



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ
ΣΠΟΥΔΕΣ**

Διπλωματική Εργασία

Η θεσμική εξέλιξη και η διαδικασία λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο της ΕΕ για ζητήματα με χαρακτήρα διττής χρήσης (civil - military): η περίπτωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

Καπούνης Χρήστος

Τριμελής Επιτροπή:

Επιβλέπων: Λιάκουρας Πέτρος, Καθηγητής
Φαραντούρης Νικόλαος, Καθηγητής
Ασδεράκη Φωτεινή, Επίκουρη Καθηγήτρια

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2018

ΟΚαπούνης Χρήστος..... 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)

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	7
1.1 Εισαγωγή στο θέμα	7
2. Μεθοδολογία - Θεωρία Εργασίας	12
2.1 Μεθοδολογικά Προκείμενα	13
2.2 Μέθοδος Εξέτασης Αντικειμένου - Ερευνητικά Ερωτήματα	14
2.3 Αντικειμενικοί Σκοποί και Περιορισμοί Εργασίας	18
2.4 Επιστημονική Θεωρία Εργασίας	21
2.4.1 Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης	21
2.4.2 Νεολειτουργισμός	22
3. Πολιτική Αερομεταφορών ΕΕ	28
3.1 Εισαγωγή	28
3.2 Διεθνές Θεσμικό Καθεστώς	29
3.3 Θεσμικό Πλαίσιο Αερομεταφορών	31
3.4 Πολιτική Αερομεταφορών στην ΕΕ	33
3.5 Συνήθης Νομοθετική Διαδικασία	36
3.6 Σύνοψη της Πολιτικής Αερομεταφορών της ΕΕ	39
4. Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας	42
4.1 Ιστορικό - Θεσμική Εξέλιξη	42
4.2 Ευρωπαϊκή Ασφάλεια	43
4.3 Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων	45
4.4 Θεσμική Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ασφάλειας	47
5. Το πρόγραμμα (project) Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός	51
5.1 Η Διπλή Χρήση του Εναερίου Χώρου	51
5.2 Ιστορικό	52
5.3 Διαδικασία Λήψης Αποφάσεων	55
5.3.1 Δρώντες στη Διαδικασία Λήψης Αποφάσεων	55
5.4 Δρώντες Προγράμματος	56
5.4.1 Ευρωπαϊκή Ένωση	56
5.4.2 European Aviation Safety Agency (EASA)	57
5.4.3 European Defence Agency (EDA)	59
5.4.4 EUROCONTROL	61
5.4.4.1 Όργανα Πολιτικό-στρατιωτικού Συντονισμού	62
5.4.4.2 PRISMIL - EUROCONTROL Civil-Military Performance Monitoring System	63
5.4.4.3 Functional Airspace Blocks (FABs)	65
5.4.4.4 Civil Use of Military Aerodromes - CUMA	67
6. Σύνοψη - Ανακεφαλαίωση	69

7. Συμπεράσματα - Απάντηση Ερευνητικών Ερωτημάτων	71
Βιβλιογραφία	74

1. Εισαγωγή

1.1 Εισαγωγή στο θέμα

Ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας είναι ένας δυναμικός τομέας, ο οποίος από την εμφάνιση του ως μέσο μεταφοράς αγαθών και προσώπων, μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου πολέμου, έχει αναπτυχθεί ραγδαία και έχει αποκτήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς στην παγκόσμια κατάσταση του τομέα των μεταφορών. Η ταχύτητα, η αξιοπιστία, η ευελιξία του αεροπορικού μέσου έχει προσθέσει νέες δυνατότητες στις μεταφορές. Επιπρόσθετα, η τεχνολογική επανάσταση που έχει επέλθει τα τελευταία χρόνια στα αεροπορικά μέσα (τα αεροσκάφη) και στις υποδομές από τις οποίες αυτά υποστηρίζονται, είναι καθοριστικός παράγοντας, ο οποίος προσδιορίζει την δυναμική του κλάδου τόσο στο παρόν, αλλά και ενισχύει τις θετικές προοπτικές του για το μέλλον.

Η σύντομη αυτή περιγραφή του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών δεν μπορεί να είναι πλήρης, όσον αφορά την αποδοτικότητα της, αν δεν εξετάσουμε παράλληλα και το περιβάλλον στο οποίο εδράζεται και λειτουργεί. Και αυτό δεν είναι άλλο από τον εναέριο χώρο, χώρος στον οποίο η ελευθερία η οποία τον αντιμετωπίζουμε με τα αισθητήρια μας μέσα, δεν ανταποκρίνεται σε καμία περίπτωση στην πραγματικότητα που αντιμετωπίζει η αεροπλοΐα καθημερινά. Για να αντιληφθούμε τη σημαντικότητα της δομής — αρχιτεκτονικής του εναερίου χώρου θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε επιβοηθητικά τον παραλληλισμό με το οδικό δίκτυο. Πόσο αποτελεσματικές θα μπορούσαν να είναι οι οδικές μεταφορές αν παράλληλα την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, δεν υπήρχε αποτελεσματικό οδικό δίκτυο; Εάν οι δρόμοι ήταν στενοί, με κακοτεχνίες και δεν εξυπηρετούσαν μεγάλο μέρος των σημαντικών οικονομικών και πολιτισμικών διόδων; Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η κατασκευή ενός αεροδρομίου, για παράδειγμα, δεν αρκεί για την σύνδεση μίας περιοχής με μία άλλη. Απαραίτητη είναι και η «σύνδεση» την οποία εξασφαλίζει η αρχιτεκτονική του εναερίου χώρου, με σκοπό να καταστεί ασφαλής, ομαλή και ταχεία η μεταξύ τους αεροπορική επικοινωνία.

Σε αντίθεση με τη ναυσιπλοΐα, όπου τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να κατευθύνονται από λιμάνι σε λιμάνι, βασιζόμενα στις δυνατότητες και δεξιότητες του πληρώματος τους, τα αεροσκάφη δεν παρουσιάζουν την ίδια ελευθερία κινήσεων και παράλληλα η ασφαλής τους διέλευση εξαρτάται και από παράγοντες που δεν σχετίζονται με τις επιλογές του πληρώματος τους. Οι παράγοντες αυτοί είναι η δομή — αρχιτεκτονική του εναερίου χώρου που προαναφέρθηκε, αλλά επίσης και η επενέργεια της παρεχόμενης υπηρεσίας του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Συνεπώς, τα αεροσκάφη είναι «αναγκασμένα» να κινούνται σε συγκεκριμένες εναέριες διαδρομές και συνάμα να ακολουθούν κανόνες και διαδικασίες, οι οποίες τους υποδεικνύονται από προσωπικό στο έδαφος (τους ελεγκτές εναέριας

κυκλοφορίας), το οποίο ασκεί αρμοδιότητες επί συγκεκριμένου τμήματος του εναερίου χώρου στο οποίο κινούνται κάθε φορά.

Συνοψίζοντας, οι παραπάνω παράμετροι καθιστούν την ροή της εναέριας κυκλοφορίας μία περίπλοκη διαδικασία, η οποία συναρτάται άμεσα από τις δυνατότητες τριών διαφορετικών συντελεστών: (α) των δυνατοτήτων του αεροπορικού μέσου, όπως αυτό καθορίζεται από τον συνδυασμό πτητικού μέσου και πληρώματος, (β) τις υποδομές στο έδαφος, οι οποίες και υποστηρίζουν το πτητικό μέσο, όπως είναι τα αεροδρόμια και τα ραδιοβοηθήματα και τέλος (γ) την δομή — αρχιτεκτονική του εναερίου χώρου, η οποία προκύπτει από την λειτουργική αξιοποίηση των διαφορετικών τμημάτων του ελεγχόμενου εναερίου χώρου, όπως αυτά έχουν καθοριστεί από το Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization). Η αποτελεσματική ροή της εναέριας κυκλοφορίας άπτεται και εξαρτάται άμεσα από το κατά πόσο ο κάθε συντελεστής έχει αναπτυχθεί, αλλά ταυτόχρονα και από την αποτελεσματικότητα με την οποία οι συντελεστές αυτοί μπορούν να συνεργαστούν και να λειτουργήσουν παράλληλα.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η τεχνολογία είναι ένας παράγοντας που έχει εισβάλει δυναμικά στον αεροπορικό χώρο, με νέες τεχνολογίες οι οποίες έχουν δώσει λύσεις, αλλά και προσδοκίες για ακόμα περισσότερα επιτεύγματα στο άμεσο μέλλον. Η τεχνολογική όμως επανάσταση από μόνη της δεν αρκεί. Και δεν αρκεί διότι η ροή της εναέριας κυκλοφορίας διέπεται από ένα πυκνό και συνάμα διατεμαχισμένο θεσμικό πλαίσιο. Δεν αποτελεί βέβαια σκοπό της παρούσας μελέτης να εισέλθει σε βάθος στο θεσμικό αυτό πλαίσιο, κρίνεται όμως σκόπιμο για την αναλυτική προσέγγιση του θέματος, να τονιστεί η σημασία που έχει η στενή σύνδεση και αλληλεξάρτηση μεταξύ τεχνολογίας και θεσμικού πλαισίου. Αυτή η σχέση αλληλεξάρτησης γίνεται εύκολα αντιληπτή και κατανοητή, εάν αναρωτηθούμε ποιος θα επιβάλει μία τεχνολογική καινοτομία σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Για να τεθεί το παραπάνω ερώτημα στις σωστές του διαστάσεις και να αναδυθεί η πολυπλοκότητα του είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε τους «εμπλεκόμενους», αυτούς δηλαδή που επηρεάζει μία τεχνολογική αλλαγή στο αεροπορικό γίγνεσθαι. Και αυτοί δεν είναι άλλοι από τους χρήστες του εναερίου χώρου, καθώς και των παρελκομένων υπηρεσιών που απορρέουν από τη χρήση αυτή. Η σύνθεση του μείγματος των εμπλεκόμενων είναι τόσο πολυπληθής όσο και ανομοιογενής. Συνίσταται στα κράτη, τα οποία λειτουργούν ως χρήστες, αλλά και συνδράμουν μέσω της παροχής διαφόρων σχετικών υπηρεσιών, καθώς και στον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος δραστηριοποιείται επιχειρηματικά σε ποικίλες αεροπορικές δραστηριότητες. Οι εμπλεκόμενοι αυτοί αποτελούν το ευρύτερο σύνολο από τους δρώντες του συστήματος, υπό την έννοια ότι δεν έχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι, την δυνατότητα άμεσης επιρροής του θεσμικού πλαισίου προς την κατεύθυνση την οποία θα επιθυμούσαν. Αντίθετα, αυτοί που αποκαλούμε ως «δρώντες» παίζουν ενεργό ρόλο

στη διαμόρφωση του διεθνούς αεροπορικού γίνεσθαι μέσω της συμμετοχής τους σε περιφερειακά και διεθνή fora, τα οποία τροφοδοτούν το θεσμικό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας και διαχείρισης του εναερίου χώρου με τις σύγχρονες ανάγκες και εξελίξεις.

Συνεπώς ο συνδυαστικός κρίκος μεταξύ της τεχνολογίας και των θεσμικού πλαισίου αποτελείται από τα διεθνή fora στα οποία συμμετέχουν οι διεθνείς δρώντες. Το πλέγμα αυτών των δρώντων είναι εξαιρετικά σύνθετο, καθώς αυτό διακρίνεται από την ανάδυση διαφορετικών συμφερόντων, πολλές φορές και αντικρουόμενων, αλλά και από διαφορετικές προτεραιότητες, διαφορετικούς στόχους, καθώς επίσης και από μία πολλές φορές εντελώς διαφορετική οπτική για το πως θα πρέπει να διαμορφωθεί ένα αποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο για την αεροπλοΐα. Εάν λοιπόν η οποιαδήποτε τεχνολογική καινοτομία δεν υποστηριχθεί από τη «θεσμική γραφειοκρατία», θα παραμείνει απλά ένα κενό γράμμα, ένα τεχνολογικό επίτευγμα, χωρίς καμία χρηστικότητα στην αεροπορική καθημερινότητα.

Κρίνεται συνεπώς κρίσιμης και ιδιαίτερης σημασίας ο προσδιορισμός των πραγματικότητων εκείνων, οι οποίες διαμορφώνουν το αεροπορικό διεθνές πλαίσιο — καθεστώς. Ανατρέχοντας στους προαναφερθέντες τρεις συντελεστές που διαμορφώνουν την αποτελεσματικότητα της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (το οποίο αποτελεί και το ζητούμενο), θα πρέπει να επισημανθεί ότι το θεσμικό πλαίσιο καθορίζει και τους τρεις αυτούς συντελεστές με απόλυτη σαφήνεια και ακρίβεια. Ο λόγος που το θεσμικό πλαίσιο καθίσταται τόσο περιοριστικό όσο και «αναγκαστικό» και με τη νομική έννοια του όρου είναι η το υψηλό τίμημα που διακυβεύεται σε περίπτωση λάθους, με αποτέλεσμα να απαιτείται ακρίβεια, καθώς και υψηλά επίπεδα επαγγελματικότητας από το εμπλεκόμενο προσωπικό και τους φορείς που συνδράμουν στην ασφαλή και αποτελεσματική διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί και άλλη μία παράμετρος που λαμβάνει χώρα στην ολοκλήρωση της εικόνας του αεροπορικού γίνεσθαι. Το θεσμικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί και συνεχίζει να διαμορφώνεται στο διεθνές περιβάλλον αφορά την πολιτική κυκλοφορία. Οι χρήστες όμως του εναερίου χώρου δεν είναι μόνο τα πολιτικά αεροσκάφη, αλλά και τα κρατικά αεροσκάφη. Αεροσκάφη δηλαδή τα οποία δεν εμπίπτουν στους κανόνες της γενικής κυκλοφορίας (General Air Traffic). Η συνήθης πρακτική όμως ανά τον κόσμο είναι τα κρατικά αεροσκάφη (είτε αυτά αφορούν στρατιωτικά, είτε όχι) να πετούν με όρους γενικής κυκλοφορίας (GAT) κατά τη μετάβαση τους από έναν προορισμό σε έναν άλλο, καθώς διαφορετικά διακυβεύεται η ασφάλεια των πτήσεων.

Τέλος, άλλο ένα σημαντικό δίπολο που αναπτύσσεται όσον αφορά τη θέσπιση κανόνων και διαδικασιών στα πλαίσια της αποτελεσματικότητας των εναέριων μεταφορών είναι η ελευθερία των πτήσεων οι οποίες πετούν με κανόνες πτήσης εξ'

όψεως (Visual Flight Rules — VFR). Οι πτήσεις VFR αφορούν και τα κρατικά αεροσκάφη τα οποία προαναφέρθηκαν, αλλά και μία άλλη πτυχή του αεροπορικού γίνεσθαι (η οποία είναι και σταθερά ανερχόμενη) αυτή του αεραθλητισμού. Η θέσπιση λοιπόν όλο και περισσότερων κανόνων και διαδικασιών, έρχεται σε αντίθεση με την ελευθερία των VFR πτήσεων, όπως αυτές εκφράζονται και από την αεραθλητική κοινότητα, και είναι μία θέση που δεν μπορεί να αγνοηθεί, καθόσον έχει ρητά εκφραστεί και ως “Σύσταση” (Recommendation) στο Παράρτημα 11 της Σύμβασης του Σικάγο¹.

Η ανάδειξη της πολυπλοκότητας του αεροπορικού γίνεσθαι, όπως αυτή προέκυψε από τη καταγραφή του βασικού πλαισίου των δρώντων που συμμετέχουν σε αυτό, επεξηγεί σε μεγάλο βαθμό την σύγχρονη αεροπορική πραγματικότητα. Ενώ λοιπόν η τεχνολογική εξέλιξη είναι ραγδαία, η θεσμική εξέλιξη παραμένει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητη από την αρχή της ιδρύσεως της, τη δεκαετία του 1950. Η πρώτη προσπάθεια ουσιαστικής ανατάραξης αυτής της θεσμικής στασιμότητας, εμφανίζεται σε περιφερειακό επίπεδο, στα πλαίσια της ευρωπαϊκής εξελικτικής διαδικασίας προς μία ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Το «όραμα» το οποίο δρομολογεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για μία σύγχρονη και αποτελεσματική ροή της εναέριας κυκλοφορίας, στα τμήματα του εναερίου χώρου για τα οποία αποκλειστική αρμοδιότητα έχει εκχωρήσει ο Διεθνής Οργανισμός για την Πολιτική Αεροπορία (International Civil Aviation Organization — ICAO) στα κράτη μέλη της, εκφράζεται και υλοποιείται μέσω του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (Single European Sky — SES).

Σκοπός του προγράμματος, είναι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη και των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών διαμέσου της ενοποίησης του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου. Ο γενικός αυτός σκοπός, ο οποίος διατυπώθηκε το 1999, έδωσε την γενική περιγραφή για ένα νέο περιβάλλον στον εναέριο χώρο της Ευρώπης. Σήμερα, μετά από περισσότερο από μία δεκαετία που το πρόγραμμα βρίσκεται σε εξέλιξη, η γενική περιγραφή έχει πλέον συγκεκριμενοποιηθεί και αποκρυσταλλωθεί στους επιμέρους αντικειμενικούς σκοπούς, οι οποίοι είναι : (α) η ανακατασκευή του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ως συνάρτηση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, (β) η δημιουργία επιπλέον χωρητικότητας του εναερίου χώρου και τέλος (γ) η συνολική αύξηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να αναφερθεί μία σημαντική παρατήρηση που αφορά στην «μεταμόρφωση» που συντελείται στον πολύπλοκο και πολυσυμμετοχικό τομέα των αερομεταφορών. Αναφέρθηκε προηγουμένως πως το θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών είναι ουσιαστικά अपαράλλακτο από την αρχική του θέσπιση, μετά και το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Αυτό δεν

¹ ICAO. (2001). *Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation “Air Traffic Services.”* Προσπέλαση από <http://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex11.pdf>

πρόκειται να αλλάξει μέσω του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Και αυτό γιατί το πρόγραμμα αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις πολιτικές της. Η διαδικασία ενοποίησης ή ολοκλήρωσης, έδωσε το έναυσμα για την έναρξη του προγράμματος και αν τα κράτη μέλη της Ένωσης δεν υποστήριζαν μια τέτοια επιλογή, επιλέγοντας αρχικά στις αρχές της ελεύθερης και ενιαίας αγοράς και παραχωρώντας στη συνέχεια δικαιοδοσίες τους στον τομέα των μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση διαμέσου του υπερεθνικού της οργάνου, της Επιτροπής, δεν θα μπορούσε να ξεκινήσει αυτό το τόλμημα. Συνεπώς το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ταυτίζεται με τις ενωσιακές διαδικασίες οι οποίες λαμβάνουν χώρα εντός του πλέγματος της ευρωπαϊκής διακυβέρνησης και όχι με αλλαγές που έχουν να κάνουν με το παγκόσμιο περιβάλλον των αερομεταφορών στο πλαίσιο του ICAO. Άλλωστε αυτό είναι σαφές λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόγραμμα «κινείται» εντός των ορίων που θέτει ο ICAO, ως θεματοφύλακας της Σύμβασης του Σικάγο, της οποίας συμβαλλόμενα μέρη αποτελούν όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μετά και την παραπάνω παρατήρηση είναι πλέον ξεκάθαρο πως η μελέτη του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, είτε αυτή αφορά την εξέλιξη του μέχρι σήμερα, είτε τις προοπτικές του για το μέλλον, είναι στενά συνδεδεμένη με τις δομές και λειτουργίες του ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Συνεπώς, η ευρωπαϊκή διακυβέρνηση και ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός λειτουργούν σε ένα πλαίσιο αλληλεπίδρασης. Μπορεί αρχικά το πρόγραμμα να ξεκίνησε μέσα από τις ήδη προϋπάρχουσες διακυβερνητικές δομές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όμως στη συνέχεια, οι αναγκαιότητες και οι ιδιαίτερες συνθήκες που διαμορφώθηκαν κατά την προσπάθεια υλοποίησης του προγράμματος, ήταν αυτές που οδήγησαν σε νέες συνεργασίες και σε νεοεμφανιζόμενους δρώντες εντός, αλλά και εκτός του πλαισίου διακυβέρνησης της Ένωσης. Έτσι, και οι δομές της Ένωσης που διαχειρίζονται την υλοποίηση του προγράμματος μεταβλήθηκαν αρκετά, προσαρμόστηκαν και προσαρμόζονται προκειμένου να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις ανάγκες που προκύπτουν για την υλοποίηση του προγράμματος. Όπως και η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός κινείται σε αχαρτογράφητα νερά, καθώς δεν έχει συμβεί ποτέ ξανά στο παρελθόν «ενοποίηση» κανόνων και διαδικασιών του καθεστώτος του εναερίου χώρου και του τομέα των αερομεταφορών σε διακρατικό επίπεδο. Μέσα από την ανάλυση άλλωστε θα διαφανεί ότι το εγχείρημα αυτό είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και φιλόδοξο και ενώ τα οφέλη από την υλοποίηση του είναι εύκολα κατανοητά και αντιληψίμα, η υλοποίηση του είναι εξαιρετικά πιο σύνθετη και δύσκολη. Χαρακτηριστικό που θα μπορούσαμε να προσδώσουμε άλλωστε και στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα στο σύνολο του. Όλοι αντιλαμβανόμαστε τα οφέλη, αλλά πως αυτό θα επιτευχθεί στην πράξη είναι το κεντρικό ερώτημα που αναδύεται.

2. Μεθοδολογία - Θεωρία Εργασίας

Η μελέτη του αντικειμένου της παρούσας εργασίας είναι πολύπλευρη και δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί ολιστικά. Υπάρχουν πολλές πτυχές και πολλές διαφορετικές οπτικές, τις οποίες ο ερευνητής μπορεί να «φωτίσει» προκειμένου να μελετήσει το εν λόγω αντικείμενο και να μπορέσει να εξαγάγει χρήσιμα συμπεράσματα επί αυτού. Μέχρι στιγμής, μελετώντας την σύγχρονη επιστημονική βιβλιογραφία — αρθρογραφία, παρατηρεί κανείς ότι υφίσταται εκτενής εξέταση - μελέτη του ζητήματος από τη σκοπιά των οικονομικών πτυχών, καθώς και των τεχνολογικών εξελίξεων που επιφέρει ή θα επιφέρει η υλοποίησή του. Όσον αφορά τις διεθνείς σχέσεις και ειδικότερα τις ευρωπαϊκές σπουδές, η εξέταση του ζητήματος της αναδιαμόρφωσης του καθεστώτος του εναερίου χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι από ελάχιστη ως μηδαμινή.

Στο παρόν πόνημα, έχει επιλεχθεί να ερευνηθεί η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η τελευταία έχει οικοδομηθεί μετά και την Συνθήκη της Λισσαβόνας, χρησιμοποιώντας το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ως μελέτη περίπτωσης (case study). Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι οι περιορισμοί που τήθενται είναι πολυδιάστατοι. Από τη μία πλευρά, όσον αφορά το οικοδόμημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα επικεντρωθούμε στην πολιτική μεταφορών και συγκεκριμένα στην πολιτική αερομεταφορών. Από την άλλη δε, όσον αφορά το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, θα υπάρξει εστίαση στην συνεργασία και στον συντονισμό που υφίσταται, απαιτείται και υλοποιείται μεταξύ των πολιτικών φορέων και των αντίστοιχων στρατιωτικών, των σχετικών με τον τομέα των αερομεταφορών και την χρήση του εναερίου χώρου ευρύτερα. Η επιλογή αυτή είναι καταρχάς αναγκαία εξαιτίας του γεγονότος ότι η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι εξαιρετικά σύνθετη και δύναται κανείς να την εξετάσει από πολλές και διαφορετικές οπτικές. Κατ' αυτό τον τρόπο, η επιλογή του προγράμματος τους Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού περιορίζει καταρχάς την ανάλυση σε ένα λογικό πλαίσιο και κατά δεύτερον, αποτελεί για λόγους που θα εξηγήσουμε και στη συνέχεια ένα πρόσφορο πεδίο για να μελετήσει κανείς την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία.

Το ζήτημα που εγείρεται, κατόπιν και των παραπάνω, είναι για ποιό λόγο κάποιος να ερευνήσει την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τι είναι αυτό που μπορεί να το κάνει ελκυστικό και τι νέο μπορεί να προσφέρει στην επιστήμη των Διεθνών Σχέσεων ένα τέτοιο ερευνητικό έργο; Χωρίς χρονοτριβές θα μπορούσαμε να πούμε πως η ανάλυση αυτή σχετίζεται με το ζήτημα της συσχέτισης και αλληλεπίδρασης των λεγόμενων πεδίων χαμηλής, με αυτών των υψηλής πολιτικής, κάτι που έχει απασχολήσει τη διεθνή βιβλιογραφία από τα πρώτα βήματα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος, ως περιφερειακή ολοκλήρωση μεταξύ

ανεξάρτητων κυρίαρχων κρατών². Σύμφωνα, λοιπόν, με αυτή την θεώρηση και κατηγοριοποίηση των ζητημάτων-τομέων πολιτικής, η πολιτική αερομεταφορών εμπίπτει στην κατηγορία χαμηλής πολιτικής, ως κυρίως οικονομικής φύσης αντικείμενο. Από την άλλη πλευρά, οι στρατιωτικοί δρώντες, σε οποιοδήποτε τομέα και με οποιονδήποτε τρόπο αυτοί δραστηριοποιούνται, αποτελούν μία «συμπαγή» οντότητα η οποία δεν διαχωρίζεται ανα τομέα πολιτικής. Καθόσον λοιπόν, ο τομέας των αερομεταφορών δεν αποτελεί εξαίρεση στην ανωτέρω γενίκευση, οι κάθε μορφής στρατιωτικοί δρώντες που δραστηριοποιούνται και αλληλεπιδρούν με τον τομέα των αερομεταφορών, όσον αφορά τις θεσμικές δομές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εμπίπτουν στο πεδίο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ), τον λεγόμενο και ως επιχειρησιακό βραχίονα της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας (ΚΠΑΑ)³.

Πέρα των ανωτέρω το υπό εξέταση ζήτημα εμφανίζει και την πρωτοτυπία ότι συνδυάζει παραμέτρους οι οποίες είναι δυνατό να εξεταστούν με πληθώρα μεθοδολογικών εργαλείων και θεωριών. Σχετικά με αυτό, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον η επιστημονική συζήτηση που έχει ανακύψει σε ό,τι αφορά το εάν και κατά πόσον, οι θεωρίες της πολιτικής επιστήμης, οι οποίες εξετάζουν τις δομές, τη συμπεριφορά, τις δράσεις του κράτους, ως μοναδιαία οντότητα μπορούν να έχουν εφαρμογή στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

2.1 Μεθοδολογικά Προκείμενα

Η επιστημονική προσέγγιση του προς εξέταση ζητήματος επιβάλλει την υιοθέτηση, καθώς και την αυστηρή τήρηση συγκεκριμένης μεθοδολογίας. Η άντληση των θεωριών, οι οποίες και θα «φωτίσουν» το θέμα του ευρωπαϊκού προγράμματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, προέρχεται από τις διεθνείς σχέσεις και από την πολιτική επιστήμη. Αυτό καταδεικνύει ότι μεθοδολογικά, θα δύναται να κινηθούμε εντός δύο διαστάσεων. Αυτό σε πολλές φορές κρίνεται αναγκαίο, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το υπό εξέταση ζήτημα εδράζεται σε δύο διαφορετικούς πυλώνες, οι οποίες ενίοτε συνεργάζονται, ενίοτε συγκρούονται και σε κάθε περίπτωση αλληλεπιδρούν, όπως άλλωστε θα καταδειχθεί και στη συνέχεια της μελέτης σε σχέση με το υπό εξέταση αντικείμενο. Οι πυλώνες αυτοί είναι· πρώτον, οι δομές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες και αφορούν την διαμόρφωση της πολιτικής της Ένωσης για τις αερομεταφορές και· δεύτερον, το στρατιωτικό σκέλος της αλληλεπίδρασης, το οποίο εδράζεται στην Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας. Ο διαφορετικός τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας και εν γένει το

² Risse-Kappen, T. (1996). *Exploring the nature of the beast: international relations theory and comparative policy analysis meet the European Union*. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 34(1), σ. 53-80.

³ Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) - Η Ελλάδα στην ΕΕ. Προσπέλαση 9 Οκτωβρίου 2018, από <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stin-ee/kpaa.html>

διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο που έχει και συνεχίζει να διαμορφώνει τις δύο αυτές ξεχωριστούς πυλώνες, καθιστά αναγκαία μια πολυεπίπεδη προσέγγιση και την άντληση θεωρητικών μοντέλων από διαφορετικές πηγές ανάλογα με το υπό εξέταση αντικείμενο.

Κεντρικής σημασίας ζήτημα αποτελεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων. Αποτελεί την κεντρική πυξίδα που θα μας κατευθύνει προς εξεύρεση απαντήσεων ερευνητικά ερωτήματα που θα τεθούν στη συνέχεια, καθώς αναλύοντας τη διαδικασία λήψης αποφάσεων μπορούμε να αντιληφθούμε και να προσδιορίσουμε τους παράγοντες, τις μεταβλητές εκείνες, οι οποίες κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην λήψη των πρωτοβουλιών, η οποία σχετίζεται με τη σχεδίαση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, καθώς και εκείνες τις μεταβλητές οι οποίες καθορίζουν το πως αυτή η πρωτοβουλία θα υλοποιηθεί. Έτσι λοιπόν, η ανάλυση που θα ακολουθήσει, θα επικεντρωθεί στους θεσμικούς παράγοντες εκείνους, οι οποίοι και διαδραματίζουν άμεσο ρόλο, έχουν άμεση επίδραση και συνεισφορά στη διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός του θεσμικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έτσι, όσον αφορά την πολιτική μεταφορών και συγκεκριμένα την πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα εξεταστεί το θεσμικό πλαίσιο λήψης αποφάσεων υπό το πρίσμα της νομιμοπαραγωγικής διαδικασίας, όπως αυτή καθορίζεται για τις πολιτικές συντρέχουσας αρμοδιότητας από τη Συνθήκη της Λισσαβόνας.

2.2 Μέθοδος Εξέτασης Αντικειμένου - Ερευνητικά Ερωτήματα

Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της παρούσας μελέτης σχετίζεται με το εάν υπάρχει η έννοια της διάχυσης από τα πεδίο της χαμηλής πολιτικής (low politics), στο πεδίο της υψηλής πολιτικής (high politics). Το ερώτημα αυτό δεν είναι καινούργιο και μάλιστα στη σύγχρονη επιστημονική συζήτηση, όπως αυτή εμφανίζεται στην υφιστάμενη βιβλιογραφία και αρθρογραφία, δείχνει να έχει απαντηθεί. Η νεολειτουργική προσέγγιση, η οποία αποτελεί τον θεωρητικό «πρεσβευτή» της έννοιας της διάχυσης έχει χάσει σημαντικό κομμάτι της αίγλης της. Γενικότερα η προσπάθεια για την δημιουργία μίας «Μεγάλης Θεωρίας» για το ευρωπαϊκό οικοδόμημα, δείχνει να φθίνει και να αντικαθίσταται από επιμέρους θεωρίες, οι οποίες προσπαθούν να φωτίσουν τμηματικά, τα διάφορα ζητήματα της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Σε αυτό το πλαίσιο θα κινηθεί και η παρούσα εργασία, με τη διαφορά ότι θα κατευθυνθεί διαμέσου της νεολειτουργικής προσέγγισης, όχι αποσκοπώντας στην εξέταση της επεξηγηματικής της ισχύος στο συγκεκριμένο αντικείμενο, αλλά σαν μεθοδολογικό οδηγό. Ο οδηγός αυτός θα κατευθύνει την επιστημονική έρευνα μέσα

από την πληθώρα των δεδομένων, σε μία δομημένη σκέψη και θεώρηση των υπό εξέταση ζητημάτων.

Συγκεκριμενοποιώντας τα παραπάνω, στην παρούσα μελέτη θα χρησιμοποιήσουμε το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός ως περιπτώσιολογική μελέτη (case study) για την εξέταση της ύπαρξης αλληλεπίδρασης μεταξύ χαμηλής και υψηλής πολιτικής. Λέγοντας χαμηλή πολιτική εννοούμε την πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τμήμα της οποίας αποτελεί η πολιτική αερομεταφορών και λέγοντας υψηλή πολιτική εννοούμε την Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας. Το πως αυτές οι δύο πολιτικές τέμνονται είναι κάτι που θα εξεταστεί και αναλυθεί σε μετέπειτα στάδιο. Με δεδομένο ότι τέμνονται, το να αποδειχθεί ότι η μία επηρεάζει την άλλη είναι ο ερευνητικός στόχος αυτής της μελέτης. Ακόμα και αν δεν δεχθούμε ότι η αλληλεπίδραση συγκλίνει ή ταυτίζεται με την έννοια της εκχύλισης, παρόλα αυτά έχουμε ένα στοιχείο το οποίο δείχνει ότι η χαμηλή πολιτική αλληλεπιδρά με την υψηλή και «αναγκάζει» την τελευταία να αντιδράσει στα «ερεθίσματα» που δέχεται από την πρώτη. Ασφαλώς, λαμβάνοντας υπόψη και τις έννοιες της θετικής και αρνητικής ολοκλήρωσης, αντιλαμβανόμαστε ότι ακόμα και αν η μία πολιτική επηρεάζει την άλλη, έχει σημασία να εξεταστεί προς ποια κατεύθυνση πραγματοποιείται αυτό. Δημιουργεί θετική ή αρνητική ολοκλήρωση; Δηλαδή η υψηλή πολιτική επηρεάζεται προς την κατεύθυνση της εντονότερης συνεργασίας και της δημιουργίας πρωτοβουλιών που ενισχύουν τη συνοχή του ευρωπαϊκού οικοδομήματος στον συγκεκριμένο τομέα, ή αντίθετα τα κράτη-μέλη επιλέγουν να «αμυνθούν», αντιμετωπίζοντας τις νέες εισροές από την χαμηλή πολιτική ως απειλές, από τις οποίες πρέπει να δράσουν μονομερώς για να προστατευθούν;

Τα παραπάνω ερωτήματα αποτελούν τα θεμέλια της παρούσας μελέτης και ως κεντρικός πυλώνας για την εξέταση τους έχει επιλεγθεί να είναι η λήψη αποφάσεων σε κάθε επιμέρους τομέα, περιοριζόμενο ασφαλώς στην επιλεγθείσα περιπτώσιολογική μελέτη. Ωστόσο, η λήψη αποφάσεων, δεν είναι μία μονοσήμαντη έννοια, και είναι ακόμα περισσότερο κατακερματισμένη, όταν οι υπό εξέταση δομές (είτε θεσμικά, είτε όχι) είναι τόσο διαφορετικές μεταξύ τους. Λέγοντας δομές εννοούμε τόσο τους δρώντες, όσο και το πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτοί είναι αναγκασμένοι να λειτουργούν. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, οι δομές (δρώντες και θεσμικό πλαίσιο) είναι διαφορετικές στην διαμόρφωση της πολιτικής αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αυτές που υφίστανται στην Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας.

Η επιλεγείσα περιπτώσιολογική μελέτη, έχει το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό να δημιουργεί εκ φύσεως την συνύπαρξη των δύο πολιτικών. Αποτελεί δηλαδή πεδίο, στο οποίο και οι δύο πολιτικές έχουν επίδραση, λόγο και συμφέροντα. Η αντίληψη των δύο ξεχωριστών πολιτικών δομών, όσον αφορά το εάν και κατά πόσον το πεδίο

στο οποίο τέμνονται είναι ένα πεδίο το οποίο αποτελεί παίγνιο μηδενικού αθροίσματος ή όχι, είναι αυτό που και τελικά θα καθορίσει αν τα εκατέρωθεν συμφέροντα είναι ανταγωνιστικά ή όχι. Στην πρώτη περίπτωση η συνεργασία θα εμφανίσει εμπόδια και προστριβές, ενώ στην αντίθετη περίπτωση η συνεργασία μπορεί να αποδώσει καρπούς, καρποί οι οποίοι υπό προϋποθέσεις μπορούν να αποτελέσουν συντελεστές θετικής ολοκλήρωσης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άλλη σημαντική μεθοδολογική παράμετρο, αποτελεί το επίπεδο ανάλυσης το οποίο θα επιλέξουμε να χρησιμοποιήσουμε. Υιοθετώντας τα τρία επίπεδα ανάλυσης, όπως ορίζονται από τον Kenneth Waltz, θα κινηθούμε εντός του πλαισίου της δεύτερης και της τρίτης εικόνας⁴, δηλαδή μεταξύ των δεύτερου και του τρίτου επιπέδου ανάλυσης. Στο δεύτερο επίπεδο ανάλυσης, μας ενδιαφέρει το εσωτερικό των κρατών. Αναφερόμαστε στις κρατικές δομές, στο πως αυτές λειτουργούν, αλληλεπιδρούν και παράγουν πολιτικές. Αυτό θα είναι το πλαίσιο, στη βάση του οποίου θα αναλύσουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση και συγκεκριμένα τα πεδία, τα οποία διαδραματίζουν ρόλο στο πλαίσιο της πολιτικής αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τρίτο επίπεδο ανάλυσης, το οποίο θεωρεί το κράτος ως ένα μονοδιάστατο δρων ο οποίος αλληλεπιδρά με άλλα κράτη, θα μας δώσει τη δυνατότητα να εξετάσουμε το πεδίο της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας και πιο συγκεκριμένα την επίδραση του στρατιωτικού τομέα στην σχεδίαση και υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

Ο διαχωρισμός αυτός και η παράλληλη αξιοποίηση των δύο επιπέδων ανάλυσης κρίθηκε αναγκαία, δεδομένης της διαφορετικότητας που εμφανίζουν η πολιτική (civil) και η στρατιωτική συνιστώσα στο πεδίο των αερομεταφορών. Παρόλη την διαφορετικότητα, η οποία συνίσταται στα επιλεχθέντα επίπεδα ανάλυσης, αλλά και στις διαφορετικές θεωρίες που θα εφαρμοσθούν κατά την εξέταση των βασικών δρώντων της περιπτωσιολογικής μελέτης ενδιαφέροντος μας, κοινή συνισταμένη αυτών αποτελεί η ανάδειξη των διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα για την λήψη αποφάσεων σε κάθε διαφορετικό τομέα. Οι αποφάσεις αυτές είναι διαφορετικής μορφής, ανάλογα το θεσμικό ρόλο του κάθε φορέα, σε κάθε περίπτωση όμως είναι συνδιαμορφωτικές και όλες μαζί συνθέτουν την πραγματικότητα των αερομεταφορών στην Ευρώπη.

Οι διαδικασίες και ο μηχανισμός γύρω από τη λήψη αποφάσεων είναι ένα πολυδιάστατο αντικείμενο προς εξέταση και γι' αυτό το λόγο έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον πολλών διαφορετικών προσεγγίσεων. Οι διαφορετικές προσεγγίσεις έγκεινται τόσο ως προς την επιστημονικό, όσο και από το μεθοδολογικό πρότυπο, το οποίο μπορεί κανείς να ακολουθήσει για να εξαγάγει χρήσιμα συμπεράσματα. Σύμφωνα με τον Κουσκουβέλη, «οι επιστήμες οι οποίες μελετούν τη λήψη αποφάσεων είναι η Ψυχολογία, η Οικονομία, η Νομική, η Πολιτική Επιστήμη και η

⁴Waltz, K. (2011). *Ο Άνθρωπος, το Κράτος και ο Πόλεμος*. Ποιότητα.

επιστήμη των Διεθνών Σχέσεων».⁵ Στην παρούσα μελέτη η προσεγγίσεις που θα αξιοποιήσουμε είναι οι δύο τελευταίες επιστήμες, από τις οποίες και θα «δανειστούμε» θεωρητικά σχήματα, με σκοπό να ερευνήσουμε τις διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα και οδηγούν σε λήψη αποφάσεων στους δρώντες ενδιαφέροντος μας.

Είναι άλλωστε γενικά παραδεκτό στην σύγχρονη επιστημονική συζήτηση ότι το διεθνές θεραπεύεται όλο και περισσότερο (κυρίως μετά το 1990) μέσα από ένα πολυ-πρισματικό ακαδημαϊκό σύστημα θεσμών και πρακτικών, με έντονα τα τοπικά, εθνικά ή περιφερειακά χαρακτηριστικά. Αυτός, όπως επισημαίνεται στη σχετική βιβλιογραφία, είναι ένας νέος ισορροπημένος κριτικός και διαλογικός κοσμοπολιτισμός της γνώσης περί του διεθνούς (critical dialogic cosmopolitanism), ο οποίος δεν εδράζεται αποκλειστικά και κυρίως σε ένα είδος μονοδιάστατης γεωπολιτισμικής επιστημολογικής ηγεμονίας.⁶

Άλλωστε, η μοναδικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να κινείται οντολογικά σε έναν άξονα μεταξύ κράτους και διακρατικού διεθνούς οργανισμού, δίνει την ευχέρεια, όπως προαναφέρθηκε, σε ένα πλήθος επιστημών να μελετήσουν το φαινόμενο της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης. Όπως επίσης διαφάνηκε και από τα προλεγόμενα, και όσον αφορά το αντικείμενο της μελέτης μας, η παρούσα μελέτη θα κινηθεί στα όρια των διεθνών σχέσεων και της πολιτικής επιστήμης. Ιστορικά, μπορούμε να πούμε πως το ευρωπαϊκό οικοδόμημα ενώ αρχικά αποτελούσε αντικείμενο μελέτης της επιστήμης των διεθνών σχέσεων, με την πάροδο των ετών, και με την εμφάνιση ολοένα και περισσότερων κρατικών ομοιοτήτων-συσχετισμών με την υφιστάμενη δομή του σύγχρονου κράτους, όλο και περισσότεροι αναλυτές της πολιτικής επιστήμης καταπιάστηκαν με αυτό.⁷ Συνάμα με αυτή τη στροφή, ακολούθησε και παραγκωνισμός της προσπάθειας του επιστημονικού λόγου να εξηγήσει τι είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση⁸. Έτσι, το ενδιαφέρον μετατοπίστηκε προς την εξέταση των δομών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα αποτελέσματα των πολιτικών που δύναται να εφαρμόσει. Ενδεικτική είναι προσέγγιση του Richardson, με την οποία συσχετίζεται το στάδιο της πολιτικής διαδικασίας με τα κατάλληλα για την εξέταση της θεωρητικά εργαλεία, όπου η χάραξη πολιτικής συνάδει με την θεωρία δικτύων, η πολιτική απόφαση με την θεσμική ανάλυση και, τέλος, η εφαρμογή της πολιτικής με την διοργανωσιακή/ συμπεριφορική ανάλυση.⁹

Όπως αναφέρει και ο καθηγητής Σκιαδάς, «το πολιτικό σύστημα της Ευρώπης είναι κάτι ενδιάμεσο μεταξύ «εσωτερικό-πολιτικής ηγεμονίας» και «εξωτερικό-

⁵ Κουσκουβέλης, Η. (1997). *Λήψη Αποφάσεων - Κρίση - Διαπραγμάτευση*. Παπαζήσης, σ. 39

⁶ Μακρής, Σ. (2017). *Πολιτική Επιστήμη* (2η). Σιδέρης, Σελ. 176-177.

⁷ Hix, S. (2009). *Το Πολιτικό Σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Μεταίχμιο.

⁸ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 156.

⁹ Richardson, Jeremy. Actor based models of national and EU policy-making. Department of Government, University of Essex, 1996. (n.d.).

πολιτικής αναρχίας», οπότε έχει τόσο στοιχεία συνταγματικής δόμησης όσο και στοιχεία διεθνούς ανταγωνισμού και σύγκρουσης συμφερόντων». ¹⁰ Συνεπώς, η διαλεκτική ανάμεσα σε διαφορετικές προσεγγίσεις και θεωρητικά εργαλεία καθίσταται απαραίτητο συστατικό στην μελέτη του ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Οι δύο πτυχές που αναφέρει ο καθηγητής Σκιαδάς, είναι εμφανείς στην πολιτική αερομεταφορών. Από τη μία υπάρχει το θεσμοθετημένο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εντός του οποίου λαμβάνονται αποφάσεις, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί από τη Συνθήκη της Λισσαβόνας και αφορά την συντρέχουσα αρμοδιότητα της για τον συγκεκριμένο τομέα πολιτικής. Το θεσμικό πλαίσιο, καθώς και οι διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα για την παραγωγή των νομικών αποτελεσμάτων, μετά και τη λήψη των σχετικών αποφάσεων είναι κάτι που θα αναλυθεί σε μετέπειτα ενότητα. Από την άλλη, η εξωτερική αναρχία είναι αυτή που αντιλαμβάνονται τα κράτη-μέλη, όταν χτίζουν τείχη προστασίας, μέσα από ρήτρες για την διασφάλιση της εθνικής τους κυριαρχίας. Σε τομείς πολιτικής, όπως η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας, η διασφάλιση της εθνικής κυριαρχίας διασφαλίζεται με την διατήρηση αυτών σε αυστηρά διακυβερνητικό επίπεδο, χωρίς καμία παραχώρηση εξουσιών σε υπερεθνικούς φορείς. Συνεπώς, σε ένα τέτοιο περιβάλλον, οι παράγοντες διαμόρφωσης των αποφάσεων είναι διαφορετικοί. Από τη μία θεσμικά, διότι οι αποφάσεις παίρνονται με ομοφωνία, αλλά και διότι ο βασικός πυλώνας-βραχίονας της ευρωπαϊκής άμυνας, βρίσκεται εκτός των τειχών της Ένωσης, μέσω της Ατλαντικής Συμμαχίας. ¹¹

2.3 Αντικειμενικοί Σκοποί και Περιορισμοί Εργασίας

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το ευρωπαϊκό οικοδόμημα αποτελεί ένα πρωτόγνωρο φαινόμενο συνεργασίας σε διακρατικό επίπεδο, πολλοί μελετητές προσπάθησαν να προσεγγίσουν θεωρητικά το ζήτημα, με σκοπό να το περιγράψουν, να το εξηγήσουν και κάποιοι ακόμα και να φωτίσουν τη δυναμική και τις προοπτικές του. Το παράδοξο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, πέρα από τη μοναδικότητα του, έγκειται και στο γεγονός της αδυναμίας, όπως έχει καταγραφεί μέχρι σήμερα, της ανάδειξης μίας κυρίαρχης Μεγάλης Θεωρίας, η οποία να χαρακτηρίζεται από τη συνολική επεξηγηματική της ικανότητα στο σύνολο των μετασχηματισμών που συντελούνται και οι οποίοι οδηγούν σε αυτό που ονομάζουμε ως ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Το κοινό σημείο σε κάθε περίπτωση είναι το ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ούτε διεθνής οργανισμός, ούτε σε καμία περίπτωση κράτος ή εν δυνάμει κράτος, υπό την φεντεραλιστική έννοια του όρου. Συνεπώς, η μοναδικότητα του οικοδομήματος, σε συνδυασμό με τη συγκεκριμενοποίηση της

¹⁰ Σκιαδάς, Δ. (2017). *Ρυθμιστική Διακυβέρνηση: Θεωρία και Εμπειρία στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση*. Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, σ. 187.

¹¹ Κοππά, Μ. (2016). *Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας*. Πατάκη.

μελέτης στο αντικείμενο των αερομεταφορών, μας αναγκάζει να κατακερματίσουμε τη μελέτη μας και να την εξετάσουμε ως ξεχωριστά κομμάτια ενός σύνθετου παζλ. Συνεπώς, τα συμπεράσματα τα οποία μπορούμε να εξαγάγουμε από την παρούσα μελέτη τα οποία σχετίζονται με την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση είναι εξαιρετικά περιορισμένα και εύθραυστα. Ο λόγος είναι ότι ακόμα και αν διαφανεί συσχέτιση μεταξύ των διεργασιών που λαμβάνουν χώρα στη χάραξη της πολιτικής αερομεταφορών και της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να γενικευτεί το συμπέρασμα και να υποπέσουμε σε μεθοδολογικό σφάλμα, χαρακτηρίζοντας τη «σύνδεση» αυτή ως απόδειξη της θεωρίας του νεολεειτουργισμού που μιλάει για την έννοια της εκχείλισης (spill-over), από το πεδίο της «χαμηλής» πολιτικής σε αυτό της «υψηλής». Αντιθέτως, στόχος της συγκεκριμένης έρευνας είναι η τοποθέτηση στην επιστημονική βιβλιογραφία μίας μελέτης η οποία εξετάζει το εάν υφίσταται «εκχείλιση» και εάν ναι, μέσω ποιων διαδικασιών πραγματοποιείται αυτή, στη συγκεκριμένη περιπτώσιολογική μελέτη της πολιτικής αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή εκφράζεται τα τελευταία χρόνια, μέσω του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

Για να φτάσουμε όμως στο παραπάνω αποτέλεσμα, θα πρέπει πρώτα να αποσαφηνίσουμε τις έννοιες, καθώς και την Θεωρία, η οποία θα χρησιμοποιηθεί ως αρωγός στην παρούσα προσπάθεια. Όσον αφορά λοιπόν την έννοια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, όπως αυτή αποτυπώνεται από την νεολεειτουργιστική λογική, εμφανίζεται το κρίσιμο ερώτημα το κατά πόσον η οικονομία θα υποταχθεί στην πολιτική ή όχι.¹² Στην περιπτώσιολογική μελέτη που εξετάζουμε το ερώτημα αυτό αποκτά οντολογική ταυτότητα, λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός αποτελεί ένα πρόγραμμα με κυρίως οικονομικές προεκτάσεις. Ασφαλώς και δεν υποτιμώνται τα πλεονεκτήματα που θα αποκομίσει ο πολίτης, αλλά ακόμα και αυτά, μπορούν να αποτυπωθούν με οικονομικούς όρους. Επί παραδείγματι, η μείωση του χρόνου που απαιτείται για έναν επιβάτη να περιμένει στην αίθουσα αναμονής, δίνει την δυνατότητα απασχόλησης του ατόμου με δραστηριότητες οικονομικού ενδιαφέροντος. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα πρώτα βήματα τα οποία έγιναν σε επίπεδο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / Ευρωπαϊκής Ένωσης έγιναν μέσω μίας αμιγώς οικονομικής διάστασης, μέσω της προσπάθειας για επέκταση της Κοινής Αγοράς και στο πεδίο των μεταφορών και συγκεκριμένα των αερομεταφορών.

Συναφώς, όσον αφορά την πολιτική διάσταση της περιπτώσιολογικής μελέτης που εξετάζουμε, αυτή ταυτίζεται με την Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας. Προκειται για τον τομέα πολιτικής εκείνο, τον οποίο τα κράτη-μέλη κρατούν υπό τον έλεγχο τους, καθώς πρόκειται για τομέα πολιτικής μέσω του οποίου ασκείται και

¹² Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 90.

εκφράζεται η έννοια της κρατικής κυριαρχίας. Σε αυτό το σημείο αξίζει να γίνει μνεία, για ακόμα μία φορά, στις επιδράσεις που μπορεί να έχει η Κοινή Πολιτική Αερομεταφορών στην Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας. Τονίζεται ιδιαίτερα το σημείο αυτό, διότι όσον αφορά τις επιδράσεις αυτές, κύριας σημασίας ζήτημα είναι η ποιοτική διάσταση αυτών. Δεν μπορούμε να εξετάσουμε τις επιδράσεις-αλλαγές ποσοτικά, ως μονοδιάστατες και ισότιμες μεταξύ τους. Κι αυτό γιατί, παρόλο που η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας χαρακτηρίζεται ως «υψηλή» πολιτική, ως πολιτική καίριας σημασίας για τα κράτη-μέλη την οποία δεν επιθυμούν να εκχωρήσουν σε υπερεθνικές δομές, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν τμήματα ή περιθώρια εντός αυτής, όπου η σημαντικότητα τους δεν είναι τόσο υψηλή, ώστε κάποια παραχώρηση ή αλλαγή του πλαισίου τους να γίνεται αποδεκτή. Δεν θα μπορούσαμε, επομένως, χωρίς να εξετάσουμε την ποιοτική διάσταση της επίδρασης-αλλαγής, να βγάλουμε κάποιο ασφαλές συμπέρασμα για το κατά πόσον μιλάμε για εκχείλιση ή όχι. Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Καθηγητής Ήφαιστος επισημαίνει: «το βασικό ερώτημα είναι οι δεσμοί και οι διασυνδέσεις ή η σχέση αιτίας και αποτελέσματος μεταξύ της διαδικασίας οικονομικής ολοκλήρωσης και των πιθανών πολιτικών συνεπειών στο επίπεδο της κοινωνικής και πολιτικής συγκρότησης στο ευρωπαϊκό επίπεδο».¹³

Συμπερασματικά, αξίζει να αποσαφηνίσουμε το γεγονός ότι τα όσα μνημονεύτηκαν ανωτέρω, αγγίζουν και ξεπερνούν τα όρια της παρούσας μελέτης. Κι αυτό διότι σκοπός της, πέρα από την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων όσον αφορά την πιθανή «εκχείλιση» στην περιπτωσιολογική μελέτη που εξετάζουμε (του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός), είναι και η ενδεδειγμένη θεσμική και δομική περιγραφή του πολυσύνθετου περιβάλλοντος εντός του οποίου σχεδιάζεται και υλοποιείται το εν λόγω πρόγραμμα.

¹³Ήφαιστος, Π. (2009). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα, σ. 240.

2.4 Επιστημονική Θεωρία Εργασίας

2.4.1 Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης

Όπως έχει ήδη επιγραμματικά αναφερθεί, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί μία ξεχωριστή, με μοναδικά χαρακτηριστικά πολιτική οντότητα του διεθνούς συστήματος. Δεν αποτελεί διεθνή οργανισμό, αλλά ούτε και ταυτίζεται εννοιολογικά με κάποιο άλλον ενιαίο πολιτικό δρώντα. Η ιδιαιτερότητα αυτή εκτείνεται και στο μεθολογικό - θεωρητικό πλαίσιο και απεικονίζεται στην ευρύτητα των επιλογών που είναι διαθέσιμες για την εξέταση του ευρωπαϊκού οικοδομήματος. Η ποικιλομορφία αυτή, καθιστά την μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυστηρά επιστημονικό πλαίσιο, εξαιρετικά δύσκολη και επίπονη διεργασία, καθόσον ο ερευνητής βρίσκεται αντιμέτωπος με την πρόκληση της επιλογής της κατάλληλης θεωρίας, η οποία και θα «φωτίσει» το ερευνητικό μονοπάτι, με απώτερο στόχο την ψηλάφηση και εξέταση των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων. Ξεκινώντας από τα «γενικά» και κατευθυνόμενοι προς τα «ειδικά», το πρώτο θεμελιώδες ερώτημα αφορά το πως εμείς αντιλαμβανόμαστε την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως ένωση κρατών, η οποία προσεταιρίζεται τις ταυτότητες των κρατών-μελών της για να αυτοπροσδιοριστεί, ή ως μία ξεχωριστή οντότητα, με τη δική της ανεξάρτητη ταυτότητα (και βούληση προφανώς), η οποία δρα εντός του πλαισίου το οποίο προσδιορίζεται και καθορίζεται από τα κράτη-μέλη από τα οποία απαρτίζεται. Η ανωτέρω προβληματική σχετίζεται απολύτως με το καίριας σημασίας ερώτημα που θέτει ο Καθηγητής Ήφαιστος όσον αφορά την απονομή του ρόλου του εντολέα και του εντολοδόχου, μεταξύ των κρατών-μελών και των υπερεθνικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μία άλλη προβληματική σχετικά με την λειτουργία και δομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετίζεται με τα ζητήματα εξουσίας, και συγκεκριμένα με την διανομή αυτής μεταξύ κυρίαρχων κρατών. Σε αυτό το ζήτημα ο Καθηγητής Ήφαιστος αποτυπώνει τα παρακάτω: «Κατά κανόνα το έθνος-κράτος θεωρείται βιώσιμο, επειδή προσφέρει τις αναγκαίες προϋποθέσεις άσκησης της λαϊκής κυριαρχίας, ενώ η λήψη πλειοψηφικών αποφάσεων υπό αυτές τις συνθήκες δεν θεωρείται ως ηγεμονισμός. Σε αυτό ακριβώς το ζήτημα βρίσκεται και η ουσία της συζήτησης περί πλειοψηφικών αποφάσεων στο πλαίσιο της διαδικασίας ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Δηλαδή στο πεδίο του έθνους-κράτους υπάρχουν οι αναγκαίες ιστορικές ψυχολογικές διαμορφώσεις και υλικές προϋποθέσεις που νομιμοποιούν κοινές κανονιστικές δομές, οι πλειοψηφικές αποφάσεις δεν εκλαμβάνονται ως επιβολή της μίας πλευράς επί της άλλης αλλά ως αναγκαία διαδικασία προώθησης λύσεων στα πλαίσια κοινωνικής αλληλεγγύης, κοινών εθνικών σκοπών και συνεχών κοινωνικοπολιτικών ελέγχων και εξισορροπήσεων (check and balances). Αυτή η δυνατότητα αμφισβητείται τόσο στο διεθνές επίπεδο όσο και στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής

Κοινότητας, όπου το θέμα των πλειοψηφικών αποφάσεων αποτελούσε πάντοτε κρίσιμο και αμφιλεγόμενο ζήτημα».¹⁴

Πέρα όμως των προαναφερομένων και συμπληρωματικά με αυτά, το πως αντιλαμβανόμαστε την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετίζεται και με την επιλογή της επιστημονικής προσέγγισης για την εξέταση της ολότητας ή και τομέων πολιτικής και δράσης αυτής. Τα πρωτεία σε αυτό το πεδίο ανταγωνισμού (όχι απαραίτητα ως παίγνιο μηδενικού αθροίσματος) διεκδικούν οι επιστήμη των διεθνών σχέσεων και η πολιτική επιστήμη. Δεδομένου ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ξεπερνά, ως πεδίο κρατικού ανταγωνισμού ξεπερνά την «αναρχία» του διεθνούς συστήματος, όπως αυτό αναγνωρίζεται και περιγράφεται από τις κυρίαρχες σχολές σκέψης των διεθνών σχέσεων καθόσον και το γεγονός ότι το επίπεδο της περιφερειακής ολοκλήρωσης που έχει επιτευχθεί απέχει κατά πολύ από την σύσταση ενιαίας κρατικής οντότητας (ομοσπονδία ή συνομοσπονδία κρατών) η εξέταση των σχετικών ζητημάτων με την Ευρωπαϊκή Ένωση μοιάζει να ισορροπεί ανάμεσα στις δύο επιστήμες. Προς επίρρωση του ανωτέρω συλλογισμού ο Καθηγητής Π. Ηφαιστός ισχυρίζεται πως «η θεωρία ολοκλήρωσης έστω και αν έχει ισχυρούς δεσμούς με το μέρος εκείνο της πολιτικής επιστήμης που ασχολείται με το κράτος, είναι αναπόσπαστο μέρος της Θεωρίας Διεθνών Σχέσεων».¹⁵

Εξετάζοντας ιστορικά τις θεωρίες, αλλά και τις επιλογές των ερευνητών στο αντικείμενο του ευρωπαϊκού οικοδομήματος διαπιστώνουμε ότι η θεωρίες που αναπτύσσονται μοιάζουν σαν να κινούνται σε ένα εκκρεμές, στους οποίους τις ακραίες θέσεις εκατέρωθεν βρίσκονται οι διεθνείς σχέσεις και η πολιτική επιστήμη αντίστοιχα. Το σημείο στο οποίο βρίσκεται το εκκρεμές κάθε φορά μας δείχνει και τις προτιμήσεις, όπως προκύπτουν από τις αναγκαιότητες του υπό εξέταση ζητήματος, των ερευνητών στην κάθε επιστήμη ξεχωριστά, αλλά και στα «μείγματα» μεταξύ αυτών, όπως συντίθενται κάθε φορά με τις αναγκαίες υποθέσεις και παραδοχές. Μία τέτοια θεωρία, η οποία κινείται και διατηρεί ισορροπίες μεταξύ των δύο επιστημών είναι και η θεωρία του νεολειτουργισμού.

2.4.2 Νεολειτουργισμός

Ο νεολειτουργισμός, όπως διαφαίνεται και από την ονομασία του, έχει τις βάσεις του στον λειτουργισμό, του οποίου κύριος εκφραστής είναι ο David Mitrany. Όπως αναφέρει και ο Καθηγητής Ηφαιστός: «η παράδοση του David Mitrany συνεχίστηκε και επεκτάθηκε από τους αναλυτές της νεολειτουργικής προσέγγισης,

¹⁴Ηφαιστός, Π. (2009). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα, σ. 139-140.

¹⁵Ηφαιστός, Π. (2009). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα, σ. 20.

μεταξύ άλλων του Ernst Hass, Philip Schmitter, Leon Lindberg και άλλων».¹⁶ Την κοινή βάση αυτών των θεωριών αποτελεί η έμφαση στη λειτουργική δράση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας / Ένωσης. Αποτελούν και οι δύο θεωρίες, σύμφωνα με τις οποίες όχι μόνο επιχειρείται να δοθεί απάντηση στο φαινόμενο της ολοκλήρωσης, αλλά αποτελούν συνάμα και θεωρίες οι οποίες καθορίζουν και όρους και προϋποθέσεις για την επίτευξη μεγαλύτερης ολοκλήρωσης, χωρίς να απορρίπτεται σε νεότερες εκφάνσεις του νεολεειτουργισμού ακόμα και το φαινόμενο της αρνητικής ολοκλήρωσης (απο-ολοκλήρωσης). Όσον αφορά την ανάλυση των φαινομένων, επί του προκείμενου της διαδικασίας ολοκλήρωσης, η θεωρία του νεολεειτουργισμού (όπως και του λειτουργισμού) εστιάζει στις ανάγκες των πολιτών στην καθημερινότητα τους.¹⁷ Συνεπώς οι προς εξέταση μεταβλητές των ευρωπαϊκών ζητημάτων ευρίσκονται κυρίως σε οικονομικής φύσεως ζητήματα. Στα ζητήματα αυτά, ο κύριος εκφραστής του νεολεειτουργισμού Ernst Hass, διέκρινε την πλουραλιστική φύση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων όσον αφορά τη διαμόρφωση των ενωσιακών πολιτικών. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον οι δρώντες είχαν τη δυνατότητα προάσπισης των ιδιοτελών συμφερόντων τους, με αποτέλεσμα η διαμόρφωση πολιτικών να είναι αποτέλεσμα του συγκερασμού των συμφερόντων των δρώντων αυτών.¹⁸

Με αφορμή την κρίση του 1965-1966, η οποία οδήγησε στον Συμβιβασμό του Λουξεμβούργου, η νεολεειτουργική προσέγγιση έχασε κατά μεγάλο μέρος την αίγλη της καθώς διαφάνηκε ότι το φαινόμενο της ολοκλήρωσης δεν ήταν αποπολιτικοποιημένο, αλλά αντίθετα στενά συνδεδεμένο με τις πολιτικές κατευθύνσεις και προτιμήσεις των κρατών-μελών. Παρόλα αυτά η ανάκαμψη της ολοκλήρωσης με θετικό πρόσημο, κατά τη δεκαετία του 1980, έδωσε νέα δυναμική και έφερε ξανά στο προσκήνιο την θεωρία του νεολεειτουργισμού, η οποία είχε τη δυνατότητα να εξηγήσει με επάρκεια τα τεκταινόμενα στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα.¹⁹ Συνεπώς, η θεωρία του νεολεειτουργισμού παρόλο που δέχθηκε κριτική και αμφισβητήθηκε από πλήθος θεωρητικών και μελετητών της Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν μπορεί να θεωρηθεί παρωχημένη και ασύμβατη με την σύγχρονη πραγματικότητα. Η τοποθέτηση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι πλήθος σύγχρονων μελετητών των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάνουν χρήση των αρχών της θεωρίας του νεολεειτουργισμού. Επιπρόσθετα, η σχετική βιβλιογραφία επί των Ευρωπαϊκών θεμάτων - ζητημάτων, αναφέρεται

¹⁶ Ήφαιστος, Π. (2009). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα, σ. 135-136.

¹⁷ Ήφαιστος, Π. (2009). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα, σ. 192.

¹⁸ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 81-82.

¹⁹ Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας, σ. 587.

σχεδόν απαρέγκλιτα στην θεωρία του νεολειτουργισμού, έστω και αν δεν την υιοθετεί για τους σκοπούς της ανάλυσης του υπό εξέταση αντικειμένου.²⁰

Συμπερασματικά, και όσον αφορά το αντικείμενο της παρούσης μελέτης, αυτό που έχει αξία είναι η εξέταση της συμβατότητας της θεωρίας του νεολειτουργισμού με το υπό εξέταση ζήτημα, αυτό της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στο πλαίσιο του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Προκειμένου να αναζητηθεί η απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα, θα πρέπει· πρώτον, να εξετάσουμε τις βασικές αρχές της θεωρίας και· δεύτερον, να δούμε εάν οι πτυχές του προγράμματος, όπως αυτές εκφράζονται και αναζητούνται μέσω των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων εμφανίζουν δομικές ομοιότητες με την κατασκευασμένη πραγματικότητα της θεωρίας. Οι ομοιότητες αυτές (εάν υφίστανται) θα αποτελέσουν οδηγό για την περαιτέρω εξέταση του ζητήματος, καθόσον η θεωρία είναι αυτή που θα καθορίσει τα σημαντικά από τα μη σημαντικά, θα αναδείξει τις υπό εξέταση μεταβλητές και θα δώσει μεθοδολογική υπόσταση και κατά συνέπεια εγκυρότητα στην απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων.

Όπως λοιπόν προαναφέρθηκε, ο νεολειτουργισμός έχει τη γενέτειρα του στην επιστημονική επανάσταση του συμπεριφορισμού στην πολιτική επιστήμη.²¹ Σύμφωνα άλλωστε με τον Lindberg, ο νεολειτουργισμός μπορεί να ερμηνευτεί ως πλουραλιστική θεωρία.²² Ακολουθώντας αυτή τη συλλογιστική, έχουμε μία θεωρία η οποία εκφράζει τη δυνατότητα εξέτασης του πολιτικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως ένα εσωτερικό - κρατικό πολιτικό σύστημα, στο οποίο τα συμφέροντα των διαμορφούμενων ομάδων συμφερόντων έχουν προεξέχουσα θέση.²³ Σε αυτό το πλουραλιστικό περιβάλλον, το οποίο πλέον τοποθετείται στο υπερεθνικό επίπεδο με τη συμμετοχή ενός δικτύου δρώντων, οι οποίοι μέσω της προσπάθειας για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους, συνθέτουν με όρους «διαδικασίας» τη διαδικασία ολοκλήρωσης.²⁴ Παρόλο που το προκείμενο της παρούσης μελέτης δεν σχετίζεται με την διαδικασία ολοκλήρωσης, η νεολειτουργική θεωρία είναι εξαιρετικά χρήσιμη καθόσον σχηματοποιεί το περιβάλλον το οποίο θα εξετάσουμε. Συνεπώς, και σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, το περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με όρους πολιτικής επιστήμης, είναι ένα πλουραλιστικό περιβάλλον στο οποίο πρωταρχικό ρόλο διαδραματίζουν δρώντες, οι οποίοι αντιπαλεύονται μεταξύ τους στην προσπάθεια τους να υπερασπίσουν τα ιδιοτελή συμφέροντα τους. Αποκρυσταλλώνοντας τις παραπάνω παραδοχές, όπως αυτές πηγάζουν από τη θεωρία του νεολειτουργισμού, μπορούμε πλέον ξεκάθαρα να διακρίνουμε τις μεταβλητές που θα μας απασχολήσουν.

²⁰ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 74 & 108.

²¹ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 80.

²² Lindberg, L. N. (1963). The political dynamics of European economic integration. *The Political Dynamics of European Economic Integration*, σ. 9.

²³ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 83.

²⁴ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 82.

Πρώτον, το υπό εξέταση ζήτημα, «δρομολογείται» από την σύγκρουση των συμφερόντων μεταξύ διαφορετικών δρώντων. Υφίσταται ταύτιση μεταξύ αυτής της παραδοχής και του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, όπως σχεδιάζεται και υλοποιείται εντός τους Ευρωπαϊκού γίνεσθαι. Ασφαλώς και ναι, και επιπρόσθετα, μπορούμε να διακρίνουμε εσωτερικούς και εξωτερικούς δρώντες στην πολιτική αρένα της διαμόρφωσης του προγράμματος. Ως εσωτερικούς δρώντες θεωρούμε αυτούς που έχουν θεσμικό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ως εξωτερικούς, θεωρούμε τους δρώντες εκείνους οι οποίοι ενώ δεν έχουν θεσμικά κατοχυρωμένο δικαίωμα παρέμβασης στη λήψη αποφάσεων, εντούτοις έχουν τον τρόπο και τα μέσα να επηρεάσουν τις αποφάσεις αυτές. Οι δρώντες, στο σύνολο τους, θα εξεταστούν σε επόμενο κεφάλαιο, και ο διαχωρισμός αυτός θα είναι πρακτικά ωφέλιμος και παράλληλα υποστηρικτικός της αρχικής υπόθεσης ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα υπερεθνικό πλουραλιστικό πολιτικό σύστημα.

Κατά δεύτερον, η θεωρία υποστηρίζει ότι οι δρώντες αυτοί έχουν αντιτιθέμενα συμφέροντα. Συνεπώς, τα πολιτικά αποτελέσματα, δηλαδή οι αποφάσεις που λαμβάνονται σχετικά με την υλοποίηση του εν λόγω προγράμματος, αποτελούν αποτέλεσμα του συγκερασμού, πιθανώς μη ισομερώς, των συμφερόντων αυτών. Σύμφωνα άλλωστε με τον καθηγητή Simon Hix «οι διεκδικήσεις μέσα στην ΕΕ αναδύονται από ένα σύνθετο δίκτυο δημοσίων και ιδιωτικών ομάδων, καθεμία από τις οποίες ανταγωνίζεται με τις άλλες να επηρεάσει τη διαδικασία πολιτικής στην ΕΕ, προκειμένου να προωθήσει ή να προστατεύσει τα δικά της συμφέροντα και τις επιθυμίες της».²⁵ Το κατά πόσον οι δρώντες που συνδιαμορφώνουν την σχεδίαση και υλοποιούν το πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού έχουν αντιτιθέμενα συμφέροντα είναι κάτι που θα μας απασχολήσει στην συνέχεια, όταν αντικείμενο της μελέτης θα αποτελέσουν οι δρώντες του προγράμματος.

Τέλος, μία ακόμα παραδοχή του νεολειτουργισμού, η οποία αναδεικνύεται από την ανάλυση του Ben Rosamond, είναι αυτή της τεχνοκρατικής «φύσης» της διαδικασίας λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.²⁶ Η θεώρηση αυτή έχει τα θεμέλια της στον λειτουργισμό του David Mitran, ο οποίος, όπως άλλωστε και ο νεολειτουργισμός, εστιάζουν στο πεδίο της χαμηλής πολιτικής, η οποία συνίσταται από τις πολιτικές που καλούνται να αντιμετωπίσουν τις προκύπτουσες ανάγκες των πολιτών της κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η θεώρηση, κατά τον Rosamond, οδήγησε στην αντίληψη της διακυβέρνησης ολοένα περισσότερο ως «μια διαχειριστική διαδικασία που έκανε χρήση ορθολογιστικών, επιστημονικών και (κατεξοχήν ίσως) μη δογματικών μεθόδων».²⁷ Το ζητούμενο εν προκειμένου έγκειται (πάλι) στο κατά πόσον η θεώρηση αυτή βρίσκει «απήχηση» και ταυτίζεται

²⁵ Hix, S. (2009). *Το Πολιτικό Σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Μεταίχμιο, σ. 4.

²⁶ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 85.

²⁷ Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχμιο, σ. 86.

ερευνητικά με το αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Η απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα σχετίζεται με το κατά πόσον το ζήτημα της διαχείρισης του εναερίου χώρου αποτελεί ζήτημα που είναι δυνατό να διαχειριστεί από μη ειδικούς πάνω στο αντικείμενο. Το γεγονός ότι διαχρονικά το ζήτημα του εναερίου χώρου απασχολεί και διευθετείται θεσμικά, αλλά και εξωθεσμικά, από εξειδικευμένους θεσμούς και οργανισμούς δείχνει ότι κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό. Συνεπώς, το ζήτημα που εξετάζουμε είναι αμιγώς τεχνοκρατικό εκ φύσεως. Αυτό άλλωστε αποδεικνύει και η ίδια η πορεία του προγράμματος, η οποία και θα παρουσιασθεί και αναλυθεί σε μεταγενέστερο κεφάλαιο, κατά την οποία προέκυψε η ανάγκη θεσμικής επέκτασης του ευρωπαϊκού οικοδομήματος (δηλαδή η θεσμική διάσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και η συνεργασία του με εξειδικευμένες ομάδες και οργανισμούς. Αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι η συνεργασία αυτή, πέρα από τις εξειδικευμένες υπηρεσίες και το προσωπικό των κρατών-μελών, τα οποία έχουν αναπτυχθεί ως απόρροια των υποχρεώσεων τους έναντι του Διεθνούς Οργανισμού για την Πολιτική Αεροπορία (International Civil Aviation Organization - ICAO), συμπεριλαμβάνει και προϋπάρχοντες εξειδικευμένους διεθνείς οργανισμούς (π.χ. EUROCONTROL), αλλά οδήγησε επιπλέον ακόμα και στη δημιουργία νέων θεσμών εντός της Ένωσης υπό τη μορφή των Agencies (European Aviation Safety Agency - EASA) και τη συνεργασία με άλλους, όπως τον European Defence Agency (EDA).

Ακολουθώντας τη μεθοδολογική προβληματική (υπό την έννοια του προσδιορισμού αυτής) σχετικά με την εξέταση της διττής χρήσης του εναερίου χώρου εντός του πλαισίου του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, το οποίο όπως έχει ήδη αναφερθεί αποτελεί πτυχή της πολιτικής αερομεταφορών (μεταφορών ευρύτερα) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα. Πρώτον, το πλουραλιστικό περιβάλλον που μας προσιδιάζει για τη χάραξη πολιτικών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μας δίνει τη δυνατότητα εξέτασης των πολιτικών ως στάδια του κύκλου της δημόσιας πολιτικής. Τα στάδια αυτά σύμφωνα με τις Σ. Λαδή και Β. Νταλάκου είναι τα ακόλουθα: η συγκρότηση της κυβερνητικής ατζέντας, η διαμόρφωση της πολιτικής και η λήψη αποφάσεων, η υλοποίηση της δημόσιας πολιτικής και τέλος η αξιολόγηση της.²⁸ Τα στάδια αυτά αποτελούν ένα γενικευμένο μεθοδολογικό υπόδειγμα για την εξέταση με πληρότητα και σαφήνεια την πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα ερευνητικά ερωτήματα όμως που τίθενται στην παρούσα μελέτη - εργασία έχουν καθορίσει τον στόχο αυτής, ο οποίος αναζητείται στο σημείο τομής (ή και ανάγκης συνεργασίας) που δημιουργεί η διττή χρήση του εναερίου χώρου από τους πολιτικούς και τους κρατικούς φορείς. Δύο μέτρα και δύο σταθμά επικρατούν για τους δύο αυτούς ανεξάρτητους φορείς. Δεδομένου ότι η διττή χρήση του εναερίου χώρου διέπεται από αυτή την ιδιαιτερότητα, μας δίνει το ερέθισμα και το πεδίο για να εξετάσουμε τι είδους

²⁸ Λαδή, Σ., & Νταλάκου, Β. (2016). *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής* (2η). Αθήνα: Παπαζήσης, σ. 122-191.

σχέση αναπτύσσουν αυτοί οι δύο θεσμικά ανεξάρτητοι φορείς. Πρόκειται για σχέσεις συνεργασίας, ανταγωνισμού ή συνδυασμό αυτών; Συνεπώς, και καταλήγοντας, η ανάλυση μας θα εστιάσει περισσότερο στο δεύτερο στάδιο κατά Λαδή - Νταλάκου, αυτό της διαμόρφωσης και της λήψης αποφάσεων της πολιτικής αερομεταφορών και από αυτό ακριβώς το στάδιο θα προσπαθήσουμε να ανακτήσουμε την απάντηση του ερευνητικού ερωτήματος μας. Εντός αυτού του σταδίου θα προσπαθήσουμε να διερευνήσουμε τη σχέση που διαμορφώνεται μεταξύ των πολιτικών και κρατικών (ή στρατιωτικών) φορέων απόρροια του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

3. Πολιτική Αερομεταφορών ΕΕ

3.1 Εισαγωγή

Μετά και την εξέταση της θεωρίας — μεθοδολογίας της μελέτης, έχει σημασία η αποσαφήνιση του αντικειμένου αυτής. Με άλλα λόγια, απαιτείται η «αποσυναρμολόγηση» του αντικειμένου της διαχείρισης του εναερίου χώρου, έτσι ώστε να γίνει κατανοητό το πλαίσιο εντός του οποίο διαμορφώνεται και υλοποιείται η περιπτώσιολογική μελέτη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Όπως διαφάνηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, το ζήτημα της διαχείρισης του εναερίου χώρου είναι ένα ζήτημα το οποίο έχει πολλαπλές διαστάσεις. Έχει επίσης τονιστεί ότι σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η εστίαση στο ζήτημα της διπλής χρήσης του εναερίου χώρου, και συγκεκριμένα στο πως αυτή η διπλή χρήση, η οποία δημιουργεί σχέσεις συνεργασίας και ανταγωνισμού μεταξύ των πολιτικών και κρατικών (στρατιωτικών) φορέων - χρηστών, συγκροτείται στις δομές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για να είναι δόκιμη μία τέτοια προσπάθεια, απαιτείται καταρχάς η «τοποθέτηση» των θεμελίων επί των οποίων υλοποιείται το πρόγραμμα. Τα θεμέλια αυτά τυγχάνει να είναι επίσης διττά. Αποτελούνται από δύο πυλώνες, οι οποίοι είναι και οι δύο εξίσου σημαντικοί και συνάμα εντελώς ανεξάρτητοι μεταξύ τους.

Ο πρώτος πυλώνας σχετίζεται με το διεθνές καθεστώς της διαχείρισης του εναερίου χώρου. Όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, το διεθνές καθεστώς του εναερίου χώρου αποτελεί ένα διεθνές θεσμικό πλαίσιο το οποίο έχει διαμορφωθεί επί της ουσίας, όπως το γνωρίζουμε σήμερα, μετά και το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Βασίστηκε κυρίως στο δίκαιο της θάλασσας, όμως οι ιδιαιτερότητες του αεροπορικού μέσου, ανάγκασαν τα κράτη να υιοθετήσουν πιο αυστηρούς και περιοριστικούς διεθνείς κανόνες και πρακτικές. Συνεπώς, και ανακεφαλαιώνοντας, το διαμορφωθέν αεροπορικό δίκαιο, το οποίο ασφαλώς και αποτελεί τμήμα του διεθνούς δικαίου, είναι το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη διαχείριση του εναερίου χώρου μέχρι και σήμερα. Είναι σημαντικό να ξεκαθαριστεί σε αυτό το σημείο ότι οποιαδήποτε προσέγγιση του ζητήματος της διαχείρισης του εναερίου χώρου, δεν είναι δυνατό να αποκλίνει από τις διεθνείς νόρμες και πρακτικές που εμπίπτουν στις αρχές του διεθνούς αεροπορικού δικαίου. Ως αποτέλεσμα αυτού, όλες οι πρωτοβουλίες, όλα τα προγράμματα, όλες οι συζητήσεις επί της τροποποίησης του κανονιστικού πλαισίου της διαχείρισης του εναερίου χώρου εμπίπτουν στο πεδίο του διεθνούς δικαίου και για αυτό το λόγο «οφείλουν» να είναι συμβατές με αυτό (το διεθνές δίκαιο) και να λειτουργούν συμπληρωματικά και ενισχυτικά αυτού.

Έτσι, ο δεύτερος πυλώνας, ο οποίος σχετίζεται με την λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να δρα περιοριστικά εντός του προαναφερθέντος πλαισίου, όμως στην περίπτωση μας δεν αποτελεί «υπο-πυλώνα» του πρώτου, καθόσον δεν θα υπήρχε αναδιαμόρφωση της δομής του εναερίου χώρου, χωρίς την

ύπαρξη του. Συνεπώς, αποτελεί και αυτός έναν κυρίαρχο πυλώνα, η εξέταση του οποίου είναι κυρίαρχης σημασίας για την εξέταση του αντικειμένου της μελέτης αυτής και της απάντησης, συνάμα, των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων αυτής. Αυτό λοιπόν που έχει σημασία, εξετάζοντας τον δεύτερο πυλώνα, είναι η διερεύνηση της λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όχι γενικά, αλλά συγκεκριμένα στο πλαίσιο της υλοποίησης του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, το οποίο αποτελεί δημιούργημα της Πολιτικής Μεταφορών - Αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καίριας σημασίας επισήμανση όσον αφορά την διαμόρφωση της πολιτικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές είναι να διακρίνουμε δύο διαστάσεις αυτής. Την νομιμοπραγωγική και την δομική. Λέγοντας δομική εννοούμε τις δομές (σε θεσμικό επίπεδο) που διαμορφώθηκαν για την σχεδίαση - υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Αναφερόμαστε δηλαδή στους μετασχηματισμούς που έλαβαν μέρος σε θεσμικό επίπεδο εντός και εκτός της ΕΕ, στις συνεργασίες που αναπτύχθηκαν για την προσαρμογή των δρώντων στις απαιτήσεις του προγράμματος (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός), καθώς και στην εισαγωγή έξω-θεσμικών δρώντων (όπως οι ομάδες συμφερόντων), οι οποίοι, όπως θα δούμε στη συνέχεια, συν-διαμόρφωσαν τις προοπτικές, αλλά και τη στοχοθεσία του προγράμματος. Η παράμετρος της «δομής», όπως αναλύεται στην παρούσα παράγραφο, είναι ιδιαίτερα σημαντική για την απάντηση των ερευνητικών μας ερωτημάτων, καθώς ενός αυτών των διεργασιών οι κρατικοί φορείς (ή και στρατιωτικοί) ήρθαν σε επαφή με αυτό που ονομάζουμε ως επαγγελματικό κλάδο, αερομεταφορές.

3.2 Διεθνές Θεσμικό Καθεστώς

Όπως έχει ήδη διαφανεί από τα προλεγόμενα, η φύση του αεροπορικού μέσου είναι τέτοια, που «καταργεί» τα σύνορα μεταξύ των κρατών. Οι ταχύτητα του μέσου, καθώς και οι ανάγκες που διαμορφώνονται για να ανταποκριθούν οι υπηρεσίες για την υποστήριξη του, καθιστούν τα σύνορα μεταξύ των κρατών εξαιρετικά περιοριστικό παράγοντα. Αποτέλεσμα αυτών των παρατηρήσεων ήταν η, από νωρίς, διαμόρφωση ενός διεθνούς πλαισίου μέσω του οποίου θα διασφαλιζόταν ότι το αεροπορικό μέσο θα απολάμβανε ασφάλεια, ομαλότητα και ταχύτητα κατά την διάρκεια της πτήσης του από το ένα σημείο στο άλλο. Έτσι, η πρώτη διεθνής πολυμερής Σύμβαση συνάφθηκε στο Παρίσι το 1919, με σκοπό τη «ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας».²⁹ Οι ανάγκες της αεροπλοΐας, όμως, «εκτοξεύτηκαν» μετά και το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όπου το αεροπορικό μέσο βίωσε την επανάστασή του. Σαν αποτέλεσμα, οι ανάγκες που ανέκυψαν ήταν σαφέστατα εκτενέστερες και πιο ουσιαστικές από εκείνες που είχε τη δυνατότητα η Σύμβαση του

²⁹ Γιοκάρης, Α., & Κυριακόπουλος, Γ. (2013). *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 7.

1919 να καλύψει. Το κενό αυτό, στο θεσμικό επίπεδο τουλάχιστον, κάλυψε η Σύμβαση του Σικάγο, η οποία και πήρε το όνομα της από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη που έλαβε χώρα στη συγκεκριμένη πόλη των ΗΠΑ το 1944, υπό την σκέπη του νεοϊδρυθέντα Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.³⁰

Το αντικείμενο της Σύμβασης, η οποία περιλαμβάνει 96 Άρθρα και 19 Παραρτήματα αφορά ζητήματα Γενικής Εναέριας Κυκλοφορίας αεροσκαφών. Λέγοντας Γενική Εναέρια Κυκλοφορία εννοούμε την πτήση των αεροσκαφών που δεν εμπίπτουν στα κρατικά (state) αεροσκάφη. Ως κρατικά νοούνται τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες³¹. Όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη εμπίπτουν στον ορισμό της Γενικής Κυκλοφορίας. Υπό το πρίσμα της εξέτασης της διττής χρήσης του εναερίου χώρου, αξίζει επιπροσθέτως να επισημάνουμε και το γεγονός ότι και τα κρατικά αεροσκάφη έχουν την δυνατότητα - ελευθερία να ίπταται ως Γενική Κυκλοφορία. Δίνεται δηλαδή η δυνατότητα και στα κρατικά αεροσκάφη (χωρίς όμως να δύναται να επιβληθεί) να ίπτανται με όρους Γενικής Κυκλοφορίας. Σε μία τέτοια περίπτωση, η οποία είναι και αρκετά συνήθης πρακτική, τα κρατικά αεροσκάφη «πετούν» με κανόνες Γενικής Κυκλοφορίας, δηλαδή τηρώντας ευλαβικά και αυτά με τη σειρά τους τους κανόνες και τις πρακτικές των πολιτικών αεροσκαφών σύμφωνα με τις επιταγές του ICAO και τους εθνικούς κανονισμούς της χώρας προέλευσης τους (χώρα νηολόγησης του αεροσκάφους). Το παραπάνω καθιστά σαφή τον συσχετισμό που προκύπτει όσον αφορά την διττή χρήση του εναερίου χώρου. Η διττή χρήση, συνεπώς, δεν αφορά μόνο το γεγονός της χρήση του εναερίου χώρου ως το κοινό μέσο, το οποίο τα κρατικά και τα πολιτικά αεροσκάφη μοιράζονται, αλλά και το γεγονός ότι τα κρατικά αεροσκάφη έχουν την δυνατότητα να «συμπεριφερθούν» ως πολιτικά. Σε αυτή την τελευταία περίπτωση τα κρατικά αεροσκάφη, όσον αφορά την διαχείριση τους από τις Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, δεν διαχωρίζονται ούτε θεσμικά αλλά ούτε και ουσιαστικά από την υπόλοιπη πολιτική κυκλοφορία.

Εξαιρετικής σημασίας ζήτημα αποτελεί ασφαλώς και η περίπτωση που τα κρατικά αεροσκάφη επιλέγουν να μην ακολουθήσουν τις πρακτικές της Γενικής Εναέριας Κυκλοφορίας. Τι γίνεται σε μία τέτοια περίπτωση; Η Σύμβαση του Σικάγο, στο άρθρο 3(d) κάνει μνεία ακριβώς σε αυτή την περίπτωση. Αναφέρει χαρακτηριστικά: «*The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft*»³². Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα κρατικά αεροσκάφη, παρόλο που δεν εμπίπτουν αμιγώς στις προβλέψεις της Σύμβασης του Σικάγο, εντούτοις,

³⁰ Γιόκαρης, Α., & Κυριακόπουλος, Γ. (2013). *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 9-10.

³¹ Article 3 of Convention on International Civil Aviation - Doc 7300/8. (2006). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

³² Convention on International Civil Aviation - Doc 7300/8. (2006). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

εμπεριέχονται άμεσα ή έμμεσα στις ρήτρες αυτής. Στην πρώτη περίπτωση με την επιλογή των κρατικών αεροσκαφών να εκτελέσουν την πτήση τους με όρους Γενικής Εναέριας Κυκλοφορίας και, κατά δεύτερον, εμμέσως, μέσω της απαραίτητης συνεργασίας τους με τις Υπηρεσίες Ελέγχου της Εναέριας Κυκλοφορίας, με σκοπό την διασφάλιση της ασφάλειας των πολιτικών πτήσεων στην γειτνίαση τους. Η παρούσα παρατήρηση εξηγεί και την υπόσταση της περιπτωσιολογική έρευνας που θα εξετάσουμε. Δηλαδή, με άλλα λόγια, το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, το οποίο υλοποιείται μέσω των δύο «πτυχών» που αναφέραμε νωρίτερα, μέσω της νομιμοπαραγωγικής διαδικασίας, αλλά και μέσω της συνεργασίας που υφίσταται στις δομές της ΕΕ, ενώ και αυτό επί τους ουσίας διαμορφώνει το περιβάλλον μέσα στο οποίο τα πολιτικά αεροσκάφη εκτελούν τις πτήσεις τους, εντούτοις τα κρατικά επηρεάζονται με άμεσο και με έμμεσο τρόπο. Αυτό άλλωστε κατέστη σαφές από την αρχή που το πρόγραμμα άρχισε να σχεδιάζεται και να θεσμοθετείται, μέσω της συγκρότησης σχετικών γνωμοδοτικών οργάνων, τα οποία ανέλαβαν το έργο να αναδείξουν τις απόψεις αλλά και τους προβληματισμούς και των λοιπών χρηστών του εναερίου χώρου ήτοι τους κρατικούς (στρατιωτικοί) χρήστες αυτού.³³

3.3 Θεσμικό Πλαίσιο Αερομεταφορών

Το θεσμικό πλαίσιο της διαμόρφωσης της αρχιτεκτονικής — οργάνωσης του εναερίου χώρου, έχει τα θεμέλια του στην σύναψη της Σύμβασης του Σικάγο (1944) και τη συνεπακόλουθη δημιουργία του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - International Civil Aviation Organization). Ο ICAO αποσκοπώντας στην αποτελεσματικότερη διαχείριση, όσον αφορά τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου του εναερίου χώρου για την πολιτική αεροπλοΐα, χώρισε τον παγκόσμιο χάρτη σε εννέα μεγάλες περιοχές. Σε κάθε μία από αυτές, η θέσπιση διαδικασιών και η δόμηση εν γένει του εναερίου χώρου, έχει υλοποιηθεί μέσω περιοχικών συμφωνιών αεροναυτιλίας. Στον γεωγραφικό χώρο ενδιαφέροντος μας, η διαμόρφωση αυτή έχει υλοποιηθεί μέσω των Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας Ευρώπης, που έλαβαν χώρα το 1950, 1955 και 1958 και οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα τον κατακερματισμό του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου³⁴ στις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσεων (FIRs - Flight Information Regions).

Το προαναφερθέν καθεστώς διατηρήθηκε μέχρι και σήμερα και το πιο σημαντικό από όλα είναι ότι ο κατακερματισμός αυτός δεν ήταν μόνο κατακερματισμός υπηρεσιών, δηλαδή δεν αφορούσε μόνο το ποιος ελέγχει που, αλλά ήταν και κατακερματισμός όσον αφορά τις υλικοτεχνικές δομές που

³³ Crespo, D. C., & Leon, P. M. de. (2011). *Achieving the Single European Sky: Goals and Challenges*. Kluwer Law International, p. 129.

³⁴ Ο οποίος αποτελεί μία από τις εννέα μεγάλες περιοχές στις οποίες χωρίσθηκε ο εναερίος χώρος παγκοσμίως από τον ICAO.

δημιουργήθηκαν για την εξυπηρέτηση των πτήσεων των πολιτικών και μη αεροσκαφών. Σε μία εποχή, όπου τα κράτη είχαν βγεί από τον καταστροφικότερο πόλεμο που γνώρισε η ευρωπαϊκή ήπειρος, η έννοια της κρατικής κυριαρχίας ήταν ισχυρή, με αποτέλεσμα η ενώ η ανάγκη συνεργασίας να είναι διάχυτη και εμφανής, αυτή να μην επεκτείνεται σε τομείς που παραδοσιακά αφορούν την άσκηση εθνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων. Πιο συγκεκριμένα, η θέσπιση των Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης, παρόλο που δημιούργησε ένα ενιαίο πλαίσιο διαχείρισης του εναερίου χώρου και τήρησης κανόνων και διαδικασιών για τη διεθνή πολιτική αεροπλοΐα, δεν ακολουθήθηκε από την πρόθεση για δημιουργία μίας αντίστοιχης ομοιογένειας σε τομείς που άπτονται της εθνικής κυριαρχίας, όπως ο εθνικός εναέριος χώρος και η κίνηση των στρατιωτικών εναέριων μέσων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού, αποτελούν οι διαφοροποιήσεις που καταθέτει η κάθε χώρα στον ICAO, για την εξαίρεση της ή για την επιβολή από την πλευρά της επιπρόσθετων διαδικασιών που αφορούν τα επιμέρους αντικείμενα της Σύμβασης.³⁵

Ως επιστέγασμα στα παραπάνω, είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το θεσμικό πλαίσιο όπως διαμορφώθηκε από τον ICAO, δεν μπόρεσε να παρακολουθήσει και να εξελιχθεί στις νέες απαιτήσεις που δημιούργησαν οι νέες τεχνολογίες που εισήλθαν στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό, αλλά και στον ευρύτερο εναέριο χώρο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένας γενικός συντονισμός όσον αφορά την τεχνολογική πρόοδο, αλλά και τη συμβατότητα των συστημάτων που θα αξιοποιούσε η κάθε χώρα, μέσω του εκάστοτε αρμόδιου φορέα παροχής υπηρεσιών εντός του εκχωρηθέντος FIR. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η σύγχρονη τεχνολογική πραγματικότητα να έχει μεν βελτιώσει την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας εντός του FIR, αυτή όμως η βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν μπορεί δε να συνειστέει και στο γειτονικό αυτού, καθώς υπάρχει πρόβλημα συμβατότητας και διαλειτουργικότητας των συστημάτων που χρησιμοποιεί η κάθε χώρα στους αντίστοιχους τομείς συνεργασίας. Έτσι, παρόλο που η τεχνολογική εξέλιξη παρέχει τη δυνατότητα για πολύ πιο αποτελεσματική χρήση του εναερίου χώρου, ο αρχικά διαμορφωθέν κατακερματισμός, ο κατακερματισμός του 1958 για την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, αποτελεί τροχοπέδη για την βελτίωση του ευρωπαϊκού γίνεσθαι αναφορικά με την ευρωπαϊκή αεροπλοΐα.

Εντός αυτού του πλαισίου, η Ευρωπαϊκή Ένωση τόλμησε και έδωσε το έναυσμα για την επίτευξη ενός μακρόπνου σχεδίου, μέσω της θέσπισης του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (SES - Single European Sky), για την ομογενοποίηση των διαδικασιών, αλλά και των τεχνολογικών μέσων που εφαρμόζονται στο υπό εξέταση αντικείμενο, θέτοντας ως τελικό στόχο και σκοπό μία ολοκληρωτική εναρμόνιση και εννοποίηση στο ζήτημα της διαχείρισης της εναέριας

³⁵ Convention on International Civil Aviation - Doc 7300/8. (2006). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

κυκλοφορίας στην Ευρώπη των κρατών-μελών. Σαφέστατα, όπως θα αναδειχθεί και στην συνέχεια της ανάλυσης μας, το μεγαλύτερο πολιτικό εμπόδιο σε αυτή την προσπάθεια αποτελεί η υπερπήδηση των δυσκολιών που εμφανίζει η «κρατική κυριαρχία» στο πεδίο των πολιτικών αερομεταφορών.

3.4 Πολιτική Αερομεταφορών στην ΕΕ

Το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς που διέπει τη φύση, αλλά και τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης διέπεται από την Συνθήκη της Λισσαβόνας, η οποία υπεγράφη στις 13 Δεκεμβρίου 2007 και επικυρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Δεκεμβρίου 2009 από το σύνολο των κρατών-μελών της.³⁶ Η εν λόγω Συνθήκη αποτελεί τροποποιητική συνθήκη των προηγούμενων συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αποτέλεσμα να μην τις καταργεί, απλά να εμπεριέχει άρθρα τα οποία αντικαθιστούν παλαιότερα, αποσκοπώντας με αυτό τον τρόπο στην προσαρμογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις σύγχρονες προκλήσεις.³⁷ Όσον αφορά τη διαμόρφωση πολιτικής επί των μεταφορών και επί των αερομεταφορών πιο συγκεκριμένα, η Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) μας γνωστοποιεί τα ακόλουθα: Πρώτον, η πολιτική μεταφορών αποτελεί συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ένωσης (Άρθρο 4 § 2 ΣΛΕΕ) και, κατά δεύτερον, η κοινή πολιτική μεταφορών θεσπίζεται κατόπιν αποφάσεων που θεσπίζουν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, «σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή των Περιφερειών (Άρθρο 91 § 1 ΣΛΕΕ).³⁸

Οι ανωτέρω δύο διαστάσεις είναι αυτές οι οποίες αποτελούν τους κύριους πυλώνες, πάνω στους οποίους δομείται και υλοποιείται η κοινή πολιτική μεταφορών και, κατ' επέκταση, αερομεταφορών στο θεσμικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πριν, λοιπόν, προχωρήσουμε και προσχωρήσουμε σε πιο εξειδικευμένες έννοιες και θεσμικές διαστάσεις που αφορούν την περιπτωσιολογική έρευνα του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, θα πρέπει να κάνουμε επεξηγηματική μνεία αναφορικά με το τι εννοούμε λέγοντας ότι μία διάσταση πολιτικής αποτελεί συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τη συνιστά τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

Ξεκινώντας από την αποσαφήνιση σχετικά με το τι είναι και τι αφορά η συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Συνθήκη είναι αυτή η οποία

³⁶ The Lisbon Treaty. (n.d.). Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από <http://www.lisbon-treaty.org/wcm/the-lisbon-treaty.html>

³⁷ Ιωακείμης, Π. (2010). *Η Συνθήκη της Λισσαβόνας - Παρουσίαση, ανάλυση, αξιολόγηση* (2η). Αθήνα: Θεμέλιο, σ. 31.

³⁸ Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011). Publications Office. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&από=EN>

με σαφήνεια το καθορίζει. Έτσι, σύμφωνα με το Άρθρο 2 § 2 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «τα κράτη-μέλη ασκούν τις αρμοδιότητες τους κατά το μέτρο που η Ένωση δεν έχει ασκήσει τη δική της. Διακρίνεται δηλαδή μία σαφής υπεροχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην χάραξη πολιτικής σε τομείς οι οποίες ορίζονται από τη συνθήκη ως τομείς συντρέχουσας αρμοδιότητας. Η πρωτοκαθεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τις πολιτικές συντρέχουσας αρμοδιότητας αποτελεί αντικείμενο και της Υπ. Αριθμ. 18 Δήλωσης Σχετικά με Διατάξεις των Συνθηκών, όπως αυτές εμπεριέχονται στην Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτή, με αφορμή την αποσαφήνιση του τι εστί παύση της άσκησης αρμοδιότητας από την Ένωση, τονίζεται και επαναλαμβάνεται η υπεροχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην χάραξη πολιτικής στις περιπτώσεις που οι αρμοδιότητες θεσπίζονται ως συντρέχουσες μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών-μελών.

Ο έτερος πυλώνας που οφείλουμε να εξετάσουμε είναι η συνήθης νομοθετική διαδικασία. Ξεκινώντας την ανάλυση από την πρωτογενή πηγή δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη Συνθήκη, «η συνήθης νομοθετική διαδικασία συνίσταται στην έκδοση κανονισμών, οδηγιών ή αποφάσεων από κοινού από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μετά από πρόταση της Επιτροπής» (Άρθρο 289 ΣΛΕΕ). Η διαδικασία που ακολουθείται περιγράφεται αναλυτικά στο Άρθρο 294 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συνίσταται ουσιαστικά σε έως και τρεις αναγνώσεις σε περίπτωση μη συμφωνίας μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επί της πρότασης της Επιτροπής. Αυτό που έχει σημασία για τους σκοπούς της παρούσης εργασίας είναι το γεγονός ότι οι δρώντες που διαμορφώνουν την νομιμοπαραγωγική διαδικασία είναι τα τρία προαναφερθέντα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συμπληρωματικά με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, η Συνθήκη ορίζει ρητά τη συμβολή της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, καθώς και της Επιτροπής των Περιφερειών, ως απαραίτητα όργανα κατά τη διαδικασία διαβούλευσης για την θέσπιση αποφάσεων (Άρθρο 91 § 1 ΣΛΕΕ). Έτσι, μετά και από τη δημοσίευση της νομοθετικής πρότασης της Επιτροπής, ζητείται η γνωμοδότηση των δύο ανωτέρω Επιτροπών. Εξετάζοντας τη δομή και τα χαρακτηριστικά των δύο αυτών συμβουλευτικών επιτροπών, διαπιστώνουμε ότι έχουν παρόμοια δομή, καθόσον αποτελούνται από τον ίδιο αριθμό μελών (344 μέλη). Τα μέλη αυτά είναι αιρετά και η εθνική τους σύνθεση είναι πανομοιότυπη, τουλάχιστον όπως αυτή καθορίζεται στο Πρωτόκολλο (αριθμ. 36), στον Τίτλο VI «Διατάξεις Σχετικά με τα Συμβουλευτικά Όργανα», μέχρι και να τεθούν σε εφαρμογή τα Άρθρα 301 και 305 της ΣΛΕΕ, τα

οποία ορίζουν ότι η σύνθεση των εν λόγω επιτροπών αποφασίζονται ομόφωνα από το Συμβούλιο κατόπιν σχετικής πρότασης της Επιτροπής.³⁹

Η κύρια διαφορά των δύο επιτροπών αφορά τις προδιαγραφές των μελών που τις απαρτίζουν, ο οποίος καθορίζει και τον αντικειμενικό σκοπό αυτών, όσον αφορά το τμήμα του κοινωνικού ιστού το οποίο λαμβάνει μέρος κατά την διαβούλευση. Έτσι, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποτελείται από μέλη τα οποία λόγω της προσωπικής τους ιδιότητας και όχι λόγω της συμμετοχής τους σε συλλογικά όργανα (τα οποία και δεν εκπροσωπούν υπό την ιδιότητα τους ως μέλη στην επιτροπή), κατανέμονται σε τρεις ομάδες. Αυτές αποτελούν τους Εργοδότες, τους Εργαζομένους, και τέλος, άλλα λοιπά συμφέροντα και τομείς δραστηριότητας.⁴⁰ Από την άλλη, η Επιτροπή των Περιφερειών, σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαιτείται να αποτελείται από μέλη τα οποία είναι ταυτόχρονα και αιρετά μέλη ενός οργανισμού περιφερειακής διοίκησης - τοπικής αυτοδιοίκησης, ή αποτελούν μέλη εκλεγμένης συνέλευσης ενέχοντας πολιτική ευθύνη από την ιδιότητα τους αυτή (Άρθρο 300 ΣΛΕΕ).

Σύμφωνα με τον Nugent, όμως, ο ρόλος των γνωμοδοτικών επιτροπών δεν είναι τόσο ισχυρός, όσο τα πέντε κύρια όργανα (Επιτροπή, Συμβούλιο Υπουργών, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Δικαστήριο) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.⁴¹ Παρόλα αυτά η Επιτροπή των Περιφερειών έχει διαδραματίσει και συνεχίζει να διαδραματίζει έναν ενεργό ρόλο στην υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός διαμορφώνοντας και υιοθετώντας μία κοινή άποψη κατά τα έτη 2002, 2009 και 2011 και παράλληλα με την ενίσχυση της επιρροής της στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.⁴² Επίσης, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έχει στο ενεργητικό της δύο βαρύνουσας σημασίας δράσεις αναφορικά με την χάραξη πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών. Αρχικά το 2015, με την γνωμοδότηση της σχετικά με μία «Ολοκληρωμένη Πολιτική για τις Αερομεταφορές»⁴³ και με την διοργάνωση, τον Απρίλιο του 2016, ημερίδας με τη συμμετοχή των όλων των ευρωπαϊκών θεσμικών «πυλώνων» - δρώντων για τη σχεδίαση και διαμόρφωση της πολιτικής αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

³⁹ Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011). Publications Office. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&από=EN>, Άρθρα 301 & 305 ΣΛΕΕ.

⁴⁰ Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας, σ. 328.

⁴¹ Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας, σ. 437.

⁴² The Single European Sky - EESC Position Paper. (2013, April 12). Προσπέλαση 28 Δεκεμβρίου 2017, από <http://www.eesc.europa.eu/en/our-work/publications-other-work/publications/single-european-sky-eesc-position-paper>

⁴³ Krawczyk, J. (2016). Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ». Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015AE1083&από=EN>

με τίτλο: «Delivering the EU Aviation Strategy - a summary of the EESC public hearing».⁴⁴

3.5 Συνήθης Νομοθετική Διαδικασία

Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει μία περισσότερο επεξηγηματική αναφορά στη Συνήθη Νομοθετική Διαδικασία, η οποία και ακολουθείται προκειμένου να παραχθεί το νομικό πλαίσιο, το οποίο διέπει την πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διαδικασία αυτή, η οποία αντικατέστησε τη διαδικασία συναπόφασης (πρώην Άρθρο 251 ΣΕΚ), περιγράφεται στο Άρθρο 294 της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.⁴⁵ Σύμφωνα με αυτό, η διαδικασία ορίζει ότι η νομοθετική πρωτοβουλία προτείνεται από την Επιτροπή (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) και υποβάλλεται για έγκριση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η διαδικασία διαβούλευσης της νομοθετικής πρότασης - πρωτοβουλίας υλοποιείται μέσω έως τριών αναγνώσεων, κατά τη διάρκεια των οποίων τα τρία θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσπαθούν να επιτύχουν συμφωνία επί της σχετικής νομοθετικής πρότασης της Επιτροπής.⁴⁶

Το γεγονός ότι οι περισσότερες νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής συμφωνούνται κατά την πρώτη ανάγνωση⁴⁷, σημαίνει ότι η προετοιμασία που πραγματοποιείται επί της νομοθετικής πρότασης είναι εκτενής και συμπεριλαμβάνει τις απόψεις και θέσεις των θεσμικών οργάνων που συναποφασίζουν, δηλαδή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.⁴⁸ Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την «Κινητικότητα και τις Μεταφορές», υπό την Επίτροπο από την Σλοβενία Violeta Bulc, η οποία και είναι επιφορτισμένη με το καθήκον της σύστασης των προσχεδίων των νομοθετικών πρωτοβουλιών που αφορούν τον τομέα των αερομεταφορών.⁴⁹ Συγκεκριμένα, όπως διαπιστώνουμε από το οργανόγραμμα της Γενικής Διεύθυνσης «Κινητικότητας και Μεταφορών» (Mobility and Transport — DG MOVE), όσον αφορά το αντικείμενο της μελέτης μας, αυτή αποτελείται από την Διεύθυνση “Ε”, η οποία είναι αρμόδια για τις αερομεταφορές και αποτελείται από τέσσερα διακριτά τμήματα. Αυτά είναι: το

⁴⁴ Delivering the EU Aviation Strategy – a summary of the EESC public hearing. (2016, April 22). Προσπέλαση 8 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.eesc.europa.eu/en/news-media/news/delivering-eu-aviation-strategy-summary-eesc-public-hearing>

⁴⁵ Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011). Publications Office. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&από=EN>

⁴⁶ Μούσης, Ν. (n.d.). Europedia - Η νομοθετική διαδικασία της ΕΕ. Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/2/4/3/index.tkl?lang=gr&s=1&e=10

⁴⁷ Η διαδικασία λήψης αποφάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/decision-making/>

⁴⁸ Η συνήθης νομοθετική διαδικασία - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/decision-making/ordinary-legislative-procedure/>

⁴⁹ Κινητικότητα και Μεταφορές. (n.d.). [Text]. Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από https://ec.europa.eu/info/departments/mobility-and-transport_el

αρμόδιο τμήμα για την «πολιτική αερομεταφορών», το τμήμα που ασχολείται με τις «συμφωνίες περί των αερομεταφορών», το αρμόδιο τμήμα για τον σχεδιασμό και υλοποίηση του προγράμματος «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός», και τέλος, το τμήμα με αρμοδιότητα την «ασφάλεια στις αερομεταφορές».⁵⁰

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως έχει διαφανεί και από τα προλεγόμενα, είναι ο κινητήριος μοχλός της πολιτικής αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πέρα της νομοθετικής πρωτοβουλίας, η Επιτροπή ήταν ανέκαθεν αρωγός στην προσπάθεια «ενοποίησης» του εναερίου χώρου των κρατών-μελών. Η σημασία που προσδίδει η Επιτροπή στην πολιτική αερομεταφορών αναδεικνύεται και στην πρόσφατη ανακοίνωση της, το έτος 2015, σχετικά με την «Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη», όπου και, πέρα των άλλων, υπογραμμίζεται η μεγάλη σημασία της πολιτικής αυτής για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η ανάγκη για συλλογική δράση μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων για την επιτυχή υλοποίηση αυτής.⁵¹ Ενώ όμως η Επιτροπή είναι το όργανο το οποίο διαθέτει νομοθετική πρωτοβουλία, εντούτοις, όπως αναφέρει και ο Glencross, αυτό δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή είναι και ο αποκλειστικός διαμορφωτής της πολιτικής ατζέντας.⁵² Θα πρέπει, λοιπόν, να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στην νομοθετική πρωτοβουλία και στη διαμόρφωση της ατζέντας, δηλαδή στο ποια θα είναι η κατεύθυνση προς την οποία θα κινηθεί η νομοθετική διαδικασία. Είναι διαφορετικό πράγμα η πολιτική κατεύθυνση από την νομιμοπαραγωγική διαδικασία. Και τα δύο αυτά ασφαλώς λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία, επηρεάζοντας το ένα το άλλο, αυτό όμως δεν αναιρεί το ότι αποτελούν διακριτές έννοιες. Η συζήτηση αυτή σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την γενικότερη θεωρητική συζήτηση του ποιος είναι ο εντολέας και ποιος ο εντολοδόχος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όταν στη συνέχεια αναλύσουμε διεξοδικά την περιπτωσιολογική μελέτη του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, θα μπορέσουμε να δούμε πιο ξεκάθαρα την ισορροπία που διαμορφώνεται μεταξύ των εθνικών και υπερεθνικών οντοτήτων, σχετικά με το ποιος είναι ο εντολέας και ποιος ο εντολοδόχος στη χάραξη της πολιτικής αερομεταφορών εντός του Κοινού Αεροπορικού Χώρου⁵³.

Ο ρόλος της Επιτροπής είναι η προάσπιση του «κοινού συμφέροντος» της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, η νομοθετική πρόταση της Επιτροπής, θεωρητικά τουλάχιστον, εκφράζει το γενικότερο συμφέρον της Ένωσης, το οποίο όμως είναι μία έννοια η οποία πρακτικά είναι δύσκολο να προσδιοριστεί, ενώ είναι

⁵⁰ Mobility and Transport - Organisation chart. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/organisation-chart-move_en_0.pdf

⁵¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&από=EN>

⁵² Glencross, A. (2016). *Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (2η). Σιδέρης, σ. 175.

⁵³ External Aviation Policy - A Common Aviation Area with the EU's neighbours - Mobility and Transport - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση στις 14 Οκτωβρίου 2018 από [/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/neighbourhood_en](https://transport.modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/neighbourhood_en)

επίσης δύσκολο να θεσπιστεί μία πρόταση χωρίς να θίγει τα συμφέροντα ούτε ενός κράτους-μέλους.⁵⁴ Γι αυτό το λόγο, καθώς και για λόγους που σχετίζονται με τη δημοκρατική νομιμοποίηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης εν γένη,⁵⁵ η τελική απόφαση για το αν θα υιοθετηθεί η πρόταση της Επιτροπής περνάει μέσα από το «φίλτρο» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διαδικασία αυτή, η συνήθης νομοθετική διαδικασία, εδράζεται στην ανεξαρτησία, όσον αφορά την λήψη αποφάσεων των τριών αυτών θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, η πρόταση της Επιτροπής διαβιβάζεται αρχικά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπου και κατόπιν εξέτασης δύναται να εισαχθούν τροποποιήσεις επί της πρότασης αυτής.

Κατόπιν, η πρόταση, μαζί με τις τυχόν τροποποιήσεις, διαβιβάζεται στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο θα αποτελέσει τον τελικό κριτή για την υιοθέτηση ή όχι της νομοθετικής πρότασης της Επιτροπής. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να καταδειχθεί ότι το Συμβούλιο, παρόλο που αποτελεί ένα από τα κύρια θεσμικά όργανα της Ένωσης, αυτό δεν δρα ενιαία, αλλά αποτελείται από ένα Συμβούλιο με δέκα δυνατές διαφορετικές συνθέσεις. Η σύνθεση του εξαρτάται από το θέμα το οποίο πραγματεύεται και όσον αφορά το τομέα της πολιτικής αερομεταφορών, η σύνθεση του αποτελείται από τους υπουργούς των κυβερνήσεων των κρατών-μελών που σχετίζονται με ζητήματα Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας.⁵⁶

Δεδομένου ότι η διαδικασία της πρώτης ανάγνωσης, όπως περιγράφεται εδώ συνοπτικά, δεν έχει χρονικό περιορισμό ως προς την διεκπεραίωση της, δύναται μεγάλο περιθώριο διαβουλεύσεων μεταξύ των θεσμικών οργάνων και κυρίως μεταξύ της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την όσο το δυνατό καλύτερη επεξεργασία της νομοθετικής πρότασης και της καταρχήν συμφωνίας μεταξύ των αρμόδιων οργάνων και επιτροπών αυτών.⁵⁷ Σε περίπτωση όμως που το Συμβούλιο απορρίψει την πρόταση, τότε δύναται η δυνατότητα εξέτασης της σε δεύτερο χρόνο, με την τρίτη ανάγνωση και εάν και αυτή δεν τελεσφορήσει, υπάρχει η δυνατότητα της τρίτης ανάγνωσης, η οποία είναι και η πλέον κρίσιμη και καταληκτική για την υιοθέτηση ή μη της πρότασης της Επιτροπής.

Στην περιγραφή της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας πρέπει να γίνει μνεία και στην αρχή της επικουρικότητας (Άρθρο 5, ΣΕΕ), η οποία, με την Συνθήκη της Λισαβόνας, την εξέταση συμμόρφωσης με αυτή έχουν πλέον αναλάβει τα εθνικά κοινοβούλια των κρατών-μελών (Πρωτόκολλο [αριθμ. 2] Σχετικά με την Εφαρμογή

⁵⁴ Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας, σ. 206.

⁵⁵ Φραγκονικολόπουλος, Χ. (2017). *Ευρωπαϊκή Ένωση - Η Αναπόφευκτη Πρόκληση της Δημοκρατικής Νομιμοποίησης* (1η). Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο.

⁵⁶ Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 14 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/configurations/tte/>

⁵⁷ Glencross, A. (2016). *Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (2η). Σιδέρης, σ. 183.

των Αρχών της Επικουρικότητας και της Αναλλογικότητας, Άρθρο 6).⁵⁸ Σύμφωνα με την αρχή αυτή, τα εθνικά κοινοβούλια των κρατών-μελών μπορούν να παρέμβουν και να ζητήσουν τροποποιήσεις ή και ανάκληση προτάσεων της Επιτροπής (κίτρινη κάρτα), καθώς επίσης και κατά τη διάρκεια της πρώτης ανάγνωσης στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας (πορτοκαλί κάρτα).⁵⁹

3.6 Σύνοψη της Πολιτικής Αερομεταφορών της ΕΕ

Συμπερασματικά και συνοψίζοντας συνάμα την πολιτική αερομεταφορών στο πλαίσιο των διεργασιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θεσμικό επίπεδο, διαπιστώνουμε ότι αποτελεί μία από τις πολιτικές τις οποίες τα κράτη-μέλη έχουν εκχωρήσει σε υπερεθνικό επίπεδο. Χωρίς τα τελευταία να έχουν απεμπολήσει τις δικαιοδοσίες που τους έχουν εκχωρηθεί από τον Διεθνή Οργανισμό για την Πολιτική Αεροπλοΐα (International Civil Aviation Organization - ICAO), εντούτοις έχουν κατατάξει την πολιτική αυτή (των μεταφορών και εν προκειμένω, των αερομεταφορών), στις συντρέχουσες αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό, όπως αναπτύξαμε παραπάνω, σημαίνει επί της ουσίας ότι η πρωτοβουλία για την νομιμοπαραγωγική διαδικασία στο συγκεκριμένο πεδίο πολιτικής επαφίεται κυρίως στο υπερεθνικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Επιτροπή και ότι, σε δεύτερο χρόνο, η διαδικασία για την απόφαση έκδοσης ενός Κανονισμού, μίας Οδηγίας ή μίας Απόφασης, ακολουθεί τα στάδια της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι τα κράτη-μέλη έχουν παραχωρήσει δικαιώματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία βοηθούν στο να ξεπεραστούν εμπόδια τα οποία σχετίζονται με το ζήτημα της συλλογικής δράσης.⁶⁰ Συνεπώς θα περίμενε κανείς οι πρωτοβουλίες που σχετίζονται με ζητήματα πολιτικής μεταφορών και συγκεκριμένα αερομεταφορών, που εξετάζουμε ενδελεχότερα στην παρούσα εργασία, να προχωρούν με γοργό ρυθμό. Εντούτοις, όπως θα διαπιστώσουμε και στην περιπτωσιολογική μελέτη που θα εξετάσουμε, στο πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, τέτοιες προσδοκίες δεν φαίνεται να εκπληρώνονται προς το παρόν. Επικεντρώνοντας στην περιπτωσιολογική μελέτη μας, διαπιστώνουμε ότι η πρώτη νομιμοπαραγωγική διαδικασία αυτής χρονολογείται από το έτος 2004 και μέχρι σήμερα (2018), όχι μόνο δεν έχει υλοποιηθεί το εν λόγω πρόγραμμα, αλλά ακόμα γίνονται προσπάθειες υπερκέρασης εμποδίων που άπτονται των διαφορετικών

⁵⁸ Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011). Publications Office. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&από=EN>

⁵⁹ Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2016). Η Αρχή της Επικουρικότητας. Προσπέλαση από http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_1.2.2.pdf

⁶⁰ Glencross, A. (2016). *Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (2η). Σιδέρης, σ. 170.

συμφερόντων των πολυτοίκιλων δρώντων που λαμβάνουν μέρος στην υλοποίηση και εφαρμογή του προγράμματος.⁶¹

Η διαπίστωση αυτής της καθυστέρησης που εμφανίζεται στην υλοποίηση του προγράμματος, σε αντιδιαστολή με την σχετική ευκολία με την οποία το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός τέθηκε σε τροχιά, μέσω της παραγωγής Κανονισμών, Οδηγιών και Αποφάσεων από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι πέρα των δρώντων που παίρνουν τις αποφάσεις μέσω των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτοί περιεγράφησαν σε προηγούμενες παραγράφους, υφίστανται και άλλοι, οι οποίοι ενόσω ευρίσκονται εκτός της νομιμοπαραγωγικής διαδικασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν λόγο, και μάλιστα ισχυρό, με αποτέλεσμα το πρόγραμμα να μην δύναται να τεθεί ακόμα σε εφαρμογή.

Ένας τέτοιος δρων, ο οποίος υπαινίχθηκε παραπάνω, αλλά και έχει αναφερθεί σε άλλα σημεία του κειμένου, σχετίζεται με τη διττή χρήση του εναερίου χώρου, και δεν είναι άλλος από τον κρατικό-στρατιωτικό δρώντα. Στο εισαγωγικό τμήμα της παρούσας εργασίας έχει γίνει ήδη μνεία στη διττή χρήση του εναερίου χώρου. Στην χρήση δηλαδή του μέσου αυτού, όχι μόνο από πολιτικούς δρώντες, οι οποίοι αποτελούν γενικότερα τον κλάδο των αερομεταφορών, αλλά και από τους στρατιωτικούς χρήστες αυτού, όπως είναι τα στρατιωτικά ιπτάμενα μέσα, αλλά και άλλες στρατιωτικές-κρατικές υπηρεσίες, οι οποίες έχουν τις δικές τους ανάγκες και απαιτήσεις για την εκπλήρωση του σκοπού και της αποστολής τους. Σε καμία περίπτωση βέβαια δεν υπαινισσόμαστε ότι ο στρατιωτικός δρώντας είναι αυτός ο οποίος δυσχεραίνει την υλοποίηση του προγράμματος. Αποτελεί, απλά, έναν δρώντα ο οποίος δεν αποκομίζει κάποιο όφελος από την εφαρμογή του Προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχει κίνητρο να επισπεύσει τις διαδικασίες για την υλοποίηση του προγράμματος. Επιπροσθέτως, όπως θα αναλύσουμε κατά την εξέταση της περιπτώσιολογικής μελέτης, δημιουργείται κόστος από την εφαρμογή του προγράμματος, καθόσον καθίσταται αναγκαία η συμμετοχή ανθρώπινου δυναμικού στην διαδικασία σχεδίασης του προγράμματος, καθώς απαιτείται και η δημιουργία νέων θεσμικών οργάνων για την παρακολούθηση και εφαρμογή του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός από τους στρατιωτικούς χρήστες.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι αποτελεί προϋπόθεση, πριν ακόμα κάνουμε εκτενή ανάλυση αναφορικά με τη στρατιωτική χρήση του εναερίου χώρου και πως αυτή επηρεάζει την πολιτική αερομεταφορών, να περιγραφεί και αναλυθεί μία άλλη πολιτική πτυχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτή της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Άμυνας (ΚΕΠΠΑ), η οποία μέχρι και πριν την υπογραφή της Συνθήκης της Λισαβώνας αποτελούσε τον έναν από τους τρεις πυλώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁶¹ Baumgartner, M., & Finger, M. (2014). The Single European Sky gridlock: A difficult 10 year reform process. *Utilities Policy*, 31(Supplement C), 289–301. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2014.03.004>

Η ενασχόληση μας με την ΚΕΠΠΑ είναι απαραίτητη καθόσον ο στρατιωτικός δρουν στον οποίο αναφερθήκαμε ανωτέρω, δρα και εργάζεται στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του διακυβερνητικού πλαισίου της ΚΕΠΠΑ. Συνεπώς, για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τις ιδιαιτερότητες που αναπτύσσονται σε ένα πεδίο διττής χρήσης, όπως είναι ο εναέριος χώρος, στο οποίο εμπλέκονται θεσμικά διαφορετικές οντότητες, όπως είναι οι πολιτικοί και οι στρατιωτικοί δρώντες-χρήστες, θα πρέπει σε πρώτο βαθμό να διευκρινίσουμε το θεσμικό επίπεδο μέσα στο οποίο αυτοί δρουν.

4. Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας

4.1 Ιστορικό - Θεσμική Εξέλιξη

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε τη σημασία και την λειτουργική επίδραση της ΚΕΠΠΑ, θα πρέπει να εστιάσουμε σε κάποιο βαθμό στην ιστορική εξέλιξη και διαμόρφωση αυτής. Οι θεωρίες των διεθνών σχέσεων μας δίνουν τη δυνατότητα ανάδειξης πολλών χρήσιμων συμπερασμάτων, όπως αναφέρθηκε και σε πρότερα σημεία της παρούσης μελέτης. Εντούτοις, δεν αρκούν από μόνες τους για να μπορέσουμε να αποκρυσταλλώσουμε την επίδραση του τομέα αυτού πολιτικής στο αντικείμενο της μελέτης μας, εάν δεν γνωρίσουμε και κατανοήσουμε την ιστορική εξέλιξη αυτού. Το τελευταίο αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό συμπλήρωμα για την ολοκληρωμένη αποτύπωση του θέματος, δεδομένου ότι η ιστορική εξέλιξη δεν λαμβάνει χώρα στο κενό, αλλά αντίθετα αποτελεί το αποτέλεσμα των αλληλεπιδράσεων, των συγκρούσεων και των συμβιβασμών που υφίστανται, προκειμένου η πολιτική να πάρει σάρκα και οστά. Συνεπώς, η θεωρητική αποτύπωση που προηγήθηκε από τη μία και η ιστορική αποτύπωση από την άλλη, αποτελούν πεδία τα οποία αλληλοσυμπληρώνονται, με σκοπό την όσο το δυνατό πιο ολοκληρωμένη ανάλυση του υπό εξέταση ζητήματος.

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, μετά και από την ανασκόπηση της υφιστάμενης βιβλιογραφίας επί του συγκεκριμένου αντικειμένου, γίνεται αντιληπτό και το γεγονός πως δεν είναι δυνατό να εξετάσει κανείς την Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας, χωριστά και χωρίς να λάβει υπόψη του τις ευρω-ατλαντικές σχέσεις, όπως αυτές αποτυπώνονται κυρίως μέσω των σχέσεων που διαμορφώνονται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (NATO).

Πρωταρχικής σημασίας πεδίο, για την κατανόηση εις βάθος της στρατιωτικής διάστασης ή και του στρατιωτικού βραχίονα της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας (ΚΠΑΑ), αποτελεί η εξέταση της εξελικτικής της πορείας στο ευρωπαϊκό γίγνεσθαι. Η εξέλιξη αυτή εμφανίζει δύο διαστάσεις. Η πρώτη αφορά τη θεσμική εξέλιξη του υπό εξέταση πεδίου στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, ενώ η δεύτερη σχετίζεται με πως αυτές εξελίχθηκαν αναφορικά με τα εθνικά συμφέροντα των κρατών-μελών, και τα οποία τελικά αποτυπώθηκαν στις συνθήκες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης μετέπειτα, αλλά κατεγράφησαν εξίσου και στην συμφωνημένη διαδικασία λήψης αποφάσεων επί των ζητημάτων αντικειμένου εξωτερικής πολιτικής και άμυνας.

Εν γένει, η ΚΕΠΠΑ δεν αποτελεί μία συγκεκριμένη δράση με προδιαγεγραμμένες συνιστώσες. Είναι ένα αντικείμενο, για την εξέταση του οποίου, θα πρέπει κάποιος να εστιάσει σε ζητήματα που άπτονται της γενικότερης έννοιας

της ευρωπαϊκής ασφάλειας. Και δεδομένου ότι μας ενδιαφέρουν οι νεότερες εξελίξεις, αυτές οι οποίες και συνετέλεσαν στη διαμόρφωση της σύγχρονης πραγματικότητας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μας ενδιαφέρει πρωτίστως η διαμορφωθείσα μεταπολεμική ευρωπαϊκή τάξη πραγμάτων. Οι μεταπολεμικές ανάγκες στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και οι δυνατότητες των ευρωπαϊκών κρατών στον τομέα αυτό, αποτέλεσαν καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της ευρωπαϊκής αμυντικής πολιτικής, ιδιαίτερα κατά την διάρκεια της ψυχροπολεμικής εποχής.

Το θεσμικό πλαίσιο της ΚΕΠΠΑ διαμορφώθηκε και καθορίστηκε και στη βάση των δράσεων και επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους τομείς αυτούς. Αναφερόμαστε στην εξωτερική δράση της ΕΕ, καθώς και στις ειρηνευτικές αποστολές που έχει αναλάβει στο πλαίσιο της Κοινής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ). Για τους αντικειμενικούς σκοπούς της παρούσας εργασίας, αυτό που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και μας φέρνει πιο κοντά στην εξεύρεση απαντήσεων σχετικά με τα ερευνητικά ερωτήματα τα οποία έχουμε θέσει, είναι η διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων αποτελεί την κύρια πτυχή, η οποία συμβάλλει στην διαμόρφωση του περιβάλλοντος εντός του οποίου κάθε δράση που αγγίζει το πεδίο της ΚΕΠΠΑ δύναται να λειτουργήσει. Συνεπώς, η ουσία της εξέτασης της ΚΕΠΠΑ, έχει ως σκοπό την ανάλυση δύο πτυχών της: πρώτον, την ιστορική διαδρομή της συγκεκριμένης πολιτικής και, κατά δεύτερον, την σύγχρονη πραγματικότητα, όπως αυτή αποτυπώνεται διαμέσου της διαδικασίας λήψης αποφάσεων.

4.2 Ευρωπαϊκή Ασφάλεια

Το ζήτημα της Ευρωπαϊκής Ασφάλειας είναι κεντρικό ζήτημα μετά και το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πριν όμως αναλωθούμε με το ζήτημα της Ευρωπαϊκής Ασφάλειας, θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε τους όρους «Ασφάλεια» και «Άμυνα». Για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, για τους όρους αυτούς έχει επιλεχθεί η προσέγγιση του καθηγητή Ήφαιστου, σύμφωνα με τον οποίο: «Με τη λέξη «Ασφάλεια», εννοούμε όλους εκείνους τους παράγοντες, σταθερούς ή μεταβλητούς, οι οποίοι διασφαλίζουν, προστατεύουν και διαιωνίζουν τα συμφέροντα ενός ή περισσοτέρων κρατών όπως αυτά ορίζονται από την πολιτική διαδικασία σε ενδοκρατικό και διακρατικό επίπεδο». Ενώ, «η «Άμυνα» είναι μέρος μόνο του σύνθετου πλέγματος παραγόντων που εμπερικλείει η έννοια «Ασφάλεια»». ⁶² Και συνεχίζει παρακάτω διευκρινίζοντας ότι ο όρος «Άμυνα» αφορά κυρίως στρατιωτικούς παράγοντες, και ότι υποστηρίζει αυτούς.

⁶² Ήφαιστος, Π. (1992). *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασφάλειας και η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική προς το 2000*. Σιδέρης.

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η παρούσα μελέτη δεν έχει ως σκοπό να αναλύσει διεξοδικά το ζήτημα της Ευρωπαϊκής Άμυνας και Ασφάλειας, εντούτοις κάποια βασικά θεμέλια είναι απαραίτητα προκειμένου να γνωρίζουμε για τι πράγμα μιλάμε, όταν αναφερόμαστε σε αυτή τη σημαντική πτυχή. Ξέχωρα από το γεγονός ότι η γεωστρατηγική ανάλυση του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος, με τη βοήθεια του ρεαλιστικού παραδείγματος των διεθνών σχέσεων, μας δίνει απαντήσεις για τους λόγους που οδηγηθήκαμε στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα μέσω του γερμανικού ζητήματος⁶³, είναι σημαντικό επίσης να εξετάσουμε και τις επιμέρους πτυχές αυτού με σκοπό να αναλύσουμε το σχετικό θεσμικό πλαίσιο που έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια. Υπό αυτό το πρίσμα, δύναται να αναδείξουμε τους δρώντες, οι οποίοι διαμορφώνουν την Ευρωπαϊκή Ασφάλεια στη σύγχρονη πραγματικότητα.

Ξεκινώντας με ιστορική αφετηρία το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, βλέπουμε την νέα κατανομή ισχύος, κυρίως στο πεδίο που αφορά τον διαμελισμό και τον έλεγχο της ηττημένης Γερμανίας. Ο διαμελισμός της Γερμανίας αντικατοπτρίζει τις ισορροπίες ισχύος της εποχής, με τις Μεγάλες Δυνάμεις, ήτοι τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία και τη Σοβιετική Ένωση να διεκδικούν, ως νικητές το μερίδιο που τους αναλογεί. Δεδομένου ότι η Σοβιετική Ένωση λόγω της αυξημένης ισχύος της διεκδικεί μεγαλύτερο μερίδιο και εμφανίζει επιθετικότητα. Αποτέλεσμα της επιθετικότητας της και μην έχοντας οι νικήτριες ευρωπαϊκές δυνάμεις (Γαλλία και Αγγλία) την ικανότητα να την εξισορροπήσουν και σε συνδυασμό με την στρατηγική επιλογή της Βρετανίας να προσδεθεί στο Αμερικανικό άρμα⁶⁴, οι ευρωπαϊκές δυνάμεις επιλέγουν την ανάπτυξη συμμαχίας με την κατά πολύ ισχυρότερη Αμερική. Αυτό θα αποτελέσει και την αφετηρία του Ψυχρού Πολέμου, ο οποίος αποτέλεσε χαρακτηριστικό παράδειγμα διπολικού διεθνούς συστήματος, μέχρι και την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης στα τέλη της δεκαετίας του '90.⁶⁵

Τα παραπάνω είχαν σαν αποτέλεσμα η Ευρώπη να γίνει πελάτης ασφαλείας⁶⁶ μέσω της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (NATO). Η Αμερικανική ομπρέλα ασφαλείας αποτέλεσε και αποτελεί ως και σήμερα, όπως θα αναδειχθεί με σαφήνεια και στη συνέχεια, βασικό συστατικό της αποτρεπτικής στρατηγικής των κρατών της ευρωπαϊκής ηπείρου. Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, στον τομέα της άμυνας, δεν είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία ευρωπαϊκού πυλώνα ασφαλείας, καθώς αυτή επιχειρησιακά εκτελείται εντός του πλαισίου της Βορειοατλαντικής συμμαχίας.⁶⁷ Το πως και το γιατί η Ευρώπη δεν κατάφερε να δημιουργήσει τον αμυντικό βραχίονα

⁶³ Ήφαιστος, Παναγιώτης. (2008). *Κοσμοθεωρητική Ετερότητα και Αξιώσεις Πολιτικής Κυριαρχίας - Ευρωπαϊκή Άμυνα, Ασφάλεια και Πολιτική Ενοποίηση* (3η). Αθήνα: Ποιότητα, σ. 352.

⁶⁴ Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα, σ. 160.

⁶⁵ Waltz, K. (2011). *Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής*. Ποιότητα, σ. 423.

⁶⁶ Ήφαιστος, Παναγιώτης. (2008). *Κοσμοθεωρητική Ετερότητα και Αξιώσεις Πολιτικής Κυριαρχίας - Ευρωπαϊκή Άμυνα, Ασφάλεια και Πολιτική Ενοποίηση* (3η). Αθήνα: Ποιότητα, σ. 371.

⁶⁷ Βοσκόπουλος, Γ. (2009). *Η Οικοδόμηση της Ευρώπης* (2η). Ποιότητα. Σελ 541

της, γίνεται ευκολότερα αντιληπτό αν ανασκοπήσουμε το παρελθόν σε σχέση με τον συγκεκριμένο τομέα και τα βήματα που δρομολογήθηκαν εντός των/της Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι σήμερα. Πέρα από το ιστορικό γίνεσθαι, το οποίο αποτυπώνεται κυρίως μέσω των Συνθηκών, αλλά και μέσω πολιτικών αποφάσεων, σημαντικό συστατικό του συνόλου αποτελούν οι στρατηγικές επιλογές των Μεγάλων Δυνάμεων. Και λέγοντας Μεγάλες Δυνάμεις, εκτός από τις ΗΠΑ, και όσον αφορά τον ευρωπαϊκό χώρο, εννοούμε τη Γαλλία, τη Βρετανία και μετά την επανένωση της και τη Γερμανία.

4.3 Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων

Ξεκινώντας από τις στρατηγικές επιλογές των Μεγάλων Δυνάμεων, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι τα πρώτα βήματα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος λαμβάνουν χώρα εντός του ψυχροπολεμικού περιβάλλοντος, με τις δύο υπερδυνάμεις της εποχής, τις ΗΠΑ και την Σοβιετική Ένωση να ανταγωνίζονται για τον έλεγχο της παγκόσμιας διεθνούς πολιτικής σκηνής. Εντός αυτού του πλαισίου, οι ευρωπαϊκές Μεγάλες Δυνάμεις, οι οποίες έχουν ταχθεί στο πλευρό του Ατλαντικού Συμμάχου τους, προσπαθούν να εκμεταλλευθούν τυχόν ευκαιρίες, οι οποίες θα τους δώσουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των δυνητικών αντιπάλων τους. Γνώμονας για τον προσδιορισμό των δυνητικών αντιπάλων για την κάθε ευρωπαϊκή χώρα, αποτελεί το σύστημα ισορροπίας ισχύος. Σύμφωνα με τον Καθηγητή Ήφαιστο, αυτό το σύστημα ισορροπίας ισχύος ήταν το κυρίαρχο δομικό χαρακτηριστικό του ευρωπαϊκού συστήματος, η αποτυχία του οποίου οδήγησε στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους.⁶⁸ Στη μεταπολεμική πραγματικότητα, το σύστημα ισορροπίας ισχύος δεν εγκαταλείφθηκε και δεν εθεωρείτο παρωχημένο, δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές Μεγάλες Δυνάμεις, μέσω των νέων δομών και του νέου διεθνούς περιβάλλοντος ευρύτερα, αποσκοπούσαν στην ισχυροποίηση της θέσης τους και την επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών, όπως αυτές προσδιορίζονταν από το εθνικό τους συμφέρον.⁶⁹

Χωρίς να αναλύεται το ανωτέρω ζήτημα διεξοδικά, καθώς εκφεύγει των επιμέρους αντικειμενικών σκοπών της παρούσας εργασίας, κρίνεται σκόπιμο εντούτοις να αναφερθούν οι γεωπολιτικές επιλογές των Μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων, όπως αυτές εκδηλώθηκαν και αποτυπώθηκαν από τις επιλογές τους, στα πρώτα στάδια που η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση λάμβανε χώρα. Απομονώνοντας τις επιλογές στον τομέα της άμυνας και ασφάλειας ξεχωρίζουμε τις βασικότερες στρατηγικές επιλογές, ανά χώρα. Πρώτον, όσον αφορά την Μεγάλη Βρετανία, είναι γνωστή η ιδιαίτερη σχέση η οποία επιδίωξε και πέτυχε με την Υπερδύναμη, τις ΗΠΑ.

⁶⁸ Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα, Σελ 20.

⁶⁹ Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα, Σελ. 23

Το ότι η Βρετανία επιθυμούσε αυτό τον ρόλο διαφάνηκε ήδη από την γνωστή ομιλία του Γουϊνστον Τσώρτσιλ στη Ζυρίχη, στις 19 Σεπτεμβρίου 1946, όπου διατύπωσε την ρόλο και τη θέση της Βρετανίας στο ευρωπαϊκό οικοδόμημα. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του λοιπόν, η Βρετανία υποστηρίζει την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, ως Ηνωμένες Πολιτείες της Ευρώπης, όπως τις αναφέρει, αλλά δεν επιθυμεί η Βρετανία να αποτελέσει μέρος αυτού του εγχειρήματος, αλλά ανάδοχος αυτού.⁷⁰ Συνεπώς η Βρετανία δεν επιθυμεί συμμετέχει σε αυτή την προσπάθεια, αλλά επιθυμεί να την ελέγχει, σαν ένας εποπτικός μηχανισμός, σαν ένας μεσάζοντας μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών και των ΗΠΑ. Άλλωστε η ιδιαίτερη σχέση που χτίζει με τις ΗΠΑ, τις δίνει τη δυνατότητα να γίνει πυρηνική δύναμη, ανεξάρτητα του γεγονότος ότι το πυρηνικό οπλοστάσιο θεωρητικά βρίσκεται υπό την δικαιοδοσία και έλεγχο της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (NATO).

Κατά δεύτερον, όσον αφορά τη Γαλλία, αυτή εμφανίζεται ως εκφραστής της αυτονομίας και απεξάρτησης της Ευρώπης από την αμυντική ομπρέλα των ΗΠΑ. Το παραπάνω γίνεται ιδιαίτερα εμφανές όταν κατά το 1960 η υιοθέτηση από το NATO του δόγματος της «ευλύγιστης ανταπόδοσης», δηλαδή της κλιμακούμενης αντίδρασης του NATO σε ενδεχόμενη Σοβιετική επίθεση, οδηγεί τη Γαλλία στην απόφαση να αποχωρήσει από το στρατιωτικό σκέλος του NATO.⁷¹ Το γεγονός αυτό, ως αποκορύφωση της δυσπιστίας της Γαλλίας για την αποτελεσματική αποτροπή της σοβιετικής απειλής από την Ατλαντική Συμμαχία, οδηγεί στην πυρηνικοποίηση της Γαλλίας, ως μοναδική διέξοδος για μια αποτελεσματική και αξιόπιστη στρατηγική αποτροπής, έναντι οποιασδήποτε προέλευσης απειλής.

Τέλος, κατά τρίτον, η Γερμανία μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ως ηττημένη χώρα, είναι η πιο αποδυναμωμένη και επίσης κατακερματισμένη μεταξύ ανατολής και δύσης, ανάμεσα στα δύο μεγάλα στρατόπεδα του Ψυχρού Πολέμου. Συνεπώς, η επανένωση της θα αποτελέσει και τον ουσιαστικότερο στρατηγικό της στόχο, ο οποίος και αποτυπώθηκε μέσω της “Ostpolitik” (Ανατολική Πολιτική). Ένα εξίσου σημαντικό στοιχείο που συνθέτει την γερμανική στρατηγική είναι η διεθνής νομιμοποίηση της χώρας. Λέγοντας διεθνής νομιμοποίηση εννοούμε την αδυναμία της Γερμανίας στην μεταπολεμική εποχή να λειτουργεί ως χώρα με ανεξάρτητη εθνική στρατηγική, όπως αυτή εκφράζεται από το εθνικό συμφέρον, στο πλαίσιο της άσκησης των κυριαρχικών της δικαιωμάτων.

Διαπιστώνουμε συμπερασματικά ότι οι Μεγάλες Ευρωπαϊκές Δυνάμεις μεταπολεμικά έχουν διαφορετικούς στόχους, διαφορετικούς αντικειμενικούς σκοπούς που θέλουν να επιδιώξουν προκειμένου να εξυπηρετήσουν τους στόχους της υψηλής τους στρατηγικής. Είναι εξίσου ενδιαφέρον και το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή

⁷⁰Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα, Σελ 157.

⁷¹Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα, Σελ 121.

ενοποίηση συνδυάζει και εξυπηρετεί παράλληλα τις προαναφερθείσες στρατηγικές χαράξεις για την κάθε Μεγάλη Δύναμη ξεχωριστά. Εκτός από τη Βρετανία, η οποία ανοιχτά, μέσω της ομιλίας του πρωθυπουργού της στη Ζυρίχη, εξέφρασε ανοιχτά την επιθυμία για το εγχείρημα της ευρωπαϊκών κοινοτήτων, οι άλλες δύο χώρες, η Γαλλία και η Γερμανία, για διαφορετικούς λόγους η καθεμιά τους, είχε λόγους να υποστηρίξει την στρατηγική αυτή επιλογή. Η Γαλλία βλέποντας την ευρωπαϊκή ενοποίηση, ως ένα εγχείρημα απογαλακτισμού της Ευρώπης από την ατλαντική κηδεμονία, ως ανεξαρτητοποίηση και ισχυροποίηση της ευρωπαϊκής ασφάλειας. Για την Γερμανία, από την άλλη, η οικοδόμηση μίας τέτοιας ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας φαντάζει ως ιδανική ευκαιρία για τη χώρα, στο να αποκτήσει την ανεξάρτητη ταυτότητα που επιζητά στο διεθνές γίγνεσθαι.

4.4 Θεσμική Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ασφάλειας

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, μετά και από την σύντομη ανάλυση των συσχετισμών δυνάμεων και ισχύος, των αναγκών και ιδιαιτεροτήτων που προέκυψαν μετά και το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στην ευρωπαϊκή ήπειρο, ότι το ζήτημα της ανάπτυξης μίας κοινής ευρωπαϊκής συνιστώσας στον τομέα της άμυνας δεν αποτελεί καθόλου απλό εγχείρημα. Το πολυδαίδαλο πλαίσιο που διαμορφώνεται από την ταυτόχρονη σύμπτυξη των αναγκών και απαιτήσεων για την ύπαρξη του αγαθού της ασφάλειας, ιδιαίτερα κατά την ψυχροπολεμική περίοδο από τη μία, και της στρατηγικής των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων, με σκοπό την προάσπιση των διακριτών τους εθνικών συμφερόντων, δίνει εξαιρετικά στενά περιθώρια για τη δημιουργία συνεργατικών δομών. Ιδιαίτερα δε, όταν τέτοιες δομές υφίστανται ήδη, μέσω της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (North Atlantic Treaty Organization — NATO), μέλη της οποίας αποτελούν πλείστα των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.⁷²

Δεδομένου ότι δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσης εργασίας η σχέση μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και NATO, καθώς επίσης δεν συμβάλει συνάμα στην προσπάθεια απάντησης των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων, το NATO θα εξεταστεί περισσότερο στη συνέχεια ως δρων ο οποίος λαμβάνει μέρος στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε ζητήματα που άπτονται της διαχείρισης του εναερίου χώρου και όχι τόσο ως δρων ο οποίος έχει επηρεάσει και διαμορφώνει την Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υφίσταται και αυτή η διάσταση.

Αξίζει να σημειωθεί δε ότι οι τομείς της εξωτερικής πολιτικής και της πολιτικής ασφαλείας, παρόλο που αποτελούν τομείς πολιτικής οι οποίοι συνδέονται στενά, ωστόσο, όσον αφορά την ιστορική τους εξέλιξη εντός του πλαισίου του ευρωπαϊκού

⁷² Τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν είναι μέλη του NATO είναι η Κύπρος, η Μάλτα και η Αυστρία, με τις δύο τελευταίες να συμμετέχουν στο πρόγραμμα του NATO «Συνεταιρισμός για την ειρήνη».

οικοδομήματος, πολλές φορές αντιμετωπίστηκαν με ξεχωριστό τρόπο, γεγονός το οποίο καταδεικνύεται και από τον Nugent.⁷³ Έτσι, η ιστορική έναρξη των ζητημάτων αυτών γίνεται με την ανάπτυξη της Ενιαίας Πολιτικής Συνεργασίας (ΕΠΣ). Η ΕΠΣ είναι απόρροια της έκθεσης της επιτροπής Davignon, η οποία εκπονήθηκε το 1970 κατόπιν απαίτησης των κρατών-μελών για περαιτέρω εμβάθυνση της υφιστάμενης συνεργασίας τους. Πρόθεση της ΕΠΣ ήταν η συνεργασία των κρατών-μελών στον τομέα της εξωτερική πολιτικής, ώστε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα να αποκτήσει πολιτική υπόσταση ως ενιαίος δρών στο διεθνές περιβάλλον. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η ΕΠΣ δεν απέκτησε θεσμική υπόσταση, ήταν αμιγώς διακυβερνητική, ενώ όσον αφορά τα ζητήματα ασφάλειας και άμυνας, δεν γινόταν καμία αναφορά.⁷⁴ Η επιθυμία των κρατών-μελών να παραμείνουν τα ζητήματα ασφάλειας και άμυνας αποκλειστική αρμοδιότητα του NATO, σχετίζεται ασφαλώς με την εξάρτηση της ευρωπαϊκής άμυνας από την αμερικανική προστάτιδα δύναμη σε μία εποχή έντονα ανταγωνιστική μεταξύ των δύο μεγάλων δυνάμεων, ΗΠΑ και Σοβιετικής Ένωσης (ΕΣΣΔ). Εντούτοις, με ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το 1973, διατυπώνει την άποψη ότι η ΕΠΣ επηρεάζει τις πολιτικές και οικονομικές πτυχές της άμυνας, καθώς ο τομέας της εξωτερικής πολιτικής είναι δύσκολο να διαχωριστεί με τον αντίστοιχο της άμυνας.⁷⁵

Έχει αξία επίσης να επισημανθεί η διαπίστωση ότι ενώ τα ζητήματα ασφάλειας αποτέλεσαν τον «καταλύτη» για την ευρωπαϊκή ενοποίηση, με την θεσμοθέτηση συνεργατικών συνδετικών δομών μεταξύ της Γαλλίας και της Γερμανίας, ως οι μεγαλύτερες ηπειρωτικές δυνάμεις της ευρωπαϊκής ηπείρου, μέχρι και τη δεκαετία του '90, δεν υπήρξε η δυνατότητα αποτύπωσης και υλοποίησης μίας συγκροτημένης και ουσιαστικής πολιτικής σχετικής με τους τομείς της ασφάλειας και άμυνας. Άλλωστε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα τι άλλο είναι εκτός από συμφωνία με αμυντικές ρίζες και πτυχές, δεδομένου ότι άνθρακας και χάλυβας αποτελούσαν τα κατεξοχήν μέταλλα της εποχής για την κατασκευή πολεμικού υλικού. Η ανάδειξη όμως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου δύο Μεγάλων Δυνάμεων, ΗΠΑ και ΕΣΣΔ, οι οποίες στην προσπάθειά τους για ηγεμονία διαίρεσαν την ευρωπαϊκή ήπειρο σε σφαίρες επιρροής, δημιούργησε συνθήκες ικανές έτσι ώστε οι μεταπολεμικά «εξουθενωμένες» ευρωπαϊκές δυνάμεις να καταστούν «πελάτες» ασφάλειας.⁷⁶ Όπως αναφέρει και ο καθηγητής Ήφαιστος οι δυτικές ευρωπαϊκές δυνάμεις αντιμετωπίζουν τρία θεμελιώδη προβλήματα άμυνας και ασφάλειας: «Πρώτον, το πρόβλημα της επίτευξης και διαιώνισης σταθερής ισορροπίας δυνάμεων με την Ανατολική Ευρώπη και ιδιαίτερα με τη Σοβιετική Ένωση. Δεύτερο, το πρόβλημα της επίτευξης ειρηνικών σχέσεων μεταξύ τους και της εξεύρεσης

⁷³ Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας, σ. 521.

⁷⁴ Λιαργκόβας, Π., & Παπαγεωργίου, Χ. (2017). *Το Ευρωπαϊκό Φαινόμενο*. Θεσσαλονίκη: Τζιόλα, σ. 83-84.

⁷⁵ Κοττά, Μ. (2016). *Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας*. Πατάκη, σ. 46.

⁷⁶ Υφαντής, Κ. (2015). *Εισαγωγή στη Στρατηγική* (2η). Αθήνα: Σιδέρης, σ. 247-248.
Κοττά, Μ. (2016). *Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας*. Πατάκη, σ. 56.

θεσμικού πλαισίου που θα τις διαιώνιζε. Τρίτο, το πρόβλημα των Ατλαντικών σχέσεων», δηλαδή της εξάρτησης για ασφάλεια από τις ΗΠΑ.⁷⁷ Στην παραπάνω προβληματική θα τολμούσαμε να προσθέσουμε ότι και τα τρία αυτά προβλήματα αντιμετωπίζονται σήμερα, με διαφορετικό όμως τρόπο. Ως γνωστόν, οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (χώρες Βίσεγκραντ) έχουν προσχωρήσει ήδη, ως ισότιμα μέλη, στους θεσμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι άλλωστε αυτές οι οποίες «αισθάνονται» περισσότερο από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες τη ρωσική απειλή· η οποία αντισταθμίζεται και καταπραΰνεται (μέσω της έννοιας της αποτροπής) διαμέσου της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (NATO).⁷⁸ Το δεύτερο πρόβλημα, αυτό της επίτευξης ειρηνικών σχέσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών θεωρείται ότι αντιμετωπίζεται μέσω της όλο και μεγαλύτερης αλληλεξάρτησης των ευρωπαϊκών κρατών, όπως αυτή υλοποιείται από την διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.⁷⁹ Τέλος, το τρίτο πρόβλημα, αυτό της εξάρτησης της ευρωπαϊκής ασφάλειας από την αμερικανική «ομπρέλα», σχετίζεται με άλλα ζητήματα, όπως το γερμανικό ζήτημα,⁸⁰ τα οποία εκφεύγουν της παρούσας εργασίας. Αυτό που έχει σημασία στο παρόν σημείο να αναδειχθεί είναι η πολυπλοκότητα του ζητήματος της ευρωπαϊκής ασφάλειας. Συνεπώς η ανάπτυξη θεσμών που να υλοποιούν πολιτικές προς αυτή την κατεύθυνση είναι εξαιρετικά δύσκολη και απαιτεί σημαντικές ζυμώσεις, καθώς και θέληση συνοδευόμενη από προσπάθεια εκ μέρους των κρατών-μελών για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

Η πρώτη αναφορά σε κείμενο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και δη σε συνθήκη, γίνεται στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία συμφωνήθηκε μεταξύ των κρατών-μελών τον Δεκέμβριο του 1985. Παρόλα αυτά, η πραγματικότητα δεν διαφοροποιήθηκε ιδιαίτερα, παρόλο που την ίδια περίοδο υπήρξε προσπάθεια αναβίωσης της Δυτικοευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) με πρωτοβουλία της Γαλλίας.⁸¹ Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αποτελεί και την πρώτη αναθεώρηση των ιδρυτικών συνθηκών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας δίνει νομική υπόσταση στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνεργασία (ΕΠΣ). Μεγάλες αλλαγές που αφορούν την ασφάλεια της Ευρώπης συντελούνται με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, η οποία σηματοδότησε μία νέα εποχή, την μεταψυχροπολεμική. Η ανάδυση του γερμανικού ζητήματος, ο νέος ρόλος των ΗΠΑ στην ευρωπαϊκή ήπειρο, κυρίως μέσω του διατλαντικού βραχίονα, του NATO, ήταν τα ζητήματα τα οποία κυριάρχησαν στην μετά-σοβιετική ατζέντα. Στις προκλήσεις της περιόδου, οι

⁷⁷ Ήφαιστος, Π., & Τσαρδανίδης, Χ. (1992). *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασφάλειας και η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική προς το 2000*. Σιδέρης, σ. 51.

⁷⁸ Βοσκόπουλος, Γ. (2009). *Η Οικοδόμηση της Ευρώπης* (2η). Αθήνα: Ποιότητα, σ. 186-193.

⁷⁹ Λιαργκόβας, Π., & Παπαγεωργίου, Χ. (2017). *Το Ευρωπαϊκό Φαινόμενο*. Θεσσαλονίκη: Τζιόλα, σ. 12.

⁸⁰ Ήφαιστος, Π., & Τσαρδανίδης, Χ. (1992). *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασφάλειας και η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική προς το 2000*. Σιδέρης, σ. 53-54.

⁸¹ Ήφαιστος, Π., & Τσαρδανίδης, Χ. (1992). *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασφάλειας και η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική προς το 2000*. Σιδέρης, σ. 85-88.

ευρωπαίοι ηγέτες απάντησαν με την υπογραφή της Συνθήκης του Μάαστριχτ, με την οποία δημιουργήθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση.⁸²

Η νεοσυσταθείσα Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίχθηκε ως προς τη λειτουργία της σε τρεις πυλώνες. Πρώτον, στον πυλώνα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Δεύτερον, στον πυλώνα της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ) και, τρίτον, στον πυλώνα που αφορά την συνεργασία στους τομείς της Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (ΔΕΥ).⁸³ Όσον αφορά τον δεύτερο πυλώνα, αυτόν της ΚΕΠΠΑ, αυτός διέπεται από την διακυβερνητική προσέγγιση των ζητημάτων που εξετάζει.

⁸² Κοττά, Μ. (2016). *Η Κοινή Πολιτική Αμυνας και Ασφάλειας*. Πατάκη, σ. 50.

⁸³ Council of the European Communities, & Commission of the European Communities. (1992). Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

5. Το πρόγραμμα (project) Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

5.1 Η Διττή Χρήση του Εναερίου Χώρου

Όπως έχει προαναφερθεί και σε άλλα σημεία της παρούσης μελέτης, ο εναέριος χώρος είναι ένα «μέσο» το οποίο χρησιμοποιείται από χρήστες πολυποίκιλης προέλευσης και με διαφορετικές ανάγκες ο καθένας από αυτούς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου του εναερίου χώρου να είναι μία ιδιαίτερα περίπλοκη και πολύπλευρη διαδικασία. Εάν σε αυτή την εξίσωση προσθέσουμε και την διάσταση του αρμόδιου φορέα, ο οποίος κάθε φορά είναι υπεύθυνος για τη θέσπιση των κανόνων και διαδικασιών, τότε αντιλαμβανόμαστε πόσο δύσκολο είναι να υπάρξει συναίνεση και ομοιογένεια σε αυτό το πεδίο. Αυτό που έχει ενδιαφέρον όμως να εξετάσουμε, είναι η στρατιωτική χρήση του εναερίου χώρου, η οποία δεν εμπεριέχεται στις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο. Παρόλα αυτά, σύντομα διαπιστώθηκε ότι η κίνηση των στρατιωτικών αεροσκαφών δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην κίνηση των αντίστοιχων πολιτικών.⁸⁴ Αυτό δημιούργησε την ανάγκη συμμόρφωσης της κίνησης των στρατιωτικών αεροσκαφών με κανόνες και διαδικασίες παρόμοιους με αυτών των πολιτικών. Δεν θα μπορούσε να γίνει διαφορετικά, δεδομένου ότι, η ασφαλής κίνηση των πολιτικών αεροσκαφών δεν είναι ανεξάρτητη από αυτή των στρατιωτικών αεροσκαφών και το αντίστροφο. Η κίνηση άλλωστε των αεροσκαφών δεν περιορίζεται μόνο εντός του εναερίου χώρου, αλλά επεκτείνεται και στη χρήση των αεροδρομίων και άλλων υπηρεσιών, όπου οι πολιτικοί (civilian) με τους στρατιωτικούς χρήστες απολαμβάνουν από κοινού.

Στο πλαίσιο αυτό έχουν γίνει πολλές προσπάθειες πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού, σε επίπεδο ICAO, NATO, Eurocontrol και Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γενικά θα μπορούσαμε να σημειώσουμε ότι οι στρατιωτικοί χρήστες του εναερίου χώρου γενικά υποχρεούνται να συνεργάζονται και να συντονίζουν τις δραστηριότητες με την Αρμόδια Αρχή Εξυπηρέτησης Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.⁸⁵ Αυτό που έχει σημασία για την παρούσα μελέτη είναι το γεγονός ότι ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός είναι μία συνηθισμένη πρακτική, η οποία πηγάζει όχι μόνο από την επιθυμία των κρατών, αλλά από μία ουσιαστική ανάγκη, αυτή της αρμονικής και ομαλής συνύπαρξης των δύο διαφορετικών οντοτήτων, των στρατιωτικών και πολιτικών εναέριων μέσων.

Σκοπός μας είναι να εξετάσουμε τη συνεργασία και το διάλογο που έχει προκύψει στο αντικείμενο του πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα στο πλαίσιο της υλοποίησης του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Επισημαίνεται βέβαια και εδώ ότι η

⁸⁴ Γιόκαρης Άγγελος και Γεώργιος Κυριακόπουλος. *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, 225.

⁸⁵ Γιόκαρης Άγγελος και Γεώργιος Κυριακόπουλος. *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, 229.

στρατιωτική χρήση του εναερίου χώρου άπτεται της κρατικής κυριαρχίας των κρατών-μελών, με αποτέλεσμα η πολιτική αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μην δύναται να επιβάλλει κανόνες στους στρατιωτικούς δρώντες, όπως αποσαφηνίζεται ρητά και στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 549 του 2004.⁸⁶ Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι μαζί με τον εν λόγω Ευρωπαϊκό Κανονισμό, υπήρξε και μία δήλωση των κρατών-μελών, με την οποία διακηρύσσεται η πρόθεση των κρατών-μελών να λάβουν υπόψη τους τις ανάγκες, τις απόψεις και τις ιδιαιτερότητες των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου, στις διαδικασίες για την προπαρασκευή και υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.⁸⁷

Είναι η πρώτη φορά που οι στρατιωτικές αρχές έχουν ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση της αρχιτεκτονικής του εναερίου χώρου. Το γεγονός αυτό αποτελεί πλέον ανάγκη, καθώς στην προσπάθεια για αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου, μέσω της αποτελεσματικότερης διαχείρισης αυτού, τα περιθώρια για τα στρατιωτικά αεροσκάφη να κινηθούν εντός μη ελεγχόμενου εναερίου χώρου, με καθεστώς «Επιχειρησιακής Πτήσης» (Operational Flight — OAT) περιορίζονται. Συνεπώς, απαιτείται ένα ενιαίο πλαίσιο εντός του οποίου θα μπορούν όλοι οι χρήστες του εναερίου χώρου να αλληλεπιδρούν, χωρίς να διακυβεύεται σε καμία περίπτωση η ασφάλεια των πτήσεων και με κεντρικό καταλύτη τις σύγχρονες τεχνολογικές καινοτομίες του τομέα, όλοι οι χρήστες να μπορούν να λειτουργήσουν αρμονικά.

5.2 Ιστορικό

Μετά και την περιγραφή και ανάλυση της ευρωπαϊκής πολιτικής αερομεταφορών, καθώς και της ευρωπαϊκής πολιτικής άμυνας και ασφάλειας, είμαστε πλέον σε θέση να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στο πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ). Το εν λόγω πρόγραμμα αποτελεί την περιπτώσιολογική μελέτη, με την οποία θα εξετάσουμε την διασύνδεση και την ενδεχόμενη αλληλεπίδραση μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών δρώντων. Διαμέσου του προγράμματος ΕΕΟ θα εξετάσουμε, δηλαδή, το πως οι δρώντες, οι οποίοι προέρχονται από δύο ξεχωριστά πεδία πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία λειτουργούν σε τελείως διαφορετικό πλαίσιο, έρχονται σε επαφή, συνεργάζονται και τελικά υλοποιούν ένα πρόγραμμα από κοινού. Εξαιρετικό ενδιαφέρον έχει επίσης και η εξέταση του ζητήματος των εισροών. Με άλλα λόγια, το αν και κατά πόσον διαφαίνονται εισροές από το ένα πεδίο πολιτικής στο άλλο, οι οποίες και μεταβάλλουν το τελικό αποτέλεσμα, εντός της διαδικασίας λήψης

⁸⁶ “Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 Laying down the Framework for the Creation of the Single European Sky (the Framework Regulation) (Text with EEA Relevance) - Statement by the Member States on Military Issues Related to the Single European Sky,” 2004.

⁸⁷ *ibid* 85

αποφάσεων. Ένα τέτοιο συμπέρασμα θα ανταποκρινόταν πλήρως στην έννοια της εκχέλισης της νεολειτουργικής θεωρίας, ιδιαίτερα δε, όταν τα πεδία πολιτικής που εξετάζουμε χαρακτηρίζονται ως διαφορετικής βαρύτητας για τα κράτη μέλη, δηλαδή η πολιτική αερομεταφορών ως πεδίο χαμηλής και η ΚΕΠΠΑ ως πεδίο υψηλής πολιτικής αντίστοιχα.

Σε αυτό το σημείο, επιγραμματικά, οφείλουμε να αποσαφηνίσουμε και να διαχωρίσουμε το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ) από την ευρωπαϊκή πολιτική αερομεταφορών. Το πρόγραμμα, όπως ίσως γίνεται ευλόγως κατανοητό αποτελεί τμήμα της πολιτικής αερομεταφορών. Το πρόγραμμα (project), λοιπόν, αποτελεί ένα συντονισμένο σχέδιο, το οποίο στοχεύει στην «ενοποίηση» του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου. Το ζήτημα, αλλά και το αντικείμενο του προγράμματος ΕΕΟ είναι η δομή, η αρχιτεκτονική — οργάνωση του εναερίου χώρου των ευρωπαϊκών κρατών-μελών. Χωρίς να μπαίνουμε σε τεχνικές λεπτομέρειες αναφορικά με το τι συνιστά και πως καταρτίζεται-κατασκευάζεται ο εναέριος χώρος για τους σκοπούς της αεροπλοΐας, έχει αξία να εξετάσουμε σε κάποιο βαθμό το ζήτημα των Περιοχών Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Region — FIR). Η αναγκαιότητα αυτή απορρέει από το γεγονός ότι τα FIRs αποτελούν τα δομικά υλικά του προγράμματος, όχι μόνο ως προς τα πλευρικά και κατακόρυφα όρια αυτών, αλλά και από την αξιοποίηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτά για τα κράτη-μέλη της ΕΕ.

Έτσι, ως Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης, ορίζεται το τμήμα του εναερίου χώρου στο οποίο η αρμόδια αρχή έχει την υποχρέωση να παρέχει δύο ειδών υπηρεσίες. Πρώτον, παροχή πληροφοριών πτήσης και δεύτερον, εξυπηρέτηση συνέγερσης. Και οι δύο αυτές υπηρεσίες παρέχονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας του κάθε κράτους με συγκεκριμένες διαδικασίες, οι οποίες ακολουθούν τα διεθνή πρότυπα του ICAO (International Civil Aviation Organization). Συνεπώς, και αυτό έχει αξία για τα ζητήματα τα οποία εξετάζουμε, η παροχή των υπηρεσιών αυτών δεν έχει καμία σχέση με τα κυριαρχικά δικαιώματα του κάθε κράτους. Τα κυριαρχικά δικαιώματα απορρέουν από τον εθνικό εναέριο χώρο, ενώ από το FIR απορρέουν οι δύο προαναφερθέντες υπηρεσίες, οι οποίες αποσκοπούν κυρίως στην διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας. Το γεγονός ότι στα ηπειρωτικά κράτη, τα πλευρικά όρια του εθνικού εναερίου χώρου ταυτίζονται με αυτά του FIR, αποτελεί τον κυριότερο λόγο που τα δύο αυτά διακριτά τμήματα εναερίου χώρου συγχέονται, σχετικά με την λειτουργικότητα που αυτά εξυπηρετούν.

Συνοψίζοντας, το πρόγραμμα του ΕΕΟ αφορά μία προσπάθεια «ενοποίησης» των FIRs των ευρωπαϊκών κρατών-μελών σε ένα κοινό ευρωπαϊκό. Ασφαλώς, αυτό είναι δυνατό να υλοποιηθεί από την μία ημέρα στην άλλη. Απαιτείται πολλαπλός και πολυεπίπεδος σχεδιασμός, κάτι το οποίο ήταν αντιληπτό από την πρώτη στιγμή στους φορείς προώθησης και υλοποίησης του προγράμματος. Γι' αυτό το λόγο το

πρόγραμμα του ΕΕΟ είναι ένα πρόγραμμα που είναι εξαιρετικά δυναμικό, το οποίο όχι μόνο έχει εξελιχθεί σε στάδια, αλλά προσαρμόζεται και στα εκάστοτε εμπόδια και δυσκολίες, τα οποία ανακύπτουν κατά την διάρκεια της σταδιακής εφαρμογής του.

Το πρόγραμμα (project) Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός είναι ένα φιλόδοξο πρόγραμμα το οποίο έχει τις ρίζες στην «αντίδραση» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μετά από την ύπαρξη έντονων καθυστερήσεων στις αναχωρήσεις — αφίξεις στις αερομεταφορές κατά το προηγούμενο έτος.⁸⁸ Μέχρι τα τέλη του 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προπαρασκευάσει το νομικό πλαίσιο για την υιοθέτηση του προγράμματος, ως λύση στην συμφόρηση που επικρατούσε στον εναέριο χώρο των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι προτάσεις της Επιτροπής υιοθετήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Μάρτιο του 2004 και τέθηκαν σε ισχύ, με την έκδοση τεσσάρων Ευρωπαϊκών Κανονισμών, με σκοπό:

1. Την αύξηση της ασφάλειας και αποτελεσματικότητας των εναέριων μεταφορών στην Ευρώπη.
2. Την μείωση των καθυστερήσεων, μέσω της βελτίωσης της χρήσης του περιορισμένου εναερίου χώρου και αεροδρομίων.
3. Την βελτίωση των υπηρεσιών και την μείωση του κόστους για τους επιβάτες των αερομεταφορών μέσω της ελάττωσης του κατακερματισμού της διαχείρισης του εναερίου χώρου στην Ευρώπη.
4. Την βελτίωση της ενσωμάτωσης των στρατιωτικών συστημάτων στο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης του εναερίου χώρου.

Έχοντας κατά νου το γεγονός ότι το πρόγραμμα του ΕΕΟ χρησιμοποιείται με σκοπό την αποτύπωση και εξέταση της πολιτικο-στρατιωτικής συνεργασίας, δεν απαιτείται να περιγράψουμε και αναλύσουμε διεξοδικά την κάθε πτυχή του. Έτσι λοιπόν, θα εστιάσουμε στα σημεία του προγράμματος όπου υπεισέρχεται η διαλειτουργικότητα και η συνεργασία που αναζητούμε. Πιστοί, άλλωστε, στα μεθοδολογικά προτάγματα της θεωρίας του νεολειτουργισμού, οι μεταβλητές μας παραμένουν οι δρώντες, όπως αυτοί αποτυπώνονται σε θεσμικό επίπεδο. Συνεπώς, αναζητούμε θεσμικές κατασκευές εντός του προγράμματος ΕΕΟ, όπου συμμετέχουν από κοινού πολιτικοί και στρατιωτικοί δρώντες. Δρώντες, δηλαδή, που προέρχονται και οι οποίοι λειτουργούν σε διαφορετικά και ανεξάρτητα θεσμικά περιβάλλοντα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως έχει ήδη προαναφερθεί.

⁸⁸ “Single European Sky - Mobility and Transport - European Commission.” *Mobility and Transport*. Accessed September 11, 2017. [/transport/modes/air/single_european_sky_en](#).

5.3 Διαδικασία Λήψης Αποφάσεων

Το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, όπως και πολλά άλλα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βασίζει την υλοποίηση του στην νομιμοπαραγωγική διαδικασία. Υλοποιείται δηλαδή, επί της βάσης της παραγωγής ευρωπαϊκού δικαίου, χρησιμοποιώντας τα εργαλεία της ΕΕ γι' αυτό το σκοπό, τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό, την Ευρωπαϊκή Οδηγία και τις κάθε είδους Αποφάσεις. Ο σχεδιασμός, η προεργασία και οι διαβουλεύσεις που λαμβάνουν χώρα, για την παραγωγή δικαίου, ακολουθούν τις προσταγές της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας, η οποία έχει περιγραφεί στο κεφάλαιο που αφορά, ευρύτερα, την πολιτική αερομεταφορών.

5.3.1 Δρώντες στη Διαδικασία Λήψης Αποφάσεων

Όπως αναφέραμε, όμως, και στις εισαγωγικές παρατηρήσεις και προβληματισμούς αυτού του κεφαλαίου, για να μπορέσουμε να απαντήσουμε στα τεθέντα ερευνητικά ερωτήματα, καλούμαστε να εξετάσουμε τους θεσμικούς δρώντες που λαμβάνουν μέρος στην υλοποίηση και γενικότερα στην δρομολόγηση του προγράμματος. Οι δρώντες αυτοί μπορούν να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Πρώτον, στους δρώντες εκείνους εντός του θεσμικού πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δηλαδή τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, καθώς επίσης και θεσμοί ή οργανισμοί, οι οποίοι έχουν λάβει θεσμικό ρόλο στην υλοποίηση του προγράμματος από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά δεύτερον, οι οργανισμοί εκείνοι που διαδραματίζουν διεθνικό ρόλο στο πεδίο των αερομεταφορών και ειδικότερα στο πεδίο της διαχείρισης του εναερίου χώρου. Τέτοιοι οργανισμοί είναι ο ICAO (International Civil Aviation Organization), και το NATO (North Atlantic Treaty Organization). Επιπρόσθετα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και το γεγονός ότι, οργανισμοί όπως το EUROCONTROL, το οποίο έχει λάβει από την Ευρωπαϊκή Ένωση ιδιαίτερα σημαντικό θεσμικό ρόλο για την υλοποίηση του προγράμματος ΕΕΟ, δεν έχουν απεμπολήσει τον αρχικό τους ρόλο, ως αυτόνομοι οργανισμοί. Αυτό σημαίνει ότι οι αρχικές τους δομές έχουν παραμείνει αμετάβλητες, καθώς επίσης τα κράτη-μέλη από τα οποία ο οργανισμός αποτελείται, πολλά από τα οποία δεν είναι κράτη-μέλη της ΕΕ, συνεχίζουν να δρουν απaráλλαχτα στις οργανωτικές και λειτουργικές δομές του οργανισμού. Τέλος, δεν πρέπει να λησμονούμε και το κυρίαρχο δρων υποκείμενο σε αυτό το σύμπλεγμα σχέσεων που δημιουργεί το πρόγραμμα ΕΕΟ, το οποίο δεν είναι άλλο από το κράτος, το οποίο αποτελεί άλλωστε και τον συνδετικό ιστό μεταξύ όλων των υπολοίπων δρώντων, καθόσον με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο λαμβάνει μέρος και επηρεάζει κάθε έναν από τους λοιπούς δρώντες του προγράμματος.

5.4 Δρώντες Προγράμματος

5.4.1 Ευρωπαϊκή Ένωση

Ασφαλώς, ο σημαντικότερος δρων του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, ο οποίος αποτελεί και την ατμομηχανή αυτού, είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι ο δρων, ο οποίος έχει τον πρώτο, αλλά και τον τελευταίο λόγο στην σχεδίαση και υλοποίηση του προγράμματος. Πέρα από το γεγονός ότι ο ΕΕΟ αποτελεί πρωτοβουλία της ΕΕ, αναφέραμε και νωρίτερα ότι το πρόγραμμα βασίζεται στην νομιμοπαραγωγική διαδικασία της ΕΕ. Συνεπώς, από την νομοθετική πρωτοβουλία μέχρι και την έκδοση του Κανονισμού, της Οδηγίας ή της Απόφασης, ακολουθούνται οι ευρωπαϊκές διαδικασίες που έχουν θεσμοθετηθεί, βάση της Συνθήκης της Λισσαβόνας, για το σκοπό αυτό. Στο στάδιο αυτό δεν διακρίνουμε πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία. Η διαδικασία αυτή, του πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού, γίνεται στο κρατικό επίπεδο για την κάθε χώρα. Με άλλα λόγια, η τοποθέτηση των Υπουργών και εθνικών αντιπροσωπειών που απαρτίζουν το Συμβούλιο, έχει προέλθει μετά από όσμωση των πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών του κάθε κράτους-μέλους, που διαχειρίζονται ζητήματα σχετικά με τον εθνικό εναέριο χώρο και τις Περιοχές Πληροφοριών Πτήσεων (Flight Information Regions — FIRs). Ως εκ τούτου, δεν υφίσταται διεργασίες πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στο επίπεδο της ΕΕ, όσον αφορά την διαδικασία παραγωγής δικαίου για την πολιτική αερομεταφορών και πιο συγκεκριμένα για την υλοποίηση του προγράμματος ΕΕΟ.

Η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία υφίσταται στο επίπεδο της προπαρασκευής των κανονιστικών προτάσεων, μέσω της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού (Single Sky Committee). Η επιτροπή αυτή συστάθηκε για την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην εφαρμογή του προγράμματος ΕΕΟ. Αποτελείται από δύο εκπροσώπους-εμπειρογνώμονες από κάθε κράτος-μέλος, προερχόμενοι από τον πολιτικό και στρατιωτικό τομέα αντίστοιχα, καθώς και από εκπροσώπους από τρίτες χώρες και από το EUROCONTROL, ως παρατηρητές.⁸⁹

Η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στο ανωτέρω επίπεδο, ανέδειξε ότι η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία αποτελεί καίριας σημασίας συστατικό για την επιτυχία του προγράμματος. Σαν αποτέλεσμα, η απαίτηση για πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία ενισχύθηκε και οδήγησε στην ανάθεση σχετικών καθηκόντων και σε άλλους δρώντες εντός της ΕΕ. Οι δρώντες αυτοί είναι οι Οργανισμοί (Agencies) της ΕΕ, και πιο συγκεκριμένα Οργανισμοί αυτοί που σχετίζονται με τα ζητήματα του εναερίου χώρου, ήτοι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐα (European Aviation Safety Organization — EASA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (European Defence Agency — EDA).

⁸⁹ Single Sky Committee - SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Προσπέλαση 18 Μαΐου 2018, από https://www.skybrary.aero/index.php/Single_Sky_Committee

Σε αυτό το πλαίσιο, άλλωστε, υιοθετήθηκε από την ΕΕ, στις 7 Δεκεμβρίου του 2015, η Στρατηγική για τις Αερομεταφορές, στην οποία τίθεται σαφώς ως στόχος η προώθηση της στενής συνεργασίας μεταξύ και των εθνικών στρατιωτικών αρχών των κρατών-μελών, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας. Με αυτό τον τρόπο, η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία που σχετίζεται με την υλοποίηση του προγράμματος ΕΕΟ αποκτά θεσμική υπόσταση.⁹⁰

5.4.2 European Aviation Safety Agency (EASA)

Κατόπιν των ανωτέρω, με σκοπό να εμβαθύνουμε στην ανάλυση μας, θα πρέπει να εξετάσουμε, αρχικά την έννοια των «Οργανισμών» (Agencies) και ειδικότερα του δύο αυτών, οι οποίοι έχουν επωμιστεί με την υποχρέωση να φέρουν σε επαφή τους στρατιωτικούς χρήστες του εναερίου χώρου με τους αντίστοιχους πολιτικούς για την υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (ΕΕΟ).

Πριν αναλύσουμε τους δύο αυτούς Οργανισμούς (Agencies), εξετάζοντας την συνεργασία των στρατιωτικών και πολιτικών φορέων της αεροπλοΐας, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία γενικότερη αναφορά στους γραφειοκρατικούς μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ονομασία ως «Οργανισμοί» (Agencies). Ενώ οι οργανισμοί αυτοί διαφέρουν σε δομή, λειτουργίες και πόρους, εντούτοις μπορούν να χωρισθούν σε δύο κατηγορίες: πρώτον, στους «εκτελεστικούς οργανισμούς», οι οποίοι έχουν λειτουργούν υπό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτελώντας διοικητικές εργασίες, και· δεύτερον, στους «κανονιστικούς οργανισμούς», οι οποίοι παρέχουν πληροφορίες και συμβουλές, παίρνουν αποφάσεις και συντονίζουν δίκτυα σχετικά με ρυθμίσεις που πρέπει δρομολογηθούν.⁹¹ Σύμφωνα, λοιπόν, με την κατηγοριοποίηση αυτή, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA), ο οποίος έχει ως απώτερο στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπλοΐας στην Ευρώπη είναι «κανονιστικός οργανισμός», όπως και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (EDA), ο οποίος έχει ως κύριο αντικείμενο δράσης του τις προμήθειες αμυντικού υλικού.⁹²

Όσον αφορά το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, η συνεισφορά του κάθε Οργανισμού είναι διακριτή και συγκεκριμένη. Ξεκινώντας από την EASA, οι δραστηριότητες που μας ενδιαφέρουν περισσότερο είναι, ασφαλώς, αυτές οι οποίες επηρεάζουν και τους στρατιωτικούς χρήστες του εναερίου χώρου. Καταστατικά, η EASA δεν έχει αρμοδιότητα όσον αφορά τα στρατιωτικά αεροσκάφη, καθώς επίσης

⁹⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015). Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&από=EN>

⁹¹ Keleman, D. (2018). European Union Agencies - Oxford Handbooks, 15.

⁹² Keleman, D. (2018). European Union Agencies - Oxford Handbooks, 15.

και κάθε είδους στρατιωτικούς-κρατικούς χρήστες του εναερίου χώρου.⁹³ Εντούτοις, η δράση του καλύπτει την γενική κυκλοφορία, δηλαδή την κυκλοφορία των αεροσκαφών, οι οποίες ακολουθούν τα πρότυπα του ICAO.⁹⁴ Συνεπώς, δεδομένου ότι τα περισσότερα στρατιωτικά και κρατικά αεροσκάφη, ίπτανται ως πτήσεις γενικής κυκλοφορίας και για να έχουν την πιστοποίηση να κινούνται ασφαλώς ως τέτοια, προκρίθηκε η αναγκαιότητα επέκτασης των ρυθμιστικών διατάξεων αξιοπλοϊμότητας και στα στρατιωτικά αεροσκάφη.⁹⁵ Με σκοπό την θεσμοθέτηση προδιαγραφών για την πιστοποίηση της αξιοπλοϊμότητας των στρατιωτικών αεροσκαφών, προσαρμοσμένων κατάλληλα στις ιδιαιτερότητες που αυτά παρουσιάζουν, προκρίθηκε η συνεργασία της EASA με την EDA.⁹⁶

Πέρα όμως από την παράμετρο της αξιοπλοϊμότητας, η οποία αφορά τα αεροσκάφη και τα πληρώματα των στρατιωτικών αεροσκαφών, η EASA έχει λόγο και σε άλλους στρατιωτικούς δρώντες. Αυτοί αφορούν τις υποδομές των στρατιωτικών αεροδρομίων, αλλά και την παροχή υπηρεσιών από στρατιωτικό προσωπικό και μέσα σε πολιτικά αεροσκάφη. Η «ανάμειξη» πολιτικού και στρατιωτικού προσωπικού και μέσων είναι μία συνήθης πρακτική στην Ευρώπη, αλλά και στην Ελλάδα συγκεκριμένα. Έτσι, πολλά στρατιωτικά αεροδρόμια εξυπηρετούν πολιτικές πτήσεις, ενώ παράλληλα τμήματα του εναερίου χώρου ελέγχονται από στρατιωτικές υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Δεδομένου ότι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και τα στρατιωτικά μέσα, όπως π.χ. ραδιοβοηθήματα, που αξιοποιούν τα πολιτικά αεροσκάφη απαιτείται να πληρούν τα ίδια πρότυπα με τα αντίστοιχα για την γενική κυκλοφορία, οι υπηρεσίες αυτές εμμέσως υπόκεινται στην δικαιοδοσία της EASA.

Ο τρόπος, που αυτές οι συνέργειες σχεδιάζονται και υλοποιούνται, αποσαφηνίζεται, όχι τόσο διαμέσου της εξέτασης των καταστατικών κειμένων λειτουργίας του Οργανισμού, όσο από την θεσμική εξέταση των δομών που έχει αυτός δημιουργήσει με σκοπό να ανταποκριθεί επιτυχώς, στα ανατιθέμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθήκοντα. Πέρα από την συνεργασία που προαναφέραμε μεταξύ EASA και EDA, είναι αξιοσημείωτη η ύπαρξη θέσης συμβούλου του

⁹³ Συμβούλιο, Ε. Κ. (2008). Κανονισμός αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0216&από=EL>

⁹⁴ Eurocontrol. (n.d.). General Air Traffic - EUROCONTROL ATM Lexicon. Προσπέλαση 7 Μαΐου 2018, από https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/General_Air_Traffic

⁹⁵ Purton, L., & Kourousis, K. (2014). Military Airworthiness Management Frameworks: A Critical Review. *Procedia Engineering*, 80(Supplement C), 545–564. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2014.09.111>

⁹⁶ European Aviation Safety Agency, E. D. A. (2013). Press release_EDA EASA cooperation agreement. Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/2013-06-18%20Press%20release_EDA%20EASA%20cooperation%20agreement_final.pdf

εκτελεστικού διευθυντή της EASA, σχετικά με τα στρατιωτικά ζητήματα.⁹⁷ Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι η EASA, όπως και οι περισσότεροι Οργανισμοί (Agencies) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διοικούνται από διοικητικά συμβούλια, τα οποία στελεχώνονται από εκπροσώπους των κρατών-μελών. Υπό αυτό το πρίσμα, παρόλο που οι Οργανισμοί (Agencies) μπορούμε να πούμε πως αποτελούν γραφειοκρατική επέκταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εντούτοις η δομή της διακυβέρνησης τους περιορίζει την υπερεθνικότητα που διακρίνει την Επιτροπή στην διαχείριση των ζητημάτων της πολιτικής αερομεταφορών.⁹⁸ Με αυτό τον τρόπο ζητήματα που άπτονται της κρατικής κυριαρχίας, όπως είναι οι στρατιωτικοί χρήστες του εναερίου χώρου, έχουν την δυνατότητα να εκφράσουν την βούληση τους, διαμέσου της εθνικής εκπροσώπησης στις διαβουλεύσεις του Οργανισμού.⁹⁹

5.4.3 European Defence Agency (EDA)

Ο δεύτερος Οργανισμός (Agency) που σχετίζεται με το πρόγραμμα του ΕΕΟ, είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας (European Defence Agency). Η διαπίστωση ότι σχετίζεται με το πρόγραμμα του Ευρωπαϊκού Ουρανού δεν προκύπτει από τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, όπως αυτά προκύπτουν από το κείμενο της σύστασης του.¹⁰⁰ Ο EDA είναι ο μοναδικός Οργανισμός της ΕΕ, του οποίου το Διοικητικό Συμβούλιο είναι σε επίπεδο Υπουργών Άμυνας των κρατών-μελών.¹⁰¹ Άλλωστε, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε και το γεγονός ότι ο EDA εντάσσεται στο πεδίο της «υψηλής» πολιτικής, αυτό της άμυνας. Ως επακόλουθο, οι βασικές αρχές που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο που εξετάστηκε η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΕΠΠΑ), όπως αυτή της ομοφωνίας στην διαδικασία λήψης αποφάσεων, ισχύουν अपαράλλαχτες. Τι είναι αυτό, λοιπόν, που δημιούργησε την ανάγκη συμμετοχής του EDA στο πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός;

Η απάντηση εντοπίζεται στο γεγονός ότι· πρώτον, στρατιωτικοί ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και αεροδρόμια επιχειρούν 365 ημέρες το χρόνο· δεύτερον, περισσότεροι από 11000 στρατιωτικά αεροσκάφη βρίσκονται στην Ευρώπη και· τρίτον, οι πολεμικές αεροπορίες των κρατών-μελών κατέχουν τον μεγαλύτερο στόλο

⁹⁷ Welcome to Denis Koehl - Senior Military Advisor. (n.d.). Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/welcome-denis-koehl-senior-military-advisor>

⁹⁸ Welcome to Denis KOEHL - Senior Military Advisor. (n.d.). Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/welcome-denis-koehl-senior-military-advisor>

⁹⁹ Management Board Members. (n.d.). Προσπέλαση 7 Μαΐου 2018, από <https://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board/members>

¹⁰⁰ Κοινή Δράση 2004/551/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2004 για τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας. (2004). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004E0551&από=EL>

¹⁰¹ EDA - Governance. (n.d.). Προσπέλαση 11 Μαΐου 2018, από <https://www.eda.europa.eu/Aboutus/who-we-are/governance>

αεροσκαφών και τα περισσότερα αεροδρόμια στην Ευρώπη.¹⁰² Γι' αυτό το λόγο, τα κράτη-μέλη της ΕΕ εξουσιοδότησαν και επιφόρτισαν τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Άμυνας (EDA) να εργαστεί πάνω στις επιπτώσεις που θα επιφέρει η υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (EEO) και του τεχνολογικού πυλώνα αυτού, του Single European Sky ATM Research Programme (SESAR), στις ευρωπαϊκές πολεμικές αεροπορίες. Έτσι, ο ρόλος του Οργανισμού είναι διπλός. Αφενός, να προστατέψει τις τυχόν αρνητικές επιπτώσεις που θα μπορούσε να έχει η υλοποίηση του προγράμματος του EEO και αφετέρου, να διακρίνει πιθανές ευκαιρίες που θα μπορούσαν να εκμεταλλευθούν οι στρατιωτικοί χρήστες του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου.¹⁰³

Για να επιτύχει τους στόχους του, ο EDA έχει αναπτύξει όργανα, τυπικά και άτυπα, τα οποία είναι επικεντρωμένα αποκλειστικά στις αλλαγές που επιφέρει το πρόγραμμα EEO. Κύριο όργανο σε αυτή την κατεύθυνση είναι το ESMAB (EDA Single European Sky Military Aviation Board), το οποίο είναι επιφορτισμένο να αναδείξει την οπτική των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου εντός του προγράμματος (EEO), καθώς επίσης και να προασπίσει τα συμφέροντά τους. Μέσω του ESMAB, ο EDA, διαβουλεύεται με όλους τους δρώντες του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Σημαντική επιτυχία του Οργανισμού αποτελεί και η από κοινού με το NATO υιοθέτηση μίας κοινής στρατηγικής, της Military Aviation Strategy, η οποία εκτός από τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ των στρατιωτικών φορέων που σχετίζονται με τον εναέριο χώρο εντός του οικοδομήματος της ΕΕ.¹⁰⁴

¹⁰² European Defence Agency, & SESAR. (2017). The Military in SES/SESAR - Partnering for Excellence in Global Aviation. Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/2017-eda-sesar-wac-brochure_a4-final

¹⁰³ European Defence Agency. (2018). The Military in the Single European Sky - Partnering for Excellence in Global Aviation. Προσπέλαση από <https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/eda-ses-brochure-2018-final.pdf>

¹⁰⁴ European Defence Agency. (2018). The Military in the Single European Sky - Partnering for Excellence in Global Aviation. Προσπέλαση από <https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/eda-ses-brochure-2018-final.pdf>

5.4.4 EUROCONTROL

ΤΟ EUROCONTROL αποτελεί τον οργανισμό, ο οποίος έχει συσχετίσει περισσότερο από κάθε άλλον την δράση του με τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό και συνεργασία. Όχι επειδή αποτέλεσε στόχο του οργανισμού από τη σύσταση του, αλλά εξαιτίας του γεγονότος ότι οι ζυμώσεις που έλαβαν χώρα στη δομή και στα χαρακτηριστικά του, από την ίδρυση του το 1960, έως και το 1997 όπου και ισχυροποιήθηκε η δράση και επιρροή του σχετικά με τα ζητήματα της διαχείρισης του εναερίου χώρου, ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός αποτέλεσε θεμέλιο λίθο της δράσης του. Άλλωστε, ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός αποτελεί τυπικό συστατικό της δράσης του Οργανισμού, αφού εξ ιδρύσεως του στους προς επιδίωξη αντικειμενικούς σκοπούς της «Υπηρεσίας» (Agency), του ενός εκ των δύο θεσμικών οργάνων του Οργανισμού, αναφέρεται η επιδίωξη «στενής συνεργασίας με τις στρατιωτικές αρχές με σκοπό την αποτελεσματική και όσο το δυνατό οικονομικότερη εναρμόνιση των απαιτήσεων της εναέριας κυκλοφορίας με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας».¹⁰⁵ Προς την υλοποίηση της ανωτέρω στοχοθεσίας η διμελής στελέχωση από κάθε κράτος-μέλος της «Επιτροπής» (Commission — CN) και της «Διαχειριστικής Επιτροπής» (Committee of Management — CE), ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του EUROCONTROL, αποτελούνταν από έναν στρατιωτικό και έναν πολιτικό εκπρόσωπο, παρά το γεγονός ότι κάτι τέτοιο δεν ήταν δεσμευτικό για τη σύσταση των εν λόγω επιτροπών.¹⁰⁶

Διαπιστώνουμε από τα παραπάνω ότι το EUROCONTROL είναι ένας οργανισμός ο οποίος έχει παραδοσιακά αποτελέσει το κατεξοχήν πεδίο διαλόγου μεταξύ των πολιτικών και των στρατιωτικών φορέων στο πεδίο των αερομεταφορών και κυρίως της διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου. Γι' αυτό το λόγο, άλλωστε, έχει επιτύχει και τόσα πολλά στον τομέα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας, το οποίο αποτελεί και τον κεντρικό άξονα ανάλυσης της παρούσας εργασίας. Η συνεισφορά του Οργανισμού στον τομέα αυτό, τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και είναι ιδιαίτερα παραγωγική από ιδρύσεως έως και σήμερα, όμως μία ιστορική ανάλυση των εξελίξεων που έλαβαν χώρα, καθώς και των αποτελεσμάτων που αυτές επέφεραν, δεν εξυπηρετεί το σκοπό της απάντησης των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων. Με αυτό ως δεδομένο, η ανάλυση θα περιορισθεί στις σύγχρονες δομές και στο διαμορφωθέν πλαίσιο που αφορά την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία λίγο πριν και κατά τη διάρκεια σχεδίασης και υλοποίησης του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

¹⁰⁵ John, M. (2010). *EUROCONTROL History Book*. Brussels. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-history-book.pdf>, σ. 45.

¹⁰⁶ John, M. (2010). *EUROCONTROL History Book*. Brussels. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-history-book.pdf>, σ. 47.

Υπό το παραπάνω πρίσμα, η συνεισφορά του EUROCONTROL στον απαιτούμενο πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό για την υλοποίηση του προγράμματος του ΕΕΟ, έγκειται στο πρόγραμμα PRISMIL (Pan-European Repository of Information Supporting Civil-Military Performance Monitoring), στην δημιουργία του προγράμματος (software) LARA (Local and sub-Regional ASM support system), στην υποστήριξη για την δημιουργία των ευρωπαϊκών FABs (Functional Airspace Blocks), στην ανάπτυξη οδηγιών σχετικά με τη χρήση των στρατιωτικών αεροδρομίων από πολιτικά αεροσκάφη και, τέλος, στην ανάπτυξη κατευθύνσεων για την πιστοποίηση των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου και την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε πρότυπα τουλάχιστον αντίστοιχα με αυτά των πολιτικών χρηστών και παρόχων.¹⁰⁷

Πριν προχωρήσουμε σε μία σύντομη περιγραφή των προγραμμάτων που σχετίζονται με το πρόγραμμα ΕΕΟ, θα ήταν χρήσιμο να σταθούμε λίγο στην σύγχρονη οργανωτική δομή του EUROCONTROL. Ασφαλώς και πάλι σχετικά με τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό, με την επισήμανση όμως ότι οι θεσμικοί ρόλοι των οργάνων αυτών, δεν αφορούν μόνο το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά όργανα τα οποία προϋπήρχαν του προγράμματος, και τα οποία προβάλλουν και διεκπεραιώνουν τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό σε ένα ευρύτερο πλαίσιο.

5.4.4.1 Όργανα Πολιτικό-στρατιωτικού Συντονισμού

Στο EUROCONTROL υφίστανται δύο επίπεδα οργάνωσης-δομής του Οργανισμού. Το πρώτο είναι αυτό των επιτροπών, οι οποίες στελεχώνονται από εξειδικευμένα προσωπικό των κρατών-μελών. Αυτή τη στιγμή το EUROCONTROL έχει 41 κράτη-μέλη¹⁰⁸, τα οποία συμμετέχουν στα συλλογικά του όργανα. Τα όργανα που είναι επιφορτισμένα με τον πολιτικο-στρατιωτικό συντονισμό είναι τα εξής:

Η “Civil-Military Interface Standing Committee” — CMIC, η οποία ιδρύθηκε το 1997, με σκοπό να αποτελέσει μία υψηλού επιπέδου πλατφόρμα πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας εντός του Οργανισμού. Η CMIC είναι το επίσημο όργανο, το οποίο λειτουργεί υποστηρικτικά στο “Provisional Council” του EUROCONTROL.¹⁰⁹ Το Provisional Council με τη σειρά του είναι το συλλογικό όργανο εκείνο, στο οποίο συμμετέχουν οι επικεφαλής των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας των κρατών-μελών, και το οποίο είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή της πολιτικής του

¹⁰⁷ Support to Single European Sky | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/support-single-european-sky>.

¹⁰⁸ Our Member States, Partner Countries & Organisations | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 30 Μαΐου 2018, από <https://www.eurocontrol.int/about/member-states>

¹⁰⁹ EUROCONTROL. (2014). Terms of Reference of the Civil-Military Interface Standing Committee. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/cm/cm-cmic-tor-en.pdf>

EUROCONTROL, όπως αυτή αποφασίζεται σε υπουργικό επίπεδο στην Permanent Commission, το υψηλότερο επιπέδου όργανο του Οργανισμού.¹¹⁰ Τέλος, το Provisional Council, ασκεί και καθήκοντα εποπτείας του “Agency”, το οποίο αποτελεί τον γραφειοκρατικό μηχανισμό του EUROCONTROL.¹¹¹

Εξίσου σημαντικά όργανα για τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό και συνεργασία εντός του Οργανισμού αποτελούν το “Military ATM Board” — MAB, το οποίο συστάθηκε το 2007, για να προσαρμόσει και ενισχύσει μία κοινή στρατιωτική οπτική μεταξύ των κρατών-μελών στον τομέα της διαχείρισης του εναερίου χώρου¹¹², καθώς και το “Military Harmonisation Group” — MILHAG, το οποίο λειτουργεί συμβουλευτικά υπό το MAB σχετικά με τα ζητήματα που του ανατίθενται προς εξέταση¹¹³. Παράλληλα, το MILHAG αποτελεί και το κυριότερο υποστηρικτικό όργανο του Οργανισμού, σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, όσον αφορά κυρίως τις επιπτώσεις αυτού στους στρατιωτικούς δρόμους του εναερίου χώρου. Σε αυτό το πλαίσιο, η κυριότερη συνεισφορά του σχετίζεται με την υλοποίηση των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, τα “Functional Airspace Blocks” — FABs.¹¹⁴

Το έργο των επιτροπών, οι οποίες, όπως έχουμε ήδη επισημάνει, στελεχώνονται από εκπροσώπους των κρατών-μελών του Οργανισμού, καλείται να φέρει εις πέρας, η γραφειοκρατική δομή του Οργανισμού, το “Agency”. Σχετικά με τον τομέα που εξετάζουμε, τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό, το EUROCONTROL εξακολουθεί να έχει εξέχουσα δράση, καθώς στην μία από τις πέντε διευθύνσεις τις οποίες διαθέτει, υφίσταται τμήμα με αποκλειστική αρμοδιότητα τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό. Στο τμήμα αυτό εδράζονται τέσσερις εξειδικευμένοι τομείς της συνεργασίας αυτής, ως εξής: i) Αρχιτεκτονική, έρευνα και ανάπτυξη, ii) διαχείριση του εναερίου χώρου, iii) τηλεπικοινωνίες, αεροναυτιλία και επιτήρηση, iv) ασφάλεια εναερίου χώρου.¹¹⁵

5.4.4.2 PRISMIL - EUROCONTROL Civil-Military Performance Monitoring System

¹¹⁰ Permanent Commission | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 31 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/permanent-commission>

¹¹¹ Provisional Council | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 31 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/provisional-council>

¹¹² EUROCONTROL. (2014). Term of Reference of the Military ATM Board. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/cm/library/mab-tor.pdf>

¹¹³ EUROCONTROL. (2012). MILHAG_TOR_as_approved_by_MAB_Sep_2012. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/single-sky/cm/library/milhag-tor-092012.pdf>

¹¹⁴ Civil-Military working arrangements | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/military-working-arrangements>

¹¹⁵ EUROCONTROL. (2018). The EUROCONTROL Agency Structure. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/about-us/eurocontrol-agency-structure-7-march-2018.pdf>

Διαπιστώνουμε από τα παραπάνω ότι το EUROCONTROL έχει μία ευρεία δομή σχετικά με τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό και συνεργασία στην διαχείριση του εναερίου χώρου. Η ανάπτυξη αυτή, εκτός από το γεγονός ότι αναδεικνύει τον Οργανισμό ως τον κατεξοχήν αρμόδιο και εξειδικευμένο σε ζητήματα πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού στο αντικείμενο της διαχείρισης του εναερίου χώρου, έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη πολλαπλών προγραμμάτων τα οποία ενισχύουν και εμβαθύνουν την συνεργασία μεταξύ των πολιτικών και στρατιωτικών φορέων στα σχετικά αντικείμενα.

Θα αναφερθούμε εν συντομία σε κάποια από αυτά, και δεδομένου ότι εξετάζουμε τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό στο πλαίσιο του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, θα εστιάσουμε αποκλειστικά στις πρωτοβουλίες εκείνες οι οποίες σχετίζονται με την υλοποίηση του προγράμματος, με σύντομο και περιεκτικό τρόπο. Τα εν λόγω προγράμματα, τα οποία έχουν προαναφερθεί σε προηγούμενες παραγράφους, σχετίζονται με την διαχείριση του εναερίου χώρου, στα τμήματα αυτού, εντός του οποίου τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν αναλάβει υπό τον ICAO, την διαχείριση και την παροχή υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Προγράμματα, όπως το PRISML και το LARA είναι αρκετά τεχνικά και σχετίζονται με το SESAR Performance Framework και την υλοποίηση του AFUA (Advanced Flexible Use of Airspace)¹¹⁶. Πρόκειται κυρίως για προγράμματα, τα οποία έχουν ως σκοπό την ενσωμάτωση της στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας στους μηχανισμούς και στην αναβαθμισμένη διαχείριση του εναερίου χώρου, η οποία εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες της «Πλοήγησης βάση Επιδόσεων» (Performance Based Navigation — PBN), όπως αυτή θεσπίστηκε από τον ICAO¹¹⁷ και μεταφέρεται προς εφαρμογή διαμέσου του προγράμματος ΕΕΟ και του εκτελεστικού κανονισμού 390/2013.¹¹⁸ Πολλά βήματα έχουν γίνει άλλωστε προς αυτή την κατεύθυνση, τα οποία στηρίζονται κυρίως στο συμβουλευτικό όργανο της επιτροπής γι' αυτό τον σκοπό, το Performance Review Body (PRB),¹¹⁹ καθώς και

¹¹⁶ EUROCONTROL. (2015). PRISMIL Programme Newsletter. Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/service/files/PRISMIL%20programme%20newsletter.pdf> & EUROCONTROL. (2016). LARA- Civil-Military ATM Coordination - brochure. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/LARA-brochure-2016.pdf>

¹¹⁷ International Civil Aviation Organization (Ed.). (2008). *Doc 9613 AN/937 - Performance-based navigation (PBN) manual* (3. ed). Montreal: ICAO.

¹¹⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2013). Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής της 3ης Μαΐου 2013 για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0390&από=EN>

¹¹⁹ Performance Review Body - Mobility and Transport - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση 30 Δεκεμβρίου 2017, από [/transport/modes/air/single-european-sky/ses-performance-and-charging/performance-review-body_en](http://transport.modes/air/single-european-sky/ses-performance-and-charging/performance-review-body_en)

στον νεότερο Ευρωπαϊκό Κανονισμό, τον 691 του 2010.¹²⁰ Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η συνεισφορά και ενός άλλου προγράμματος του EUROCONTROL, αυτό της Πιστοποίησης (Certification)¹²¹ των στρατιωτικών μέσων.

Παρόλο που η συνεισφορά του EUROCONTROL στο πεδίο του “Performance Based Navigation”, δεν μπορεί να παραγνωρισθεί, ούτε και θεωρείται ήσσονος σημασίας, εντούτοις, τα προγράμματα τα οποία έχουν μεγαλύτερη επίδραση και για τα οποία απαιτείται σε μεγαλύτερο βαθμό πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός και συνεργασία είναι τα προγράμματα: i) της υλοποίησης των Λειτουργικών Τμημάτων του Εναερίου Χώρου (Functional Airspace Blocks — FABs), καθώς και ii) το πρόγραμμα Πολιτικής Χρήσης των Στρατιωτικών Αεροδρομίων (Civil Use of Military Aerodromes — CUMA).

5.4.4.3 Functional Airspace Blocks (FABs)

Τι είναι αυτό που κάνει τα Λειτουργικά Τμήματα του Εναερίου Χώρου (Functional Airspace Blocks — FABs) να ξεχωρίζουν, έναντι των υπολοίπων προγραμμάτων για τα οποία αξίζει να εξετάσουμε αναλυτικότερα; Καταρχάς, τα FABs αποτελούν απαραίτητο και θεμελιώδες συστατικό του προγράμματος ΕΕΟ. Ορίζονται από τον πρώτο βασικό Κανονισμό της ΕΕ για την εγκαθίδρυση του προγράμματος,¹²² ενώ η σύσταση και τα χαρακτηριστικά τους περιγράφονται στον δεύτερο και τρίτο βασικό Κανονισμό, ο οποίος και αφορά την παροχή υπηρεσιών (Service Provision Regulation)¹²³ και την οργάνωση και της χρήση του εναερίου χώρου (Airspace Regulation), αντίστοιχα.¹²⁴ Σημαντικό είναι επίσης να επισημάνουμε και το γεγονός ότι στον τρίτο κανονισμό, τον EC 551/2004, γίνεται αναφορά και στην Ευρωπαϊκή Περιοχή Πτήσης Ανώτερου Εναερίου Χώρου, δηλαδή ενός ευρωπαϊκού FIR, το οποίο θα εμπεριέχει τα επιμέρους FIRs των

¹²⁰ Regulation 691/2010 - Performance Scheme for Air Navigation Services and Network Functions in Europe - SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από https://www.skybrary.aero/index.php/Regulation_691/2010_-Performance_Scheme_for_Air_Navigation_Services_and_Network_Functions_in_Europe

¹²¹ Support to Single European Sky | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/support-single-european-sky>.

¹²² Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) (Text with EEA relevance) - Statement by the Member States on military issues related to the single European sky. (2004). Προσπέλαση από http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0003.02/DOC_2&format=PDF

¹²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»). (2004). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0550&από=EN>

¹²⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναερίου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναερίο χώρο»). (2004). Προσπέλαση από https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0003.02/DOC_1&format=PDF

κρατών-μελών της ΕΕ στον ανώτερο τμήμα του εναερίου χώρου (πάνω από τα 28500 πόδια). Με την έλευση της δεύτερης φάσης του προγράμματος ΕΕΟ (SES II), μέσω της θέσπισης του τροποποιητικού Κανονισμού 1070/2009¹²⁵, ορίζεται και νέα σχετική περιοχή, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Περιοχή Πληροφοριών Πτήσης Κατώτερου Εναερίου Χώρου (SEFIR). Συνεπώς η διάκριση μεταξύ του ανωτέρου και του κατωτέρου τμήματος του εναερίου χώρου παύει πρακτικά να ισχύει, όσον αφορά τον στόχο για εγκαθίδρυση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού FIR. Σε αυτό το σημείο οι Καθηγητές Αγγ. Γιόκαρης και Γ. Κυριακόπουλους παρατηρούν ότι: «... η κατάργηση της διακρίσεως είναι σημαντική κρίσιμη δεδομένου ότι μερικές από τις λειτουργίες των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας εκτός των FABs βρίσκονται σε στενή συνάρτηση με αρμοδιότητες του πυρήνα της κρατικής κυριαρχίας (ασφάλεια, άμυνα, έλεγχος στρατιωτικών αεροσκαφών).»¹²⁶

Συνεπώς, συνυπολογίζοντας, από τη μία πλευρά, την νομική υπόσταση των Λειτουργικών Τμημάτων του Εναερίου Χώρου και, από την άλλη, την συμπερασματική παρατήρηση ότι η διεργασία αυτή στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΕΟ αγγίζει κρίσιμα ζητήματα κυριαρχίας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση των FABs είναι κρίσιμης σημασίας ζήτημα, όσον αφορά τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό. Για τον λόγο αυτό, άλλωστε, το EUROCONTROL εξέδωσε σχετικές οδηγίες, όσον αφορά τις στρατιωτικές απαιτήσεις που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό και υλοποίηση ενός Λειτουργικού Τμήματος του Εναερίου Χώρου.¹²⁷ Σε αυτή τη βάση, μέχρι στιγμής, έχουν θεσπιστεί εννέα FABs εντός του ευρωπαϊκού χώρου.¹²⁸ Χωρίς να θέλουμε να μακρηγορήσουμε, έχει αξία η αποσαφήνιση ότι τα FABs υλοποιούνται επί τη βάση της διακρατικής συμφωνίας. Τα κράτη-μέλη των οποίων τα όρια των FIRs συντίθενται προς την σύσταση ενός λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, έπειτα από διακρατικές διαβουλεύσεις, καταλήγουν σε ένα κείμενο πλαίσιο, μία διακρατική συμφωνία, στην οποία και αποτυπώνονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας του συγκεκριμένου λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, σεβόμενοι ασφαλώς το κοινοτικό δίκαιο, όπως αυτό προσδιορίζεται επί του συγκεκριμένου αντικείμενου από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 176/2011.¹²⁹ Η χώρα μας συμμετέχει στο BLUE MED FAB μαζί με την

¹²⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. (2009). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1070&qid=1528016683202&από=EN>

¹²⁶ Γιόκαρης, Α., & Κυριακόπουλος, Γ. (2013). *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 47.

¹²⁷ DELMOUZÉE, P. (2011). EUROCONTROL Guidelines on Generic Military Requirements To Be Considered When Establishing A Functional Airspace Block.

¹²⁸ Functional Airspace Block (FAB) | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 3 Ιουνίου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/functional-airspace-block-fab>

¹²⁹ Commission Regulation (EU) No 176/2011 of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block. (2011).

Κύπρο, την Ιταλία και την Μάλτα. Στην διακρατική συμφωνία σύστασης του,¹³⁰ όπως και στις άλλες παρόμοιες οκτώ, ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός καταλαμβάνει σημαντικό τμήμα αυτής, σε ξεχωριστό άρθρο για το σκοπό αυτό, αλλά και εμβόλιμα σε άλλα άρθρα, όπως κάθε φορά έχει απαιτηθεί κατά κρίση των συμμετεχόντων κρατών-μελών. Αυτό που έχει σημασία στο σημείο αυτό είναι το γεγονός ότι ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός και συνεργασία στο επίπεδο των FABs θεσπίζεται επί συγκεκριμένων διαδικασιών και αρχών, με την εγκαθίδρυση επικουρούντων για τον σκοπό αυτό επιτροπών και διακρατικών θεσμικών οργάνων. Η σημασία του προαναφερθέντος πηγάζει από την αντιπαράβολή του πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου ο πολιτικό-στρατιωτικός συντονισμός δεν ξεπερνάει το επίπεδο της προτροπής, είτε όσον αφορά την νομιμοπαραγωγική διαδικασία, αλλά ακόμα και την έκδοση διαφόρων οδηγιών και κατευθύνσεων από πάσης φύσεως οργανισμούς και συμβουλευτικούς φορείς.

5.4.4.4 Civil Use of Military Aerodromes - CUMA

Το τελευταίο πρόγραμμα πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας, το οποίο θα μας απασχολήσει σχετικά με το πρόγραμμα ΕΕΟ, είναι αυτό της χρήσης των στρατιωτικών αεροδρομίων από πολιτικά αεροσκάφη (Civil Use of Military Aerodromes — CUMA). Το εν λόγω πρόγραμμα έχει τις βάσεις του στο σχετικό εγχειρίδιο που έχει εκδόσει το EUROCONTROL το οποίο αποσκοπεί στην έκδοση οδηγιών και προτάσεων αναφορικά με την χρήση στρατιωτικών αεροδρομίων από πολιτικά αεροσκάφη¹³¹. Η χρήση στρατιωτικών αεροδρομίων και για σκοπούς αερομεταφοράς επιβατών και αγαθών είναι μία σύνηθης πρακτική, τουλάχιστον στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Το κόστος που απαιτείται για την κατασκευή ενός αεροδρομίου είναι από μόνος τους ένας πολύ πειστικός παράγοντας για να οδηγήσει μία χώρα στο να προσπαθήσει να βρεί τρόπους να αξιοποιήσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ένα αεροδρόμιο, το οποίο έχει κατασκευαστεί αρχικά για να εξυπηρετήσει άλλους σκοπούς. Η διττή αυτή χρήση των αεροδρομίων δεν είναι πάντα εύκολη και απροβλημάτιστη. Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν, οι συστάσεις του EUROCONTROL αποσκοπούν στο να γεφυρώσουν όσο γίνεται ομαλότερα και απροβλημάτιστα την συνύπαρξη αυτών των δύο διαφορετικών χρήσεων ενός αεροδρομίου. Υπό το ίδιο πρίσμα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει και αυτή κατευθύνει

¹³⁰ BLUE MED FAB State Level Agreement. (2012). Προσπέλαση από http://www.bluedmed.aero/public/documenti/Annex%2001%20-%20BLUE%20MED%20FAB%20State%20Level%20Agreement_v2.0.pdf

¹³¹ EUROCONTROL Guidelines Supporting the Civil Use of Military Aerodromes (CUMA). (2009). EUROCONTROL.

τα κράτη μέλη, με συστάσεις και προτάσεις, προς την χρήση στρατιωτικών αεροδρομίων για σκοπούς αεροπλοΐας¹³².

¹³² EUROCONTROL. (2017). European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions. Retrieved from <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/4093.pdf>

6. Σύνοψη - Ανακεφαλαίωση

Ολοκληρώνοντας και την περιπτωσιολογική μελέτη σχετικά με τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό, είμαστε πλέον σε θέση να απαντήσουμε στα τεθέντα ερευνητικά ερωτήματα. Η απάντηση των ερωτημάτων αυτών ήταν και ο τελικός στόχος της συγκεκριμένης εργασίας, στο πλαίσιο της οποίας αξιοποιήθηκε η κερτημένη γνώση της θεωρίας του νεολεειτουργισμού, με σκοπό την μεθοδολογική αποτύπωση των ερωτημάτων σε μεταβλητές, ανεξάρτητες και εξαρτημένες. Η εξαγωγή των μεταβλητών είναι μία πολύ σημαντική διαδικασία στην διεξαγωγή της έρευνας, καθόσον, επί της ουσίας, με αυτό τον τρόπο ξεχωρίζουν και καθορίζονται τα σημαντικά από τα μη. Με άλλα λόγια, η θεωρία είναι εκείνη η οποία μας κατευθύνει στα δεδομένα τα οποία θα πρέπει να εξετάσουμε, έτσι ώστε να οδηγηθούμε σε ορθά και λελογισμένα συμπεράσματα.

Συνοπτικά και χάριν ανακεφαλαίωσης, η θεωρία του νεολεειτουργισμού συσχετίζει τα ζητήματα πολιτικής του οικοδομήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) μέσω της αλληλεξάρτησης. Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία, όταν η αλληλεξάρτηση αυτή υφίστανται μεταξύ δύο τομέων πολιτικής διαφορετικής βαρύτητας, δηλαδή μεταξύ τομέων χαμηλής και υψηλής πολιτικής αντίστοιχα. Έτσι λοιπόν, η θεωρία διατείνεται ότι η αλληλεξάρτηση που δημιουργείται όταν αναπτύσσεται συνεργασία μεταξύ τομέων χαμηλής και υψηλής πολιτικής, το φαινόμενο της «εκχύλισης» είναι αυτό το οποίο ενισχύει και εμβαθύνει την συνεργασία με αποτέλεσμα, να δημιουργείται μία ανάγκη θετικής ολοκλήρωσης στο συνολικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις σχέσεις των συνεργαζόμενων μερών. Σε μία πιο ελεύθερη απεικόνιση των παραπάνω, το φαινόμενο της «εκχείλισης», όπως αυτό αποτυπώνεται εννοιολογικά από την θεωρία του νεολεειτουργισμού, δημιουργεί τις κατάλληλες και αναγκαίες προϋποθέσεις, ώστε η υφιστάμενη συνεργασία να βαίνει ολοένα και πιο ενισχυμένη, με αποτέλεσμα αυτό το οποίο ονομάζουμε ως «Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση» να ενισχύεται. Οδηγούμαστε δηλαδή σε «θετική ολοκλήρωση», η οποία νοείται ως την αύξηση της συνεργασίας σε υφιστάμενους, αλλά και σε νέους τομείς πολιτικής, που μπορεί να διέπεται από άτυπο, αλλά και από πλήρες καταστατικό πλαίσιο.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, πέρα από τις εισαγωγικές παρατηρήσεις και τοποθετήσεις, καθώς και την μεθοδολογική και επιστημονική πειθαρχία που θα ακολουθείτο στη συνέχεια, η παρούσα εργασία δομήθηκε σε τρεις κύριες ενότητες, όπου η κάθε μία εξετάστηκε σε δύο διαστάσεις. Οι τρεις αυτές ενότητες είχαν να κάνουν με τον καθορισμό του ερμηνευτικού πλαισίου, του περιβάλλοντος εντός του οποίου λειτουργούν οι μεταβλητές των τεθέντων ερευνητικών ερωτημάτων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί και στην εισαγωγή, οι μεταβλητές καθορίζονται από την θεωρία μας, η οποία στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι αυτή του νεολεειτουργισμού.

Σύμφωνα λοιπόν με τη θεωρία, τις μεταβλητές μας αποτελούν οι θεσμικοί δρώντες (stakeholders) που διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στην σχεδίαση, στην διαμόρφωση και υλοποίηση της πολιτικής αερομεταφορών εντός του ευρωπαϊκού οικοδομήματος, πολιτική η οποία κατατάσσεται στις συντρέχουσες αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στη Συνθήκη της Λισσαβόνας.

Δεδομένου ότι η μελέτη μας εστιάζει στις πολιτικό-στρατιωτικές σχέσεις, δηλαδή, στην συνεργασία και στον συντονισμό που απαιτείται ή/και επιλέγεται από τους κύριους δρώντες στο πλαίσιο επίτευξης κοινής ευρωπαϊκής πορείας στον τομέα των αερομεταφορών, η εργασία εξετάζει, αρχικά, μεμονωμένα τις δύο αυτές διακριτές διαστάσεις. Στην πρώτη ενότητα, αναλύεται η πολιτική αερομεταφορών, η οποία αποτελεί τμήμα της γενικότερης πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Από την άλλη, στο δεύτερο μέρος-ενότητα εξετάζεται η Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφαλείας (ΚΕΠΠΑ) και ιδιαίτερα η Κοινή Πολιτική Ασφαλείας και Άμυνας (ΚΠΑΑ), καθόσον, όσον αφορά το στρατιωτικό σκέλος στις πολιτικές της ΕΕ, δεν υφίσταται τομεακός διαχωρισμός. Έτσι, το θεσμικό επίπεδο αναφορικά με το στρατιωτικό σκέλος, στον τομέα της διαχείρισης, της χρήσης και της παροχής υπηρεσιών στον εναέριο χώρο των κρατών-μελών, διέπεται από ένα μοναδιαίο πλαίσιο, αυτό της ΚΠΑΑ, όπως συμβαίνει άλλωστε και σε άλλες πτυχές της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας.

Κάθε μία από τις παραπάνω δύο ενότητες, έχει εξεταστεί υπό δύο διακριτές διαστάσεις. Η πρώτη εστιάζει στην ιστορική εξέλιξη του υπό εξέταση φαινομένου. Στο πως το φαινόμενο αυτό (Η πολιτική αερομεταφορών και η ΚΠΑΑ) διαμορφώθηκαν από την σύλληψη τους, έως και σήμερα. Η ανάλυση αυτή, πιστή στην επιστημονική πειθαρχία της θεωρίας του νεολειτουργισμού, εκτυλίσσεται στην θεσμική της διάσταση· με άλλα λόγια, στην πορεία που διαμορφώθηκε όσον αφορά την σύσταση, καθώς και την διαμορφωτική επίδραση των κύριων δρώντων στην ιστορική εξέλιξη του υπό εξέταση ζητήματος.

Τέλος, την τρίτη ενότητα απαρτίζει η επιλεγθείσα περιπτωσιολογική μελέτη, το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Με αυτό τον τρόπο περιορίζουμε το θέμα μας, με σκοπό να εμβαθύνουμε στην πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και συντονισμό, ώστε να αντλήσουμε δεδομένα, τα οποία θα μας βοηθήσουν να απαντήσουμε στα ερευνητικά μας ερωτήματα. Το πρόγραμμα εξετάζεται και αυτό υπό το πρίσμα που εξετάστηκαν οι δύο προηγούμενες ενότητες, δίνοντας όμως εμφανώς περισσότερη βαρύτητα στις σημερινές εξελίξεις, στο πως έχει διαμορφωθεί το πρόγραμμα και ποια χαρακτηριστικά το διακρίνουν σχετικά με την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και συντονισμό.

7. Συμπεράσματα - Απάντηση Ερευνητικών Ερωτημάτων

Τα παραπάνω αποτελούν μία συνοπτική περιγραφή της δομής της παρούσας εργασίας, η οποία αναλυτικά παρουσιάζεται στην εισαγωγή και στο κεφάλαιο όπου περιγράφεται η μεθοδολογία, καθώς και η θεωρία του νεολειτουργισμού, με εμπλουτισμό ως προς την σκιαγράφηση της προβληματικής, η οποία μόχλευσε τις τελικές επιλογές. Στο σημείο αυτό όμως είναι σημαντικό να καταγράψουμε συγκεντρωτικά τα συμπεράσματα τα οποία εξήχθησαν από την ανάλυση του πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού στο πλαίσιο του προγράμματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ξεκινώντας από το κεντρικό ερευνητικό μας ερώτημα, το οποίο πλαισίωσε το συλλογισμό γύρω από τον οποίο δομήθηκε και εκτυλίχθηκε η παρούσα εργασία και το οποίο άλλωστε μας οδήγησε στην επιλογή της θεωρίας του νεολειτουργισμού, το αν υπάρχει εκχέλιση από το ένα πεδίο πολιτικής στο άλλο και αν η εκχέλιση αυτή οδηγεί σε εμβάθυνση της συνεργασίας με απότοκο της την εμβάθυνση της και ενίσχυση της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, δηλαδή σε θετική ολοκλήρωση.

Διαπιστώσαμε λοιπόν ότι σαφέστατα υπάρχει επίδραση από τον έναν τομέα πολιτικής στον άλλο. Με άλλα λόγια, η πολιτική αερομεταφορών, όπως δρομολογείται και υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG MOVE), δημιουργεί αλληλεπιδράσεις και συνεπάγεται δράσεις για το στρατιωτικούς δρώντες οι οποίοι δραστηριοποιούνται και λειτουργούν στον εναέριο χώρο των κρατών-μελών. Τα αποτελέσματα της αλληλεπίδρασης και των δράσεων που αναπτύσσονται τα εντοπίζουμε στην ποσοτική και ποιοτική εμβάθυνση της συνεργασίας, τόσο στο πολιτικό-στρατιωτικό επίπεδο, όσο και μεταξύ των στρατιωτικών δρώντων, οι οποίοι και αναζήτησαν διεξόδους ως προς την αποτύπωση μίας κοινής θέσης πάνω στα ζητήματα που άπτονται του εναερίου χώρου. Αυτό που διακρίναμε όμως και το οποίο είναι καίριας σημασίας για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων ήταν το γεγονός ότι σε θεσμικό επίπεδο η Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας παρέμεινε ανεπηρέαστη. Η ανάπτυξη η οποία διαπιστώσαμε και αποτυπώσαμε στην παρούσα εργασία δεν θεσμοθετήθηκε εντός του υφιστάμενου πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά υλοποιήθηκε, θα λέγαμε, με ανάθεση έργου σε εξωτερικούς συνεργαζόμενους φορείς. Η συμβιβαστική αυτή λύση δεν εμφανίζεται πρώτη φορά στους κύκλους της ΕΕ, καθόσον οι περισσότεροι μελετητές συγκλίνουν προς την άποψη ότι αυτή η «εξωτερίκευση» αποτέλεσε έναν, κατά τα φαινόμενα, επιτυχή συμβιβασμό για να ξεπεραστούν εμπόδια δυσπιστίας μεταξύ των κρατών-μελών και του υπερεθνικού θεσμού της ΕΕ, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό την

αποτροπή της στασιμότητας στην υλοποίηση πολιτικών της Ένωσης, μέσω της θεσμοθέτησης σχετικών «Οργανισμών» (Agencies).¹³³

Με την ίδια λογική, εκτιμάμε ότι η αναγκαιότητα για πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία την οποία δημιουργεί η κοινή χρήση του εναερίου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς δρώντες, καλύφθηκε μέσω της εξωτερίκευσης της συνεργασίας αυτής σε εξωτερικούς δρώντες, όπως οι συναφείς «Οργανισμοί» (EASA και EDA), καθώς και του EUROCONTROL. Με αυτό τον τρόπο η συνεργασία επιτυγχάνεται μέσω της σχεδίασης, αλλά και της υλοποίησης διαμέσου των διαβουλεύσεων που υλοποιούνται εντός των ομάδων εργασίας που δραστηριοποιούνται στους εν λόγω οργανισμούς. Στην σημερινή πραγματικότητα έχει ήδη διαμορφωθεί ένα πυκνό δίκτυο αλληλεπίδρασης και διάδρασης μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων (stakeholders), οι οποίοι δεν δρουν πλέον μεμονωμένα, αλλά δραστηριοποιούνται σε ένα οργανωμένο και θεσμοθετημένο πλαίσιο διαμέσου των ανοιχτών διαύλων επικοινωνίας που προωθούν οι συνεργασίες που διαμορφώνονται στους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και στο EUROCONTROL.

Συμπερασματικά λοιπόν, και συνοψίζοντας τα παραπάνω, η «εκχείλιση», όπως αυτή νοηματοδοτείται από την θεωρία του νεολειτουργισμού εντοπίζεται, αλλά και παράλληλα δημιουργεί σχέσεις αλληλεξάρτησης μεταξύ των εμπλεκόμενων θεσμικών φορέων. Όμως, τα κράτη-μέλη αναφορικά με τους στρατιωτικούς δρώντες καθώς και για ζητήματα που άπτονται της εθνικής κυριαρχίας, επέλεξαν η εκχείλιση να μην διοχετευθεί προς τον άμεσο εμπλεκόμενο θεσμικό επίπεδο της ΚΕΠΠΑ, αλλά προς άλλους εξωτερικούς θεσμούς, όπως η EASA, ο EDA και το EUROCONTROL. Με αυτό τον τρόπο η ΚΕΠΠΑ, ως τομέας «υψηλής» πολιτικής (high politics) δεν έρχεται σε άμεση αλληλεπίδραση με την πολιτική μεταφορών και συγκεκριμένα αερομεταφορών της ΕΕ, που κατηγοριοποιείται ως πεδίο «χαμηλής» πολιτικής (low politics). Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο πολιτικών. Σημαίνει απλά ότι η αλληλεπίδραση επί του παρόντος είναι έμμεση, μέσω της δημιουργίας ενός ενδιάμεσου σταδίου, στο οποίο και διαδραματίζεται το κύριο έργο της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας. Συνεπώς, καταλήγουμε στην συμπερασματική παρατήρηση ότι η ανάγκη για συνεργασία δεν είναι στην παρούσα περιπτώσιολογική μελέτη την οποία και εξετάσαμε, η μόνη, ως αναγκαία και απαραίτητη συνθήκη, για την μεταλαμπάδευση και εμπάθυνση της συνεργασίας από έναν τομέα χαμηλής σε έναν τομέα υψηλής πολιτικής. Εκτιμούμε δε, ότι συν τοις άλλοις απαιτείται πολιτική βούληση και τόλμη, όπως μας καταδεικνύει, άλλωστε, και η περίπτωση της Μόνιμης Διαρθρωμένης Συνεργασίας, η οποία αυτή την περίοδο

¹³³ Keleman, D. (2018). European Union Agencies - Oxford Handbooks, 15 & Groenleer, M., Kaeding, M., & Versluis, E. (2010). Regulatory governance through agencies of the European Union? The role of the European agencies for maritime and aviation safety in the implementation of European transport legislation. *Journal of European Public Policy*, 17(8), 1212–1230. <https://doi.org/10.1080/13501763.2010.513577>

αναπτύσσεται με σχετικά γοργούς ρυθμούς. Τέλος, μην μπορώντας να προδικάσουμε το μέλλον, δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να αποκλείσουμε και την υπόθεση εργασίας, το πρόγραμμα Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, να αποτελέσει τον καταλύτη για εμβάθυνση της συνεργασίας στο θεσμικό επίπεδο της ΚΕΠΠΑ, σε κάποια μελλοντική πορεία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η σημερινή πραγματικότητα, όμως, όπως αυτή απεικονίζεται στην παρούσα εργασία, δεν δείχνει να υφίσταται επί του παρόντος τάση προς την κατεύθυνση αυτή.

Βιβλιογραφία

- 2016–2030 Global Air Navigation Plan. (2016). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/publications/Documents/9750_5ed_en.pdf
- Abeyratne, R. I. (1995). Would competition in commercial aviation ever fit into the world trade organization. *J. Air L. & Com.*, 61, 793.
- Abeyratne, R. I. R. (1998). The regulatory management of safety in air transport. *Journal of Air Transport Management*, 4(1), 25–37. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(97\)00013-6](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(97)00013-6)
- Air - Mobility and Transport - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από /transport/modes/air_en
- Airlines lost \$1.7 billion από ash choas: IATA | IOL Business Report. (n.d.). Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από <https://www.iol.co.za/business-report/economy/airlines-lost-17-billion-από-ash-choas-iata-815019>
- Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation - Rules of the Air. (2005). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf
- Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation “Air Traffic Services.” (2001). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από <http://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex11.pdf>
- Anonymus. (2016, Ιούνιος 16). EUROPA - Πολιτική μεταφορών της ΕΕ [Text]. Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από https://europa.eu/european-union/topics/transport_el
- BALTIC FAB Submission. (2012). Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/single_european_sky/doc/2012_04_17_baltic_fab_submission_to_ec_final.pdf
- Baumgartner, M., & Finger, M. (2014a). European air transport liberalization: Possible ways out of the single European sky gridlock. *Utilities Policy*, 30(Supplement C), 29–40. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2014.05.004>
- Baumgartner, M., & Finger, M. (2014b). The Single European Sky gridlock: A difficult 10 year reform process. *Utilities Policy*, 31(Supplement C), 289–301. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2014.03.004>

- BLUE MED FAB State Level Agreement. (2012). Προσπέλαση από http://www.bluedmed.aero/public/documenti/Annex%2001%20-%20BLUE%20MED%20FAB%20State%20Level%20Agreement_v2.0.pdf
- Brenner, F. (n.d.). SES – Der Beitrag von EUROCONTROL, 14.
- Brexit fallout for Single Sky remains unclear | Air Traffic Management | Air Traffic Management - ATM and CMS Industry online, the latest air traffic control industry, CAA, ANSP, SESAR and NEXTGEN news, events, supplier directory and magazine. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <http://www.airtrafficmanagement.net/2016/06/brexit-fallout-for-single-sky-remains-unclear/>
- Bulut, E., & Grevi, G. (Eds.). (2009). *European Security and Defence Policy: the first ten years (1999 - 2009)*. Paris: Inst. for Security Studies.
- Button, K., & Neiva, R. (2013). Single European Sky and the functional airspace blocks: Will they improve economic efficiency? *Journal of Air Transport Management*, 33(Supplement C), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.06.012>
- CANSO. (2009). *Civil Military Cooperation - The CANSO Perspective*. Προσπέλαση από <https://www.canso.org/sites/default/files/Civil%20Military%20Cooperation%20The%20CANSO%20Perspective.pdf>
- CANSO, S. G., & Alexander ter Kuile. (n.d.). *Efficiencies of Single Skies*. Προσπέλαση από <https://www.icao.int/SAM/Documents/2002/institu%20aspects/ATK-EfficiencySgleSky.pdf#search=Single%20European%20Sky>
- Chatzipanagiotis, M. (2015). *Looking into the Future: The Case for an Integrated Aerospace Traffic Management* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2849896). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2849896>
- Civil-military ATM coordination | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/civil-military>
- Civil-Military working arrangements | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/military-working-arrangements>
- Cline, R. C., Ruhl, T. A., Gosling, G. D., & Gillen, D. W. (1998). Air transportation demand forecasts in emerging market economies: a case study of the Kyrgyz Republic in the former Soviet Union. *Journal of Air Transport Management*, 4(1), 11–23.

- Cohen, E. A. (1997). Civil-military relations. *Orbis*, 41(2), 177–186. [https://doi.org/10.1016/S0030-4387\(97\)90061-2](https://doi.org/10.1016/S0030-4387(97)90061-2)
- Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1185 of 20 July 2016 amending Implementing Regulation (EU) No 923/2012 as regards the update and completion of the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation (SERA Part C) and repealing Regulation (EC) No 730/2006. (2016).
- Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010. (2012).
- Commission of the European Communities. (1996). *Air Traffic Management - Freeing Europe's Airspace*. Brussels. Προσπέλαση από <http://edz.bib.uni-mannheim.de/www-edz/pdf/kom/weissbuch/kom-1996-0057-en.pdf>
- Commission Regulation (EU) No 176/2011 of 24 February 2011 on the information to be provided before the establishment and modification of a functional airspace block. (2011).
- Commissioner Kallas. (n.d.). Commissioner Kallas: Time to deliver | Eurocontrol. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/articles/commissioner-kallas-time-deliver>
- Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services. (2008). The Second Package of the Single European Sky (SES II). ICAO. Προσπέλαση από https://www.icao.int/Meetings/ceans/Documents/Ceans_Wp_056_en.pdf#search=Single%20European%20Sky
- Convention on International Civil Aviation - Doc 7300/8. (2006). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf
- Cost-efficiency benchmarking of European air navigation service providers - ScienceDirect. (n.d.). Προσπέλαση 22 Δεκεμβρίου 2017, από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415000853>
- Council Decision (CFSP) 2015/1835 of 12 October 2015 defining the statute, seat and operational rules of the European Defence Agency (recast). (2015). Προσπέλαση από <https://eda.europa.eu/docs/default-source/documents/eda-council-decision-2015-1835-dated-13-10-2015.pdf>

- Council of the European Communities, & Commission of the European Communities. (1992). Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
- Crespo, D. C., & Leon, P. M. de. (2011). *Achieving the Single European Sky: Goals and Challenges*. Kluwer Law International.
- De Florio, F. (2011). Chapter 3 - The ICAO and the Civil Aviation Authorities. In *Airworthiness (Second Edition)* (pp. 5–41). Oxford: Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-096802-5.10003-0>
- De Florio, F. (2016). Chapter 3 - The ICAO and the Civil Aviation Authorities. In *Airworthiness (Third Edition)* (pp. 7–36). Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-100888-1.00003-3>
- de Jong, M. (2014). *The SES Performance Scheme*. Presented at the ICAO Regional Performance Framework Workshop, Baku. Προσπέλαση από <https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20EUR%20Regional%20Performance%20Framework%20Workshops/ICAO%20Regional%20Performance%20Framework%20Workshop%20-%20AZERBAIJAN/03%20ICAO%20COG%20PERF%20TF%20workshop%20Baku%20-%20EU%20Performance%20Scheme.pdf>
- de Leon, P. M. (2007). The Relationship between Eurocontrol and the EC: Living Apart Together. *International Organizations Law Review*, 4, 305.
- Delivering the EU Aviation Strategy – a summary of the EESC public hearing. (2016, April 22). Προσπέλαση 8 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.eesc.europa.eu/en/news-media/news/delivering-eu-aviation-strategy-summary-eesc-public-hearing>
- DELMOUZÉE, P. (2011). EUROCONTROL Guidelines on Generic Military Requirements To Be Considered When Establishing A Functional Airspace Block.
- *Demonstration of Compliance for the BLUE MED FAB establishment*. (n.d.). Προσπέλαση από <http://www.bluedmed.aero/public/documenti/Item%2003%20BLUE%20MED%20FAB%20State%20Level%20Agreement.pdf>
- Dempsey, P. (2013a). *Compliance & Enforcement in International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2234766). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2234766>

- Dempsey, P. (2013b). *The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination and Dispute Resolution* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2224242). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2224242>
- Dempsey, P. (2015). *The Future of International Air Law in the 21st Century* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2692621). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2692621>
- Dempsey, P. S., Janda, R., Nyampong, Y., Saba, J., & Wilson, J. (2005). *The McGill Report on Governance of Commercialized Air Navigation Services. Montreal: McGill University Center for Research on Air & Space Law.*
- Directorate-General for Energy and Transport, E. C. (n.d.). *Single European Sky and Functional Airspace Blocks*. Montreal. Προσπέλαση από <https://www.icao.int/safety/information-management/Transition%20Library%20for%20AIM/Documentation/Single%20European%20Sky%20and%20Functional%20Airspace%20Blocks.pdf#search=Single%20European%20Sky>
- Directorate-General for Mobility and Transport. (2016). *Strategic Plan 2016-2020*. Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/strategic-plan-2016-2020-dg-move_march2016_en.pdf
- Directorate-General for Mobility and Transport. (2017). *Annual Activity Report (2016)*. Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/aar-move-2016_en_0.pdf
- Dobre, C., & Purza, S. A. (2015). *The Strategic Importance of the Current and Future EU Legal Framework on Aviation and the Harmonisation of the Rules Applicable to State Aviation Operators* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2637108). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2637108>
- Dy, M. (2014). *Opening ASEAN's Skies, the ASEAN Way: Lessons από the European Experience and the Prospects of an Integrated Aviation Market* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2426438). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2426438>
- ECAC. (2016). *ECAC - European Civil Aviation Conference - Reference Book - September 2016*. Προσπέλαση από <https://www.ecac-ceac.org/documents/10189/40754/2016+15SEPT+Reference+Book.pdf/4da1b587-c7d6-4269-a7c5-6c4a37533e52>

- EDA - Governance. (n.d.). Προσπέλαση 11 Μαΐου 2018, από <https://www.eda.europa.eu/Aboutus/who-we-are/governance>
- EDA in Single European Sky. (n.d.). Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από <https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/single-european-sky>
- EUROCONTROL. (2009). EUROCONTROL Guidelines for the implementation of the Single European Sky legislation by the Military. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/cmac-guidelines-sesim-guidelines-v1-0-20090714.pdf>
- EUROCONTROL. (2012a). MILHAG_TOR_as_approved_by_MAB_Sep_2012. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/single-sky/cm/library/milhag-tor-092012.pdf>
- EUROCONTROL. (2012b). Rules of Procedures of the Military Harmonisation Group (MilHaG). Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/single-sky/cm/library/milhag-rop-092012.pdf>
- EUROCONTROL. (2014a). Rules of Procedure of the Civil-Military Interface Standing Committee. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/cm/cmhc-rop-en.pdf>
- EUROCONTROL. (2014b). Term of Reference of the Military ATM Board. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/cm/library/mab-tor.pdf>
- EUROCONTROL. (2014c). Terms of Reference of the Civil-Military Interface Standing Committee. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/cm/cmhc-tor-en.pdf>
- EUROCONTROL. (2015a). Civil-Military ATM Performance Framework - Civil-Military Interface Committee. Προσπέλαση από http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/CMATMPF_Released%20issue_1.pdf
- EUROCONTROL. (2015b). PRISMIL - EUROCONTROL civil-military performance monitoring system-Factsheet. EUROCONTROL. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2015-PRISMIL-factsheet.pdf>
- EUROCONTROL. (2015c). PRISMIL Programme Newsletter. Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/service/files/PRISMIL%20programme%20newsletter.pdf>

- EUROCONTROL. (2016). LARA- Civil-Military ATM Coordination - brochure. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/LARA-brochure-2016.pdf>
- EUROCONTROL. (2017a). European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions. Προσπέλαση από <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/4093.pdf>
- EUROCONTROL. (2017b). Roadmap on Enhanced Civil-Military CNS Interoperability and Technology Convergence. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2015-roadmap-civil-mil-cns-interoperability.pdf>
- EUROCONTROL. (2018). The EUROCONTROL Agency Structure. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/about-us/eurocontrol-agency-structure-7-march-2018.pdf>
- Eurocontrol. (n.d.). General Air Traffic - EUROCONTROL ATM Lexicon. Προσπέλαση 7 Μαΐου 2018, από https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/General_Air_Traffic
- EUROCONTROL and the European Defence Agency consolidate their cooperation | Eurocontrol. (2016). Προσπέλαση 30 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/press-releases/eurocontrol-and-european-defence-agency-consolidate-their-cooperation>
- EUROCONTROL Guidelines Supporting the Civil Use of Military Aerodromes (CUMA). (2009). EUROCONTROL.
- Eurocontrol Report Shows Record Air Traffic in 2016. (2017, September 1). Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από <http://www.aviationtoday.com/2017/09/01/eurocontrol-report-shows-record-air-traffic-2016/>
- EUROCONTROL Structure. (n.d.). Προσπέλαση από http://www.mfa.gov.tr/site_media/html/eurocontrol_sema.pdf
- European air traffic management industry addresses air traffic delays. (n.d.). Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από <https://www.internationalairportreview.com/news/38326/european-air-traffic-management-canso/>
- European Aviation Safety Agency. (2017). Easy Access Rules for ATM-ANS (Regulation (EU) 2017/373). Προσπέλαση από <https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/Easy%20Access%20Rules%20for%20ATM-ANS%20%28Nov%202017%29.pdf>

- European Aviation Safety Agency, E. D. A. (2013). Press release_EDA EASA cooperation agreement. Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/2013-06-18%20Press%20release_EDA%20EASA%20cooperation%20agreement_final.pdf
- European Commission. (2012a). European Commission - Press release - What is the SES Performance Scheme? Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-576_en.htm?locale=en
- European Commission. (2012b). European Commission - Press release - What is the SES Performance Scheme? Προσπέλαση 12 Μαΐου 2018, από http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-576_en.htm?locale=en
- European Commission. (2014). *The SES Performance Scheme*. ICAO Regional Performance Framework Workshop, Baku - Azerbaijan. Προσπέλαση από <https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20EUR%20Regional%20Performance%20Framework%20Workshops/ICAO%20Regional%20Performance%20Framework%20Workshop%20-%20AZERBAIJAN/03%20ICAO%20COG%20PERF%20TF%20workshop%20Baku%20-%20EU%20Performance%20Scheme.pdf>
- European Commission. (2016). Mission Statement - Mobility and Transport. Προσπέλαση από <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-move-mission-statement.pdf>
- European Commission - PRESS RELEASES - Press release - Commission initiative to reduce flight delays in Europe takes off. (n.d.). Προσπέλαση 15 Ιανουαρίου 2018, από http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2xqTW2bnKMJ:europa.eu/rapid/press-release_IP-00-585_en.htm+&cd=2&hl=en&ct=clnk&gl=gr
- European Commission DG Move, Integra S/A, ECORYS Nederland BV, Winsland Consulting, & Combitech. (2017). Study on Functional Airspace Blocks (FABs). Προσπέλαση από <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-01-study-on-functional-airspace-blocks.pdf>
- European Commission, & Stability Pact. (2008). Agreement for the Establishment of the Programme ISIS (Implementation of the Single European Sky on South East Europe). Προσπέλαση από <https://www.icao.int/EURNAT/News%20Archives/2008/20080428-ISIS%20Programme%20launch.pdf#search=Single%20European%20Sky>

- European Court of Auditors. (2017). *Single European Sky: a changed culture but not a single sky*. Luxembourg: European Court of Auditors. Προσπέλαση από https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_18/SR_SES_EN.pdf
- European Defence Agency. (2015a). Modalities for Single European Sky.
- European Defence Agency. (2015b). *Sharing European Skies (European Defence Matters)*. Προσπέλαση από <https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/eda-magazine/edm82525CD0DBA6A>
- European Defence Agency. (2017). European Defence Agency - Vacancy Notice. Προσπέλαση 11 Μαΐου 2018, από http://www.minadmin.gov.gr/wp-content/uploads/Vacancy_notice-5.pdf
- European Defence Agency. (2018). The Military in the Single European Sky - Partnering for Excellence in Global Aviation. Προσπέλαση από <https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/eda-ses-brochure-2018-final.pdf>
- European Defence Agency. (n.d.). *SESAR: Military Aviation Strategy in the context of SESAR*. Προσπέλαση από <https://www.youtube.com/watch?v=-9HsRQ1NvK0>
- European Defence Agency, & SESAR. (2017). The Military in SES/SESAR - Partnering for Excellence in Global Aviation. Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από https://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/2017-eda-sesar-wac-brochure_a4--final
- European travellers face more than two million delay minutes — in one month. (n.d.). Προσπέλαση 19 Σεπτεμβρίου 2017, από <https://www.traveldailynews.com/post/european-travellers-face-more-than-two-million-delay-minutes-in-one-month>
- Final Act of the Diplomatic Conference on the Protocol on the Accession of the European Community to the EUROCONTROL International Convention relating to co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as Variously Amended and as Consolidated by the protocol of 27 June 1997. (2002). Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/single_european_sky/doc/eurocontrol_2002_10_08_final_act_en.pdf
- Finger, M., Bert, N., Bouchard, K., & Kupfer, D. (2017). EUROPEAN TRANSPORT REGULATION OBSERVER - The Single European Sky Performance Scheme, (2017/19), 9.

- Finger, M., & Michel, P. (2005). Air transport regulation under transformation: the case of Switzerland. *Journal of Air Transportation*, 10(2), 20.
- Functional Airspace Block (FAB) | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 3 Ιουνίου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/functional-airspace-block-fab>
- Functional Airspace Block (FAB) - SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Προσπέλαση 3 Ιουνίου 2018, από [https://www.skybrary.aero/index.php/Functional_Airspace_Block_\(FAB\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Functional_Airspace_Block_(FAB))
- Galotti, V. (n.d.). A global and seamless air traffic management system: What is it, how do we get there, the role of the International Civil Aviation Organization (ICAO), 40.
- Gardner, H. (2004). Η Ευρωπαϊκή Ασφάλεια μετά την 11η Σεπτεμβρίου. In *Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας σε Σταυροδρόμι* (1η, pp. 45–72). Σιδέρης.
- Glencross, A. (2016). *Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (2η). Σιδέρης.
- Griffiths, P. (2014). *SES Performance Scheme: Driving Performance Improvement in European ATM / ANS*.
- Groenleer, M., Kaeding, M., & Versluis, E. (2010). Regulatory governance through agencies of the European Union? The role of the European agencies for maritime and aviation safety in the implementation of European transport legislation. *Journal of European Public Policy*, 17(8), 1212–1230. <https://doi.org/10.1080/13501763.2010.513577>
- Gudmundsson, S. (2015). *European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2621815). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2621815>
- Gudmundsson, S., Paleari, S., & Redondi, R. (2014). Spillover effects of the development constraints in London Heathrow Airport. *Journal of Transport Geography*, 35, 64–74. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.01.011>
- Hailbronner, K. (1983). INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. In *International Organizations in General Universal International Organizations and Cooperation* (pp. 68–71). North-Holland. <https://doi.org/10.1016/B978-0-444-86236-5.50028-6>
- Havel, B., & Sanchez, G. (2011). *Do We Need a New Chicago Convention?* (SSRN Scholarly Paper No. ID 1971356). Rochester, NY: Social Science

Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=1971356>

- Hay, C., Lister, M., & Marsh, D. (2011). *Το Κράτος - Θεωρίες και Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Σαββάλας.
- Headline Goal 2010. (2004). European Council.
- High Level Conference on the “Single European Sky: time for action” Limassol, 11-12 October 2012. (n.d.). Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/events/doc/2012_10_11_limassol_conclusions.pdf
- Hix, S. (2009). *Το Πολιτικό Σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Μεταίχμιο.
- ICAO. (2011). *Civil/military cooperation in air traffic management*. Montréal: International Civil Aviation Organization.
- International Air Transport Association (IATA). (2010). A Blueprint for the Single European Sky. Προσπέλαση από <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/blueprint-single-european-sky.pdf>
- International Civil Aviation Organization (Ed.). (2008). *Doc 9613 AN/937 - Performance-based navigation (PBN) manual* (3. ed). Montreal: ICAO.
- Is European benchmarking methodology favouring a narrow segment of air navigation service providers? - ScienceDirect. (n.d.). Προσπέλαση 22 Δεκεμβρίου 2017, από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699712001500>
- Itani, N., O’Connell, J. F., & Mason, K. (2015). Towards realizing best-in-class civil aviation strategy scenarios. *Transport Policy*, 43(Supplement C), 42–54. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.013>
- Jarvis, R. M. (2008). *Carl Zollmann: Aviation Law Casebook Pioneer* (SSRN Scholarly Paper No. ID 1303631). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=1303631>
- John, M. (2010). *EUROCONTROL History Book*. Brussels. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-history-book.pdf>
- Joseph, N. (2004). Οι ΗΠΑ και η Ευρώπη: Ηπειρωτικό Ρήγμα; In *Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας σε Σταυροδρόμι* (1η, pp. 31–43). Σιδέρης.
- Keleman, D. (2018). European Union Agencies - Oxford Handbooks, 15.

- Krawczyk, J. (2016). Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ». Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015AE1083&από=EN>
- Lacatus, R. (2017, January 27). Preparing for a ‘Single European Sky’ – Military Prompted to Adapt to Future Air Traffic Management. Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από <https://www.japcc.org/preparing-single-european-sky-military-prompted-adapt-future-air-traffic-management/>
- LARA: Local And sub-Regional Airspace Management Support System | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/publications/lara-brochure>
- Lavallée, C. (2017). The Single European Sky: a window of opportunity for EU–NATO relations. *European Security*, 26(3), 415–434. <https://doi.org/10.1080/09662839.2017.1352580>
- Lawless, C. (2014). Bounding the vision of a Single European Sky. *The Geographical Journal*, 180(1), 76–82. <https://doi.org/10.1111/geoj.12038>
- Lindberg, L. N. (1963). The political dynamics of European economic integration. *The Political Dynamics of European Economic Integration*.
- LLC, H. C. (n.d.). Armenia, EU look to sign Common Aviation Area Agreement in the coming future – Civil Aviation Department. Προσπέλαση 28 Σεπτεμβρίου 2017, από <https://www.panorama.am/en/news/2017/09/22/Armenia-EU/1838718>
- Local And sub-Regional Airspace Management support system | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/services/local-and-sub-regional-airspace-management-support-system-lara>
- Lowenfeld, A. F. (1972). Aviation law, cases and materials. *Journal of Air Law and Commerce*, 38(3), 437.
- Lykotrafiti, A. (2015). Liberalisation of international civil aviation – charting the legal flightpath. *Transport Policy*, 43(Supplement C), 85–95. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.05.008>
- Management Board Members. (n.d.). Προσπέλαση 7 Μαΐου 2018, από <https://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board/members>
- Melville, J. A. (1998). Identifying the regulatory effect of bilateral agreements on international aviation. *Journal of Air Transport Management*, 4(1), 39–46.

- Michell, S. (2010). *EUROCONTROL at 50 - Reaching for the Single European Sky*. London. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2010-eurocontrol-yearbook.pdf>
- Military Single European Sky community meets at EDA. (2016). Προσπέλαση 11 Μαΐου 2018, από <https://www.eda.europa.eu/info-hub/press-centre/latest-news/2016/05/31/military-single-european-sky-community-meets-at-eda>
- Mobility and Transport - Organisation chart. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/organisation-chart-move_en_0.pdf
- Muller, P., & Sural, Y. (2002). *Η Ανάλυση των Πολιτικών του Κράτους*. Αθήνα: Τυπωθήτο.
- National Defence University of Warsaw 00-910 Warszawa, al. Gen. A. Chruściela 103, Poland natalka.hartman@gmail.com*, Natalia, H., Mircea, B., & Romanian Air Force Academy Str. Mihai Viteazul 160, Brasov 500187, Romania, boscoianu.mircea@yahoo.com. (2015). Single European Sky – the transformation of the aviation industry based on the dynamic capabilities. *INCAS BULLETIN*, 7(1), 97–109. <https://doi.org/10.13111/2066-8201.2015.7.1.9>
- NATO. (n.d.). Committee for European Airspace Coordination (CEAC) AC/92. Προσπέλαση από <https://www.nato.int/archives/tools/98-XIV.pdf>
- Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση* (7η). Αθήνα: Σαββάλας.
- Obydenkova, A. (2011). Comparative regionalism: Eurasian cooperation and European integration. The case for neofunctionalism? *Journal of Eurasian Studies*, 2(2), 87–102. <https://doi.org/10.1016/j.euras.2011.03.001>
- Oliveira, R. (2017). EUROCONTROL Civil-Military views on a European Air Navigation Strategy. EUROCONTROL. Προσπέλαση από <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/eurocontrol-civil-military-views-european-air-navigation-strategy.pdf>
- Our Member States, Partner Countries & Organisations | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 30 Μαΐου 2018, από <https://www.eurocontrol.int/about/member-states>
- Pellegrini, P., & Rodriguez, J. (2013). Single European Sky and Single European Railway Area: A system level analysis of air and rail transportation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 57(Supplement C), 64–86. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.09.004>

- Performance Review Body - Mobility and Transport - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση 30 Δεκεμβρίου 2017, από [/transport/modes/air/single-european-sky/ses-performance-and-charging/performance-review-body_en](http://transport/modes/air/single-european-sky/ses-performance-and-charging/performance-review-body_en)
- Permanent Commission | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 31 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/permanent-commission>
- Petrescu, R. V., Aversa, R., Akash, B., Bucinell, R., Corchado, J., Berto, F., ... Petrescu, F. I. (2017). *History of Aviation - A Short Review* (SSRN Scholarly Paper No. ID 3073974). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=3073974>
- Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management. (2016). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από <http://flightservicebureau.org/wp-content/uploads/2017/03/ICAO-Doc4444-Pans-Atm-16thEdition-2016-OPSGROUP.pdf>
- Provisional Council | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 31 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/provisional-council>
- Purton, L., & Kourousis, K. (2014). Military Airworthiness Management Frameworks: A Critical Review. *Procedia Engineering*, 80(Supplement C), 545–564. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2014.09.111>
- Raube, K. (2012). The European External Action Service and the European Parliament. *The Hague Journal of Diplomacy*, 7(1), 65–80. <https://doi.org/10.1163/187119112X614657>
- Regional Supplementary Procedures Doc 7030. (2008). International Civil Aviation Organization.
- Regulation 691/2010 - Performance Scheme for Air Navigation Services and Network Functions in Europe - SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Προσπέλαση 27 Μαΐου 2018, από https://www.skybrary.aero/index.php/Regulation_691/2010_-_Performance_Scheme_for_Air_Navigation_Services_and_Network_Functions_in_Europe
- Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) (Text with EEA relevance) - Statement by the Member States on military issues related to the single European sky. (2004). Προσπέλαση από http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0003.02/DOC_2&format=PDF

- *Report by the Head of the European Defence Agency to the Council.* (2017). Brussels. Προσπέλαση από <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13958-2017-INIT/en/pdf>
- Restoring Global Aviation's "Cosmopolitan Mentalité" by Brian Havel, Gabriel Sanchez :: SSRN. (n.d.). Προσπέλαση 22 Δεκεμβρίου 2017, από https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1740592
- Richardson, Jeremy. Actor based models of national and EU policy-making. Department of Government, University of Essex, 1996. (n.d.).
- Risse-Kappen, T. (1996). Exploring the nature of the beast: international relations theory and comparative policy analysis meet the European Union. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 34(1), 53–80.
- Rosamond, B. (2004). *Θεωρίες Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης*. Μεταίχιμο.
- Rules for military operational air traffic in the SES. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <https://www.internationalairportreview.com/news/14728/harmonisation-of-the-national-rules-for-military-operational-air-traffic-in-the-single-european-sky/>
- Sanchez, G. (2010). *The Impotence of the Chicago Convention's Dispute Settlement Provisions* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2364015). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2364015>
- Schnell, R., Hill, P., & Esser, E. (2014). *Μέθοδοι Εμπειρικής Κοινωνικής Έρευνας* (1η). Προπομπός.
- Schout, A. (2008). Inspecting Aviation Safety in the EU: EASA as an Administrative Innovation? *European Risk Governance*, 257.
- Siluri Integration Ltd. (2008). *A Study on Existing Legislation, Regulation, Procedures and Practices across ECAC and Relevant Non-ECAC States in the Joint Civil-Military use of Military Aerodromes*. DCMAC EUROCONTROL. Προσπέλαση από <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/cmac-cuma-fact-finding-study-20080819.pdf>
- Simonelli, F., & Caroli, M. G. (2013). Harmonization of market entry regulation for the operation of air services in the European Union: A comparative survey of the implementation of Regulation (EC) no. 1008/2008 by Member States' authorities. *Journal of Air Transport Management*, 27, 39–45. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.11.009>
- Single European Sky | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από <http://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky>

- Single European Sky - EUROCONTROL's contribution από a civil-military perspective, speech at the German Association for Defence Technology Brussels Talks | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <https://www.eurocontrol.int/speeches/ses-contribution-civil-military-perspective>
- Single European Sky - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από https://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky_en
- Single European Sky - Mobility and Transport - European Commission. (n.d.). Προσπέλαση 11 Σεπτεμβρίου 2017, από [/transport/modes/air/single_european_sky_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky_en)
- Single Sky Committee - SKYbrary Aviation Safety. (n.d.). Προσπέλαση 18 Μαΐου 2018, από https://www.skybrary.aero/index.php/Single_Sky_Committee
- Skaltsas, G., Rakas, J., & Karlaftis, M. G. (2013). An analysis of air traffic controller-pilot miscommunication in the NextGen environment. *Journal of Air Transport Management*, 27, 46–51. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.11.010>
- Smith, K. E. (2011). *European Union foreign policy in a changing world* (2. ed., reprinted). Cambridge: Polity.
- Sochor, E. (1991). *The Politics of International Aviation* (1st ed.). Iowa City: University of Iowa Press.
- Spence, T. B., Fanjoy, R. O., Lu, C., & Schreckengast, S. W. (2015). International standardization compliance in aviation. *Journal of Air Transport Management*, 49(Supplement C), 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2015.06.015>
- Starkie, D. (2011). *European Airports and Airlines: Evolving Relationships and the Regulatory Implications* (SSRN Scholarly Paper No. ID 1742253). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=1742253>
- Support to Single European Sky | Eurocontrol. (n.d.). Προσπέλαση 5 Μαΐου 2018, από <http://www.eurocontrol.int/articles/support-single-european-sky>
- Telo, M. (2012). *Η Ευρωπαϊκή Θεώρηση των Διεθνών Σχέσεων*. Παπαζήσης.
- The ATM Policy Institute. (2017). *ATM Reform: What is stopping it?* Προσπέλαση από <http://www.atmpolicy.aero/wp-content/uploads/2017/11/Workshop-proceedings-ATM-reform-What-is-stopping-it.pdf>

- The Convention on International Civil Aviation - Annexes 1 to 18. (n.d.). International Civil Aviation Organization. Προσπέλαση από https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf
- The Lisbon Treaty. (n.d.). Προσπέλαση 27 Δεκεμβρίου 2017, από <http://www.lisbon-treaty.org/wcm/>
- The Single European Sky - EESC Position Paper. (2013, April 12). Προσπέλαση 28 Δεκεμβρίου 2017, από <http://www.eesc.europa.eu/en/our-work/publications-other-work/publications/single-european-sky-eesc-position-paper>
- Thomas, S. (2001). *Civilian and Military Air Traffic Control in the EU - Final Study*. Brussels. Προσπέλαση από http://www.europarl.europa.eu/stoa/webdav/shared/3_activities/transport/regulatory/management/stoa_study_en.pdf
- Το Συμβούλιο συμμετέχει στη συζήτηση για τη διαφάνεια στο lobbying σχεδόν με άδεια χέρια. (n.d.). Προσπέλαση 13 Ιανουαρίου 2018, από <https://voulivatch.gr/actions/article/to-symvoylio-symmetehei-sti-syzitisi-gia-ti-diafaneia-sto-lobbying-shedon-me-adeia-heria>
- Tomová, A. (2015). The need for new directions in airspace economics: Seventy years after Chicago. *Journal of Air Transport Management*, 44–45(Supplement C), 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2015.01.005>
- Tonra, B., & Christiansen, T. (2010). *Rethinking European Union Foreign Policy*. Manchester University Press.
- van Rijsbergen, M. (2014). *On the Enforceability of EU Agencies' Soft Law at the National Level: The Case of the European Securities and Markets Authority* (SSRN Scholarly Paper No. ID 2552589). Rochester, NY: Social Science Research Network. Προσπέλαση από <https://papers.ssrn.com/abstract=2552589>
- Vogel, D. (2015a). Interim Guidance Material on Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management, 46.
- Vogel, D. (2015b). Interim Guidance Material on Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management. ICAO.
- Waltz, K. (2011a). *Θεωρία Διεθνούς Πολιτικής*. Ποιότητα.
- Waltz, K. (2011b). *Ο Άνθρωπος, το Κράτος και ο Πόλεμος*. Ποιότητα.
- Welcome to Denis KOEHL - Senior Military Advisor. (n.d.). Προσπέλαση 6 Μαΐου 2018, από <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/welcome-denis-koehl-senior-military-advisor>

- Ασδεράκη, Φ. (2014). Οι θεσμικές αλλαγές μετά τη Συνθήκη της Λισσαβόνας - Ο ρόλος των Εθνικών Κοινοβουλίων. *Κέντρο Μελετών Ασφαλείας*. Προσπέλαση από <https://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/15659>
- Βλάχου, Μ. (2010). *Ελληνοτουρκική διένεξη για το FIR Αθηνών*. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς. Προσπέλαση από <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/3527/Vlachou.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Βοσκόπουλος, Γ. (2009). *Η Οικοδόμηση της Ευρώπης* (2η). Αθήνα: Ποιότητα.
- Γιόκαρης, Ά. (2018). Η διασυνοριακή στρατιωτική συνεργασία στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. *Διακλαδική Επιθεώρηση*, (40), 7–16.
- Γιόκαρης, Ά., & Κυριακόπουλος, Γ. (2013). *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου*. Νομική Βιβλιοθήκη.
- Δούση, Ε. (2007). Η Έννομη Τάξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. In *Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση - Οργάνωση και Πολιτικές - 50 χρόνια* (pp. 214–240). Θεμέλιο.
- Ενοποιημένη Απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011). Publications Office. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&από=EN>
- Ευθυμιόπουλος, Μ.-Π. (2008). *Το ΝΑΤΟ στον 21ο αιώνα*. Σάκκουλα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2013). ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 390/2013 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 3ης Μαΐου 2013 για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0390&από=EN>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015a). Στρατηγική για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&από=EN>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2015b). Στρατηγική για τις Αερομεταφορές στην Ευρώπη. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&από=EN>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2017). Λευκή Βίβλος για το Μέλλον της Ευρώπης. Προσπέλαση από https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/leyki_bivlos_gia_to_mellon_tis_eyropis_el.pdf
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2016). Η Αρχή της Επικουρικότητας. Προσπέλαση από http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_1.2.2.pdf

- Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας - Summaries of EU legislation. (n.d.). Προσπέλαση 11 Μαΐου 2018, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ar00002>
- Η διαδικασία λήψης αποφάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/decision-making/>
- Η κοινή πολιτική ασφάλειας και άμυνας της ΕΕ. (n.d.). Προσπέλαση 21 Ιανουαρίου 2018, από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:ai0026>
- Η συνήθης νομοθετική διαδικασία - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/decision-making/ordinary-legislative-procedure/>
- Ηρακλείδης, Α. (2016). *Η Διεθνής Κοινωνία και οι Θεωρίες των Διεθνών Σχέσεων* (5η). Αθήνα: Σιδέρης.
- Ήφαιστος, Π. (2009a). *Θεωρία Διεθνούς και Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης* (8η). Ποιότητα.
- Ήφαιστος, Π. (2009b). *Ιστορία, Θεωρία και Πολιτική Φιλοσοφία των Διεθνών Σχέσεων* (9η). Ποιότητα.
- Ήφαιστος, Π. (2010). *Διπλωματία και Στρατηγική των Μεγάλων Ευρωπαϊκών Δυνάμεων: Γαλλίας, Γερμανίας, Μεγάλης Βρετανίας* (9η). Ποιότητα.
- Ήφαιστος, Π., & Τσαρδανίδης, Χ. (1992). *Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασφάλειας και η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική προς το 2000*. Σιδέρης.
- Ιωακείμιδης, Π. (2010). *Η Συνθήκη της Λισσαβώνας - Παρουσίαση, ανάλυση, αξιολόγηση* (2η). Αθήνα: Θεμέλιο.
- Ιωακείμιδης, Π. (2017). 1957-2017: Από τη Ρώμη στη Λισαβόνα. *Διεθνής Και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, 40, 86–88.
- Καζάκος, Π. (2007). Μεθοδολογικός Πλουραλισμός και Διεπιστημονικότητα στις Ευρωπαϊκές Σπουδές. In *Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση - Οργάνωση και Πολιτικές - 50 χρόνια* (pp. 25–56). Θεμέλιο.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»). (2004). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0550&από=EN>

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»). (2004). Προσπέλαση από https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0003.02/DOC_1&format=PDF
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1070/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΚ) αριθ. 552/2004 για να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. (2009). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1070&qid=1528016683202&από=EN>
- Κινητικότητα και Μεταφορές. (n.d.). [Text]. Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από https://ec.europa.eu/info/departments/mobility-and-transport_el
- Κοινή Δράση 2004/551/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2004 για τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Άμυνας. (2004). Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004E0551&από=EL>
- Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ) - Η Ελλάδα στην ΕΕ. (n.d.). Προσπέλαση 21 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stin-ee/kpaa.html>
- Κοττά, Μ. (2016). *Η Κοινή Πολιτική Άμυνας και Ασφάλειας*. Πατάκη.
- Κουσκουβέλης, Η. (1995). *Διπλωματία και Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης Ενόψει της Διακυβερνητικής Διάσκεψης 1996*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Κουσκουβέλης, Η. (1996). Η διαμόρφωση της ΚΕΠΠΑ: πολιτική και ιστορική ανάλυση. In *Διπλωματία και Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενόψει της Διακυβερνητικής του 1996* (p. 435). Αθήνα: Παπαζήσης. Προσπέλαση από http://www.kouskouvelis.gr/site/images/stories/chapter_4.pdf
- Κουσκουβέλης, Η. (1997). *Λήψη Αποφάσεων - Κρίση - Διαπραγμάτευση*. Παπαζήσης.
- Κυριαζή, Ν. (2011). *Η Κοινωνιολογική Έρευνα*. Πεδίο.
- Λαδής, Σ., & Νταλάκου, Β. (2016). *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής* (2η). Αθήνα: Παπαζήσης.
- Λιαργκόβας, Π., & Παπαγεωργίου, Χ. (2017). *Το Ευρωπαϊκό Φαινόμενο*. Θεσσαλονίκη: Τζιόλα.

- Μακρής, Σ. (2017). *Πολιτική Επιστήμη* (2η). Σιδέρης.
- Μούσης, Ν. (n.d.-a). Europedia - Η νομοθετική διαδικασία της ΕΕ. Προσπέλαση 11 Ιανουαρίου 2018, από http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/2/4/3/index.tkl?lang=gr&s=1&e=10
- Μούσης, Ν. (n.d.-b). Europedia - Από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Προσπέλαση 21 Ιανουαρίου 2018, από http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/2/3/1/index.tkl?lang=gr&all=1&s=1&e=10
- Μούσης, Ν. (n.d.-c). Europedia - Κοινή πολιτική ασφάλειας και άμυνας. Προσπέλαση 21 Ιανουαρίου 2018, από http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/3/8/2/3/index.tkl?lang=gr&s=1&e=10
- Μπότσιου, Κ. (2007). Ιδεολογική και Πολιτική Αφετηρία της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης. In *Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση - Οργάνωση και Πολιτικές - 50 χρόνια* (pp. 59–95). Αθήνα: Θεμέλιο.
- Ντάλης, Σ. (2017). *Η «Δύσκολη» Ευρώπη* (1η). Αθήνα: Παπαζήσης.
- Πασσάς, Α. (2012). *Η Εθνική Δημόσια Διοίκηση στην Ευρωπαϊκή Ενωσιακή Πολιτική Διαδικασία*. Παπαζήσης.
- Πρόταση - ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. (n.d.). Προσπέλαση από http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:da8dfec1-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF
- Πρωτόκολλο σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη διεθνή σύμβαση Eurocontrol τη σχετική με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε κατ' επανάληψη και όπως ενοποιήθηκε με το πρωτόκολλο της 27ης Ιουνίου 1997. (n.d.). Προσπέλαση 15 Σεπτεμβρίου 2017, από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A22004A0930%2804%29>
- Σκιαδάς, Δ. (2017). *Ρυθμιστική Διακυβέρνηση: Θεωρία και Εμπειρία στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση*. Πανεπιστήμιο Μακεδονίας.
- Στεφάνου, Κ. (2007). Το Θεσμικό Σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. In *Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση - Οργάνωση και Πολιτικές - 50 χρόνια* (pp. 164–213). Θεμέλιο.

- Συμβούλιο, Ε. Κ. (2002). Κανονισμός 1592/2002 για κοινούς κανόνες τον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας. Ευρωπαϊκή Ένωση. Προσπέλαση από <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:240:0001:0021:EL:PDF>
- Συμβούλιο, Ε. Κ. (2008). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. Προσπέλαση από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0216&από=EL>
- Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας - Consilium. (n.d.). Προσπέλαση 14 Ιανουαρίου 2018, από <http://www.consilium.europa.eu/el/council-eu/configurations/tte/>
- Συνθήκη του Μάαστριχτ για την Ευρωπαϊκή Ένωση. (n.d.). Προσπέλαση 21 Ιανουαρίου 2018, από <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:xy0026>
- Τσάτσος, Δ. (2007). *Ευρωπαϊκή Συμπολιτεία*. Λιβάνης.
- Τσεμπελής, Γ. (2008). *Παίκτες Αρνησικυρίας*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Τσινισιζέλης, Μ., & Χρυσοχόου, Δ. (2007). Πολιτική Θεωρία της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης: Από το Λειτουργισμό στο Νέο Ρεπουμπλικανισμό. In *Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση - Οργάνωση και Πολιτικές - 50 χρόνια* (pp. 96–163). Θεμέλιο.
- Τσιώλης, Γ. (2014). *Μέθοδοι και Τεχνικές Ανάλυσης στην Ποιοτική Κοινωνική Έρευνα* (1η). Κριτική.
- Τσούκαλης, Λ. (2017). Υπάρχει ζωή μετά τα εξήντα; Ευρωπαϊκή ενοποίηση 1957-2017. *Διεθνής Και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, 40, 39–40.
- Υφαντής, Κ. (2015). *Εισαγωγή στη Στρατηγική* (2η). Αθήνα: Σιδέρης.
- Φραγκονικολόπουλος, Χ. (2017). *Ευρωπαϊκή Ένωση - Η Αναπόφευκτη Πρόκληση της Δημοκρατικής Νομιμοποίησης* (1η). Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο.
- Χαροκόπος, Μ. (2014). *Διεθνείς Διαστάσεις των Πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Φυσικό Αέριο και τις Αερομεταφορές*. Παπαζήσης.