



Πανεπιστήμιο Πειραιώς
University of Piraeus

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΜΣ: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

Διπλωματική Εργασία

Διεθνής Ασφάλεια
στο Πλαίσιο του Προγράμματος
Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

του Κωστόπουλου Δημητρίου του Αθανασίου (ΑΜ.: ΜΘ16021)

Επιβλέπων: Επίκουρος Καθηγητής κ. Λιαρόπουλος Ανδρέας

Τριμελής Επιτροπή: Καθηγητής κ. Πλατιάς Αθανάσιος

Επίκουρος Καθηγητής κ. Λιαρόπουλος Ανδρέας

Επίκουρος Καθηγητής κ. Κωνσταντόπουλος Ιωάννης

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Ο ...Δημήτριος Κωστόπουλος... βεβαιώνω ότι το έργο που εκπονήθηκε και παρουσιάζεται στην υποβαλλόμενη διπλωματική εργασία είναι αποκλειστικά ατομικό δικό μου. Όποιες πληροφορίες και υλικό που περιέχονται έχουν αντληθεί από άλλες πηγές, έχουν καταλλήλως αναφερθεί στην παρούσα διπλωματική εργασία. Επιπλέον τελώ εν γνώσει ότι σε περίπτωση διαπίστωσης ότι δεν συντρέχουν όσα βεβαιώνονται από μέρους μου, μου αφαιρείται ανά πάσα στιγμή αμέσως ο τίτλος.

(υπογραφή)

For Air traffic Controllers

Στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΩΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
«ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ - ΘΕΩΡΕΙΑ»	
1.1 Μεθοδολογία	11
1.2 Αντικειμενικοί Σκοποί Εργασίας	12
1.3 Η έννοια της ασφάλειας υπό το πρίσμα της θεωρίας των διεθνών σχέσεων	13
1.3.1 Η Ρεαλιστική Προσέγγιση	15
1.3.2 Η Φιλελεύθερη Προσέγγιση	19
1.3.3 Η Κοινωνική Κονστροκτιβιστική Προσέγγιση	24
1.4 Η Έννοια της Ασφάλειας	28
1.4.1 Εθνική – Κρατική Ασφάλεια	30
1.4.2 Ατομική – Ανθρώπινη Ασφάλεια	32
1.4.3 Διεθνή Ασφάλεια	33
1.5 Θεωρίες της Ασφαλοποίησης	34
1.6 Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ενοποίησης	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
«ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ (ΕΕΟ)»	
2.1 Ευρωπαϊκή Τομεακή Πολιτική Αερομεταφορών	39
2.2 Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ)	41
2.3 Η Αρχιτεκτονική Δομή του Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ)	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
«ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΕΟ»	
3.1 Eurocontrol	51
3.2 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ) [European Union Aviation Safety Agency (EASA)]	53
3.3 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (ΕΟΑ) [European Defence Agency (EDA)]	54

3.4	Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου [North Atlantic Treaty Organization (NATO)]	55
-----	--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

«Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΕΟ»

4.1	Οι Σύγχρονες Απειλές Ασφάλειας Εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	56
4.2	Τρόποι Αντιμετώπισης Απειλών Ασφάλειας	58
4.2.1	Αντιμετώπιση Αεροπειρατείας – Renegade	60
4.2.2	Η Διαχείριση της Κρίση της Πανδημίας COVID-19	61

«ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ»

	Συμπεράσματα	65
	Επίλογος	68

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Χάρτες

	Χάρτης 1 «Airspace Regions of European (FIR/UIR)»	69
	Χάρτης 2 «Functional airspace blocks (FABs)»	69

Εικόνες

	Εικόνα 1: Η Αρχιτεκτονική Δομή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού	70
	Εικόνα 2: Η Ευρωπαϊκή Εξέλιξη της Κυκλοφορίας και Ανάκαμψη από την Προηγούμενη Κρίση	71
	Εικόνα 3: Συγκριτικό διάγραμμα πτητικής δραστηριότητας μεταξύ των ετών 2020 και 2019 στον εναέριο χώρο που καλύπτει το EUROCONTROL.	71
	Εικόνα 4: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων με Έτος βάσης 2019.	72
	Εικόνα 5: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων - 14 Σεπτεμβρίου 2020 με Έτος βάσης 2019 (πραγματική κίνηση).	72

	Βιβλιογραφία	73
--	---------------------	-----------

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ίσως ένα από τα πιο ενδιαφέροντα θέματα στην επιστήμη των Διεθνών Σχέσεων είναι η εξέταση του όρου «ασφάλεια», των κρατών, των πολιτών και της επιβίωσης αυτών εντός ενός διεθνούς περιβάλλοντος όπου οι απειλές της ασφάλειας όχι μόνο δεν φθίνουν, αλλά συνεχώς αλλάζουν μορφή αναλογικά με τους τομείς την ανθρωπίνης δραστηριότητας. Ωστόσο δεν υπάρχει ευρεία συναίνεση ως προς το νόημά της έννοιας της ασφάλειας καθώς ο όρος έχει πολλές διαφορετικές σημασίες σε διαφορετικούς ανθρώπους, σε διαφορετικά μέρη και διαφορετικούς χρόνους κατά τη διάρκεια της ιστορίας (Marcos Degaut, 2015). Παρόλο αυτά, η κατανόηση της φύσης της ασφάλειας είναι απαραίτητη όπως και ο προσδιορισμός των κύριων πτυχών της, έτσι όπως τίθενται τα παρακάτω ερωτήματα: Πως εκτιμάτε η έννοια της ασφάλειας; Η ασφάλεια είναι η συνέπεια των μέτρων που λαμβάνονται για την προστασία των ανθρώπων, της επικράτειας και των πόρων; Είναι μια αντικειμενική ή υποκειμενική έννοια; Πως αναδύονται οι απειλές της ασφάλειας και γιατί; Η ασφάλεια σχετίζεται με το κράτος ή είναι προσωπική ευθύνη του κάθε ατόμου; Η έννοια της ασφάλειας είναι συνώνυμη με την επιβίωση; (Marcos Degaut, 2015). Συνεπώς η εξέταση του θέματος είναι ενδιαφέρουσα και η προσπάθεια απάντησης των ανωτέρων ερωτημάτων δημιουργεί μια παραγωγική προσδοκία και μια υποχρεωτική διέλευση στις θεωρίες και εξέταση των απαντήσεων που έχουν δοθεί από τις διάφορες σχολές σκέψης των Διεθνών Σχέσεων.

Αν δεχτούμε την παρομοίωση του νομίσματος με τις δύο όψεις, πολύ εύστοχα συναντάμε στην μια όψη τον όρο της ασφάλειας και στην αντίθετη τον όρο «ανασφάλεια». Ο αρχικός προσδιορισμός της έννοιας της ανασφάλεια γίνεται συναισθηματικά καθώς είναι το πρώτο συναίσθημα που νιώθει ο άνθρωπος από την στιγμή της γέννησης του με την είσοδο του σε έναν νέο περιβάλλον μακριά από τον ασφαλή σάκο της μήτρας της μητέρας του. Έτσι θα μπορούσαμε να προσδιορίσουμε τι είναι αυτό που μας κάνει να νιώσουμε ανασφάλεια και τα αίτια αυτού. Επίσης να αναλογιστούμε τα μέτρα που λαμβάνουμε για την αντιμετώπιση των απειλών, που μας δημιουργούν το συναίσθημα της ανασφάλεια. Τέλος γίνεται αντιληπτό ότι καθημερινά γίνονται προσπάθειες της αποβολής του αισθήματος της ανασφάλειας σε ατομικό, κοινωνικό, κρατικό και διεθνές επίπεδο.

Οι πολίτες των ανεπτυγμένων δυτικών κρατών θεωρούν την ασφάλειά τους ως δεδομένη έως ότου αυτή αμφισβητηθεί από κάποιο εξαιρετικό γεγονός, όπως η επίθεση

της 11ης Σεπτεμβρίου στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου, οι βομβιστικές επιθέσεις της 7ης Ιουλίου στο Μετρό του Λονδίνου, η κατάρριψη του Μαλαισιανού Boeing 17 Ιουλίου 2014, ακόμη και τα αποτελέσματα της πανδημίας του covid-19 στην οικονομική και κοινωνική συναναστροφή των πολιτών. Δυστυχώς, πολλοί άνθρωποι σε όλο τον κόσμο δεν ζουν κάτω από τις ίδιες ειρηνικές και ευημερούσες συνθήκες διαβίωσης. Για αυτούς, η ανασφάλεια είναι γεγονός της καθημερινής ζωής τους. Τέτοιες εξαιρετικά ανασφαλείς καταστάσεις είναι ιδιαίτερα εμφανείς σε συνθήκες πολέμου ή πανδημίας όπου η ανησυχία της ζωής δημιουργεί την ανασφάλεια για την επιβίωση. Στις μέρες, αυτή η θεώρηση έχει διευρυνθεί, διαπιστώνοντας ότι η αίσθηση της ανασφάλεια αναπτύσσεται ακόμη και σε περιόδους ειρήνης και της ευημερίας.

Η ευημερία είναι συνυφασμένη με την πρόοδο της τεχνολογίας, καθώς η τελευταία αυξάνει τις ευκαιρίες στο διεθνή εμπόριο και οικονομία μειώνοντας τον χρόνο, τις αποστάσεις και τις επικίνδυνες καταστάσεις. Οι αερομεταφορές και οι χρηματιστηριακές συναλλαγές να έχουν επωφεληθεί στο μέγιστο από την τεχνολογική ανάπτυξη. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Β'ΠΠ) παρατηρείται μια έντονη χρήση του αεροπλάνου στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς στην διάρκεια του Β'ΠΠ μεγάλος αριθμός στρατιωτών και τόνων πολεμοφοδίων μεταφέρονταν γρήγορα σε μεγάλες αποστάσεις. Παρόλο που η αεροπορική επιστήμη αναπτύχθηκε παράλληλα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας, η αεροπορική ασφάλεια βελτιωνόταν μετά από την διερεύνηση κάποιου αεροπορικού ατυχήματος γεγονός που συναίνεσε σε εκατοντάδες απώλειες επιβατών. Σήμερα μπορούμε να μιλάμε για το αεροπλάνο ως ένα από τα πιο ασφαλή μέσα μετακίνησης καθώς τα στατιστικά στοιχεία είναι συντριπτικά υπέρ του και εκατομμύρια άνθρωποι μεταφέρονται καθημερινά από την μια άκρη της γης στην άλλη.

Το προϊόν των αερομεταφορών, έγινε τόσο ελκυστικό για τους επενδυτές όσο και για τους χρήστες. Εντός της ΕΕ, το 2018, μετακινήθηκαν με τις αερομεταφορές 1.106 εκ επιβάτες, αυξημένο κατά 6.0% σε σύγκριση με το 2017 (Explained, Eurostat Statistics, 2018). Αυτό δείχνει ότι οι Ευρωπαίοι πολίτες εμπιστεύονται τις αερομεταφορές και όλες εκείνες που πρωτοβουλίες που λαμβάνονται είτε στο νομοθετικό πλαίσιο από την ΕΕ, είτε στην εφαρμογή σε εθνικό και ιδιωτικό επίπεδο. Η ασφαλής μετακίνηση αυτού του τεράστιου όγκου επιβατών είναι αποτέλεσμα εργατωρών σε πολυεθνικό επίπεδο και άριστης συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου εντός ενός υπερεθνικού πλαισίου.

Παρόλα τα θετικά προαναφερόμενα σημεία, πολλές φορές έχει αποδειχθεί στην πράξη ότι οι αερομεταφορές είναι μια πολύ ευαίσθητη παρεχόμενη υπηρεσία, καθώς σε

διεθνείς κρίσεις όπως αυτή της τρομοκρατίας, της ενέργειας, της υγείας, της οικονομίας, της οικολογίας παρουσιάζει κάμψη και υψηλό κόστος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα που είναι η πτώση των ωρών πτήσεων και του αριθμού μετακινούμενων επιβατών κατά τις κρίσεις όπως της 11 Σεπτεμβρίου, την οικονομική κρίση του 2008 και την περίοδο της πανδημίας COVID-19. Ειδικά στην περίοδο της πανδημίας τα νούμερα είναι απακαρδιοτικά καθώς η πτητική δραστηριότητα εντός της ΕΕ έπεσε στο 87,6% σε σχέση με του 2019, έτους πριν την πανδημία.

Με την παρούσα διατριβή προσπαθούμε να προσδιορίσουμε το φιλόδοξο πρόγραμμα της ΕΕ, του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού ΕΕΟ [Single European Sky (SES)], το οποίο δίνει της δυνατότητας για μια πιο άμεση και δραστική διαχείριση των κρίσεων όπως αυτή της πανδημίας. Επίσης θα εξεταστεί αν τα κράτη καταφέρνουν να συνεργαστούν στο πλαίσιο του υπερεθνικού οργανισμού της ΕΕ ή για ακόμη μια φορά δρουν σύμφωνα με τα εθνικά τους συμφέροντα, και αν στην προκείμενη κατάσταση το συμφέρον όλων των κρατών, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι, είναι το ίδιο δηλαδή η διατήρηση της πτητικής δραστηριότητας σε πολύ υψηλό επίπεδο καθώς αυτό φέρνει οικονομικά κέρδη από το εμπόριο και την μετακίνηση πληθυσμού, δύο από τις τρεις βασικές αρχές της ΕΕ. Ένα ακόμη ενδιαφέρον ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι αν εντός του προγράμματος SES δημιουργούνται εκείνες οι προϋποθέσεις για μείωση των χρόνων αντίδραση και της δημιουργίας ενός πραγματικού ασφαλούς πλαισίου του δικτύου αερομεταφορών σε έδαφος και αέρα.

Επιπρόσθετα, η παρούσα εργασία στοχεύει να αναδείξει πως αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη της ΕΕ θέματα διεθνής ασφάλειας και πιο εστιασμένα στον χώρο των αερομεταφορών. Η ΕΕ με το πρόγραμμα ΕΕΟ έχει θέσει πολύ υψηλούς στόχους για τις αερομεταφορές και την διαχείριση της πτητικής δραστηριότητας σε έδαφος και αέρα και για να φτάσουν στην σχεδίαση, ολοκλήρωση και εφαρμογή κράτη και διεθνείς φορές έκαναν πολλά βήματα τα ξεπεράσουν παραδοσιακές απόψεις και στρατηγικές. Ακριβώς σε αυτό το σημείο η παρουσία εργασία προσπαθεί να αναδείξει, εμπόδια, συνεργασίες, αποτελεσματικότητα και το επίπεδο ετοιμότητας για την αντιμετώπιση σύγχρονων διεθνών απειλών.

Χρήσιμα συμπεράσματα θα διεξαχθούν από την σύνδεση του θεωρητικού πλαισίου με την πρακτική που ακολουθούν τα κράτη, οι διεθνείς οργανισμοί και η ΕΕ στην προσπάθειά τους να οργανώσουν και να εφαρμόσουν νέες διαδικασίες στις αερομεταφορές. Αρχικά δίνεται το θεωρητικό πλαίσιο της διεθνής ασφάλειας τμήμα των

διεθνών σχέσεων. Επίσης, θα αναφερθούμε σε στοιχεία που εξάγονται με την βοήθεια άλλων επιστημών όπως της οικονομικής και στατιστικής επιστήμης. Στην συνέχεια, δίνεται η αρχιτεκτονική δομή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανό και το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του. Για την ορθή κατανόηση των ενεργειών των διεθνών οργανισμών όπως EASA, EUROCONTROL, EDA και NATO αναλύονται στοιχεία που τους συνδέουν με τον ΕΕΟ. Τέλος εξετάζονται οι διαδικασίες και οι κανονισμοί που έχουν εκδοθεί από τους φορείς που δραστηριοποιούνται στο πρόγραμμα ΕΕΟ στα θέματα της ασφάλειας. Επίσης, οι διαδικασίες αυτές θα φιλτραριστούν μέσω δύο χαρακτηρισμών περιπτώσεων ασφάλειας για εξεταστεί η αποδοτικότητα των μέτρων που λήφθηκαν. Οι δύο περιπτώσεις είναι αυτό της αεροπειρατείας, όπως στις 11 Σεπτεμβρίου και η πανδημία ως μια υγειονομική παγκόσμια απειλή οι οποίες είχαν αντίκτυπο στην οικονομία, στο εμπόριο και στις μετακινήσεις του πληθυσμού.

Η ΕΕ στηρίχθηκε στις τρεις βασικές ελευθερίες της ελεύθερης μετακίνησης κεφαλαίου, επιχειρήσεις και πληθυσμό μεταξύ των κρατών μελών. Γι' αυτό το θέματα πο εξετάζει η παρούσα εργασία έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο πλαίσιο της ΕΕ αλλά και της παγκόσμιας αεροπλοΐας. Η ανθρωπότητα οφείλει συνεχώς να εξετάζει και να επαγρυπνά στα θέματα της διεθνούς ανασφάλειας για να εγγυάται την διεθνή ασφάλεια και ευημερία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

«ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ - ΘΕΩΡΕΙΑ»

1.1 Μεθοδολογία

Ως επιστήμη η Διεθνείς Σχέσεις προσπαθούν να εξετάσουν και να απαντήσουν στο «γιατί», αδυνατώντας να μπουν στο πειραματικό στάδιο και την πειραματικά επιβεβαίωση μιας θεωρία. Εν αντιθέσει άλλων δυο κοινωνικών επιστημών όπως αυτή της Νομικής που απαντάει στο «πρέπει» και της Οικονομικής επιστήμης η οποία μπορεί να μοντελοποιεί θεωρίες και να τις θέτει σε εφαρμογή.

Η πολυπλοκότητα και η σύνθεση του εξεταζόμενου αντικειμένου της παρούσας εργασίας αφαιρεί την άνεση εφαρμογής συγκεκριμένης θεώρησης και αυξάνει τους κινδύνους δια πλάτυνσης της εξεταζόμενης ύλης καθώς δίνεται η δυνατότητα προσέγγισης από διάφορες οπτικές γωνίες και ο κάθε ερευνητής να φωτίζει το θέμα από διαφορετικά επιστημονικά παιδία, διεξάγοντας χρήσιμα συμπεράσματα για την ανθρώπινη κοινότητα. Ο τίτλος του θέματος της παρούσας διατριβής δείχνει την κοινή τομή μεταξύ της διεθνής ασφάλεια και της Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση στον χώρο τον αερομεταφορών. Στην περίπτωση που εξετάζαμε αυτούς τους δύο τομείς στην γενική τους διάσταση το πιο πιθανό ήταν η παρούσα εργασία να οδηγούνταν σε μια ατελέσφορη φλυαρία δίχως να εστιάζει και να στοχεύει στην διεξαγωγή συγκεκριμένων συμπερασμάτων. Για την αποφυγή των προαναφερθέντων η παρούσα εργασία λαμβάνει την περιπτωσιολογική μελέτη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και εντός του πλαισίου του προγράμματος αυτού θα εξεταστεί η παγκόσμια ασφάλεια (international security or global security).

Η επιστημονική βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε αναφέρετε στις σχολές των Διεθνών Σχέσεων, δηλαδή στην ρεαλιστική, την φιλελεύθερη και την κονστρουκτιβιστική προσέγγιση. Επίσης ο όρος ασφάλεια εξετάστηκε στα επίπεδα της εθνικής-κρατική, ατομική και διεθνής ασφάλεια για να διερευνηθεί η εννοιολογική υπόσταση του όρου ασφάλεια. Τέλος, για την μελέτη του προγράμματος ΕΕΟ στηρίχθηκε στην θεώρηση της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης και τις πολιτικές που εφαρμόζονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωση (ΕΕ) μετά την συμφωνία της Λισαβόνας.

Κατόπιν των ανωτέρω το ζήτημα που εγείρεται είναι για ποιο λόγο κάποιος να ερευνήσει την διεθνή ασφάλεια εντός το προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού

Ουρανού και αυτή η μελέτη θα μπορούσε να προσφέρει ένα ελκυστικό αποτέλεσμα στην επιστήμη των Διεθνών Σχέσεων. Από την πολυδιάσταση του αντικειμένου του θέματος της παρούσας εργασίας θα μπορούσαν να αντληθούν πολλές απαντήσεις και να πείσουν για την αξία της εν λόγω εργασίας. Οι αερομεταφορές και τα ζητήματα που σχετίζονται με αυτές όπως η ασφάλεια είναι θέματα που αγγίζουν την παγκόσμια κοινότητα, η ύπαρξη του κεντρικού φορέα σχετιζόμενο με τις αερομεταφορές του οργανισμού ICAO δείχνει την δυναμική και την επίδραση και το παγκόσμιο ενδιαφέρον. Ζητήματα που αναδύονται από την ΕΕ γίνονται θέματα πως διερεύνηση από την επιστημονική κοινότητα των Διεθνών Σχέσεων και ένα από αυτά είναι ο σχεδιασμός και υλοποίηση του πιο δελεαστικού προγράμματος αυτού του ΕΕΟ δείχνοντας έμπρακτα ότι η ΕΕ εργαλειοποιεί αυτό που αναφέρεται ως Soft Power με την Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλεια (ΚΠΑΑ) και την Κοινή Πολιτική Μεταφορών της ΕΕ να παίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόωθηση του.

Οι θεωρητικές προσεγγίσεις θα εξεταστούν εντός του προγράμματος του ΕΕΟ και του τρόπου αντιμετώπισης και διαχείρισης των διεθνών απειλών. Το χρονικό διάστημα της Πανδημίας COVID 19 που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα είναι ένα αρκετό διάστημα για να συνδράμει στην αποκωδικοποίηση και την ορθή ερμηνεία αρκετών από τα ερωτήματα και τις απαντήσεις που δίνονται εντός της παρούσας εργασίας.

1.2 Αντικειμενικοί Σκοποί Εργασίας

Στην παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια να αποσαφηνιστούν έννοιες και απαντήσεις επί των παραπάνω και ενδιαφέροντων ερωτημάτων για την έννοια της ασφάλειας και μέσα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στόχος είναι να διαφανεί αν δίνεται η δέουσα βαρύτητα στην ασφάλεια των αεροπορικών μετακινήσεων, με ποια μορφή καθώς και σε ποιο επίπεδο υπερεθνικό, εθνικό ή ατομικό. Επίσης λόγω της σύνδεσης της ασφάλειας με την ανάπτυξη και την παραγωγή το παρόν πόνημα στοχεύει να αναδείξει αν πράγματι υφίσταται αυτή η σύνδεση και αν τα κράτη που συμμετέχουν στην ΕΕ και κατ' επέκταση στο πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έχουν υψηλή αίσθηση της συνεργασίας και την διασφάλιση των κοινών συμφερόντων τους.

Εκ φύσεως η έννοια της ασφάλειας παρουσιάζει πολυμορφία για αυτό το λόγω η παρούσα εργασία εξετάζει μέσα από το πρίσμα των σχολών των Διεθνών Σχέσεων, της θεωρίας της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης και της νεοσύστατης θεωρίας της Ασφαλειοποίησης, ένα από τα πιο φιλόδοξα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτού του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και στοχεύει να αναδείξει την αξία του όρου «ασφάλεια» εντός των τριών βασικών αρχών της Ευρωπαϊκή Ενοποίησης αυτών της ελεύθερης μετακίνησης πληθυσμού, κεφαλαίου και εμπορίου.

Οι απαντήσεις στα ερωτήματα που έχουν διατυπωθεί σχετικά με διεθνής ασφάλειας εντός του ΕΕΟ και των στόχων που έχει τεθεί στο παρόν πόνημα θα αναδυθούν από τους χώρους των τομών των τριών προαναφερόμενων θεωριών. Οι προσεγγίσεις των φιλοσοφικών σχολών της επιστήμης των διεθνών σχέσεων είναι βάση των θεωρητικών προσεγγίσεων της εννοίας της ασφάλειας αλλά και της συνεργασία ή μη των κρατών. Η θεωρία της Ευρωπαϊκή Ενοποίησης επεκτείνεται και σε άλλα πεδία πέρα του πεδίου μελετών των διεθνών σχέσεων και προσπαθεί να δώσει θεωρητικό υπόβαθρο σε ερωτήματα της ενοποίησης, οργάνωσης και λήψης απόφασης. Η θεωρία ασφαλοποίησης, η οποία γεννήθηκε από τις θεωρητικές πτυχές των θεωριών διεθνών σχέσεων είναι πιο κοντά στην μεθοδολογία που θα ακολουθεί το παρόν πόνημα, το οποίο συνθέτει θεωρείς και λαμβάνει στοιχεία και ερμηνείες από άλλες επιστήμες όπως η οικονομία και η στατιστική.

1.3 Η έννοια της ασφάλειας υπό το πρίσμα της θεωρίας των διεθνών σχέσεων

Στην προσπάθεια της αποκρυπτογράφησης των Διεθνών Σχέσεων αναπτύχθηκαν κάποιες θεωρητικές σχολές οι οποίες διαφοροποιούνται ως προς το σημείο εκκίνησης της προσέγγισης των θεμάτων των Διεθνών Σχέσεων. Οι πιο γνωστές σχολές είναι αυτή του «Ρεαλισμού» του «Φιλελευθερισμού» και «Κονστρουκτιβισμού», χωρίς να υπάρχει πρόθεση για παραγκώνιση των υπολοίπων σχολών. Ένας από τους στόχους της παρούσας διπλωματική είναι να εξετάσει αν στον όρο «ασφάλεια» και κατ' επέκταση στον όρο «Διεθνής Ασφάλεια» αποδίδεται μια κοινή έννοια ή υπάρχει μια διαφορετική εννοιολογικότητα ανά σχολή η οποία πιθανά δημιουργεί και μια σύγχυση.

Όπως έχει ειπωθεί από τον πρόλογο ο όρος «ασφάλεια» είναι μια από τις πιο σημαντικές έννοιες στις Διεθνείς Σχέσεις η οποία σχετίζεται με την ασφάλεια των κρατών και των πολιτών τους και την επιβίωσή τους. Ωστόσο παρατηρείται ότι, ο ορισμός της ασφάλειας έχει πολλές διαφορετικές έννοιες σε διαφορετικούς ανθρώπους, σε διαφορετικά μέρη και σε διαφορετικούς χρόνους κατά τη διάρκεια της ανθρώπινης ιστορίας, γεγονός που δυσκολεύει την αποκρυπτογράφηση της έννοιας. Επίσης είναι προφανές ότι υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τρόποι για να σκεφτούμε την ασφάλεια. Με αποτέλεσμα να υφίσταται μια ατελείωτη συζήτηση σχετικά με τη φύση και τη διάστασή του όρου, καθώς δεν υπάρχει ευρεία συναίνεση για την νόημά αυτή.

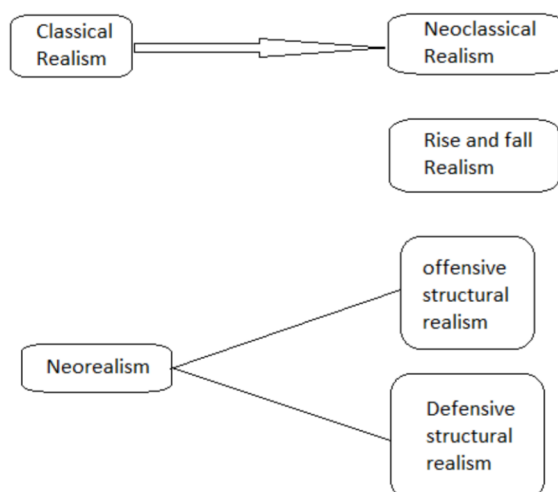
Ο Baldwin (1997) υποστηρίζει ότι, πολύ συχνά, εκτός από την παραδοσιακή ανησυχία για την ασφάλεια από εξωτερικές στρατιωτικές απειλές, οι περισσότεροι μελετητές φαίνεται να ενδιαφέρονται περισσότερο να επαναπροσδιορίσουν τις πολιτικές ατζέντες των εθνών-κρατών προκειμένου να συμπεριλάβουν και να δώσουν υψηλή προτεραιότητα σε θέματα όπως φτώχεια, εμπόριο, οικονομικά, ανθρώπινα δικαιώματα, διακρατικά εγκλήματα και περιβάλλον (Marcos Degaut, 2015). Σε αυτό το σκεπτικό, ο Baldwin υποστηρίζει ότι αφιερώνεται λίγη προσοχή σε εννοιολογικά ζητήματα ως τέτοια. Για παράδειγμα, η Jessica Tuchman Matthews (2011: 64) λέει ότι:

Η δεκαετία του 1990 θα απαιτήσει επαναπροσδιορισμό του τι συνιστά εθνική ασφάλεια. Στη δεκαετία του 1970, η ιδέα επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει τα διεθνή οικονομικά [...]. Η παγκόσμια ανάπτυξη υποδηλώνει τώρα την ανάγκη για έναν άλλο ανάλογο, διευρυμένο ορισμό της εθνικής ασφάλειας ώστε να συμπεριλάβει πόρους, περιβαλλοντικά και δημογραφικά ζητήματα.

Ωστόσο, προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση τέτοιων «ευρέων ορισμών», είναι σημαντικό να δούμε πώς έχει εξελιχθεί η έννοια της ασφάλειας και πώς οι αντιλήψεις για την ασφάλεια έχουν αλλάξει από μια «παραδοσιακή ατζέντα», με επίκεντρο το κράτος και βασισμένες σε ρεαλιστικές προσεγγίσεις, σε ένα πιο διαφορετικό σύνολο «μη παραδοσιακών» θεμάτων όπως των φιλελεύθερων και της Κονστρουκτιβιστικής προσέγγισης καθώς θα διαπιστωθούν τα κοινά σημεία των σχολών αυτών αλλά και οι διαφορές τους επί της έννοιας της «ασφάλειας».

1.3.1 Η Ρεαλιστική Προσέγγιση

Σκιαγραφώντας την ρεαλιστική παράδοση των διεθνών σχέσεων διαπιστώσουμε ότι, αναμφισβήτητα έχει ασκήσει τεράστια επίδραση στη διεθνή πολιτική σκηνή παρόλο τις σημαντικές διαφορές που παρατηρούνται ανάμεσα στους κλασικούς ρεαλιστές και τους νεορεαλιστές. Οι κλασικοί και νεοκλασικοί ρεαλιστές δίνουν έμφαση τόσο σε αξιακά, όσο και σε εμπειρικά στοιχεία, σε αντίθεση με τους νεορεαλιστές που επιδιώκουν μια πιο κοινωνικό-επιστημονική ανάλυση των δομών και των διαδικασιών της διεθνούς πολιτικής. Παρά των σημαντικών διαφορών μεταξύ των παραλλαγών του ρεαλισμού, μοιράζονται ταυτόχρονα, σε μεγάλο βαθμό, την άποψη ότι ο χαρακτήρας των σχέσεων μεταξύ των κρατών δεν έχει αλλάξει στο πέρασ του χρόνου.



Ανασκαλίζοντας τις ρίζες του κλασικού ή πολιτικού ρεαλισμού φθάνουμε στον Θουκυδίδη, τον Μακιαβέλι, τον Χόμπς και τον Κλαούζεβιτς. Γενικά οι Ρεαλιστική σχολή κρατάει μια απαισιόδοξη άποψη την ανθρώπινη φύση. Αυτό δίνεται έντονα στην θεωρία του Hans Mongenthau (1965-1985) η οποία βασίζεται στην παραδοχή ότι η παγκόσμια πολιτική εξελίσσεται σε ένα περιβάλλον διεθνούς αναρχίας ανάμεσα στα κράτη. Για τους Ρεαλιστές, οι διεθνές σχέσεις έχουν κατά βάση συγκρουσιακό χαρακτήρα και η τελική λύση στις διεθνές συγκρούσεις και αντιπαραθέσεις επιλύονται με στρατιωτικά μέσα (Robert Jackson - Georg Sorensen, 2006).

Σε διάστημα εικοσιπέντε αιώνων, με την αρχή να γίνεται από το Θουκυδίδη, ο πολιτικός ρεαλισμός απαντά στα βασικά ερωτήματα των διεθνών σχέσεων, στην δομή

του διεθνούς συστήματος, στα κύρια αίτια της στρατηγικής συμπεριφοράς των κρατών και τον τρόπο που καταφέρνουν αυτά να επιβιώσουν σε ένα εξαιρετικά άναρχο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, καθώς και κάτω από ποιές συνθήκες μπορεί να αναπτυχθεί συνεργασία και να κυριαρχήσει η ειρήνη στις σχέσεις τους. Ο Θουκυδίδης, ο Machiavelli, ο Hobbes συμμερίζονται την άποψη πως ο στόχος της απόκτησης εξουσίας, τα μέσα και η άσκηση της βρίσκεται στο επίκεντρο της ανθρώπινης δραστηριότητας. Επομένως η διεθνής πολιτική, γι' αυτούς, αποτελούσε η πολιτική ισχύος (power politics) σε μια αρένα αντιπαράθεσεων συγκρούσεων και πολέμων ανάμεσα στα κράτη, με κύριο μέλημα την υπεράσπιση των εθνικών συμφερόντων και της διαιώνιση τους.

Τα κράτη παίζουν τον ρόλο του κύριου παίκτη καθώς επιφορτίζονται με την ευθύνη της εξασφάλισης της εθνικής ασφάλειας και της επιβίωσης μέσα στο διεθνές άναρχο πολιτικό περιβάλλον καθώς δεν υπάρχει υπέρτατη αρχή ελέγχου και επιβολής του διεθνούς δικαίου. Όλοι οι λοιποί συμμετέχοντες όπως τα άτομα, οι διεθνείς οργανισμοί, οι Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν ασήμαντο ρόλο στην διαμόρφωση και υπεράσπιση του διεθνούς δικαίου. Η εθνική ασφάλεια και η επιβίωση του κράτους βρίσκονται στον αξιακό πυρήνα του ρεαλισμού για την τον σκοπό της ύπαρξης ενός κράτος, το οποίο έχει ως στόχο την ευημερία των πολιτών διασφαλίζοντας την εσωτερική τάξη και εγγυώνται την εδαφική του ακεραιότητα. Η εθνική ασφάλεια είναι συνώνυμη με το εθνικό συμφέρον και το οποίο υπογραμμίζει ότι η πολιτική της ασφάλειας εξαρτά όλα τα άλλα συμφέροντα του έθνους (Wolfers 1952).

Η Ρεαλιστική προσέγγιση συνεχίζει με μια μη αποδοχή της ίσης αξίας μεταξύ όλων των κρατών αλλά αντίθετα αποδέχεται τη ύπαρξη μιας ιεραρχίας ισχύος ανάμεσα στα κράτη. Οι κύριοι παίχτες είναι οι μεγάλες δυνάμεις και οι διεθνείς σχέσεις αφορούν ως επί του πλείστου τον ανταγωνισμό αυτών των δυνάμεων για κυριαρχία και εθνική ασφάλεια εντός του άναρχου διεθνούς περιβάλλοντος.

«Δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι η παγκόσμια ιστορία η ανθρωπότητα έζησε περιόδους μακροχρόνιας ειρήνης, μόνο όταν επικρατούσε ισορροπία δύναμης στο διεθνές στερέωμα.»

NIXON 1970

Η επέκταση του κρατικού ρόλου για την προστασία των εθνικών συμφερόντων είναι η αποδοχή της προσωρινότητας των διεθνών συμφωνιών. Τα κράτη πρέπει να είναι έτοιμα να θυσιάσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους στο βωμό του εθνικού συμφέροντος,

να δεν μπορεί να επιτευχθεί κάποιος συμβιβασμός. Οι συνθήκες, συμφωνίες κανόνες, νόμοι, έθιμα συμβάσεις ανάμεσα στα κράτη αποτελούν πρόσκαιρες διευθετήσεις που θα παραβιστούν αν αποδειχθεί εν τέλει πως αντίκειται στα εθνικά συμφέροντα των κρατών.

«Ένας πρίγκιπας δεν μπορεί να τηρεί όλα όσα οι άνθρωποι θεωρούν σωστά και πρέποντα γιατί, για να μπορεί να διατηρήσει την εξουσία και το κράτος αναγκάζεται συχνά να αθετήσει τις υποσχέσεις του, αδιαφορώντας για κάθε έννοια γενναιοδωρίας, ανθρωπιάς και θρησκείας»

Machiavelli

Το έργο του Waltz «Theory of International Politics» 1979 (Kenneth N. Waltz, 2011), επιδιώκει μια επιστημονική ερμηνεία της φύσης και του τρόπου λειτουργίας του διεθνούς συστήματος, εξετάζοντας την δομή του, δίχως να ασχολείται με την ερμηνεία της ανθρώπινης φύσης και της ηθικής της πρακτικής της πολιτικής, αντίθετα από τον Morgenthau 1985. Η νεορεαλιστική θεωρία των Διεθνών Σχέσεων εστιάζει στη δομή του διεθνούς συστήματος, στην αλληλεξάρτηση των δομικών στοιχείων καθώς και στα μεταβαλλόμενα και σταθερά στοιχεία του.

Ο Waltz διακρίνει το διεθνές σύστημα σε δύο τύπους. Ο πρώτος είναι το διπολικό σύστημα όπως αυτό που υπήρξε κατά την διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου με δύο κύριες Μεγάλες Δυνάμεις να ανταγωνίζονται σε μια προσπάθεια διατήρησης ισορροπίας δυνάμεων. Ο δεύτερος τύπος είναι το πολυπολικό, όπως τα συστήματα που επικρατούσαν πριν τον Ψυχρό Πόλεμο και σήμερα, με πάνω από δυο χώρες να ανταγωνίζονται διεκδικώντας χώρο επιρροής και ισχύς. Το διπολικό σύστημα θεωρήθηκε ότι προσφέρει μεγαλύτερη σταθερότητα και καλύτερες εγγυήσεις ειρήνης και ασφάλειας, με την ισορροπία δυνάμεων να είναι πιο εφικτή μεταξύ δύο δυνάμεων.

Συνοψίζοντας την ρεαλιστική προσέγγιση καταλήγουμε στα εξής:

1. Το Διεθνές Σύστημα θεωρείται άναρχο και διαχωρίζεται σε διπολικό και πολυπολικό.
2. Τα κράτη θεωρούνται ως οι κύριοι δρώντες και έχουν ως αντικειμενικό στόχο την ασφάλεια των πολιτών και της διαιώνιση τους.
3. Λόγω του άναρχου διεθνούς συστήματος οι κύριοι δρώντες οδηγούνται σε ανταγωνισμό μεταξύ τους.

4. Τα κράτη ενεργούν ως ορθολογικοί δρώντες προτάσσοντας τα εθνικά συμφέροντα παρέχοντας στους πολίτες ασφάλεια και επιβίωση.

5. Για την επίτευξη του στόχου απαιτείται η συνεχείς μέριμνα αυτού μέσω τον εξοπλισμό για την παροχή ισχύος, γεγονός το οποίο μπορεί να παίξει τον ρόλο της αποτροπής και της επιβολής. Η αποτροπή σε κάθε εξωτερική απειλή εξασφαλίζεται καθώς με την διατήρηση ισχύος διατηρείται η δυνατότητα πλήγματος μεγαλύτερου κόστους από το κέρδος που θα έχει κάποια ξένη απειλή. Η διατήρηση ισχύς παρέχει την δυνατότητα επιβολής τους status quo.

Η ισχύς είναι το κύριο μέσω άσκησης πολιτικής σε ένα άναρχο διεθνές σύστημα με τους νεορεαλιστές να την διαχωρίζουν σε Υψηλή Ισχύς και Ήπια Ισχύς.

Συνέπεια των ανωτέρω είναι η αρχή της αυτοβοήθειας στην οποία τα κράτη καλούνται από μόνα τους να διατηρούν εκείνους τους πόρους οι οποίοι θα τους εξασφαλίσουν τον αντικειμενικό σκοπό τους, την διατήρηση της ασφάλεια τους.

6. Η συνεχής αύξηση ισχύος των κρατών είναι ικανή συνθήκη για την ενεργοποίηση του «διλήμματος ασφάλειας» το οποίο το αναφέρουν από τον Θουκυδίδη μέχρι και τον Waltz.

7. Για την υλοποίηση των αντικειμενικών σκοπών, τα κράτη εφαρμόζουν την στρατηγική της εξισορρόπησης. Οι νεορεαλιστές αυτήν την στρατηγική την διαχωρίζουν σε δύο μορφές. Η εσωτερική εξισορρόπηση είναι η μία μορφή, στην οποία τα κράτη επιστρατεύουν κάθε εσωτερικό πόρο που διαθέτουν και εξασφαλίζουν την εσωτερική νομιμοποίηση. Υπάρχει και η εξωτερική εξισορρόπηση δίνει την δυνατότητα δημιουργίας συμμαχιών μεταξύ των κρατών.

8. Η αρχή της ισορροπίας ισχύος είναι το πρώτο μέλημα μεταξύ των δρώντων διότι από της επίτευξη της εξαρτάται η σταθερότητα ή η αστάθεια του διεθνές συστήματος.

9. Οι διεθνείς οργανισμοί είναι δημιουργήματα και εργαλεία στα χέρια των ισχυρών.

Εξέλιξη του κλασικού ρεαλισμού θεωρείται ο δομικός ρεαλισμός γνωστός και ως νεορεαλισμός με κύριο διαμορφωτή τον Kenneth Waltz. Ο νεορεαλισμός ερμηνεύει την συμπεριφορά των κρατών σε θέματα εξωτερικής πολιτικής, ασφάλειας και άμυνας αποδεχόμενος του ρόλου του κράτους ως ορθολογικός και την έννοια του εθνικού συμφέροντος.

Με τον νεορεαλισμό το διεθνές σύστημα αποκτάει οντότητα καθώς δίνονται οι διαστάσεις αυτού όταν πληρούνται οι εξής όροι (Ηλίας Ι. Κουσκουβέλης, 2004):

- α. Υπάρχει διασύνδεση και αλληλεπίδραση μεταξύ των μονάδων του συστήματος.
- β. Η συνολική συμπεριφορά του συστήματος διαφέρει από τις προσδοκίες και τις προτεραιότητες των επιμέρους μονάδων του.

Τέλος οι νεορεαλιστές παρατηρούν ότι στο άναρχο διεθνές σύστημα υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί στη συμπεριφορά και στις σχέσεις μεταξύ των κρατών, λόγω της δομής του συστήματος, σε αντίθεση με τις εσωτερικές δομές του κράτους που δεν παίζουν κανένα ρόλο.

Επίσης, οι διεθνείς θεσμοί αντανakλούν την κατανομή ή τους συσχετισμούς ισχύος εντός αυτού του συστήματος και μορφοποιούνται για να παίζουν τον ρόλο εργαλείων στα χέρια των ισχυρών. Οι όποιες αλλαγές παρατηρηθούν στην κατανομή ισχύος αντικατοπτρίζονται στις συμπεριφορές των κρατών και των διεθνών οργανισμών.

1.3.2 Η Φιλελεύθερη Προσέγγιση

Παρόλο που η φιλελεύθερη παράδοση θα μπορούσε να εντοπιστεί στο Διαφωτισμό (Morgan 2013), θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η φιλελεύθερη σχολή σκέψης, με τις ξεχωριστές προσεγγίσεις της, αναπτύχθηκε ως αντίδραση στην ηγεμονία του Ρεαλισμού στη θεωρία των διεθνών σχέσεων και στις μελέτες ασφαλείας. Οι φιλελεύθεροι αποδέχονται την υπόθεση ότι τα κράτη λειτουργούν σε αναρχικό περιβάλλον και συμπεριφέρονται με έναν αυτοτελή τρόπο, αλλά υποστηρίζουν ότι η διεθνής πολιτική δεν χρειάζεται να είναι εγγενώς συγκρούσιμη και βίαιη (Keohane 1989). Τα κράτη μπορούν να βασίζονται στην αμοιβαία συνεργασία για την αντιμετώπιση παγκόσμιων θεμάτων. Οι φιλελεύθεροι αναγνωρίζουν τα εθνικά κράτη ως τους πιο σημαντικούς παράγοντες στο διεθνές σύστημα, αλλά δίνουν ιδιαίτερη προσοχή σε άλλους φορείς, όπως διακυβερνητικές οργανώσεις, μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ), διεθνικές εταιρείες, ομάδες συμφερόντων και άλλα. Η συμπεριφορά του κράτους καθορίζεται κυρίως από την ισχύ των εγχώριων παραγόντων, τις προτιμήσεις, τις

αποφάσεις και τη φύση του εσωτερικού πολιτικού συστήματος του κράτους, όχι από το διεθνές σύστημα. Σε αυτό το πλαίσιο, η εξωτερική πολιτική είναι οι εγχώριες προτιμήσεις που προβάλλονται προς τα έξω (Morgan 2013).

Η φιλελεύθερη παράδοση βλέπει μια πιο καλοήγη διεθνή κοινωνία της Γρότας ή τη φύση της Lockean όπου η αναρχία δεν συνεπάγεται αναταραχή. Τα κράτη έχουν κοινά και συγκρουόμενα συμφέροντα, στοχεύουν στη μεγιστοποίηση της οικονομικής ευημερίας καθώς και στην παροχή ασφάλειας, και στη δημιουργία διεθνών θεσμών που βοηθούν στη ρύθμιση των συγκρούσεων και προωθούν τη συνεργασία.

Jack Levy (1998)

Καθώς αναπτύχθηκε η φιλελεύθερη πολιτική σκέψη, η πιο παραδοσιακή έννοια της εθνικής ασφάλειας άρχισε να συμπεριλαμβάνει στην ατζέντα της μη στρατιωτικές πτυχές. Τα κράτη εξακολουθούν να αποτελούν το κύριο αντικείμενο αναφοράς, αλλά άλλες διαστάσεις και σφαίρες άρχισαν να λαμβάνονται υπόψη. Και το πιο σημαντικό, τα άτομα άρχισαν να γίνονται το κέντρο ενδιαφέροντος. Σύμφωνα με τον Paul Williams (2013: 4)

Ενώ ο ρεαλισμός αναζητά μια εξήγηση για την κρατική συμπεριφορά στο διεθνές σύστημα, ο φιλελευθερισμός θεωρεί το κράτος ως τη μονάδα ανάλυσης και δίνει σημασία στη δύναμη και τις προτιμήσεις των εγχώριων παραγόντων και στη φύση των πολιτικών τους συστημάτων. Δεδομένου ότι η συμπεριφορά είναι προϊόν εσωτερικών συνθηκών για τους φιλελεύθερους, τα κράτη δεν είναι όμοια, και αυτό σημαίνει ότι οι διεθνείς σχέσεις καθορίζονται από τις επιλογές που κάνουν οι άνθρωποι. ο κόσμος μπορεί να λειτουργήσει με ρεαλιστικό τρόπο, αλλά για τους φιλελεύθερους δεν χρειάζεται.

Ο Ουίλιαμς υπονοεί ότι οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής αναγνωρίζουν ότι τα κράτη μπορούν να έχουν κοινές, κοινές αξίες. Έτσι, είναι σε θέση να επιδιώξουν συμφωνίες που θα τους ωφελούσαν αμοιβαία, εφαρμόζοντας σταδιακά μέτρα οικοδόμησης εμπιστοσύνης που θα δημιουργούσαν ένα πιο ασφαλές περιβάλλον. Επομένως, αν και

αναγνωρίζοντας ότι η συνεργασία μπορεί να είναι δύσκολη, ο φιλελευθερισμός τείνει να είναι μια πιο αισιόδοξη προσέγγιση στην ουσία της, υποστηρίζοντας ότι η διαρκής ασφάλεια είναι μια συγκεκριμένη δυνατότητα.

Στην ίδια σκέψη, ο Richard Ullman (2011: 11) είχε ήδη προειδοποιήσει για τους κινδύνους του ορισμού της ασφάλειας μόνο σε στρατιωτικούς όρους:

[...] [Μεταδίδει μια βαθιά ψευδή εικόνα της πραγματικότητας. Αυτή η ψευδή εικόνα είναι διπλά παραπλανητική και συνεπώς διπλά επικίνδυνη. Πρώτον, αναγκάζει τα κράτη να επικεντρωθούν στις στρατιωτικές απειλές και να αγνοήσουν άλλους και ίσως ακόμη πιο επιβλαβείς κινδύνους. Έτσι μειώνει τη συνολική τους ασφάλεια. Και δεύτερον, συμβάλλει στη διάχυτη στρατιωτικοποίηση των διεθνών σχέσεων που μακροπρόθεσμα μπορεί μόνο να αυξήσει την παγκόσμια ασφάλεια ».

Το τέλος του Ψυχρού Πολέμου οδήγησε στην εμφάνιση μιας νέας σκέψης για την ασφάλεια. Πράγματι, με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, η έννοια της ασφάλειας έχει διευρυνθεί, ή επεκταθεί, όπως θέτει η Emma Rothschild (1995), για να συμπεριλάβει απειλές που δεν έχουν πλέον καθαρά στρατιωτικό χαρακτήρα. Ο Rothschild κατανοεί αυτήν την επέκταση σε τέσσερις κύριες μορφές: πρώτον, από την ασφάλεια των εθνών έως την ασφάλεια ομάδων και ατόμων. Δεύτερον, από την ασφάλεια των εθνών έως την ασφάλεια του διεθνούς συστήματος · Τρίτον, μια οριζόντια επέκταση, από στρατιωτικές πτυχές σε πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και ανθρωπίνες πτυχές · και τέταρτο, επεκτείνεται η πολιτική ευθύνη για τη διασφάλιση της ασφάλειας:

[...] Διαχέεται προς όλες τις κατευθύνσεις από εθνικά κράτη, συμπεριλαμβανομένων προς τα πάνω σε διεθνείς οργανισμούς, προς τα κάτω προς περιφερειακές ή τοπικές αρχές, και προς τα πλάγια σε μη κυβερνητικούς οργανισμούς, στην κοινή γνώμη και στον Τύπο, και στις αφηρημένες δυνάμεις της φύσης ή της αγοράς (Rothschild 1995: 55).

Οι ιδέες του Rothschild συμπίπτουν με το καινοτόμο έργο που παρουσίασε ο Barry Buzan στο *Peoples, States and Fear* (1991). Στην πρώιμη περίοδο μετά τον Ψυχρό

Πόλεμο, ο Buzan συνέβαλε σημαντικά στη συζήτηση για την ασφάλεια προσφέροντας κατηγοριοποιήσεις στην εξελισσόμενη ατζέντα ασφαλείας,

Στην πραγματικότητα, το έργο του Buzan αντιπροσώπευε ένα βασικό κείμενο στην ανάπτυξη της προσέγγισης των Κρίσιμων Μελετών Ασφάλειας, η οποία αμφισβήτησε τις βασικές αρχές του Ρεαλισμού. Η έννοια της απειλής και της ευπάθειας είναι κεντρικής σημασίας για τις ιδέες του Buzan, καθώς διαφορετικά στοιχεία του κράτους είναι ευάλωτα σε διαφορετικούς τύπους απειλών (Brauch 2011). Αυτές οι απειλές, με τη σειρά τους, θα απαιτούσαν από τον αναλυτή να κατανοήσει τις πιθανές ευπάθειες του κράτους.

Με βάση την υπόθεση ότι πρέπει να σκεφτούμε την ασφάλεια με ολιστικούς όρους, ο Buzan υποστήριξε ότι η ασφάλεια πρέπει να περιλαμβάνει πέντε αλληλεξαρτώμενες διαστάσεις: στρατιωτική, πολιτική, οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική ασφάλεια. Κατά την άποψή του, κάθε μία από αυτές τις διαστάσεις θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να εξηγήσει / αναλύσει μια σειρά διαφορετικών αντικειμένων ασφαλείας. Και το πιο σημαντικό, καμία διάσταση δεν πρέπει να αναλύεται μεμονωμένα από τις άλλες. Παρά τη συμβολή του στη συζήτηση, ο Buzan αναγνωρίζει ότι η τυπική ενότητα της ασφάλειας στο διεθνές σύστημα είναι το κράτος. Άλλες συλλογικότητες είναι επίσης σημαντικές, αλλά οι πολιτείες είναι οι κυρίαρχες μονάδες. Για αυτόν τον λόγο, η εθνική ασφάλεια εξακολουθεί να είναι και πρέπει να είναι το βασικό ζήτημα της διεθνούς πολιτικής. Κάποιος μπορεί να υποστηρίξει, ωστόσο, ότι η επιμονή του Μπουζάν στην κεντρική θέση του κράτους ως αντικειμένου αναφοράς μπορεί να σημαίνει ότι δεν έσπασε εντελώς με το νευρολογικό επεξηγηματικό μοντέλο (McSweeney 2004).

Στην πραγματικότητα, οι κατηγοριοποιήσεις που προσφέρθηκαν από τον Buzan (1991) έχουν γίνει σχεδόν συνηθισμένες συζητήσεις διεθνούς πολιτικής μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Η Jessica Matthews (2011), για παράδειγμα, συμπεριέλαβε την περιβαλλοντική υποβάθμιση, την έλλειψη πόρων και την αύξηση του πληθυσμού μεταξύ των νέων απειλών για την ασφάλεια που θα αντιμετώπιζε η ανθρωπότητα στο μέλλον.

Ο Brauch (2011: 63), με τη σειρά του, υποστηρίζει ότι, η έννοια της απειλής ως βάση για στρατιωτικό σχεδιασμό και νομιμοποίηση στρατιωτικών προγραμμάτων - τουλάχιστον μεταξύ πολλών χωρών του NATO - έχει αλλάξει ριζικά μετά το 1990. Με τη διεύρυνση της έννοιας ασφαλείας από την παραδοσιακή στρατιωτική και διπλωματική ασφάλεια, στη νέα οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διαστάσεις, η έννοια της απειλής έχει επίσης διευρυνθεί και έχει εφαρμοστεί σε μια σειρά νέων απειλών όχι μόνο

για το «κράτος» αλλά και για τις άλλες αναφορές νέων εννοιών ασφάλειας, από τα ανθρώπινα όντα έως την παγκόσμια ασφάλεια.

Σύμφωνα με τον Rothschild (1995), η εμφάνιση αυτής της νέας πολιτικής ανησυχίας με παλιές ιδέες αντανάκλούσε νέα πολιτικά συμφέροντα. Η υποκείμενη υπόθεση ήταν ότι ήταν απαραίτητο να ξανασκεφτούμε το πραγματικό νόημα του όρου ασφάλεια κάνοντας προτεραιότητες ατόμων και / ή κοινωνικών ομάδων τόσο στην εγχώρια όσο και στη διεθνή ατζέντα. Θα ήταν απαραίτητο να διατυπωθεί μια εναλλακτική ομιλία στην οποία αυτοί οι ηθοποιοί ήταν στο επίκεντρο της προσοχής.

Ωστόσο, από μια πιο εννοιολογική άποψη, ο Ullman (2011) παρουσιάζει μια πιο υποκειμενική ιδέα της ασφάλειας. Για αυτόν, η ασφάλεια δεν είναι στόχος που επιδιώκεται με κάθε κόστος, αλλά συνέπεια των μέτρων που λαμβάνονται για τη μείωση πιθανών απειλών και ευπαθειών. Σε αυτό το πλαίσιο, η ασφάλεια θα είχε το ίδιο νόημα με την αρχική της αρχαία λατινική έκδοση, το *securitas*, «που αναφέρεται στην ηρεμία και την ελευθερία από τη φροντίδα» (Liotta & Owen 2006). Η ασφάλεια είναι τότε μια προϋπόθεση, και δεδομένου ότι δεν είναι απόλυτη τιμή, η αντίληψη της ασφάλειας εξαρτάται από το πώς την ισορροπούν με άλλες τιμές, όπως η ελευθερία.

Κατά συνέπεια, η ασφάλεια θα μπορούσε να οριστεί και να εκτιμηθεί μόνο από τις απειλές που την προκαλούν. Σε αυτό το συγκεκριμένο σημείο, ο Ullman (2011: 13) προσφέρει έναν εναλλακτικό ορισμό της απειλής για την εθνική ασφάλεια, υποστηρίζοντας ότι είναι

[...] Μια ενέργεια ή μια ακολουθία γεγονότων που (1) απειλεί δραστικά και σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα για την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής για τους κατοίκους ενός κράτους ή (2) απειλεί σημαντικά να περιορίσει το εύρος των διαθέσιμων επιλογών πολιτικής στην κυβέρνηση ενός κράτους ή σε ιδιωτικές, μη κυβερνητικές οντότητες (πρόσωπο, ομάδες, εταιρείες) εντός του κράτους.

Το ζήτημα είναι τώρα πώς να αξιολογηθεί η ευπάθεια. Ο Ullman προτείνει ότι υπάρχει μια αρνητική σχέση μεταξύ ασφάλειας και ευπάθειας, παρόλο που αναγνωρίζει ότι δεν είναι εύκολο να μετρηθεί σε επίπεδο κράτους. Η ασφάλεια αυξάνεται καθώς μειώνεται η ευπάθεια και το αντίστροφο. Δεδομένου ότι διαφορετικά άτομα στο ίδιο μέρος θα μπορούσαν να εκτιμήσουν τους κινδύνους διαφορετικά, και μπορεί να αισθάνονται ότι απειλούνται από ένα αναστατωτικό συμβάν με διαφορετικούς τρόπους, αυτό που μένει

να είναι γνωστό είναι ποιοι πόροι μια δεδομένη κοινότητα θα διαθέσει για να διατηρήσει την ασφάλειά της. Ή με άλλα λόγια, που θυσιάζουν αυτή η συγκεκριμένη κοινότητα θα ήταν πρόθυμη να κάνει για να διατηρήσει τις αγαπημένες της αξίες. Λοιπόν, είναι θέμα αντιλήψεων και ανταλλαγών. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Ullman (2011: 13) υποστηρίζει ότι η ανταλλαγή μεταξύ ελευθερίας και ασφάλειας είναι υψίστης σημασίας, καθώς «το άτομο και οι ομάδες επιδιώκουν την ασφάλεια ενάντια στο κράτος, όπως ακριβώς επιδιώκουν το κράτος να τα προστατεύσει από βλάβες από άλλα κράτη». Κατά την άποψη του Ullman, τα ανθρώπινα δικαιώματα και η κρατική ασφάλεια συνδέονται επομένως στενά.

Υπό αυτήν την έννοια, ο Baldwin (1997: 18) υποστηρίζει ότι η ασφάλεια, όπως και κάθε άλλη αξία, φαίνεται να υπόκειται στον νόμο της μείωσης της χρησιμότητας, καθώς «όσο περισσότερη ασφάλεια έχει, τόσο λιγότερο είναι πιθανό να εκτιμήσει μια αύξηση της ασφάλειας». Σύμφωνα με τον Baldwin (1997: 19), κατά την άποψη που μοιάζει πολύ με εκείνη που παρουσίασε ο Ullman, η σχετική σημασία της ασφάλειας μπορεί να εκτιμηθεί μόνο μέσω μιας προσέγγισης οριακής αξίας, που σημαίνει να ρωτήσουμε πόσο μακριά μπορεί να αντισταθμιστεί η ασφάλεια έναντι άλλων σημαντικές αξίες για την κινητοποίηση πόρων πολιτικής:

Η προσέγγιση οριακής αξίας είναι η μόνη που παρέχει λύση στο πρόβλημα κατανομής πόρων. Αυτή η προσέγγιση [...] βασίζεται στην υπόθεση ότι ο νόμος της μείωσης της οριακής χρησιμότητας ισχύει τόσο για την ασφάλεια όσο και για άλλες τιμές. [...] Η ασφάλεια είναι μόνο ένας από τους πολλούς στόχους πολιτικής που ανταγωνίζονται για τους λιγοστούς πόρους και υπόκεινται στο νόμο των μειωμένων αποδόσεων Έτσι, η αξία της αύξησης της εθνικής ασφάλειας σε μια χώρα θα ποικίλλει από τη μια χώρα στην άλλη και από το ένα ιστορικό πλαίσιο στο άλλο, ανάλογα με το πόσο ασφάλεια απαιτείται αλλά και την ασφάλεια που έχει ήδη η χώρα.

1.3.3 Η Κοινωνική Κονστρουκτιβιστική Προσέγγιση

Η Κοινωνική Κονστρουκτιβιστική προσέγγιση, προερχόμενη από τη Σχολή Σπουδών Κρίσιμης Ασφάλειας, εμφανίστηκε το 1989 και έχει επεκταθεί συστηματικά σε τέτοιο βαθμό που μπορεί θεωρείτε ως η τρίτη σημαντική άποψη που απαντάει στο γιατί

τα κράτη συμπεριφέρονται με τον ίδιο τρόπο. Η ανακάλυψη για τον Κονστρουκτιβισμό «προήλθε εν μέρει από την επίθεση του μεταθεωρητικού ορθολογισμού που έχει κοινά ερείσματα τόσο στον ρεαλισμό όσο και στον φιλελευθερισμό.

Ο Hedley Bull, ένας από τους επιφανέστερους εκπροσώπους των οπαδών της παράδοσης κατά τις δεκαετίες του 1960 και του 1970 όρισε τους πέντε βασικούς θεσμούς της διεθνούς κοινωνίας οι οποίοι είναι η ισορροπία ισχύος, το διεθνές δίκαιο, η διπλωματία, ο πόλεμος και η ύπαρξη και ο ρόλος των μεγάλων δυνάμεων. Για τον ίδιο αυτοί οι πέντε θεσμοί είναι και εγγυητές της τάξης.

Εξαιτίας της ύπαρξης κανόνων και θεσμών σε διεθνές επίπεδο, οι κοινωνικοί κονστρουκτιβιστές μιλούν για διεθνή κοινωνία σε εν αντίθεση με τους ρεαλιστές και τους φιλελεύθερους που μιλούν για διεθνές σύστημα.

Οι διεθνολόγοι της Διεθνούς Κοινωνίας πιστεύουν, πως η διεθνής πολιτική είναι μια αναρχική κοινωνία με τους δικούς της κανόνες, αξίες και θεσμούς, που χρησιμοποιούν οι κρατικοί ηγέτες στην άσκηση της εξωτερικής τους πολιτικής (Robert Jackson - Georg Sorensen, 2006). Ο κοινωνικός κονστρουκτιβισμός εστιάζει στην αλληλεπίδραση δομών και δράσεων ομοίως συμφερόντων και ιδεών, καθώς και για την επιρροή των κανόνων του πολιτισμού και των θεσμών στη διεθνή πολιτική (Jill Steans & Lloyd Pettiford, 2005).

Συγκεκριμένα ο Κοινωνικός Κονστρουκτιβισμός ασχολείται με τα εξής αντικείμενα (Jill Steans & Lloyd Pettiford, 2005):

- α. την αλληλεπίδραση μεταξύ των δομών και δράσεων στην διεθνή πολιτική.
- β. τον ρόλο των ιδεών, των κανόνων και των θεσμών στη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής.
- γ. τη σημασία της ταυτότητα και του πολιτισμού στη διεθνή πολιτική.
- δ. τον ρόλο συμφερόντων στη διαμόρφωση της πολιτικής εξετάζοντας τον τρόπο διαμόρφωσης αυτών των συμφερόντων.
- ε. την άρθρωση θεωρητικού υπόβαθρου και εμπειρικής ανάλυσης της διεθνής πολιτικής ως μια πραγματικότητα.

Σύμφωνα με τον Wight (1991) διακρίνονται τουλάχιστον τρεις χαρακτηριστικές διαστάσεις ή επίπεδα ευθύνης του κάθε κυβερνήτη, που αντιστοιχούν σε τρεις παραδόσεις:

- α. Η αφοσίωση του στο έθνος του και στην ευημερία των πολιτών του.

β. Ο σεβασμός για τα θεμιτά συμφέροντα και δικαιώματα των άλλων κρατών και το διεθνές δίκαιο.

γ. Ο σεβασμός για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Ο κοινωνικός κονστρουκτιβισμός θεωρεί την ασφάλεια ως εγγενώς υποκειμενική αξία ή, πιο συγκεκριμένα, μια διαθετική αξία. Κατά την αξιολόγηση της ασφάλειας, δίνει προσοχή σε ιδεολογικούς παράγοντες και όχι σε υλικούς. Η τομή της εν λόγω προσέγγισης σε σχέση με τον ρεαλισμό και τον φιλελεφεθερισμό είναι η άποψη που εκφράζει σχετικά με την εδραίωση της ασφάλεια η οποία αναμένεται να επιτευχθεί μόνο όταν «αντιληφθεί και ξεπεραστεί η αντίληψη και οι φόβοι για απειλές, προκλήσεις, τρωτά σημεία και κινδύνους ασφαλείας» (Marcos Degaut, 2015) (Brauch, Hans G, 2011). Σίγουρα, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη αντικειμενικοί παράγοντες για τον ορισμό του όρου ασφάλεια, ωστόσο δεν επαρκεί. Αυτό συμβαίνει διότι οι υποκειμενικοί παράγοντες σίγουρα θα επηρεάσουν τις τελικές αντιλήψεις της ασφαλείας. Κατά συνέπεια, η αντίληψη για απειλές, κινδύνους και κινδύνους ασφαλείας θα εξαρτηθεί από τις πεποιθήσεις, τον πολιτισμό, τις παραδόσεις, τα ενδιαφέροντα και τις κοσμοθεωρήσεις του αναλυτή.

Αυτή η προσέγγιση υποστηρίζει ότι η ιδέα της ασφάλειας παρουσιάζει μια σχεσιακή διάσταση. Περιλαμβάνει συνεπώς την απόκτηση βαθμού εμπιστοσύνης για τις σχέσεις μας με άλλους δρώντες. Αυτή η εμπιστοσύνη μπορεί να προέλθει από την ανταλλαγή συγκεκριμένων ενδιαφερόντων, προτιμήσεων, αξιών, πεποιθήσεων και δεσμεύσεων με άλλους παράγοντες. Με τη σειρά του, αυτό θα παρέχει κάποιο βαθμό διαβεβαίωσης και προβλεψιμότητας. Αυτή η «σχεσιακή διάσταση» σημαίνει ότι οι «ταυτότητες έχουν σημασία», η οποία είναι μια από τις βασικές παραδοχές του Κονστρουκτιβισμού, μαζί με τη διαθεσιμότητα. Σύμφωνα με την Christine Agius ο δεύτερος οντολογικός ισχυρισμός του κονστρουκτιβισμού είναι ότι οι ταυτότητες έχουν σημασία. Οι ταυτότητες δίνουν στους δρώντες ενδιαφέροντα και αυτά τα ενδιαφέροντα μας λένε κάτι για το πώς ενεργούν / συμπεριφέρονται οι δρώντες και τους στόχους που επιδιώκουν. Με απλά λόγια, οι δρώντες δεν μπορούν να ενεργήσουν χωρίς ταυτότητα. Η ταυτότητα είναι επομένως ζωτικής σημασίας για τους κονστρουκτιβιστές, όπως το λέει ο Alexander Wendt: «Ένα όπλο στα χέρια ενός φίλου είναι διαφορετικό από ένα στα χέρια ενός εχθρού, και η εχθρότητα είναι μια κοινωνική, όχι υλική, σχέση» (Agius, Christine., 2013).

Ο Amitav Acharya, όπως και πολλοί άλλοι που συγκεντρώνονται γύρω από την ετικέτα των Critical Security Studies, παρουσίασε επίσης επιτακτικά επιχειρήματα σχετικά με την ανάγκη επαναπροσδιορισμού και διεύρυνσης της έννοιας της «ασφάλειας». Πιστεύει ότι η «κυρίαρχη κατανόηση» της ασφάλειας, όπως αποκαλεί Ρεαλισμό, παρείχε ένα στενό, περιορισμένο, αποκλειστικό και μεροληπτικό εννοιολογικό πλαίσιο κατά τον Ψυχρό Πόλεμο. Η Acharya υποστηρίζει ότι η εμπειρία της ασφάλειας του Τρίτου Κόσμου έχει περιθωριοποιηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους κύριους μελετητές, οι οποίοι έχουν υιοθετήσει μια ευρωκεντρική άποψη σύγκρουσης, παρά το γεγονός ότι στις χώρες του Τρίτου Κόσμου συνέβησαν οι περισσότερες παγκόσμιες συγκρούσεις. Το αποτέλεσμα ήταν ότι οι Μελέτες Ασφαλείας δίνουν ανεπαρκή προσοχή στην ενδοκρατική σύγκρουση και σε μη στρατιωτικές πηγές συγκρούσεων. Η κατάσταση ασφαλείας των κρατών του Τρίτου Κόσμου προκαλεί πολλά βασικά στοιχεία εθνικής ασφάλειας, ιδίως το κεντρικό-κρατικό και πολεμικό κέντρο, καθώς τα προβλήματα ανασφάλειας και η σχέση τους με τα μεγαλύτερα ζητήματα διεθνούς τάξης ήταν αρκετά διαφορετικά από αυτά προβλεπόταν υπό την κυρίαρχη έννοια (Acharya, Amitav, 2011).

Η Acharya τονίζει επίσης την ανάγκη να καταλάβουμε ότι το μεγάλο μέρος της σύγκρουσης στις χώρες του Τρίτου Κόσμου προέρχεται από τοπικές περιφερειακές συνθήκες και όχι από απλούς διεθνείς των μετασχηματισμούς συστημάτων. Επιπλέον, ένας άλλος σημαντικός τρόπος με τον οποίο ο τότε αναδυόμενος τρίτος κόσμος θα αμφισβήτησε την «κυρίαρχη κατανόηση» της ασφάλειας σχετίζεται με το ρόλο των μη στρατιωτικών φαινομένων. Στην ανάλυσή του, «η έλλειψη πόρων, ο υπερπληθυσμός, η υπανάπτυξη και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος ήταν στο επίκεντρο της ανασφάλειας στον Τρίτο Κόσμο» (Acharya, Amitav, 2011). Αυτή η ευρύτερη κοσμοθεωρία έστρεψε τα εννοιολογικά εργαλεία και τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η ορθόδοξη κυρίαρχη κατανόηση της ασφάλειας ξεπερασμένη. Επομένως, η λογική συνέπεια είναι ότι μεγάλο μέρος του Διαρθρωτικού Ρεαλισμού πρέπει να επανεξεταστεί.

Σήμερα, φαίνεται να υπάρχει μια αυξανόμενη συναίνεση ότι η ασφάλεια έχει να κάνει με τις απειλές. Ωστόσο, η φαινομενική απλότητα της ιδέας κρύβει την τεράστια πολυπλοκότητά της. Δεν φαίνεται να είναι δυνατή η κατανόηση της έννοιας της ασφάλειας χωρίς να ληφθούν υπόψη οι πολλαπλές διαστάσεις της. Ενώ είναι αλήθεια ότι οι περισσότερες θεωρητικές προσεγγίσεις για την ασφάλεια έχουν εστιάσει κυρίως στον ρόλο του ίδιου του κράτους. Επομένως, η ιδέα της ασφάλειας έχει νόημα μόνο όταν βοηθά στην οικοδόμηση πιο βιώσιμων, ανεπτυγμένων, δίκαιων και πιο ελεύθερων

κοινωνιών. Όπως δήλωσε ο πρώην Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών Κόφι Ανάν το 1995, «δεν θα υπάρξει ανάπτυξη χωρίς ασφάλεια και ασφάλεια χωρίς ανάπτυξη».

1.4 Η Έννοια της Ασφάλειας

Η ασφάλεια αναγνωρίζεται ως βασική αξία της ανθρώπινης ζωής (J.Jackson-Preece, 2011). Με την γέννηση του κάθε ζωντανός οργανισμός αρχίζει ένα ταξίδι ζωής με πρώτο μέλημα την επιβίωση του. Άπειρες οι απειλές οι οποίες στοχεύουν στην μείωση αυτού του ταξιδιού και συνεχείς η προσπάθεια της αποφυγής ή της καταπολέμησης όλων αυτών των απειλών. Αυτή η επιδίωξη της επιβίωσης ισχύει και για τον ανθρώπινο οργανισμό, γεγονός που θέλει ιδιαίτερη απόδειξη διότι είναι αυτονόητη σε όλους μας. Επίσης αποφεύγοντας να μετακυλήσουμε σε μια φιλοσοφική συζήτηση και να απαντήσουμε σε ερωτήματα τι είναι η ζωή; ποιες είναι οι απειλές; γιατί οι τελευταίες επιδιώκουν την διακοπή αυτού του ταξιδιού; και άλλες πολλές απλοϊκές και πιο σύνθετες ερωτήσεις οι οποίες είναι και εκτός της διαπραγμάτευσης αυτής της εργασίας, θα κρατήσουμε τρία στοιχεία εστιάζοντας μόνο στις κοινωνίες των ανθρώπων και τα κράτη τους, οποία θα μας βοηθήσουν στην συνέχεια:

- α. Κάθε ανθρώπινος οργανισμός είναι άτομο και προσπαθεί να επιβιώσει και να αναπτυχθεί.
- β. Πληθώρα απειλές υπάρχουν να σταματήσουν αυτήν την προσπάθεια και την συνέχιση της ύπαρξης του ατόμου.
- γ. Από την εποχή του Αριστοτέλη έχει γίνει αποδεκτό ότι ο άνθρωπος ζει μέσα σε οργανωμένες κοινωνίες, για την αντιμετώπιση των προαναφερόμενων απειλών.

«...ἐγύνοντο εἰς τὸ παρελθὸν συχναὶ μεταναστευσεις καὶ οἱ κάτοικοι χωρὶς πολλᾶς δυσκολίας ἐγκατέλειπαν τὰς ἐστίας τῶν, ἐξαναγκαζόμενοι εἰς τοῦτο ἀπὸ νέους πολυαριθμοτέρους ἕκαστοτε ἐποίκους. Καθῆσον οὔτε τὸ ἐμπόριον, ὅπως σήμερον διεξάγεται, ὑπῆρχε τότε, οὔτε ἀσφαλῆς διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ θαλίσσης συγκοινωνία[.] ὅπουδὸποτε ἤμποροῦν νὰ

έξασφαλίσουν την αναγκαία καθημερινή τροφή...» (Θουκυδίδης - Ελευθέριος Βενιζέλος, 2019)

Λαμβάνοντας υπόψιν τα ανωτέρω διαπιστώνετε ότι ο όρος «ασφάλεια» παίζει σημαντικό ρόλο για την επιβίωση και ευημερία της ανθρωπίνης κοινότητας. Κατ' επέκταση δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο όρος ασφάλεια είναι μια από τις πιο σημαντικές έννοιες και των διεθνών σχέσεων (Marcos Degaut, 2015). Στο άρθρο 1 του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, στο οποίο καθορίζονται οι σκοποί του Οργανισμού ως πρώτο κύκλο δραστηριοτήτων αναφέρεται «η διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας» (Εμμανουήλ ρούκουνας, 2015).

Με το πέρασ του χρόνου, έχουν εμφανιστεί ένας μεγάλος αριθμός ορισμών της ασφάλειας. Μια ματιά στα αναγνωρισμένα λεξικά θα βρούμε τους εξής ορισμούς: «Η ασφάλεια είναι η προστασία από τον κίνδυνο, κάτι που κρατάει το άτομο, τις εγκαταστάσεις ή το κράτος ασφαλές από τον κίνδυνο και το έγκλημα (LONGMAN, 2005)» ομοίως “ η προστασία, η δραστηριότητες ενέργειες που ασχολούνται με την προστασία ενός κράτους, εγκαταστάσεων ή του ατόμου εναντίων της επίθεσης, κίνδυνος κτλ. (OXFORD, 2010)”.

Ο Baldwin υποστηρίζει ότι, εκτός από την παραδοσιακή έννοια για την ασφάλεια που είναι προστασία από απειλή των εξωτερικών στρατιωτικών απειλών, οι περισσότεροι μελετητές φαίνεται να ενδιαφέρονται περισσότερο για τον επαναπροσδιορισμό των πολιτικών προγραμμάτων των εθνικών κρατών, προκειμένου να συμπεριλάβουν και να δώσουν υψηλή προτεραιότητα σε θέματα όπως η φτώχεια, , τα οικονομικά, τα ανθρώπινα δικαιώματα, τα διακρατικά εγκλήματα και το περιβάλλον. (David A. Baldwin, 1997).

«Η δεκαετία του 1990 θα απαιτήσει έναν επαναπροσδιορισμό αυτού που συνιστά εθνική ασφάλεια. Στη δεκαετία του 1970, η έννοια επεκτάθηκε στις διεθνείς οικονομίες [...]. Η παγκόσμια εξέλιξη υποδηλώνει τώρα την ανάγκη για μια άλλη ανάλογη, διευρυνόμενη οριοθέτηση της εθνικής ασφάλειας που να περιλαμβάνει πόρους, περιβαλλοντικά και δημογραφικά ζητήματα» Tuchman Matthews (2011:64

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ασφάλειας, είναι η πανδημία του ιού (Covid 19) με την έναρξη του 2020. Σχεδόν παγκόσμια ενός και μέσα σε τρις μήνες πολλές χώρες στην

προσπάθεια τους να περιορίσουν τις εξάπλωση του ιού οι κυβερνήσεις επέλεξαν δραστικά μέτρα εις βάρος της αγοράς και της οικονομίας αλλά προσπαθώντας να αντιμετωπίσουν η απειλή του ιού που οδηγεί στον τερματισμό της ζωής, Επομένως απειλείτε η επιβίωση, απαραίτητη για την ανάπτυξη και την οικονομική ευημερία.

Θα εξετάσουμε τον όρο «ασφάλεια» στα τρία επίπεδα (Διεθνή, Εθνικό και Ατομικό) που λίγο πολύ όλες οι σχολές διεθνών σχέσεων τα αναφέρουν με Κοινωνική Κονστροκτιβιστική προσέγγιση να τα διαχωρίζει εντονότερα.

1.4.1 Εθνική – Κρατική Ασφάλεια

Ως αποτέλεσμα των αμερικάνικων και γαλλικών επαναστάσεων, το κυρίαρχο πρότυπο ασφάλειας έχει θεωρηθεί το κράτος. Ενώ θα μπορούσε από τον 16ο αιώνα να αναφερόμαστε σε διακρατικές σχέσεις μέχρι και τον 20ου αιώνα η ιδέα του έθνους-κράτους και η ταύτιση του κράτους με την ταυτότητα ενός έθνους κυριαρχούσε. Κατά το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα διακηρύχθηκε και ίσχυσε η «αρχή των εθνών» δίνοντας το δικαίωμα σε κάθε κράτος να αποκτήσει δική κρατική υπόσταση (Ηλίας Ι. Κουσκουβέλης, 2004). Σήμερα το κράτος αποτελεί μια κοινωνική πολιτική αλλά και νομική πραγματικότητα γιατί εκφράζει τον κυριότερο τύπο της πολιτικής εξουσίας (Εμανουήλ Ρούκουνας, 2015). Τα κράτη αποτελούν την πιο ισχυρή, ολοκληρωμένη οντότητα σε επίπεδο κοινωνικής, οικονομικής, πολιτικής και στρατιωτικής οργάνωσης, τα οποία δίνουν να εμπεριέχουν ένα ή περισσότερα έθνη (Ηλίας Ι. Κουσκουβέλης, 2004). Για το διεθνές δίκαιο, το κράτος παίζει τον ρόλο του πρωτογενούς θεσμού και συνήθως χρησιμοποιείται η τυποποιημένη έννοια του «κυρίαρχου κράτους» (Εμανουήλ Ρούκουνας, 2015).

Στη δυτική φιλελεύθερη παράδοση το κράτος νοείται ως η επέκταση της βούλησης των μεμονωμένων πολιτών που το απαρτίζουν με αποτέλεσμα να παίζει τον ρόλο της ανώτερης ηθικής συσχέτισης μέσα στην κοινωνία, προωθώντας τις δίκαιες σχέσεις μεταξύ των πολιτών και διασφαλίζοντας την ελευθερία και την ισότητα τους. Το έθνος κράτος εκτελεί, ως κεντρικό καθήκον του, την αποτελεσματική και αμερόληπτη στάση ενός διαιτητή μέσα στην κοινωνία (J.Jackson-Preece, 2011).

Μέσω του έθνους κράτους οι πολίτες εγγυώνται τη δική τους ασφάλεια τόσο την ατομική όσο και την συνολική. Αντίθετα ο όρος της ανασφάλειας εννοείται ως μια εξωτερική απειλή, έξω από την σχέση κράτους – πολίτη. Θεωρητικά θα μπορούσε να

θεωρηθεί ότι το κράτος δεν μπορεί να αποτελεί απειλή για τους δικούς του πολίτες διότι οι ίδιοι οι πολίτες του είναι τα ζωτικά κύτταρα του ίδιου του κράτους.

Το έθνος κράτος ορίζει το πρότυπο αποδεκτής συμπεριφοράς μέσα στο οποίο οι πολίτες μπορούν αν επιδιώκουν τους δικούς τους σκοπούς χωρίς εξωτερική παρέμβαση. Αυτό το κοινωνικό συμβόλαιο οργάνωσης και θέσπισης τους κράτους ορίζεται εντός του συνταγματικού κανόνα, από του οποίου δεν μπορεί να αυθαιρετήσει ούτε ο πολίτης, ούτε οι αντιπρόσωποι του κράτους.

Στο πλαίσιο της εθνικής ασφάλειας, οι αντιπρόσωποι του κράτους έχουν το μονοπώλιο της χρήσης βίας μόνο ως το απαραίτητο μέτρο προστασίας του κοινωνικού συνόλου από επιβλαβείς παρεμβάσεις και τιμωρώντας εκείνους που παραβιάζουν το κοινό νομικό πλαίσιο. Η δυνατότητα χρήσης βίας χρησιμοποιείται μόνο για το δημόσιο καλό και όχι για την παροχή προσωπικής εξουσίας. Οι δημόσιοι υπάλληλοι είναι υπεύθυνοι για την παροχή εθνικής ασφάλειας και υπόλογοι έναντι του νόμου για την ασφάλεια του κοινωνικού συνόλου στις περιπτώσεις παραμέλησης, αδυναμίας ή παρανόησης της εντολής ασφάλειας. Ταυτόχρονα, οι πολίτες μπορούν να καταδικαστούν για την παρέμβαση ή την παραβίαση οποιωνδήποτε εύλογων απαιτήσεων ασφάλεια που τους έχουν τεθεί.

Τα μέτρα εθνικής ασφάλειας μεταξύ των άλλων περιλαμβάνουν:

α. Τη διατήρηση αποτελεσματικών ένοπλων δυνάμεων αποτρέποντας την εξωτερική στρατιωτική απειλή.

β. Την εφαρμογή αντιτρομοκρατικών μέτρων στο εσωτερικό του κράτος για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της τρομοκρατίας είτε αυτή είναι διεθνής είτε εσωτερική.

γ. Διπλωματία για την ενίσχυση των συμμαχιών με άλλα κράτη και διεθνούς οργανισμούς.

δ. Οικονομική δύναμη για ενθάρρυνση των συνεργασιών με άλλα κράτη στο πλαίσιο του εμπορίου προβλέποντας στην ευημερία των πολιτών.

Ως χαρακτηριστικό παραδείγματα της εθνικής-κρατικής ασφάλειας μπορεί να αναφερθεί η στρατηγική Εθνικής Ασφάλειας των ΗΠΑ, η οποία εκπονήθηκε το 2002 και η οποία αναφέρει : «την υπεράσπιση του Αμερικάνικου μας Έθνους από τους εχθρούς» ως την «πρώτη και βασική δέσμευση της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης των ΗΠΑ».

1.4.2 Ατομική – Ανθρώπινη Ασφάλεια

Ένα ερώτημα που θεωρούνταν βαρυσήμαντο ήταν κατά πόσο το άτομο μπορεί να έχει την ιδιότητα του υποκειμένου εντός το διεθνούς δικαίου. Οι ουμανιστές ήδη από το 18^ο αιώνα και στην συνέχεια οι φιλελεύθεροι ιδεαλιστές τον 19^ο αιώνα προσπάθησαν να απελευθερώσουν το άτομο από την κρατική «καταπίεση». Το διεθνές δίκαιο λάμβανε το άτομο ως υποκείμενο μόνο στην περίπτωση που ασκούσε εγκληματικές πράξεις έναντι τις διεθνής νομιμότητας όπως η πειρατεία και το σύγχρονο δουλεμπόριο. Τα Διεθνή Δικαστήρια εγκλημάτων πολέμου της Νυρεμβέργης και του Τόκυο 1948 αλλά και τα σύγχρονα Διεθνή Ποινικά Δικαστήρια (Γιουγκοσλαβία 1991, Ρουάντα 1993 και 2002) δίκάζαν λαμβάνοντας υπόψιν την άμεση υπαγωγή του ατόμου απευθείας στο διεθνές δίκαιο (Εμανουήλ Ρούκουνας, 2015).

Η μεγάλη αλλαγή ως προς την θέση του ατόμου στο διεθνές δίκαιο ήρθε μετά το 1950 με τις πολλαπλές συμβατικές ρυθμίσεις που αναφέρονται στη διεθνή προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Οι υποστηρικτές της ανθρώπινης ασφάλεια θεωρούν την προσωπική ασφάλεια ως θεμελιώδη πρόβλημα των διεθνών σχέσεων και όχι απλά ένα θέμα εσωτερικής πολιτικής ενός συγκεκριμένου κράτους.

Από όποια οπτική γωνία και να εξεταστεί το άτομο ως υποκείμενο διαπιστώνεται ότι λαμβάνει και δίνει ερεθίσματα σε άλλα άτομα γεγονός που τους κάνει να θεωρούνται μια κοινωνία. Επομένως η αίσθηση της ανθρώπινης ή ατομικής ασφάλειας αμέσως μεταφράζεται σε αίσθηση ασφάλειας όλης της κοινωνίας και κατ' επέκταση της κρατικής οντότητας. Εάν κάποιος άνδρας ή γυναίκα ή παιδί στον κόσμο δεν είναι ασφαλής, τότε κανένας άλλος δεν μπορεί να είναι ασφαλής (J.Jackson-Preece, 2011).

Στις μέρες μας έντονη είναι η κινητικότητα των μη κυβερνητικών οργανώσεων (Non Governmental Organizations, NGOs) που αρχίζουν να συγκροτούν την Κοινωνία των πολιτών (Civil Society) στην προσπάθεια προώθησης του ιδιωτικού παράγοντα στις διεθνείς σχέσεις και στην εξέλιξη της διεθνούς δικαιοσύνης (Εμανουήλ Ρούκουνας, 2005).

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών το 1994 εξέδωσε έναν κατάλογο (UNDP, 1994), βασιζόμενος στις θεμελιώδεις αρχές του Χάρτη των ΟΗΕ, επτά σημείων της ανθρώπινης ασφάλειας: Οικονομία, Τροφή, Υγεία, Περιβάλλον, Προσωπικά δεδομένα, Κοινότητα και Πολιτικά. Η ανθρώπινη ασφάλεια σχετίζεται με τον κοινωνικό αποκλεισμό, τον εκσυγχρονισμό και την κλιματική αλλαγή. Η ανθρώπινη ασφάλεια είναι μια ευέλικτη προσέγγιση και μπορεί να προσαρμοστεί σε διαφορετικά πλαίσια και θέματα,

σύμφωνα με το συγκεκριμένο συμφραζόμενο. Απειλές για την ανθρώπινη ασφάλεια μπορεί να υπάρχουν σε όλα τα επίπεδα ανάπτυξης, επίσης μπορούν αναδύονται αργά και αθόρυβα ή εμφανίζονται ξαφνικά και δραματικά δημιουργώντας μια επώδυνη κρίση. Στοιχεία δείχνουν την σύνδεση μεταξύ της ανθρώπινης ασφάλειας και ανθρώπινη ανάπτυξη, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και αναγκών. Η ανθρώπινη ασφάλεια απαιτεί απαντήσεις με επίκεντρο τον άνθρωπο, ολοκληρωμένες, συγκεκριμένες για το περιβάλλον και προσανατολισμένες στην πρόληψη.

1.4.3 Διεθνή Ασφάλεια

Ο όρος της Διεθνούς Ασφάλεια (International Security) πολλές φορές συναντιέται και ως παγκόσμια ασφάλεια (Global Security) δίνοντας μια πιο σφαιρική εικόνα της παγκόσμιας επίδρασης. Και οι δύο όροι αναφέρονται στα μέτρα που μπορούν να ληφθεί όχι μόνο από ένα κράτος αλλά συνεργατικά μέσω των διεθνών οργανισμών όπως τα Ηνωμένα Έθνη και τους τομείς που έχουν αναλάβει, ο Σύνδεσμος των χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας και άλλοι, προκειμένου να διασφαλιστεί η αμοιβαία επιβίωση και η ασφάλεια αυτών των μέτρων περιλαμβάνουν στρατιωτική δράση και διπλωματικές συμφωνίες ως απειλές και συμβάσεις.

Η διεθνής και η εθνική ασφάλεια συνδέονται σταθερά. Μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι η εθνική ασφάλεια ή η κρατική ασφάλεια στην παγκόσμια σκηνή. Ένα νέο θέμα της ακαδημαϊκής μελέτης που επικεντρώνεται στη Διεθνή Ασφάλεια αναδύθηκε ότι ξεκίνησε ως ανεξάρτητο πεδίο σπουδών αλλά απορροφήθηκε ως υποπεδίο διεθνών (Hitoshi Nasm, n.d.) σχέσεων από τότε που έλαβε χώρα στη δεκαετία του 1950. Η μελέτη της διεθνούς ασφάλειας βρισκόταν στο επίκεντρο των σπουδών στις διεθνείς σχέσεις και καλύπτει ετικέτες όπως οι μελέτες ασφάλειας. Στρατηγικές Μελέτες Ειρηνευτικές μελέτες και άλλες έννοιες της ασφάλειας συχνά αντιμετωπίζονται ως κοινή λογική που μπορούν να γίνουν κατανοητές από την αναγνώριση συναίνεσης ότι το περιεχόμενο της διεθνούς ασφάλειας έχει επεκταθεί τα τελευταία χρόνια. Καλύπτει μια ποικιλία διασυνδεδεμένων θεμάτων στον κόσμο που επηρεάζουν την επιβίωση από τα παραδοσιακά ή συμβατικά μέσα στρατιωτικής εξουσίας. Οι αιτίες και οι συνέπειες του πολέμου μεταξύ των "οικονομικών δυνάμεων των κρατών σε ηθικές θρησκευτικές και ιδεολογικές συγκρούσεις εμπόριο και οικονομικές συγκρούσεις ενεργειακών προμηθειών". Επισιτιστικής και

τεχνολογικής τροφής, καθώς και απειλών για την ανθρώπινη ασφάλεια και τη σταθερότητα των κρατών από τις κλιματικές μεταβολές των μεταδοτικών λοιμώξεων που υποβαθμίζουν το περιβάλλον και τις δραστηριότητες μη κρατικών φορέων. Ενώ η ευρεία προοπτική της διεθνούς ασφάλειας θεωρεί τα πάντα ως θέμα ασφάλειας. Η παραδοσιακή προσέγγιση επικεντρώνεται κυρίως ή αποκλειστικά σε στρατιωτικές ανησυχίες.

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο (1939-1945), το έγκλημα της γενοκτονίας, του φυλετικού χωρισμού και η παράνομη κατάληψη αεροσκάφους, υπάγονται σε ειδική κατηγορία διεθνών εγκλημάτων, θεωρούνται εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας και εκείνος που τα διαπράττει μπορεί, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις να συλληφθεί και να δικασθεί από οποιοδήποτε κράτος, ανεξάρτητα από τον τόπο που βρίσκεται και την ιθαγένεια που έχει.

Η ανικανότητα της προσωπικής ανασφάλειας σε ένα κράτος κινδυνεύει να διαχέει την ανασφάλεια σε άλλα κράτη και κατ' επέκταση στην ίδια την διεθνή κοινότητα. Για παράδειγμα, οι παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ή των μειονοτήτων σε ένα κράτος μπορεί να προκαλέσει ροές προσφύγων γεγονός που με τη σειρά του δημιουργεί προβλήματα σε άλλα κράτη καθώς αυτοί οι πρόσφυγες θα αιτούνται άσυλο, προβλήματα που έχει επιφορτιστεί να αντιμετωπίσει η Ύπατη Αρμοστεία των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες. Μια παρόμοια αλυσιδωτή επίδραση μπορεί να παρατηρηθεί λόγω τρομοκρατίας ή πρόκλησης κρίσεων μεταξύ γειτνιαζόντων κρατών.

1.5 Θεωρίες της Ασφαλοποίησης

Η θεωρία της ασφαλειοποίησης αποτελεί μια εναλλακτική προσέγγιση της ασφάλειας, η οποία εισήχθη από τη Σχολή της Κοπεγχάγης μετά τη λήξη του Ψυχρού Πολέμου. Πιο αναλυτικά, αναμειγνύοντας θεωρητικές πτυχές του κονστρουκτιβισμού και της νεορεαλιστικής προσέγγισης της ασφάλειας με τελική κατάληξη στη δημιουργία νέων εννοιών όπως η έννοια της ασφαλειοποίησης. Ουσιαστικά, το ζήτημα ήταν το άνοιγμα της θεματολογίας της διεθνούς ασφάλειας σε ζητήματα που διαφοροποιούνται και διευρύνονταν πέρα από την απειλή ή την χρήση βίας. Θεωρητικοί όπως οι Buzan, Waever και de Wilde θέλησαν να ξεφύγουν από τα «στρατιωτικά όρια» της ασφάλειας, αποσκοπώντας στην κατανόηση και την παρατήρηση διαφορετικών παραγόντων που

αποτελούσαν δυνητικούς παράγοντες αστάθειας, όντας κοινωνικοπολιτικοί δρώντες της καθημερινότητας. (Ashley Middleton, 2016).

Πιο συγκεκριμένα η διαδικασία της ασφαλειοποίησης, ορίζεται ως η αναγωγή καθημερινών πολιτικών παραγόντων και κοινωνικών φαινομένων σε αντικείμενα που εντάσσονται στην ατζέντα ασφαλείας, τόσο σε κρατικό όσο σε περιφερειακό και υπερεθνικό επίπεδο (Καραφουλίδης Π. Αναστάσιος, 2011). Με άλλα λόγια, η σύνδεση της έννοιας της ασφάλειας με τα παραδοσιακά σενάρια περί κρατικής σταθερότητας, ανθεκτικότητας και κυριαρχίας προστίθενται ζητήματα που αποτελούν ή θα αποτελέσουν κίνδυνο για την ύπαρξη και την επιβίωση του κράτους. (Ashley Middleton, 2016) αντιλαμβάνοντας την έννοια της ασφάλειας με μια πληθώρα παραγόντων εξίσου σημαντικών για τη ζωή και την ευημερία του ανθρώπου. Οι εν λόγω παράγοντες είναι στρατιωτικοί, πολιτικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί. Μάλιστα, υπογραμμίζεται το γεγονός πως η αντιμετώπιση ζητημάτων που έχουν ασφαλειοποιηθεί, λαμβάνει χώρα με μηχανισμούς και μέτρα έκτακτης ανάγκης τα οποία ξεπερνούν τις συνηθισμένες πολιτικές διαδικασίες αντιμετώπισης κρίσεων. (Middleton, 2016)

1.6 Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ενοποίησης

Το ευρωπαϊκό οικοδόμημα αποτελεί εκτός από ένα πρωτόγνωρο φαινόμενο συνεργασίας σε διακρατικό επίπεδο και της αδυναμίας να καταγραφεί, μέχρι σήμερα, μίας κυρίαρχης Μεγάλης Θεωρίας. Το παράδοξο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης έγκειται και στο γεγονός της συνολικής επεξηγηματικής ικανότητας στο σύνολο των μετασχηματισμών που συντελούνται και οι οποίοι οδηγούν στο ονομαζόμενο ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Πριν από τέσσερις δεκαετίες ο Ruchala υποστήριξε ότι η μελέτη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης έμοιαζε με εξέταση ελέφαντα από τυφλό και το οποιοδήποτε στοιχείο οδηγούσε σε εσφαλμένα συμπεράσματα ως προς το σύνολο (Ruchala, 1972). Το ανωτέρω δείχνει την μοναδικότητα αυτού του οικοδομήματος και των δυσκολιών που παρουσιάζει η μελέτη και τα ορθά συμπεράσματα που μπορούν να διεξαχθούν για το εγχείρημα που ονομάζεται Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) βρίσκεται μπροστά σε ένα διπλό εγχείρημα αυτό της εξελικτικής συγκρότησης σε πολιτεία, που θα εγγυάται τη συντεταγμένη συμβίωση των

μελών της και αυτό της διασφάλισης του σεβασμού των διαφορών μεταξύ ταυτοτήτων και των πολιτισμών (Μιχάλης Ι. Τσινισιζέλης Δημήτρης Ν. Χρυσόχου, 2016).

Κατά την εξέταση του θέματος παρουσιάζονται νέες δομές συλλογικής συμβίωσης και μια κρίσιμη μετατόπιση του κέντρου βάρους από τη διπλωματία στην πολιτική (Laffan, B., 1998). Η μετάβαση από την παραδοσιακή διπλωματία στη δημοκρατία θα είναι μακρά και επίπονη (Τσούκαλης Λ., 2004). Για τους Laffan B., O'Donnell R. και Smith M. η ΕΕ αποτελεί το επίκεντρο ενός συνόλου διεργασιών που αναδεικνύουν νέες μορφές ταυτότητας και αναγκών (Μαραβέγιας Ν., 2016). Η μελέτη της περιφερειακής ενοποίησης ενδιαφέρεται να εξηγήσει πως και γιατί τα κράτη παύουν να είναι απολύτως κυρίαρχα, πως και γιατί συνδυάζονται, συγχωνεύονται και συνδέονται εθελούσια με τους γείτονες τους...αποκτώντας, παράλληλα νέες τεχνικές για την επίλυση των διαφορών τους (Haas, E.B., 1971). Η επαναξιολόγηση των οριοθετικών θεωριών συστηματοποιεί μια δυναμική χαρτογράφησης της ενοποίησης και η οποία υπόκειται σε διαρκή επαναξιολόγηση μεταβάλλοντας τον θεωρητικό λόγο καθώς μεταβάλλεται η ίδια η εικόνα της ενοποίησης, καθώς δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ούτε διεθνής οργανισμός, ούτε κράτος παρά την δομή της.

Οι (Bellamy, R. και Castiglione D., 1997) συναρτούν την υπόσταση της ΕΕ προς τον «δημοκρατικό φιλελευθερισμό, στον οποίο εκλαμβάνουν ως μια «προφιλελεύθερη αντίληψη περί συνταγματισμού, που ταυτίζει το σύνταγμα με την κοινωνική σύσταση και τη μορφή διακυβέρνησης της πολιτείας». Δίνοντας την εξήγηση «Σκοπός ήταν η διάχυση της εξουσίας να ενθαρρύνει μια διαδικασία ελεγχόμενης πολιτικής σύγκρουσης και διαβούλευσης, που εγγυάτο ότι οι διάφορες κοινωνικές τάξεις ελέγχονταν αμοιβαίως και εντέλει, συνεργάζονταν μεταξύ τους, παρακινώντας τους έτσι να οικοδομήσουν και να επιδιώξουν το δημόσιο καλό, παρά τα στενά ταμειακά συμφέροντα». Καταλήγοντας ότι η αναδυόμενη πολυκεντρική πολιτεία συνιστά οριστική εγκατάλειψη του έθνους κράτους. Γίνεται λόγος για μια έννομη συντεταγμένη τάξη η οποία ορίζει ως κοινοπολιτεία απαρτιζόμενη από μετακυριαρχικά κράτη (MacCormick, N., 1997).

Η μεγάλη εικόνα της ΕΕ εκλαμβάνεται ως «οργανωμένη συναρχία». Το συναρχικό πρότυπο, παρότι υπερβαίνει το βεσφαλιανό δόγμα της κυριαρχικής κρατικότητας, εντάσσει τις συστατικές κυριαρχίες σε μια ευρύτερη πολλαπλότητα συγκυρίαρχων, οι οποίοι επιδίδονται σε από κοινού άσκηση εξουσιών βάσει «νορμών συνεργασίας». Η συναρχία, ως δομική λογική της ΕΕ δεν συντείνει προς μια μετακρατική συγκρότηση, αλλά συμφιλιώνει την κυριαρχία με τις ίδιες τις μεταλλάξεις της.

Υπάρχουν τέσσερις σκέψεις σχετικά με την λογική της συναρχίας. Πρώτον προβάλλει μια δέσμη ιδιοτήτων ως εγγυήσεις αυτονομίας των μερών. Δεύτερον ενισχύει την ικανότητα των μερών να καθορίζουν του όρους της συλλογικής τους συμβίωσης. Ένα τρίτο θεωρείται ότι οδηγεί στην θεσμοποίηση της συνδιάθεσης, βάσει της οποίας δομείται η σχέση ολότητας και μονάδων, εν αντίθεση με την άποψη υπάρχει μια μετακρατική κυριαρχία. Τέλος, συναρτάται προς την πολυτυπία δεσμών, η οποία συναιρεί τη συντονισμένη ετεροτέλεια με την εκλεκτική αυτοτέλεια με την επίτευξη συμβιωτικών διαδράσεων. Η κυριαρχία προϋπάρχει της συναρχίας, και μεταλλάσσεται βάσει των απαιτήσεων της δεύτερης, με τις έννοιες αυτές να συνθέτουν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος (Μαραβέγιας Ν., 2016).

Επί του παρόντος η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επικεντρωθεί στην «πολιτική συνοχής». Σύμφωνα με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η πολιτική συνοχής είναι το βασικό χρηματοδοτικό μέσο που διαθέτει η ΕΕ για την επίτευξη του στόχου της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής, ο στόχος του οποίου εισήχθη στην Συνθήκη με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1985) (Μαραβέγιας Ν., 2016). Η ευρωπαϊκή πολιτική συνοχή λειτουργεί σε ένα ενιαίο πλαίσιο στηριζόμενο στις αρχές της συγκέντρωσης, του προγραμματισμού, της προσθετικότητας, της εταιρικής σχέσης και της χρηστής διαχείρισης. Τα ανωτέρω δίνουν την δυνατότητα στα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία να συγχρηματοδοτούν ένα μεγάλο φάσμα έργων τα οποία εντάσσονται στα περιφερειακά ή εθνικά αναπτυξιακά προγράμματα. Η προσπάθεια μείωσης των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών της ΕΕ έδωσε εθνικό κίνητρο να συνεργαστεί πιο στενά με την ΕΕ και σε πολλούς τομείς όπως αυτό των μεταφορών να χαρακτή κοινή πολιτική για μεγιστοποίηση της αποκομιδής εθνικών κερδών και κοινοτικής αποτελεσματικότητας.

Δεν θα μπορούσαμε να αποφύγουμε τον προβληματισμό αν η ενοποίηση εντέλει ενισχύει ή αποδυναμώνει το κράτος. Παρά τη διαπιστούμενη ετερογένεια τα μέλη λειτουργούν βάσει κοινών θεσμοθετήσεων. Η ένταξη των κ-μ τους προσφέρει τη δυνατότητα αμοιβαίως επωφελών δράσεων, κοινών προσδοκιών ή/και προορισμών, ανεξάρτητα από το εάν, το πώς ή το πότε θα διαβούν συλλογικά το κατώφλι της ομοσπονδίας (Μαραβέγιας Ν., 2016). «Ένωση», άλλωστε σημαίνει ένταξη επιμέρους βουλήσεων σε ένα πλέγμα συλλογικών επιδιώξεων και θεσμοθετημένη εμπλοκή των μερών στην κοινή διακυβέρνηση της πολλαπλότητας με την οποία συνεξελίσσονται.

Συνεπώς, τα συμπεράσματα τα οποία μπορούμε να εξαγάγουμε από την παρούσα μελέτη τα οποία σχετίζονται με την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση στον κοινό τομέα των αερομεταφορών υπό την ομπρέλα της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να γενικευτούν διότι η εξέταση ενός συγκεκριμένου τομέα και η πολλαπλότητα των διαδικασιών για την λήψη αποφάσεων και εφαρμογής των αποκωδικοποιεί μόνο το συγκεκριμένο συνθετικό της Ένωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

«ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΥΡΑΝΟΥ (ΕΕΟ)»

2.1 Ευρωπαϊκή Τομεακή Πολιτική Αερομεταφορών

Η Συνθήκη της ΕΟΚ έβαζε τα πρώτα θεμέλια για την κοινή πολιτικών των μεταφορών η οποία ασχολήθηκε με την τομεακή οργάνωση των διάφορων μέσων μεταφοράς όπως αυτή της εναέριας. Τα κοινοτικά θεσμικά όργανα σκιαγράφησαν τους κοινούς κανόνες ως προς την οργάνωση των δραστηριοτήτων των θαλάσσιων και τρωων εναέριων μεταφορών.

Στην έναρξη αυτής της πολιτικής, η ΕΟΚ είχε να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις που ήταν αντίθετες στις διατάξεις των συνθηκών της, όπως την μη πλήρους εφαρμογή του άρθρου 84 (ΕΟΚ) και την ερμηνεία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αναφορικά με τον ανταγωνισμό και το δικαίωμα εγκατάστασης, καθώς οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες ήταν κρατικές και ασκούσαν ένα μονοπώλιο τουλάχιστον σε εθνικό επίπεδο. Επίσης τα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας ρυθμιζόνταν με διμερείς συμφωνίας. Μια ακόμη πρόκληση ήταν διαδικασία της τιμολογιακής πολιτικής που ακολουθούσαν οι αεροπορικές εταιρίες καθώς και ο προγραμματισμός των τακτικών αεροπορικών δρομολογίων παρόλο που ήταν αντικείμενο μιας πολυμερούς διαπραγμάτευσης, τελικά υπήρχε κρατικός παρεμβατισμός. Γενικά η αεροπορική τιμολόγηση ακολουθούσε το γενικό πλαίσιο της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών [**I**nternational **A**ir **T**ransport **A**ssociation (**IATA**)]. Η κρατική παρέμβαση απέτρεπε τον ελεύθερο ανταγωνισμό στο πεδίο των τιμών.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και αργότερα ως Ευρωπαϊκή Ένωση επιτεύχθηκε σταδιακά μεταξύ 1987 και 1992 με την σύνταξη τριών ΕΚ 2407/92, 2408/92 και 2409/92, πετυχαίνοντας την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση και τον καθορισμό των τιμών (Νίκος Μούσης, 2015). Η εν λόγω απελευθέρωση οδήγησε σε μια αύξηση των διαδρομών κατά 60% φτάνοντας να εξυπηρετούνται ιδιαίτερα και οι πιο απομονωμένες περιοχές. Η εμπιστοσύνη των επιβατών στις αερομεταφορές και η αντιμετώπιση ως κοινή πολιτική των αερομεταφορές έδωσαν μια ώθηση στην αύξηση των εταιριών που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό καθώς και στον αριθμό των δρομολογίων με άμεση συνέπεια την αύξηση του αριθμού επιβατών και εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ

των κ-μ. Νέες προκλήσεις θα έπρεπε να αντιμετωπιστούν λόγω των νέων συνθηκών όπως θέματα διαχείρισης του πεπερασμένου χώρου και την ασφαλή διαχείριση του αναπτυσσόμενου αεροπορικού δικτύου για την ασφαλή μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων.

Στο πλαίσιο του τρίτου πακέτου ελευθέρωσης των εναέριων μεταφορών το Συμβούλιο θέσπισε έναν κώδικα για την παραχώρηση χρόνων χρήσης (κατανομή του διαθέσιμου χρόνου) στην πολιτική αεροπορία κατά τρόπο διαφανή, αποτελεσματικό και χωρίς διακρίσεις στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια (Ε.Ο.Κ. 95/93, 1993) (Ε.Κ. 545, 2009) (Νίκος Μούσης, 2015).

Η προστασία του επιβατικού κοινού στο πλαίσιο της τιμολόγησης των εταιριών ορίζεται από το πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό ΕΚ 1008/2008 απαγορεύοντας την διάκριση τιμών βάσει της κατοικίας ή της υπηκοότητας του πελάτη ή της υπηκοότητας του πελάτη ή του τόπου εγκατάστασης του ταξιδιωτικού πράκτορα. Η διαφάνεια τιμών βελτιώνεται με τη διευκρίνιση ότι η τελική τιμή πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις τιμές, δαπάνες, φόρους και αμοιβές ώστε να αποφεύγεται η παραπλανητική διαφήμιση (Ε.Κ. 1008, 2008) (Νίκος Μούσης, 2015).

Η ΕΕ επιδιώκει τη βελτίωση της πληροφόρησης των επιβατών, την ενίσχυση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και τη διευκόλυνση της επίλυσης των διαφορών. Κανονισμός που θεσπίζει κοινούς κανόνες αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking).

Ο καθορισμός κοινών κανόνων στο πεδίο της πολιτικής αεροπορίας επιδιώκει τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους ευρωπαϊκούς πολίτες, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση των δραστηριοτήτων της αεροναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη.

Συνοψίζοντας στις τρεις προτεραιότητες του προγράμματος Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού στις οποίες στοχεύει η ΕΕ:

1. Εκμετάλευση της ανάπτυξης των αγορών, βελτιώνοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες, δίνοντας ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά και αξιοποιώντας τις επενδυτικές ευκαιρίες με τρίτες χώρες,
2. Εξοπλιστικά όρια ανάπτυξης στον αέρα και στο έδαφος, μειώνοντας τους περιορισμούς και αυξάνοντας την χωρητικότητα (capacity) και βελτιώνοντας την αποδοτικότητα και την επικοινωνία.

3. Διατηρώντας υψηλά επίπεδα ασφάλεια ορίζοντας νέα σύγχρονα πρότυπα ασφάλειας στηριζόμενα από την τεχνολογική αναπύξση.

Συμπερασματικά διαπιστώνεται ότι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των αερομεταφορών συγκεντρώνει όλα τα θεωρητικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης. Οι όροι όπως συνοχής, μετακρατικής κυριαρχίας, συλλογικής συμβίωσης και οργανωμένης συναρχίας παίρνουν σάρκα και οστά στην σχεδίαση και υλοποίηση εφαρμογής του προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

2.2 Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έδειξε γρήγορα τα αντανακλαστικά της με την δημοσίευση μιας δέσμης κοινών κανόνων για την αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων στις αερομεταφορές, όπως αυτών των ΕΚ 549/2004, 550/2004, 551/2004 και 552/2004, με τους οποίους αποσκοπούσε στην σχεδίαση και ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού - Single European Sky (SES). Στην θέσπιση κοινών πεδίων της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας δημοσιεύτηκε ο κανονισμός 2320/2002, ο οποίος αντικαταστάθηκε από τον ΕΚ 300/2008.

Η κοινοτική προσέγγιση για την επίτευξη του προγράμματος, του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, προϋποθέτει ένα πλήρες θεσμικό πλαίσιο, με τη συμμετοχή όλων των σχετικών φορέων. Το νέο νομικό πλαίσιο δεν έδειχνε μόνο το όραμα της ΕΕ για την διαχείριση των αερομεταφορών αλλά δόθηκαν αρμοδιότητες σε φορείς όπως ο ευρωπαϊκός διακυβερνητικός οργανισμός **Eurocontrol** και ο ευρωπαϊκός οργανισμός ασφάλειας της αεροπορίας [**European Aviation Safety Agency (EASA)**] οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι για τον συντονισμό των κ-μ για την εφαρμογή των ΕΚ στην διαχείριση του συστήματος των αερομεταφορών και την ασφάλεια αυτού. Επιπρόσθετα Τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη συμβάλλουν στη διαμόρφωση της πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους κανόνες του προγράμματος.

Το δρομολογηθέν πρόγραμμα, εγκεκριμένο από την European Commission (EC) από το 2004, επικεντρώνεται σε δύο στόχους στην βελτίωση των ισχυουσών προδιαγραφών ασφαλείας και στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της γενικής εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Στο πλαίσιο του προγράμματος, έχει τεθεί, σε ιδιαίτερη υψηλή προτεραιότητα, η βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας, έτσι ώστε

να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του εναέριου χώρου, επιφέροντας την μείωση των καθυστερήσεων, καθώς και την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις αερομεταφορές. Το κοινό ευρωπαϊκό πρόγραμμα SES όχι μόνο δεν αντιτίθεται στην Σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγου το 1944 αλλά προσβλέπει στην βελτίωση των ήδη υπαρχών συνθηκών που είχαν δημιουργηθεί.

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας [International Civil Aviation Organization - (ICAO)] με έδρα το Μόντρεαλ του Καναδά ιδρύθηκε 1947, ως τμήμα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών-(ΟΗΕ) συντονίζει μέσω διεθνών συμφωνιών μεταξύ χωρών του, την ασφάλεια της πλοήγησης των αεροσκαφών. Στα πλαίσια της διαχείρισης και διασφάλισης της πλοήγησης των αεροσκαφών, δημιουργήθηκαν οι Περιοχές Πληροφοριών Πτήσεων (ΠΠΠ) [Flight Information Region - (FIR)], δίχως να είναι απαραίτητο να συμβαδίζει με τα χερσαία και τα θαλάσσια σύνορα των κρατών μελών του ICAO, αλλά με τις δυνατότητες που διέθεταν οι χώρες. Τα FIRs εκχωρήθηκαν στα κ.μ έτσι ώστε αυτά να παρέχουν πρώτον Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεων και δεύτερον Υπηρεσία Έρευνας και Διάσωσης. Επομένως εντός του χώρο FIR τα κ-μ ασκούν της παραπάνω υπηρεσίες λόγω ότι τμήμα του FIR ενδέχεται να είναι και Εθνικός Εναέριος Χώρος (EEΧ) απορρέει ότι το κράτος, εντός του τμήματος αυτού, ασκεί και κυριαρχικά δικαιώματα.

Διαφαίνεται από τα ανωτέρω ότι, ο Ευρωπαϊκός εναέριος χώρος, έκτασης 10,8 εκατ Km² , ήταν κερματισμένος σε 60 κέντρα ελέγχου, τα οποία παρέχουν Διαχείριση εναέριου χώρου [Air Traffic Management (ATM)] εντός 38 FIRs (βλέπε Χάρτη 1). Το εκτιμώμενο κόστος, ως αποτέλεσμα αυτού κατακερματισμένου τρόπου διαχείρισης, έφτανε στα 4 δις ευρώ ετησίως και κατά μέσο όρο της διανυούμενης απόσταση ανά πτήση να είναι μεγαλύτερο κατά 49 km από την ευθεία πτήση και αυτό οφείλονταν στην έλλειψη δυνατότητας ευελιξίας.

Το ευρωπαϊκό σύστημα παροχής αεροναυτιλιών υπηρεσιών [Air Navigation System (ANS)] καλύπτεται από 37 πάροχους [Air Navigation Services Providers (ANSPs)]. Οι πέντε μεγαλύτεροι ANSP όπως (DSNA για την Γαλλία, NATS για το Ηνωμένο Βασίλειο, DFS για την Γερμανία, ENAIRE για την Ισπανία και το ENAV για την Ιταλία) κάλυπταν το 54% της ευρωπαϊκής κυκλοφορία σε έναν χώρο πάνω από το 65% του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

Το κλειδί για τη βελτίωση της ικανότητας, της αποδοτικότητας, της βελτιωμένης ασφάλειας και την εξασφάλισης χαμηλότερου κόστους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, είναι

μέσω της ενισχυμένης συνεργασίας σε διασυνοριακό επίπεδο. Αυτός ο στόχος οδήγησε, σε μια πρώτη φάση, στην δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου [**Functional Airspace Blocks (FAB)**] τα οποία διασφαλίζουν την συνεργασία στην παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η έννοια των FABs αρχίζει να αναπτύσσεται στη νομοθετική δέσμη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES I) ως ένα από τα κύρια μέσα για τη μείωση του κατακερματισμού του εναέριου χώρου.

Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (FABs) καθορίστηκαν στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αριθ 1070/2009, λόγω της τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ 549/2004, ως τμήμα του εναέριου χώρου. Ο διαχωρισμός σε αυτά τα τμήματα βασίζεται στις επιχειρησιακές απαιτήσεις και ανάγκες και ανεξαρτήτως των κρατικών συνόρων και συνεργασιών. Στόχος ήταν να επιτευχθεί η επιτάχυνση της υλοποίησης του προγράμματος SES καθώς και η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας μέσω της διαλειτουργικότητας η οποία απορρέει μέσω μιας ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Ε.Κ. 552, 2004).

Ήταν ένα σημαντικό επίτευγμα η αναδιοργάνωση των 67 τμημάτων εναέριου χώρου στην Ευρώπη σε μόνο εννέα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (βλέπε χάρτη 2), τα οποία είναι:

1. **BALTIC FAB:** Πολωνία, Λιθουανία
2. **BLUE MED:** Ιταλία, Ελλάδα, Κύπρος, Μάλτα (Αίγυπτος, Τυνησία, Αλβανία, Ιορδανία as observers)
3. **DANUBE:** Ρουμανία και Βουλγαρία
4. **FABCE (FAB CENTRAL EUROPE):** Τσεχία, Σλοβακία, Αυστρία, Ουγγαρία, Κροατία, Σλοβενία, Βοσνία & Ερζεγοβίνη
5. **FABEC (FAB EUROPE CENTRAL):** Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Ολλανδία, Λουξεμβούργο και Ελβετία.
6. **DANISH - SWEDISH FAB:** Δανία και Σουηδία
7. **NEFAB (North European FAB):** Εσθονία, Φιλανδία, Λετονία, Ισλανδία
8. **SW FAB (South West FAB):** Ισπανία και Πορτογαλία
9. **UK - IRELAND FAB:** Ηνωμένο Βασίλειο και Ιρλανδία

Ως αποτέλεσμα της πολιτικής του ευρωπαϊκού προγράμματος SES, στην διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ήταν η μείωση των καθυστερήσεων σχεδόν 0.5 λεπτά ανά

πτήση γεγονός που αποτέλεσε αξιοσημείωτο επίτευγμα σε σύγκριση με τη μεγάλες καθυστερήσεις που σημειώνονταν κατά την δεκαετία 1990 έως το 2000.

Η δεύτερη δέσμη κανονιστικών ρυθμίσεων αναφορικά με το Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό εγκρίθηκαν το 2009 περνώντας στην δεύτερη φάση του προγράμματος (SES II). Ο απώτερος στόχος ήταν η αύξηση στις οικονομικές, χρηματοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιδόσεις των πρωτύπων διατάξεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Ευρώπη. Στα νομοθετικά μέτρα του SES II ορίζεται το πλαίσιο λειτουργίας των FAB όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, εκτός από τα ζητήματα οργάνωσης του εναέριου χώρου. Επίσης στους νέους κανονισμούς προβλέπεται οριστική ημερομηνία ανάληψης υποχρεώσεων για τα κράτη μέλη για την εφαρμογή των διαδικασιών εντός των FABs. Εννέα FAB έχουν δημιουργηθεί, δύο από αυτά έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή το **UK - IRELAND FAB** και **DANISH - SWEDISH FAB**. Ο EASA είναι πλέον σε θέση να πιστοποιήσει τα λειτουργικά τμημάτων εναέριου χώρου FAB, εφόσον εμπλέκονται περισσότερα από τρία μέρη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Ιούνιο 2013, πρότεινε το SES II+ το οποίο βρίσκεται στο στάδιο της έγκρισης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η νέα πρόταση επικεντρώνεται σε επτά κύριου τομείς:

α. Ανεξαρτησία και πόρους για τις εθνικές εποπτικές αρχές, μέσω της συνεργασίας σε επίπεδο ΕΕ και συγκέντρωσης πόρων καθώς και μεγαλύτερο διαχωρισμό μεταξύ των πάροχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και των εποπτικών αρχών, όπως λειτουργεί εποπτεία των αεροπορικών εταιριών.

β. Επιλογή παρόχου υπηρεσιών ATM με την μέθοδο του καλύτερου λόγου κόστους/ οφέλους.

γ. Την εξασφάλιση των αναγκών των χρηστών τέτοιες οι οποίες προκύπτουν μέσω της διαβούλευσης.

δ. Την θέσπιση σχεδίου απόδοσης και σώματος ελέγχου αυτού.

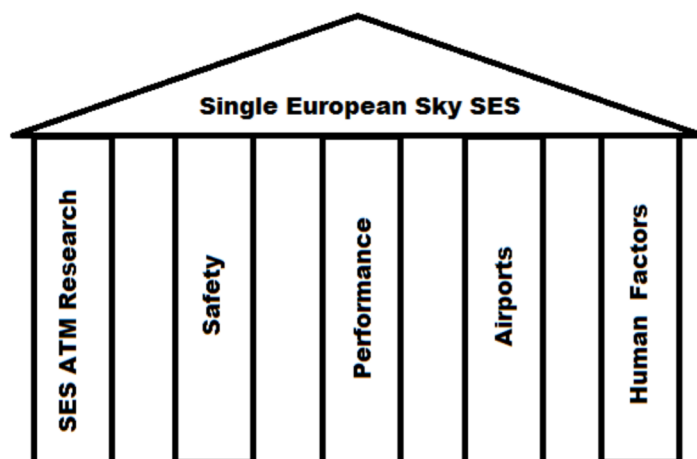
ε. Την διαλειτουργικότητα των συστημάτων των FABs καθώς η ολοκληρωτική λειτουργία τους.

στ. Την διαχείριση του δικτύου Network manager (NM), ήδη τον Δεκέμβριο του 2019 εγκρίθηκε το πλάνο «Network Strategy Plan 2020-2029».

ζ. Λόγω επικαλυπτόμενων τομέων από τους τρεις φορείς (EASA, Eurocontrol, Επιτροπή), καλείτε να οριοθετηθεί το θεσμικό τοπίο μεταξύ τους.

2.3 Η Αρχιτεκτονική Δομή του Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ)

Στο νέο ερώτημα που πρέπει να απαντήσουμε είναι "Ποία είναι η αρχιτεκτονική του προγράμματος SES;". Η δομή του Single European Sky αποτελείται από πέντε πυλώνες πάνω στις οποίες θα ολοκληρωθεί το οικοδόμημα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού¹.



Ο πυλώνας SES ATM Reach (SESAR)

Ο πρώτος πυλώνας του προγράμματος SES είναι ο τεχνολογικός πυλώνας SES ATM Reach (SESAR) μέσω του οποίου οργανώνεται η έρευνα και ανάπτυξη των απαραίτητων τεχνολογικών λύσεων για τις μελλοντικές προκλήσεις του ATM. Σήμερα είμαστε στην φάση ανάπτυξης των τεχνολογικών απαιτήσεων με χρονοδιάγραμμα ως το 2020, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και τη βελτιστοποίηση του μελλοντικού ευρωπαϊκού δικτύου ATM.

Ο πυλώνας αυτό χωρίζεται σε δύο τομείς:

- α. Έρευνα (Research)

Στον πρώτο τομέα σημαντικό ρόλο παίζει το **ATM Master Plan**, είναι αυτό που ορίζει τις μελλοντικές προκλήσεις, τα νέα τεχνολογικά εργαλεία που απαιτείται να αναπτυχθούν και τους τομείς της ATM όπου θα χρησιμοποιηθούν. Τα ερευνητικά εργαστήρια των πανεπιστημίων και οι ιδιωτικός τομέας με την τεχνολογική βιομηχανία είναι οι κύριοι πρωταγωνιστές στην έρευνα των απαραίτητων τεχνολογικών λύσεων. Ένα

¹ Εικόνα 1: Η Δομή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

τέτοιο σύστημα είναι ο αυτοματοποιημένος έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας με Air Navigation System. Λεπτομερή περιγραφή του ATM Master Plan θα γίνει παρακάτω.

β. Ανάπτυξη. (Deployment)

Το χαρακτηριστικό του δεύτερου τομέα είναι ο διαχωρισμός των έργων:

1. Κοινό Έργο [Common Projects (CP)]

Σε αυτήν την περίπτωση οι χώρες καλούνται να συνεργαστούν στην ανάπτυξη των κοινών έργων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει μεγάλη βαρύτητα στην ανάπτυξη των έργων σε συνεργασία μεταξύ των χωρών και τα χρηματοδοτεί σε μεγάλο ποσοστό. Η διαδικασία των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων θα αναλυθεί λεπτομερώς στο 4 κεφάλαιο, στο οποίο θα παρουσιαστούν και οι ευκαιρίες που εμφανίζονται για την στρατιωτική κοινότητα.

2. Μη Κοινών Έργων [Non Common Projects].

Στην περίπτωση των Μη Κοινών Έργων οι χώρες από μόνες τους θα εκτελέσουν έργα έτσι ώστε να βελτιώσουν την τεχνολογική τους υποδομή στις απαιτήσεις των νέων διαδικασιών διαχείρισης του εναέριου χώρου ATM.

European ATM Master Plan

Στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ), το European Air Traffic Management Master Plan είναι το κύριο πλάνο όπου σχεδιάζονται και καθορίζονται οι προτεραιότητες του εκσυγχρονισμού των ATM, οριοθετώντας το στον πυλώνα SESAR. Το Master Plan είναι ο οδικός χάρτης (roadmap) και το αποτέλεσμα της στενής συνεργασίας μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων. Ο τεχνολογικός πυλώνας του SES, (SESAR) συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του SES σε Υψηλό Επιπέδο (High Level) υποστηριζόμενο με το ρυθμιστικό πλαίσιο.

Οι λεπτομέρειες του Master Plan καθορίζουν τις προδιαγραφές των συστημάτων για την παροχή υψηλού επιπέδου ATM και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αυτών. Ως εκ τούτου, θέτει το πλαίσιο για τις δραστηριότητες ανάπτυξης που εκτελούνται στον πυλώνα SESAR με την προοπτική οι δραστηριότητες να εκτελούνται σε όλα τα επιχειρησιακά σχέδια, υπό τον συντονισμό του Deployment Manager (DM) SESAR και

σύμφωνα με το πρόγραμμα ανάπτυξης, για τη διασφάλιση συνολικής συνοχής και ευθυγράμμισης.

Το ATM είναι ένα κρίσιμο στοιχείο στην ευρωπαϊκή αλυσίδα των αερομεταφορών ώστε να καταστεί η Ευρώπη ένας παγκόσμιος κόμβος για την κινητικότητα και την ευημερία. Για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορών, η Ευρώπη πρέπει να έχει ένα σαφές όραμα για το πώς να παραδώσει ένα σύστημα υψηλής απόδοσης ATM.

Από την έκδοση του Master Plan αρκετές σημαντικές εξελίξεις το 2012 έχουν λάβει χώρα, όπως η διαθεσιμότητα των πρώτων τεχνολογικών λύσεων του SESAR, την έναρξη των δραστηριοτήτων και σημαντικών αλλαγών για την κάλυψη των προβλέψιμων απαιτήσεων για την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στο μέλλον. Ως εκ τούτου, ο εκσυγχρονισμός πρέπει να αντικατοπτρίζει την αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας, τη διατήρηση ή ακόμη και τη βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας και προστασίας. Ταυτόχρονα, θα πρέπει επίσης να αναγνωρίσουμε την ανάγκη να παραχθούν λύσεις για την αντιμετώπιση κρίσιμων προβλημάτων της παραγωγικής ικανότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις, στην έκδοση του 2015 Master Plan προβλέπονται τα εξής:

- α. Εισαγωγή ενός οράματος για το μελλοντικό ευρωπαϊκό σύστημα ATM.
- β. Η παρουσίαση του πρώτου κύματος εγκαταστάσεων του SESAR, όπως τα Κοινά Έργα [**Pilot Common Project (PCP)**] και διευκρινίζει τα βασικά χαρακτηριστικά των δραστηριοτήτων (SESAR 2020).
- γ. Την παροχή νέων σεναρίων ανάπτυξης για στοιχεία που είναι αρκετά ώριμα για να τεθεί στην ανάπτυξη.
- δ. Τη ρητή αναφορά των συστημάτων εξ αποστάσεως αεροσκάφη [**Remotely-Piloted Aircraft Systems (RPAS)**] και τα ελικοφόρα ως χρήστες του εναέριου χώρου, καθώς και με τα στοιχεία της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο εντός ATM.
- ε. Την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων μιας πιο ολοκληρωμένης στρατιωτική εμπλοκής.
- στ. Σύγκλιση με το πρόγραμμα ανάπτυξης και το σχέδιο στρατηγικής δικτύου (Network Strategy Plan).

Το όραμα το οποίο περιγράφεται στο 2015 Master Plan αναφέρεται στην επίτευξη "υψηλής απόδοσης αεροπορίας στην Ευρώπη του 2035. Το όραμα αντανακλά τους στόχους στο SES II, οι οποίοι αποσκοπούν σε πιο βιώσιμες και καλύτερες επιδόσεις της αεροπορίας. Το όραμα της Ευρώπης για την αεροπορία αναφέρει ότι το 2050 η ευρωπαϊκή κοινότητα των αερομεταφορών θα είναι πρωτοπόρα στον κόσμο σε βιώσιμα προϊόντα και υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, καλύπτοντας τις ανάγκες των πολιτών και της κοινωνίας της ΕΕ.

Η τεχνολογική εξέλιξη των μελλοντικών συστημάτων είναι πλέον στενά συνδεδεμένη με τα φιλόδοξα επίπεδα αποδόσεων. Το SESAR θα επιτρέψει μια σημαντική αλλαγή στις δυνατότητες του συστήματος, από το 2035, με τα υψηλότερα επίπεδα αυτοματισμού και ψηφιοποίησης.

Το Master Plan προσδιορίζει τις σχετικές αλλαγές και σχεδιάζει τις μελλοντικές δραστηριότητες. Οι αλλαγές αυτές κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τους τέσσερις τομείς της ATM.

1. Βελτιστοποιημένες υπηρεσίες δικτύου εναέριας διαχείρισης ATM.
2. Τις διαδικασίες στους αερολιμένες.
3. Προχωρημένες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας.
4. Αεροπορικές υποδομές.

Το **Master Plan** περιλαμβάνει οδικό χάρτη, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη που έχει προγραμματιστεί, οδηγείται με τον ορθό τρόπο (ανάπτυξη μεταξύ του εδάφους και του αέρα.) για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη. Το Master Plan δίνει επίσης στοχευόμενες ημερομηνίες και χρονικά διαγράμματα. Τον Δεκέμβριου του 2019 υπογράφηκε το νέο Master Plan και ορίζονταν το EUROCONTROL ως φορέας διαχείρισης στον ΕΕΟ.

Ο πυλώνας "Safety"

Ο δεύτερος πυλώνας ασχολείται καθαρά με την ασφάλεια και ορίζει τα πρότυπα και τις πιστοποιήσεις σε όλες τις διαδικασίες του αερομεταφορικού συστήματος. Λόγω της συμφόρησης του εναέριου χώρου και των αερολιμένων έχει επέλθει αύξηση στην εναέριας κυκλοφορία καθώς επίσης οι νέες τεχνολογίες, οι οποίες από την μια μεριά μπορούν να βοηθήσουν τα σύστημα για την έκρυθμη λειτουργία του από την άλλη θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.

Οι αρμοδιότητες που έχει αναλάβει ο Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) είναι αυτές που διασφαλίζουν το αερομεταφορικό σύστημα εκδίδοντας κανονισμούς για την ασφάλεια και επιβλέποντας για την εναρμόνιση αυτών και την ομοιόμορφη εφαρμογή τους. Οι αρμοδιότητες του EASA επεκτάθηκαν σε τέτοιο βαθμό ώστε να καλύψουν τις διαδικασίες που ακολουθούνται στα αεροδρόμια, τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και τις λοιπές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Ακολουθώντας τα τρία στάδια ασφάλεια ΠΡΟΛΗΨΗ – ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ – ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ δημιουργείς ένα σύστημα ανατροφοδοτούμενο που στοχεύει στην αποτροπή της απειλής, μέσω της αύξησης του κόστους. Με την πρόληψη παίρνεις τα πρώτα μέτρα τέτοια ώστε να αποτρέπουν την υλοποίηση της απειλής. Με την ανίχνευση ανατροφοδοτείς το σύστημα με νέα δεδομένα, πληροφορίες και με την αντίδραση ξανασχεδιάσης της πρόληψης στηριζόμενη στις νέες πληροφορίες από την ανίχνευση λαμβάνοντας τέλος την αποτελεσματικές και ασφαλές δραστηριότητας εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ο πυλώνας "Performance"

Ο τρίτος πυλώνας έχει σχέση με τις επιδόσεις του συστήματος διαχείρισης των πτήσεων. Ο πυλώνας χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα τα οποία είναι:

1. Σύστημα Επιδόσεων (Performance Scheme)
2. Τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (Functional Airspace Blocks)

Το συγκεκριμένο τμήμα έχει ιδιαίτερη σημασία διότι εξυπηρετεί στην προοδευτική εφαρμογή του EUIR και για τον λόγο αυτό γίνεται λεπτομερή παρουσίαση στην επόμενη ενότητα.

3. Κανόνες χρέωσης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Charging Regulations)
4. Διαχειριστής Δικτύου (Network Manager)

Στο τμήμα αυτό σημαντικό ρόλο έχει επωμιστεί το EUROCONTROL.

Ο πυλώνας "Airports"

Ο συγκεκριμένος πυλώνας έχει ως κύριο ρόλο να ορίζει και να παρακολουθεί τις διαδικασίες, τους κανονισμούς που θα πρέπει να εφαρμόζονται στα αεροδρόμια καθώς και τις κτηριακές εγκαταστάσεις.

Ο πυλώνας "Human Factors"

Το όρο "Human Factors" τον συναντάμε σε κάθε δραστηριότητα του ανθρώπου, επομένως ήταν αδύνατον να λείπει από ένα τέτοιο πρόγραμμα όπως το SES, όπου πάνω από τρεισήμισι εκατομμύρια άνθρωποι ασχολούνται με τις αερομεταφορές. Ο συγκεκριμένος πυλώνας χωρίζεται σε δύο τομείς, στους εξής:

1. Ειδική Επιτροπή Κλαδικού Διαλόγου (Specific sectoral dialogue)
2. Ομάδα Συμβουλευτικής Εμπειρογνομώνων Σχετικά με την Κοινωνική Διάσταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Consultative expert group on social dimension of the SES).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

«ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΕΟ»

Το όραμα του ανασχεδιασμού διαχείρισης της πτητικής δραστηριότητας εντός του Ευρωπαϊκού Εναέριου χώρου με στόχο την αύξηση της κυκλοφορίας εντός ενός ασφαλούς πλαισίου και οικολογικού πνεύματος, ενεργοποίησε τα αντανακλαστικά εκτός των κρατικών φορέων των κρατών μελών αλλά και διαφόρων διεθνών οργανισμών. Στους διεθνείς φορείς είτε ανατέθηκε δραστηκός ρόλο στην υλοποίηση του προγράμματος και της εφαρμογής του, όπως το EUROCONTROL, EASA και ο EDA, είτε έπρεπε να εξασφαλιστούν εκείνες οι προϋποθέσεις για να διαθέτουν ασφαλή, αποτελεσματική και ευέλικτη πτητική δραστηριότητα εντός του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου για τους δικούς τους λόγους όπως για παράδειγμα το NATO. Δεν θα αναφερθούμε στον ICAO λεπτομερώς καθώς από την μια δεν έχει άμεσο ενεργό ρόλο στον σχεδιασμό και ενεργοποίηση του ΕΕΟ και από την άλλη η ΕΕ σε όλα τους εκδοθέντες κανονισμούς αναφέρει ότι σέβεται και τηρεί τους κανονισμούς που έχει εκδώσει ο ICAO για την αεροπλοΐα. Παρακάτω αναλύονται λεπτομερώς οι δράσεις που ακολουθεί ο κάθε φορέας ξεχωριστά στην προσπάθεια υλοποίησης του προγράμματος και παράλληλα εστιάζοντας στις ενέργειες αυτές που αυξάνουν την διεθνή ασφάλεια εντός του ΕΕΟ.

3.1 Eurocontrol

Ήδη από τις πρώτες λέξεις ίδρυσης του Eurocontrol, το θέμα ασφάλεια είναι σε υψηλό επίπεδο καθώς ο οργανισμός ορίζεται ως Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, κοινώς γνωστός ως EUROCONTROL. Ο διεθνής οργανισμός εργάζεται για την επίτευξη ασφαλούς και απρόσκοπτης διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε όλη την Ευρώπη, μέσω της τεχνογνωσίας που διαθέτει καθώς επίσης καλύπτει την έρευνα, την ανάπτυξη, τη λειτουργία και την παρακολούθηση των επιδόσεων της πτητικής δραστηριότητας. Επίσης, μετά την υπογραφή του Σχεδίου Εφαρμογής (Implementation Plan) το 2019 το Eurocontrol ανάλαβε τα χρέη του επίσημου φορέα της ΕΕ για την εφαρμογή του οράματος έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Ο εν λόγω φορέας ιδρύθηκε το 1960 με έδρα του στις Βρυξέλλες, και σήμερα διαθέτει 41 κράτη

μέλη. Επισημαίνεται ότι από στα κράτη μέλη υπάρχουν και χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ και ο οργανισμός δεν θεωρείται αμιγώς Ευρωπαϊκό. Ο οργανισμός απασχολεί περίπου δύο χιλιάδες άτομα και λειτουργεί με ετήσιο προϋπολογισμό άνω του μισού δισεκατομμυρίου ευρώ.

Ο οργανισμός εκτός από κεντρικό οργανισμό για το συντονισμό και τον σχεδιασμό του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας για όλη την Ευρώπη και εντός του ΕΕΟ, συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους χρήστες πολιτικού και στρατιωτικού εναέριου χώρου, αεροδρόμια και άλλους οργανισμούς. Οι δραστηριότητές του περιλαμβάνουν όλες τις υπηρεσίες υπηρεσίας αεροναυτιλίας, ακολουθεί την στρατηγική και τακτική διαχείριση ροής, εκπαίδευση ελεγκτών, περιφερειακός έλεγχος του εναέριου χώρου, τεχνολογίες και διαδικασίες που προστατεύονται από την ασφάλεια και είσπραξη τελών αεροναυτιλίας., σε μια κοινή προσπάθεια να κρατηθεί η αεροπλοΐα στην Ευρώπη ασφαλέστερη, αποδοτικότερη, οικονομικότερη και με ελάχιστο περιβαλλοντική επίπτωση.

Στην ιστοσελίδα του οργανισμού (EUROCONTROL, n.d.) παρουσιάζονται χαρακτηριστικά τα αντικείμενα όπου ο οργανισμός συμβάλει με την τεχνογνωσία του, όπως «η επισκόπηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας», «ο σχεδιασμός και αξιοποίηση του εναέριου χώρου» και «τυποποίηση». Επίσης αντικείμενα που έχουν είτε άμεση είτε έμμεση σχέση με την διεθνή ασφάλεια είναι: «κυβερνασφάλεια», «περιβάλλον», «πρόβλεψη» και «ασφάλεια (safety)». Τα ενδιαφερόμενα μέλη του οργανισμού, από κοινού προσπαθούν να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν κοινούς κανόνες για την ελαχιστοποίηση ζητημάτων ασφάλειας και κόστους και παράλληλα την αύξηση της ευελιξίας και αποτελεσματικότητας στην διαχείριση της πτητικής δραστηριότητας.

Το Eurocontrol και τα κράτη μέλη της ΕΕ θέσπισαν την επιτροπή Ενιαίου Ουρανού [Single sky Committee (SSC)] η οποία έχει συσταθεί για να υποστηρίξει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Στην εν λόγω επιτροπή προεδρεύει ένας εκπρόσωπος της ΕΕ. Η Επιτροπή παίζει τον πιο καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη και εφαρμογή του προγράμματος ΕΕΟ καθώς αποφασίζει και υποβάλει μέτρα που λαμβάνονται σε θέματα πολιτικής και κανονιστικών θεμάτων, καθώς στοχεύει στην εξασφάλιση τα συμφέροντα όλων των κατηγοριών χρηστών του ΕΕΟ μέσω της σύνθεσης.

3.2 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ) [European Union Aviation Safety Agency (EASA)]

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας [the European Union Aviation Safety Agency (EASA)] είναι ένας ακόμη οργανισμός της ΕΕ με στενευμένα καθήκοντα για την εξασφάλιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (EASA, n.d.). Η ιδέα μιας ευρωπαϊκής αρχής για την ασφάλεια των αερομεταφορών ανάγεται στο 1996, αλλά ο οργανισμός ιδρύθηκε μόλις το 2002 και ξεκίνησε τις εργασίες του το 2003, με έδρα την Κολωνία της Γερμανίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν μέλος του οργανισμού, μέχρι στις 31 Δεκεμβρίου 2020, το τέλος της μεταβατικής περιόδου του Brexit.

Ο κοινοτικός οργανισμός ορίζει ότι, ο EASA παρέχει στην Επιτροπή όλη την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη που απαιτεί και βοήθα στην άσκηση των νομοθετικών και ρυθμιστικών καθηκόντων της. Οι αρμοδιότητες του οργανισμού περιλαμβάνουν την ανάλυση και την έρευνα παραμέτρων ασφάλειας, την έγκριση ξένων φορέων εκμετάλλευσης και την παροχή συμβουλών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη σύνταξη της νομοθεσίας της ΕΕ. Εφαρμόζει και παρακολουθεί κανόνες ασφαλείας (συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στα κράτη μέλη), δίνει πιστοποίηση τύπου αεροσκαφών και εξαρτημάτων και εγκρίνει οργανισμούς που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση αεροναυτικών προϊόντων. Επίσης ο EASA εκδίδει επίσης πιστοποιητικά για οργανισμούς εγκατεστημένους σε τρίτες χώρες.

Στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού II (SES-II), μιας πρωτοβουλίας για την τυποποίηση και το συντονισμό όλου του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην ΕΕ, ο οργανισμός έχει αναλάβει πρόσθετα καθήκοντα τα οποία υλοποιήθηκαν πριν από το 2013. Από τις 4 Δεκεμβρίου 2012, ο EASA είναι σε θέση να πιστοποιεί λειτουργικά μπλοκ εναέριου χώρου εάν εμπλέκονται περισσότερα από τρία μέρη.

Η επιτροπή της ΕΕ προτείνει την περαιτέρω διεύρυνση της εντολής του EASA για τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Αναθεώρησης της Απόδοσης, με σαφή διαχωρισμό των Εθνικών Εποπτικών Υπηρεσιών και των Παροχών Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Επί του παρόντος, το πεδίο αρμοδιοτήτων του EASA περιλαμβάνει όλες τις πτυχές που αφορούν την αξιοπλοΐα και την περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής

των κοινοτικών κανόνων ασφαλείας και των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων του EASA ελκτάθηκε πρόσφατα στην εκπαίδευση και την αδειοδότηση των πληρωμάτων, στις πτητικές λειτουργίες (τόσο των κοινοτικών όσο και των τρίτων χωρών) στην ασφάλεια των αεροδρομίων και στην ασφάλεια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της παροχής των υπηρεσιών αεροναυτίας.

3.3 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (EOA) [European Defence Agency (EDA)]

Εντός του πλαισίου της Κοινής Πολιτικής Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) ιδρύθηκε το 2004 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (EOA) με κύριο ρόλο την στήριξη των ευρωπαϊκών αμυντικών έργων συνεργασίας παρέχοντας έναν φόρουμ για τα ευρωπαϊκά υπουργεία Άμυνας. Στο οργανισμό συμμετέχουν τα 26 κράτη μέλη της ΕΕ εκτός της Δανίας. Πιο συγκεκριμένα, προωθεί τη συνεργασία, ξεκινά νέες πρωτοβουλίες και προτείνει λύσεις για τη βελτίωση των αμυντικών ικανοτήτων. Επίσης, βοηθά τα κράτη μέλη που το επιθυμούν να αναπτύσσουν κοινές αμυντικές ικανότητες.

Ο οργανισμός αποτελεί κόμβο της ευρωπαϊκής αμυντικής συνεργασίας. Η εμπειρογνώσια και τα δίκτυα που διαθέτει του δίνουν τη δυνατότητα να καλύπτει ένα ευρύ φάσμα στον τομέα της άμυνας, το οποίο περιλαμβάνει τα εξής: την εναρμόνιση των απαιτήσεων για την ανάπτυξη επιχειρησιακών ικανοτήτων, την έρευνα και καινοτομία για την ανάπτυξη τεχνολογικών μοντέλων, την κατάρτιση και ασκήσεις στον τομέα της συντήρησης με στόχο τη στήριξη επιχειρήσεων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής ασφαλείας και άμυνας. Ο EOA εργάζεται επίσης για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής αμυντικής βιομηχανίας και ενεργεί ως διαμεσολαβητής και φορέας μεταξύ των στρατιωτικών φορέων των κρατών μελών και των πολιτικών της ΕΕ οι οποίες επηρεάζουν τον τομέα της άμυνας.

Δομικά ο οργανισμός αποτελείται από τρεις επιχειρησιακές διευθύνσεις: Σχεδιασμός και στήριξη της συνεργασίας, Ικανότητες, εξοπλισμός και τεχνολογία και Ευρωπαϊκές συνέργειες και καινοτομία. Παράλληλα λειτουργούν [Military Aviation Board (MAB)]. Το 2016 συμφωνήθηκε ο όρος κοινή άποψη [Common Project or Common Point (CP)] εκ μέρους όλων των κρατών μελών, η οποία θα ανακοινώνεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο όνομα της στρατιωτικής κοινότητας. Ειδικά στο πλαίσιο του ΕΕΟ ο EOA

προσπαθεί μέσω της διαδικασίας (CP) να οργανώσει και να προωθήσει την κοινή άποψη και ενεργειών της στρατιωτική κοινότητας.

3.4 Οργανισμός Βορειοατλαντικού Συμφώνου [North Atlantic Treaty Organization (NATO)]

Μετά το πέρας του 2^{ου} ΠΠ και στο πλαίσιο του αναδυόμενου διπολικού συστήματος ιδρύθηκε ο οργανισμός **Βορειοατλαντικού Συμφώνου** [North Atlantic Treaty Organization, NATO]. Η συμμαχία αυτή υπογράφηκε τον Απρίλιο του 1949 από 12 χώρες της Ευρώπης και της βόρειας Αμερικής (Βέλγιο, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Δανία, Η.Π.Α., Ισλανδία, Ιταλία, Καναδάς, Λουξεμβούργο, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία), σήμερα η συμμαχία αριθμεί 30 κράτη-μέλη. Παρόλα αυτά η συμμαχία κρατάει δεσμούς ειρήνης και συνεργασίας και με χώρες εκτός της συμμαχίας. Το NATO είναι μια στρατιωτική αμυντική συμμαχία χωρών της Δύσης, με σκοπό την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών και την αποτροπή της ένοπλης επίθεσης εναντίον κάποιου κράτους-μέλους από χώρα εκτός της συμμαχίας.

Το ανώτατο όργανο του NATO είναι το Βορειοατλαντικό Συμβούλιο [North Atlantic Council (NAC)], με έδρα τις Βρυξέλλες. Το εν λόγω όργανο αποτελεί το κύριο σώμα και αντιπροσωπεύεται από τους υπουργούς Εξωτερικών και Άμυνας των κρατών-μελών. Άλλο ανώτατο όργανο του NATO είναι η Στρατιωτική Επιτροπή (Military Committee), η οποία αποτελείται από τους Αρχηγούς των Γενικών Επιτελείων (Α/ΓΕΕΘΑ) όλων των κρατών-μελών. Το NATO ως χρήστης του Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου, καθώς οργανώνει αεροπορικές επιχειρήσεις και πάροχος ασφάλειας των περισσότερων κρατών που συμμετέχουν στον ΕΕΟ έχει θεσπίσει την επιτροπή Aviation Committee για θέματα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Επιπρόσθετα το NATO και το Eurocontrol στενά συνεργαζόμενα για θέματα ασφάλεια έχουν θεσπίσει την επιτροπή NEASCOG, η οποία εξετάζει θέματα ασφάλεια και τρωτότητας των αυτοματοποιημένων συστημάτων, τα οποία λειτουργούν επικουρικά στην διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

«Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΕΟ»

4.1 Οι Σύγχρονες Απειλές Ασφάλειας Εντός του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση όσο προχωράει στην ενοποίηση της προωθεί ειρήνη και εγγυάται την ασφάλεια στους πολίτες και την επικράτειά της, μέσω της εφαρμογής χαμηλής στρατηγικής. Η εσωτερική και εξωτερική ασφάλεια είναι όλο και περισσότερο συνυφασμένη: η ασφάλειά μας στο σπίτι εξαρτάται από την ειρήνη πέρα από τα σύνορά μας. Παγκόσμια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης Η ΕΕ θα προωθήσει την ευημερία του λαού της. Η ευημερία πρέπει να είναι κοινόχρηστο και απαιτεί την εκπλήρωση των στόχων αειφόρου ανάπτυξης παγκοσμίως συμπεριλαμβανομένης της Ευρώπης. Μια ευημερούσα Ένωση εξαρτάται επίσης από μια ανοιχτή και δίκαιη διεθνές οικονομικό σύστημα και βιώσιμη πρόσβαση στον κόσμο κοινά. Η ΕΕ θα ενισχύσει την ανθεκτικότητα των δημοκρατιών της. Με συνέπεια Η τήρηση των αξιών μας θα καθορίσει την εξωτερική αξιοπιστία και επιρροή μας (European External Action Service (EEAS), 2016).

Ένας από του πέντε πυλώνες της αρχιτεκτονικής δομής του προγράμματος ΕΕΟ έχει ως τίτλο ασφάλεια «Safety» ο οποίος ασχολείται με τις πιστοποιήσεις προσωπικού και μέσων και την εκπόνηση υψηλών προδιαγραφών, για ασφαλή διαχείριση των πτήσεων. Δυστυχώς αυτός ο πυλώνας δεν καλύπτει θέματα τα οποία έχουν να κάνουν για την ασφάλεια πτήσεων, προσωπικού, μέσων και επιβατών από εξωγενείς απειλές. Καθώς το δίκτυο των αερομεταφορών χωρίζεται σε εσωτερικό διεθνές δίκτυο. Μια εξωτερική απειλή που επιδράει ακόμη και σε εσωτερικό δίκτυο αυτό μπορεί να έχει τελικό αντίκτυπο και στο διεθνές δίκτυο. Η τρομοκρατική ενέργεια στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 δεν είχε αντίκτυπο μόνο στις ΗΠΑ αλλά και στην ευρωπαϊκή πτητική δραστηριότητα². Επίσης η ευρωπαϊκή πτητική δραστηριότητα παρουσίασε πτώση το έτος 2009 ως απόρροια της οικονομικής κρίσης κατά το έτος 2008 που εκδηλώθηκε.

Τα διαλαμβανόμενα στην έκθεση (UNDP, 1994) των ΗΕ αναφέρει μια λίστα επτά βασικές διαστάσεις της ανθρώπινης ασφάλειας όπως η οικονομία, η τροφή, η υγεία, το περιβάλλον, τα προσωπικά δεδομένα, κοινότητα και η πολιτική. Η εμφάνιση της πανδημίας COVID 19 και τα μέτρα που λήφθηκαν για τον περιορισμό της από της

² Εικόνα 2: Η Ευρωπαϊκή Εξέλιξη της Κυκλοφορίας και Ανάκαμψη από την Προηγούμενη Κρίση

κυβερνήσεις των κρατών της ΕΕ θύμισε ότι οι επτά τομείς ασφάλειας όπου αναφέρετε η έκθεση του ΟΗΕ (UNDP, 1994) έχουν ισχύει και στις μέρες μας. Επίσης ο τομέας της οικονομίας στις περιόδους κρίσεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις καθώς οι αερομεταφορές παρουσιάζουν υψηλή ευαισθησία, δηλαδή έντονη άμεση ύφεση σε περιόδους οικονομική κρίσης και σε εποχές οικονομικής ανάπτυξης παρουσιάζουν αύξηση της πτητικής δραστηριότητας και γενική ανάπτυξη στο χώρο των αερομεταφορών και στο ευρύτερο περιβάλλον που δραστηριοποιείται για υποστήριξη των εν λόγω εταιριών. Στην αναφορά του eurocontrol (Eurocontrol, 2020) παρατίθεται διάγραμμα³ που επιβεβαιώνει τα ανωτέρω.

Μια παραδοσιακή απειλή είναι η τρομοκρατία και η χρήση πολιτικών αεροσκαφών ως όπλο η οποία αποτελεί μια νέα μορφή ασύμμετρη απειλή και αποδίδεται με τον όρο «RENEGADE». Αυτή η μορφή απειλής σκοπό έχει να παρακάμψει η να υπονομεύσει της δυνατότητες μιας χώρας, επιχειρώντας παράλληλα να εκμεταλλευτεί τις αδυναμίες της χρησιμοποιώντας μεθόδους που διαφέρουν από τις επιχειρησιακές. Στο χώρο της αεροπλοΐας έχουμε την αεροπειρατεία (hijack) με χρήση βίας, κατάληψης αεροσκάφους, άσκησης και διατήρησης ελέγχου. Οποιοδήποτε περιστατικό αντικανονικής συμπεριφοράς εν πτήση μπορεί να χαρακτηριστεί ως αεροπειρατεία ή RENEGADE στο βαθμό που η πτητική συμπεριφορά μπορεί να χαρακτηριστεί ως δυνατή απειλή (ΓΕΕΘΑ, 2017).

Στο εγχείρημα της ΕΕ για την ανάπτυξη του προγράμματος ΕΕΟ, η τεχνολογία είναι ουσιαστικός αρωγός. Η αύξηση της χωρητικότητας μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσω χρήσης αυτοματοποιημένων συστημάτων. Στον αντίποδα αυτής της αρωγής η τεχνολογία μπορεί να είναι η αχίλλειος πτέρνα του προγράμματος, καθώς ο κυβερνοπόλεμος είναι μια σύγχρονη μορφή πολέμου. Ο κυβερνοχώρος ξεκινάει μέσα στο διαδίκτυο, και τα αυτοματοποιημένα συστήματα επικοινωνούν μέσω αυτού του δικτύου και κρίσιμες υποδομές εξαρτώνται από τον κυβερνοχώρο. Η κακόβουλη δράση απαιτεί γνώση, χρόνο και φαντασία. Η γνώση υπάρχει ελεύθερη στον ίδιο τον κυβερνοχώρο, γεγονός που δημιουργεί ευνοϊκό περιβάλλον για τις κακόβουλε ενέργειες, καθώς ο απομακρυσμένος έλεγχος και η ανωνυμία είναι σύμμαχοι στις κυβερνοεπιθέσεις. Επιπρόσθετα πρέπει να αναφερθούν οι πέντε τύποι κυβερνοεπιθέσεων (Παπαγεωργίου, n.d.) που μπορούν να εφαρμοστούν στο δίκτυο των συστημάτων εναέριου ελέγχου [Air

³ Εικόνα 2: Η Ευρωπαϊκή Εξέλιξη της Κυκλοφορίας και Ανάκαμψη από την Προηγούμενη Κρίση

Traffic Management (ATM)]. Η κυβερνο-κατασκοπεία (Cyber Espionage) καθώς μπορούν να κλαπούν σημαντικά προσωπικά δεδομένα των επιβατών. Επίσης υπάρχει η πιθανότητα να εφαρμοστεί κυβερνο-τρομοκρατία (cyber-terrorism) και να εξελιχθεί σε κυβερνο-έγκλημα (cyber crime) ή κυβερνοπόλεμος σε κρίσιμες υποδομές για πολιτική τρομοκρατία. Τέλος το Hacking έχει δυνατότητα να εφαρμοστεί σε επιθέσεις σε αεροπορικές εταιρίες και πρόσωπα.

Η ΕΕΟ συνορεύει με εναέριου χώρους όπου η αρμόδια αρχή είναι υπό καθεστώς τα οποία ακολουθούν αναθεωρητική πολιτική. Για ακόμη μια φορά εμφανίζεται ο ένας από τους επτά που αναφέρεται στην έκθεση του 1994 ο ΟΗΕ (UNDP, 1994). Επίσης υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν σε χώρες στις οποίες τα καθεστώτα είναι ρευστά και πολιτικές αναταραχές είναι σύνηθες.

Μια ακόμη σύγχρονη μορφή απειλής είναι η υβριδική απειλή που μπορεί να συμπεριλάβει όλων των ειδών ανάλογα με τις επιδιώξεις. Σύμφωνα με τον Hoffman, τον εμπνευστή της υβριδικής απειλής, ο ορισμός του υβριδικού πολέμου προσαρμόζεται από την αμυντική εθνική στρατηγική και επικεντρώνεται στις μεθόδους σύγκρουσης των αντιπάλων (Αρδά Στυλιανή, 2018).

4.2 Τρόποι Αντιμετώπισης Απειλών Ασφάλειας

Η πτήση είναι μια από τις ασφαλέστερες μορφές μεταφοράς και προκύπτει από την επιτυχή υλοποίηση της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών. Η ΕΕ διασφαλίζει ότι όλοι οι ευρωπαίοι πολίτες μπορούν να απολαύσουν το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και παροχής υπηρεσιών των αερομεταφορών. Το ευρωπαϊκό σύστημα της αεροπορίας βασίζεται σε ένα πλήρες σύνολο κοινών κανόνων ασφαλείας, οι οποίοι εποπτεύονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (EASA) και τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας. Οι κοινοί κανόνες ισχύουν άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και καλύπτουν όλους τους βασικούς τομείς της αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της αξιοπλοΐας, των αεροσκαφών, των αεροδρομίων, των αερομεταφορών και της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (European Commission, n.d.).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέσπισε κοινούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με στόχο την προστασία προσώπων και αγαθών από παράνομες παρεμβάσεις σε πολιτικά αεροσκάφη. Ο κανονισμός (ΕΚ) 300/2008 αντικατέστησε τον αρχικό κανονισμό 2330/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αντιμετώπιση απειλών με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών. Με τον ΕΚ 300/2008 θεσπίστηκαν οι κοινοί κανόνες και βασικά πρότυπα ασφάλειας των αερομεταφορών και διαδικασίες για την παρακολούθηση της εφαρμογής κοινών κανόνων και προτύπων. Τα κοινά βασικά πρότυπα περιλαμβάνουν, έλεγχο επιβατών και αποσκευών, ασφάλεια αερολιμένων καθώς υπάρχει έλεγχος πρόσβασης και επιτήρησης, διαλογή φορτίου και προμηθειών αεροδρομίου και αεροσκαφών, πρόσληψη προσωπικού σε εδαφικές υπηρεσίες αλλά και στα πληρώματα των αεροσκαφών, έλεγχος αεροσκαφών. Επί του κανονισμού λαμβάνονται μέτρα για τα υγρά, τα αεροζόλ και τα πηκτώματα, τη χρήση σαρωτών ασφαλείας, ελέγχους των εσωτερικών και διεθνών αερομεταφορών και προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ελέγχου ποιότητας. Οι κοινοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ισχύουν επίσης και για τα κράτη της Νορβηγίας, της Ισλανδίας, το Λιχτενστάιν και της Ελβετίας. Επίσης η επιτροπή συμμετέχει αποτελεσματικά με τον Διεθνή Οργανισμό της Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και με πλήρως βασικούς εταίρους και περιφερειακούς οργανισμούς (European Commission, n.d.).

Η διεθνής συνεργασία διασφαλίζει την ασφάλεια των δικτύων και της ανάπτυξης παγκοσμίως συμφωνημένων προτύπων μέσω της συνεννόησης με τον ICAO. Η ΕΕ σύμφωνα με την παγκόσμια στρατηγική προσπαθεί να είναι σε συνεχής συνεργασία με τρίτες χώρες. Υπό το πλαίσιο αυτό η ΕΕ έχει δημιουργήσει τρία εργαλεία για την αξιολόγηση της ασφάλειας των αερομεταφορών και τρίτων χωρών , μέσω του συστήματος δανειοδότησης φορέα τρίτης χώρας, επιθεωρήσεις αερολιμένων τρίτων χωρών στο πλαίσιο του προγράμματος Ασφάλειας Ξένων Αεροσκαφών [Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)] και τον κατάλογο αεροπορικής ασφάλειας της ΕΕ (EU Safety List) ο οποίος χρησιμοποιείται για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ασφάλεια των αερομεταφορών τρίτων χωρών και για την απαγόρευση ή τον περιορισμό αερομεταφορέων τρίτων χωρών από τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο για λόγους ασφάλειας.

Παρόλα τα ανωτέρω και με βάση την έκθεση του ΟΗΕ (UNDP, 1994) υπάρχουν τομείς που η ΕΕ και γενικά η αεροπλοΐα έχει δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα όπως η αεροπειρατεία αλλά και τομείς που δεν καλύφθηκαν σημαντικά όπως στον τομέα της υγείας με την πανδημία του COVID 19 όπου η πτώση της πτητικής δραστηριότητας ήταν άνω του 86%. Στις περιπτώσεις της αεροπειρατείας στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 και η οικονομική κρίση του 2008 η πτώση της πτητικής δραστηριότητας ήταν αρκετά μικρότερη σε σύγκριση με την πανδημική κρίση του COVID 19. Παρακάτω θα αναλυθούν οι περιπτώσεις αντιμετώπισης αεροπειρατείας και της πανδημίας για να εξαχθούν συμπεράσματα, τα οποία θα σκιαγραφήσουν τα αίτια της μεγάλης διαφοράς της πτητικής δραστηριότητας.

4.2.1 Αντιμετώπιση Αεροπειρατείας – Renegade

Το φαινόμενο των αεροπειρατειών είναι από τις πρώτες μορφές τρομοκρατίας που καλούνταν να λύσει η παγκόσμια κοινότητα. Όσο αναπτύσσονταν το παγκόσμιο σύστημα αερομεταφορών η απειλή της αεροπειρατείας εντεινόταν. Η τεχνολογία ήταν σημαντικός αρωγός στις προσπάθειες επικράτησης της ασφάλειας στο επιβατικό κοινό, το οποίο με την σειρά του δέχονταν να του εφαρμόζονται όλο και πιο πολύ έλεγχοι είτε στις αποσκευές του είτε στους ίδιους. Στην προσπάθεια τα κράτη να αντιμετωπίσουν αυτήν την διεθνής απειλή εξέδωσαν μέτρα κατόπιν συνεργασίας, υπαγορεύονταν από τον ICAO για να έχουν κοινό χαρακτήρα. Ιδιαίτερα τα κράτη που συμμετέχουν στην Βόρειο Ατλαντική Συμμαχία εκδώσαν διαταγές για την δυνατότητα συνεργασία του οργανισμού και των κρατικών δυνάμεων για την αντιμετώπιση της διεθνής απειλής της αεροπειρατείας.

Ο χειρισμός ενός περιστατικού «RENEGADE» θεωρείται εθνική υπόθεση, όσο το αεροσκάφος πετάει εντός του FIR όπου ελέγχει η αρμόδια αρχή που υπάγεται στο κράτος. Αρμόδιος φορέας διαχείρισης της κρίσης έχει ορισθεί η Εθνική Κυβερνητική Αρχή [National Governmental Authority (NGA)], η οποία είναι εξουσιοδοτημένη για έκδοση διαταγής ακόμη και για κατάρριψη ενός αεροσκάφους «RENEGADE». Στην εκδήλωση απειλής «RENEGADE» ακόμη και το CAOC TJ δίνεται να διατάξει απογείωση QRA, ανάλογα με της επικρατούσα τακτική κατάσταση (ΓΕΕΘΑ, 2017). Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι τα Νατοϊκά αεροσκάφη επιφυλακής όταν πετάνε εντός εθνικού

εναέριου χώρο μετατρέπονται σε εθνικά αεροσκάφη επιφυλακής. Σε κάθε περίπτωση η διαχείριση της πτήσης «RENEGADE» γίνεται από τις εκάστοτε κρατικές αρχές.

Συμπεράσματα διαχείρισης Αεροπειρατείας - RENEGADE

Από τα ανωτέρω και τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τα κοινά πρότυπα που έχει εκδώσει ο EASA προκύπτουν αβίαστα το συμπέρασμα ότι στην αεροπειρατεία και στις καταστάσεις «RENEGADE» τα κράτη δίνουν μεγάλη βαρύτητα, καθώς κατά καιρούς η διαχείριση περιστατικών αεροπειρατείας δεν ήταν και η καλύτερη, όπως το γεγονός της 11 Σεπτεμβρίου. Η αίσθηση της ασφάλειας για της αερομεταφορές διατηρήθηκε στους επιβάτες καθώς άμεσα λήφθηκαν μέτρα και η διαχείριση πέρασε στην εθνική κυβερνητική αρχή. Γεγονός που επιβεβαιώνει ότι τα ίδια τα κράτη έχουν την ευθύνη να παρέχουν το αίσθημα της ασφάλειας στους πολίτες τους αλλά και στους επισκέπτες τους.

4.2.2 Η Διαχείριση της Κρίση της Πανδημίας COVID-19

Ο διεθνής οργανισμός International Air Transport Association (IATA) οποίος είναι η παγκόσμια εμπορική ένωση για τον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών και εκπροσωπεί 290 αεροπορικές εταιρείες παγκοσμίως, σε αναφορά που κατατέθηκε στο Eurocontrol αναφέρει ότι:

«με βάση την ανάλυση της IATA για τον αντίκτυπο της επιδημίας στις αεροπορικές εταιρείες σε όλο τον κόσμο, είναι πολύ σαφές ότι η πανδημία του COVID-19 αμφισβητεί τη βιωσιμότητα του παγκόσμιου συστήματος αεροπορικών μεταφορών όπως ποτέ άλλοτε στην ιστορία. Η τρέχουσα κρίση του κλάδου είναι πολύ χειρότερη και πιο διαδεδομένη από την 11η Σεπτεμβρίου, τον SARS ή την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση.»

Ο οργανισμός τονίζει ότι τα μέτρα που λαμβάνονται από τις κυβερνήσεις για την καθυστέρηση της εξάπλωσης του ιού έχουν σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις σε πολλές αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης, με τον κίνδυνο να φτάνει σε επίπεδα πτώχευσης. Επισημαίνεται ότι η διακοπή των εργασιών θα προκαλέσει μια σειρά από σοβαρές οικονομικές συνέπειες, συμπεριλαμβανομένων των απωλειών που προκαλούνται άμεσα από τους ίδιους τους καταναλωτές. Η αντικατάσταση της παρεχόμενης αεροπορικής

υπηρεσίας θα ήταν μια χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία. Τα ανωτέρω δεν έχουν μόνο αντίκτυπο στις αεροπορικές εταιρείες αλλά αμφισβητείται η ασφάλεια, η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητα της παγκόσμιου συστήματος της αεροπορίας καθώς επί του κανονικού χρόνου, το 35% του συνόλου του διεθνούς εμπορίου κατά αξία πραγματοποιείται αεροπορικώς, ενώ το 57% των διεθνών τουριστών ταξιδεύει αεροπορικώς.

Ο οργανισμός προτείνει μέτρα που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν από τα κράτη έτσι ώστε να βοηθηθεί η βιωσιμότητα των αεροπορικών εταιριών, γεγονός που μετακυλίνει το οικονομικό κόστος στα ίδια τα κράτη καθώς καλούνται να ακολουθήσουν δύο βασικά μέτρα να μειώσουν ως να μηδενίσουν τις οικονομικές εισφορές των εταιριών μορφής τελών και να εγκρίνουν γενναιόδωρες οικονομικές επιδοτήσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το υπάρχων νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και (ΕΚ) αριθ. 549/2004 ΕΕΟ, τον Σεπτέμβριο του 2020 προσπαθούσε αν λάβει έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) λόγω της πανδημίας COVID-19, αναγνωρίζονται την κατακόρυφη πτώση της πτητικής δραστηριότητας⁴. Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/3173 της Επιτροπής ορίζει τους λεπτομερείς κανόνες και διαδικασίες για την εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων και χρέωσης, συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης υπηρεσιών αεροναυτιλίας και λειτουργιών δικτύου, καθώς και τον καθορισμό, την επιβολή και την επιβολή του αέρα χρεώσεις πλοήγησης στους χρήστες του εναέριου χώρου.

Επιπτώσεις της Διαχείρισης της Πανδημίας COVID -19 στην Αεροπλοΐα εντός της ΕΕ.

Σε μηναία αναφορά του Eurocontrol επισημαίνεται ότι, η ημερήσια πτητική δραστηριότητα για το έτος 2020 κυμαίνεται γύρω στις 3.725 πτήσεις ενώ το 2019 το μέσο όρο της ημερήσιας πτητικής δραστηριότητας ήταν στις 27.910 με ποσοστό -87,6%. Η εν λόγω πτώση της πτητικής δραστηριότητας οφείλεται στην έλλειψη σχεδίου αντιμετώπισης τέτοιου είδους κρίσης από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Ως Χαρακτηριστικά παραδείγματα των αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας μπορούν να αναφερθούν τρεις επιπτώσεις (Εκδόσεις Κέρκυρα Α.Ε., 2020):. Η Air

⁴ Εικόνα 2: Συγκριτικός διάγραμμα πτητικής δραστηριότητας μεταξύ των ετών 2020 και 2019 στον εναέριο χώρο που καλύπτει το EUROCONTROL.

France-KLM χρειάστηκε οικονομική βοήθεια της τάξεως των 11 δις. ευρώ, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις επιπτώσεις από την υγειονομική κρίση. Ομοίως η ελληνική εταιρία Aegean Airline χρειάστηκε 4.5 δις ευρώ για να καλύψει τα οικονομικά κενά που άρχισαν να δημιουργούνται. Η British Airways ανακοίνωσε ότι θα θέσει σε αναστολή 12.000 εργαζόμενους και την σκανδιναβική SAS να ανακοινώνει μείωση προσωπικού κατά 50%. Η Ryanair έκανε λόγω για μείωση 15% του προσωπικού της. Η Lufthansa τιμάτε ότι η κρατική διάσωση έφτασε στα 9 δις. ευρώ και 22.000 απολύσεις, καθώς μόνο για το α' τρίμηνο τις πανδημίας δήλωσε 2.1 δις. ευρώ ζημίες.

Η Επιτροπή Single Sky Committee (SSC) από την έναρξη της πανδημίας έκανε μια μελέτη και δημοσίευσε τρία πιθανά σενάρια με έτος βάσης το 2019⁵. Στις εν λόγω προβλέψεις φαίνεται ότι μέχρι το 2021 θα μπορούσε να καλυφθεί το κενό που παρουσιάστηκε κατά την πτώση των αερομετακινήσεων. Η άποψη της ανάκαμψης με σχήμα V κυριαρχούσε στον πρώτο καιρό της πανδημίας. Παρόλα αυτά Eurocontrol τον Νοέμβριο του 2020 παρουσίασε τις προβλέψεις του για την πενταετία 2020-2024 (Eurocontrol, 2020) με αναφορές ότι η ανάκαμψη στο ΑΕΠ των αερομεταφορών θα καλυφθεί μέσα σε ένα έτος και ότι μέχρι το 2014 θα έχει επανέλθει ο μέσος αριθμός πτήσεων στο επίπεδο του 2019. Δυστυχώς όμως καμία πρόβλεψη δεν επιτεύχθηκε καθώς μέχρι τον Αύγουστο του 2020⁶ καλύφθηκε μόνο το 30% της πτητικής δραστηριότητας και παγιώθηκε.

Συμπεράσματα διαχείρισης της Πανδημίας COVID 19

Η ΕΕ εδώ και 15 χρόνια κάνει μια τεράστια προσπάθεια στην αλλαγή διαχείρισης των αερομεταφορών με ποιο ορθολογικές και αποτελεσματικές μεθόδους προσπαθώντας να μειώσει το κόστος, τον χρόνο και την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Ένας τεράστιος αριθμός προσωπικού είτε προσωπικό της ΕΕ είτε των κ-μ αυτής προσπαθούν να ολοκληρώσουν το όραμα της ΕΕ ενός κοινού ευρωπαϊκού ουρανού.

Αβίαστα εξάγονται αρνητικά συμπεράσματα για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της πανδημίας. Είναι έντονη η αίσθηση ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ και η ΕΕ δεν κατάφεραν να συντονιστούν σε κοινό βηματισμό υγειονομικών πρωτοκόλλων με την

⁵ Εικόνα 3: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων με Έτος βάσης 2019

⁶ Εικόνα 4: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων - 14 Σεπτεμβρίου 2020 με Έτος βάσης 2019 (πραγματική κίνηση).

εμφάνιση της και αυτό οφείλετε στην έλλειψη σχεδίου για την ΕΕ, παρόλο που τα Ηνωμένα Έθνη από το 1994 έχουν αναφέρει ότι οι πανδημίες είναι θέμα διεθνούς ανασφάλειας. Η μη συντονισμένη συνεργασία μεταξύ των κρατών συνεχιστικέ περισσότερο από ένα χρόνο μέχρι να εγκριθεί το Ευρωπαϊκό Πιστοποιητικό COVID-19 για την ελεύθερη μετακίνηση.

Οι αρνητικές επιπτώσεις στις αερομεταφορές ήταν απόρροια έμμεσων συνεπειών καθώς η εφαρμογή καραντίνας, στην προσπάθεια των κρατών να συγκρατήσουν την επέκταση της πανδημίας, έφερε την ελαχιστοποίηση των μετακινήσεων επιβατών και την ύφεση του εμπορίου και της οικονομίας. Οι διαφοροποιήσεις των κρατών στα υγειονομικά πρωτόκολλα στις πύλες εισόδους οδήγησαν σε σύγχυση του επιβατικού κοινού και την αποφυγή των ταξιδιών με τις αερογραμμές, γεγονός που απέδειξε την υψηλή ευαισθησία που παρουσιάζει το προϊόν των αερομεταφορών απέναντί στις κυβερνητικές αποφάσεις. Από την άλλη όψη, όταν ανακοινώθηκαν οι αρνητικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID 19, τα κράτη έκαναν προσπάθειες να αποδεχτούν μεγαλύτερη ευελιξία στους περιορισμούς τους για τα διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια στην προσπάθεια τους να συγκρατήσουν τις αρνητικές επιπτώσεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συμπεράσματα

Μια απειλή όταν ξεφεύγει από τα όρια της κυριαρχίας ενός κράτους και επηρεάζει άλλα κράτη θεωρείται ως μια απειλή της διεθνούς ασφάλειας. Ένα από τους ρόλους του κράτους είναι να λαμβάνει μέτρα για να εδραιώσει το αίσθημα της ασφάλειας στους πολίτες του. Όταν η απειλή δημιουργεί θέμα διεθνούς ανασφάλειας τα κράτη έχουν δύο επιλογές να εφαρμόσουν δικά τους μέτρα στο εσωτερικό τους ή να συνεργαστούν μεταξύ τους για την λήψη κοινών μέτρων έτσι ώστε να απαλειφθεί η απειλή.

Το πρόγραμμα ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού είναι αποτέλεσμα της από κοινού απόφαση των κρατών μελών της ΕΕ στο πλαίσιο της διεθνούς πτητικής δραστηριότητας έτσι ώστε η διαχείριση της κυκλοφορίας να γίνει αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη, οι πτήσεις να είναι συντομότερες και οικονομικότερες για τους ίδιους προορισμούς και τέλος το περιβαλλοντικό αποτύπωμα να είναι το μικρότερο με παράλληλη αύξηση της χωρητικότητας.

Παρόλο που οι φιλοσοφικές σχολές των διεθνών σχέσεων έχουν διαφορετική προσέγγιση για το αίτιο που δημιουργεί την διεθνή ανασφάλεια, τείνουν στην συνεργασία για την αντιμετώπιση της. Οι ρεαλιστές παρόλο που βλέπουν ότι οι μεγάλες δυνάμεις παίζουν τον κύριο ρόλο εντός του διεθνούς συστήματος, ωστόσο όλα τα κράτη συνδράμουν ανάλογα με τις δυνατότητες τους στο θέμα της ασφάλειας.

Η κρίση της πανδημίας COVID 19 έδωσε πολλά διδάγματα για την διαχείριση της πανδημίας από την παγκόσμια κοινότητα αλλά και για το μέλλον της ευρωπαϊκής αεροπλοΐας, που διαπραγματεύεται η παρούσα εργασία. Το αναμενόμενο είναι ότι η πανδημία θεωρείται ως μια διεθνής υγειονομική απειλή, όπως ανέφερε και τα Ηνωμένα Έθνη από το 1994.

Για ακόμη μια φορά αποδείχτηκε ότι η αεροπλοΐα είναι πολύ ευαίσθητη και άμεσα συνδεδεμένη με την έννοια της ασφάλειας και της ζήτησης. Επίσης όσο οι πολίτες διακατέχονται από το αίσθημα της ασφάλειας, τόσο η ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με την αεροπλοΐα αυξάνεται, γεγονός που φέρνει κέρδη στις αεροπορικές εταιρείες και κατ' επέκταση στο ΑΕΠ των κρατών και της ΕΕ. Η εν λόγω ευαισθησία της αεροπλοΐας δίνει ελπίδες για γρήγορη ανάκαμψη και την υλοποίηση των

σεναρίων του Eurocontrol για επιστροφή στην πτητική δραστηριότητα μέχρι το 2024 στο επίπεδο του 2019. Η ανάκαμψη μεταφράζεται σε προσλήψεις προσωπικού και επαναφορά των επενδύσεων στον στενό χώρο των αερομεταφορών αλλά και στον ευρύτερο επιχειρησιακό περιβάλλον.

Στο πλαίσιο της ΕΕ και των εθνικών ευθυνών απέναντι στους πολίτες, φαίνεται στην αρχή της πανδημίας τα κράτη έλαβαν μέτρα από μόνο τους για την καθυστέρηση της εξάπλωσης του ιού, στα στενά όρια του κράτους. Τα πρώτα περιοριστικά μέτρα σε πολλές χώρες ήταν αποτελεσματικά καθώς τα εθνικά υγειονομικά συστήματα άντεξαν την πίεση για νοσηλείες. Ο τομέας της υγείας δεν είναι αποκλειστικό θέμα της ΕΕ, παρόλο αυτά για πρώτη φορά η ΕΕ έλαβε την συγκατάθεση από τα κράτη να καλύψει τις απαιτήσεις για εμβόλια. Δυστυχώς, όμως ούτε η ΕΕ κατάφερε να ενεργήσει αποτελεσματικά καθώς παρουσιάστηκαν καθυστερήσεις στις παραδόσεις των εμβολίων αλλά και ασυμφωνίες με τις εταιρείες. Τα κράτη για δεύτερη φορά κλήθηκαν να λάβουν τα ίδια περιοριστικά μέτρα τα οποία ήδη από την πρώτη τους εφαρμογή έφεραν ύφεση στις εθνικές οικονομίες και η δεύτερη εφαρμογή αύξησε το αίσθημα της ανασφάλειας με πολλούς παραλήπτες, όπως στην ορθότητα των αποφάσεων των κυβερνήσεων, στην αποτελεσματικότητα του εμβολίου, στην αδυναμία της ΕΕ να δώσει κοινό υγειονομικά πρωτόκολλα και να καθησυχάσει τους πολίτες.

Τα ανωτέρω είχαν αντίκτυπο στην αίσθηση ασφάλεια και της ζήτησης των πολιτών για μεταφορά με το αεροπορικό μέσω. Η πτώση της πτητικής δραστηριότητας στο 86% έφερε οικονομική ύφεση στο χώρο των αερομεταφορών, απολύσεις στο προσωπικό και μεγάλο αριθμό αεροσκαφών παρκαρισμένα στις πίστες των αεροδρομίων. Οι εταιρείες παροχής εδαφικών εξυπηρετήσεων, οι αερομεταφορείς και οι επιτροπές πίεσαν την ΕΕ και τα κράτη να αποδεκτούν πιο ευέλικτα μέτρα όπως τα αφή να πετούν πλήρως γεμάτα με τους επιβάτες να έχουν αρνητικά τέστ. Η ΕΕ ένα χρόνο μετά την έναρξη της πανδημίας σε συνεργασία με τα κράτη εξέδωσε το πιστοποιητικό ελεύθερης μετακίνησης. Παρόλα αυτά κάποια κράτη έλαβαν νέα μέτρα καραντίνας που δεν δέχονταν επισκέπτες από χώρες που ήταν σε χαμηλά επίπεδα αντιμετώπισης της πανδημίας. Επομένως, παρόλο που λαμβάνονταν κοινά μέτρα αντιμετώπισης της πανδημίας, η κάθε χώρα εφάρμοζε δικά της μέτρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι για το πιστοποιητικό ελεύθερης μετακίνησης καλύπτει τις περιπτώσεις αν κάποιος έχει νοσήσει, εμβολιαστεί ή έχει αρνητικό μοριακό τεστ 48 ωρών, σήμερα τα κράτη πιέζουν στο εσωτερικό τους ο

πληθυσμός να ακολουθήσει το εμβολιαστικό πρόγραμμα και τις άλλες δυο περιπτώσεις τις έχουν υποτιμήσει.

Πέρα από τα ανωτέρω, η πολυφωνία που παρουσιάζεται, λόγω των διαφόρων διεθνών οργανισμών και των επιτροπών, λύνει αρκετά θέματα στην διαμόρφωση και εφαρμογή του προγράμματος του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Παρατηρείται ότι οι διεθνείς οργανισμοί συνεργάζονται στενά για να διασφαλιστεί η ασφάλεια του προγράμματος ΕΕΟ και της Αεροπλοΐας. Κατά την κρίση της πανδημίας δεν δημιουργήθηκαν σχέδια ασφάλεια ικανά τα οποία θα μπορούσαν να καλύψουν σύγχρονες απειλές της διεθνούς ασφάλειας. Αν είχαν ιδρυθεί τέτοια σχέδια στις περίοδο της ευημερίας, ικανά να αναχαιτίσουν τις πρώτες αρνητικές επιδράσεις, δεν θα εμφανιζόταν αυτή η κάμψη της πτητικής δραστηριότητας στο επίπεδο του 86%. Επίσης κατά την σχεδίαση μέτρων αντιμετώπισης πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν η ευαισθησία που παρουσιάζουν οι αερομεταφορές.

Επίλογος

Η ΕΕ διαβλέποντας το μέλλον και με σύμμαχο την τεχνολογία αναγνώρισε ότι, έπρεπε να κινηθεί σε δύο άξονες στις αύξηση της χωρητικότητας του ανώτερου χώρου και παράλληλα στην μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Το πρόγραμμα ΕΕΟ είναι ένα ολιστικό πρόγραμμα για τις αερομεταφορές, αλλά λόγω της πληθώρας των χρηστών όπου πολλές φορές έχουν αντικρουόμενα συμφέροντα δημιούργησε ένα γραφειοκρατικό σύστημα το οποίο προσπαθεί να συνθέσει ένα πτητικό περιβάλλον φιλικό προς όλους τους χρήστες. Παρόλα αυτά δεν μπορεί να αντιταχθεί στα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών μελών της επί τους εθνικούς εναέριους χώρους, αλλά και στις αρμοδιότητες διαχείρισης εντός των FIR's από τις αρμόδιες αρχές έτσι όπως παραχωρήθηκαν κατά την διεθνή συνθήκη του Σικάγο 1944.

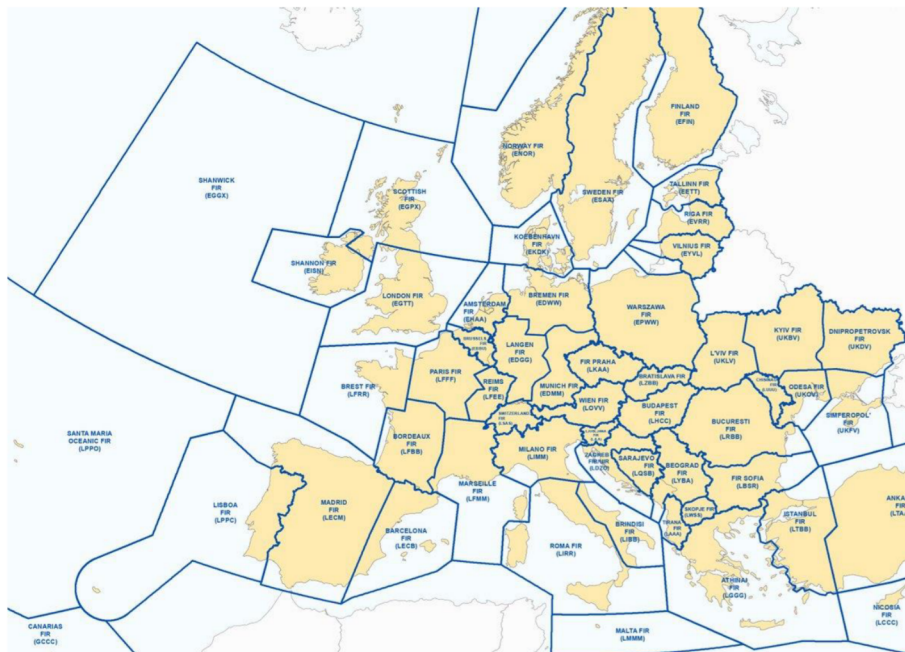
Αναφορικά με τα θέματα ασφάλεια στις αερομεταφορές που εκ φύσεως είναι διεθνή θέματα, η ΕΕ μέσω του προγράμματος ΕΕΟ και με την ίδρυση του EASA προσπαθεί να παρέχει ασφάλεια στην πτητική της δραστηριότητα. Ο EDA και το NATO επικουρικά στηρίζουν αυτήν την προσπάθεια καθώς οι ίδιοι εκτός από πάροχοι ασφάλειας είναι και χρήστες του ίδιου εναέριου χώρου. Αυτό όμως που διδασκόμαστε από την ιστορία είναι ότι πρώτα εκδηλώνεται μια απειλή με αρνητικές επιπτώσεις και μετά δρουν τα κράτη και διεθνής οργανισμοί πυροσβεστικά να διορθώσουν διαδικασίες και μέτρα. Η πρόληψη μπαίνει σε δεύτερη μοίρα καθώς τις περισσότερες φορές παρουσιάζει υψηλό κόστος.

Σήμερα οι αερομεταφορές θεωρούνται από τις ασφαλέστερες μετακινήσεις καθώς έχει επιτευχθεί υψηλό επίπεδο σύνθεση τεχνολογίας και άνθρωπος. Τα μέτρα που έχουν ληφθεί κατά καιρούς μπορεί να είναι στα όρια των νομοθεσιών, σχετικά με ανθρώπινα δικαιώματα αλλά στην πράξη αποδείχθηκαν αποτελεσματικά. Η ΕΕ οφείλει να το περιφρουρήσει το προϊόν των αερομεταφορών, καθώς φαίνεται ότι και σε εποχές ειρήνης η ΕΕ παρουσιάζει αναπτυξιακή πορεία.

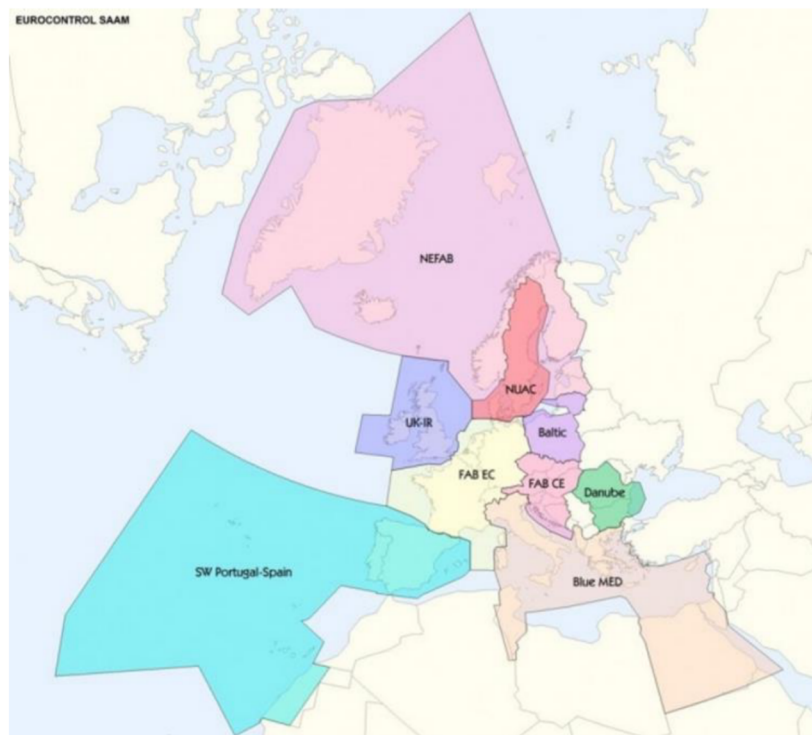
Τα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν φτάσει σε πολύ υψηλό επίπεδο συνεργασίας και με την υποστήριξη των ευρωπαϊκών οργανισμών ακολουθούν κοινά πρότυπα, γεγονός που μόνο αισιοδοξία και ασφάλεια μπορεί να εκπέμπει συνολικά στο πολίτες τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Χάρτες



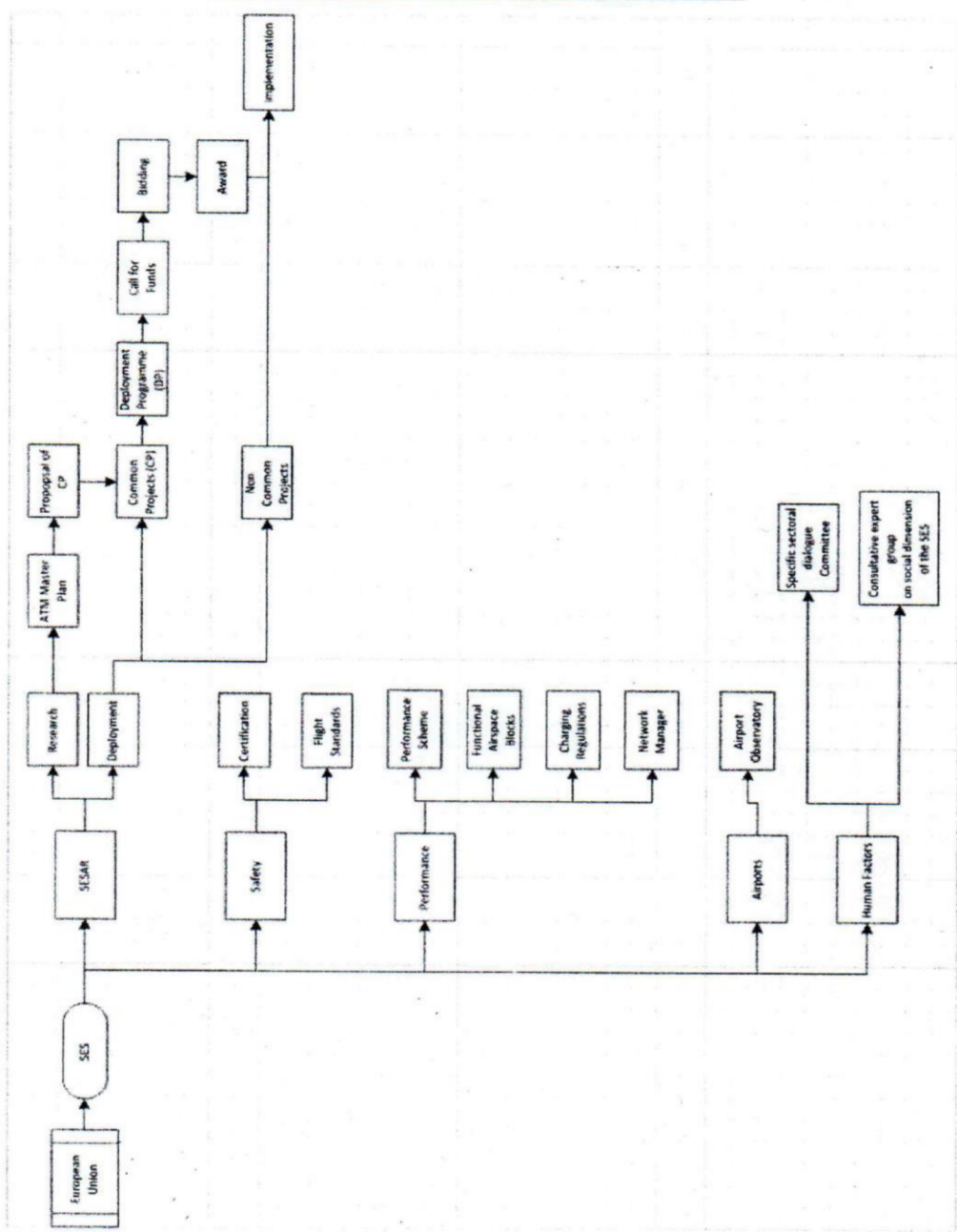
Χάρτη 1 «Airspace Regions of European (FIR/UIR)»



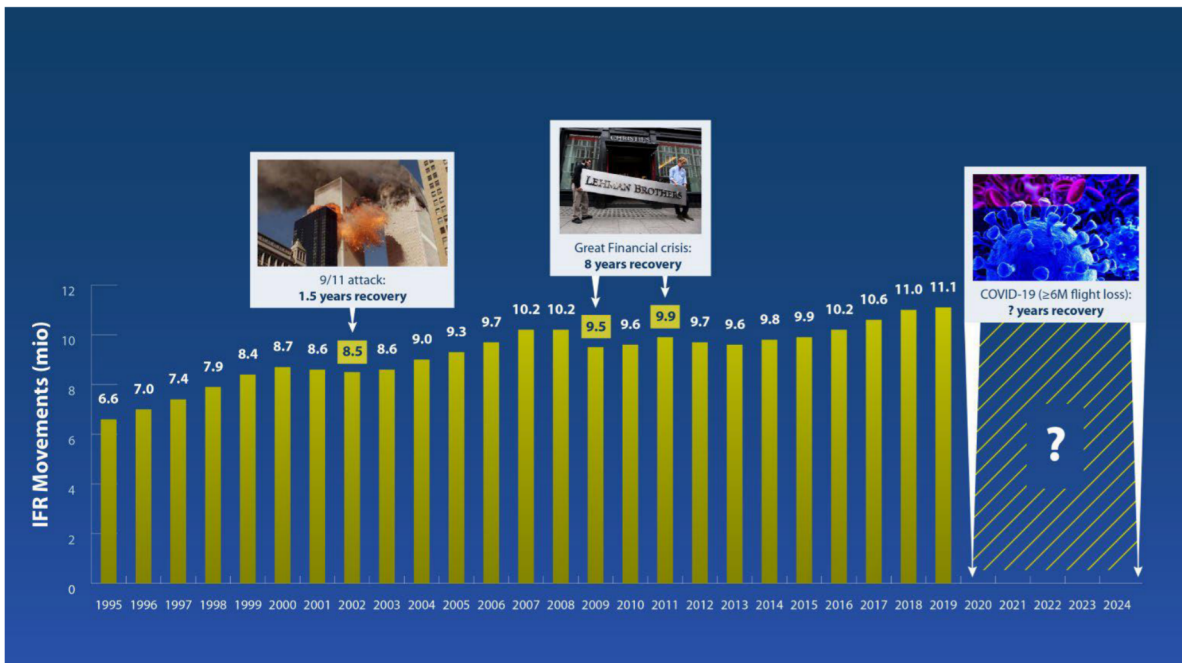
Χάρτης 2 «Functional airspace blocks (FABs)»

ΕΙΚΟΝΕΣ

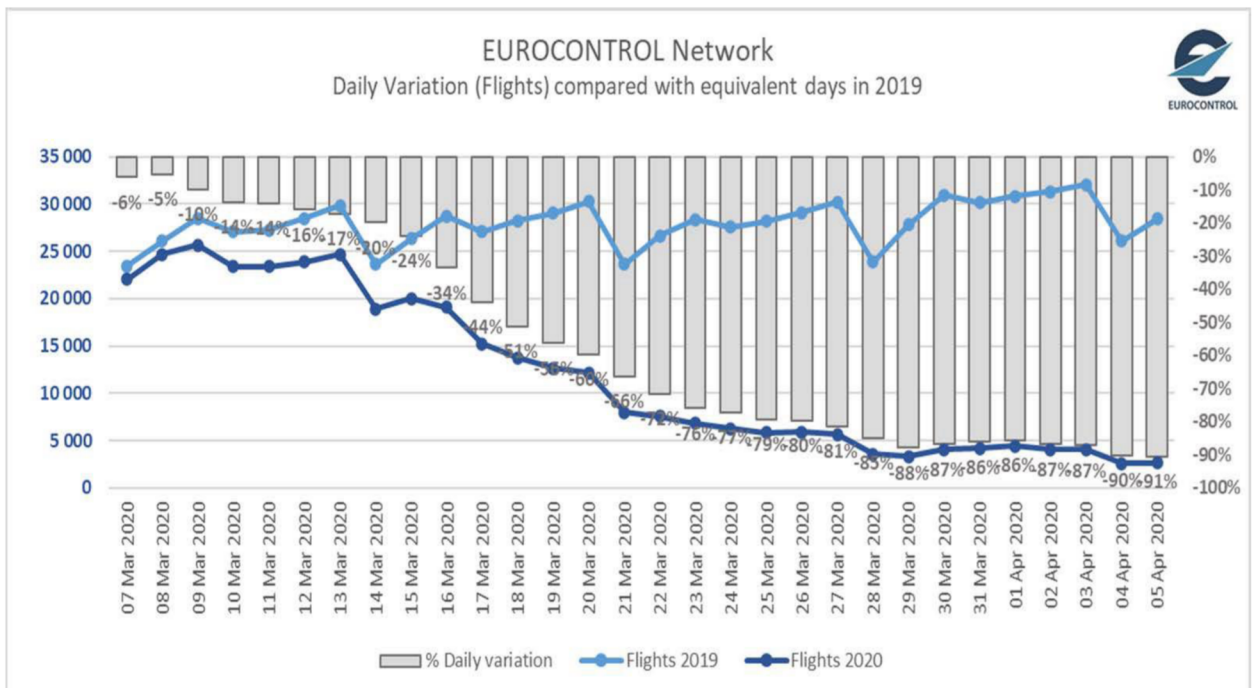
SCHEMATIC OVERVIEW OF SINGLE EUROPEAN SKY



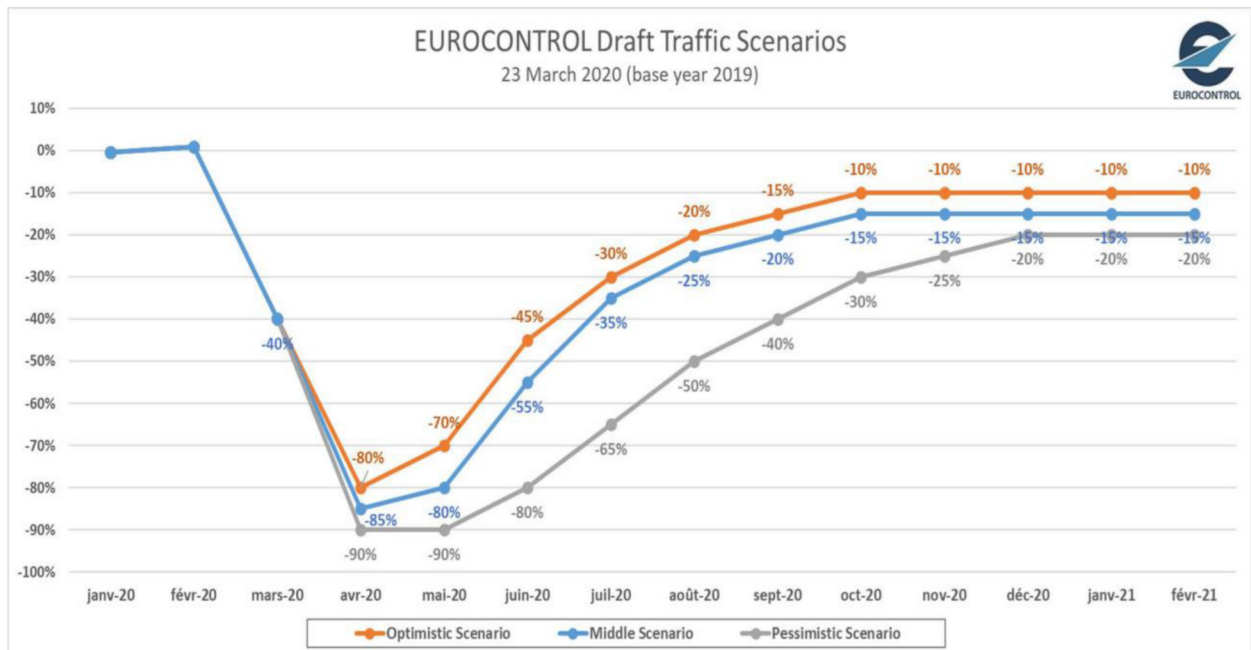
Εικόνα 1: Η Δομή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού



Εικόνα 2: Η Ευρωπαϊκή Εξέλιξη της Κυκλοφορίας και Ανάκαμψη από την Προηγούμενη Κρίση

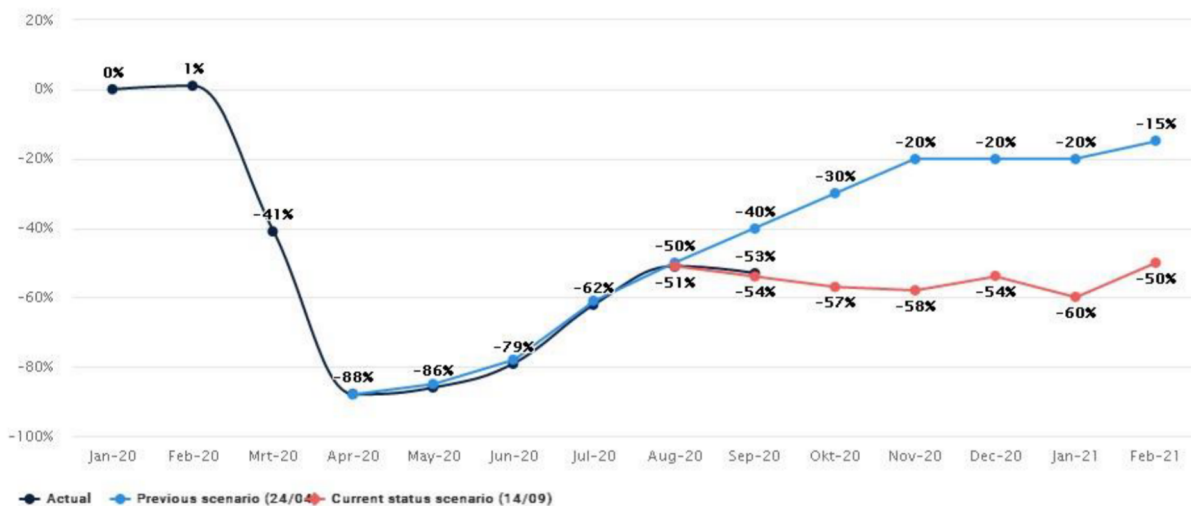


Εικόνα 3: Συγκριτικό διάγραμμα πτητικής δραστηριότητας μεταξύ των ετών 2020 και 2019 στον εναέριο χώρο που καλύπτει το EUROCONTROL.



Εικόνα 4: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων με Έτος βάσης 2019.

EUROCONTROL Draft Traffic Scenarios - 14 September 2020 (base year 2019/2020)



Εικόνα 5: Eurocontrol Σχέδιο Σεναρίων Κινήσεων - 14 Σεπτεμβρίου 2020 με Έτος βάσης 2019 (πραγματική κίνηση).

Βιβλιογραφία

- Acharya, Amitav, 2011. *The Third World and Security Studies*. New York: s.n.
- Agius, Christine., 2013. *Social Constructivism*. London: Oxford University Press.
- Ashley Middleton, 2016. Populist radical right parties and the securitization of migration in France.
- Bellamy, R. και Castiglione D., 1997. Bulding thw Union: The Nature of Sovereignty in the Political Architecture of Europe. *Law and Philosophy*, p. 16(4).
- Brauch, Hans G, 2011. *Concepts of Security Threats, Challenges, Vulnerabilities and Risks*. Berlin: s.n.
- David A. Baldwin, 1997. The Concept of Security. pp. 5-26.
- EASA, n.d. *European Aviation Safety Agency*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.easa.europa.eu/>
[Πρόσβαση Αύγουστος 2021].
- Eurocontrol, 2020. *EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024 European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19*, s.l.: Eurocontrol.
- EUROCONTROL, n.d. *EUROCONTROL Supporting European Aviation*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: <https://www.eurocontrol.int/customised-support-stakeholders>
[Πρόσβαση 18 8 2021].
- European Commission, n.d. *Air Aviation Security*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en
[Πρόσβαση Αύγουστος 2021].
- European External Action Service (EEAS), 2016. *A Global Strategy for the European Union's Foreign And Security Policy*, s.l.: s.n.
- Eutopean Commission, n.d. *Air Aviation Safety Policy in Europe*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety_en
[Πρόσβαση Αύγουστος 2021].
- Explained, Eurostat Statistics, 2018. *Statistics Explained*. [Ηλεκτρονικό]
Available at: ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics
[Πρόσβαση 2019].
- Haas, E.B., 1971. The Study of Regional Integration: Reflections on the Joy and Anguish of Pretheorising. Στο: L. N. L. κ. S. A. Scheingold, επιμ. *Regional Integration: Theory and Research* . Cambridge: Harvard University.
- Hitoshi Nasm, n.d. *The Expanded Conception of Security and International Law Challenges to the UN Collective Security System*, Amsterdam: VU Iniversity Library.
- J.Jackson-Preece, 2011. Στο: *Security in International Relations*. London: LSE.
- Jill Steans & Lloyd Pettiford, 2005. *Εισαγωγή στη Θεωρία των Διεθνών Σχέσεων*. Αθήνα: Τούρικη.

Kenneth N. Waltz, 2011. Ο Kenneth Waltz και ο Πολιτικός Ρεαλισμός. Στο: Κ. Κολιόπουλος, επιμ. *Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής*. Αθήνα: Ποιότητα, p. 494.

KENNETH N. WALTZ, 2011. *ΘΕΩΡΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΟΛΙΟΤΙΚΗΣ*. ΑΘΗΝΑ: ΠΟΙΟΤΗΤΑ.

Laffan, B., 1998. The European Union: A Distinctive Model of Internationalization. *Journal of European Public Policy*, p. 5(2).

LONGMAN, 2005. *DICTIONARY OF CONTEMPORARY ENGLISH*. ESSEX: LONGMAN.

MacCormick, N., 1997. Democracy, Subsidiarity and Citizenship in the "European Commonwealth". *Law and Philosophy*, p. 16 (4).

Marcos Degaut, 2015. What is Security?. May, p. 26.

OXFORD, 2010. *ADVANCED LEARNER'S DICTIONARY*. 8TH επιμ. OXFORD: OXFORD UNIVERSITY PRESS 2010.

Paul D. Williams, 2008. *SECURITY STUDIES An Introduction*. New York: Routledge.

Pinar Bilgin, 1999. Security Studies Theory/Practice. *Cambridge Review of International Affairs*, p. 13.

Puchala, 1972. Of Blind Men, Elephants and International Integration. *Journal of Common Market Studies*, p. 10(3).

Robert Jackson - Georg Sorensen, 2006. *ΘΕΩΡΙΑ και ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ των ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ*. Αθήνα: Gutenberg.

UNDP, 1994. *Human Security A Thematic Guidance Note for Regional and National Human Development Report Teams*, s.l.: United Nations Development Programme.

Αθανάσιος Πλατιάς, 2010. *Διεθνείς Σχέσεις και Στρατηγική στον Θουκυδίδη*. 6η επιμ. Αθήνα: ΕΣΤΙΑ.

Αρδά Στυλιανή, 2018. Υβριδικές Απειλές Ασφάλειας: Στρατηγικές και Επιχειρησιακές Διαστάσεις και οι Ενδεχόμενες Επιδράσεις τους στην Απρόσκοπτη Ανάπτυξη Δυνάμεων και την Συνακόλουθη Συντήρηση τους.. Μάρτιος.

ΓΕΕΘΑ, 2017. *Αντιμετώπιση Αεροπειρατείας - Ασύμμετρων απειλών αέρος Α/Φ RENEGADE - Α/Φ Σε ΜΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΠΤΗΣΗ"*. Τυπογραφείο Ελληνικού Στρατού επιμ. Αθήνα: s.n.

Ε.Κ. 1008, 2008. *Σχετικά με Κοινούς Κανόνες Εκμετάλευσης των Αεροπορικών Γραμμών στην Κοινότητα*.. s.l.:s.n.

Ε.Κ. 2320, 2002. *Θεσπιση Κοινωνών Κανόνων στο Πεδίο της Ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας*. s.l.:EUR-LEX.

Ε.Κ. 545, 2009. *Για Τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ 95/93 Σχετικά με τους Κοινούς Κανόνες Κατανομής του Διαθέσιμου Χρόνου Χρήσης στους Κοινοτικούς Αερολιμένες*. s.l.:s.n.

Ε.Κ. 551, 2004. *Για την Οργάνωση και τη Χρήση του Εναέριου Χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού*. s.l.:EUR-LEX.

Ε.Κ. 552, 2004. *Σχετικά με τη Διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας*. s.l.:EUR-LEX.

Ε.Ο.Κ. 95/93, 1993. *Σχετικά με τους Κοινούς Κανόνες Κατανομής του Διαθέσιμου Χρόνου Χρήση (slots) στους Κοινοτικούς αερολιμένες*. σ.λ.:σ.η.

Εκδόσεις Κέρκυρα Α.Ε., 2020. *Ματιές στον Κόσμο. Οικονομική Επιθεώρηση*, Ιούνιος .

Εμανουήλ Ρούκουνας, 2005. *Η Διεθνής Διάσταση της Κοινωνίας των πολιτών*. σ.λ., Ακαδημίας Αθηνών.

Εμανουήλ Ρούκουνας, 2015. *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*. 2 επιμ. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Εμμανουήλ ρούκουνας, 2015. Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ (ΟΗΕ). Στο: *ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*. ΑΘΗΝΑ: ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, p. 595.

Ηλίας Ι. Κουσκουβέλης, 2004. *Εισαγωγή στις Διεθνείς Σχέσεις*. 2 επιμ. Αθήνα: Ποιότητα.

Θουκυδίδης - Ελευθέριος Βενιζέλος, 2019. *Αι μεταναστεύσεις*. Στο: Γ. Φαρσάρης, επιμ. *Ιστορία του Πελεποννησιακού Πολέμου*. Αθήνα: Ανοικτή Βιβλιοθήκη.

Καραφουλίδης Π. Αναστάσιος, 2011. *Εννοιολογική Συγκρότηση της Ασφάλειας – Σχέση Αντίλησης Ισχύος και Απειλών με τη Στρατηγική Εθνικής Ασφάλειας*. ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ.

Μαίρη Μπόση, 2000. *Περί του Ορισμού της Τρομοκρατίας*. σ.λ.:Π.Τραυλός.

Μαραβέγιας Ν., 2016. *Ευρωπαϊκή Ένωση δημιουργία, εξέλιξη, προοπτικές*. 1η επιμ. Αθήνα: Κριτική.

Μιχάλης Ι. Τσινιζιζέλης Δημήτρης Ν. Χρυσόχου, 2016. *Θεωρίες της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης Αναγνώσεις μιας "Πολλαπλοτητας"*. Στο: Ν. Μαραβέγιας, επιμ. *Ευρωπαϊκή Ένωση Δημιουργία, Εξέλιξη, Προοπτικές*. Αθήνα: Κριτική, p. 544.

Νίκος Μούσης, 2015. 20.3.5. Αεροπορικές μεταφορές. Στο: *Ευρωπαϊκή Ένωση δίκαιο, οικονομία, πολιτική*. Αθήνα: ΠΑΠΑΖΗΤΗ, p. 599.

Παπαγεωργίου, n.d. *Κυβερνοπόλεμος: μία σύγχρονη*. ΓΕΕΘΑ/Α6.

Τσούκαλης Λ., 2004. *Ποια Ευρώπη;*, Αθήνα: Ποταμός.