



ΤΜΗΜΑΤΑ:

- A. Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών**
- B. Βαλκανικών, Σλαβικών και Ανατολικών Σπουδών**
- Γ. Ανώτατη Διακλαδική Σχολή Πολέμου**

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εθνικός Εναέριος Χώρος: Αμφισβητήσεις και Αντικρούσεις

Σύνταξη: Στέφανος Παπαδόπουλος

Επιμέλεια: Καθηγητής κ. Δημήτριος Σκιαδάς

ΑΘΗΝΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

«Δηλώνω υπευθύνως ότι όλα τα στοιχεία σε αυτή την εργασία τα απέκτησα, τα επεξεργάστηκα και τα παρουσιάζω σύμφωνα με τους κανόνες και τις αρχές της ακαδημαϊκής δεοντολογίας, καθώς και τους νόμους που διέπουν την έρευνα και την πνευματική ιδιοκτησία. Δηλώνω επίσης υπευθύνως ότι, όπως απαιτείται από αυτούς τους κανόνες, αναφέρομαι και παραπέμπω στις πηγές όλων των στοιχείων που χρησιμοποιώ και τα οποία δε συνιστούν πρωτότυπη δημιουργία μου.»

Στέφανος Παπαδόπουλος

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

.....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο.....	4
Το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου και η διάκριση του σε εθνικό και διεθνή.....	4
Α. Η πρακτική των κρατών πριν από το 1919.....	4
Β. Διεθνείς Πολυμερείς Συμβάσεις.....	5
1. Η Σύμβαση των Παρισίων (1919).....	5
2. Το θεσμικό πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγου (1944).....	6
Γ. Κυριαρχία και δικαιοδοσίες στον εθνικό εναέριο χώρο.....	7
Δ. Ο διεθνής εναέριος χώρος.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο.....	9
Διεθνείς Οργανισμοί και επιτροπές για την Πολιτική Αεροπορία.....	9
Α. Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.....	9
Β. Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας.....	10
Γ. Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια. ...	11
Δ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας.....	11
Ε. Η διασυνοριακή συνεργασία στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο.....	17
Ειδικότερες διατάξεις περί εναερίου χώρου.....	17
Α. Το νομικό καθεστώς του εθνικού εναερίου χώρου.....	17
Β. Το νομικό καθεστώς του διεθνούς εναερίου χώρου.....	22
Γ. Το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου υπεράνω των θαλασσίων ζωνών.....	27

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο	33
Χρήστες εναερίου χώρου.	33
Α. Στρατιωτικές χρήσεις εναερίου χώρου.	33
Β. Νομικό καθεστώς αεροσκαφών.	36
Γ. Διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου που εφαρμόζονται και επί στρατιωτικών αεροσκαφών.	38
Δ. Μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα (Unmanned Aerial Vehicles - UAVs). ...	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο	50
Οι μηχανισμοί επίλυσης διαφορών.	50
Α. Η επίλυση διαφορών στα πλαίσια του ICAO.	50
Β. Η επίλυση διαφορών από το Διαρκές Δικαστήριο Διαιτησίας (ΔΔΔ) και το EUROCONTROL.	52
Κεφάλαιο 6ο	55
Η διερεύνηση αεροπτικών ατυχημάτων και συμβάντων.	55
Κεφάλαιο 7ο	60
Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.	60
Α. Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο προστασίας της πολιτικής αεροπορίας.	60
Β. Εκτίμηση των Συμβάσεων του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ και η ελληνική νομοθεσία.	66
Γ. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας.	68
Δ. Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο του Πεκίνο (2010) και του Μόντρεαλ (2014).	69
Ε. Μεταγενέστερες ενέργειες για την πρόληψη κατά της τρομοκρατίας.	73
Κεφάλαιο 8ο	75
Αεροπρία και περιβάλλον.	75
Α. Η προστασία του περιβάλλοντος από αεροπορικές δραστηριότητες.	75

B. Η επίδραση της αεροπορίας στην κλιματική αλλαγή.....	78
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	81

ΣΕΛΙΔΑ ΣΚΟΠΙΜΑ ΚΕΝΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αναγκαιότητα της διεθνούς επικοινωνίας, η ανάπτυξη του εμπορίου, η συνεχής αύξηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ των κρατών και τα προβλήματα από τις στρατιωτικές αντιπαραθέσεις οδήγησαν τα κράτη στη διεκδίκηση ελεύθερης πρόσβασης σε συνεχώς διευρυμένες ζώνες, θαλάσσιες και εναέριας.

Ενώ εντός των κρατών σύμφωνα με το εσωτερικό δημόσιο δίκαιο είναι γνωστή η έννοια του «δημόσιου τομέα», η οποία περιλαμβάνει τα τμήματα του εθνικού εδάφους που προορίζονται για την κοινή χρήση, στο δημόσιο διεθνές δίκαιο δεν υπήρχε κάτι ανάλογο και δημιουργήθηκε προοδευτικά η έννοια του «διεθνούς δημόσιου τομέα». Ο τομέας αυτός ορίζεται ως το σύνολο των φυσικών εκτάσεων που είναι απαραίτητες για την άσκηση ορισμένων βασικών δραστηριοτήτων από όλα τα κράτη. Οι φυσικές αυτές εκτάσεις προορίζονται για κοινή χρήση από όλα τα μέλη της Διεθνούς Κοινότητας και υπόκεινται σε ιδιαίτερο νομικό καθεστώς. Το νομικό αυτό καθεστώς αποσκοπεί στη διευκόλυνση των επικοινωνιών μεταξύ των κρατών και στη ρύθμιση του συνόλου των δραστηριοτήτων μεταξύ των υποκειμένων του διεθνούς δικαίου, αλλά και φυσικών και νομικών προσώπων του ιδιωτικού δικαίου, που οριοθετούνται στο θαλάσσιο και στον εναέριο χώρο.

Οι παραπάνω λοιπόν διεθνείς εκτάσεις αποτελούν εκτάσεις διεθνούς ενδιαφέροντος με αποτέλεσμα το διεθνές δίκαιο να θέτει κοινούς κανόνες που αφορούν στο νομικό καθεστώς και στις δραστηριότητες που ασκούνται. Η ρύθμιση αυτών των δραστηριοτήτων έγινε με γνώμονα την ύπαρξη κοινών συμφερόντων μεταξύ των κρατών και την ανάγκη της διεθνούς συνεργασίας. Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο υπήρξαν ισχυρά συμφέροντα κυρίως των μεγάλων δυνάμεων για την ύπαρξη ενός πλαισίου ρύθμισης του θαλάσσιου και του εναέριου χώρου.

Όπως το νομικό καθεστώς του δικαίου της θάλασσας, το οποίο προηγήθηκε έτσι και αυτό του εναερίου χώρου θεσμοθετήθηκε ώστε τα κράτη να είναι σε θέση να προσδιορίζουν τα όρια των εκτάσεων που προσφέρονται για κοινή χρήση και εκμετάλλευση, εκτός από ορισμένες εκτάσεις που υποβάλλονται σε μορφές κρατικής

ιδιοκτησίας. Η υιοθέτηση του νομικού καθεστώτος του εναερίου χώρου έγινε με γνώμονα την στάθμιση των παραχωρήσεων των κρατών από τη μια και το επίπεδο συγκερασμού των απαιτήσεων της διεθνούς κοινότητας από την άλλη. Σκοπός και βασική επιδίωξη είναι η εκμετάλλευση ή ο έλεγχος των εκτάσεων αυτών για το συμφέρον των κρατών σε βάση διεθνούς συνεργασίας και με ταυτόχρονη εγκατάλειψη της αποκλειστικότητας και του διακριτού χαρακτήρα των αρμοδιοτήτων τους.

Μεταξύ των δικαίων της θάλασσας και του εναερίου χώρου υπάρχουν αρκετά σημεία επαφής τα οποία καταδεικνύουν την ύπαρξη μιας συνέχειας. Μια σημαντική διαφορά του νομικού καθεστώτος του εναερίου χώρου με αυτό των εσωτερικών υδάτων και της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι ότι η αρχή της απόλυτης κυριαρχίας αμβλύνεται από την παραχώρηση δικαιωμάτων πρόσβασης σε αεροπλάνα τρίτων κρατών. Η διαφορά αυτή θα αναπτυχθεί, εκτός των άλλων, πιο διεξοδικά στην παρούσα εργασία.

Σύμφωνα με το άρθρο 44 της Σύμβασης του Σικάγου, ο «Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας – International Civil Aviation Organization (ICAO)» έχει ρόλο ουσιαστικότατο και ουσιώδη σε ότι αφορά τον εναέριο χώρο. Βασικός σκοπός του είναι τόσο «η ασφαλής και κανονική ανάπτυξη των Διεθνών αεροπορικών μεταφορών» όσο και η ανταπόκριση «στις ανάγκες των λαών του κόσμου για μια ασφαλή, τακτική, αποτελεσματική και οικονομική αερομεταφορά». Αναδεικνύεται, έτσι η εν γένει ασφάλεια της κίνησης στον εναέριο χώρο, σε έναν από τους στρατηγικούς σκοπούς του Διεθνούς αυτού Οργανισμού.

Ωστόσο, η ασφάλεια της αεροπλοΐας τίθεται σε δυο διαφορετικές αλλά ιδιαίτερα σημαντικές παραμέτρους, οι οποίες στην αγγλική γλώσσα καλύπτονται από τους όρους «Safety» και «Security».

Ο πρώτος όρος αποδίδεται στα αγγλικά ως εξής «the state of freedom from unacceptable risk of injury to persons or damage to aircraft and property» ή διαφορετικά «a condition in which the risk of harm and damage is limited to an acceptable level» αφορά δηλαδή ουσιαστικά στην πρόληψη αεροπορικών

ατυχημάτων μέσω της διασφάλισης της ποιότητας και τεχνολογικής επάρκειας όχι μόνο των αεροσκαφών ή των πτητικών μέσων γενικότερα αλλά και των αεροπορικών υποδομών, εγκαταστάσεων, συντηρήσεων και εκπαιδεύσεων.

Από την άλλη μεριά ο δεύτερος όρος συνδέεται με την προστασία της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, όπως αναφέρεται στον σχετικό ορισμό της Σύμβασης του Σικάγου «safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference». Η διεθνής Κοινότητα προσπάθησε να καταστείλει τις πράξεις αυτές, οι οποίες εκκινούν από την παράνομη κατάληψη αεροσκάφους και εξελίσσονται έως τη χρήση οπλισμένου αεροσκάφους. Η πληρότητα ωστόσο, της αντιμετώπισης τους απαιτήσε, παράλληλα, τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού, διεθνούς μηχανισμού πρόληψης τέτοιων ατυχημάτων με έντονο τεχνικό χαρακτήρα (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

Το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου και η διάκριση του σε εθνικό και διεθνή.

Δεσπόζουσα αρχή στο δίκαιο του εναερίου χώρου αποτελεί η αρχή της απόλυτης και πλήρους κυριαρχίας των κρατών στους εθνικούς εναέριους χώρους τους χωρίς κανένα περιορισμό στο ύψος. Η παραπάνω αρχή υιοθετήθηκε από διεθνείς πολυμερείς Συμβάσεις και από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών.

A. Η πρακτική των κρατών πριν από το 1919.

Τα πρώτα κράτη, τα οποία είχαν επιβάλλει μέτρα αστυνόμευσης του εθνικού εναερίου χώρου τους, ήταν η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία, η Γερμανία και η Αυστρο-Ουγγαρία. Τα πρώτα μέτρα χρονολογούνται το 1911 και αποτελούν κανόνες εναερίου κυκλοφορίας και ανακήρυξης απαγορευμένων ζωνών. Συγκεκριμένα υπήρχε ρητή πρόβλεψη για τη δυνατότητα απαγόρευσης της υπερπήσης αλλοδαπών αεροσκαφών υπεράνω εθνικού εδάφους.

Το 1913 η Βρετανία με νόμο απαγόρευσε την είσοδο στον εθνικό της εναέριο χώρο ξένων στρατιωτικών αεροσκαφών χωρίς ειδική άδεια. Ενώ στις 26/07/1913 η Γερμανία και η Γαλλία συμφώνησαν αφενός στην αποδοχή της αμοιβαίας άσκησης κυριαρχικών δικαιωμάτων στους εθνικούς εναέριους χώρους και αφετέρου στον περιορισμό της ελεύθερης κίνησης των αεροσκαφών τους πάνω από τα εδάφη τους. Η διέλευση στρατιωτικών αεροσκαφών απαιτούσε ειδική άδεια, ενώ για τα πολιτικά η κυκλοφορία ήταν ελεύθερη υπό προϋποθέσεις. Τέλος προβλεπόταν η δυνατότητα καθιέρωσης απαγορευμένων ζωνών για υπερπήσεις κάτι το οποίο οδήγησε στην καθιέρωση ειδικών διαδρόμων διέλευσης, τους σημερινούς αεροδιαδρόμους (M 2007).

B. Διεθνείς Πολυμερείς Συμβάσεις.

1. Η Σύμβαση των Παρισίων (1919).

Η πρώτη μεγάλη διεθνής πολυμερής Σύμβαση, η οποία ρύθμιζε την εναέρια κυκλοφορία υπογράφηκε στο Παρίσι στις 13 Οκτωβρίου 1919¹, η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση των Παρισίων με το Ν.2569/1921. Στη σύμβαση αυτή αναγνωρίζεται ότι τα κράτη μέλη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού εναέριου χώρου τους. Με δεδομένη φυσικά την πρακτική των κρατών προς την κατεύθυνση αυτή η αναγνώριση αυτή της Σύμβασης είχε το χαρακτήρα διακήρυξης μιας αρχής που ίσχυε ήδη σαν εθιμικά καθιερωμένη στις σχέσεις μεταξύ των κρατών αλλά εξειδικευόταν στους παρακάτω κανόνες διεθνούς δικαίου:

- α. Την κυριαρχία επί του εναερίου χώρου υπεράνω του κρατικού εδάφους,
- β. την κυριαρχία επί του εναερίου χώρου υπεράνω της αιγιαλίτιδας ζώνης και
- γ. την ελευθερία υπερπτήσης πάνω από την ανοικτή θάλασσα.

Τα αναγραφόμενα στη Σύμβαση των Παρισίων αναγνωρίστηκαν και από διεθνείς περιφερειακές Συμβάσεις, την Ιβηρο-αμερικανική Σύμβαση της Μαδρίτης για την εναέρια κυκλοφορία, η οποία δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ και την παναμερικανική Σύμβαση της Αβάνας για την εμπορική αεροπλοΐα, τα συμβαλλόμενα κράτη της οποίας είναι είκοσι ένα. Σε στενότερο γεωγραφικό χώρο, στην περιοχή των Βαλκανίων η Ελλάδα, η Ρουμανία, η Τουρκία² και η Γιουγκοσλαβία συνήψαν στις 24/01/1936 τη Σύμβαση του Βουκουρεστίου, η οποία αφορά στην εναέρια κυκλοφορία και περιείχε διατάξεις ανάλογες της Σύμβασης των Παρισίων.

¹ Η ΗΠΑ δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση των Παρισίων, αλλά αυτό δε σημαίνει ότι αποδέχθηκαν και τη γενική εθιμική αρχή που εκφράζει.

² Η οποία σε αντίθεση με τα υπόλοιπα κράτη δεν είναι μέλη της Σύμβασης των Παρισίων.

Στις παραπάνω πολυμερείς Συμβάσεις καθιερώνεται η ελευθερία της διέλευσης των μη κρατικών και μη στρατιωτικών αεροσκαφών μέσω του εναερίου χώρου³ των συμβαλλόμενων καρτών. Παρατηρούμε δηλαδή ότι έχουμε μια άμβλυση της αρχής της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας επί του εθνικού εναερίου χώρου των κρατών. Το σημείο αυτό αποτελεί και τη διαφορά του νομικού καθεστώτος του εναερίου χώρου από αυτό της αιγιαλίτιδας ζώνης, εφόσον στην αιγιαλίτιδα ζώνη ισχύει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης για το σύνολο των πλοίων συμπεριλαμβανομένων δηλαδή και των πολεμικών. Το δικαίωμα αυτό για την αιγιαλίτιδα ζώνη καλύπτεται συμβατικά από τις Συμβάσεις της Γενεύης (1958) και των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας (1982).

2. Το θεσμικό πλαίσιο της Σύμβασης του Σικάγου (1944).

Μετά τη λήξη του δευτέρου πολέμου δημιουργήθηκε ο Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ως αποτέλεσμα του αιτήματος των κρατών για διεθνή συνεργασία μεταξύ τους. Επιπλέον οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις και η αλματώδης ανάπτυξη της αλληλεξάρτησης μεταξύ των κρατών οδήγησαν στην αντικατάσταση των προγενέστερων διεθνών Συμβάσεων με ένα νέο συμβατικό κείμενο προσαρμοσμένο στην νέα πραγματικότητα. Όλα τα παραπάνω έλαβαν χώρα στη Διεθνή Συνδιάσκεψη που συνήλθε στο Σικάγο το 1944.

Η νέα Σύμβαση, η οποία αντικαθιστώντας όλες τις προηγούμενες Συμβάσεις είναι σήμερα το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας, αποτελείται από τρία αυτοτελή συμβατικά κείμενα, μια Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία με 96 άρθρα και δύο Σύμφωνα για τις τακτικές αεροπορικές συνδέσεις, το Σύμφωνο για τις διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες διαμετακόμισης και το Σύμφωνο για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Στο άρθρο 1 η Σύμβαση του Σικάγου επαναλαμβάνει την και εθιμικά καθιερωμένη διεθνή αρχή για την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία κάθε κράτους στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος του. Τα κυριαρχικά αυτά δικαιώματα

³ Περιλαμβάνεται και εκείνος υπεράνω της αιγιαλίτιδας ζώνης

εκτείνονται απεριόριστα σε ύψος ενώ μόνο τα πολιτικά αεροσκάφη των συμβαλλόμενων κρατών έχουν το δικαίωμα διέλευσης «εν διαμετακομίσει» όπως αναγνωρίζεται στη Σύμβαση. Απόλυτη ελευθερία πτήσης υπό την προϋπόθεση βέβαια της τήρησης των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών⁴, για το σύνολο των αεροσκαφών δηλαδή πολιτικά και κρατικά υπάρχει μόνο στο διεθνή εναέριο χώρο. Διεθνής εναέριος χώρος είναι ο εναέριος χώρος πάνω από τη ανοικτή θάλασσα.

Γ. Κυριαρχία και δικαιοδοσίες στον εθνικό εναέριο χώρο.

Η Σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει σε κάθε κράτος συμβαλλόμενο σε αυτή το δικαίωμα της έκδοσης νομοθετικών και διοικητικών πράξεων με σκοπό τη ρύθμιση και τον έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας μέσα στα όρια του εθνικού εναερίου χώρου αλλά και έξω από αυτόν. Στα πλαίσια της ρύθμισης και του ελέγχου της εναερίου κυκλοφορίας τα κράτη δύνανται να καθορίζουν αεροπορικούς διαδρόμους, σημεία εισόδου αλλά και εξόδου των αεροσκαφών από τον εθνικό εναέριο χώρο, να προσδιορίζουν τελωνειακούς αερολιμένες υποχρεωτικής προσγείωσης και απογείωσης και να ορίζουν απαγορευμένες ζώνες. Η ρύθμιση και ο έλεγχος της κυκλοφορίας εκτός του εθνικού εναερίου χώρου, πάνω δηλαδή από την ανοικτή θάλασσα, σε «Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων – Flight Information Region (FIR)» εμπίπτουν σε δικαιοδοσίες του εκάστοτε παράκτιου κράτους.

Οι κανονισμοί αυτοί θα εφαρμόζονται στα αεροσκάφη όλων των συμβαλλόμενων κρατών, ανεξάρτητα από την εθνικότητα τους. Τα δε αεροσκάφη αυτά οφείλουν να συμμορφώνονται με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς. Όλα τα παραπάνω τα οποία βασίζονται στην αρχή της εθνικής κυριαρχίας και υλοποιούνται με μονομερείς κρατικές πράξεις, νόμους, διατάγματα και κανονισμούς θα πρέπει πάντα να είναι σύννομα με το διεθνές δίκαιο.

Στην Ελλάδα ίσχυσε από το 1931 ο νόμος 5017/1931 «Περί Πολιτικής Αεροπορίας» και το προεδρικό διάταγμα 7/14.8.1931 «Περί Κανονισμού Εναερίου Κυκλοφορίας». Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο διαμορφώθηκε με βάση τη Σύμβαση των

⁴ Η εφαρμογή των οποίων ανήκει στην αρμοδιότητα των αρχών των παράκτιων κρατών για τις υπό τη δικαιοδοσία των Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων -FIRs

Παρισίων, αλλά διατηρήθηκε σε ισχύ και μετά την κύρωση και τη θέση σε ισχύ, το 1947, της Σύμβασης του Σικάγου. Με την κύρωση και θέση σε ισχύ του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ) καταργήθηκε ο νόμος 5017 του 1931 αλλά οι ειδικές ρυθμίσεις διατηρούνται σε ισχύ στο μέτρο που δεν ανατίθενται στον ΚΑΔ.

Δ. Ο διεθνής εναέριος χώρος.

Διεθνής εναέριος χώρος είναι αυτός πάνω από την ανοικτή θάλασσα αλλά και των άλλων τμημάτων της θάλασσας πλην της αιγιαλίτιδας ζώνης και των εσωτερικών υδάτων κάθε κράτους. Κάθε αεροσκάφος δύναται να υπερίπταται ελεύθερα αλλά και να τηρεί τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας του «Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας – International Civil Aviation Organization (ICAO)». Η ίδρυση του ICAO προβλέπεται στη Σύμβαση του Σικάγου η οποία και τον ορίζει αρμόδιο για τον έλεγχο και τη ρύθμιση της εναερίου κυκλοφορίας στο διεθνή εναέριο χώρο. Η ελευθερία υπερπτήσης στο διεθνή εναέριο χώρο εξειδικεύεται μέσω των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα 2 και 11 της Σύμβασης που τιτλοφορούνται «Κανόνες Αέρος» και «Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας» αντίστοιχα⁵.

Η ελευθερία υπερπτήσης υπεράνω της ανοικτής θάλασσας αναφέρεται και στις διεθνείς Συμβάσεις για το δίκαιο της θάλασσας, δηλαδή και στη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 αλλά και στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας του 1982 παράλληλα με την ελευθερία ναυσιπλοΐας. Η ελευθερία ναυσιπλοΐας σε αντίθεση με την ελευθερία της υπερπτήσης δεν υπόκειται στη ρυθμιστική παρέμβαση ενός διεθνούς Οργανισμού με αποφασιστικές αρμοδιότητες παρέμβασης όπως συμβαίνει με το Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και διεθνείς κανονισμούς αυτού που ρυθμίζουν την αεροπλοΐα στο διεθνή χώρο με τη βοήθεια των κρατών, τα οποία ασκούν τη διαχείριση των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs) (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

⁵ Το Παράρτημα 2 περιλαμβάνει τους κανονισμούς εναέριας κυκλοφορίας για την πτήση των αεροσκαφών πάνω από την ανοικτή θάλασσα και επιβάλλει την αυστηρή τήρηση των οδηγιών των Κέντρων Εναέριας Κυκλοφορίας κάθε Περιοχής Πληροφόρησης Πτήσης (Flight Information Region – FIR) σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο Παράρτημα 11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

Διεθνείς Οργανισμοί και επιτροπές για την Πολιτική Αεροπορία.

Η συνεχής εξέλιξη των τεχνολογικών δεδομένων και η απαίτηση σύμπλευσης των κρατών με αυτή έχει ως αποτέλεσμα την αδήριτη ανάγκη ομοιομορφίας του θεσμικού πλαισίου ρύθμισης της διεθνούς αεροπλοΐας. Η ομοιομορφία αυτή απαίτησε από τις Συμβάσεις να ιδρύσουν ένα διεθνές όργανο το οποίο και θα τη ρύθμιζε. Έτσι η Σύμβαση των Παρισίων είχε ιδρύσει τη Διεθνή Επιτροπή Εναερίου Κυκλοφορίας, η οποία τελούσε υπό την αιγίδα της Κοινωνίας των Εθνών και η Σύμβαση του Σικάγου δημιούργησε τον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

A. Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο «Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)» περιλαμβάνει τρία όργανα, τη Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο και τη Γραμματεία. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, άρθρο 44, σκοπός του οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας και η παραγωγή των σχεδίων για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η έδρα του είναι στο Μόντρεαλ του Καναδά και όλα τα κράτη μέλη της Σύμβασης είναι ταυτόχρονα μέλη του.

Η Γενική Συνέλευση είναι συλλογικό διακυβερνητικό όργανο, αποτελείται δηλαδή από εκπροσώπους όλων των κρατών μελών και έχει γενική αρμοδιότητα να εξετάζει θέματα σχετικά με τον Οργανισμό. Το βασικότερο όργανο όμως του Οργανισμού είναι το Συμβούλιο. Το Συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους 36 κρατών μελών, οι οποίοι εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση κάθε τρία χρόνια. Στόχος της εκλογής του Συμβουλίου είναι η εκπροσώπηση να είναι ισομερής για τρεις κατηγορίες κρατών, αυτών που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις αεροπορικές μεταφορές, αυτών που προσφέρουν τις μεγαλύτερες διευκολύνσεις από άποψη τεχνικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών και αυτών που βρίσκονται στις κυριότερες γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη. Το Συμβούλιο λαμβάνει αποφάσεις, συνάπτει συμφωνίες με κράτη και διεθνείς οργανισμούς και εκδίδει πράξεις με δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη. Το Συμβούλιο διορίζει το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού

και την Επιτροπή Αεροναυτιλίας, η οποία αποτελείται από δεκαεννέα μέλη και εξετάζει τα θέματα που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία. Τέλος το Συμβούλιο αναφέρει στα κράτη κάθε παραβίαση της Σύμβασης και συστήνει σε αυτά να ανακαλέσουν τα μέτρα που την παραβιάζουν. Γενικά το Συμβούλιο έχει νομοθετικές, ελεγκτικές και δικαιοδοτικές αρμοδιότητες.

Σε ότι αφορά τις νομοθετικές αρμοδιότητες δύναται να εκτελεί τροποποιήσεις στη Σύμβαση, οι οποίες προστίθενται σε αυτή ως Παραρτήματα. Τα Παραρτήματα καταρτίζονται από ειδικές τεχνικές επιτροπές του ICAO και εγκρίνονται από το Συμβούλιο με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του. Στη συνέχεια αποστέλλονται στα κράτη και τίθενται σε ισχύ σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την παραλαβή τους. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προσαρμόσουν τη νομοθεσία τους με τα προβλεπόμενα στα Παραρτήματα της Σύμβασης, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης το κράτος οφείλει να ειδοποιήσει εντός του διαστήματος των εξήντα ημερών το Συμβούλιο του ICAO.

Σχετικά με τις δικαιοδοτικές αρμοδιότητες σε περιπτώσεις όπου δύο ή περισσότερα κράτη μέλη διαφωνούν μεταξύ τους, τότε οποιοδήποτε από τα εμπλεκόμενα κράτη δύναται να προσφύγει στο Συμβούλιο. Η απόφαση του Συμβουλίου είναι υποχρεωτική και η μη συμμόρφωση ενός κράτους έχει ως αποτέλεσμα την αναστολή του δικαιώματος ψήφου αυτού στη Γενική Συνέλευση του οργανισμού.

B. Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας.

Η «Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας» ιδρύθηκε το 1954 στο Στρασβούργο κατά τη διάρκεια μιας συντονιστικής Συνδιάσκεψης για τις ευρωπαϊκές αεροπορικές μεταφορές. Από τη Σύμβαση του Σικάγου προβλέπεται ότι το Συμβούλιο δύναται μεταξύ των άλλων να ιδρύει, όταν το κρίνει σκόπιμο, βοηθητικά όργανα με σκοπό τη διευκόλυνση του έργου του. Αυτός ήταν λοιπόν και ο λόγος ίδρυσης της παρούσας επιτροπής, οι αρμοδιότητες της οποίας έχουν κυρίως συμβουλευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη.

Τα όργανα της Επιτροπής είναι η Γενική Συνέλευση, η Συνδιάσκεψη των Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας των κρατών μελών, η Επιτροπή Συντονισμού και οι Μόνιμες Επιτροπές. Το έργο της συνίσταται κυρίως στην παρακολούθηση των εξελίξεων των αεροπορικών μεταφορών και προτείνει στα κράτη σχέδια διεθνών Συμβάσεων. Μέλη της είναι όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέχρι σήμερα με δική της πρωτοβουλία μεγάλος αριθμός Συμβάσεων καταρτίστηκαν και έγιναν αποδεκτές από τα κράτη μέλη.

Γ. Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια.

Ο «Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια - European Union Safety Agency (EASA)» ιδρύθηκε το 2002 και αντικατέστησε τις «Joint Aviation Authorities – JAA», οι οποίες μέχρι τότε κάλυπταν τα θέματα ασφάλειας για την εναέρια κυκλοφορία. Οι JAA δεν είχαν νομική προσωπικότητα σε αντίθεση με τον EASA, ο οποίος έχοντας νομική υπόσταση είναι επιφορτισμένος με την ανάπτυξη Κανονισμών σχετικά με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Δ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας.

Ο «Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας - EUROCONTROL» προήλθε από την επιθυμία το 1960 της Ολλανδίας, του Βελγίου, της Γερμανίας, της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για τη δημιουργία ενός κοινού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Τέθηκε σε εφαρμογή την 1/3/1963 και περιελάμβανε δύο όργανα, τη Μόνιμη Επιτροπή και το Γραφείο. Η Μόνιμη Επιτροπή είχε ως αντικείμενο την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας και το Γραφείο της υπηρεσίες της εναερίου κυκλοφορίας. Ο EUROCONTROL έχει νομοθετικές εξουσίες για την έκδοση κανονιστικών διατάξεων για τα κράτη μέλη. Οι κανονιστικές αυτές διατάξεις αφορούσαν στη δημιουργία υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας των κρατών μελών για τον εναέριο χώρο πάνω από τα 28.000 πόδια και τη συνεργασία των κρατών μελών για τον έλεγχο του εναερίου χώρου κάτω από τα 28.000 πόδια.

Το 1977 λαμβάνει χώρα η αναθεωρημένη Σύμβαση για το EUROCONTROL, η οποία σκοπεύει στην καθιέρωση ενός ομοιόμορφου ευρωπαϊκού συστήματος διευθέτησης της εναερίου κυκλοφορίας, το οποίο θα παρέχει τη μέγιστη ελευθερία σε όλους τους χρήστες, πολιτικούς και στρατιωτικούς λαμβάνοντας υπόψη τις αμυντικές τους ανάγκες.

Ο Οργανισμός πλέον διαθέτει τρία όργανα. Τη Γενική Συνέλευση, η οποία διαμορφώνει τη γενική πολιτική του Οργανισμού, το Συμβούλιο, το οποίο εφαρμόζει τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης και την Υπηρεσία, η οποία εκτελεί τα καθήκοντα του Οργανισμού.

Ο «αναθεωρημένος» Οργανισμός, μεταξύ άλλων, δραστηριοποιείται στα παρακάτω πεδία:

α. Της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας και ελαστικότητας της χρήσης του εναερίου χώρου από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες,

β. του συντονισμού θεμάτων που αφορούν στον τομέα της αεροναυτιλίας, των οποίων έχει επιληφθεί ο ICAO ή άλλοι διεθνείς Οργανισμοί που χειρίζονται θέματα πολιτικής αεροπορίας και της υποβολής προτάσεων ή τροποποιήσεων,

γ. της εκπροσώπησης τρίτων μερών ή διεθνών Οργανισμών, για την εκτέλεση αντί αυτών καθηκόντων σχετικών με τα αναφερόμενα στα παραπάνω.

Ο EUROCONTROL συνδέεται με συμφωνία συνεργασίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ το ίδιο ισχύει και με τον ICAO. Ο ICAO είναι οργανισμός παγκόσμιας εμβέλειας με αρμοδιότητα τη διαμόρφωση αεροναυτικών κανονισμών και ο EUROCONTROL αναλαμβάνει την εξειδικευμένη εφαρμογή τους σε περιφερειακό επίπεδο. Συγκεκριμένα το πεδίο εφαρμογής του αναφέρεται στις επί διαδρομής εξυπηρετήσεις της αεροναυτιλίας και στις σχετικές εξυπηρετήσεις ελέγχου προσέγγισης και ελέγχου αεροδρομίου που αφορούν την εναέρια κυκλοφορία στις «Περιοχές Πληροφοριών Πτήσης (FIRs)». Η αναφορά στις περιοχές αυτές είναι πολύ σημαντική για τα εθνικά μας συμφέροντα καθώς κράτος μέλος του Οργανισμού

αποτελεί και η Τουρκία με αποτέλεσμα να διασφαλίζονται τα συμφωνημένα με τη γείτονα χώρα όρια του FIR Αθηνών.

Επιπλέον στη Σύμβαση και συγκεκριμένα στο άρθρο 3 αυτής διευκρινίζεται ότι οποιαδήποτε μεταβολή θέλει να κάνει ένα συμβαλλόμενο κράτος στα όρια της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης αποφασίζεται από τη Γενική Συνέλευση του EUROCONTROL με ομοφωνία των κρατών μελών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αποκλείονται μονομερείς διεκδικήσεις ή αμφισβητήσεις ορίων FIRs.

Επιπρόσθετα στη Σύμβαση αναφέρεται ότι στον όρο «εναέρια κυκλοφορία» περιλαμβάνονται εκτός των πολιτικών αεροσκαφών και όσα στρατιωτικά, τελωνειακά και αστυνομικά αεροσκάφη συμμορφώνονται με τις δικαιοδοσίες του ICAO.

Οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης δεσμεύουν τα κράτη μέλη, τα οποία υποχρεούνται να τις υλοποιούν και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα εφαρμογής όπου αυτό καθίσταται απαραίτητο. Μάλιστα μετά το 2004 όπου η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προσχώρησε στο EUROCONTROL για τη θεσμοθέτηση των κανονισμών για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, στον οποίον θα αναφερθούμε παρακάτω, οι ρυθμίσεις του Οργανισμού μετατρέπονται σε κοινοτικές ρυθμίσεις, που δεσμεύουν πλέον ως κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο τα μέλη αυτής όσο και τα μη μέλη αυτής, αλλά μέλη στην Συμφωνία για τον «Ευρωπαϊκό Κοινό Αεροπορικό Χώρο - European Common Aviation Area (ECAA)».

Ε. Η διασυνοριακή συνεργασία στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Μέχρι και τη δεκαετία του 1990, ότι αφορούσε τον εναερίο χώρο και τη δράση των κρατών σε αυτόν, όπως η ανάπτυξη διεθνών αεροδιαδρόμων, η εγκατάσταση αεροναυτιλιακής υποδομής, ο έλεγχος της εναερίου κυκλοφορίας βασιζόνταν σε πρωτοβουλίες των κρατών μέσα βέβαια σε ένα θεσμικό πλαίσιο Κανονισμών και Συστάσεων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και του Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας στην Ευρώπη (EUROCONTROL).

Μετά την έκδοση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το 1997, της Λευκής Βίβλου για τη Διαχείριση της Εναερίου Κυκλοφορίας (White paper on Air Traffic Management) και την αναθεωρημένη Σύμβαση του EUROCONTROL το 1997, η οποία επέτρεψε την είσοδο στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εμφανίστηκε μια δυναμική διεξόδου από αυτήν την κατάσταση.

Η αναθεωρημένη αυτή Σύμβαση με την πρόβλεψη της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο EUROCONTROL υπεγράφη στις 8/10/2002 και η χώρα μας την κύρωσε με το Ν.3315/2005. Το 2004 τέθηκαν σε ισχύ οι τέσσερις βασικοί Κανονισμοί για την εγκαθίδρυση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ). Ο ΕΕΟ αποσκοπούσε βασικά στο συντονισμό των Κρατών-μελών για την οργάνωση και διαχείριση του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου με την ταυτόχρονη διατήρηση των εθνικών αρμοδιοτήτων που τους αναγνωρίζει ή αναθέτει η Σύμβαση του Σικάγου, με απώτερο στόχο την εγκαθίδρυση μιας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης.

Ο πρώτος Κανονισμός είναι ένας γενικός κανονισμός που περιλαμβάνει τις γενικές αρχές ρύθμισης εναερίου κυκλοφορίας και παροχής υπηρεσιών, τις σχέσεις με τον ICAO και το EUROCONTROL και την κατοχύρωση των δικαιωμάτων των κρατών. Επιπλέον αποτελεί την κυριάρχη βάση διαδικασίας για τη δημιουργία του ΕΕΟ.

Ο δεύτερος κανονισμός αφορά στην παροχή υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας από τις εθνικές υπηρεσίες (όπως πχ η ΥΠΑ στην Ελλάδα), θέτει το ρυθμιστικό πλαίσιο εποπτείας τους και προβλέπει την εγκαθίδρυση των Λειτουργικών Τμημάτων Εναερίου Χώρου (FABs). Ο τρίτος προβλέπει την διαδικασία ενσωμάτωσης των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs) των κρατών-μελών σε ένα εννιαίο σχήμα Ευρωπαϊκού FIR που θα ρυθμίζει τα θέματα πολιτικο-στρατιωτικής συνεργασίας. Τέλος ο τέταρτος αναφέρεται στις τεχνικές ρυθμίσεις για την ενοποίηση του εξοπλισμού των εθνικών υπηρεσιών και για αυτό το λόγο η εφαρμογή του έχει τεράστιο οικονομικό ενδιαφέρον για τα κράτη-μέλη.

Για την εφαρμογή των παραπάνω κανονισμών συστάθηκε όπως προβλέπεται από τον πρώτο γενικό κανονισμό η Επιτροπή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού από εκπροσώπους των 27 κρατών-μελών και εκπροσώπους της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και της Ελβετίας. Έργο της επιτροπής είναι η υποβοήθηση την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην υιοθέτηση συμπληρωματικών ρυθμίσεων απαραίτητων για την ενεργοποίηση του θεσμικού πλαισίου των κανονισμών. Τα κράτη-μέλη θα διαθέσουν ως μέλη της επιτροπής δυο εκπροσώπους εκ των οποίων ο ένας θα είναι εξειδικευμένος στρατιωτικός με σκοπό την ενίσχυση της πολιτικο-στρατιωτικής συνεργασίας για τη διαχείριση της εναερίου κυκλοφορίας στον ΕΕΟ. Προβλέπεται επίσης η συμμετοχή εμπειρογνομώνων από τα κράτη-μέλη, χωρίς όμως το δικαίωμα ψήφου.

Στο πλαίσιο εφαρμογής των παραπάνω κανονισμών για τον ΕΕΟ περιορίζονται οι εθνικές αρμοδιότητες όταν αναγνωρίζονται οι αντίστοιχες Κοινοτικές. Πρόκειται όμως για αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται από τα κράτη στην Κοινότητα και αφορούν στη θεσμοθετημένη κοινή πολιτική μεταφορών. Τα Κράτη-μέλη διατηρούν τις εθνικές τους αρμοδιότητες για τον έλεγχο και τη αστυνόμευση του εναερίου τους χώρου και η παροχή υπηρεσιών εναερίας κυκλοφορίας συνδέεται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας στα πλαίσια της κυριαρχίας που τους αναγνωρίζει η Σύμβαση του Σικάγου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μέλη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι τα Κρατή-μέλη του EUROCONTROL και η Νορβηγία, η Ελβετία και η Ισλανδία. Επιπλέον αρκετά κράτη είναι μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινού Αεροπορικού Χώρου (European Common Aviation Area). Ο Ευρωπαϊκός Κοινός Αεριπορικός Χώρος είναι πολυμερής Συμφωνία που αποσκοπεί στη δημιουργία ενός θεσμικού πλαισίου και αναφέρεται ρητά στην εφαρμογή των κανονισμών του ICAO και του EUROCONTROL αλλά και άλλων κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, με οικονομικό και τεχνικό περιεχόμενο. Συγκεκριμένα με την παραπάνω Συμφωνία, η οποία υπεγράφη στο Οπόρτο της Πορτογαλίας στις 2/5/1992 διακηρύσσεται η αρχή της αμοιβαίας πρόσβασης στην αεροπορική αγορά των συμβαλλόμενων κρατών και η ανάγκη εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών με το Κοινοτικό κεκτημένο.

Τον Ιούνιο του 2006 αντίστοιχη Συμφωνία υπεγράφη μεταξύ των χωρών των Δυτικών Βαλκανιών (N.A Ευρώπη) Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Κροατία, Σερβία, Μαυροβούνιο, Ρουμανία, FYROM και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Κλείνοντας την ενότητα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού θα αναφερθούμε στα λειτουργικά τμήματα του εναερίου χώρου (Functional Airspace Blocks-FABs). Τα τμήματα αυτά αποτελούνται από τμήματα γειτονικών FIRs και τείθενται υπό ενιαία διαχείριση από μονάδα παροχής υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας, η οποία θα υποδειχθεί από κοινού από τα δύο γειτονικά κράτη με σκοπό την αποτελεσματικότερη διαχείριση. Πρόκειται για μια ειδική μορφή ανάθεσης ευθύνης, η οποία προβλέπεται στη Σύμβαση του Σικάγου (Annex 11) σχετικά με την επίβλεψη λειτουργίας των Υπηρεσιών Εναερίου Κυκλοφορίας όταν το FAB περιλαμβάνει περισσότερα του ενός FIRs (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

Ειδικότερες διατάξεις περί εναερίου χώρου.

A. Το νομικό καθεστώς του εθνικού εναερίου χώρου.

Η Ελλάδα καθόρισε την έκταση σε πλάτος του εναερίου χώρου της με Π.Δ το 1931 βάσει σχετικών εξουσιοδοτικών διατάξεων του Ν. 5017/1931 «περί πολιτικής αεροπορίας». Στο άρθρο 2 του παραπάνω νόμου αυτό το πλάτος ορίζεται σε δέκα ναυτικά μίλια από τις ακτές της Επικράτειας. Η έκταση αυτή καθορίστηκε με αναφορά στην οριοθέτηση της ειδικής υποκείμενης αιγιαλίτιδας ζώνης για τις ανάγκες της αεροπορίας και της αστυνομίας αυτής. Η λογική αυτή υιοθετήθηκε και από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου με τη σημαντική διαφορά όμως ότι ενώ στο διάταγμα του 1931 ρητά αναφέρεται ως αρχή μέτρησης «οι ακτές της Επικράτειας», στο άρθρο 191 του Κώδικα δεν επαναλαμβάνεται το κριτήριο αυτό, γεγονός το οποίο δίνει τη δυνατότητα στη χώρα μας να υιοθετήσει άλλα συστήματα μέτρησης της έκτασης της αιγιαλίτιδας ζώνης της. Ο κατ' αυτόν τον τρόπο καθορισμός της έκτασης του εθνικού εναερίου χώρου δεν επηρεάστηκε από μεταγενέστερους νόμους που ρυθμίζουν το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Το 1936 το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης καθορίστηκε στα έξι ναυτικά μίλια από τις ακτές. Ο καθορισμός αυτός θα πρέπει να θεωρηθεί ως επέκταση του πλάτους των χωρικών υδάτων διότι βάσει προγενέστερων νομοθετικών πράξεων αλλά και πρακτικής το γενικώς παραδεδομένο πλάτος ήταν αυτό των τριών ναυτικών μιλίων⁶.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί το διακαίωμα της διαφοροποίησης του εθνικού εναερίου χώρου σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα. «Σύνορα» του κράτους είναι και ο εθνικός εναέριος χώρος, καθώς αποτελεί αυτοτελές συστατικό στοιχείο της εδαφικής επικράτειας. Για τον εθνικό εναέριο χώρο δεν υπάρχει αποδεκτός ορισμός ούτε στη Σύμβαση του Σικάγου, ούτε σε άλλο διεθνές κείμενο επιπλέον το νομικό του καθεστώς δεν συμπίπτει με εκείνο της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης. Συνεπώς ο εναέριος χώρος υπεράνω της υποκείμενης

⁶ Το όριο των 3 ν.μ. αποδίδει τον εμπειρικό κανόνα δραστικής δυνατότητας βολής παράκτιων πυροβόλων.

θάλασσας, διατηρεί την ατομικότητα του και την ιδιαιτερότητα του και δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παράρτημα της υποκείμενης θαλάσσιας έκτασης. Τέλος ο Κώδικας Αεροπορικού Διακίου που ψηφίστηκε από την ελληνική Βουλή (Ν, 1815/1988, ΦΕΚ 250 Α΄) ορίζει ότι το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο τον οποίο εκλαμβάνει ως αυτοτελές συστατικό στοιχείο του εδάφους του κράτους και όχι σε αναφορά με την υποκείμενη θαλάσσια έκταση ή τμήμα του ηπειρωτικού εδάφους.

Ο καθορισμός της έκτασης σε πλάτος του εθνικού εναερίου χώρου και η οριοθέτηση του με αποτύπωση των ορίων του επί αεροναυτικών χαρτών συνιστούν μονομερή κρατική πράξη, η οποία για να επιφέρει έννομα αποτελέσματα στο διεθνές πεδίο έναντι των άλλων γειτονικών κρατών, πρέπει αφενός μεν να είναι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο, αφετέρου δε να έχει γνωστοποιηθεί στο διεθνές πεδίο με τις διαδικασίες που προβλέπει σχετικά η Σύμβαση του Σικάγου και οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί.

Η Ελλάδα λόγω της υποχρέωσης της από τη Σύμβαση των Παρισίων του 1919, έκανε κοινοποίηση των χαρτών εναερίου χώρου της και σημείων «διάβασης» των συνόρων από βορρά και από ανατολάς προς την Διεθνή Επιτροπή Αεροναυτιλίας⁷. Οι πρώτοι αεροναυτικοί χάρτες του ICAO δημοσιεύθηκαν το 1949, αφού τεθηκε σε ισχύ το Παράρτημα 4 της Σύμβασης του Σικάγου. Στη δεύτερη δημοσίευση τους, το 1955, περιελήφθησαν και νέοι αεροναυτικοί χάρτες που δημοσίευσε η Ελλάδα στους οποίους αποτυπώνονται σαφώς τα όρια του εναερίου χώρου της. Να σημειωθεί επίσης ότι και οι αντίστοιχοι τουρκικοί χάρτες δείχνουν τα όρια του ελληνικού εναερίου χώρου διότι τα διεθνή σύνορα πρέπει να απεικονίζονται στους αεροναυτικούς χάρτες. Τα όρια του FIR Αθηνών καθορίστηκαν στις περιοχές Συνδιάσκεψης των Παρισίων (1952) και της Γενεύης (1958) στη βάση των εξωτερικών ορίων της αιγιαλίτιδας ζώνης και του εναερίου χώρου του συναπτόμενου προς τα αντίστοιχα FIRs γειτονικών κρατών (Αθηνών και Istanbul). Η Τουρκία συμμετείχε στις Συνδιασκέψεις αυτές και δεν εξέφρασε καμία επιφύλαξη. Τέλος επίσημη καταγραφή

⁷ Commission Internationale de Navigation Aérienne (CINA), όργανο το οποίο ιδρύθηκε από τη Διεθνή Σύμβαση των Παρισίων το 1919

της οριοθέτησης του ελληνικού εναερίου χώρου, με αναφορά στο Π.Δ. του 1931, έγινε και σε έκδοση του ΟΗΕ το 1957 και δημοσιεύτηκε στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών που τηρεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούμε με λίγα λόγια στη νομική σημασία της «διαμαρτυρίας - protest», η οποία είναι μια μονομερής κρατική πράξη, που σκοπεύει στη διαφύλαξη ενός δικαιώματος του Κράτους Α που απειλείται από μονομερή κρατική πράξη του Κράτους Β. Η διαμαρτυρία συνίσταται στη μη αναγνώριση, στη μονομερή κρατική πράξη του Κράτους Β διεθνών έννομων αποτελεσμάτων κατά του Κράτους Α. Από την άλλη η έλλειψη διαμαρτυρίας έχει κατά καιρούς θεωρηθεί ότι οδηγεί σε σιωπηρή συναίνεση. Η διαμαρτυρία πρέπει να εκδηλωθεί άμεσα δια των αρμοδίων οργάνων και χωρίς καθυστέρηση, ίδιως όταν η πράξη κατά του Κράτους, στο οποίο απευθύνεται οδηγεί σε μόνιμα αποτελέσματα. Η διαμαρτυρία, εξάλλου, ενόψει μόνιμης κατάστασης, πρέπει να είναι επαναλαμβανόμενη, καθώς μια μακρά σιωπή μπορεί να οδηγήσει στην εγκατάλειψη της διεκδίκησης – αμφισβήτησης. Τέλος έχουμε και την περίπτωση της απλής αποχής, όποια σιωπή δηλαδή δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ως συναίνεση εφόσον η απαίτηση δεν δύναται να αποτελέσει πηγή νομικού δικαιώματος.

Στην περίπτωση μας τώρα, η Τουρκία και γνώριζε την ελληνική οριοθέτηση του εθνικού εναερίου χώρου, τουλάχιστον από το 1938, με βάση την επίσημη γνωστοποίηση της, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διεθνείς διαδικασίες και την αναφορά σε αυτή ή τη λήψη υπόψη αυτής σε Συνδιασκέψεις του ICAO ή άλλες Συνδιασκέψεις στις οποίες συμμετείχε και η Τουρκία, αλλά και δεν αμφισβήτησε, σε επίπεδο διεθνών νομικών διαδικασιών, με βάση τη δυνατότητα προσφυγής που της παρείχε η Σύμβαση του Σικάγου, τον καθορισμό του εναερίου χώρου της Ελλάδας στα δέκα ναυτικά μίλια. Το πρόβλημα που τίθεται είναι αν η αποχή εκ μέρους της Τουρκίας από κάθε νομική αμφισβήτηση του εύρους του ελληνικού εναερίου χώρου, με βάση τις προβλεπόμενες διεθνείς διαδικασίες, μέχρι σήμερα, και έμπρακτη αμφισβήτηση τουλάχιστον μέχρι το 1974 θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οφείλεται σε συνείδηση νομικής της υποχρέωσης περί σιωπηρής αποδοχής μιας διαμορφούμενης νομικής κατάστασης.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό της Τουρκίας ότι έλαβε γνώση της οριοθέτησης των 10 ναυτικών μιλίων μόνο το 1974, όταν αυτή δημοσιεύθηκε στο AIP Greece, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης έκρινε ότι η γνώση της πράξης τεκμαίρεται από της δημοσιεύσεως της στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Όμως υπάρχει και αντίθετη νομολογία του 1981, η οποία ευνοεί την Τουρκία. Σύμφωνα με αυτή η διαμαρτυρία δεν είναι απαραίτητο να υποβληθεί μόλις το θιγόμενο Κράτος γίνει «γνώστης», αλλά αρκεί να γίνει ευθύς ως διαπιστωθεί ότι η συγκεκριμένη πράξη ετέρου Κράτους είναι επιζήμια στα δικαιώματα του. Η Τουρκία υποστηρίζει ότι ζώνες κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας που έχει ανακηρύξει η Ελλάδα από μακρού χρόνου θίγουν τα ζωτικά της συμφέροντα στο Αιγαίο με βάση νεώτερες εξελίξεις του διεθνούς δικαίου της θάλασσας και του εναερίου χώρου. Τέλος η Τουρκία υποστηρίζει ότι η απλή αποχή δεν επιτρέπει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι το απέχον Κράτος είχε συνείδηση ενός τέτοιου νομικού καθεστώτος.

Παρόλα αυτά η χώρα μας, όπως φυσικά και κάθε χώρα κατέχει μια σειρά από δικαιώματα ελέγχου στον εναέριο χώρο, τα οποία πηγάζουν από τη Σύμβαση του Σικάγου και θα αναλυθούν παρακάτω:

Το πρώτο είναι η υποχρέωση υπόδειξης προσγείωσης σε τελωνειακό αερολιμένα. Η υποχρέωση αυτή συνιστά στοιχείο της Κυριαρχίας του κράτους αλλά και της υποχρέωσης του για την άσκηση αποτελεσματικού ελέγχου στην επικράτεια του. Έλεγχος ο οποίος δεν είναι μόνο τελωνειακός αλλά αφορά σε θέματα όπως η λαθρομετανάστευση, σε θέματα πρόληψης διάδοσης επιδημιών, σε θέματα αστυνόμευσης και συνεργασίας στο πλαίσιο των Συμφωνιών Σένγκεν. Η ιδιαιτερότητα του άρθρου αυτού συνίσταται στο γεγονός ότι αποκαθιστά υποχρέωση στον κυβερνήτη του αεροσκάφους για την υλοποίηση της προσγείωσης και η μη συμμόρφωση επισύρει και ποινικές ευθύνες.

Το δεύτερο αφορά στον έλεγχο των διακινούμενων φορτιών. Οι έλεγχοι αυτοί επεκτείνονται και στους επιβάτες, στα πληρώματα και στα φορτία των αεροσκαφών. Όλα τα παραπάνω πρόσωπα έχουν την υποχρέωση συμμόρφωσης για όλη τη διάρκεια των ελέγχων όπως φυσικά και οι μεταφορικές αεροπορικές εταιρείες αλλά και τα Κράτη νηολόγησης των αεροσκαφών.

Το τρίτο αναφέρεται στο δικαίωμα προσδιορισμού αεροδιαδρόμων για την τελική προσέγγιση εντός του εδάφους του Κράτους, προς το τελωνειακό αεροδρόμιο προσγείωσης. Οι διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις υποχρεωτικά ενατάσσονται στο Περιφερειακό σύστημα εναερίου κυκλοφορίας, στο ίδιο σύστημα εντάσσονται και το σύνολο των αεροδρομιών που χρησιμοποιούνται. Η προσέγγιση σε σημείο προσγείωσης μη εντεταγμένου στη διεθνή κυκλοφορία λαμβάνει χώρα με βάση το σχέδιο πτήσης, το οποίο οφείλει να αναφέρει τον τελικό προορισμό.

Τέλος το Κράτος, του οποίου ο εναέριος εθνικός χώρος και η ευρύτερη περιοχή FIR διατίθενται για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχει και την ευθύνη για τις εγκαταστάσεις αεροναυτιλίας επί του εδάφους του. Οι εγκαταστάσεις αυτές λειτουργούν με άδεια του Κράτους, εποπτεύονται από αυτό και υπόκεινται στον κατά διαστήματα έλεγχο της Επιτροπής Αεροναυτιλίας του ICAO.

Τα ίδια δικαιώματα, αλλά και μεγαλύτερης δεσμευτικότητας υποχρεώσεις υπέχουν τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στα πλαίσια παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και εναερίου κυκλοφορίας στον ΕΕΟ.

Κάθε συμβαλλόμενο κράτος τέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση επιβολής κυρώσεων και τη δίωξη παντός προσώπου που παραβιάζει τους ισχύοντες κανονισμούς, οι οποίοι εμπεριέχονται στη Σύμβαση με τη μορφή διατάξεων αλλά και όσοι κανόνες υιοθετούνται από το Συμβούλιο και τη Γενική Συνέλευση είναι δεσμευτικοί. Οι διώξεις αυτές απευθύνονται κατά των παρόχων υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας αλλά κυρίως στοχεύουν τους χρήστες εναερίου χώρου, δηλαδή τις αεροπορικές εταιρείες, νόμιμους εκπροσώπους αυτών και τους κυβερνήτες των αεροσκαφών. Επιπλέον κάθε συμβαλλόμενο Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να διασφαλίσει ότι αεροσκάφη που υπερίπτανται του εδάφους του και αεροσκάφη του δικού του νηολογίου, επιχειρούν όπου και να βρίσκονται, συμμορφούμενα με τους κανονισμούς που ισχύουν στο κατά περίπτωση συμβαλλόμενο Κράτος υπερπτήσης.

Σχετικά με τη δυνατότητα αναστολής ή περιορισμού της χρήσης του εναερίου χώρου Κράτους λόγω αμυντικών αναγκαιοτήτων η Σύμβαση του Σικάγου αναφέρεται σε δυο περιπτώσεις. Την περίπτωση της πραγματικής κατάστασης πολέμου μεταξύ

δυο ή περισσότερων συμβαλλόμενων Κρατών και την περίπτωση κήρυξης, από ένα συμβαλλόμενο Κράτος «εθνικής κατάστασης κρίσης». Το ενδιαφερόμενο Κράτος, επικαλούμενο έναν από τους παραπάνω λόγους, προβαίνει σε ανακοίνωση προς τον ICAO για να προσδιορίσει το χρονικό σημείο ισχύος αναστολής των συμβατικών υποχρεώσεων και παράλληλα μέσω του ICAO ενημερώνονται και τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα Κράτη.

Με την επίκληση εθνικής κρίσης, το ενδιαφερόμενο Κράτος αποδεσμεύεται από τα ισχύοντα στη Σύμβαση και αποκτά μια ελευθερία δράσης, η οποία του δίνει τη δυνατότητα να εφαρμόσει μια σειρά περιοριστικών για τη διεθνή αεροπλοΐα μέτρων στο διεθνή εναέριο χώρο, είτε εντός της ύπo τη δικαιοδοσία του Περιοχής FIR, είτε και εκτός. Τα μέτρα αυτά, τα οποία σε περίοδο μη κρίσης και σύμφωνα με τη Σύμβαση θα ήταν παράνομα, κρίνονται πλέον ως προς τη νομιμότητα τους με βάση το γενικό διεθνές δίκαιο και το διεθνές δίκαιο του πολέμου. Τέτοια μέτρα μπορεί να είναι η ανακήρυξη απαγορευμένων περιοχών ή άλλων κατηγοριών «δεσμευμένων» περιοχών στο διεθνή εναέριο χώρο, αμυντικών εναέριων ζωνών αναγνώρισης (ADIZ), ζωνών αποκλεισμού ή ζωνών κινδύνου (Γ. ΑΓΓ 1991).

B. Το νομικό καθεστώς του διεθνούς εναερίου χώρου.

Σύμφωνα με το άρθρο 44 της Σύμβασης του Σικάγου, σκοποί και επιδιώξεις του ICAO είναι μεταξύ άλλων η ασφαλής και κανονική ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, η οργάνωση ασφαλών, τακτικών και αποτελεσματικών αερομεταφορών και η ασφάλεια πτήσεων των πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών. Ο εναέριος χώρος, εθνικός και διεθνής, έχει κατανεμηθεί σε εννέα Περιοχές Αεροναυτιλίας κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει Περιοχές Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs), η διαχείριση των οποίων, κυρίως για τον έλεγχο της εναερίου κυκλοφορίας, έχει ανατεθεί στη δικαιοδοσία των γειτονικών προς κάθε FIR κρατών των οποίων οι αρμόδιες αρχές έχουν την ευθύνη για την ασφάλεια της εναερίου κυκλοφορίας πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών.

Οι περιοχές FIRs αποτελούνται από τμήματα του εθνικού εναέριου χώρου ή τμήματα εθνικού και διεθνούς εναέριου χώρου εντός των οποίων παρέχονται υπηρεσίες εναερίας κυκλοφορίας, πληροφορίες πτήσης και έρευνα και διάσωση με σκοπό την ασφαλή και κανονική διακίνηση της εναερίου κυκλοφορίας. Οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί, σε συνδυασμό με τους εθνικούς κανονισμούς, ρυθμίζουν τα θέματα που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών εναερίας κυκλοφορίας «Air Traffic Services – (ATS)» στο διεθνή και στον εθνικό εναέριο χώρο. Νομική βάση για την έκδοση εθνικών συμπληρωματικών ρυθμίσεων αποτελεί η πρόβλεψη του άρθρου 2 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου σύμφωνα με τον οποίο «οι αρμοδιότητες του Ελληνικού Κράτους για τη ρύθμιση της εναερίας κυκλοφορίας πάνω από περιοχές ειδικής, κατά το διεθνές δίκαιο, δικαιοδοσίας προσδιορίζονται με διάταγμα». Η πρόβλεψη αυτή καλύπτει όλα τα θέματα που αφορούν στην εναερία κυκλοφορία όλων των κατηγοριών αεροσκαφών στα τμήματα διεθνούς εναερίου χώρου του FIR.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου «Αρμόδια Αρχή – ATS» είναι η κάθε Αρχή, την οποία υποδεικνύει το Κράτος, που είναι επιφορτισμένο με την παροχή υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας σε ένα συγκεκριμένο εναέριο χώρο. Ο χώρος αυτός μπορεί να είναι εθνικός εναέριος χώρος ή τμήμα διεθνούς εναερίου χώρου ή χώρος απροσδιόριστης εθνικής κυριαρχίας που ανήκει σε μία Περιοχή Πληροφόρησης Πτήσεων. Η αρμόδια λοιπόν Αρχή ATS ορίζεται για τον εθνικό εναέριο χώρο, από το Κράτος που ασκεί κυριαρχία και για το τμήμα του διεθνούς εναερίου χώρου εντός περιοχής FIR από το Κράτος που αποδέχτηκε την εγκαθίδρυση και την παροχή υπηρεσιών ATS εντός της περιοχής FIR δικαιοδοσίας του.

Από τη Σύμβαση του Σικάγου απορρέει η εξουσία και αρμοδιότητα του ICAO σχετικά με τον προσδιορισμό των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων, τα όρια αυτών και τα Κράτη των οποίων οι αρμόδιες Αρχές θα αναλάβουν την ευθύνη παροχής υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας υπεράνω τμήματος της ανοικτής θάλασσας, σε διεθνή εναέριο χώρο. Επιπρόσθετα ο ICAO και συγκεκριμένα το Συμβούλιο αυτού έχει τη δικαιοδοσία για την κατάτμηση του συνολικού εναερίου χώρου όλων των

συμβαλλόμενων κρατών σε «Περιοχές Αεροναυτιλίας - (Air Navigation Regions)», κάθε μια από τις οποίες περιλαμβάνει ένα δεδομένο αριθμό FIRs.

Από τη στιγμή που θα οριοθετηθεί μια Περιοχή Αεροναυτιλίας ενεργοποιείται η μικτή αρμοδιότητα του Συμβουλίου, της Επιτροπής Αεροναυτιλίας και των Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας για τη διαμόρφωση των «Περιοχικών Σχεδίων Αεροναυτιλίας - (Regional Air Navigation Plans)». Τα σχέδια αυτά είναι εννέα όσες και οι Περιοχές Αεροναυτιλίας και περιλαμβάνουν συμπληρωματικές με τη Συνθήκη του Σικάγου ρυθμίσεις, οι οποίες διευκολύνουν τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες της διεθνούς αεροναυτιλίας. Η αναθεώρηση των ορίων ενός FIR θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέας Πειοχικής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας. Η αναθεώρηση των ορίων ενός FIR δύναται να υλοποιηθεί και μετά τη διμερή συνεννόηση γειτονικών κρατών.

Είναι σαφές ότι ένα παράκτιο κράτος μετά την οριοθέτηση υπερπάνω του θαλασσίου περιβάλλοντος του, μιας ζώνης ελέγχου πτήσεων, ενισχύει ταυτόχρονα την ασφάλεια και την άμυνα του. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίον κράτη τα οποία δεν είχαν ενταχθεί από τη σύσταση τους σε Περιοχικά Σχέδια Αεροναυτιλίας επιδίωκαν την οριοθέτηση FIR υπό την ευθύνη τους. Άλλωστε η «Αρμόδια Αρχή – ATS» εντός της Περιοχής FIR ευθύνης της, η οποία περιλαμβάνει και εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο, αντιμετωπίζει την Περιοχή ως ενιαίο χώρο και κατοχυρώνει μια περιορισμένης μορφής επέκταση της εθνικής δικαιοδοσίας και στο τμήμα του διεθνούς εναέριου χώρου εντός της Πειοχής FIR αλλά μόνο για ανάγκες παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η περιορισμένη αυτή επέκταση της εθνικής δικαιοδοσίας στο διεθνή χώρο θεωρείται ότι είναι θεμιτή, εφόσον εγκαθιδρύεται με τη σύμφωνη γνώμη των υπολοίπων ενδιαφερομένων Κρατών, στη βάση Περιοχικής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας που εγκρίνεται από το Συμβούλιο του ICAO.

Η πρωτοβουλία για τη χάραξη ενός αεροδιάδρομου ανήκει στο παράκτιο Κράτος της Περιοχής FIR και η πρόταση υποβάλλεται στο αρμόδιο Περιοχικό Γραφείο του ICAO⁸. Για τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, η πρόταση πριν υποβληθεί στο Περιοχικό Γραφείο των Παρισίων, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο σχεδιασμού,

⁸ Για το Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Ευρώπης, στο Περιοχικό Γραφείο των Παρισίων

μελέτης και συντονισμού στα πλαίσια του EUROCONTROL, ώστε να υποβληθεί στο Περιοχικό Γραφείο με τη συναίνεση των Κρατών-μελών. Κατά την Περιοχική Συνδιάσκεψη για τη διαμόρφωση της Περιοχικής Συμφωνίας, τα συμμετέχοντα Κράτη είτε θα υποβάλλουν αντιρρήσεις (objections), οπότε η πρόταση απορρίπτεται, είτε θα καταγράψουν παρατηρήσεις (notes), οπότε ναι μεν η πρόταση γίνεται αποδεκτή και ο αεροδιάδρομος καταχωρείται στο Περιοχικό Σχέδιο Αεροναυτιλίας, αλλά δεν ενεργοποιείται μέχρι να αρθούν οι παρατηρήσεις.

Στους διεθνείς αεροναυτικούς κανονισμούς, Παραρτήματα της Σύμβασης της Σικάγου, Περιοχικά Σχέδια Αεροναυτιλίας και Διαδικασίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας υπάρχουν ρυθμίσεις με βάση τις οποίες προβλέπονται ορισμένες κατηγορίες περιπτώσεων συνεργασίας μεταξύ των «Αρμόδιων Αρχών» δυο γειτονικών Περιοχών FIRs, με σκοπό το καλύτερο και ασφαλέστερο για τη διεθνή αεροπλοΐα. Γενική αρχή στα θέματα συνεργασίας αποτελεί το γεγονός της εξασφάλισης της επικοινωνίας των γειτονικών FIRs. Βασική αρχή αποτελεί επίσης ότι τα διερχόμενα αεροσκάφη όταν διασταυρώνουν το κοινό όριο των δυο Περιοχών FIR δίνουν αναφορά θέσης και στην «Αρμόδια Αρχή» του γειτονικού FIR. Αυτή φυσικά η συνεργασία δεν έχει καμία σχέση με την αυθέρητη και παράτυπη μονομερή απαίτηση παροχής στοιχείων πτήσης από αεροσκάφη που κινούνται εντός μιας Περιοχής FIR προς τις αρμόδιες αρχές γειτονικού FIR. Πρακτική που συναντάται στις περιπτώσεις που καθιερώνονται μονομερώς στο διεθνή εναέριο χώρο «Αμυντικές Εναέριες Ζώνες Αναγνώρισης (ADIZ)» ή «Ζώνες αεράμυνας» ή «Ζώνες έγκαιρης προειδοποίησης».

Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σύμφωνα με τις προβλέψεις στο ΕΕΟ επιβάλλεται στα Κράτη-μέλη του ΕΕ Ουρανού, δυο ή περισσότερων δηλαδή Περιοχών FIRs, με αμοιβαία συμφωνία μεταξύ τους, η υποχρέωση συνεργασίας για την εγκαθίδρυση «λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου – Functional Airspace Blocks (FABs)».

Τέλος ειδικότερη περίπτωση συνεργασίας κρατών για την παροχή υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας εντός Περιοχών FIRs αποτελεί η ανάθεση από ένα Κράτος σε άλλο Κράτος την ευθύνη οργάνωσης και παροχής υπηρεσιών ATS εντός περιοχής FIR που εκτείνεται υπεράνω του εδάφους του. Η ανάθεση αυτή περιορίζεται μόνο σε

τεχνικά θέματα και θέματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και το ανατεθέν Κράτος δύναται οποτεδήποτε να τερματίσει τη συμφωνία. Τέτοια είναι η περίπτωση του αεροδιαδρόμου G18, ο οποίος για το τμήμα της διαδρομής πάνω από τη χερσόνησο της Αλικαρνασσού ελέγχεται, έπειτα από ανάθεση, από τις ελληνικές αρχές ATS.

Οι οριοθετήσεις των ευρωπαϊκών Περιοχών FIRs της Περιοχής Αεροναυτιλίας της Ευρώπης έγιναν στα πλαίσια της τρίτης (Παρίσι 1952) και τέταρτης (Γενεύη 1958) Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας Ευρώπης, οι οποίες έγιναν αποδεκτές από τον ICAO κατά τις συνεδριάσεις του στις 23/6/1952 και 15/5/1958 αντίστοιχα. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες για την οριοθέτηση των FIRs Athinai και Istanbul ολοκληρώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2nd Middle East Regional Air Navigation Meeting στην Κωνσταντινούπολη το Νοέμβριο του 1950. Στο τελικό κείμενο προς το Συμβούλιο του ICAO οι συντεταγμένες που έδωσαν η ελληνική και η τουρκική αντιπροσωπεία για την οριοθέτηση των δυο FIRs στο ανατολικό Αιγαίο συνέπιπταν απόλυτα. Το τελικό αυτό κείμενο εγκρίθηκε ομόφωνα από το Συμβούλιο του ICAO στη συνεδρίαση της 14/12/1950. Επιπλέον αξίζει να αναφερθεί ότι η Τουρκία σε αυτές τις Συσκέψεις δεν είχε εκδηλώσει πρόθεση ανάληψης ευθύνης για τμήματα εναερίου χώρου πέραν των χωρικών της υδάτων. Ταυτόχρονα, με τις ίδιες αποφάσεις του Συμβουλίου, οριοθετήθηκαν και οι Περιοχές ευθύνης για έρευνα και διάσωση, τα όρια των οποίων συμπίπτουν με αντίστοιχα όρια των Περιοχών FIRs.

Κατά την οριοθέτηση και μερική αναδιάταξη των οριών του FIR Αθηνών, το 1958 στην τέταρτη Περιοχική Συνδιάσκεψη Αεροναυτιλίας στη Γενεύη, λήφθησαν υπόψη, χωρίς καμία αντίρρηση από την Τουρκία, οι αεροναυτικοί χάρτες που δημοσίευσε η Ελλάδα το 1955 και οι οποίοι καλύπτουν τα Βαλκάνια και την Ευρωπαϊκή Τουρκία και συνεπώς αποτυπώνονται σε αυτούς τα όρια του ελληνικού εναερίου χώρου στα δέκα ναυτικά μίλια.

Η Τουρκία για να αποφύγει την προβολή του επιχειρήματος ότι υπάρχουν συμφωνημένα θαλάσσια σύνορα στο ανατολικό Αιγαίο, αμφισβήτησε την αρχή της «μέσης γραμμής» λόγω των δυσκολιών της εφαρμογής της όταν μεταξύ δυο γειτονικών κρατών επικρατούν ειδικές γεωγραφικές συνθήκες. Πράγματι τόσο η Σύμβαση της Γενεύης όσο και η Σύμβαση του 1982 είναι σαφείς και αναφέρουν ότι η

οριοθέτηση ζωνών των χωρικών υδάτων κρατών σε περιοχές που οι ακτές των είναι παρακείμενες ή η μια απέναντι στην άλλη δεν μπορεί να υπερβεί τη μέση γραμμή με βάση τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος της αιγιαλίτιδας ζώνης. Διαφοροποίηση μπορεί να υπάρξει μόνο εάν κάτι διαφορετικό συμφωνήσουν τα δυο γειτονικά κράτη.

Παρόλα αυτά και προς παράβαση των παραπάνω Συμβάσεων η Τουρκία υποστηρίζει ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη της και αυτή Κρατών με ακτές που βρίσκονται απέναντι της, οριοθετούνται με συμφωνίες, οι οποίες συνάπτονται λαμβάνοντας υπόψη των ιδιομορφιών και γεωγραφικών συνθηκών κατά τρόπο σύμφωνο με την αρχή της επιείκειας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η Τουρκία να μη δέχεται σήμερα την προέκταση του κοινού ορίου στον Έβρο νοτιότερα, στην ανοιχτή θάλασσα όπως επίσης δε δέχεται ότι έχει τεθεί σε διεθνή ισχύ το Πρωτόκολλο της 28/12/1932 μεταξύ της Ιταλίας και της Τουρκίας, με το οποίο επιχειρείται οριοθέτηση θαλασσιών συνόρων στην ανοιχτή θάλασσα. Οι θέσεις βέβαια αυτές ανατρέπουν οποιαδήποτε συμφωνημένη οριοθέτηση των FIRs Αθηνών και Istanbul ως βάση συναγωγής συμπερασμάτων περί συμφωνημένων ελληνοτουρκικών θαλασσιών συνόρων στο βοριοανατολικό και νοτιοδυτικό Αιγαίο (ΣΠ 1990).

Γ. Το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου υπεράνω των θαλασσιών ζωνών.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Γενεύης η συνορεύουσα ζώνη δεν μπορεί να επεκτείνεται πέραν των 24 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος αιγιαλίτιδας ζώνης. Η ζώνη αυτή αποτελεί τμήμα της ανοικτής θάλασσας και επομένως ο υπερκείμενος εναέριος χώρος είναι διεθνής, χωρίς όμως αυτό να αποκλείει την εφαρμογή στην εναέρια αυτή περιοχή των δικαιοδοσιών που έχει το παράκτιο κράτος στην υποκείμενη θαλάσσια ζώνη. Επομένως το παράκτιο Κράτος έχει αρμοδιότητα ελέγχου προκειμένου να προληφθεί η παραβίαση των τελωνειακών, δημοσιονομικών, μεταναστευτικών ή υγειονομικών του νόμων και κανονισμών και προκειμένου να τύχουν τιμωρίας «παραβιάσεις των παραπάνω νόμων και κανονισμών που διαπράχθηκαν στο έδαφος του ή στη χωρική του θάλασσα.

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας δημιουργεί για πρώτη φορά μια νέα ειδική ζώνη, την Οικονομική Αποκλειστική Ζώνη (ΑΟΖ). Η ΑΟΖ είναι μια περιοχή έκτασης το μέγιστο διακοσίων ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης εντός της οποίας το παράκτιο κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα που αποσκοπούν στην εξερεύνηση, εκμετάλλευση, διατήρηση και διαχείριση των φυσικών πόρων, των υπερκείμενων του βυθού, του βυθού και του υπεδάφους αυτού. Επίσης το παράκτιο κράτος δύναται να εγκαταστήσει και χρησιμοποιήσει τεχνητά νησιά, εγκαταστάσεις και κατασκευές με σκοπό την εκμετάλλευση, τη θαλάσσια επιστημονική έρευνα και τέλος την προστασία και διατήρηση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Στην ΑΟΖ τώρα όλα τα Κράτη λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους απολαύουν των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας και υπερπτήσης, της ελευθερίας τοποθέτησης υποβρυχίων καλωδίων και σωληνώσεων καθώς επίσης και της ελευθερίας χρήσης της θάλασσας για άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς που συνδέονται με την άσκηση των ελευθεριών αυτών και είναι σύμφωνοι με τις λοιπές διατάξεις της Σύμβασης του Δικαίου της Θάλασσας, ειδικότερα στα πλαίσια εκμετάλλευσης πλοίων, αεροσκαφών και υποβρυχίων. Επίσης κάθε Κράτος μπορεί εντός της ΑΟΖ παράκτιου κράτους να διεξάγει αεροναυτικές ασκήσεις λαμβάνοντας φυσικά υπόψη τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παράκτιου κράτους όπως αυτά αναφέρονται στη Σύμβαση του 1982. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διακρίνουμε τις παρακάτω περιπτώσεις:

α. Σε περίπτωση που το Κράτος που ανακήρυξε την ΑΟΖ είναι το ίδιο το Κράτος που παρέχει υπηρεσίες υπεράνω της ΑΟΖ, η κατάσταση διαγράφεται απλή εφόσον μια και μόνο κρατική οντότητα καλείται να συντονίσει την άσκηση των οικονομικών δικαιωμάτων που απορροούν από την ΑΟΖ με την παροχή υπηρεσιών ATS πάνω από την ΑΟΖ.

β. Υπάρχει όμως και η περίπτωση άλλο Κράτος να ασκεί τα οικονομικά δικαιώματα στα πλαίσια της ΑΟΖ, ως παράκτιο και υπεράνω της ΑΟΖ ή σε τμήμα αυτής να υφίσταται Περιοχή FIR άλλου Κράτους, το οποίο και έχει την αρμοδιότητα παροχής των αντίστοιχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των Κρατών με σκοπό ούτε

να διακινδυνεύσει η εναέρια κυκλοφορία υπεράνω της ΑΟΖ, ούτε να υποβαθμιστούν λόγω της εναέριας κυκλοφορίας τα οικονομικά δικαιώματα του παράκτιου Κράτους.

Για την Υφαλοκρηπίδα και τον εναερίο χώρο υπεράνω αυτής η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας στην ουσία αναπαράγει τα αναγραφόμενα στη Σύμβαση της Γενεύης σχετικά με τα ισχύοντα σε αυτά. Τα δικαιώματα του παράκτιου Κράτους στην υφαλοκρηπίδα του δε θίγουν το νομικό καθεστώς των υπερκείμενων υδάτων ή του εναερίου χώρου πάνω από αυτά τα ύδατα. Η άσκηση των δικαιωμάτων του παράκτιου Κράτους στην υφαλοκρηπίδα δεν πρέπει να παραβιάζει το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας ή τα άλλα δικαιώματα και ελευθερίες που αναγνωρίζονται από τη Σύμβαση της Γενεύης υπέρ τρίτων Κρατών. Ωστόσο επειδή το παράκτιο Κράτος έχει το δικαίωμα κατασκευής, εκμετάλλευσης και χρήσης τεχνητών νήσων και εξεδρών στην υφαλοκρηπίδα του και να δημιουργήσει ζώνες ασφαλείας έκτασης πεντακοσίων μέτρων γύρω από αυτές τις εγκαταστάσεις, έχει υποστηριχθεί ότι το δικαίωμα αυτό θα μπορούσε να επεκταθεί και στον εναερίο χώρο του παράκτιου Κράτους. Όπως αναφέραμε και στην περίπτωση της ΑΟΖ σε περίπτωση που η υφαλοκρηπίδα ενός Κράτους υφίσταται «κάτω» από την περιοχή FIR άλλου Κράτους, τότε θα πρέπει να υπάρξει συνδιαχείριση για τις ανάγκες της εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με τον εναερίο χώρο υπεράνω της ζώνης των πεντακοσίων μέτρων γύρω από τα τεχνητά νησιά και τις εξέδρες. Το ίδιο πρέπει να ισχύσει και στην περίπτωση οριοθέτησης της υφαλοκρηπίδας μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας, καθόσον σύμφωνα με τα παραπάνω, η τουρκική υφαλοκρηπίδα εκτείνεται εντός τμήματος του FIR Αθηνών και η Τουρκία είναι πιθανό να ζητήσει τη «συνδιαχείριση» του εναερίου χώρου υπεράνω εξεδρών, τις οποίες θα εγκαταστήσει στα πλαίσια άσκησης των δικαιωμάτων της στην υφαλοκρηπίδα της (Α.Γ 2012).

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας καθιέρωσε για πρώτη φορά το δικαίωμα της «ελεύθερης» υπερπτήσης αεροσκαφών – πολιτικών, κρατικών και φυσικά στρατιωτικών – πάνω από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας. Ως προς το δικαίωμα «ελεύθερης» υπερπτήσης, η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνίστανται κυριώς στην υποχρέωση συνεχούς και ταχείας υπερπτήσης, στην υποχρέωση αποχής από ενέργειες που μπορούν να

θίζουν την εθνική κυριαρχία και τη ασφάλεια των παράκτιων στα στενά κρατών ή είναι αντίθετες με τις αρχές του διεθνούς δικαίου. Ειδικά για το δικαίωμα υπερπτήσης των αεροσκαφών, ορίζει ότι τα διερχόμενα αεροσκάφη υποχρεούνται να τηρούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας που επιβάλλει η Σύμβαση του Σικάγου και να συντονίζονται στις καθιερωμένες διεθνείς συχνότητες επικοινωνίας για την εναέρια κυκλοφορία. Σχετικά με τα κρατικά – στρατιωτικά αεροσκάφη ότι προβλέπεται να συμμορφώνονται με τα ισχύοντα μέτρα ασφαλείας και να επιχειρούν πάντα υπολογίζοντας την ασφάλεια της αεροπλοΐας. Την ευθύνη των παραπάνω κατέχει το κράτος νηολόγησης του κρατικού – στρατιωτικού αεροσκάφους το οποίο ίπταται εντός Περιοχής FIR υπό την ευθύνη τρίτου Κράτους. Σε κάθε περίπτωση τα κρατικά αεροσκάφη οφείλουν να έρχονται σε επικοινωνία με το εκάστοτε Κέντρο Ελέγχου Περιοχής για να απολαμβάνουν του δικαιώματος της «transit» διέλευσης. Επιπλέον, όπως ήδη αναφέρθηκε και σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, το Κράτος νηολόγησης του κρατικού – στρατιωτικού αεροσκάφους υπέχει διεθνή ευθύνη για κάθε ζημιά που προκαλείται από τη μη συμμόρφωση των διερχομένων αεροσκαφών προς τους νόμους και τους κανονισμούς του παράκτιου Κράτους.

Η υποχρέωση των Κρατών για παροχή βοήθειας σε πλοία και αεροσκάφη στη θάλασσα και στον εναέριο χώρο τους και η διάσωση των ευρισκομένων προσώπων, πληρωμάτων και επιβαινόντων σε κίνδυνο, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ζωνών για αεροναυτική έρευνα και διάσωση. Κατά τη διάρκεια της τρίτης (Παρίσι 1952) και της τέταρτης (Γενεύη 1958) Περιοχικών Συνδιασκέψεων Αεροναυτιλίας Ευρώπης, αποφασίστηκε πως τα όρια ευθύνης για έρευνα και διάσωση καθορίστηκαν κατά τρόπο ώστε να συμπίπτουν με τα όρια των Περιοχών FIRs. Κατά αυτόν τον τρόπο, τα όρια ευθύνης των αρμόδιων ελληνικών αρχών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στον εθνικό και το διεθνή εναέριο χώρο του Αιγαίου και στην ανοικτή θάλασσα στο Αιγαίο Πέλαγος συμπίπτουν με τα όρια του FIR Αθηνών. Κάθε Κράτος φροντίζει για την εγκαθίδρυση και την παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης εντός των οριών της επικράτειας του. Επιπλέον προβλέπεται και η συνεργασία των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης γειτονικών Κρατών και συνίσταται ο συντονισμός, όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης, όπως επίσης και η ανάπτυξη κοινών διαδικασιών έρευνας και διάσωσης προς το σκοπό

διευκόλυνσης του συντονισμού αυτών των επιχειρήσεων. Για το σκοπό αυτό συνίσταται και η διεξαγωγή κοινών ασκήσεων έρευνας και διάσωσης, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν και συντονισμό των αρμόδιων υπηρεσιών των γειτονικών Κρατών.

Επιπρόσθετα κάθε Κράτος μονομερώς δύναται, όπως άλλωστε προβλέπεται και στη Σύμβαση του Σικάγου, να καθιερώσει απαγορευμένες ζώνες στον εθνικό εναέριο χώρο του, για λόγους στρατιωτικής ανάγκης ή δημόσιας ασφάλειας, να περιορίσει ή να απαγορεύσει τις πτήσεις αεροσκαφών άλλων Κρατών σε ζώνες του εναερίου χώρου υπεράνω του εδάφους του. Με την ανακήρυξη αυτή επέρχεται ένας νόμιμος περιορισμός της ελευθερίας διέλευσης πολιτικών αεροσκαφών άλλων συμβαλλόμενων Κρατών μέσω του εναερίου χώρου του Κράτους που θεσπίζει τέτοιες απαγορευμένες ζώνες, μια πρακτική σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο, η λήψη της οποίας αφήνεται στη διακρατική ευχέρεια των εθνικών αρχών, που είναι αρμόδιες να εκτιμήσουν εάν συντρέχουν λόγοι, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, «στρατιωτικής» ή «δημόσιας ασφάλειας», υπό τον έλεγχο όμως του Συμβουλίου του ICAO. Πρόβλεψη για την ανακήρυξη απαγορευμένων ζωνών υπεράνω της Ελληνικής Επικράτειας περιλαμβάνει και ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ). Οι απαγορευμένες περιοχές διακρίνονται σε επικίνδυνες και περιορισμένες περιοχές. Μια περιοχή είναι επικίνδυνη (danger area) όταν εντός αυτής λαμβάνουν χώρα, κατά τακτά διαστήματα, δραστηριότητες που μπορεί να εγκυμονούν κινδύνους για τα ιπτάμενα αεροσκάφη. Οι επικίνδυνες περιοχές δεν προβλέπονται στη Σύμβαση του Σικάγου, αλλά εμπεριέχονται σε αυτή μόνο ο ορισμός τους και η υποχρέωση των Κρατών να τις γνωστοποιούν. Η περιορισμένη περιοχή (restricted area) είναι περιοχή του εναερίου χώρου καθορισμένων διαστάσεων υπεράνω του εδάφους ή των χωρικών υδάτων του Κράτους, εντός του οποίου η πτήση των αεροσκαφών περιορίζεται σύμφωνα με ορισμένες ειδικά καθορισμένες προϋποθέσεις. Η πιο συνήθης περίπτωση εγκαθίδρυσης περιορισμένων περιοχών είναι εκείνη της τέλεσης των στρατιωτικών ασκήσεων, όπου τότε η διέλευση μέσω αυτών πολιτικών αεροσκαφών διεξάγεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Στην ελληνική επικράτεια περιορισμένη περιοχή έχει ανακηρυχθεί εντός του FIR Αθηνών, τμήμα εναερίου χώρου υπεράνω θαλάσσιας ζώνης βορείως της Κρήτης, για να διευκολύνεται η

ενεργοποίηση του πεδίου βολής Κρήτης. Η περιορισμένη αυτή περιοχή έχει χαρακτηριστεί ως ελεγχόμενη και ενεργοποιείται με ταυτόχρονη δυνατότητα διέλευσης της αεροπλοΐας μέσα από αυτή.

Τέλος τα παράκτια κράτη για λόγους εθνικής ασφάλειας και στα πλαίσια της αμυντικής τους οργάνωσης προβαίνουν, μονομερώς σε διεύρυνση των δικαιοδοσιών τους, πέραν των ορίων που καθορίζει το Διεθνές Δίκαιο και ειδικότερα η Σύμβαση του Σικάγου ή η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Τέτοια περίπτωση αποτελεί η εγκαθίδρυση σε διεθνή εναέριο χώρο, των επονομαζόμενων «εναέριων αμυντικών ζωνών αναγνώρισης – Air Defence Identification Zone (ADIZ)» ή η δημιουργία απαγορευμένων ζωνών σε διεθνή εναέριο χώρο. Δικαίωμα προς ανακήρυξη ADIZ, για λόγους εθνικής ασφάλειας, έχουν επικαλεστεί αλλά και ασκήσει κράτη όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, η Ιταλία και η πρώην Σοβιετική Ένωση. Τα κράτη αυτά έχουν ανακηρύξει τέτοιες ζώνες σε διεθνή εναέριο χώρο και πέραν των ορίων των υπο τη δικαιοδοσία τους Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσης (FIRs), με επικάλυψη περιοχών FIR υπό την ευθύνη τρίτων Κρατών. Διεθνώς η αναφορά στις ADIZ γίνεται για λόγους ενημέρωσης των αεροναυτιλομένων, για λόγους ασφάλειας της διεθνούς πολιτικής αεροπλοΐας και δεν μπορεί να αποτελούν κατά κανένα τρόπο στοιχείο αναγνώρισης της νομιμότητας ανακήρυξης ADIZ και των διαδικασιών που τα Κράτη εννοούν να ασκούν εντός των ορίων τους και σε διεθνή εναέριο χώρο. Φυσικά παράνομη ανακήρυξη ADIZ υφίσταται είτε αυτή εγκαθιδρύεται εντός της Περιοχής FIR, είτε εκτός αυτής, εφόσον και ούτε εντός της περιοχής δεν επιτρέπεται η καθιέρωση απαγορευμένων ζωνών. Κλείνοντας να αναφερθούμε και στη ζώνη απαγόρευσης πτήσεων με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας (No-fly Zone), η οποία οριοθετείται εντός περιοχής FIR Κράτους, στο οποίο έχουν επιβληθεί κυρώσεις από τον ΟΗΕ. Τέτοιες ζώνες έχουν εγκαθιδρυθεί στο Ιράκ, στη Λιβύη και στη Βοσνία – Ερζεγοβίνη. Αυτή της Λιβύης για παράδειγμα εγκαθιδρύθηκε με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας στα πλαίσια της ευθύνης προστασίας των πολιτών από τη στρατιωτική αντιπαράθεση του καθεστώτος Καντάφι και των αντικαθεστωτικών (Π.Γ 1947).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

Χρήστες εναερίου χώρου.

A. Στρατιωτικές χρήσεις εναερίου χώρου.

Η διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων στα διεθνή ύδατα και στο διεθνή εναέριο χώρο αποτελεί αδιαμφισβήτητο δικαίωμα όλων των Κρατών, το οποίο κατοχυρώνεται από τη Σύμβαση των Ηνεωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982) (Γ 2018). Το δικαίωμα αυτό αναγνωρίζεται επιπλέον σαφώς στα πλαίσια του ICAO και σε αυτά του EUROCONTROL. Ως αναφορά τη χρήση της θάλασσας τα συμβαλλόμενα Κράτη θα πρέπει να απέχουν από την προσφυγή στην απειλή ή τη χρήση βίας κατά της εδαφικής ακεραιότητας κάθε Κράτους, χωρίς η άσκηση του συγκεκριμένου δικαιώματος να συνιστά κατάχρηση και τέλος οφείλουν να σέβονται τις υποχρεώσεις που απορρέουν από άλλες διεθνείς συμβάσεις.

Σχετικά με τη χρήση του εναερίου χώρου οι διεθνείς αεροναυτικοί κανονισμοί προβλέπουν μια εξισορροπημένη χρήση του εναερίου χώρου από πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες δίνοντας έμφαση στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπλοΐας και κατά συνέπεια στη συντονισμένη χρήση του εναερίου χώρου μεταξύ των αρμόδιων πολιτικών αρχών, υπεθύνων για τον έλεγχο εναερίας κυκλοφορίας εντός ενός FIR και των στρατιωτικών αρχών που διεξάγουν τις στρατιωτικές ασκήσεις.

Το σύνολο των ως άνω ρυθμίσεων φαίνεται ότι αποδίδει την εικόνα μιας πρωταρχίας υπέρ των πολιτικών χρήσεων του εναερίου χώρου, χωρίς όμως να παραγράφεται το δικαίωμα των στρατιωτικών χρήσεων. Αυτό προκύπτει από τα παρακάτω γεγονότα:

α. Η εκχώρηση του εναερίου χώρου και όχι η δέσμευση του πρέπει να είναι προσωρινή και μεταβλητή, θα πρέπει να αποφεύγεται δηλαδή η μόνιμη δέσμευση της ίδιας περιοχής διεθνούς εναερίου χώρου εντός ενός FIR για τη διεξαγωγή ασκήσεων. Επιπλέον η έκταση της περιοχής αυτή πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μικρότερη.

β. Η δέσμευση του εναερίου χώρου πρέπει να διαρκεί το ελάχιστο δυνατό, ώστε να είναι όσο το δυνατό μικρότερη η χρονική περίοδος της δέσμευσης κατά την οποία η πολιτική αεροπλοΐα περιορίζεται.

γ. Η επιλογή της χρονικής περιόδου διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε αυτές να μη συμπίπτουν με περίοδο έξαρσης της πολιτικής αεροπλοΐας και να μην επηρεάζονται ζώνες με υψηλή πυκνότητα πολιτικής εναέριας κυκλοφορίας.

Το Εγχειρίδιο Διαδικασιών υπηρεσιών εναερίου κυκλοφορίας του ICAO προβλέπει ότι προσωρινή εκχώρηση εναερίου χώρου, σταθερή ή ματαβλητή, είναι δυνατό να καθιερωθεί για χρήση από μεγάλους σχηματισμούς πτήσεων ή άλλες στρατιωτικές επιχειρήσεις. Επιπλέον το εν λόγω Εγχειρίδιο προβλέπει ότι οι συνεννοήσεις για την εκχώρηση του εναερίου χώρου θα ολοκληρώνονται με συντονισμό μεταξύ των υπευθύνων για την άσκηση στρατιωτικών αρχών και των αρμόδιων για τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας εντός περιοχής FIR όπου θα γίνει η άσκηση. Η αποκλειστικά αρμόδια για την προσωρινή εκχώρηση τμήματος του εναερίου χώρου πολιτική αρχή θα εκδώσει τη σχετική αγγελία (NOTAM) μετά τη συνεννόηση με τις υπεύθυνες για την άσκηση στρατιωτικές αρχές, όπως προβλέπεται στη Σύμβαση του Σικάγου. Ο συντονισμός αυτός αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή διευθέτηση με αποτέλεσμα την αποφυγή κάθε κινδύνου για τα πολιτικά αεροσκάφη και στην ελαχιστοποίηση των διαταραχών στην ομαλή εκμετάλλευση των πολιτικών αεροσκαφών. Ο συντονισμός αυτός πρέπει να αποσκοπεί αρχικά στην άμεση ανταλλαγή πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την ασφαλή και ταχεία εκτέλεση των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών. Θα πρέπει να αποκαθίσταται άμεση επικοινωνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας και της αρμόδιας στρατιωτικής αρχής που διεξάγει δραστηριότητες επικίνδυνες για τα πολιτικά αεροσκάφη εν πτήσει, έτσι ώστε να δύναται να διακοπούν οι ανωτέρω δραστηριότητες σε περίπτωση ανάγκης.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι στην περίπτωση διεξαγωγής άσκησης σε τμήμα του εναερίου χώρου, το οποίο καλύπτει τμήματα δυο γειτονικών περιοχών FIR, η υποχρέωση και η αρμόδιότητα για την έκδοση NOTAM επιμερίζεται μεταξύ

των αρμοδίων υπηρεσιών των γειτονικών κρατών και κάθε μια από αυτές εκδίδει ξεχωριστά NOTAM για την Περιοχή FIR ευθύνης της, αφού φυσικά πρώτα συνεργαστεί με την «Αρμόδια Αρχή» του γειτονικού FIR και επαληθεύσει τα σχετικά στοιχεία. Απαγορεύεται η έκδοση μονομερώς NOTAM για στρατιωτικές ή άλλες δραστηριότητες, οι οποίες πρόκειται να διεξαχθούν σε περιοχή η οποία δεν υπάγεται υπό τη δικαιοδοσία του Κράτους οι αρμόδιες υπηρεσίες του οποίου «αναρμοδίως» εκδίδουν τη σχετική NOTAM.

Κατά τον EUROCONTROL και σχετικά με τον «ευρωπαϊκό» εναέριο χώρο, ο οποίος διακρίνεται σε πολιτικό και στρατιωτικό, στην ουσία αποτελεί ένα συνεχές, το οποίο πρέπει να κατανέμεται στους χρήστες του κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο. Το EUROCONTROL, το 1996, διαμόρφωσε συστάσεις για τη χρήση του εναερίου χώρου (The concept of the flexible use of the airspace - FUA), εξειδικευμένες ρυθμίσεις των οποίων περιλαμβάνει ο Κανονισμός 2150/2005 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σκοπός του Κανονισμού είναι η θέσπιση κανόνων για τη διασφάλιση της βελτίωσης της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, οι οποίες ασκούν δραστηριότητες στον εναέριο χώρο υπ' ευθύνη των κρατών μελών. Η δέσμευση του εναερίου χώρου πρέπει να είναι προσωρινή και να εφαρμόζεται μόνο σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους με βάση την πραγματική χρήση και να ελευθερώνεται μόλις παύσει η δραστηριότητα για την οποία απαιτήθηκε η δέσμευση αυτού. Επιπλέον η διασυνοριακή συνεργασία είναι υποχρεωτική και επιβάλλεται ο συντονισμός της διαχείρισης του εναερίου χώρου μεταξύ όμορων Κρατών - μελών, με σκοπό τον από κοινού προγραμματισμό της χρήσης του εναερίου χώρου πέραν των εθνικών συνόρων ή και των ορίων της περιοχής πληροφόρησης πτήσης (FIR).

Συνοψίζοντας λοιπόν υπογραμμίζεται ότι κάθε Κράτος είναι υπεύθυνο για τη διάθεση προς όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη όλων των αεροναυτικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την ομαλή διακίνηση της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό του εναέριο χώρο και στις Περιοχές FIRs, εκτός εθνικού εναερίου χώρου, στις οποίες του έχει ανατεθεί ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας.

B. Νομικό καθεστώς αεροσκαφών.

Ο ορισμός του αεροσκάφους όπως αυτός αναφέρεται στη Σύμβαση του Σικάγου αλλά και στη Σύμβαση των Παρισίων (1919), περιέχει ως κύριο στοιχείο την αντίδραση του αέρα. Συγκεκριμένα το αεροσκάφος ορίζεται ως το «Μηχάνημα το οποίο είναι σε θέση να στηριχθεί στην ατμόσφαιρα εξ' αιτίας της αντίδρασης του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των εκ της επιφανείας της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα». Στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ως αεροσκάφος ορίζεται «Κάθε συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση αεροπρικών εργασιών». Ανάλογοι ορισμοί συναντώνται και σε άλλες εθνικές νομοθεσίες.

Η διαφοροποίηση στους ορισμούς του αεροσκάφους από τις Συμβάσεις και από τα Κράτη έγκειται στο γεγονός ότι οι Συμβάσεις είχαν την πρόθεση να περιορίσουν τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με το νομικό καθεστώς του εναερίου χώρου και της εναέριας κυκλοφορίας μόνο εντός του ατμοσφαιρικού χώρου που μπορούν να κινηθούν οι πτητικές μηχανές ενώ τα Κράτη, μη αναφέροντας την αντίδραση του αέρα, αναφέρονται στο σύνολο του εναερίου χώρου και όχι μέχρι τα ανώτατα όρια της ατμόσφαιρας.

Το σύνολο των αεροσκαφών διακρίνονται σε «πολιτικά» και «κρατικά». «Κρατικά» είναι τα αεροσκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες. Όλα τα υπόλοιπα αεροσκάφη, τα οποία δεν εκτελούν τέτοιου είδους υπηρεσίες είναι «πολιτικά». Η διάκριση λοιπόν έχει να κάνει με την υπηρεσία την οποία εκτελεί το αεροσκάφος και όχι το πρόσωπο του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους. Η διάκριση αυτή των αεροσκαφών είναι ιδιαίτερα κρίσιμη, διότι έχει ως συνέπεια ότι τα κρατικά αεροσκάφη δεν απολαμβάνουν των πρώτων δύο ελευθεριών του αέρος, της διέλευσης δηλαδή μέσα από τον εθνικό εναέριο χώρο και της προσγείωσης στο έδαφος του Κράτους για καθαρά τεχνικούς λόγους, εκτός και εάν υπάρχει ειδική συμφωνία ή άδεια (Α 1983).

Η Σύμβαση λοιπόν του Σικάγου εφαρμόζεται μόνο για τα «πολιτικά» αεροσκάφη και όχι για τα «κρατικά». Εξαίρεση αποτελούν οι παρακάτω περιπτώσεις:

α. Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά στο εξωτερικό διπλωματικών αποστολών και ειδικότερα αρχηγών κρατών, υψηλών κυβερνητικών στελεχών, όπως υπουργοί και τα οποία είναι αεροσκάφη καταχωρημένα σε εθνικό νηολόγιο, είτε ανήκουν στην κυβέρνηση, είτε είναι μισθωμένα από αυτήν.

β. Τα νοσοκομειακά αεροσκάφη, τα οποία μπορεί να ανήκουν στο Κράτος ή σε οργανώσεις νοσοκομειακής περίθαλψης ή και σε διεθνείς Οργανισμούς, όπως ο ΟΗΕ ή σε διεθνείς μη κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως η Διεθνής Επιτροπή Ερυθρού Σταυρού.

Στην Ευρώπη και σύμφωνα με την Πολυμερή Συμφωνία του 1956 τα αεροσκάφη που εκτελούν ανθρωπιστικές αποστολές ή αποστολές διάσωσης, είτε είναι κρατικά είτε είναι πολιτικά, γίνονται δεκτά από το σύνολο των συμβαλλόμενων Κρατών.

Ένα άλλο ζήτημα, το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό αφορά στην εθνικότητα και τη νηολόγηση των αεροσκαφών. Η διεθνής αναγνώριση της εθνικότητας των αεροσκαφών βρίσκει τη δικαιολογητική της βάση στις επιταγές της εθνικής άμυνας και είναι πολύ σημαντική λόγω των διαφοροποιήσεων των διεθνών αεροναυτικών Κανονισμών σχετικά με τις προϋποθέσεις εισόδου και κίνησης των αεροσκαφών στον εθνικό εναέριο χώρο ενός Κράτους, ανάλογα με το εάν πρόκειται για αεροσκάφη εθνικής ή αλλοδαπής νηολόγησης. Το νομικό καθεστώς του αεροσκάφους συνδέεται άμεσα με τους όρους νηολόγησης του, οι γενικές αρχές του οποίου τίθενται από το διεθνές δίκαιο. Τα αεροσκάφη έχουν την εθνικότητα του Κράτους στο οποίο είναι νηολογημένα. Με αυτόν τον τρόπο συνδέεται η εθνικότητα του αεροσκάφους με τη νομοθεσία του Κράτους νηολόγησης και χωρίς να λαμβάνει υπόψη την εθνικότητα του ιδιοκτήτη ή του εκμεταλλευόμενου αυτό. Ο κανόνας σχετικά με τη νηολόγηση είναι ότι κάθε Κράτος δέχεται μόνο αεροσκάφη οι ιδιοκτήτες των οποίων ή η ιθαγένεια ή η έδρα τους είναι εντός του εδάφους του. Κάθε αεροσκάφος μπορεί να έχει μια μόνο μια εθνικότητα, μπορεί όμως να αλλάζει νηολόγηση και συνεπώς εθνικότητα. Υπάρχει και η περίπτωση της κοινής νηολόγησης αλλά με μια πάντα εθνικότητα. Στην Ελλάδα ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου ορίζει ότι η κτήση της ελληνικής εθνικότητας

συντελείται με την εγγραφή του αεροσκάφους στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών. Τέλος η εθνικότητα των πολιτικών αεροσκαφών μέσω της νηολόγησης δίνει σε αυτά το δικαίωμα να πραγματοποιούν την τεχνική διέλευση μέσω εθνικού εναερίου χώρου άλλου Κράτους ή και προσγείωση για τεχνικούς λόγους, χωρίς την προηγούμενη έγκριση του Κράτους αυτού. Ταυτόχρονα όμως δίνει και τη δυνατότητα στα Κράτη νηολόγησης να ασκούν έλεγχο επί των αεροσκαφών της εθνικότητας τους αφού έχουν την υποχρέωση να φροντίζουν ώστε τα αεροσκάφη που είναι νηολογημένα στα μητρώα τους να τηρούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας όταν ίπτανται είτε σε ξένο εθνικό εναέριο χώρο είτε σε αντίστοιχο διεθνή.

Γ. Διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου που εφαρμόζονται και επί στρατιωτικών αεροσκαφών.

Παρά το γεγονός ότι η Σύμβαση του Σικάγου απευθύνεται μόνο επί των πολιτικών αεροσκαφών, εντούτοις αρκετές από τις διατάξεις της εφαρμόζονται και επί των κρατικών αεροσκαφών, ιδίως ως αναφορά τις δραστηριότητες που αναπτύσσουν αυτά τα αεροσκάφη σε εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο.

Σύμφωνα λοιπόν με τη Σύμβαση του Σικάγου και συγκεκριμένα με άρθρο που προστέθηκε και υπογράφηκε το 1984 στα πλαίσια της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας στο Μόντρεαλ πρέπει να αποφεύγεται η χρήση όπλων εναντίον πολιτικών αεροσκαφών σε πτήση και σε περίπτωση αναχαίτησης καθώς δεν πρέπει να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους και των επιβαίνοντων σε αυτό. Το άρθρο αυτό αναφέρεται έμμεσα στα στρατιωτικά αεροσκάφη και αποτυπώνει εθιμικό κανόνα του διεθνούς δικαίου που ισχύει και έναντι μη συμβαλλόμενων στη Σύμβαση Κρατών. Το άρθρο αυτό δεν εισάγει νέα διεθνή υποχρέωση αλλά διευκρινίζει υποχρέωση στα πλαίσια του γενικού δημοσίου διεθνούς δικαίου. Στοιχεία κατά κανόνα για την απαγόρευση χρήσης βίας ανευρίσκονται στο Σύμφωνο της Κοινωνίας των Εθνών και στο Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών. Γενικότερα όμως η απαγόρευση χρήσης βίας βασίζεται στο διεθνές εθιμικό δίκαιο με την ειδικότερη μορφή «γενικών ανθρωπιστικών αρχών» για την ασφάλεια, το σεβασμό και την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Επιπλέον σε αυτό το άρθρο ορίζεται ότι τα συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να λαμβάνουν δεόντως υπόψη

την ασφάλεια αεροπλοΐας των πολιτικών αεροσκαφών όταν εκδίδουν Κανονισμούς για τα κρατικά αεροσκάφη. Η διάταξη αυτή αναφέρεται ευθέως και στις δραστηριότητες στρατιωτικών αεροσκαφών εντός του εθνικού εναερίου χώρου, των Περιοχών Πληροφόρησης Πτήσεων (FIRs) και του διεθνούς εναερίου χώρου.

Με απόφαση του ICAO έχει αναγνωρισθεί το δικαίωμα στα Κράτη να ζητούν την υποβολή σχεδίων πτήσης εκ μέρους στρατιωτικών αεροσκαφών τρίτων Κρατών εντός της Περιοχής FIR ευθύνης τους για κάθε πτήση, όταν η κατάθεση σχεδίου πτήσης απαιτείται από την Αρμόδια Αρχή για τη διευκόλυνση του συντονισμού με τα αρμόδια στρατιωτικά όργανα ή με τα αρμόδια όργανα γειτονικών κρατών με σκοπό την αποφυγή της ενδεχόμενης ανάγκης αναχαίτησης και όταν διασχίζονται διεθνή σύνορα. Εξάλου προς αποφυγή ή μείωση της ανάγκης αναχαίτησης αεροσκαφών οι αρμόδιες Αρχές παροχής εξυπηρέτησης εναερίου κυκλοφορίας δύνανται να υποδεικνύουν ζώνες ή αεροδιαδρόμους εντός της Περιοχής FIR, όπου θα διεξαχθεί η αεροναυτική άσκηση και οι διατάξεις που αφορούν τα σχέδια πτήσης θα εφαρμόζονται από το σύνολο των αεροσκαφών, πολιτικών και κρατικών.

Επιπρόσθετα στη Σύμβαση του Σικάγου περιλαμβάνονται κανόνες με τους οποίους ρυθμίζεται η ενεργοποίηση από τις αρμόδιες εθνικές Αρχές ATS των διαδικασιών αναγνώρισης και αναχαίτησης κατ' ουσίαν στρατιωτικών αεροσκαφών, τα οποία παραβιάζουν τους κανόνες και περιορισμούς εναερίου κυκλοφορίας εντός του εθνικού εναερίου χώρου ή της ευρύτερης περιοχής FIR υπο τη δικαιοδοσία του κατά περίπτωση παράκτιου Κράτους.

Στο σημείο αυτό θα ήταν επικοδομητικό να ορίσουμε τους όρους παραβίαση και παράβαση για να εντοπίσουμε και τις διαφορές τους:

Παραβίαση εθνικού εναερίου χώρου έχουμε όταν διαπιστωθεί είσοδος πολιτικού αεροσκάφους χωρίς προηγούμενη κατάθεση σχεδίου πτήσης ή στρατιωτικού και γενικότερα κρατικού χωρίς την προηγούμενη παροχή διπλωματικής άδειας εισόδου.

Παράβαση εθνικών Κανονισμών περί περιορισμών στην κίνηση αεροσκαφών εντός του εθνικού εναέριου χώρου έχουμε όταν αεροσκάφος γνωστής ταυτότητας, το οποίο έχει εισέλθει εντός του εθνικού εναέριου χώρου ύστερα από κατάθεση σχεδίου πτήσης ή παροχή διπλωματικής άδειας κινείται συνέχεια εκτός σχεδίου πτήσης, εισερχόμενο εντός απαγορευμένης περιοχής ή εντός περιοχής στην οποία, έχει απαγορευθεί προσωρινά για λόγους δημόσιας ασφάλειας ή σε περίοδο κρίσης, η υπερπτήση αεροσκαφών.

Επιπρόσθετα Παράβαση Κανονισμών εναερίου κυκλοφορίας έχουμε όταν τα κινούμενα εντός του εθνικού εναερίου χώρου ή ευρύτερης ζώνης διεθνούς εναερίου χώρου, εντός Περιοχής FIR, αεροσκάφη δεν τηρούν τις ρυθμίσεις των διεθνών αεροναυτικών Κανονισμών.

Από την τυπολογία των «παραβιάσεων» και των «παραβάσεων» που αναφέρθηκαν παραπάνω, γίνεται σαφές ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το πρόβλημα που παρουσιάζεται αφορά την ασφάλεια του Κράτους και σε άλλες περιπτώσεις από τις παραβάσεις των Κανονισμών εναερίου κυκλοφορίας δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια της αεροπλοΐας.

Ποιες όμως οι ενέργειες των Κρατών στις παραπάνω δυο περιπτώσεις; Παρακάτω θα αναλυθούν οι διαδικασίες αναγνώρισης και αναχαίτισης τόσο στον εθνικό εναέριο χώρο όσο και στο διεθνή εναέριο χώρο:

α. Η αντίδραση των εθνικών αρχών, υπευθύνων για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο εντός Περιοχής FIR, συνίσταται στην ενεργοποίηση διαδικασιών αναγνώρισης – αναχαίτισης ή και εξαναγκασμού σε προσγείωση των αεροσκαφών που διαπράττουν «παραβιάσεις» και «παραβάσεις» διαδικασιών που προβλέπονται και νομιμοποιούνται και από το γενικό Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Εδώ να αποσαφηνιστεί ότι η προσγείωση που αναφέρθηκε παραπάνω μπορεί να λάβει χώρα μόνο για αεροσκάφη εντός του εθνικού εναερίου χώρου αυτού.

Οι παραβιάσεις του εθνικού εναέριου χώρου και οι παραβάσεις εθνικών κανονισμών περί περιορισμών στην κίνηση αεροσκαφών εντός του εθνικού εναερίου χώρου δημιουργούν πρόβλημα ασφάλειας. Η δε ενεργοποίηση διαδικασιών αναγνώρισης – αναχαίτησης καλύπτονται από το Χάρτη των Ηνεωμένων Εθνών περί του δικαιώματος της νόμιμης άμυνας αλλά και από τη Σύμβαση του Σικάγου, η οποία προβλέπει και την περίπτωση εξαναγκασμού σε προσγείωση. Πρέπει να σημειωθεί ότι αν πρόκειται για στρατιωτικό αεροσκάφος και λαμβάνοντας υπόψη της προϋποθέσεις για νόμιμη άμυνα, θεωρείται δεδομένο η εξάντληση των ορίων της ακόμη και με προσφυγή στη χρήση όπλων ενώ αυτό απαγορεύεται αν πρόκειται για πολιτικό αεροσκάφος. Αυτό το οποίο παραμένει ανοικτό και συζητήσιμο είναι αν η απαγόρευση όπλων κατά πολιτικών αεροσκαφών ισχύει και στην περίπτωση «εσκεμμένης χρησιμοποίησης πολιτικού αεροσκάφους για οποιαδήποτε επιδίωξη ασυμβίβαστη προς τους σκοπούς της Σύμβασης, όπως για παράδειγμα είσοδος στον εθνικό εναέριο χώρο χωρίς προηγούμενη κατάθεση σχεδίου πτήσης ή μεταγενέστερη εκτροπή από το σχέδιο πτήσης και υπερπήδηση σε απαγορευμένες ζώνες.

Η αναγκαιότητα λήψης μέτρων από τα Κράτη για τη διασφάλιση των συμφερόντων άμυνας και ασφάλειας και ιδίως μέτρων επίβλεψης του υπό την ευθύνη τους, «εκ του ICAO» εναερίου χώρου και του διεθνούς τμήματος του FIR περιλαμβανομένου και του δικαιώματος θετικής αναγνώρισης των κινουμένων αεροσκαφών διευρύνεται και από τους Κανονισμούς για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Στις περοπτώσεις, άλλωστε, παραβάσεων κανονισμών εναερίας κυκλοφορίας, διεθνών και εθνικών, από αεροσκάφη κινούμενα εντός του εθνικού εναερίου χώρου, το πρόβλημα που δημιουργείται είναι η διατάραξη της ασφάλειας της αεροπλοΐας. Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου ένας εκ των σκοπών ύπαρξης του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπρίας είναι η κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων στη διεθνή αεροπλοΐα και για αυτό ακριβώς προβλέπονται διαδικασίες αναγνώρισης και αναχαίτισης αεροσκαφών στις οποίες αναφέρεται επίσης και ο εξαναγκασμός προς προσγείωση. Οι ειδικότερες διαδικασίες καθορίζονται με εθνικούς κανονισμούς, οι οποίοι μπορεί να προβλέπουν διοικητικές και ποινικές κυρώσεις που καθορίζονται στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου.

β. Κίνδυνοι για την ασφάλεια της αεροπολοΐας δημιουργούνται και από παραβάσεις των διεθνών κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας στο διεθνή εναέριο χώρο εντός Περιοχής FIR υπό την ευθύνη παράκτιου Κράτους. Και σε αυτή την περίπτωση η Σύμβαση προβλέπει την εφαρμογή των διαδικασιών αναγνώρισης και αναχαίτισης από την «Αρμόδια Αρχή» Περιοχής FIR και συγκεκριμένα αναφέρει ότι κάθε συμβαλλόμενο Κράτος αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τη διώξη παντός προσώπου που παραβιάζει τους ισχύοντες Κανονισμούς. Πρέπει όμως και σε αυτό το σημείο να τονισθεί πάλι ότι η Σύμβαση αναφέρεται σε διαδικασίες αναγνώρισης και αναχαίτισης, οι οποίες όμως αφορούν μόνο τα πολιτικά αεροσκάφη.

Τυχόν καταχρήσεις στην ενεργοποίηση ή η ενεργοποίηση των διαδικασιών αναγνώρισης και αναχαίτισης χωρίς νόμιμη αιτία δημιουργεί προβλήματα που επιλύονται ή με διπλωματικές παραστάσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων Κρατών ή με προσφυγή στις διαδικασίες της Σύμβασης περί επίλυσης διαφορών από το Συμβούλιο του ICAO. Τα στρατιωτικά αεροσκάφη, κινούμενα στο διεθνή εναέριο χώρο, απολαμβάνουν σε καιρό ειρήνης κυρίαρχης ασυλίας και ελευθερίας αεροπολοΐας με βάση το Γενικό Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο. Η αρχή αυτή επιβεβαιώνεται και από τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας που κωδικοποιεί τον κανόνα του εθνικού διεθνούς δικαίου. Τυχόν παραβάσεις των κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας δικαιολογούν την ενεργοποίηση από τις αρμόδιες αρχές της Περιοχής FIR, διαδικασιών αναγνώρισης του αεροσκάφους αλλά όχι και την παρέμβαση με αναχαίτιση. Βέβαια έχει υποστηριχθεί από διάφορους συγγραφείς ότι το δικαίωμα της «συνεχούς καταδίωξης» πλοίων, όπως αυτό προβλέπεται από τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958 ή τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, για την ανοικτή θάλασσα, θα μπορούσε κατ' αναλογία, να εφαρμοστεί και επί των αεροσκαφών, ώστε να καλύπτεται η αναχαίτιση στρατιωτικών αεροσκαφών στο διεθνή χώρο, αλλά σχετική πρόταση της Χιλής δεν είχε γίνει δεκτή από την Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου.

Το Γενικό Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο επιφυλάσσει υπέρ του παράκτιου Κράτους το φυσικό δικαίωμα της άμυνας και στη διεθνή πρακτική συναντώνται περιπτώσεις αναχαίτισης στρατιωτικών αεροσκαφών όταν αυτά δεν εφαρμόζουν τις πτητικές διαδικασίες των διεθνών κανονισμών με τους οποίους επιδιώκεται η κατοχύρωση της

ασφάλειας πτήσεων (safety) και της ασφάλειας (security) του παράκτιου Κράτους. Επόμενως το παράκτιο Κράτος νομιμοποιείται στη λήψη μέτρων κατοχύρωσης της ασφάλειας και άμυνας του, τα οποία περιλαμβάνουν εκτός της επιτήρησης που εξειδικεύεται σε ενέργειες «αναγνώρισης» και ενέργειες «αναχαίτισης» με την επίκληση περιστατικών που δικαιολογούν «κατάσταση ανάγκης». Η φιλοσοφία αυτών των μέτρων είναι εναρμωσμένη με την «αστυνόμηση» του εναερίου χώρου (air-policing), εφόσον μέσα σε αυτόν τον όρο περιλαμβάνεται και η αναγνώριση (identification) και η αναχαίτιση αεροσκαφών (interception) στο διεθνή εναέριο χώρο.

Εκτός αυτού η επίκληση της κατάστασης ανάγκης δικαιολογεί την εξω-εδαφική άσκηση εξουσιών «αστυνόμησης» του διεθνούς εναερίου χώρου εντός της Περιοχής FIR του ενεργούντος Κράτους ή την πρσφυγή σε μέτρα στρατιωτικού καταναγκασμού που πέραν της «θετικής αναγνώρισης» αεροσκαφών, οδηγούν σε επιχειρήσεις αναχαίτισης, ιδίως στρατιωτικών αεροσκαφών τρίτου Κράτους, των οποίων η κίνηση συνιστά απειλή για την ασφάλεια του παράκτιου Κράτους ή για την ασφάλεια πτήσεων άλλων αεροσκαφών, χωρίς τα στρατιωτικά μέτρα πίεσης να θεωρούνται ότι παραβιάζουν την ελευθερία αεροπλοΐας στον διεθνή εναέριο χώρο που κατοχυρώνει η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας. Τα κράτη συνεπώς μπορούν να παρεκκλίνουν από την αρχή της ελευθερίας αεροπλοΐας όταν τίθεται σε κίνδυνο η εθνική τους ασφάλεια ή η ασφάλεια πτήσεων άλλων αεροσκαφών στην Περιοχή FIR ευθύνης τους.

Τέλος οι διεθνείς δικαιοδοσίες των Κρατών σε θέματα ασφάλειας πτήσεων και άμυνας εκ του Γενικού Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου και βάσει του ICAO κατοχυρώνονται και από τους Κανονισμούς για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και μάλιστα με ειδική αναφορά στο δικαίωμα αναγνώρισης αεροσκαφών όταν παρεκκλίνουν από τους κανόνες του ICAO περί γενικής εναέριας κυκλοφορίας (General Air Traffic – GAT). Πράγματι ο Γενικός Κανονισμός αναγνωρίζει το δικαίωμα των κρατών για την εφαρμογή μέτρων σε θέματα άμυνας και ασφάλειας, ειδικότερα όσον αφορά την επιτήρηση του εναερίου χώρου που έχει τεθεί υπό την ευθύνη τους βάσει Περιοχικών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας, φυσικά και των διεθνών τμημάτων του FIR, περιλαμβανομένης της δυνατότητας αναγνώρισης παρατύπως κινουμένων

αεροσκαφών προς το σκοπό της κατοχύρωσης της ασφάλειας πτήσεων και των απαιτήσεων της άμυνας. Πρόσθετη επιβεβαίωση παρέχεται από τον Κανονισμό για την οργάνωση και τη χρήση του εναερίου χώρου που ορίζει ότι τα Κράτη διακρατούν τις εκ του ICAO υποχρεώσεις τους για τις Περιοχές FIRs που τους έχουν αποδοθεί και επομένως και τις υποχρεώσεις κατοχύρωσης της ασφάλειας των πτήσεων.

Δ. Μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα (Unmanned Aerial Vehicles - UAVs).

Η Σύμβαση του Σικάγου περιέχει ειδική πρόβλεψη για τα αεροσκάφη που μπορούν να ίπτανται χωρίς χειριστή. Σύμφωνα με αυτή λοιπόν πτητικές μηχανές αυτής της κατηγορίας δεν μπορούν να κινούνται στον εθνικό εναέριο χώρο κάθε συμβαλλόμενου Κράτους χωρίς άδεια. Η απαγορευτική αυτή ρήτρα βασίζεται στην αρχή της εθνικής κυριαρχίας που αναγνωρίζεται από τη Σύμβαση και έχει φυσικά ως στόχο την ασφάλεια της Πολιτικής Αεροπορίας. Το γεγονός ότι η απαίτηση για είσοδο στον εθνικό εναέριο χώρο των αεροσκαφών χωρίς χειριστή εκπληρώνεται μόνο ύστερα από χορήγηση ειδικής άδειας, δεν θα πρέπει να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι τα αεροσκάφη χωρίς χειριστή εξομοιώνονται με τα κρατικά αεροσκάφη με όλες τις συνέπειες που απορρέουν. Εξάλλου, οι εμπορικές εφαρμογές των μη επανδρωμένων αεροσκαφών αποτελούν κάτι ήδη πολύ συνηθισμένο άφου έχουν μπει για τα καλά στη ζωή μας και η χρήση τους συνεχώς αυξάνεται. Από τη Σύμβαση προκύπτει ότι κάθε Κράτος μέλος του ICAO διαθέτει «απόλυτη κυριαρχία - absolute sovereignty» επί της αδειοδότησης τηλεχειριζόμενου αεροσκάφους το οποίο επιχειρεί υπεράνω του εδάφους του.

Σήμερα η εκτεταμένη, όπως προαναφέρθηκε, χρήση των «Μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών - (UAVs)» για στρατιωτικούς, εμπορικούς, πειραματικούς, εξερευνητικούς ή ψυχαγωγικούς σκοπούς δημιουργεί έντονο προβληματισμό κύριως σε σχέση με την ασφάλεια της αεροπλοΐας στο σύνολο της, την επίδραση στο περιβάλλον, την οργάνωση και διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στην οποία πρέπει να ενταχθούν αρμονικά οι διάφοροι τύποι μη επανδρωμένων αεροσκαφών ενώ στον ίδιο εναέριο χώρο κινούνται καθημερινά όλοι οι παραδισιακοί, πολιτικοί και στρατιωτικοί χρήστες.

Στη συνέχεια θα δώσουμε το σύνολο των ορισμών για τα αεροσκάφη αυτής της κατηγορίας, δηλαδή τα «Μη Επανδρωμένα Αεροσκάφη – unmanned aircrafts (UAVs)». Ο όρος αυτός ουσιαστικά ταυτίζεται με τον όρο «αεροσκάφη άνευ χειριστού – pilotless aircraft», ο οποίος χρησιμοποιείται στη Σύμβαση του Σικάγου. Τα UAVs διακρίνονται σε «τηλεχειριζόμενα αεροσκάφη – remotely piloted aircrafts (RPAs)», τα οποία ελέγχονται από απόσταση και τα «αυτόνομα αεροσκάφη – autonomous», τα οποία δεν επιδέχονται ούτε τηλεχειρισμό κατά τη διάρκεια της πτήσης. Στα πλαίσια της ελληνικής νομοθεσίας στην κατηγορία των Συστημάτων μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών – ΣμηΕΑ (Unmanned Aircrafts System – UAS) περιλαμβάνονται τα Τηλεχειριζόμενα Συστήματα Αεροσκαφών (Remotely – Piloted Aircraft System – RPAS) αλλά και τα αυτόνομα αεροσκάφη (Autonomous Aircraft). Τέλος συχνά χρησιμοποιείται και ο όρος «Κηφήνες - Drones», ο οποίος αποτελεί «όρο της καθομιλουμένης» και καλύπτει το σύνολο των μη επανδρωμένων αεροπορικών εφαρμογών.

Στα πλαίσια των στρατιωτικών δραστηριοτήτων, η χρήση στρατιωτικών μη επανδρωμένων (Drones) αποτελεί πλέον κοινή πρακτική πολλών Κρατών, είτε για αναγνώριση, είτε για κατασκόπευση, είτε για «στοχευμένα» χτυπήματα. Ο κυριότερος χρήστης Drones είναι οι ΗΠΑ που τα χρησιμοποιούν στα πλαίσια των επιχειρήσεων που διεξάγουν κατά της διεθνούς τρομοκρατίας. Επίσης και η Τουρκία είχε χρησιμοποιήσει Drones κατά των ανταρτών του ΡΚΚ στο νοτιοανατολικό της τμήμα και στον πόλεμο του Ναγκόρνο Καραμπάχ προς όφελος του Αζερμπαϊτζάν και κατά της Αρμενίας, τέλος ένας ακόμα μεγάλος χρήστης των Drones είναι το Ισραήλ με τη χρήση αυτών στα κατεχόμενα Παλαιστινιακά εδάφη. Η χρήση των ένοπλων «Drones» για στοχευμένα χτυπήματα, ιδίως όταν αυτά λαμβάνουν χώρα εκτός εχθροπραξιών, θέτει σοβαρά ζητήματα διαφάνειας και απόδοσης ευθυνών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και το διεθνές ανθρωπιστικό δίκαιο. Είναι επίσης εξαιρετικά αμφίβολο αν επιθέσεις μέσω Drones μπορούν να καλυφθούν ως άσκηση του δικαιώματος της νόμιμης άμυνας. Θα πρέπει ωστόσο να επισημανθεί ότι χρήση αυτών μπορεί να αποδειχθεί, ενίοτε, επωφελής στις διεθνείς σχέσεις, όπως για παράδειγμα όταν χρησιμοποιούνται από τον ΟΗΕ προς υποστήριξη ειρηνευτικών επιχειρήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ απεύθυνε έκκληση στα Κράτη να

διασφαλίζουν ότι τα μέτρα που λαμβάνουν για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών, συνάδουν με τις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο. Παράλληλα, η ανεξέλεγκτη χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην εναέρια κυκλοφορία και να απειλήσει την ασφάλεια των πτήσεων.

Οι σχεικές ρυθμίσεις του ICAO για τα τηλεχειριζόμενα αεροσκάφη περιέχονται στη Σύμβαση του Σικάγου. Ο βασικός κανόνας «διεθνούς τυποποίησης» ορίζει ότι η λειτουργία τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών θα πρέπει να λαμβάνει χώρα με τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια προσώπων και των άλλων αεροσκαφών. Η πτήση τους προβλέπει τη χορήγηση σχετικής άδειας, τόσο από το Κράτος απογείωσης όσο και από κάθε Κράτος υπεράνω του οποίου το εν λόγω RPA πρόκειται να διέλθει. Πτήση υπεράνω της ανοικτής θάλασσας προϋποθέτει συντονισμό με την αρμόδια Αρχή ATS. Η κατάθεση σχεδίου πτήσης γίνεται σύμφωνα με τα ισχύοντα στο Κράτος υπερπτήσης. Επιπρόσθετα κάθε RPA θα πρέπει να έχει πιστοποιητικό αξιοπλοΐας, πιστοποιητικό για τον αερομεταφορέα και άδεια του χειριστή (remote pilot) και όλα αυτά φυσικά σύμφωνα με τους εκάστοτε εθνικούς κανονισμούς. Τέλος στην περίπτωση που το τηλεχειριζόμενο όχημα πρόκειται να εισέλθει στον εναέριο χώρο άλλου Κράτους, το σχετικό αίτημα χορήγησης άδειας πρέπει να απευθύνεται προς τις αρμόδιες αρχές του Κράτους τουλάχιστον επτά μέρες προ της ημερομηνίας πτήσης, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους. Μετά φυσικά από τη χορήγηση της άδειας, η αναγγελία και ο συντονισμός της εν λόγω πτήσης, στα πλαίσια της παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, θα λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κράτους που χορήγησε την άδεια.

Το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο καλύπτει το σύνολο των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, ανεξαρτήτως της μάζας που αυτά έχουν, δεδομένου ότι τα αεροσκάφη αυτά εκτελούν πτήσεις στον ίδιο εναέριο χώρο με τα επανδρωμένα. Έχουμε και εδώ αναφορά στην ανάγκη πιστοποίησης για το σχεδιασμό, την παραγωγή, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση μη επανδρωμένων αεροσκαφών καθώς και των κατασκευαστικών τους μερών. Επιπλέον έχουν θεσπιστεί λεπτομερείς πράξεις

σχετικά με τους ειδικούς κανόνες και τις διαδικασίες για τη λειτουργία αυτών καθώς και για το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων και των χειριστών εξ αποστάσεως και τους φορείς που συμμετέχουν στις σχετικές δραστηριότητες, τους κανόνες και τις διαδικασίες για τη νηολόγηση και τη σήμανση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Στην ελληνική νομοθεσία τα Συστήματα μη Επανδρωμένων Αεροσκαφών (ΣμηΕΑ) κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες: Την «ανοικτή» κατηγορία, την «ειδική» κατηγορία και την «πιστοποιημένη» κατηγορία. Ειδικότερα τώρα, η «ανοικτή» κατηγορία περιλαμβάνει ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία διεξάγεται με απευθείας οπτική επαφή του χειριστή με το ΣμηΕΑ, η μάζα του οποίου θα πρέπει να είναι λιγότερο από εικοσιπέντε κιλά. Στην «ειδική» κατηγορία υπάγονται ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία είναι πιθανό να ενέχει σημαντικούς κινδύνους για τα πρόσωπα υπεράνω των οποίων εκτελείται. Τέλος η «πιστοποιημένη» κατηγορία περιλαμβάνονται ΣμηΕΑ των οποίων η πτητική λειτουργία διεξάγεται με απαιτήσεις ανάλογες εκείνων που ισχύουν για τα επανδρωμένα αεροσκάφη, δηλαδή με προηγούμενη εξασφάλιση αδειών και πιστοποιητικών αξιοπλοΐας.

Για τις πτήσεις ΣμηΕΑ της «ειδικής» και της «πιστοποιημένης» κατηγορίας, απαιτείται κατάθεση σχεδίου πτήσης από τον εκμεταλλεόμενο ή το χειριστή ΣμηΕΑ, σύμφωνα με τις οδηγίες της ΥΠΑ για αυτοματοποιημένη κατάθεση με ειδική ηλεκτρονική φόρμα. Για τις πτήσεις μη επανδρωμένων της «ανοικτής» κατηγορίας όταν αυτές διεξάγονται σε απόσταση μεγαλύτερη των πενήντα μέτρων από το σημείο που βρίσκεται ο χειριστής, απαιτείται κατάθεση των στοιχείων διαδρομής από τον χειριστή ή τον εκμεταλλεόμενο το ΣμηΕΑ, σε ειδική ηλεκτρονική φόρμα της ΥΠΑ. Για πτήσεις επάνω από συγκεντρώσεις προσώπων απαιτείται ειδική επέκταση άδειας του χειριστή ΣμηΕΑ και ενσωμάτωση μηχανισμών ασφαλείας στο πτητικό μέσο (αλεξίπτωτο, μικρό βάρος σώματος με αφρώδες υλικό κ.α.).

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, οι πτήσεις ΣμηΕΑ επιτρέπονται γενικά σε εναέριο χώρο διαχωρισμένο (segregated) από τον εναέριο χώρο που χρησιμοποιούν τα επανδρωμένα αεροσκάφη. Ειδικότερα για τα ΣμηΕΑ και τον χώρο πτήσης τους ισχύουν τα παρακάτω:

α. Κάτω από τα επιτρεπόμενα όρια για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσης δια οργάνων (IFR) ή/και όψεως (VFR), με μέγιστο ύψος τα τετρακόσια πόδια επάνω από το έδαφος ή την επιφάνεια της θάλασσας (AGL ή MSL),

β. επάνω από τα ανώτερα όρια ελεγχόμενου εναερίου χώρου για την κυκλοφορία επανδρωμένων αεροσκαφών, δηλαδή από 460 έως 46000 πόδια,

γ. εντός «Προσωρινών Αποκλειστικών Περιοχών - Temporary Segregated Areas (TSAs)», οι οποίες προσδιορίζονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ για πτήσεις ΣμηΕΑ,

δ. σε καθορισμένα ίχνη και ύψη που προσδιορίζονται με ειδικές άδειες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ.

Επιπλέον οι πτήσεις των μη επανδρωμένων απαγορεύονται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Όπου διεξάγονται πτήσεις επανδρωμένων αεροσκαφών με κανόνες πτήσης δια οργάνων (IFR) ή/και εξ όψεως (VFR),

β. εντός των Ζωνών Κυκλοφορίας των αεροδρομιών (ATZ), και ούτως ή άλλως σε απόσταση μικρότερη από οκτώ χιλιόμετρα από την περίμετρο του αεροδρομίου και από τα ίχνη προσγείωσης, απογείωσης απο και προς το αεροδρόμιο,

γ. στις «Απαγορευμένες Περιοχές για πτήσεις συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών», όπου ορίζονται από τους αρμόδιους φορείς και δημοσιεύονται με απόφαση της ΥΠΑ,

δ. εντός των «απαγορευμένων και περιορισμένων περιοχών - Prohibited and Restricted Areas» στις οποίες απαγορεύεται ή περιορίζεται η πτήση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, οι οποίες ορίζονται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και περιγράφονται στο AIP Ελλάδος.

Τέλος σημαντική είναι και η παρατήρηση ότι οι πτήσεις ΣμηΕΑ δεν θεωρούνται πτήσεις εξ όψεως (VFR) ή πτήσεις δια οργάνων (IFR). Στις πτήσεις ΣμηΕΑ δεν παρέχονται υπηρεσίες «Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας - Air Traffic Control (ATC)» και επίσης δεν παρέχονται άλλες υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας «Air Traffic Services – (ATS)». Όταν απαιτείται, οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας της ΥΠΑ εκδίδουν ειδικές άδειες και οδηγίες.

Κλείνοντας την παράγραφο που αφορά στα ΣμηΕΑ να σημειώσουμε ότι υφίσταται η υποχρέωση καταχώρησης αυτών στο ειδικό μητρώο ΣμηΕΑ για όσα από αυτά η πτήση θα διεξάγεται σε απόσταση μεγαλύτερη από πενήντα μέτρα από το χειριστή. Η υποχρέωση αυτή ανάγεται σε αυτόν, ο οποίος εκμεταλλεύεται το ΣμηΕΑ και υποβάλλεται στην ΥΠΑ, η οποία τα κατηγοροποιεί στις κατηγορίες, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω. Αυτά τα ΣμηΕΑ, τα οποία ανήκουν στην «πιστοποιημένη» κατηγορία εγγράφονται στο Τμήμα ΣμηΕΑ του μητρώου ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών της ΥΠΑ και λαμβάνουν στοιχεία «εθνικότητας και νηολόγησης-Nationality and Registration Marks». Επιπλέον προβλέπεται η τήρηση μητρώων ολών όσων εκμεταλλεύονται, χειρίζονται, κατασκευάζουν, συντηρούν και εκπαιδεύουν προσωπικό που εμπλέκεται με τα ΣμηΕΑ. Καθόσον αυτά υπάγονται στους κανόνες πιστοποίησης της αξιοπλοΐας τους, οι οποίοι πρέπει να τηρούνται με σκοπό την έκδοση άδειας για την επαγγελματικής τους χρήση (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

Οι μηχανισμοί επίλυσης διαφορών.

A. Η επίλυση διαφορών στα πλαίσια του ICAO.

Το Συμβούλιο του ICAO έχει, παράλληλα με τις διοικητικές, ελεγκτικές, νομοθετικές αρμοδιότητες και δικαιοδοτικές αρμοδιότητες για την επίλυση των διαφορών μεταξύ των Κρατών μελών. Κάθε Κράτος μπορεί να προσφύγει σε αυτόν και μονομερώς. Η Σύμβαση του Σικάγου εγκαθιδρύει ένα σύστημα επίλυσης διαφορών, το οποίο παρουσιάζει εκλεκτικές συγγένειες με αυτό του Διεθνούς Διακαστηρίου της Χάγης. Οι διαδικασίες επίλυσης είναι καθαρά νομικές διαδικασίες και αφορούν μόνο την ερμηνεία και την εφαρμογή ενός κανόνα δικαίου. Απαραίτητη προδικαστική προϋπόθεση για την κίνηση της διαδικασίας είναι να αποδεικνύεται ότι μεταξύ των μερών έχει προηγηθεί διπλωματική διαπραγμάτευση, η οποία δεν κατέστη δυνατόν να επιλύσει τη διαφορά.

Αναλυτικά λοιπόν τα άρθρα 84 έως και 88 της Σύμβασης του Σικάγου αναφέρονται κατ'αντιστοιχία στη διευθέτηση διαφορών, στη διαδικασία διαιτησίας, στις εφέσεις, στην κύρωση δια της μη συμμόρφωσης αεροπορικών γραμμών και τέλος στην κύρωση δια της μη συμμόρφωσης Κράτους. Στη συνέχεια θα αναπτύξουμε σύντομα το περιεχόμενο των παραπάνω άρθρων.

Ο ICAO εξέδωσε Κανονισμό για την υποστήριξη των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και πρόκειται για κείμενο που αποδίδει σε μεγάλο βαθμό τη ρύθμιση του Καταστατικού και του Κανονισμού διαδικασιών του Διεθνούς Διακαστηρίου της Χάγης. Ο Κανονισμός αυτός αναφέρεται στην εισαγωγή της διαδικασίας με μια προσφυγή, η οποία υποστηρίζεται από υπόμνημα υποβαλλόμενο από το προσφυγέν Κράτος. Προβλέπει τη δυνατότητα προβολής προδικαστικών ενστάσεων, αλλά και μόνο επί της αρμοδιότητας του Συμβουλίου, το οποίο και αποφαινεται με αυτοτελή απόφαση επί της αρμοδιότητας του. Καθιερώνει τη διαδικαστική δυνατότητα παρέμβασης ενός τρίτου Κράτους, η οποία πρέπει να κηρυχθεί παραδεκτή από το Συμβούλιο.

Το Συμβούλιο μπορεί να διατάξει τη διεξαγωγή προκαταρκτικής εξέτασης, κατά τη διάρκεια της οποίας τα μέρη καλούνται να υποστηρίξουν τις θέσεις τους, διευκρινίζοντας τα πραγματικά περιστατικά και εξετάζεται το αποδεικτικό υλικό. Η διαδικασία ενώπιον του Συμβουλίου είναι γραπτή ή προφορική, ενώ οι προτάσεις των μερών κατατίθενται γραπτώς και υποστηρίζονται προφορικώς.

Ο Κανονισμός, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Συμβουλίου, προσφέρει δυνατότητες στα διάδικα μέρη για συμβιβασμό. Αυτός είναι και ο λόγος που δύναται η δυνατότητα στα μέρη, πριν από την έναρξη της κατ' ουσίαν εξέτασης της υπόθεσης να υπάρχει προκαταρκτική διαπραγμάτευση. Το Συμβούλιο μπορεί ακόμη οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια της κύριας διαδικασίας να καλέσει τα μέρη σε απ' ευθείας διαπραγματεύσεις, εάν εκτιμά ότι αυτές δύναται ακόμη να οδηγήσουν σε λύση της διαφοράς ή και σε μείωση των σημείων διαφωνίας. Η λογική αυτή αντιμετώπισης της κατάστασης άλλωστε ταιριάζει περισσότερο στη φύση του Συμβουλίου, το οποίο είναι πρωτίστως ένα πολιτικό όργανο με δικαιοδοτικές, δευτερευόντως, αρμοδιότητες.

Οι Αποφάσεις του Συμβουλίου του ICAO ως δικαιοδοτικού οργάνου επιδέχονται έφεση, είτε ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης είτε ενός ad hoc διαιτητικού δικαστηρίου, το οποίο συγκροτείται με συμφωνία των μερών. Είναι η μοναδική περίπτωση διεθνούς δικαιοδοτικού οργάνου επίλυσης διαφορών που λειτουργεί στα πλαίσια Διεθνούς Οργανισμού και του οποίου οι αποφάσεις κρίνονται κατ' έφεση σε δεύτερο βαθμό. Οι αποφάσεις που υπόκεινται σε έφεση είναι εκείνες που εκδίδονται επί διαφορών στα πλαίσια της Σύμβασης, επί διαφορών από τη Συμφωνία περί διαμετακόμισης και επί διαφορών από διμερείς συμβάσεις, αν ειδική προς τούτο ρήτρα σε αυτές το προβλέπει. Αν επιλεγεί η διαδικασία της υποβολής έφεσης ενώπιον του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης τότε θα πρέπει και τα δύο διάδικα μέρη να έχουν αποδεχθεί τη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου. Αν αντίθετα προκριθεί η διαδικασία υποβολής της έφεσης ενώπιον διαιτητικού δικαστηρίου, τότε τα μέρη οφείλουν να συμφωνήσουν στην επιλογή του διαιτητικού οργάνου, που μπορεί να είναι μόνιμο διαιτητικό δικαστήριο, όπως το Διαρκές Δικαστήριο Διαιτησίας ή ad hoc διαιτητικό δικαστήριο, του οποίου η σύνθεση πρέπει να συμφωνηθεί από τα

μέρη. Εάν τα μέλη δεν καταφέρουν να συμφωνήσουν, τότε ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του ICAO διαδραματίζει ενεργό ρόλο στον προσδιορισμό της σύνθεσης του δικαστηρίου. Σε κάθε περίπτωση, το Συμβούλιο μπορεί να παρεμβληθεί στη διαιτητική διαδικασία και να αποφασίσει επί διαδικαστικών θεμάτων.

Σχετικά με τις κυρώσεις επί της μη εφαρμογής των αποφάσεων και σύμφωνα με τη Σύμβαση, η Γενική Συνέλευση του ICAO αναστέλλει το δικαίωμα ψήφου στη Συνέλευση και το Συμβούλιο κάθε Κράτους, το οποίο παραβιάζει τα προβλεπόμενα περί επίλυσης διαφορών και συνεπώς δεν εφαρμόζει τις αποφάσεις του Συμβουλίου ως δικαιοδοτικού οργάνου ή των κατ' έφεση διεθνών δικαστηρίων.

Καταλήγοντας να αναφέρουμε ότι το Συμβούλιο δύναται να ζητήσει από τα Κράτη μέλη να του δώσουν εκθέσεις σχετικά με το επίπεδο εναρμόνισης της εθνικής τους νομοθεσίας με τη Σύμβαση του Σικάγου. Αυτό προβλέπεται στη Σύμβαση και εξοπλίζει το Συμβούλιο με δικαιώματα ελέγχου, ώστε κάθε ενέργεια μη συμμόρφωσης ή παρέκκλισης να καθίσταται γνωστή στον Οργανισμό και στα Κράτη μέλη, ιδίως αυτά που πιθανόν θίγονται από τα παρεκκλίνοντα εθνικά μέτρα. Το Συμβούλιο επομένως του ICAO έχει και δικαίωμα «επίβλεψης» της συμπεριφοράς των Κρατών μελών ως προς την εφαρμογή της Σύμβασης. Αυτή η παρακολούθηση – επίβλεψη που ασκείται από τα αρμόδια όργανα του ICAO σε συνεχή βάση, της καθημερινής διαχείρισης από τις εθνικές Αρχές των αρμοδιοτήτων που τους απονέμονται από τον Οργανισμό, βρίσκει ένα σταθερό σημείο αναφοράς στις «Aeronautical Information Publications – AIPs», πρόκειται για δελτία που ενημερώνονται από τις Εθνικές Αρχές για το σκοπό αυτό. Τέλος για να καταστεί δυνατή η επιβολή κυρώσεων, το Συμβούλιο πρέπει να αναφέρει στη Συνέλευση κάθε παράβαση, σε περίπτωση που το συμβαλλόμενο Κράτος δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά την κοινοποίηση της παράβασης.

B. Η επίλυση διαφορών από το Διαρκές Δικαστήριο Διαιτησίας (ΔΔΔ) και το EUROCONTROL.

Όπως ήδη αναφέρθηκε ένα από τα δικαστήρια, τα οποία εμπλέκονται στις διαδικασίες επίλυσης διαφορών στα πλαίσια του ICAO είναι το Διαρκές Δικαστήριο

Διαιτησίας (ΔΔΔ), το οποίο όπως θα διατυπωθεί και παρακάτω είναι αρμόδιο και για την επίλυση διαφορών στα πλαίσια του EUROCONTROL. Στο σημείο αυτό θα γίνει μια συνοπτική παρουσίαση του ΔΔΔ.

Το ΔΔΔ ιδρύθηκε το 1899 με τη Σύμβαση για την ειρηνική επίλυση των διαφορών, κατά τη διάρκεια της Πρώτης Διεθνούς Συνδιάσκεψης περί Ειρήνης, και το Καταστατικό του αναθεωρήθηκε το 1907, κατά τη διάρκεια των εργασιών της δεύτερης Συνδιάσκεψης της Χάγης. Από το 1993 έχει το καθεστώς «μόνιμου παρατηρητή» στα Ηνωμένα Έθνη, περέχει κανόνες για επίλυση διαφορών μεταξύ Κρατών και κανόνες για διαιτητικές διαδικασίες στις οποίες εμπλέκονται Διεθνείς Οργανισμοί και Κράτη, σε ισχύ από το 1996.

Το διαιτητικό αυτό πλαίσιο έχει τα παρακάτω κύρια χαρακτηριστικά. Αντανακλά τη διπλωματική πρακτική που έχει σχετικά διαμορφωθεί, προσφέροντας τη δυνατότητα στα μέρη να επιλέξουν διαιτητικό σχήμα με ένα, τρεις ή πέντε διαιτητές, οι οποίοι μπορεί να μην περιλαμβάνονται στον κατάλογο των προτεινομένων από αυτό. Οι κανόνες διαιτησίας είναι προεραϊτικοί και παρέχουν στα μέλη ευελιξία στις επιλογές τους. Ο Γενικός Γραμματέας του ΔΔΔ έχει δυνατότητα παρεμβολής στη διαδικασία σύνθεσης του Δικαστηρίου. Οι πρότυποι κανόνες διαιτησίας ρυθμίζουν την κοινοποίηση του αιτήματος για διαιτησία δια της διπλωματικής οδού στο εν αντιδικία Κράτος ή Διεθνή Οργανισμό. Η κοινοποίηση αυτή περιλαμβάνει το αίτημα διαιτησίας, τη γενική περιγραφή του αιτήματος και της διαφοράς. Επιπλέον ρυθμίζουν τη διαδικασία προσδιορισμού των διαιτητών και του επιδιαιτητή, με δυνατότητα δικαστικής παρεμβολής του Γενικού Γραμματέα του ΔΔΔ, τη διαδικασία αμφισβήτησης του υποδειχθέντος διαιτητή και την αντικατάσταση του. Με μια σειρά ακόμα από άρθρα ρυθμίζονται το θέμα της υπεράσπισης, το θέμα της εξέτασης της δικαιοδοσίας του δικαστηρίου, το θέμα της δυνατότητας λήψης προσωρινών μέτρων και το θέμα της δυνατότητας ερμηνείας της απόφασης από το Δικαστήριο.

Περί εφαρμοστέου δικαίου ισχύουν τα εξής: Εάν τα διάδικα μέρη είναι Κράτη, το εφαρμοστέο δίκαιο είναι αυτό το οποίο επέλεξαν τα Κράτη. Σε απουσία όμως συμφωνίας, το ΔΔΔ θα επιλύσει τη διαφορά με το διεθνές δίκαιο, εφαρμόζοντας:

- α. Διεθνείς συμβάσεις που εγκαθιδρύουν κανόνες αναγνωρισμένους από τα διάδικα μέρη,
- β. το διεθνές έθιμο, ως απόδειξη της διεθνούς πρακτικής,
- γ. τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου που αναγνωρίζονται από τα «πολιτισμένα έθνη»,
- δ. δικαστικές και διαιτητικές αποφάσεις και τη διδασκαλία υψηλής εξειδίκευσης δημοσιολόγων των διαφόρων Κρατών, ως βοηθητικό μέσο προσδιορισμού του δικαίου.

Η κατάσταση διαφοροποιείται αν τα διάδικα μέρη είναι ένας Διεθνής Οργανισμός και ένα Κράτος μέλος του. Στην περίπτωση αυτή αρχικά εφαρμοστέο δίκαιο είναι αυτό του Οργανισμού και το δίκαιο που εφαρμόζεται στις διεθνείς Συμβάσεις μεταξύ των διαδίκων μερών, όπως και όπου αρμόζει οι γενικές αρχές του δικαίου των Διεθνών Οργανισμών και οι κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου.

Όπως προαναφέρθηκε, για την επίλυση των διαφορών στα πλαίσια της Σύμβασης του EUROCONTROL αρμόδιο όργανο είναι το Διαρκές Δικαστήριο Διαφορών, του οποίου οι διαδικασίες χαρακτηρίζονται από ευελιξία και ταχύτητα, διατηρώντας ταυτόχρονα το νομικό τους χαρακτήρα. Παρόλα αυτά ο μηχανισμός αυτός της επίλυσης διαφορών δεν χρησιμοποιήθηκε αρκετά, λόγω κυρίως της συναινετικής φύσης της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, όπως αυτή αναλύεται στην αναθεωρημένη Σύμβαση του EUROCONTROL. Ο Οργανισμός όμως έχει σκοπό να θεσμοθετήσει μια διαδικασία διαιτησίας, η οποία θα εφαρμόζεται έναντι αυτού και των συμβαλλόμενων Μερών του και θα αποσκοπεί στην προώθηση και στη διευκόλυνση κάθε μέτρου που λαμβάνεται εν όψει της διαιτησίας.

Η πολιτική διαιτησίας βασίζεται στον Κανονισμό του Διαρκούς Διαιτητικού Δικαστηρίου για τις διαφορές μεταξύ των Κρατών και για αυτές μεταξύ των Κρατών και των διεθνών Οργανισμών (Γ. ΑΓΓ. 2012).

Κεφάλαιο 6ο

Η διερεύνηση αεροπρικών ατυχημάτων και συμβάντων.

Αρχικά θα δώσουμε τους δυο ορισμούς, το ατύχημα και το συμβαν όπως αυτοί αναφέρονται στη Σύμβαση του Σικάγου. Ατύχημα είναι κάθε γεγονός συνδεδεμένο με τη λειτουργία του αεροσκάφους, το οποίο επέρχεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβαστεί ή στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους. Το ατύχημα λαμβάνει χώρα στο χρονικό διάστημα μεταξύ του οποίου το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή εκείνη που θα τερματίσει την πτήση του κατά το οποίο επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου ή το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη, η οποία αλλοιώνει τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις ή τα πτητικά του χαρακτηριστικά ή το αεροσκάφος απολεσθεί ή είναι τελείως απρόσιτο.

Συμβάν είναι ένα γεγονός εκτός ατυχήματος που συνδέεται με τη λειτουργία αεροσκάφους, το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της λειτουργίας του. Το Σοβαρό Συμβάν συνδέεται με τη λειτουργία του αεροσκάφους και συντελείται υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε και στην περίπτωση του μη επανδρωμένου αεροσκάφους. Λαμβάνει χώρα κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που οιοδήποτε πρόσωπο επιβιβάζεται στο αεροσκάφος για να αποχωρήσει με την πτήση και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβαστεί ή, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ του οποίου το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή εκείνη που θα τερματίσει την πτήση του ή στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους.

Η υποχρέωση διερεύνησης ενός αεροπορικού ατυχήματος απορρέει από τη Σύμβαση του Σικάγου, η οποία αναφέρει ότι το Κράτος στο έδαφος του οποίου λαμβάνει χώρα ατύχημα σε αεροσκάφος άλλου συμβαλλόμενου Κράτους υποχρεούται να διεξάγει έρευνα ως προς τις συνθήκες του ατυχήματος, δίνοντας

παράλληλα τη δυνατότητα στο Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους να ορίσει παρατηρητές, οι οποίοι θα είναι παρόντες κατά τη διαδικασία της διερεύνησης και να κοινοποιήσει στο Κράτος αυτό την έκθεση και το πόρισμα της διερεύνησης. Η διερεύνηση είναι υποχρεωτική για ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα, στα οποία εμπλέκονται αεροσκάφη μάζας μεγαλύτερης των 2.250 κιλών. Η υποχρέωση του Κράτους διεξαγωγής διερεύνησης στο οποίο λαμβάνει χώρα ατύχημα ή σοβαρό συμβάν μπορεί να εκχωρηθεί εν όλω ή εν μέρει σε άλλο Κράτος ή σε περιφερειακό οργανισμό διερεύνησης ατυχημάτων. Σε κάθε περίπτωση, το Κράτος που έχει την υποχρέωση διεξαγωγής της έρευνας θα πρέπει να διευκολύνει την έρευνα με κάθε πρόσφορο μέσο. Στην περίπτωση κατά την οποία έλαβε χώρα σοβαρό συμβάν και όχι ατύχημα σε αεροσκάφος με μάζα μικρότερη των 2.250 κιλών, η διεξαγωγή έρευνας συνίσταται αλλά δεν είναι υποχρεωτική.

Στην περίπτωση κατά την οποία δεν μπορεί να προσδιοριστεί ο τόπος που έλαβε χώρα το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν ή αυτά έλαβαν χώρα υπεράνω της ανοικτής θάλασσας, η ευθύνη διενέργειας της διερεύνησης περιέχεται στο Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους. Τα πλησιέστερα στη συγκεκριμένη τοποθεσία Κράτη υποχρεούνται να παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια και να ανταποκριθούν σε τυχόν αιτήματα του Κράτους νηολόγησης. Είναι ευνόητο ότι στην περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος στο διεθνή εανέριο χώρο κρίσιμη καθίσταται η συνεισφορά του Κρατούς του οποίου η Αρμόδια Αρχή FIR έχει ύπο την ευθύνη της το επίμαχο σημείο. Εάν το Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους δεν προτίθεται να διεξάγει τη σχετική διερεύνηση και δεν την έχει αναθέσει σε άλλο Κράτος ή σε περιφερειακό οργανισμό διερεύνησης, το Κράτος του φορέα εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή αντί αυτού το Κράτος σχεδίασης ή κατασκευής αυτού δύναται να απαιτήσει εγγράφως από το Κράτος νηολόγησης την εκχώρηση του δικαιώματος της διερεύνησης. Εάν το Κράτος νηολόγησης δεν αποκριθεί εντός τριάντα ημερών, το Κράτος που αιτήθηκε την εκχώρηση της διερεύνησης μπορεί να την διεξάγει.

Σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι η χώρα μας έχει καταθέσει «διαφορά» ως προς τα παραπάνω οριζόμενα. Συγκεκριμένα στην εθνική της νομοθεσία προβλέπεται ότι το μόνο Κράτος το οποίο παρέχει υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης

έντος του FIR Αθηνών είναι η Ελλάδα, επιπλέον αυτό ισχύει και εκτός FIR Αθηνών όταν πρόκειται για αεροσκάφος ελληνικού νηολογίου ή για αεροσκάφος το οποίο εκμεταλλεύεται από επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα. Οι διερευνύσεις εκτός FIR Αθηνών διενεργούνται με την επιφύλαξη του ισχύοντος δικαίου του Κράτους στην επικράτεια του οποίου συνέβη το ατύχημα ή συμβάν.

Η διεξαγωγή της διερεύνησης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- α. Τη συλλογή, καταγραφή και ανάλυση κάθε πληροφορίας σχετικής με το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν,
- β. την προστασία ορισμένων αρχείων διερεύνησης, σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου,
- γ. την έκδοση συστάσεων ασφαλείας, όταν αυτές απαιτούνται,
- δ. τον προσδιορισμό των αιτιών ή/και των παραγόντων που συνέβαλαν στο ατύχημα ή στο συμβάν,
- ε. την ολοκλήρωση του τελικού πορίσματος.

Το Κράτος υπό την ευθύνη του οποίου, διεξάγεται η διερεύνηση ορίζει τον υπεύθυνο διερευνητή (investigator in charge), ο οποίος έχει ανεμπόδιστη πρόσβαση στα συντρίμια του αεροσκάφους και σε όλο το σχετικό υλικό. Ειδικά θα πρέπει να εξασφαλίζεται η ανάγνωση των καταγραφών πτήσης άμεσα και χωρίς καμία καθυστέρηση. Επιπλέον παρέχεται στον υπεύθυνο διερευνητή κάθε διευκόλυνση σχετικά με την επικοινωνία με κάθε δικαστική αρχή του Κράτους, η οποία μπορεί να έχει συνάφεια με το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν. Τα στοιχεία της έρευνας είναι εμπιστευτικού χαρακτήρα, με ευθύνη του Κράτους που διεξάγει την έρευνα, εκτός και εάν η αρμόδια δικαστική Αρχή κρίνει ότι η αποκάλυψη τους υπερτερεί της επίδρασης που θα έχει η αποκάλυψη τους επί μελλοντικών διερευνήσεων.

Κάθε Κράτος, το οποίο θα κληθεί από το Κράτος το οποίο διεξάγει την διερεύνηση να παράσχει σε αυτό κάθε σχετική πληροφορία, είναι υποχρεωμένο να το πράξει. Η υποχρέωση αυτή φυσικά αφορά πρωτίστως το Κράτος του οποίου τις

υπηρεσίες είχε χρησιμοποιήσει το αεροσκάφος που ενεπλάκη στο ατύχημα ή σοβαρό συμβάν.

Σε κάθε έρευνα που διεξάγεται το Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, το Κράτος του αερομεταφορέα, το Κράτος σχεδιασμού και το Κράτος κατασκευής δικαιούνται να ορίσουν διαπιστευμένο εκπρόσωπο τους. Εάν τα δύο πρώτα Κράτη δεν ορίσουν εκπρόσωπο, συστήνεται στο Κράτος διενέργειας της έρευνας να προσκαλέσει τον αερομεταφορέα να συμμετάσχει. Ομοίως εάν τα Κράτη σχεδιασμού και κατασκευής δεν επιθυμούν να συμμετέχουν στη διερεύνηση, το Κράτος διεξαγωγής μπορεί να προσκαλέσει τους αρμόδιους οργανισμούς για το σχεδιασμό και την κατασκευή του αεροσκάφους να συμμετάσχουν. Υποχρέωση συμμετοχής των παραπάνω Κρατών στη διερεύνηση υφίσταται όταν η μάζα του αεροσκάφους είναι μεγαλύτερη από 2.250 κιλά. Τέλος διαπιστευμένο εκπρόσωπο δικαιούται να ορίσει και το Κράτος, του οποίου υπήκοοι έχασαν τη ζωή τους ή τραυματίστηκαν σοβαρά από το ατύχημα.

Το Κράτος, το οποίο διενήργησε τη διερεύνηση υποχρεούται να αποστείλει αντίγραφο του Τελικού Πορίσματος (Draft Final Report) στους παρακάτω:

- α. Στο Κράτος νηολόγησης,
- β. στο Κράτος του αερομεταφορέα,
- γ. στο Κράτος σχεδίασης του αεροσκάφους,
- δ. στο Κράτος κατασκευής αυτού,
- ε. σε κάθε Κράτος, το οποίο συμμετείχε στην έρευνα, σύμφωνα με όσα είπαμε παραπάνω.

Τα παραπάνω Κράτη θα πρέπει να αποστείλουν το συντομότερο δυνατό, τα σημαντικά και τεκμηριωμένα (significant and substantiated) σχόλια τους. Εάν σε χρονικό διάστημα εξήντα ημερών δε στείλουν κάτι στο Κράτος, το οποίο έκανε τη διερεύνηση, το Τελικό Πόρισμα αυτής δημοσιεύεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στη

Σύμβαση. Έαν το συμβάν αφορούσε αεροσκάφος συνολικής μάζας μεγαλύτερης των 5.700 κιλών ένα αντίγραφο του Τελικού Πορίσματος αποστέλλεται και στον ICAO.

Το τελικό προϊόν της διεξαγωγής της διερεύνησης είναι η έκδοση «Συστάσεων Ασφαλείας - Safety Recommendations» με σκοπό τη βελτιώση της ασφάλειας των πτήσεων και με βάση την αποκτηθείσα από την διερεύνηση εμπειρία, προς αποφυγή παρομοίων καταστάσεων στο μέλλον. Για το λόγο αυτό η Αρχή που διενεργεί τη διερεύνηση, σε οποιοδήποτε στάδιο αυτής δύναται να στείλει προς κάθε Κράτος κάθε προληπτική πράξη, την οποία κρίνει ότι είναι απαραίτητη για τη διερεύνηση της ασφάλειας της αεροπλοΐας. Η ανταλλαγή αυτή συστάσεων μπορεί να λάβει χώρα και μεταξύ Αρχών διερεύνησης διαφορετικών Κρατών αλλά και του ICAO. Το Κράτος τώρα το οποίο λαμβάνει την πράξη θα πρέπει εντός ενενήντα ημερών να απαντήσει σχετικά με την πράξη την οποία παρέλαβε. Επιπλέον ο ICAO διατηρεί ένα σύστημα που χρησιμοποιείται για τη διατήρηση πληροφοριών σχετικών με ατυχήματα και συμβάντα που αφορούν αεροσκάφη με μάζα μεγαλύτερη των 2.250 κιλών και ονομάζεται «Σύστημα ADEP (Accident Incident Data Reporting)».

Στην Ελλάδα για την προσαρμογή της με την ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με το θέμα της διεξαγωγής διερεύνησης ατυχημάτων εκδόθηκε ο νόμος 2912/2001, με τον οποίο ιδρύθηκε η «Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπλικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΠ)». Η ΕΔΑΠ είναι ανεξάρτητη αρχή, έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και τη συνείδηση τους. Επιπρόσθετα με το Π.Δ. 120/2006 συστάθηκε στην Κεντρική Υπηρεσία της ΥΠΑ, μόνιμη «Επιτροπή Αναφορών Περιστατικών Ασφάλειας (ΕΑΠΑ)», ως αρμόδια Αρχή για τη συλλογή, αξιολόγηση, επεξεργασία, ανάλυση, διερεύνηση και αποθήκευση των αναφορών περιστατικών και των εθελοντικών αναφορών, την προστασία και προώθηση των σχετικών πληροφοριών, καθώς και την υποβολή εισηγήσεων προς τη Διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, για την πρόληψη της ασφάλειας των πτήσεων και των προσώπων στους χώρους των οργανισμών που σχετίζονται με την πολιτική αεροπορία (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

Κεφάλαιο 7ο

Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Α. Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο προστασίας της πολιτικής αεροπορίας.

Σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου, κάθε συμβαλλόμενο Κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να υιοθετεί μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται ότι κάθε αεροσκάφος που υπερίπταται του εδάφους του, όπως και κάθε αεροσκάφος που φέρει σήματα εθνικότητας του, όπου και εάν ίπταται, σε διεθνή χώρο ή σε εθνικό εναέριο χώρο άλλου Κράτους, θα συμμορφώνεται με τους ισχύοντες στο χώρο αυτό νόμους και κανονισμούς για την πτήση των αεροσκαφών. Κάθε συμβαλλόμενο Κράτος δεσμεύεται να κινήσει διοικητικές και ποινικές διαδικασίες, κατά παντός προσώπου που παραβιάζει τους εφαρμοστέους κανονισμούς. Οι διατάξεις αυτές επιβάλλουν σε κάθε συμβαλλόμενο Κράτος, με βάση την αρχή της εδαφικότητας (Κράτος υπερπτήσης) και εθνικότητας του αεροσκάφους μια γενική υπιχρέωση, πιο ευρεία από την υποχρέωση λήψης μέτρων για πράξεις που απειλούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, όπως οι αεροπειρατείες.

Στο διεθνές δίκαιο καθιερώθηκε εθιμικά ως γενική αρχή ότι η πειρατεία και άλλα διεθνή εγκλήματα, όποιος και εάν είναι ο τόπος τέλεσης τους, στην ανοικτή θάλασσα, στο διεθνή εναέριο χώρο ή σε εδάφη που δεν υπόκεινται σε εθνική κυριαρχία, τιμωρούνται από τις αρχές του Κράτους το οποίο συνέλαβε τους φερόμενους ως δράστες, υπό την επιφύλαξη υποβολής αίτησης έκδοσης, ιδίως από Κράτη που διεκδικούν την άσκηση συμβατικά ή νομοθετικά προβλεπόμενης διεθνούς ποινικής δικαιοδοσίας.

Η Σύμβαση της Γενεύης δεν προβλέπει ως πράξη αεροπειρατείας την κατάληψη του αεροσκάφους από επιβάτες με τη απειλή βίας κατά του κυβερνήτη και του πληρώματος και για σκοπούς μάλιστα όχι «ιδιοτελείς» αλλά στοχεύοντες μέσω της διεθνούς αυτής τρομοκρατικής ενέργειας, σε πολιτικές επιδιώξεις μη παραδεκτές, ως προς τον τρόπο διεκδίκησης των αιτημάτων, από το διεθνές δίκαιο. Το κενό αυτό στις διεθνείς πολυμερείς Συμβάσεις, αλλά και στις εθνικές νομοθεσίες, οι οποίες δεν

προβλέπουν ειδικά το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι για να αποθαρρυνθούν οι δράστες μιας αεροπειρατείας με την εξασφάλιση της δυνατότητας της αποτελεσματικής τιμωρίας τους πρέπει το έγκλημα της παράνομης κατάληψης αεροσκάφους και των παράνομων πράξεων που απειλούν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας να αναγνωριστούν ως διεθνή εγκλήματα, ώστε όλα τα Κράτη στα οποία βρίσκονται οι δράστες τους να υπέχουν την υποχρέωση είτε να τους δικάσουν είτε να τους εκδώσουν στο Κράτος που επιθυμεί να ασκήσει εναντίον τους ποινική δίωξη. Είναι λοιπόν η ανυπαρξία εθνικών ρυθμίσεων για την καταστολή αυτής της μορφής εγκληματικότητας και τα κενά των διεθνών πολυμερών Συμβάσεων είναι εκείνα που οδήγησαν στη σύναψη ειδικών διεθνών Συμβάσεων για την αντιμετώπιση των θεμάτων που έχουν σχέση με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Οι Συμβάσεις αυτές, είτε είναι πολυμερείς, όπως οι Συμβάσεις που συνάφθηκαν υπό την αιγίδα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και είναι:

- α. Η Σύμβαση του Τόκιο (1963) για τις παραβιάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται υπό αεροσκαφών,
- β. η Σύμβαση της Χάγης (1970) για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών,
- γ. η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1971) για την καταστολή παράνομων πράξεων που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας,
- δ. η Σύμβαση του Πεκίνο (2010) για την καταστολή παράνομων πράξεων σχετικών με τη διεθνή πολιτική αεροπλοΐα,
- ε. το Πρωτόκολλο του Πεκίνο (2010), συμπληρωματικό στη Σύμβαση για την καταστολή της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών,

στ. το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (2014) που τροποποιεί τη Σύμβαση του Τόκιο.

Είτε περιφερειακές διεθνείς Συμβάσεις όπως η Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης (1977) για την καταστολή της τρομοκρατίας, είτε συλλογικές Διακυρήξεις Κρατών, όπως η Διακήρυξη της Βόννης (1978) για τα αντίποινα κατά Κρατών που δεν λαμβάνουν μέτρα κατά της διεθνούς τρομοκρατίας είτε, τέλος, διμερείς διακρατικές Συμβάσεις.

Οι Διεθνείς Πολυμερείς Συμβάσεις στο χώρο που μας ενδιαφέρει διευρύνουν, εγκαθιδρύουν και επιβάλλουν στα συμβαλλόμενα Κράτη την άσκηση διεθνών ποινικών δικαιοδοσιών με εναλλακτική υποχρέωση την έκδοση.

Οι διευρυμένες διεθνείς ποινικές δικαιοδοσίες βασίζονται στις αρχές:

α. Της εδαφικότητας όταν το έγκλημα τελέσθηκε επί του εδάφους της επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων και του εθνικού εναέριου χώρου, σε πλοία και αεροσκάφη εθνικής νηολόγησης και σημάτων εθνικότητας ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του φερόμενου ως δράστη,

β. της εθνικότητας ιθαγένειας με την ειδικότερη μορφή για τους ημεδαπούς που εγκληματούν στο εξωτερικό,

γ. της παθητικής της προσωπικότητας για πράξεις που τελούνται στην αλλοδαπή κατά ημεδαπών,

δ. της «αυτοπροστασίας» για πράξεις που τελούνται εκτός της επικράτειας και επηρεάζουν ή θίγουν δημόσια συμφέροντα,

ε. της παγκόσμιας δικαιοσύνης για πράξεις που ασχέτως του τόπου τέλεσης επειδή χαρακτηρίζονται ως διεθνή εγκλήματα ή εγκλήματα διεθνούς σημασίας επιβάλλεται η ποινική καταστολή από τις αρχές του Κράτους στο οποίο «ευρέθη» ή συνελήφθη ο φερόμενος ως δράστης (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε συνοπτικά στις Συμβάσεις, οι οποίες συνάφθηκαν υπό την αιγίδα του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας για να εντοπίσουμε το πώς η κάθε μια διαμόρφωσε το νομικό πλαίσιο του εναερίου χώρου.

Η Σύμβαση του Τόκιο (1963) για τις παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται επί αεροσκαφών εφαρμόζεται επί παραβάσεων του ποινικού δικαίου και επί πράξεων οι οποίες ανεξάρτητα από το εάν συνιστούν ή όχι παράβαση δύναται να θέσουν ή θέτουν σε κίνδυνο την τάξη και πειθαρχία επί του αεροσκάφους. Η Σύμβαση δεν έχει σαν πρώτο στόχο την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών, αλλά την καθιέρωση ή τη διερεύνηση της διεθνούς δικαιοδοσίας των Κρατών και την απονομή εξουσιών και υποχρεώσεων στις διάφορες εθνικές αρχές και στον κυβερνήτη του αεροσκάφους, σε περίπτωση παραβάσεων επί του αεροσκάφους ή πράξεων που θέτουν σε κίνδυνο το αεροσκάφος.

Συγκεκριμένα σχετικά με τον κυβερνήτη ορίζεται ότι αυτός δύναται να αποβιάσει οποιονδήποτε θέτει με τις ενέργειες του σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή τελεσε επί του αεροσκάφους πράξεις οι οποίες συνιστούν παράβαση σύμφωνα με τους νόμους του Κράτους, στο μητρώο του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος. Το πρόβλημα το οποίο είχε ως στόχο να επιλύσει η Σύμβαση ήταν αυτό της έλλειψης διεθνούς δικαιοδοσίας των Κρατών για την καταστολή παραβάσεων ή πράξεων που τελούνται κατά τη διάρκεια πτήσης σε Κράτος άλλο από εκείνο της νηολόγησης του αεροσκάφους ή σε διεθνή εναέριο χώρο.

Έτσι σύμφωνα με τη Σύμβαση το Κράτος στα μητρώα του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος είναι αρμόδιο για την άσκηση δικαιοδοσίας επί των επί του αεροσκάφους τελεσθεισών παραβάσεων και πράξεων. Επί πλέον κάθε τέτοιο συμβαλλόμενο Κράτος υποχρεούται να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την άσκηση της δικαιοδοσίας του εν όψει της εκδίκασης παραβάσεων που έγιναν οπουδήποτε σε αεροσκάφος νηολόγησης του. Το σημαντικότερο όμως στοιχείο της Σύμβασης του Τόκιο είναι ότι καθιερώνει την παράνομη κατάληψη του αεροσκάφους ως διεθνές έγκλημα και δίνει τον ορισμό του. Αεροπειρατεία έχουμε όταν κάποιος πρόσωπο επί αεροσκάφους, παράνομα και με την άσκηση βίας ή απειλής, παρενοχλεί την πτήση του ή το καταλαμβάνει ή ασκεί επ' αυτού έλεγχο.

Στη συνέχεια η Σύμβαση προσδιορίζει τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων Κρατών και συγκεκριμένα την «αόριστη» δέσμευση να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να επαναποκτήσει ο κυβερνήτης ή να διατηρήσει τον έλεγχο του αεροσκάφους και την υποχρέωση να επιτραπεί στο πλήρωμα και στους επιβάτες να συνεχίσουν το ταξίδι τους και να επιστραφεί το αεροσκάφος, μόλις αυτό καταστεί δυνατό, στα πρόσωπα που δικαιούνται να το κατέχουν νόμιμα. Περαιτέρω η Σύμβαση ρυθμίζει τα της κράτησης του δράστη της αεροπειρατείας από τις αρχές του Κράτους στο οποίο συνελήφθη ή παραδόθηκε. Οι αρχές τώρα του Κράτους μπορούν να διενεργήσουν προκαταρκτική εξέταση και να ασκήσουν ενδεχομένως ποινική δίωξη ή να τον εκδώσουν χωρίς όμως να δημιουργεί σε αυτά υποχρέωση έκδοσης. Διαπιστώνουμε δηλαδή ότι η Σύμβαση του Τόκυο αν και διευρύνει τη διεθνή δικαιοδοσία των Κρατών για την καταστολή των παραβάσεων ή άλλων πράξεων που τελούνται επί αεροσκάφους δεν καθιερώνει ωστόσο ρητή υποχρέωση των Κρατών για την ποινική δίωξη των δραστών ή υποχρέωση για την έκδοσή τους.

Λίγα χρόνια μετά τη Σύμβαση του Τόκυο, το 1970 η Σύμβαση της Χάγης έρχεται να καλύψει τα κενά αυτής και ειδικότερα να καθιερώσει για το έγκλημα της αεροπειρατείας την «αυτόματη» αρμοδιότητα του Κράτους προσγείωσης του αεροσκάφους, επί πλέον εκείνης του Κράτους νηολόγησης. Η Σύμβαση της Χάγης αναγνωρίζει την παράνομη κατάληψη αεροσκάφους ως ιδιαίτερη παράβαση, η οποία πρέπει να επισύρει την εφαρμογή αυστηρών ποινικών κυρώσεων κατά των δραστών, σε όποιο από τα συμβαλλόμενα Κράτη και να έχουν αυτοί καταφύγει. Ενώ η Σύμβαση του Τόκυο κάλυπτε όλες τις παραβάσεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, αντίθετα η Σύμβαση της Χάγης αφορά μόνο τις παράνομες πράξεις που διαπράττονται επί του αεροσκάφους και που στόχο έχουν είτε την κατάληψη του, είτε την άσκηση ελέγχου επ' αυτού. Η Σύμβαση της Χάγης έχει ως κύριο στόχο να επιβάλει την υποχρέωση στα Κράτη μεταξύ δυο επιλογών, είτε την άσκηση ποινικής δίωξης είτε την έκδοση του ή των δραστών. Αρμόδια για τα παραπάνω ορίζονται από τη Σύμβαση το Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, εάν το αεροσκάφος είναι μισθωμένο χωρίς πλήρωμα, αρμόδιο είναι το Κράτος στο οποίο είχε την κύρια έδρα του ή διαμονή του το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος, το Κράτος στο οποίο προσγειώθηκε τελικά το αεροσκάφος με τον πιθανό δραστή της παράβασης

ευρισκόμενο ακόμη εντός του αεροσκάφους και οποιοδήποτε άλλο συμβαλλόμενο Κράτος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο φερόμενος ως δράστης της παράβασης, εφόσον το Κράτος αυτό δεν τον εκδίδει.

Παρόλα αυτά, η Σύμβαση της Χάγης δε δίνει οριστική υποχρεωτική λύση στο πρόβλημα της έκδοσης εφόσον κάθε Κράτος μπορεί να επιφυλαχθεί για άρνηση της έκδοσης του δράστη και να χορηγήσει ενδεχομένως άσυλο εάν κρίνει ότι το έγκλημα έχει πολιτικό χαρακτήρα εφόσον σύμφωνα με τη Σύμβαση η έκδοση υπόκειται στους λοιπούς όρους τους προβλεπόμενους από το δίκαιο του Κράτους της αίτησης. Αλλά ούτε και σαφής υποχρέωση δίωξης υπάρχει εφόσον αφενός η κράτηση του φερόμενου ως δράστη ενεργείται αν κρίνεται ότι οι περιστάσεις το επιβάλλουν αφετέρου δε η παραπομπή στις αρμόδιες αρχές για την άσκηση της ποινικής δίωξης αποφασίζεται με βάση του μεγέθους της παράβασης που διατελέστηκε σύμφωνα με τους νόμους του Κράτους.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ αφορά κυρίως έναν ορισμένο αριθμό τρομοκρατικών πράξεων κατά προσώπων επί αεροσκαφών, κατά αεροσκαφών και κατά εγκαταστάσεων στο έδαφος, π.χ. αεροδρόμια. Το κύριο ενδιαφέρον της Σύμβασης της Χάγης ήταν επικεντρωμένο στον ακριβή προσδιορισμό της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών κατά την προσγείωση ή την απογείωση. Ήταν λοιπόν απαραίτητο να καλυφθούν με τη νέα Σύμβαση όλες οι υπόλοιπες μορφές εγκληματικών πράξεων κατά της πολιτικής αεροπορίας.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ εφαρμόζεται όταν διαπράττονται πράξεις βίας κατά προσώπων επί αεροσκάφους εν πτήση, εάν η πράξη αυτή δύναται να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους, όταν προκληθούν ζημίες ή να καταστραφεί αεροσκάφος «εν υπηρεσία», όταν τοποθετηθούν εκκρηκτικά υλικά σε αεροσκάφος που δύναται να το καταστρέψουν ή να του προκαλέσουν ζημίες με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να καθίσταται ανίκανο για πτήση, όταν προκληθούν ζημίες ή καταστραφούν εγκαταστάσεις ή υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας στο έδαφος και τέλος όταν μεταδίδονται ψευδείς πληροφορίες που μπορεί να διαταράξουν την ασφάλεια του εν πτήση αεροσκάφους.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ εισάγει τον όρο αεροσκάφος «εν υπηρεσία», ο οποίος διαφοροποιείται από το αεροσκάφος «εν πτήσει». Ένα αεροσκάφος είναι «εν πτήσει» όταν μετά την επιβίβαση των επιβατών και τη φόρτωση των εμπορευμάτων όλες οι εξωτερικές πόρτες είναι κλειστές και μέχρι να αρχίσει η αποβίβαση. Αντίθετα ένα αεροσκάφος είναι «εν υπηρεσία» από τη στιγμή που το προσωπικό εδάφους ή το πλήρωμα του αρχίζει να το προετοιμάζει για πτήση μέχρι και την παρέλευση εικοσιτεσσάρων ωρών μετά την προσγείωση. Η υιοθέτηση από τη Σύμβαση των δύο αυτών όρων καλύπτει μια αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο η οποία καταλαμβάνει έτσι όλες τις παράνομες πράξεις που στρέφονται κατά του αεροσκάφους. Πρέπει όμως για να εφαρμοστούν τα ανεφερθέντα στη Σύμβαση αν πρόκειται για αεροσκάφος, το οποίο εκτελεί διεθνή πτήση ή να προετοιμάζεται να εκτελέσει τέτοια πτήση.

Η Σύμβαση επιβάλλει ρητή υποχρέωση στα Κράτη για τη λήψη των κατάλληλων νομοθετικών μέτρων διερεύνησης της διεθνούς δικαιοδοσίας τους ώστε να καταστούν αρμόδια για την καταστολή των πράξεων που απαριθμούνται σε αυτή και όσο αναφορά τον προσδιορισμό των Κρατών που είναι αρμόδια για την άσκηση της ποινικής δίωξης, τα θέματα κράτησης των δραστών και παραπομπής των σε δίκη και περιλαμβάνει διατάξεις, οι οποίες είναι ανάλογες με εκείνες της Σύμβασης της Χάγης. Παρόλα αυτά, όπως και στη Σύμβαση της Χάγης έτσι και στη Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν φαίνεται να επιβάλλεται ρητή υποχρέωση για την ποινική δίωξη των δραστών. Εξάλλου, ανάλογες με τη Σύμβαση της Χάγης είναι και οι διατάξεις που αφορούν την εναλλακτική λύση της έκδοσης, αν το Κράτος στο οποίο κρατείται ο δράστης δεν κρίνει σκόπιμο να τον παραπέμψει σε δίκη. Τέλος, ορίζεται ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται σε αεροσκάφη που εξυπηρετούν στρατιωτικούς, τελωνειακούς ή αστυνομικούς σκοπούς. Ανάλογες διατάξεις περιέχουν και οι Συμβάσεις του Τόκιο και της Χάγης.

B. Εκτίμηση των Συμβάσεων του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ και η ελληνική νομοθεσία.

Η διεύρυνση της διεθνούς δικαιοδοσίας που επιβάλλεται ως υποχρέωση στα συμβαλλόμενα Κράτη από τις Συμβάσεις του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ αντιστοιχεί στις καθιερωμένες στο διεθνές δίκαιο αρχές ποινικής δικαιοδοσίας και

ιδίως στην αρχή της παγκόσμιας δικαιοσύνης. Οι Συμβάσεις αυτές, υιοθετώντας και επιβάλλοντας στα συμβαλλόμενα Κράτη την αρχή την παγκόσμιας δικαιοσύνης με την εναλλακτική υποχρέωση της έκδοσης, αποτέλεσαν το πρότυπο για μια σειρά μεταγενέστερων διεθνών Συμβάσεων που έχουν ως στόχο την καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας.

Είναι αξιοσημείωτο ότι ήδη από το 1950, ο Ελληνικός Ποινικός Κώδικας ακολουθεί τις αρχές διεθνούς δικαιοδοσίας με αποτέλεσμα τα ελληνικά δικαστήρια να έχουν διευρυμένη διεθνή ποινική δικαιοδοσία για τη δίωξη των παραβάσεων που αναφέρονται και στις τρεις Συμβάσεις αλλά και σε όσες άλλες ακολουθούν το σύστημα τους και έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα.

Από την παράθεση των διεθνών Συμβάσεων για την καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι Συμβάσεις του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ, καθίσταται πρόδηλο ότι είναι δυνατό να υπάρξει περίπτωση συνεφαρμογής ορισμένων από τις προαναφερθείσες διεθνείς Συμβάσεις όταν με την ίδια πράξη πραγματώνονται οι αντικειμενικές υποστάσεις εγκλημάτων που περιγράφονται σε περισσότερες από μια διεθνείς Συμβάσεις. Για παράδειγμα στην αεροπειρατεία δεν έχουμε εφαρμογή μόνο των Συμβάσεων της Χάγης ή του Μόντρεαλ αλλά και της Σύμβασης του 1979 κατά της σύλληψης ομήρων ή της Σύμβασης του 1973 για τα εγκλήματα κατά διπλωματών αν κατά την κατάληψη του αεροσκάφους επιχειρηθούν παράνομες πράξεις κατά επιβατών που καλύπτονται από το καθεστώς των «διεθνώς προστατευόμενων προσώπων». Είναι επίσης φανερό ότι η διευρυμένη διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηριών όπως προβλέπεται στον Ποινικό Κώδικα και που αντιστοιχεί στη διεθνή δικαιοδοσία που καθιερώνουν οι παραπάνω Συμβάσεις, μπορεί να οδηγήσει σε παράλληλη άσκηση της ποινικής δίωξης από περισσότερα του ενός Κράτη. Επιπλέον όπως έχουμε ήδη αναφέρει η υποχρέωση που επιβάλλουν οι Συμβάσεις αυτές, για τη δίωξη των πράξεων που προσπαθούν να καταστείλουν, δεν είναι ρητή. Εάν τα Κράτη υποχρεούνται σε διεύρυνση της διεθνούς δικαιοδοσίας τους, σε κράτηση του δράστη και σε διεξαγωγή προκαταρκτικής εξέτασης, ωστόσο δεν έχουν σαφή υποχρέωση για άσκηση ποινικής δίωξης, ενώ και σε περίπτωση άσκησης της έχουν τη δυνατότητα να την αναστείλουν.

Στην Ελλάδα ο Ποινικός Κώδικας προβλέπει ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης μπορεί, ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του Υπουργικού Συμβουλίου, να αναβάλει την ποινική δίωξη ή να την αναστείλει επί πολιτικών εγκλημάτων που είναι δυνατόν να διαταράξουν τις διεθνείς σχέσεις της χώρας.

Γ. Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας.

Με την πρωτοβουλία του Συμβουλίου της Ευρώπης υπογράφηκε στο Στρασβούργο η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την καταστολή της τρομοκρατίας με στόχο την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση από τα συμβαλλόμενα Κράτη των εγκλημάτων αυτής της κατηγορίας. Το σημαντικό της Σύμβασης αυτής είναι το γεγονός ότι προσπαθεί να αποχαρακτηρίσει έναν ορισμένο αριθμό πράξεων από τη θεώρηση τους ως πολιτικά εγκλήματα και επομένως μη αποδεκτικά έκδοσης εγκλήματα. Ορίζει λοιπόν ότι για τις ανάγκες έκδοσης, καμία από τις παραβάσεις που απαριθμεί δεν θα θεωρείται από τα συμβαλλόμενα Κράτη ως πολιτικό έγκλημα, ως έγκλημα συναφές με πολιτικό ή ως έγκλημα που εμπνέεται από πολιτικά κίνητρα. Οι παραβάσεις αυτές παραπέμπουν σε αυτές της Σύμβασης της Χάγης που αναφέρονται στην παράνομη κατάληψη αεροσκαφών, της Σύμβασης του Μόντρεαλ που αναφέρονται στις παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, της Σύμβασης της Νέας Υόρκης (1973) που αναφέρονται σε επιθέσεις εναντίον της ζωής, της σωματικής ακεραιότητας ή της ελευθερίας των διεθνών προστατευόμενων προσώπων, στα αδικήματα που αναφέρονται στη χρήση βομβών, χειροβομβίδων, κλπ και στην απόπειρα διάπραξης των ανωτέρω αδικημάτων ή στη συμμετοχή κατά τη διάπραξη αυτών.

Παρόλα αυτά δίνεται το δικαίωμα στο συμβαλλόμενο Κράτος από το οποίο ζητείται η έκδοση προσώπων για ένα από τα παραπάνω αδικήματα να αρνηθεί την έκδοση, αν έχει λόγους να πιστεύει ότι ζητείται με σκοπό τη δίωξη ή την τιμωρία προσώπου εξ αιτίας της φυλής του, της θρησκείας του, της ιθαγένειας του ή της πολιτικής του γνώμης ή ότι η θέση του προσώπου μπορεί να χειροτερεύει για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους. Αν υπάρχει ένα στοιχείο νέο στη Σύμβαση περί καταστολής της τρομοκρατίας, αυτό συνίσταται στο ότι μολονότι η Σύμβαση δεν απομακρύνεται από την εναλλακτική λύση που υιοθέτησαν οι

Συμβάσεις της Χάγης, του Μόντρεαλ και της Νέας Υόρκης, ποινική δίωξη εντούτοις για πρώτη φορά καθιερώνεται ρητά, ως δέσμευση των συμβαλλόμενων Κρατών, η υποχρέωση τους για παραπομπή σε δίκη των δραστών των παράνομων πράξεων που αναφέρονται σε αυτή, σε περίπτωση που αρνούνται την έκδοση.

Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση περί καταστολής της τρομοκρατίας δεν επικυρώθηκε, σε μια πρώτη περίοδο από την Ελλάδα. Κρίθηκε ότι οι διατάξεις του άρθρου 1 το οποίο «αποχαρακτηρίζει» τις απαριθμημένες σε αυτό πράξεις από την ενδεχόμενη θεώρηση τους ως πολιτικά εγκλήματα, μη επιδεκτικά, συνεπώς έκδοσης, αντίκειται στο άρθρο 5 παρ. 2 του Συντάγματος του 1975, το οποίο ορίζει ότι απαγορεύεται η έκδοση αλλοδαπού που διώκεται για την υπέρ της ελευθερίας δράση του. Η αντίθεση δε, πιο συγκεκριμένα, συνίσταται στο ότι ενόψει, ακριβώς του άρθρου 5 παρ. 2 του Συντάγματος, δεν μπορεί ο νόμος ή και μια διεθνής Σύμβαση, κυρωμένη από την Ελλάδα, να χαρακτηρίζει ή να «αποχαρακτηρίζει» ένα έγκλημα ως πολιτικό, γιατί ο σχετικός χαρακτηρισμός κρίνεται από τα δικαστήρια και εξάλλου βάσει του άρθρου 28 παρ. 1 του Συντάγματος, οι διεθνείς Συμβάσεις υπερισχύουν μεν του εσωτερικού δικαίου όχι όμως και του Συντάγματος. Τελικά, η Σύμβαση επικυρώθηκε το 1988, αλλά η επικύρωση της συνοδεύτηκε, βάσει σχετικής πρόβλεψης του άρθρου 13, με την κατάθεση επιφύλαξης.

Δ. Η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο του Πεκίνο (2010) και του Μόντρεαλ (2014).

Η Σύμβαση του Πεκίνο για την καταπολέμηση παράνομων πράξεων σχετικών με τη διεθνή πολιτική αεροπλοΐα και το Πρωτόκολλο του Πεκίνο, συμπληρωματικό της Σύμβασης για την καταπολέμηση της παράνομης υφαρπαγής αεροσκαφών υιοθετήθηκαν στις 10 Σεπτεμβρίου 2010, στα πλαίσια Διεθνούς Συνδιάσκεψης υπό την αιγίδα του ICAO, όπου συμμετείχαν εβδομήντα έξι Κράτη και έλαβε χώρα στο Πεκίνο από 30 Αυγούστου έως 10 Σεπτεμβρίου 2010. Στο Προοίμιο της Σύμβασης αναγνωρίζεται η ανάγκη ενίσχυσης του νομικού πλαισίου διεθνούς συνεργασίας για την πρόληψη και την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της πολιτικής αεροπλοΐας έναντι «νέων τύπων απειλών». Ωστόσο, η διεύρυνση της αντικειμενικής υπόστασης των εγκλημάτων της Σύμβασης του Μόντρεαλ που επιχειρεί η Σύμβαση του Πεκίνου ενέχει μια ουσιώδη ποιοτική διαφοροποίηση, η οποία αντανακλάται και στον τίτλο της.

Ενώ η Σύμβαση του Μόντρεαλ αφορούσε την «καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπλοΐας», η Σύμβαση του Πεκίνου είναι μια κατά πολύ ευρύτερη σύμβαση, αφού αφορά «την καταστολή παράνομων πράξεων που εν γένει σχετίζονται με τη διεθνή πολιτική αεροπλοΐα.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 αυτής, η Σύμβαση του Πεκίνου εφαρμόζεται, πέραν των περιπτώσεων που προβλέπει η Σύμβαση του Μόντρεαλ και όταν χρησιμοποιείται αεροσκάφος «εν υπηρεσία» με σκοπό να προκληθεί θάνατος, βαρεία σωματική βλάβη ή σοβαρή ζημία σε ιδιοκτησία ή στο περιβάλλον, όταν απελευθερώνεται ή εκπυρσοκροτεί, από αεροσκάφος «εν υπηρεσία», βιολογικό ή χημικό ή πυρηνικό όπλο ή εκρηκτικό, ραδιενεργές ή παρόμοιες ουσίες, κατά τρόπο που προκαλούν ή είναι πιθανό να προκαλέσουν θάνατο, βαρεία σωματική βλάβη ή σοβαρή ζημία σε ιδιοκτησία ή στο περιβάλλον, όταν χρησιμοποιείται κατά ή επί του αεροσκάφους «εν υπηρεσία» τέτοιο όπλο ή ουσία με τον ίδιο με τον παραπάνω τρόπο, όταν μεταφέρονται ή προκαλείται ή διευκολύνεται η μεταφορά επί αεροσκάφους οιαδήποτε εκρηκτικού ή ραδιενεργού υλικού που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία με σκοπό τον εκφοβισμό ενός πληθυσμού ή τον εξαναγκασμό μιας κυβέρνησης ή ενός διεθνούς οργανισμού να προβεί σε πράξη ή αποχή, βιολογικού – χημικού – πυρηνικού όπλου, με γνώση ότι πρόκειται για τέτοιο όπλο, οιαδήποτε ειδικού σχάσιμου υλικού ή εξοπλισμού ή υλικού ειδικά σχεδιασμένου ή παρασκευασμένου για την επεξεργασία, χρήση ή παρασκευή ειδικού σχάσιμου υλικού, με τη γνώση ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε μια δραστηριότητα πυρηνικής έκρηξης ή σε οποιαδήποτε άλλη πυρηνική δραστηριότητα χωρίς διασφαλίσεις σύμφωνα με μια συμφωνία ελέγχου διασφαλίσεων του «Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας», οιαδήποτε εξοπλισμού, υλικών ή λογισμικού ή συναφούς τεχνολογίας που συμβάλλει σημαντικά στο σχεδιασμό, κατασκευή ή παράδοση ενός βιολογικού – χημικού – πυρηνικού όπλου χωρίς νόμιμη άδεια και μη πρόθεσης χρήσης με το σκοπό αυτό.

Στο άρθρο 6 της Σύμβασης του Πεκίνου θεσπίζεται η «military exclusion clause», σύμφωνα με την οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης «οι δραστηριότητες ενόπλων δυνάμεων κατά τη διάρκεια ένοπλης σύρραξης,

σύμφωνα με την έννοια των όρων αυτών κατά το διεθνές δίκαιο» και «οι δραστηριότητες που αναλαμβάνονται από στρατιωτικές δυνάμεις ενός Κράτους κατά την εκτέλεση των επίσημων καθηκόντων τους, στο μέτρο που αυτές διέπονται από άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου». Η εν λόγω ρήτρα αποτέλεσε αντικείμενο έντονου προβληματισμού των Κρατών, κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης του Πεκίνου, με αποτέλεσμα να προκληθεί ψηφοφορία για τη λήψη της σχετικής απόφασης. Σε κάθε περίπτωση, η «military exclusion clause» θέτει έντονα ερμηνευτικά προβλήματα, αφού δια αυτής τίθεται πλέον άμεσα, στα πλαίσια των διεθνών ποινικών «αεροπορικών συμβάσεων», η οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής των σχετικών διατάξεων σε σχέση με κρατικές δραστηριότητες.

Το Πρωτόκολλο του Πεκίνου (2010) συμπληρώνει τη Σύμβαση της Χάγης του 1970. Οι βασικότερες συμπληρωματικές έννοιες που επιφέρει το Πρωτόκολλο είναι οι ακόλουθες:

α. Διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, αφού πλέον ο δράστης καταλαμβάνει παρανόμως ή ασκεί τον έλεγχο του αεροσκάφους και δια εξαναγκασμού (by coercion) καθώς και δια οιοδήποτε τεχνολογικού μέσου (by any technological means),

β. στα πρότυπα της Σύμβασης του Πεκίνου, ποινικοποιείται επίσης η απειλή, η απόπειρα, η οργάνωση ή η κατεύθυνση τρίτων στην τέλεση των αδικημάτων, η συμμετοχή, η υπόθαλψη εγκληματία, η συνομωσία ή σύσταση ομάδας και η συμβολή στην τέλεση των αδικημάτων μέσω ομάδας προσώπων,

γ. διευρύνεται η διεθνής δικαιοδοσία των Κρατών, στη λογική της Σύμβασης του Πεκίνου, ως προς το Κράτος ιθαγένειας του δράστη, δυνητικώς δε προβλέπεται η θέσπιση αρμοδιότητας από το Κράτος ιθαγένειας του θύματος ή το Κράτος της συνήθους διαμονής, στην περίπτωση ανιθαγενούς δράστη.

Το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ υιοθετήθηκε στις 04 Απριλίου 2014, στα πλαίσια της διεθνούς συνδιάσκεψης υπό την αιγίδα του ICAO και συνιστά τροποποίηση της Σύμβασης του Τόκιο του 1963. Το Πρωτόκολλο διευρύνει την

έννοια του «αεροσκάφους σε πτήση», αφού επεκτείνει στο σύνολο της Σύμβασης τη ρύθμιση που, προηγουμένως ίσχυε μόνο στο πλαίσιο των εξουσιών του κυβερνήτη του αεροσκάφους. Υπό το νέο καθεστώς, ένα αεροσκάφος βρίσκεται «σε πτήση» από τη στιγμή που θα κλείσουν οι εξωτερικές θύρες του μετά την επιβίβαση των επιβατών, έως τη στιγμή που αυτές θα ανοίξουν και πάλι ενόψει αποβίβασης. Σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, η πτήση θεωρείται ότι συνεχίζεται έως ότου οι αρμόδιες αρχές ανακτήσουν την ευθύνη του αεροσκάφους, καθώς και των προσώπων και πραγμάτων πάνω σε αυτό. Κυρίως όμως, το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ διευρύνει το σύστημα αρμοδιότητας της Σύμβασης του Τόκιο, αφού καθιστά αρμόδια, πέραν του Κράτους νηολόγησης, το Κράτος προσγείωσης και το Κράτος του αερομεταφορέα. Άρα το Πρωτόκολλο επιβάλλει τη διενέργεια διαβουλεύσεων μεταξύ εκείνων των Κρατών που άσκησαν παράλληλα την αρμοδιότητα τους.

Με την αντιμετώπιση της διεθνούς τρομοκρατίας, γενικά αλλά και στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας ειδικότερα ασχολήθηκαν κατά τη διάρκεια των Συνόδων τους και οι Γενικές Συνελεύσεις του ΟΗΕ και του ICAO. Η Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ αναφέρεται στο ήδη υφιστάμενο διεθνές θεσμικό πλαίσιο για την καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας γενικά, παραπέμπει στις σχετικές διεργασίες του ICAO, καταδικάζει όλες τις πράξεις, μεθόδους και πρακτικές των τρομοκρατικών ομάδων, τονίζει την ανάγκη διεθνούς συνεργασίας σε πολυμερές, περιφερειακό και διμερές επίπεδο και προβάλλει τη συμβολή των Ηνωμένων Εθνών και των ειδικευμένων διεθνών Οργανισμών, όπως ο ICAO, για την αντιμετώπιση της διεθνούς τρομοκρατίας και δίνει έμφαση στην υποχρέωση των Κρατών για εξασφάλιση της έκδοσης ή του ποινικού κολασμού των τρομοκρατών.

Επιπλέον η Γενική Συνέλευση του ICAO έχει υιοθετήσει Απόφαση κατά την τεσσαρακοστή Σύνοδο της Συνέλευσης του, τη χρονική περίοδο Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2019, με την οποία καταδικάζονται η παράνομη κατάληψη του αεροσκάφους και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στον αέρα και στα διεθνή αεροδρόμια καθώς και η χρήση πολιτικών αεροσκαφών ως όπλο. Περαιτέρω γίνεται επίκληση για διεθνή συνεργασία, επικύρωση των σχετικών με τη διεθνή τρομοκρατία διεθνών Συμβάσεων και

εφαρμογή των υποχρεώσεων που περιλαμβάνουν και ζητείται από τα συμβαλλόμενα Κράτη να χρησιμοποιούν στις διμερείς και πολυμερείς Συμβάσεις περί εγκαθίδρυσης αεροπορικών συνδέσεων την πρότυπη περί ασφάλειας ρήτρα, που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση του Σικάγου σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας κατά τρομοκρατικών πράξεων και την πρότυπη Συμφωνία την οποία υιοθέτησε το Συμβούλιο του ICAO στις 30/06/1989.

E. Μεταγενέστερες ενέργειες για την πρόληψη κατά της τρομοκρατίας.

Για την πρόληψη της τοποθέτησης εκρηκτικών σε αεροσκάφη, πράξη η οποία προβλέπεται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ το 1971, διαμορφώθηκε η Σύμβαση της σήμανσης των εκρηκτικών για τον ευκολότερο εντοπισμό τους, όταν αυτά είναι τοποθετημένα στα αεροσκάφη, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 21/06/1998 πάλι στο Μόντρεαλ. Με τη Σύμβαση αυτή τα Κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να επιβάλουν στις εγκατεστημένες στο έδαφος τους βιομηχανίες εκρηκτικών υλών τη σήμανση (marking) των εκρηκτικών που παράγουν ώστε να καθίσταται δυνατός ο εντοπισμός τους (detection) σε περίπτωση που χρησιμοποιηθούν για τρομοκρατικές επιθέσεις σε αεροσκάφη ή αεροδρόμια.

Για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προσβολών κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας εξεδώθη το Παράρτημα 17 στη Σύμβαση του Σικάγου. Σε αυτό γίνεται ιδιαίτερη μνεία για την υποχρέωση συνεργασίας στα θέματα ασφάλειας μεταξύ των Κρατών και στην υποχρέωση να περιλαμβάνει στις διμερείς αεροπορικές Συμβάσεις μεταξύ των Κρατών ρήτρα για υποχρέωση λήψης μέτρων ασφάλειας των αεροπρικών μεταφορών. Στα πλαίσια της δραστηριότητας που αναπτύσει ο ICAO για την ασφάλεια των πτήσεων (security), ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ρόλος του Aviation Security (AVSEC) Panel, το οποίο αποτελείται από είκοσι επτά εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ορίζονται από τα Κράτη μέλη και πέντε παρατηρητές από το χώρο της αεροπορικής βιομηχανίας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η πρόληψη έκνομων πράξεων κατά της πολιτικής αεροπορίας εκφράστηκε αρχικά με την υιοθέτηση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο

της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Σκοπός του εν λόγω Κανονισμού ήταν η καθιέρωση και εφαρμογή χρήσιμων μέτρων για την πρόληψη των παράνομων ενεργειών στην πολιτική αεροπορία αλλά και η διαμόρφωση βάσης ενιαίας ερμηνείας των σχετικών διατάξεων της Σύμβασης του Σικάγου. Προς επίτευξη αυτού του στόχου ο Κανονισμός καθόριζε «κοινά βασικά πρότυπα για τα μέτρα αεροπορικής ασφάλειας», η εφαρμογή των οποίων γίνονταν μέσω της θέσπισης ενός εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Ο συγκεκριμένος Κανονισμός καταργήθηκε από νέο του 2008, ο οποίος με στόχο μια ενιαία ασφάλεια για όλες τις κοινοτικές πτήσεις προβλέπει περαιτέρω πέραν του καθορισμού «κοινών βασικών προτύπων» ασφαλείας, την κατάρτιση και εφαρμογή ενός εθνικού προγράμματος ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας καθώς και προγράμματα ασφάλειας αερολιμένα, αερομεταφορέα και φορέα. Το ενδιαφέρον εδώ συναντάται στο γεγονός ότι τα Κράτη μέλη δύναται να παρεκκλίνουν από τα κοινά βασικά πρότυπα ασφαλείας και να υιοθετήσουν «εναλλακτικά μέτρα ασφαλείας που να εξασφαλίζουν επαρκές επίπεδο προστασίας με βάση την τοπική εκτίμηση επικινδυνότητας». Τα επιπλέον όμως μέτρα που μπορούν να εφαρμόσουν τα Κράτη θα πρέπει να είναι «κατάλληλα, αντικειμενικά, ανάλογα προς τον κίνδυνο που αντιμετωπίζουν και να μην εισάγουν διακρίσεις». Τέλος ο Κανονισμός προβλέπει και το ενδεχόμενο εφαρμογής συμφωνιών με τις οποίες αναγνωρίζεται η ισοδυναμία μεταξύ των προτύπων ασφαλείας που εφαρμόζει τρίτη χώρα και των κοινοτικών προτύπων στις αεροπορικές συμφωνίες που αναπτύσσονται μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών, με σκοπό να προαχθεί ο στόχος της ενιαίας ασφάλειας για όλες τις πτήσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών. Ο καθορισμός των μεθόδων, διαδικασιών και κριτηρίων, των οποίων η εφαρμογή συμπληρώνει τα κοινά βασικά πρότυπα, υιοθετούνται από την Επιτροπή (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

Κεφάλαιο 8ο

Αεροπρία και περιβάλλον.

A. Η προστασία του περιβάλλοντος από αεροπορικές δραστηριότητες.

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ήδη μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για τη διεθνή αεροπορική κοινότητα. Η Σύμβαση του Σικάγου ορίζει ότι ο ICAO θα προσπαθήσει ιδιαιτέρως για να περιορίσει ή μειώσει τον αντίκτυπο:

- α. Των ανθρώπων που επηρεάζονται από την έκθεση στο θόρυβο των αεροσκαφών,
- β. των εκπομπών των αεροσκαφών στην ποιότητα του αέρα κατά περιοχή,
- γ. των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη στο κλίμα του πλανήτη.

Το θεμελιώδες κείμενο για τη δράση του ICAO σχετικά με το περιβάλλον είναι το Παράρτημα 16 (Annex 16 – Environmental Protection). Η πρώτη έκδοση του Παραρτήματος υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο του ICAO στις 02 Απριλίου 1971, τέθηκε σε ισχύ στις 02 Αυγούστου 1971 και εφαρμόστηκε στις 06 Ιανουαρίου 1972. Το Παράρτημα όπως είναι σήμερα διαμορφωμένο έχει τέσσερις τόμους Κανόνων «διεθνούς τυποποίησης» και «συνιστώμενων μεθόδων» που αφορούν το θόρυβο των αεροσκαφών, τις εκπομπές των κινητήρων των αεροσκαφών, τις εκπομπες διοξειδίου του άνθρακα και το επονομαζόμενο «σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές - Σύστημα CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)». Οι Τόμοι III και IV αποτελούν τις πιο πρόσφατες προσθήκες στο Παράρτημα 16 και έχουν τις ρίζες τους στην τριαντακοστή ένατη Σύνοδο της Συνέλευσης του ICAO (2016). Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας στο περιβάλλον οφείλονται κυρίως στο θόρυβο και τις εκπομπες καυσαερίων που προκαλούνται από τους κινητήρες των αεροσκαφών.

Τα αεροσκάφη δημιουργούν θόρυβο κατά τη διάρκεια της πτήσης ή ευρισκόμενα στο έδαφος. Κανόνες «διεθνούς τυποποίησης» και «συνιστώμενες μέθοδοι» για το θόρυβο των αεροσκαφών υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο του ICAO το 1971 και περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 16, το οποίο, μεταξύ άλλων περιέχει ρυθμίσεις σχετικά με τη μέτρηση του επιπέδου θορύβου των αεροσκαφών και την πιστοποίηση για τα επίπεδα θορύβου ανάλογα τον τύπο του αεροσκάφους. Για πρώτη φορά το 1968, η εν λόγω πιστοποίηση παρέχεται από το Κράτος νηολόγησης. Η Συνέλευση του ICAO αναγνώρισε τη σοβαρότητα του προβλήματος, ιδιαίτερα σε ότι αφορά το θόρυβο που προκαλείται από τα αεροσκάφη σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές και ζήτησε από το Συμβούλιο να επεξεργαστεί μέτρα για τον περιορισμό του. Με νεότερη απόφαση της και συγκεκριμένα το 1971 η Συνέλευση αναγνώρισε ότι οι αεροπορικές δραστηριότητες δύνανται να έχουν ιδιαίτερα αρνητικές συνέπειες για το περιβάλλον. Την ίδια χρονιά υιοθετήθηκε το Παράρτημα 16 της Σύμβασης του Σικάγου για την Προστασία του Περιβάλλοντος, το οποίο μεταξύ άλλων είχε ρυθμίσεις σχετικά με τη μέτρηση του επιπέδου θορύβου των αεροσκαφών, την ανθρώπινη αντοχή στο θόρυβο, την ηχητική πιστοποίηση των αεροσκαφών, οικονομικά κριτήρια για τις λειτουργίες μείωσης θορύβου, τον έλεγχο χρήσεων εδάφους και τέλος, τις διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου κατά την εκκίνηση των αεροσκαφών.

Δημιουργήθηκε, επίσης, η «Επιτροπή για το Θόρυβο των Αεροσκαφών - Committee on Aircraft Noise (CAN)», με αποστολή να συνδράμει τον ICAO στην επεξεργασία των προδιαγραφών των πιστοποιήσεων ήχου για τους διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών. Η Επιτροπή διαμόρφωσε «πρότυπα πιστοποιήσεων θορύβου - noise certification standards» για τα υποηχητικά αεροθούμενα και ελικοφόρα πολιτικά αεροσκάφη, καθώς και για τις επόμενες φάσεις παραγωγής υπερηχητικών αεροσκαφών αλλά και ελικοπτέρων νέας γενιάς. Ανέπτυξε επίσης μια σειρά «κατευθυντήριων οδηγιών – guidelines» για την πιστοποίηση θορύβου των μελλοντικών υπερηχητικών και ελικοφόρων «αεροσκαφών βραχείας από-προσγείωσης - Short take-off and landing (STOL)», των εγκατεστημένων «βοηθητικών μονάδων ισχύος - Auxiliary Power Units (APUs)» και των σχετικών «συστημάτων αεροσκαφών - aircraft systems» όταν λειτουργούν στο έδαφος.

Το 2001, στη βάση προτάσεων της Επιτροπής Περιβαλλοντικής Προστασίας της Αεροπορίας, το Συμβούλιο του ICAO υιοθέτησε ένα νέο Πρότυπο Θορύβου, αυστηρότερο σε σχέση με το προϋπάρχον. Την ίδια περίοδο, η Συνέλευση του ICAO υιοθέτησε την έννοια της «εξισορροπημένης προσέγγισης για τη διαχείριση του θορύβου – Balanced Approach to Noise Management», η οποία βασίζεται σε τέσσερις άξονες, στη μείωση του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή, στο σχεδιασμό και διαχείριση της χρήσης γης, στο περιορισμό του θορύβου και στις επιχειρησιακές διαδικασίες για τη μείωση του θορύβου μέσω λειτουργικών περιορισμών, με σκοπό να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του θορύβου με τον οικονομικά αποδοτικότερο τρόπο. Η ισχύουσα έκδοση του Παραρτήματος 16 προβλέπει πιστοποίηση του θορύβου για διάφορους τύπους αεροσκαφών και ελικοπτέρων. Ειδικότερα, η πιστοποίηση παρέχεται με βάση τον τύπο του αεροσκάφους, τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης και το χρόνο υποβολής της αίτησης πιστοποίησης. Για κάθε τύπο αεροσκάφους έχει τυποποιηθεί ένα συγκεκριμένο «μέτρο αξιολόγησης του θορύβου - Noise Assessment Measure», το οποίο εκφράζεται σε «Effective Perceived Noise in Decibels – EPNdB». Η πιστοποίηση θορύβου παρέχεται από το Κράτος νηολόγησης του αεροσκάφους, στη βάση επαρκών ενδείξεων ότι το υπο κρίση αεροσκάφος συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα διεθνή πρότυπα που θέτει το Παράρτημα 16.

Η ανάμειξη της αεροπορίας στα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα είναι ευστόχως καταγεγραμμένη σε Ειδική Έκθεση για την «Αεροπορία και την Ατμόσφαιρα του Πλανήτη», η οποία συντάχθηκε από τη Διακυβερνητική Ομάδα για την κλιματική αλλαγή σε συνεργασία με την Επιτροπή Επιστημονικής Αξιολόγησης που έχει συσταθεί βάσει του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ για τη Στοιβάδα του Όζοντος και δημοσιεύθηκε το 1999. Η εν λόγω έκθεση επιβεβαιώνει τη συμμετοχή των εκπομπών των αεροσκαφών στις συγκεντρώσεις αερίων που ευνοούν το λεγόμενο «Φαινόμενο του Θερμοκηπίου». Ο ICAO έχει αναγνωρίσει τις επιπτώσεις αυτές στο κλίμα και η δράση του εκκινεί από τη Συνέλευση του 1971, όπου σαφώς αναγνωρίστηκε ο ρόλος και του Οργανισμού αλλά και των Κρατών μελών στη διαφύλαξη του περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό ιδρύθηκε δυο χρόνια αργότερα μια «Ομάδα Μελέτης Εκπομπών των Κινητήρων των Αεροσκαφών». Περαιτέρω, το Συμβούλιο του ICAO δημιούργησε,

το 1977, την Επιτροπή για τις Εκπομπές των Κινητήρων των Αεροσκαφών ως μέρος του Προγράμματος Δράσης του Οργανισμού για το Περιβάλλον, ώστε να διαμορφωθούν συγκεκριμένοι κανόνες τυποποίησης για τις εκπομπές των κινητήρων. Οι κανόνες αυτοί υιοθετήθηκαν το 1981 και έθεταν όρια στην εκπομπή καπνού και άλλων αερίων ρύπων για τους μελλοντικούς κινητήρες. Το 1983, η Επιτροπή για το Θόρυβο των Αεροσκαφών και η Επιτροπή για τις Εκπομπές των Κινητήρων των Αεροσκαφών συγχωνεύτηκαν και δημιουργήθηκε η «Επιτροπή για την Αεροπορική Περιβαλλοντική Προστασία - Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)», η οποία διαμορφώνει κανόνες τυποποίησης τόσο για την καταπολέμηση του θορύβου όσο και για τα ζητήματα των εκπομπών. Όσον αφορά τις εκπομπές των κινητήρων των αεροσκαφών, διάφορα πρότυπα έχουν ενσωματωθεί στο Παράρτημα 16 έτσι ώστε να μειωθεί η εκπομπή αιθάλης, μονοξειδίου του άνθρακα, άκαυστων υδρογονανθράκων, οξειδίου του αζώτου και μη πτητικών αερούμενων σωματιδίων, μέσα από κατάλληλες διαδικασίες πιστοποίησης. Τέλος το Παράρτημα 16 περιέχει και πρότυπα που απαγορεύουν τις εκκούσιες απορρίψεις καυσίμου στην ατμόσφαιρα για το σύνολο των κινητήρων, οι οποίοι έχουν κατασκευαστεί μετά το 1982 (για υπερηχητικά αεροσκάφη) ή μετά το 1983 (για υποηχητικά αεροσκάφη).

B. Η επίδραση της αεροπορίας στην κλιματική αλλαγή.

Αναφορικά με τις εκπομπές, η προσέγγιση και ο ευρύτερος προσανατολισμός του ICAO άλλαξαν μέσα σε ένα χρόνο και ενώ αρχικά ο κύριος στόχος του αφορούσε την ποιότητα του αέρα στις παρακείμενες των αεροδρομίων περιοχές, κατά τη δεκαετία του 90 η συνολική προσέγγιση του επεκτάθηκε σταδιακά στα προβλήματα σχετικά με την ατμόσφαιρα, όπως το ζήτημα της κλιματικής αλλαγής. Σε γενικές γραμμές έλαβαν χώρα τα παρακάτω:

α. Κατά τη διάρκεια της 39^{ης} Συνέλευσης του Οργανισμού, η πραγματοποιήθηκε το 2016, ύπηρξε η υιοθέτηση ενός προτύπου για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από αεροσκάφη, για πρώτη φορά ύστερα από έξι έτη συνεχόμενων διαπραγματεύσεων, η εφαρμογή του οποίου θα ήταν δυνατό να επιφέρει μείωση έως και 650 εκατομμύρια τόνων διοξειδίου του άνθρακα.

β. Τον Ιούλιο του 2017, ένας νέος, Τρίτος τόμος προστέθηκε στο Παράρτημα 16 με θέμα τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προέβλεπε μια διαδικασία ανάπτυξης και πρότασης προς το Συμβούλιο, ενός Προγράμματος Δράσης για τη Διεθνή Αεροπορία και την κλιματική αλλαγή καθώς και μια κοινή στρατηγική για τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που οφείλονται στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Ανάμεσα στα μέτρα που υιοθετήθηκαν για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ήταν και η ανάπτυξη ενός «Πρότυπου για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από αεροσκάφη – Aeroplane CO₂ Standard».

γ. Με ψήφισμα του ICAO προβλέφθηκε η εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, προκείμενου να αντισταθμιστούν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και να επιτευχθεί, από το 2020 και μετά, μια ουδέτερη από άποψη εκπομπών άνθρακα ανάπτυξη. Το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο υπάγεται στο «σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς μεταφορές – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)». Ουσιαστικά πρόκειται για την πρώτη προσπάθεια, σε διεθνές επίπεδο, για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε έναν παγκοσμιοποιημένο κλάδο της οικονομίας, όπως η διεθνής αεροπλοΐα. Η συμμετοχή των Κρατών μελών στο παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα καταστεί υποχρεωτική μόνο σε δεύτερη φάση, από το 2027 μέχρι το 2035, και ακόμα και τότε, μόνο για τα Κράτη με σημαντική συμμετοχή στην παγκόσμια αεροπορική δραστηριότητα.

Ειδικότερα αναγνωρίζεται ότι τα περιβαλλοντικά οφέλη από την εξέλιξη της τεχνολογίας των αεροσκαφών, τις λειτουργικές βελτιώσεις και τη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων είναι δυνατό να μην έχουν ως αποτέλεσμα ικανοποιητικές μειώσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έναντι της αύξησης των διεθνών αεροπορικών πτήσεων, ώστε να επιτευχθεί ο διεθνής φιλόδοξος στόχος για τη διατήρηση των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις διεθνείς πτήσεις στα επίπεδα του 2020. Το «Σύστημα CORSIA» θα εφαρμοστεί σταδιακά και στην ουσία μετά από μια πιλοτική περίοδο εφαρμογής, όπως προαναφέραμε από το

2027 με τη συμμετοχή των Κρατών, τα οποία έχουν σημαντική συμμετοχή στις αεροπορικές δραστηριότητες σύμφωνα με έναν δείκτη υπολογισμού. Από τη συμμετοχή στο Σύστημα εξαιρούνται τα λιγότερο ανεπτυγμένα Κράτη, τα μικρά νησιωτικά αναπτυσσόμενα Κράτη και τα περικλειστά αναπτυσσόμενα Κράτη.

Στη βάση όλων των παραπάνω είναι προφανές ότι ο ICAO έχει κάνει αποφασιστικά βήματα για την προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του. Δεδομένου ότι οι κανόνες του είναι δεσμευτικοί για τα Κράτη μέλη, ο βαθμός οικουμενικότητας και αποτελεσματικότητας του έργου του Οργανισμού για την περιβαλλοντική προστασία θα εξαρτηθεί από τη μελλοντική συμμόρφωση των μελών του ως προς τα πρότυπα και μέτρα που έχουν υιοθετηθεί, σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που τέθηκαν από τον Οργανισμό. Συνεπώς, το κρίσιμο στοιχείο για το μέλλον θα είναι ο βαθμός προσαρμογής των εθνικών νομοθεσιών στα διεθνώς θεσμοθετημένα (ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ 2020).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Α, ΚΟΡΚΟΝΔΕΙΛΑΣ. *ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ*. ΑΘΗΝΑ, 1983.
- Α.Γ, ΣΤΡΑΤΗ. *ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΖΩΝΕΣ & ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ*. ΑΘΗΝΑ: ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 2012.
- ΑΓ, ΤΑΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ. *Η ΝΟΜΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ*. ΣΥΜΜΕΙΚΤΑ ΣΤΡΕΪΤ, 1939.
- ΑΓΓ, ΓΙΟΚΑΡΗΣ. *ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ*. ΑΘΗΝΑ, 2006.
- ΑΓΓ, ΓΙΟΚΑΡΗΣ. *ΟΙ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ*. ΑΘΗΝΑ, 1991.
- ΑΓΓ., ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ ΑΝΤ. & ΓΙΟΚΑΡΗΣ. *ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ*. ΑΘΗΝΑ, 1995.
- ΑΓΓ., ΓΙΟΚΑΡΗΣ. *Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ*. ΑΘΗΝΑ, 2012.
- ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΙΟΚΑΡΗΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ. *ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ*. ΑΘΗΝΑ: ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ, 2020.
- Γ, ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ. *Η ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ*. ΑΘΗΝΑ: ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ, 2018.
- Μ, ΚΛΑΔΗ ΕΥΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ. *ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΚΑΙΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ*. ΑΘΗΝΑ: Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ, 2007.
- Π.Γ, ΦΑΡΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ. *ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ*. ΑΘΗΝΑ, 1947.
- ΣΠ, ΓΙΟΚΑΡΗΣ ΑΓΓ & ΣΠΗΛΙΟΤΟΠΟΥΛΟΣ. *Ο ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΚΑΙ Η ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ FIR ΑΘΗΝΩΝ*. ΑΘΗΝΑ : ΙΠΟΜΕ , 1990.
- Χ, ΔΙΠΛΑ. *ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ Η.Ε*. ΑΘΗΝΑ, 2003.