 1 εδ. α' του Συντάγματος αρχή του κράτους δικαίου και ειδικότερα με το τεκμήριο αθωότητας του κατηγορουμένου, το οποίο δεν εφαρμόζεται μόνον στις ποινικές δίκες ούτε απλώς σε αυτές και στις πειθαρχικές διαδικασίες αλλά και σε κάθε άλλη διοικητική διαδικασία. Παρόμοιες παρατηρήσεις αρμόζουν για τον όρο «απολογία», ο οποίος είναι ξένος προς τις διαδικασίες επιβολής διοικητικών κυρώσεων μη υπηρεσιακής φύσεως. Αρνητική εντύπωση προκαλεί και η αποφυγή αναφοράς σε ορισμένη προθεσμία για την κλήση σε προηγούμενη διοικητική ακρόαση του εκμεταλλευόμενου (ιδιοκτήτη, κατόχου, μισθωτή) ή / και χειριστή του συστήματος μη επανδρωμένου αεροσκάφους, αν και εφαρμοστέα είναι η πενθήμερη προθεσμία του άρθρου 6 παρ. 2 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας. Είναι εξαιρετικά αρνητική η πρόβλεψη ότι ο παραβάτης μπορεί να προσφύγει στο Διοικητικό Πρωτοδικείο κατά της απόφασης επιβολής κυρώσεων (προστίμου κατά την παρ. 1 του άρ. 153 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου όπως ισχύει, ή αναστολής ή ανάκλησης της επίμαχης άδειας ή της έγκρισης)

¹⁴ Ανώνυμος, *Τι προβλέπει ο κανονισμός της ΥΠΑ για τα drones*, Η Καθημερινή 04.10.2016, <http://www.kathimerini.gr/877598/article/epikairothta/ellada/ti-provlepei-o-kanonismos-ths-y-pa-gia-ta-drones>.

σε αποκλειστική προθεσμία μόλις 10 ημερών από την κοινοποίηση της απόφασης. Όχι μόνον η, ούτως ή άλλως πολύ βραχεία, προθεσμία αλλά ούτε και η τυχόν άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει τις διαδικασίες είσπραξης του προστίμου κατά τις διατάξεις του Κώδικα περί είσπραξης δημοσίων εσόδων καθώς και τις ειδικότερες σχετικές διαδικασίες της ΥΠΑ.

A2. Απόφαση για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε το 2018 την απόφαση (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Ιουλίου 2018, η οποία έχει τη νομική φύση κανονισμού¹⁵.

Το Τμήμα VII «Μη επανδρωμένα αεροσκάφη» θέτει ρυθμίσεις για τα «drones». Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 55, ο σχεδιασμός, η παραγωγή, η συντήρηση και η εκμετάλλευση των αεροσκαφών του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), όσον αφορά μη επανδρωμένα αεροσκάφη, και οι κινητήρες, οι έλικες, τα εξαρτήματα, ο μη εγκατεστημένος εξοπλισμός και ο εξοπλισμός για τον έλεγχο εξ αποστάσεως, καθώς και το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των χειριστών εξ αποστάσεως, και οι φορείς που ασχολούνται με τις εν λόγω δραστηριότητες, πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΧ, και εφόσον προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις του άρθρου 58 και στις εκτελεστικές πράξεις του άρθρου 57, τις βασικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II, IV και V. Σύμφωνα με το άρθρο 58, για τις παραπάνω λειτουργίες, πλην της εκμετάλλευσης των αεροσκαφών, και τα προαναφερθέντα υλικά αγαθά καθώς και το προσωπικό και τους φορείς που ασχολούνται με τις εν λόγω δραστηριότητες, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 128.

Ο βασικός κανόνας του Παραρτήματος ΙΧ είναι ο 1.1., κατά τον οποίο ο φορέας εκμετάλλευσης και ο εξ αποστάσεως χειριστής μη επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να γνωρίζουν τους εφαρμοστέους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες σχετικά με τις σκοπούμενες λειτουργίες, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία της

¹⁵ Απόφαση (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου.

ιδιωτικής ζωής, την προστασία των δεδομένων, την ευθύνη, την ασφάλιση, την προστασία από έκνομες ενέργειες και την προστασία του περιβάλλοντος.

B. Πτυχές του Ζωικού Δικαίου

Η λέξη «drone» σημαίνει μεταξύ άλλων τον κηφήνα, συνεπώς παραπέμπει σε ιπτάμενα ζώα.

Όπως επισημάνθηκε, ο χειρισμός των μη επανδρωμένων αεροσκαφών υπόκειται στην υποχρέωση σεβασμού των ζώων, ιδιαίτερα επομένως των πτηνών τα οποία κινδυνεύουν από τις πτήσεις γενικά των αεροσκαφών. Για παράδειγμα, από την επιθυμία του γιου ενός μηχανικού για ένα drone, γεννήθηκε από το μηχανικό αυτό η ιδέα για ένα επανδρωμένο πολύπτερο¹⁶. Αυτό το ηλεκτρικό αεροταξί, το οποίο ονομάζεται «Volocopter», πραγματοποίησε την πρώτη του απογείωση το 2011, σε λιγότερο από ένα έτος από τότε που συνελήφθη η σχετική ιδέα. Οι Γερμανοί μηχανικοί που το εφηύραν έγιναν οι πρώτοι στον κόσμο που κατάφεραν να πραγματοποιήσουν κάθετη απογείωση αξιοποιώντας αποκλειστικά ηλεκτροκίνηση, με αποτέλεσμα να κερδίσουν την αναγνώριση στο βιβλίο Γκίνες.

Ωστόσο, υπάρχουν αντιδράσεις των οργανώσεων προστασίας πτηνών σε σχέση με την προοπτική αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας στις πόλεις. Ορισμένες αρέσκονται στην ιδέα να έχουν τη δυνατότητα να παρατηρούν τις φωλιές των πελαργών από ψηλά. Άλλες πάλι, φοβούνται ότι προοδευτικά ο εναέριος χώρος θα μπορούσε να αποκτήσει αντίστοιχα προβλήματα κυκλοφορίας με τους δρόμους.

Τα τελευταία χρόνια έχει προκύψει ένας νέος κλάδος του δικαίου, το Ζωικό Δίκαιο, το οποίο εξελίσσεται κατά τρόπο συγκρίσιμο προς άλλους νέους κλάδους, σαν το Βιοδίκαιο και το Τεχνητά Ευφυές Δίκαιο. Τα ζώα παραμένουν στη νομική κατηγορία των πραγμάτων, κατ' αρχάς χωρίς τα ίδια να έχουν δικαιώματα ενώ η ανθρωπότητα διανύει την εποχή της τέταρτης γενεάς θεμελιωδών δικαιωμάτων, στην οποία συγκαταλέγονται τα δικαιώματα τα σχετικά με τον κόσμο των ζώων¹⁷. Ωστόσο, με δικαστική απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου της Νέας Υόρκης, η Happy, ένας ελέφαντας, έχει ιδιότητα υποκειμένου δικαίου (προσώπου), στη δικαστική υπόθεση κατά του ζωολογικού κήπου του Μπρονξ, όπου αυτή είναι αιχμάλωτη¹⁸.

¹⁶ Βλ. Συνέντευξη I. Brozksa, *Παρακαλώ, προσδεθείτε*, Mercedes me, Τεύχος 1 2019, σσ. 43, 45.

¹⁷ F. del Giudice, *Compendio di Diritto Costituzionale*, XX Edizione, Edizioni Giuridiche Simone, 2016, p. 102.

¹⁸ Δ. Γαβριήλ, Σ. Μερτή (επιμ.), *Το πρώτο ζώο στον κόσμο με ιδιότητα υποκειμένου δικαίου*, Συνήγορος τεύχος 130, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 2018, σσ. 10-11.

Γ. Ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για οπλικά συστήματα

Γ1. Το ψήφισμα για τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (drones)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε ψήφισμα το 2014, σχετικά με τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (armed drones)¹⁹. Στο Προοίμιο επισημαίνεται ότι η χρήση τηλεκατευθυνόμενων αεροπορικών συστημάτων σε εξωχώριες φονικές επιχειρήσεις είχε αυξηθεί κατακόρυφα κατά την τελευταία δεκαετία. Επίσης, επτά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία και Ισπανία) είχαν υπογράψει επιστολή προθέσεων με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας αναλαμβάνοντας το καθήκον να καταρτίσουν μία μελέτη για την από κοινού παραγωγή αεροσκάφους μεσαίου ύψους και μεγάλης εμβέλειας (MALE), το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το χτύπημα στρατιωτικών στόχων ή για την επιτήρηση πλοίων με μετανάστες στη Μεσόγειο Θάλασσα, δρομολογώντας έτσι τις εργασίες για ένα ευρωπαϊκό τηλεκατευθυνόμενο αεροπορικό σύστημα.

Μεταξύ των θέσεων στο κυρίως κείμενο του ψηφίσματος συγκαταλέγονται οι εξής: Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλεί την Ύπατη Εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα Θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας, τα κράτη μέλη και το Συμβούλιο:

- α) Να αντιταχθούν στην πρακτική των εξωδικαστικών στοχευμένων δολοφονιών και να την απαγορεύσουν.
- β) Να διασφαλίσουν ότι τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις νομικές τους υποχρεώσεις, δεν διαπράττουν παράνομες στοχευμένες δολοφονίες ούτε διευκολύνουν τέτοιες δολοφονίες από άλλα Κράτη.
- γ) Να συμπεριλάβουν τα οπλισμένα τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη στα σχετικά ευρωπαϊκά και διεθνή καθεστώτα αφοπλισμού και ελέγχου των όπλων.
- δ) Να απαγορεύσουν την ανάπτυξη, παραγωγή και χρήση πλήρως αυτόνομων όπλων, που καθιστούν δυνατή την πραγματοποίηση επιθέσεων χωρίς την ανθρώπινη παρέμβαση.
- ε) Να δεσμευτούν να διασφαλίσουν ότι, όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που οδηγούν στην πεποίθηση ότι κάποια άτομα ή κάποια οντότητα εντός της δικαιοδοσίας τους

¹⁹ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (2014/2567 (RSP)).

ενδέχεται να συνδέεται με κάποια παράνομη στοχευμένη δολοφονία στο εξωτερικό, θα λαμβάνονται μέτρα που θα είναι σύμφωνα με τις εγχώριες και διεθνείς νομικές τους υποχρεώσεις.

στ) Να στηρίζουν το έργο και τη συνέχεια που δίδεται στις συστάσεις του Ειδικού Εισηγητή των Ηνωμένων Εθνών για τις εξωδικαστικές, συνοπτικές ή αυθαίρετες εκτελέσεις και του Ειδικού Εισηγητή των Ηνωμένων Εθνών για την προώθηση και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών κατά την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας²⁰.

Επιπλέον, το ίδιο θεσμικό όργανο παροτρύνει το Συμβούλιο να εγκρίνει κοινή θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών²¹. Ωστόσο, αυτή η παρότρυνση έμελλε να γίνει μία παρατεταμένη επωδός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς οι Ευρωπαίοι ηγέτες δεν ανταποκρίνονταν, με αποτέλεσμα να επαναληφθεί η έκκληση στο ψήφισμα του 2016 για την πολύ σοβαρή υπόθεση παραβίασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων στον πόλεμο στην Υεμένη²² και στο παρόμοιο ψήφισμα του Οκτωβρίου 2018²³.

Καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση να προωθήσει μεγαλύτερη διαφάνεια και λογοδοσία από την πλευρά των τρίτων χωρών ως προς τη χρήση οπλισμένων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών σε ό,τι αφορά τη νομική βάση της χρήσης τους και την επιχειρησιακή ευθύνη, να επιτρέψουν το δικαστικό έλεγχο των επιθέσεων με τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη και να μεριμνήσουν έτσι ώστε τα θύματα παράνομων επιθέσεων από τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη να έχουν πραγματική πρόσβαση σε επανορθώσεις²⁴.

Επίσης, καλεί την Επιτροπή να κρατά δεόντως ενήμερο το Κοινοβούλιο σχετικά με τη χρήση των κονδυλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για όλα τα σχέδια έρευνας και ανάπτυξης που συνδέονται με την κατασκευή τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών και ζητεί αξιολογήσεις αντικτύπου επί των ανθρωπίνων δικαιωμάτων όσον αφορά περαιτέρω σχέδια ανάπτυξης τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών.

²⁰ Θέση υπ' αριθμόν 2.

²¹ Θέση υπ' αριθμόν 3.

²² Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28^{ης} Απριλίου 2016 σχετικά με τις επιθέσεις σε νοσοκομεία και σχολεία ως παραβιάσεις του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου (2016/2662 (RSP), θέση υπ' αριθμόν 21.

²³ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4^{ης} Οκτωβρίου 2018 σχετικά με την κατάσταση στην Υεμένη (2018/2853(RSP), θέση υπ' αριθμόν 17, στην οποία, στο ελληνικό κείμενο γίνεται χρήση της αδόκιμης λέξης «δρόνων» για να αποδοθεί η λέξη «drones».

²⁴ Θέση υπ' αριθμόν 4.

Γ2. Το ψήφισμα για τα αυτόνομα οπλικά συστήματα

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε ψήφισμα στις 12 Σεπτεμβρίου 2018 για τα αυτόνομα οπλικά συστήματα²⁵. Το κείμενο αυτό έρχεται ως επιστέγασμα συναφών πρωτοβουλιών του, των τελευταίων ετών και μηνών, για το ίδιο ζήτημα, σαν το προαναφερθέν ψήφισμα για τα οπλισμένα «drones».

Στο Προοίμιο του ψηφίσματος το θεσμικό όργανο λαμβάνει υπόψη ότι οι ενωσιακές πολιτικές και ενέργειες καθοδηγούνται από τις αρχές των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του σεβασμού της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, τις αρχές του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και του διεθνούς δικαίου και ότι οι αρχές αυτές πρέπει να εφαρμόζονται προκειμένου να διατηρηθεί η ειρήνη, να αποφευχθούν συγκρούσεις και να ενισχυθεί η διεθνής ασφάλεια. Διευκρινίζει ότι, από τη μια πλευρά, ο όρος «φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα» (lethal autonomous weapon systems) αναφέρεται σε οπλικά συστήματα χωρίς ουσιαστικό ανθρώπινο έλεγχο όσον αφορά τις κρίσιμες λειτουργίες της επιλογής και της επίθεσης εναντίον μεμονωμένων στόχων. Από την άλλη πλευρά, τα μη αυτόνομα συστήματα, όπως τα αυτόματα συστήματα με εξ αποστάσεως χειρισμό και τα συστήματα με τηλεχειρισμό, δεν θα πρέπει να θεωρούνται φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα. Μάλιστα, λαμβάνει υπόψη ότι, σύμφωνα με καταγγελίες, ένας άγνωστος αριθμός χωρών, βιομηχανιών που λαμβάνουν δημόσια χρηματοδότηση και ιδιωτικών βιομηχανιών ερευνούν και αναπτύσσουν φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα, από πυραύλους με δυνατότητες επιλεκτικής στόχευσης έως αυτοπροσαρμοζόμενες μηχανές με γνωσιακές ικανότητες που είναι σε θέση να αποφασίζουν το στόχο, το χρόνο και τον τόπο της επίθεσης. Κατά κάποιον τρόπο σε αντιστάθμισμα, 116 ιδρυτές κορυφαίων διεθνών εταιρειών ρομποτικής και τεχνητής νοημοσύνης έστειλαν μία ανοικτή επιστολή στα Ηνωμένα Έθνη τον Αύγουστο 2017, καλώντας τις κυβερνήσεις να «αποτρέψουν μια κούρσα εξοπλισμών με τέτοια όπλα» και «να αποφύγουν τις αποσταθεροποιητικές συνέπειες αυτών των τεχνολογιών». Επισημαίνεται ότι η χρήση φονικών αυτόνομων οπλικών συστημάτων εγείρει θεμελιώδη δεοντολογικά και νομικά ερωτήματα που αφορούν τον ανθρώπινο έλεγχο, ιδιαίτερα σε σχέση με κρίσιμες αποφάσεις όπως η επιλογή και η επίθεση εναντίον στόχων ενώ οι μηχανές και τα ρομπότ αδυνατούν να λαμβάνουν αποφάσεις όπως αυτές του ανθρώπου, που εμπεριέχουν τις νομικές αρχές της διάκρισης, της αναλογικότητας και της προφύλαξης (precaution). Επιρρωνύει τη θέση αυτή με την

²⁵ Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12^{ης} Σεπτεμβρίου 2018 σχετικά με τα αυτόνομα οπλικά συστήματα (2018/2752(RSP)).

προσθήκη του επιχειρήματος της τεχνικής αστοχίας. Κάθε συγκεκριμένο σύστημα αυτού του είδους θα μπορούσε δηλαδή να λειτουργήσει λάθος εξαιτίας ενός κακογραμμένου κώδικα ή μιας κυβερνοεπίθεσης που διαπράττει κάποιο εχθρικό Κράτος ή κάποιος εχθρικός μη κρατικός φορέας.

Έτσι, καταλήγει στις εξής επί της ουσίας θέσεις:

Υπενθυμίζει τη φιλοδοξία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αποτελέσει παγκόσμιο παράγοντα ειρήνης και ζητεί να διευρυνθεί ο ρόλος της στις προσπάθειες για τον παγκόσμιο αφοπλισμό και τη μη διάδοση των πυρηνικών όπλων, και οι ενέργειες και οι πολιτικές της να επιδιώκουν τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, το σεβασμό του διεθνούς ανθρωπιστικού δικαίου και του δικαίου των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την προστασία των πολιτών και των μη στρατιωτικών υποδομών²⁶.

Καλεί την Αντιπρόεδρο της Επιτροπής και Ύπατη Εκπρόσωπο της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας, τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εκπονήσουν και να εγκρίνουν κατεπειγόντως και πριν από τη συνεδρίαση των υψηλών συμβαλλόμενων μερών στη Σύμβαση σχετικά με ορισμένα συμβατικά όπλα, που θα διεξαγόταν το Νοέμβριο 2018, κοινή θέση σχετικά με τα φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα που θα διασφαλίζει τον ουσιαστικό ανθρώπινο έλεγχο επί των κρίσιμων λειτουργιών των οπλικών συστημάτων, μεταξύ άλλων και κατά την ανάπτυξή τους, και να μιλούν με μία φωνή στα διεθνή φόρα και να ενεργούν αναλόγως (πράγμα που θυμίζει την προαναφερθείσα επανειλημμένη έκκληση για κοινή θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρήση οπλισμένων μη επανδρωμένων αεροσκαφών). Καλεί στο πλαίσιο αυτό την Αντιπρόεδρο – Ύπατη Εκπρόσωπο, τα κράτη μέλη και το Συμβούλιο να προβούν σε ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και συνεισφορών από εμπειρογνώμονες, από επιστήμονες και από την κοινωνία των πολιτών²⁷.

Ζητεί από την Αντιπρόεδρο – Ύπατη Εκπρόσωπο, τα κράτη μέλη και το Συμβούλιο να εργαστούν για την έναρξη διεθνών διαπραγματεύσεων σε σχέση με ένα νομικά δεσμευτικό μέσο για την απαγόρευση των φονικών αυτόνομων οπλικών συστημάτων²⁸.

Τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι έχει θεμελιώδη σημασία να αποτραπούν η ανάπτυξη και η προαγωγή κάθε φονικού αυτόνομου οπλικού συστήματος που δεν υπόκειται σε

²⁶ Θέση υπ' αριθμόν 1.

²⁷ Θέση υπ' αριθμόν 2.

²⁸ Θέση υπ' αριθμόν 3.

ανθρώπινο έλεγχο ως προς τις κρίσιμες λειτουργίες του, όπως είναι η επιλογή και η επίθεση εναντίον στόχου²⁹.

Υπενθυμίζει τη θέση του, της 13^{ης} Μαρτίου 2013, σχετικά με τον κανονισμό για το ευρωπαϊκό πρόγραμμα βιομηχανικής ανάπτυξης στον τομέα της άμυνας, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 4 (επιλέξιμες δράσεις), και υπογραμμίζει την προθυμία του να εγκρίνει παρόμοια θέση στο πλαίσιο του προσεχούς προγράμματος έρευνας στον τομέα της άμυνας, του προγράμματος βιομηχανικής ανάπτυξης στον τομέα της άμυνας και άλλων σχετικών πτυχών του Ευρωπαϊκού Ταμείου Άμυνας μετά το 2020³⁰.

Υπογραμμίζει ότι κανένα από τα όπλα και τα οπλικά συστήματα που χρησιμοποιούνται σήμερα από τις δυνάμεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν ανήκει στην κατηγορία των φονικών αυτόνομων οπλικών συστημάτων. Υπενθυμίζει ότι τα όπλα και τα οπλικά συστήματα που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για την προάσπιση των πλατφορμών, των δυνάμεων και του πληθυσμού από εξαιρετικά δυναμικές απειλές, όπως εχθρικοί πύραυλοι, πυρομαχικά και αεροσκάφη, δεν θεωρούνται φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα. Τονίζει ότι η απόφαση για τη χρήση όπλων κατά επανδρωμένου αεροσκάφους πρέπει να λαμβάνεται από ανθρώπους χειριστές³¹.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ: Νέοι κανόνες για την προστασία της ανθρώπινης αξίας

Αυτό που συνάγεται ως συμπέρασμα από την παρούσα μελέτη είναι ότι τείνει να δημιουργηθεί ένα Δίκαιο των «drones» ως υποειδικότητα του Δικαίου Εναερίου Χώρου και κατά περίπτωση και του Τεχνητά Ευφυούς Δικαίου. Εξάλλου, τίθεται το ζήτημα της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και αξίας από τα φονικά αυτόνομα οπλικά συστήματα, τα οποία περιλαμβάνουν υπερσύγχρονα «drones», άρματα και αυτόματα πυροβόλα όπλα. Αντανακλαστικά, βγαίνει ωφελημένο και το νεοπαγές Ζωικό Δίκαιο, στο οποίο ο νομικός πειραματισμός πρόσφατα αρχίζει να γίνεται έντονος. Το μέλλον θα δείξει την αξία των νέων κανόνων για την προστασία της ανθρώπινης αξίας...

²⁹ Θέση υπ' αριθμόν 4.

³⁰ Θέση υπ' αριθμόν 5.

³¹ Θέση υπ' αριθμόν 6.