

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

---

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ.: ΔΙΕΘΝΕΣ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ & ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ: 2020-21

«Τα οφέλη της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας (Civil-Military Cooperation) στο διεθνές πλαίσιο παροχής υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Management) και η συμβολή της στην αποφυγή διεθνών κρίσεων»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Νικόλαος Ηλίας

Δεκέμβριος 2021

Τριμελής Επιτροπή

Επιβλέπουσα: Επίκουρη Καθηγήτρια Μαρία-Ντανιέλλα Μαρούδα

Επιβλέποντες: Επίκουρος Καθηγητής Γεώργιος Κυριακόπουλος (ΕΚΠΑ), Δρ Γεώργιος Ανεψιού



Copyright © Νικόλαος Ηλίας, 2021

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## *Αφιέρωση*

*Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στη μνήμη των γονέων μου που έφυγαν νωρίς  
στη σύζυγό μου Βασιλική και στον γιό μου Μιχάλη που τόσο πολύ με στήριξαν στη διάρκεια  
της συγγραφής της.*

## **Συντομογραφίες**

Airspace Management (ASM)  
Air Traffic Management (ATM)  
Airspace Management Cell (AMC)  
Air Traffic Flow Management (ATFM)  
Acceptable Means of Compliance (AMC)  
Chicago Convention η Σύμβαση του Σικάγο (ΣΣ)  
Γενική Κυκλοφορία η General air Traffic (GAT)  
Central Flow Management Unit (CFMU)  
Collaborative Decision Making (CDM)  
Διαχειριστής Δικτύου (ΔΔ) η Network Manager (NM)  
Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)  
Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (ΔΔΧ)  
Διεθνής Οργανισμός (ΔΟ)  
Ευέλικτη Χρήση Εναερίου Χώρου (EXEX) η Flexible Use of Airspace (FUA)  
Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (EEO) η Single European Sky (SES)  
Επιχειρησιακή Πτήση(ΕΠ) η Operational Air Traffic (OAT)  
Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας (EEK)  
European Defence Agency (EDA)  
Εθνικός Εναέριος Χώρος (EEX)  
Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ)  
Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ)  
Instrument Flight Rules Flight (IFR) η Πτήση δια Οργάνων (ΠΔΟ)  
Κοινή Εξωτερική Πολιτική Προστασίας & Άμυνας (ΚΕΠΠΑ)  
Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών-Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ)  
Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ)  
Maastricht Upper airspace Center (MUAC)  
Military Liaison Officer (MILO)  
Notice to Airmen (NOTAM)  
Single European Rules of the Air (SERA)  
Single European Sky ATM Research (SESAR)  
Χώρος Ελεύθερων Διαδρομών (ΧΕΔ) η Free Route Airspace (FRA)

## Ευχαριστίες

Προς

τον Σμήναρχο Γεώργιο Ανεψιού, Διδάκτορα Διεθνούς Δικαίου, για την καθοδήγηση και μεγάλη συνεισφορά του στην εκπόνηση της εργασίας

την κυρία Ελπίδα Κορυφίδου, ΕΕΚ, μέλος και αντιπρόεδρο της Επιτροπής Αεροναυτιλίας του ICAO (2016-2019), για την παροχή παραδειγμάτων μελέτης περίπτωσης και τη νομική εμπειρογνωμοσύνη της σε ακανθώδη ζητήματα στη διεθνή πολιτική αεροπορία

την κυρία Μαρία Καπαρουνάκη, ΕΕΚ, Αν.Π/ΚΕΠΑΘΜ για την άδεια χρήσης του εγχειριδίου της μονάδας ΕΚ ΚΕΠΑΘΜ

την κυρία Γλιάτη Γεωργία, ΕΕΚ, Αν.Π/Δ4/ΥΠΑ για την άδεια χρήσης υλικού της Διεύθυνσης Δ4

τον κύριο Βασίλειο Χουτζούμη, Μηχανικό, Π/Δ4/δ/ΥΠΑ, Εθνικό Διαχειριστή Αεροναυτικών Συχνοτήτων, για τη παροχή των αναγκαίων στοιχείων στην παρατεθείσα μελέτη περίπτωσης (διαφωνία Ελλάδας-Τουρκίας για θέμα συχνοτήτων)

τον κύριο Επαμεινώντα Αμωράτη, ΕΕΚ, Αν.Π/ΥΠΑ/Δ4/β, για τη συνδρομή του σε περιπτώσεις παραβιάσεων ΕΕΧ και παραβάσεων των κανόνων της ΕΕΚ

τον κύριο Ιωάννη Ψυχογιό, ΕΕΚ, Αν.Π/Δ17/ΥΠΑ, για τη χορήγηση στοιχείων επίδοσης της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας σε εθνικό επίπεδο

τον Διοικητή του Αεροπορικού τομέα του ΕΚΣΕΔ, Σμήναρχο Αθανάσιο Λέκο και τον Υποδιοικητή του ίδιου τομέα, Επισμηναγό Θεοδόσιο Σφηναρολάκη, για την πρόθυμη φιλοξενία στο θάλαμο επιχειρήσεων και την πλήρη ενημέρωση για τη λειτουργία του ΕΚΣΕΔ και ειδικότερα του αεροπορικού τομέα του

την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) για τη χορήγηση της Έκθεσης από τη διερεύνηση του περιστατικού ασφάλειας της 4 Απριλίου 2006, μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών

|                                                                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ                                                                                                                                                  |           |
| Εισαγωγή.....                                                                                                                                                | 7         |
| ΜΕΡΟΣ Α.....                                                                                                                                                 | 12        |
| Η αναγκαιότητα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη Διεθνή Αεροπλοΐα – Η συνεισφορά της στην επίδοση και στην ειρήνη και ασφάλεια.....                  | 12        |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Στρατιωτική Αεροπορία – Πολιτική Αεροπορία δύο ξεχωριστοί αλλά συνεργαζόμενοι κόσμοι.....</b>                                                  | <b>12</b> |
| ΜΕΡΟΣ Β.....                                                                                                                                                 | 28        |
| Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην διασφάλιση της Προστασίας (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και στην διαχείριση κρίσεων..... | 28        |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην Προστασία (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.....</b>                           | <b>28</b> |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η Πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στην έρευνα και διάσωση .....</b>                                                                            | <b>42</b> |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Τα Μέσα για την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία.....</b>                                                                                       | <b>44</b> |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Διεθνείς κρίσεις και πολιτικό στρατιωτική συνεργασία.....</b>                                                                                  | <b>47</b> |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....                                                                                                                                            | 70        |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....</b>                                                                                                                                     | <b>83</b> |
| Παράρτημα Β Κατάλογος Αεροπορικών τεχνικών όρων.....                                                                                                         | 85        |
| Παράρτημα Γ Airport CDM Common Objectives .....                                                                                                              | 89        |
| Παράρτημα Δ Στόχοι Επίδοσης του Προγράμματος SESAR .....                                                                                                     | 90        |
| Παράρτημα Ε Πραγματικά Ποσοστά Χρόνου Χρήσης του διατιθέμενου Εναερίου Χώρου .....                                                                           | 91        |
| Παράρτημα ΣΤ Χάρτης διακηρυγμένων Ζωνών ADIZ στη Σινική θάλασσα.....                                                                                         | 92        |
| Παράρτημα Ζ Διεθνές και Εθνικό Κανονιστικό Πλαίσιο .....                                                                                                     | 93        |

## Εισαγωγή

Οι δύο κύριοι χρήστες του εναερίου χώρου<sup>1</sup> στη διεθνή αεροπορία, είναι οι πολιτικοί χρήστες, ιδιωτικά αεροσκάφη, αεροσκάφη εμπορικής εκμετάλλευσης για μεταφορά επιβατών, φορτίου, ταχυδρομείου και οι στρατιωτικοί χρήστες για μεταφορά στρατιωτικού προσωπικού, στρατιωτικού υλικού, διαφόρων στρατιωτικών επιχειρήσεων, αναγνώρισης-αναχαίτισης, εθνικής άμυνας και ασφάλειας, έρευνας και διάσωσης, εκπαιδευτικών ασκήσεων.

Και οι δύο τομείς της αεροπορίας είναι ουσιώδεις για την παγκόσμια σταθερότητα και παγκόσμια οικονομία. Ο εναέριος χώρος είναι ο πόρος, τη χρήση του οποίου διεκδικούν και μοιράζονται για να μπορούν να ικανοποιούν τις ανάγκες και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις τους. Για να επιχειρούν ταυτόχρονα στον ίδιο εναέριο χώρο, απαιτείται διαχωρισμός, συνεργασία και συντονισμός των δραστηριοτήτων τους με δίκαιο και διαφανή τρόπο.

Η πολιτική αεροπορία εστιάζει στην επιχείρηση, στην ασφάλεια, στην αποδοτικότητα, στην επίτευξη εμπορικού κέρδους και στην μείωση του κόστους, στην προβλεψιμότητα, στην αξιοπιστία του προγράμματος πτήσεων, στην ανταγωνιστικότητα.

Η στρατιωτική αεροπορία εστιάζει στην προστασία της εθνικής άμυνας και ασφάλειας, στην επιχειρησιακή ευελιξία, στην ελευθερία και ευχέρεια διεξαγωγής πτήσεων την ημέρα των επιχειρήσεων, στην επίτευξη επιχειρησιακής ικανότητας σε διάφορου είδους περιοχές, στην αποδοτικότητα και στα αποτελέσματα, στη διεθνή στρατιωτική συνεργασία.

Τα χαρακτηριστικά, οι επιδόσεις και οι επιχειρησιακές απαιτήσεις των πολιτικών και των στρατιωτικών α/φων διαφέρουν, τα στρατιωτικά α/φη έχουν κατασκευαστεί για πόλεμο και έχουν τεράστιες δυνατότητες επιδόσεων και ελιγμών, ενώ αντίθετα τα πολιτικά α/φη έχουν κατασκευαστεί για ειρηνικά έργα και διαθέτουν λιγότερες δυνατότητες ελιγμών και σε περίπτωση εμπλοκής με στρατιωτικά α/φη (TCAS/RA) δεν δύνανται να απεμπλακούν εύκολα λόγω της διαφοράς επιδόσεων, διότι αδυνατούν να εκτελέσουν, λόγω της διαφορετικής κατασκευής τους, τον υπαγορευόμενο στις οδηγίες (RA) του TCAS, απαιτούμενο πολύ μεγάλο βαθμό ανόδου ή καθόδου για να απεμπλακούν.



[https://en.wikipedia.org/wiki/Combat\\_air\\_patrol#/media/File:US\\_Air\\_Force\\_011106-F-4308R-035\\_Noble\\_Eagles.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Combat_air_patrol#/media/File:US_Air_Force_011106-F-4308R-035_Noble_Eagles.jpg)

<https://pixabay.com/photos/flying-plane-landing-approach-5284149/>

<sup>1</sup> ICAO Cir 330, *Civil Military Cooperation in Air Traffic Management*, Edition 2011,[icao Cir 330/2011]page 9, διαθέσιμο στη δνση <https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Circulars.aspx>.

Οι οριζόμενοι από διεθνείς κανόνες διαχωρισμοί<sup>2</sup> απόστασης μεταξύ πολιτικών αεροσκαφών είναι μεγαλύτεροι (ICAO Doc 4444, chapter 5. Separation Methods and Minima). Οι διαχωρισμοί απόστασης μεταξύ στρατιωτικών α/φων σε σχηματισμό ορίζονται από στρατιωτικά πρότυπα και είναι ουσιαστικά μικρότεροι. Η διαχείριση μεικτής πολιτικής και στρατιωτικής κυκλοφορίας από τον ΕΕΚ δεν είναι εύκολη υπόθεση και απαιτεί υψηλό επίπεδο συνεργασίας μεταξύ του ΕΕΚ και των υπό έλεγχο α/φων.

Η συνεχής επικοινωνία και συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών ΕΕΚ είναι απαραίτητη για τη διαχείριση εμπλοκών μεταξύ πολιτικών α/φων που επιχειρούν σε διεθνείς αεροδιαδρόμους και τερματικές περιοχές ενός FIR και στρατιωτικών α/φων που ενώ επιχειρούν σε ειδικές περιοχές δεσμευμένες αποκλειστικά για στρατιωτική χρήση, δύνανται για διάφορους λόγους να εκτραπούν και να επηρεάσουν την πολιτική κυκλοφορία. Επίσης απαραίτητη είναι και η συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών (AIS) που διαχειρίζονται αεροναυτικές πληροφορίες, από την ακρίβεια και έγκαιρή δημοσίευση των οποίων, εξαρτάται η ασφάλεια των πτήσεων (Έκθεση<sup>3</sup> ΕΔΑΑΠ από τη διερεύνηση του περιστατικού ασφαλείας που αφορούσε εμπλοκή και κίνδυνο σύγκρουσης πολιτικών αεροσκαφών, αφίξεων στη Θεσσαλονίκη και πολεμικών αεροσκαφών που διασταύρωσαν αεροδιαδρόμους, χωρίς εξουσιοδότηση από τον πολιτικό ΕΕΚ). Ο κίνδυνος απετράπη χάρις στις ενέργειες των πολιτικών ΕΕΚ και της ενεργοποίησης του TCAS/RA<sup>4</sup>.

Σύμφωνα με την έκθεση της ΕΔΑΑΠ, η κύρια αιτία πρόκλησης του περιστατικού ήταν, η μη δημοσίευση στο στρατιωτικό AIP (MAIP) και στο MAIP supplement, της πληροφορίας ύπαρξης υφιστάμενου την περίοδο εκείνη προσωρινού αεροδιαδρόμου, με συνέπεια την μη ενημέρωση των χειριστών των πολεμικών αεροσκαφών για τον κίνδυνο.

Μετά το περιστατικό η ΕΔΑΑΠ στην έκθεσή της απευθύνει συστάσεις στις πολιτικές και στρατιωτικές υπηρεσίες ΕΕΚ, που μεταξύ άλλων, υπογραμμίζουν την ανάγκη εναρμόνισης των πολιτικών και στρατιωτικών διαδικασιών και πρακτικών που αφορούν την έκδοση και δημοσίευση αεροναυτικών πληροφοριών, την από κοινού κατηγοριοποίηση του EX, τον επανασχεδιασμό των ATS οδεύσεων ώστε να αυτές να μην επηρεάζουν περιοχές που προορίζονται και δεσμεύονται για στρατιωτική χρήση.

---

<sup>2</sup> ICAO Doc 4444 *Procedures for Air Navigation Services- Air Traffic Management*, 16<sup>th</sup> edition, 2016, [https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444_cons_en.pdf)

<sup>3</sup> Έκθεση ΕΔΑΑΠ της 4ης Ιουλίου 2006 από τη διερεύνηση του περιστατικού ασφαλείας της 4ης Απριλίου 2006 μεταξύ πολιτικών αεροσκαφών και στρατιωτικών αεροσκαφών

<sup>4</sup> *Traffic Collision Avoidance System (TCAS)*, Eurocontrol Skybrary Magazine <https://skybrary.aero/articles/airborne-collision-avoidance-system-acas>

Αποτέλεσμα της 37ης Συνόδου της ΓΣ του ICAO ήταν η Απόφαση A37-15<sup>5</sup> *Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related specifically to air navigation - Appendix O “Coordination and cooperation of civil and military air traffic”* που αναφέρει ότι η πολιτική και η στρατιωτική εναέρια κυκλοφορία θα ωφεληθεί πολύ από μια πιο εκτεταμένη ευέλικτη χρήση του ΕΧ και εκεί αποσκοπεί η έκδοση του EUR Doc 032, ότι ο ΕΧ πρέπει να είναι ένας χρησιμοποιήσιμος χώρος και κάθε περιορισμός στη χρήση του να είναι προσωρινού και όχι μόνιμου χαρακτήρα και να διαχειρίζεται ευέλικτα.

Η κοινή χρήση του ΕΧ από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες πρέπει να εγγυάται την ασφάλεια, κανονικότητα, αποδοτικότητα της πολιτικής αεροπορίας και παράλληλα να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των στρατιωτικών χρηστών.

Οι Κανονισμοί και οι διαδικασίες που θεσπίζουν τα κράτη για τα κρατικά αεροσκάφη σε διεθνή εναέριο χώρο δεν πρέπει να επηρεάζουν και διακινδυνεύουν την ασφάλεια, κανονικότητα, αποδοτικότητα της πολιτικής εναέριας κυκλοφορίας και πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο/1944.

Στην εργασία θα επιχειρηθεί η τεκμηριωμένη και αιτιολογημένη εξέταση των εκατέρωθεν επιχειρημάτων, με παράθεση στατιστικών δεδομένων και προϊόντων έρευνας από τους σχετικούς φορείς, που αποδεικνύουν ότι η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη διεθνή αεροπορία και ο συντονισμός πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών στη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας, συμβάλλει θετικά και δημιουργεί προστιθέμενη αξία στην Αεροπορική Ασφάλεια (safety), στην Αεροπορική Προστασία (security), στην Αεροπορική Επίδοση (performance), στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής (climate change), κυρίως μέσω της αυτοματοποιημένα οργανωμένης «ευέλικτης» χρήσης του εναερίου χώρου (βλέπε παρακάτω «Flexible Use of Airspace») με στόχο τη μείωση των ρύπων στην ατμόσφαιρα από τις αεροπορικές δραστηριότητες.

Παράγωγο αποτέλεσμα των ανωτέρω κερδών είναι η προαγωγή της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας, της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, σύμφωνα με τη διακηρυγμένη πολιτική και τους σκοπούς του ΟΗΕ, του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός) και παράλληλα η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας, με τήρηση των κανόνων του διεθνούς δικαίου, τυπικών συμφωνιών συνεργασίας που τη ρυθμίζουν, στην πρόληψη, αποφυγή, διαχείριση, μετριασμό, αποκλιμάκωση διεθνών ή περιφερειακών κρίσεων (Crisis Management) αλλά και εσωτερικών αεροπορικών κρίσεων που επηρεάζουν και παρακωλύουν τις διεθνείς αερομεταφορές.

Η αξιοποίηση των υλικών μέσων, προσωπικού, τεχνολογίας, τεχνογνωσίας που διαθέτουν οι στρατιωτικές αεροπορικές υπηρεσίες ενός κράτους αλλά και διεθνείς περιφερειακοί στρατιωτικοί οργανισμοί πχ NATO, EDA και η θέση τους στην

---

<sup>5</sup> Απόφαση ICAO A35-15 EUR Doc 032 Interim Guidance Material on Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management First Edition December 2015, [EUR Doc032/2015] page3-4

εξυπηρέτηση της πολιτικής αεροπορίας, δημιουργεί συνέργειες<sup>6</sup>, εξοικονομεί κόστος, καλύπτει με επάρκεια τα ελλείμματα των πολιτικών υπηρεσιών, όπως γίνεται στις περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) σε Γενική εναέρια κυκλοφορία (GAT) σε στρατιωτικά αεροδρόμια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό αλλά και άλλων υποστηρικτικών αεροπορικών υπηρεσιών, όπως των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR), των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών (AIS), επικοινωνιών, αεροναυτιλιακής καθοδήγησης και επιτήρησης (CNS) με χρήση στρατιωτικού εξοπλισμού.

Οι Διεθνείς Αερομεταφορές (πολιτικές-στρατιωτικές) είναι αποδεδειγμένα βασικός συντελεστής επικοινωνίας μεταξύ των διαφόρων κρατών και περιοχών του πλανήτη και βασικός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας της διεθνούς κοινωνίας, αλλά και εργαλείο προαγωγής της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας.

Το Αεροπλάνο δεν μπορεί να υποκατασταθεί από άλλα μέσα μεταφοράς χωρίς παράλληλη αύξηση του οικονομικού κόστους στις μεταφορές. Έχει διαπιστωθεί ότι σε όλες τις εξάρσεις και υφέσεις του οικονομικού κύκλου, παρά τις κατά καιρούς επιπεδώσεις και προσωρινή στασιμότητα, η καμπύλη ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών είναι σταθερά ανοδική. Η επίτευξη των στόχων μείωσης των ρύπων στην ατμόσφαιρα από τις αερομεταφορές, με όδευση της εναέριας κυκλοφορίας σε ευθείες και βέλτιστες από οικονομική άποψη διαδρομές (υπηρεσίες ATS), δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί χωρίς την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία, ιδίως χωρίς την εφαρμογή της «Ευέλικτης Χρήσης του Εναερίου Χώρου» (FUA) και του «Χώρου Ελεύθερων Διαδρομών» (FRA) από τις υπηρεσίες διαχείρισης εναερίου χώρου (ASM), σύμφωνα με την νομοθεσία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES).

Ο κεντρικός έλεγχος ροής της εναέριας κυκλοφορίας, υπηρεσίες (ATFM), από τον Διαχειριστή Δικτύου στην Ευρώπη, με τη συνεργασία των τοπικών ATFM μονάδων σε κάθε FIR, είναι αποφασιστικός παράγοντας ομαλής, ασφαλούς, οικονομικής ροής της εναέριας κυκλοφορίας και η συνεργατική λήψη όλων των ATFM μέτρων, με χρήση της εφαρμογής Collaborative Decision Making (CDM), γίνεται με διαβούλευση όλων των εμπλεκόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών υπηρεσιών (βλπ. στρατιωτικό σύνδεσμο [MILO]<sup>7</sup>, στη κεντρική μονάδα διαχείρισης ροής της εναέριας κυκλοφορίας CFMU στις Βρυξέλλες).

Στη διαχείριση κρίσεων (Crisis Management<sup>8</sup>) σε περίπτωση ενόπλων συρράξεων που δύνανται να διαταράξουν την ομαλότητα και την ασφάλεια της διεθνούς πολιτικής αεροπλοΐας, σύμφωνα με το ICAO Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031) συμμετέχουν ισότιμα πολιτικές, στρατιωτικές αρχές και διεθνείς περιφερειακοί οργανισμοί.

---

<sup>6</sup> Peter Horne Zartsdahl *Civil-military synergies in EU crisis response and peace building: a framework for analysis*, Pages 197-213, Published: 30 Oct 2018

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23340460.2018.1532769>

<sup>7</sup> *Introducing the EUROCONTROL Network Manager Operations Centre [MILO]*

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-02/eurocontrol-nm-operations-centre-in-brief-2020.pdf>

<sup>8</sup> ICAO Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031) -First Edition-2014

[https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/031%20ICAO%20Crisis%20Management%20Framework%20Document%202014/EUR%20Doc%202031\\_CRISIS%20Manag%20Framework%20vf.pdf](https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/031%20ICAO%20Crisis%20Management%20Framework%20Document%202014/EUR%20Doc%202031_CRISIS%20Manag%20Framework%20vf.pdf)

Η παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR) δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την υποστήριξη και παροχή στρατιωτικών μέσων και τον πολιτικό-στρατιωτικό συντονισμό και συνεργασία.

Η Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), που βελτιστοποιείται χάρις στην πολιτικό στρατιωτική συνεργασία, αποτελείται από τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας 1.(ATS)=ATC (Air Traffic Control service)+FIS (Flight Information service)+Advisory service η συμβουλευτική εξυπηρέτηση+SAR (υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης), 2.(ASM) διαχείρισης εναερίου χώρου και 3.(ATFM) τις υπηρεσίες ελέγχου ροής<sup>9</sup> της εναέριας κυκλοφορίας.

Η εργασία περιέχει τις κατωτέρω ενότητες:

Την εισαγωγή, το λόγο επιλογής του θέματος, τη συσχέτιση των αντιτιθέμενων απόψεων για την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη διεθνή αεροπορία με τη γένεση κρίσεων, τις διαφορές πολιτικής-στρατιωτικής αεροπορίας και την αναγκαιότητα της συνεργασίας τους, την προκύπτουσα προστιθέμενη αξία και το όφελος στη διεθνή κοινωνία σε πολλούς τομείς, τη μεθοδολογία απόδειξης, το ερευνητικό Ερώτημα.

Στο μέρος Α εξηγείται η αναγκαιότητα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη Διεθνή Αεροπλοΐα – Η συνεισφορά της στην επίδοση και στην ειρήνη και ασφάλεια. στο Κεφάλαιο 1 και στα υποκεφάλαια του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Στρατιωτική Αεροπορία –Πολιτική Αεροπορία δύο ξεχωριστοί αλλά συνεργαζόμενοι κόσμοι.

Στο μέρος Β εξηγείται η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην διασφάλιση της Προστασίας (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και στη διαχείριση κρίσεων στα Κεφάλαια 2 έως 5 με τα υποκεφάλαια τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην Προστασία (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η Πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στην έρευνα και διάσωση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Τα Μέσα για την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Διεθνείς κρίσεις και πολιτικό στρατιωτική συνεργασία

Τα συμπεράσματα, τη βιβλιογραφία, τα παραρτήματα Α έως Ζ

### Λόγος επιλογής του θέματος

Το θέμα επιλέχθηκε λόγω της επαγγελματικής ενασχόλησης του συντάκτη, επί μακρόν, στην πολιτική Αεροπορία και της διάθεσής του να συνεισφέρει και να φωτίσει

---

<sup>9</sup> ICAO Doc 9971 *Manual on Collaborative ATFM*, 3th Edition 2018

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9971\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9971_cons_en.pdf)

*Implementing Air Traffic Flow Management and Collaborative Decision Making*, CANSO publication 8.7 Military, page 32

<https://canso.fra1.digitaloceanspaces.com/uploads/2020/02/Implementating-Air-Traffic-Fow-Management-and-Airport-Collaborative-Decision-Making.pdf>

με την εμπειρία του και την έρευνα που διεξήγαγε, τα θετικά και τα προβληματικά μέρη της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας. Το θέμα είναι καινοτόμο, ενδιαφέρει διότι φέρει στην επιφάνεια τις αντιτιθέμενες απόψεις των Κρατών που δύνανται να προκαλέσουν διεθνείς κρίσεις.

### Ερευνητικό Ερώτημα

Είναι η θεσμοθετημένη, ρυθμιζόμενη από κανόνες του διεθνούς δικαίου και τυπικές συμφωνίες συνεργασίας, πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη Διεθνή Αεροπορία, παράγοντας βελτιστοποίησης του διεθνούς πλαισίου παροχής υπηρεσιών διαχείρισης Εναερίου Κυκλοφορίας ;

Συμβάλλει η ανωτέρω πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στην πρόληψη διεθνών τριβών, διεθνών εστιών έντασης, διεθνών διενέξεων-διαφορών, στην αντιμετώπιση, διαχείριση, μετριασμό, αποκλιμάκωση, επίλυση τους, μέσω της χρήσης ειρηνικών μέσων επίλυσης διαφορών (πολιτικών/διπλωματικών και νομικών μέσων επίλυσης διαφορών) σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου ;

### Διευκρινήσεις επί του τεθέντος ερωτήματος και μεθοδολογία απόδειξης

Η απάντηση θα επιχειρηθεί να δοθεί, με εξέταση των πρωτογενών πηγών διεθνών συμβάσεων, εθιμικών κανόνων ΔΔ, αποφάσεων, γνωμοδοτήσεων δικαστηρίων, ψηφισμάτων, συστάσεων ΔΟ, παράθεση κατάλληλων παραδειγμάτων εφαρμογής (case studies) από το διεθνή χώρο, τη διεθνή βιβλιογραφία, των διαφορετικών θεωρητικών και διπλωματικών «προσεγγίσεων» στη θεωρία, αλλά και στη διεθνή πρακτική, δηλ. εκ μέρους Κρατών και ΔΟ, ως προς το θέμα.

## **ΜΕΡΟΣ Α**

### **Η αναγκαιότητα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη Διεθνή Αεροπλοΐα – Η συνεισφορά της στην επίδοση και στην ειρήνη και ασφάλεια.**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Στρατιωτική Αεροπορία – Πολιτική Αεροπορία δύο ξεχωριστοί αλλά συνεργαζόμενοι κόσμοι.**

##### **1.1 Διεθνείς Πολιτικές αεροπορικές δραστηριότητες, φορείς που τις ενεργούν, φορείς που τις ελέγχουν.**

Η διάκριση πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών δεν βασίζεται στην ιδιοκτησία του αεροσκάφους αλλά είναι μόνο λειτουργική,<sup>10</sup> δηλαδή αυτή εξαρτάται από το εάν το αεροσκάφος εξυπηρετεί κρατική (στρατιωτική, τελωνειακή, αστυνομική) λειτουργία ή εάν επιτελεί πολιτική λειτουργία (ιδιωτική πτήση, εμπορική πτήση

<sup>10</sup> Άγγελος Γιόκαρης-Γιώργος Κυριακόπουλος, *Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου-Διαστήματος*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, Μάιος 2020, ISBN 978-960-622-840-7, [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ.133

μεταφοράς επιβατών, φορτίου, ταχυδρομείου κλπ. Η διεθνής πολιτική Αεροπλοΐα ρυθμίζεται από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ενώ η κρατική στρατιωτική Αεροπλοΐα ρυθμίζεται από το Εθνικό Δίκαιο του Κράτους όπου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, εκτός και εάν η κρατική-στρατιωτική κυκλοφορία ίπταται ως Γενική κυκλοφορία (GAT), όποτε αυτή ακολουθεί τους κανόνες του ICAO. Οι δραστηριότητες της πολιτικής Αεροπορίας<sup>11</sup> και η ορολογία αναφέρονται στο κατωτέρω έγγραφο, στα παραρτήματα STA/10-WP/7 Appendix A, STA/10-WP/7 Appendix B

*«Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO<sup>12</sup>) είναι εξειδικευμένος Οργανισμός του ΟΗΕ. Οι στρατηγικοί στόχοι του είναι: α) η ασφάλεια πτήσεων (safety), β) η ικανότητα και αποτελεσματικότητα αεροναυτιλίας (air navigation capacity and efficiency), γ) η ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας και διευκόλυνση επιβατών (security and facilitation), δ) η οικονομική ανάπτυξη αερομεταφορών (economic development of air transport) και ε) η προστασία του περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (environmental protection). Ο ICAO συστάθηκε το 1947, με τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία της 7 Δεκεμβρίου 1944 στο Σικάγο, από 52 κράτη. Η Σύμβαση αποτελεί το καταστατικό κείμενο Οργανισμού, ο ICAO συγκροτείται από τρία όργανα: α) τη Συνέλευση, β) το Συμβούλιο και γ) τη Γραμματεία. Επικεφαλής του Οργανισμού είναι ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και ο Γενικός Γραμματέας»*

#### 1.1.1 Πολιτικές αεροπορικές δραστηριότητες-Νομικό πλαίσιο

Συνοπτικά, το νομικό πλέγμα των ρυθμίσεων περιλαμβάνει, διεθνείς συμβάσεις<sup>13</sup> ειδικού χαρακτήρα, όπως οι CC, UNCLOS, αλλά και διεθνείς πράξεις του ICAO, όπως αναλύονται στο Παράρτημα Ζ

<sup>11</sup> Tenth session of the Statistics Division, Montreal, 23 to 27 November 2009, Agenda Item 1: Civil Aviation Statistics-ICAO classification and Definitions used for Civil Aviation [10<sup>th</sup> session of the statistics division 2009] [https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10\\_wp007\\_en.pdf](https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf)

<sup>12</sup> Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στον ICAO  
<https://www.mfa.gr/missionsabroad/icao/greece-in-organization/genika.html>

<sup>13</sup> Το νομικό πλαίσιο συνοπτικά:

ICAO Doc 7300 (Chicago Convention 1944)

UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) Articles with relevance for Aviation, 1982

ICAO Annex 2 (Rules of the Air), Art 3.8 (and Attachment A) Interception of Civil Aircraft, 10th Ed, July 2005

ICAO Annex 11 (Air Traffic Services), Art 2.18 Coordination between military authorities and air traffic services, Art 2.19 Coordination of activities potentially hazardous to civil aircraft, Art 2.25 In-flight Contingencies, 2.25.1 Strayed or unidentified aircraft, Attachment C - Contingency Plans, 15th Ed, July 2018

ICAO Doc 4444 (PANS ATM) 16.1 Responsibility in regard to Military Traffic, 16th Ed, 2016

ICAO Annex 15 (Aeronautical Information Services), 16th Ed, July 2018

ICAO Annex 17 (Security), 11th Ed, March 2020

Manual concerning Interception of Civil Aircraft (Doc 9433), 2th Ed, 1990

Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations (Doc 9554), 1th Ed, 1990

Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426), 1th Ed, 1984

ATM Security Manual, (Doc 9985 Restricted) 1th Ed, 2013

Global Air Navigation Plan (Doc 9750), 5th Ed, 2016

Αποτελείται από διεθνείς (ICAO), ευρωπαϊκές (EE), εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις και διευθετήσεις και απευθύνεται στα συμβαλλόμενα κράτη στον ICAO, στην EE. Οι εθνικές ρυθμίσεις πρέπει να εναρμονίζονται και να μην αντίκεινται στις διεθνείς ρυθμίσεις (αφορά όλα τα κράτη) και στις ευρωπαϊκές ρυθμίσεις (αφορά τα κράτη της EE).

Οι ευρωπαϊκές ρυθμίσεις αποσκοπούν στην προσαρμογή των διεθνών ρυθμίσεων (ICAO) στο ευρωπαϊκό περιβάλλον και έχουν το πλεονέκτημα ότι επιβάλλονται υποχρεωτικά στα κράτη της EE, λόγω του υφιστάμενου μηχανισμού επιβολής της EE. Το θεσμικό πλαίσιο του ICAO και της UNCLOS, που σχετίζεται με το θέμα της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας συνοπτικά ευρίσκεται στο σύνδεσμο<sup>14</sup>.

## **1.2 Στρατιωτικές αεροπορικές δραστηριότητες σε εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο, φορείς που τις ενεργούν, φορείς που τις ελέγχουν**

Ο σκοπός των κρατικών αεροσκαφών<sup>15</sup> που χρησιμοποιούνται για εκτέλεση στρατιωτικών αποστολών, τελωνειακού έργου, αστυνόμευσης, είναι διαφορετικός από το σκοπό και τη λειτουργία των πολιτικών αεροσκαφών. Στο έργο (είτε ειρηνικό, είτε πολεμικό) των κρατικών αεροσκαφών που ενδεικτικά αναφέρεται, ανήκουν δράσεις όπως: *“Aerial firefighting, Aeromedical evacuation, Airborne military operations, Airlift, Air power contribution to land and maritime operations, Air-to-air refueling, Air policing, air defence and patrol missions, Experimental/trials, Geographic and hydrographic support, Humanitarian assistance, Intelligence, surveillance and reconnaissance, Maritime operations, Meteorological support, Police/customs/border protection services, Search and rescue, Space operations, Special air operations, Unmanned aircraft systems, Very important person (VIP) aircraft requiring special treatment.”*

---

Global Air Traffic Management Operational Concept (Doc 9854), 1th Ed, 2005  
Civil Aircraft Operations over Conflict Zones (Doc 10084 – Restricted), 2th Ed, 2018  
ICAO Assembly Resolutions (A-38 in 2013, A-39 in 2016, A-40 in 2019)  
Documents from Regional Planning Groups (e.g. ICAO EUR Doc 032 or OPS Bulletins)  
ICAO Cir 330, Civil Military Cooperation in Air Traffic Management, 1th Ed, 2011  
ICAO Doc 10088 Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management-First Edition 2020 (2.2 Examples of State Aircraft Roles)

<sup>14</sup> Θεσμικό πλαίσιο ICAO-UNCLOS  
*EURNAT-ICAO Trans-Regional Civil Military Cooperation Workshop Abu Dhabi, UAE, 9 -12 December 2019*[EURNAT-ICAO Trans-Regional/2019]  
<https://www.icao.int/MID/Documents/2019/Civ-Mil%20Wksp/1.3.a%20ICAO%20Framework%20Civ-Mil.pdf>

<sup>15</sup> Σκοπός κρατικών αεροσκαφών  
ICAO Doc 10088 *Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management-First Edition 2020* (2.2 Examples of State Aircraft Roles) [icaoDoc10088/2020]

### 1.2.1 Στρατιωτικές Αεροπορικές δραστηριότητες -Νομικό πλαίσιο

Παρότι τα κρατικά αεροσκάφη<sup>16</sup> δεν υπάγονται στους κανόνες του ICAO, το άρθρο 3 της Σύμβασης του Σικάγο (ICAO Doc 7300) και το άρθρο 3bis, περιέχουν διατάξεις που υποχρεώνουν τα Κράτη στη ρύθμιση της στρατιωτικής κυκλοφορίας και στους εθνικούς κανονισμούς για αυτήν, να λάβουν υπόψη τους αυτές τις διατάξεις.

Η συμμόρφωση των συμβαλλομένων κρατών στην Σύμβαση του Σικάγο (ΣΣ) είναι υποχρεωτική, η δε παρεχόμενη δυνατότητα διαφοροποίησης κράτους<sup>17</sup> από τις διατάξεις της (άρθρο 38), υπόκειται σε αυστηρές προϋποθέσεις. Η μη συμμόρφωση (άρθρα 39 και 40) έχει ως επίπτωση το στιγματισμό του κράτους με τις μη συμμορφούμενες υπηρεσίες και πιστοποιητικά, τη μείωση του κύρους του και τη θέση σε αμφισβήτηση ή ακόμη την ακυρότητα του πιστοποιητικού παροχής υπηρεσιών ή του πιστοποιητικού του αεροσκάφους ή και του αεροπορικού προσωπικού, που το κράτος αυτό έχει εκδώσει, τα οποία τώρα τελούν υπό την αίρεση της αποδοχής τους από τα άλλα κράτη της διεθνούς κοινότητας, για να δύνανται τα αεροσκάφη και το προσωπικό του εκδώσαντος κράτους να εισέλθουν στον εναέριο χώρο τους.

### 1.2.2 Η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη Διαχείριση Συμβάντων Εναέριας Κυκλοφορίας

Η ανησυχία μερίδας Κρατών από τα περιστατικά ασφαλείας, λόγω της μη συνεργατικής συμπεριφοράς στρατιωτικών αεροσκαφών, κατά παράβαση των κανόνων πτήσης σε διεθνή εναέριο χώρο (High Seas), εκφράστηκε στο Συμπόσιο<sup>18</sup> που διοργάνωσε το περιοχικό Γραφείο του ICAO/EURNAT με τη συμμετοχή της EASA, όπου ανάμεσα στις αιτίες πρόκλησης των περιστατικών ήταν και η ανεπαρκής πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και προτάθηκαν μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος.

---

<sup>16</sup> Κρατικά αεροσκάφη Article 3 of the Chicago Convention, Article 3 bis -[icao-unclos]  
<https://www.icao.int/MID/Documents/2019/Civ-Mil%20Wksp/1.3.a%20ICAO%20Framework%20Civ-Mil.pdf>

PROTOCOL relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 10 May 1984 <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1984.pdf>

<sup>17</sup> Rules for the Settlement of Differences, icao Doc7782, Edition 1957, 2th Edition 1975

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782_cons_en.pdf)

ICAO Doc 7300-Chicago Convention on International Civil Aviation/1944,art 38 “ Departures from international standards and procedures”

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Documents.aspx>

<sup>18</sup> Results of EASA’s analysis - Occurrences involving civil and non-cooperative military aircraft ICAO Civil/Military Cooperation Symposium-ICAO EUR/NAT Office Paris, 14-15 April 2015

<https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20Civil-Military%20Cooperation%20Meetings/ICAO%20Civil-military%20Cooperation%20Symposium%202015/ICMCS%20PPT13.pdf>

Στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας<sup>19</sup> (EPAS), ανάμεσα στις επιδιώξεις του Σχεδίου (σελ.255), επισημαίνονται οι στόχοι του προγράμματος SESAR και μεταξύ αυτών η ενίσχυση της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας.

Σχετικά με τη Διαχείριση Συμβάντων Εναέριας Κυκλοφορίας<sup>20</sup> ισχύουν οι κατωτέρω διεθνείς, ευρωπαϊκές, εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις, specifications, καθοδηγητικό υλικό, συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ αρμόδιων αρχών.

Άξιο αναφοράς παράδειγμα της άρτιας πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας και του συντονισμού ομόλογων πολιτικό-στρατιωτικών υπηρεσιών στον τομέα των αεροπορικών ατυχημάτων είναι η κοινή διαδικασία των υπηρεσιών της Αυστραλίας<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> *European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2020–2024- European Union Aviation Safety Agency, 13th of November 2019* [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS\\_2020-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS_2020-2024.pdf)

<sup>20</sup> EUROCONTROL Publication for harmonized Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area Edition: 3.0 Edition Date: 30/07/2021 Effective: 01/08/2021 Distribution: General Public [OAT Rules]:

<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>

ICAO Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation, Twelve Edition, July 2020 Order Number: AN 13 ISBN 978-92-9258-937-0 [icao Annex 13/2020]

[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/AN13\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/AN13_cons.pdf)

Doc 9756, Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Second Edition 2015, Part I- Organization and Planning, Order Number: 9756P1 ISBN 978-92-9249-592-3 [icao Doc 9756/2015]

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9756\\_p1\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9756_p1_cons_en.pdf)

Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων & Ασφάλειας Πτήσεων [ΕΔΑΑΠ]

<https://aaiasb.gr/el/component/search/?searchword=Hellios&ordering=&searchphrase=all>

Πρωτόκολλα Συνεργασίας [ΠΣ]

<https://aaiasb.gr/el/aboutedaap/mou-gr.html>

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) και Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Αμοιβαίας Παροχής Υπηρεσιών για τη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων»

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Συνεργασία στην Ενημέρωση και στη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων & Σοβαρών Συμβάντων» [ΥΠΑ-ΕΔΑΑΠ]

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_HCAA.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_HCAA.pdf)

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ μεταξύ του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Συνεργασία στην Ενημέρωση και στη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων & Σοβαρών Συμβάντων» [Υπ.Δικαιοσύνης-ΕΔΑΑΠ]

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_JUDICIAL.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_JUDICIAL.pdf)

Πόρισμα Ατυχήματος Πτώση Αεροσκάφους Helios Airways, B 737-3is, στο Grammatiko 14-08-2005 [Helios/2005]

[https://aaiasb.gr/imagies/stories/documents/11\\_2006.pdf](https://aaiasb.gr/imagies/stories/documents/11_2006.pdf)

<sup>21</sup> Australian Government- Joint Australian Transport Safety Bureau & Department of Defence Procedures, “Civil and Military Accidents Procedures for Police Officers and Emergency Services Personnel” Edition 5, June 2010

[http://www.atsb.gov.au/media/1538966/civil\\_militaryaccidguide\\_v5.pdf](http://www.atsb.gov.au/media/1538966/civil_militaryaccidguide_v5.pdf)

Η κοινή διαδικασία αυξάνει το συντονισμό και την ταχύτητα επέμβασης των πολιτικών-στρατιωτικών υπηρεσιών στο τόπο του ατυχήματος αεροσκάφους, την προστασία των προς διερεύνηση στοιχείων, διασώζει ανθρώπινες ζωές και επειδή υιοθετεί τα ίδια διεθνή πρότυπα διερεύνησης ατυχημάτων, συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη διερεύνηση, στη γνώση των αιτίων του ατυχήματος και στην από κοινού λήψη διορθωτικών μέτρων για τη μη επανάληψη τους.

Η ανεπιτυχής πολιτικό στρατιωτική συνεργασία<sup>22</sup> και η μη τήρηση των διεθνών κανόνων αξιολόγησης και γνωστοποίησης των κινδύνων για τη διεθνή αεροπλοΐα, οδήγησε στη πρόσφατη αεροπορική τραγωδία της κατάρριψης του Ουκρανικού πολιτικού αεροσκάφους, της πτήσης PS752 (8-1-2020), από την ιρανική αεράμυνα και ανέδειξε επίσης τις ελλείψεις στο διεθνές κανονιστικό πλαίσιο. Αντίθετα η απάντηση της Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ<sup>23</sup>, ως αποτέλεσμα σημαντικού αριθμού συγκρούσεων πολιτικών με στρατιωτικά αεροσκάφη στον αέρα, ήταν η δημιουργία ενιαίου πολιτικό - στρατιωτικού συστήματος εναέριας κυκλοφορίας.

### ***1.3 Η αναγκαιότητα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη Διεθνή Αεροπλοΐα, η συνεισφορά της στην επίδοση και στην ειρήνη και ασφάλεια***

Η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στην Αεροπλοΐα είναι απαραίτητη, διότι εξυπηρετεί την απαίτηση των χρηστών του εναερίου χώρου για συντονισμένη κοινή χρήση και δίκαιο διαμοιρασμό του πολύτιμου πόρου «Εναέριος χώρος» με κανόνες διαφάνειας. Η συνεργατική αυτή αντίληψη εκφράστηκε θεσμικά σε διεθνές επίπεδο το 2009, στην 37η σύνοδο της ΓΣ του ICAO, που επικύρωσε την παγκόσμια πρωτοβουλία «Πολιτικό Στρατιωτική Συνεργασία που είχε συστηθεί από το «Παγκόσμιο Forum Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας για την Πολιτική/Περιφερειακή Συνεργασία» και έκτοτε συνεχώς εξελίσσεται, εφαρμόζεται, εξειδικεύεται στα θεσμικά κείμενα όλων των περιοχών Αεροναυτιλίας του κόσμου.

Η αντίληψη αυτή υπηρετεί δύο θεμελιώδεις ανάγκες,<sup>24</sup> τόσο των κρατών όσο και της διεθνούς κοινότητας, που εκφράζονται και ως θεμελιώδεις αρχές του Διεθνούς Δικαίου, δηλαδή την ανάγκη προστασίας της εδαφικής ακεραιότητας των κρατών (Εθνική Άμυνα και Ασφάλεια) και την ανάγκη της ελεύθερης Αεροπλοΐας.

Η ρυθμισμένη θεσμικά συνεργασία<sup>25</sup> πολιτικών-στρατιωτικών χρηστών του ΕΧ, δημιουργεί οικονομίες κλίμακας, λόγω της κοινής διαλειτουργικής χρήσης των πόρων

---

<sup>22</sup> Flight PS752 Accident Investigation Report, 15 March 2021

[https://reports.aviation-safety.net/2020/20200108-0\\_B738\\_UR-PSR.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2020/20200108-0_B738_UR-PSR.pdf)

Look at Chapter 7. "Safety Actions Taken and Safety Recommendations, of the report pages 137-141, proposed changes in civil, military procedures, risk assessment, revision of icao rules, icao USOAP, USAP programme, EUROCAE standards"

<sup>23</sup> Midair Collision portal, Civilian/military mid-air collisions in the United States  
[https://www.wikiwand.com/en/Mid-air\\_collision](https://www.wikiwand.com/en/Mid-air_collision)

<sup>24</sup> Civil and Military Cooperation Study by IFATCA- Study Civil/Military Cooperation [IFATCA Study]

<http://wiki.ifatca.org/index.php/kb/wp-2013-84/>

<sup>25</sup> Regional Challenges, Impacts and Crisis Management, Abu Dhabi, UAE, 09 December 2019

<https://www.icao.int/MID/Documents/2019/Civ-Mil%20Wksp/1.3.d%20ICAO%20APAC%20Regional%20Challenges,%20Impacts%20and%20Crisis%20Management.pdf>

και μέσων των δύο χρηστών, αλλά και προλαμβάνει διακρατικές τριβές, εντάσεις και διενέξεις που μπορεί να επεκταθούν και να εξελιχθούν σε διεθνείς κρίσεις.

Η κοινή ερμηνεία, τήρηση των κανόνων της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας και η χρήση των διατιθέμενων μέσων ειρηνικής επίλυσης διεθνών διαφορών, με επίδικα τα αεροπορικά θέματα, συμβάλλει αποφασιστικά τόσο στη πρόληψη, όσο και στη διαχείριση, μετριασμό-αποκλιμάκωση με τα προσωρινά μέτρα, τα μέτρα (MOE), στη διευθέτηση, οριστική επίλυση διεθνών διενέξεων, στην προαγωγή της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, της οικονομικής συνεργασίας και της παγκόσμιας ευημερίας, της φροντίδας για το κλίμα και της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, στη μείωση των αμυντικών δαπανών στους προϋπολογισμούς των κρατών, επ' ωφελεία των δαπανών για ειρηνικά έργα.

1.3.1 Αντιτιθέμενες απόψεις και διαφορετικές αντιλήψεις- προσεγγίσεις κρατών στο θέμα της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στη διεθνή αεροπορία και στους διεθνείς κανόνες εφαρμογής της.

A) Στρατιωτική Αεροπορία - Πολιτική Αεροπορία δύο ξεχωριστοί παράλληλα δρώντες κόσμοι

B) Στρατιωτική Αεροπορία - Πολιτική Αεροπορία δύο συνεργαζόμενοι κόσμοι για κοινό όφελος.

Οι δύο διαφορετικές αντιλήψεις-προσεγγίσεις, χρηστών του ΕΧ, στο θέμα της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη διεθνή αεροπορία, προβάλλουν διάφορα επιχειρήματα<sup>26</sup> και ερμηνείες των σχετικών διεθνών κανόνων που τη ρυθμίζουν.

Οι υπέρμαχοι της Α άποψης υποστηρίζουν ότι οι κανόνες του ICAO ρυθμίζουν και αφορούν μόνο την πολιτική αεροπορία και όχι την στρατιωτική αεροπορία, διότι ο ICAO είναι ένας διεθνής πολιτικός οργανισμός.

Αντίθετα οι υπέρμαχοι της Β άποψης υποστηρίζουν ότι οι κανόνες του ICAO, επειδή θεσπίστηκαν με συμφωνία των συμβαλλομένων Κρατών, για να εξασφαλίζουν την ομαλή, κανονική και ασφαλή ροή της διεθνούς αεροπλοΐας, απευθύνονται και υπαγορεύουν σε αυτά, όταν θεσπίζουν εθνικούς κανονισμούς για τα κρατικά αεροσκάφη, να λαμβάνουν υπόψη την ασφάλεια της διεθνούς αεροπλοΐας, συνεπώς δεσμεύουν τα κράτη και δεν επιτρέπεται να αγνοούνται.

Η θέση του γράφοντος θα τεκμηριωθεί, με παράθεση παραδειγμάτων διαφορετικής ερμηνείας και εφαρμογής αυτών των κανόνων από κράτη της διεθνούς αεροπορικής κοινότητας και των αποτελεσμάτων από τη διαφορετική ερμηνεία.

---

<sup>26</sup> ICAO Ninth Meeting of the South Asia/Indian Ocean ATM Coordination Group (SAIOACG/9) Bangkok, Thailand, 26 – 30 March 2019-Agenda Item 7: ANSP Coordination and Civil/Military Cooperation (The paper presents information on Asia/Pacific's civil/military cooperation issues and initiatives) 2.13, 2.14, 2.16, 2.17[icao 9<sup>th</sup> Meeting/2019]  
<https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20SAIOACG9/WP29%20Civil-Military%20Cooperation%20Update.pdf>

Ένας από τους λόγους που επιτρέπει τη διαφορετική ερμηνεία των διεθνών κανόνων της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας, σύμφωνα με την πλέον επικρατούσα άποψη, είναι ότι στους κανόνες ενός διακρατικού οργανισμού όπως είναι ο ICAO (Σύμβαση Σικάγο, Παραρτήματα της 2 και 11) απουσιάζουν βασικοί ορισμοί για δραστηριότητες που την αφορούν, όπως είναι ο κρίσιμος ορισμός της Επιχειρησιακής Πτήσης (OAT), της conflict zone, του territorial airspace, της ADIZ, έλλειμμα που επισημαίνεται στις Συνστάσεις (Recommendations) του πορίσματος του Dutch Safety Board Investigation Report<sup>27</sup> για την κατάρριψη της πτήσης της Malaysian Airlines MH17

Αντίθετα στους κανόνες ενός υπερεθνικού οργανισμού όπως της ΕΕ, και στα specifications που έχει υιοθετήσει, «Eurocontrol specification for OAT flights» που τους εξειδικεύουν, υπάρχει σαφής ορισμός για τις Επιχειρησιακές πτήσεις (ΕΠ) που έχει υιοθετηθεί με εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις από την πλειονότητα των κρατών μελών της ECAC και του Eurocontrol, εκτός της Τουρκίας.

Ο κύριος λόγος της επιλεκτικής ερμηνείας και άρνησης αποδοχής από ορισμένα κράτη, των θεσπισμένων και γενικά αποδεκτών κανόνων της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας είναι, ότι τους θεωρούν ως εμπόδιο στην άσκηση του αναφαίρετου δικαιώματός τους, της προστασίας της εθνικής άμυνας, ασφάλειας του κράτους.

Παραδείγματα αγνόησης, ανορθόδοξης ή επιλεκτικής εφαρμογής των σχετικών διεθνών κανόνων από κράτη ή περιφερειακούς ΔΟ είναι, η παραβίαση της Σύμβασης του Σικάγο και των Παραρτημάτων της 2 και 11 και η πρακτική ορισμένων κρατών να επεκτείνουν τη δικαιοδοσία τους σε διεθνή εναέριο χώρο, με την εγκαθίδρυση σε αυτόν απαγορευμένων αμυντικών ζωνών αναγνώρισης-αναχαίτισης (ADIZ),<sup>28</sup> με επίκληση και καταχρηστική άσκηση<sup>29</sup> του δικαιώματος νόμιμης άμυνας (άρθρο 51 Χάρτη ΗΕ), η δέσμευση του ΕΧ για τη διεξαγωγή ασκήσεων χωρίς ενημέρωση της διεθνούς αεροπλοΐας, η δέσμευση ΕΧ σε ξένο FIR χωρίς συμφωνία και ενημέρωση του αρμοδίου κράτους για το FIR, η είσοδος σε FIR χωρίς κατάθεση σχεδίου πτήσης ή θεσπισμένο με άλλο τρόπο (διμερή συμφωνία) ενημέρωσης, ο επηρεασμός, η είσοδος, διάσχιση, δικτύου οδεύσεων ATS, χωρίς τήρηση των κανόνων εισόδου, διάσχισής του, η μη κλήση της πολιτικής ή στρατιωτικής μονάδας ΕΕΚ από αεροσκάφος που θα επηρεάσει ή πρόκειται να εισέλθει στην περιοχή ευθύνης της, η μη θέση σε λειτουργία του αποκριτή αναγνώρισης του αεροσκάφους (Transponder) ώστε να είναι εμφανές στο ραντάρ του ΕΕΚ, η παραβίαση των διεθνών κανόνων αναγνώρισης-αναχαίτισης και η διακινδύνευση της ασφάλειας πολιτικού αεροσκάφους, η χρησιμοποίηση πολιτικού αεροσκάφους για σκοπό ασύμβατο με τη λειτουργία του και τους διεθνείς κανόνες, η μη εξουσιοδοτημένη από κράτος άσκηση διεθνούς δικαιοδοσίας σε FIR άλλου κράτους που τελεί, υπό την παράνομη κατά το διεθνές δίκαιο, κατοχή του πρώτου (Ανακήρυξη παράνομου FIR). Η έμπρακτη αμφισβήτηση, υποστήριξη με τη βία, νομικά αστήρικτης θέσης ενός κράτους

---

<sup>27</sup> Dutch Safety Board Investigation Report, October 2015[Dutch Safety Board/2015]  
<https://skybrary.aero/bookshelf/books/2875.pdf>

<sup>28</sup> Μαριάνθη Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Θέματα Δικαίου Εναερίου Χώρου, Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2007, [Κλάδη/2007] σελ.74-76

<sup>29</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ.115-117

και η καταπάτηση εκχωρημένου από ΔΟ χώρου ευθύνης Έρευνας και Διάσωσης άλλου κράτους, που δύναται να οδηγήσει σε στρατιωτική εμπλοκή και διακινδύνευση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, οι παρεμβολές στη συχνότητα επικοινωνίας πολιτικών αεροσκαφών, η μη χρήση των διατιθέμενων τρόπων ειρηνικής επίλυσης αεροπορικής διαφοράς και η προσφυγή σε παράνομη βία.

Κατά τον γράφοντα οι διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο και των Παραρτημάτων της για την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία εφαρμόζονται υποχρεωτικά και για τα κρατικά αεροσκάφη, διότι βασίζονται, εξειδικεύουν και εξισορροπούν πρωτογενείς κανόνες ΔΔ, θεμελιώδεις Γενικές Αρχές και Γενικούς Κανόνες του ΔΔ, συμβατικούς και εθιμικούς, όπως είναι τα άρθρα 2.1 του Χάρτη των ΗΕ (κυρίαρχη ισότητα κρατών) 2.3 (ειρηνικά μέσα) 2.4 (μη απειλή, μη χρήση βίας), 2.7 (μη επέμβαση ΗΕ σε θέματα εσωτερικής δικαιοδοσίας κρατών).

Τα άρθρα 3 και 3bis της Σύμβασης του Σικάγο και οι διατάξεις των Παραρτημάτων 2 και 11 αυτής, αποσκοπούν στο να ρυθμίσουν και να συμφιλιώσουν<sup>30</sup> τις ανωτέρω Γενικές Αρχές και Γενικούς Κανόνες, διότι επιδιώκουν ισόποσα την προστασία της εθνικής ασφάλειας και της εδαφικής ακεραιότητας των κρατών αλλά και την ασφάλεια και ομαλότητα της διεθνούς αεροπλοΐας με απώτερο σκοπό την προαγωγή της διεθνούς ειρήνης, ασφάλειας και ευημερίας.

Αρχή σχετική με την έκταση και τον διαφιλονικούμενο τρόπο εφαρμογής από τα κράτη των κανόνων της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στη διεθνή αεροπορία που πρέπει να τηρείται, είναι η «Αρχή της μη κατάχρησης δικαιώματος»<sup>31</sup>, Αρχή που δεν λαμβάνουν υπόψη τους τα κράτη, ώστε να δύνανται με μέτρο αυτή, να θεμελιώσουν, δικαιολογήσουν τη μονομερή άσκηση δικαιώματος εκ μέρους τους ή να καταγγείλουν άλλο κράτος όταν δεν την τήρησε και έθιξε τα νόμιμα συμφέροντα τους.

Ειδικότερη έκφραση της «Αρχής της μη κατάχρησης δικαιώματος» είναι και οι γενικά παραδεκτές στο εθνικό δίκαιο κρατών Αρχές, που αναγνωρίζεται ότι έχουν εφαρμογή και στο ΔΔ, οι Αρχές της καλής πίστης, του δικονομικού κωλύματος “estoppel,” της επιείκειας, της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας, της δέουσας προσοχής (due regard), που εντάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κατ. ΔΔΧ στις Γενικές αρχές του Δικαίου των «πολιτισμένων εθνών» και αποτελούν πηγές του.

Η διαφωνία των αντιτιθεμένων μερών για το εύρος και την υποχρεωτικότητα εφαρμογής των κανόνων της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας που βασίζονται σε διατάξεις γραπτού ΔΔ (Σύμβαση Σικάγο, Παράρτημα 2 και 11 ICAO της ΣΣ) αλλά και σε αποκρυσταλλωμένους κανόνες εθιμικού ΔΔ, κατόπιν ευρείας συμφωνίας και ομοιόμορφης πρακτικής των κρατών και *opinio juris*, εκπεφρασμένη σε αποφάσεις (Resolutions) της ΓΣ του ICAO, απαιτείται να λάβει υπόψη της, την «Αρχή της μη κατάχρησης δικαιώματος», που θέτει όρια στη δράση του κράτους στην προάσπιση των εθνικών συμφερόντων και παράλληλα απαιτεί σεβασμό στις ανάγκες και απαιτήσεις της

<sup>30</sup> Worldwide Air Transport Conference (ATCONF) 6th Meeting, Montreal, March 2013, Agenda Item 1.1 “Global overview of trends and developments Industry and regulatory developments” <https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080.1.en.pdf>

<sup>31</sup> Γιώργος Κυριακόπουλος, *Η Κατάχρηση Δικαιώματος στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, Εκδόση 1η, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, Ιούνιος 2018, ISBN 978-960-622-411-9. [Κυριακόπουλος/2018] σελ.76-108

διεθνούς κοινότητας. Αυτό σημαίνει ότι το δικαίωμα του κράτους να δεσμεύει διεθνή εναέριο χώρο για τη διεξαγωγή στρατιωτικών ασκήσεων δεν μπορεί να ασκείται σε βάρος της ελεύθερης διεθνούς αεροπλοΐας και των δικαιωμάτων των πολιτικών χρηστών του ΕΧ και αντιστρόφως οι πολιτικοί χρήστες οφείλουν να θέτουν όρια στην άσκηση του δικαιώματος τους ελευθεροπλοΐας, παραχωρώντας χώρο και χρόνο στους στρατιωτικούς χρήστες.

Δέουσα προσοχή πρέπει να επιδεικνύουν τα στρατιωτικά αεροσκάφη κατά την αναγνώριση, αναχαίτιση, για να μη θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της διεθνούς αεροπλοΐας, αναγκαία και ανάλογη με το σκοπούμενο αποτέλεσμα πρέπει να είναι μια διεθνής στρατιωτική επέμβαση και ο αποκλεισμός ΕΧ,<sup>32</sup> ακόμη και σύμφωνα με το Κεφ VII του Χάρτη ΗΕ, όπως και η δημιουργία ζωνών εναέριας αστυνόμευσης ΕΧ(Air Policing Zones) από το ΝΑΤΟ.

Οι Αρχές αυτές του ΔΔ, που αποσκοπούν στην εξισορρόπηση κανόνων, αποτελούν το μέτρο με το οποίο κρίνεται κάθε φορά το ποσοστό άσκησης του κάθε δικαιώματος αλλά και το κριτήριο με βάση το οποίο θα μπορούσε μια διαφωνία-διένεξη κρατών να επιλυθεί από Διεθνές Δικαστήριο ή Διεθνή Διαιτησία.

Οι υπέρμαχοι της Β άποψης (Βέλγιο) επιδεικνύουν ήδη απτά αποτελέσματα<sup>33</sup> (αποδεδειγμένη βελτιστοποίηση παροχής ΑΤΜ) και επιχειρήματα για τα οφέλη της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας και τη δικαίωση της θέσης τους, επιδεικνύοντας ένα από πλέον επιτυχημένα κοινά Projects, το Shared Air Traffic Services System 2 (SAS2) που εκκίνησε το 2013, μετά από δοκιμές εφαρμόστηκε το 2019, εξελίσσεται σε Shared Air Traffic Services System 3 (SAS3) μετά από συμφωνία μεταξύ των μερών MUAC, Belgocontrol, Belgian Ministry of Defence.

Οι υπέρμαχοι της Α άποψης έχουν να επιδείξουν μόνο άκαμπτες θέσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της διεθνούς αεροπλοΐας,<sup>34</sup> (κατάρριψη ουκρανικού πολιτικού αεροσκάφους, πτήσης FR 752 από αντιαεροπορικό πύραυλο στην Τεχεράνη 08-01-2020 με 176 νεκρούς), προξενούν και διαιωνίζουν διακρατικές διαφορές, διεθνή επεισόδια, εντάσεις που είναι δυνητικά παράγοντες πρόκλησης διεθνών κρίσεων και διακινδύνευσης της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας (Ελλάδα - Τουρκία, Ουκρανία-Ρωσία, Τουρκία-Κύπρος, Διεθνή επεισόδια από εκατέρωθεν δράσεις αναγνώρισης-αναχαίτισης Νατοϊκών-Ρωσικών Αεροσκαφών, διένεξη για την ADIZ Κίνας, βλπ. [παράγοντες πρόκλησης διεθνών κρίσεων] στη Βιβλιογραφία Αρθρογραφία.

Η προσχηματική επίκληση από τους υποστηρικτές της Α άποψης, του επιχειρήματος της μη ύπαρξης διεθνούς διαφοράς για την αποφυγή επίλυσης της, δεν ευσταθεί, διότι σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΔΔΔ, στην υπόθεση Μαυρομάτη

<sup>32</sup> Eurocontrol- Skybrary portal, *Conflict zones update*  
<https://skybrary.aero/articles/conflict-zones-update>

<sup>33</sup> Eurocontrol Press release, *All civil and military air traffic controllers to use the same system to manage Belgian airspace*, 27 September 2021 [Eurocontrol Press release]  
<https://www.eurocontrol.int/press-release/civil-military-atc-use-same-system-manage-belgian-airspace?fbclid=IwAR3IxZcjTYTIA3Lw3YtmsvfNnyh2-cxQ7tucWK-NmuSCLR8C6CNmeu0fXbo>

<sup>34</sup> , *The Downing of Ukraine International Airlines Flight 752: Factual Analysis*, Government of Canada official website June 24, 2021  
[https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/flight-vol-ps752/factual\\_analysis-analyse\\_faits.aspx?lang=eng](https://www.international.gc.ca/gac-amc/publications/flight-vol-ps752/factual_analysis-analyse_faits.aspx?lang=eng)

(1924), όπου εδόθη ο ορισμός της διεθνούς διαφοράς, τη νομολογία του ΔΔΧ στις Συνθήκες Ειρήνης (1950) και στην υπόθεση Ανατολικό Τιμόρ (1995), μια διεθνής διαφορά ορίζεται αντικειμενικά<sup>35</sup>. Επίσης δεν ευσταθεί το επιχείρημα τους, της αδυναμίας προσφυγής σε δικαιοδοτικό τρόπο επίλυσης, επειδή ήδη τρέχει η διαδικασία επίλυσης με πολιτικά μέσα, αφού κατά τη νομολογία του ΔΔΧ στην υπόθεση Υφαλοκρηπίδα του Αιγαίου 1978, οι δύο διαδικασίες μπορούν να τρέχουν παράλληλα. Ο πολιτικός ή νομικός χαρακτήρας μίας διαφοράς δεν απαλλάσσει τα αντιτιθέμενα μέρη από την υποχρέωση προσπάθειας επίλυσης με όλους τους διαθέσιμους τρόπους. Τα Κράτη, σύμφωνα με το άρθρο 2.3 του ΧΗΕ, οφείλουν να διακανονίζουν τις διεθνείς τους διαφορές με ειρηνικά μέσα για αποτροπή της διακινδύνευσης της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας.

Συνεπώς οι κανόνες του ICAO που αφορούν τα στρατιωτικά αεροσκάφη, απευθύνονται και δεσμεύουν τα συμβαλλόμενα κράτη και η ερμηνεία ή ο τρόπος εφαρμογής τους είναι αρμοδιότητα των διεθνών δικαστηρίων, οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία ή προσπάθεια άρνησης ή αναθεώρησης τους είναι αντίθετη στο ΔΔ και δύναται να επιτευχθεί μόνο με τη διαδικασία αναθεώρησης διεθνών κανόνων από την πλειοψηφία των κρατών της διεθνούς κοινότητας.

Σύμφωνα με την επικρατούσα θεωρία περί της ενδεδειγμένης ερμηνείας<sup>36</sup> διεθνών συνθηκών, ακολουθείται γραμματική ερμηνεία και όπου είναι απαραίτητο, τελεολογική, συμπληρωματικά δε οι προπαρασκευαστικές εργασίες.

Η αποδεδειγμένη παραβίαση των ανωτέρω κανόνων επισύρει την διεθνή ευθύνη του κράτους, η δε άρση του αδίκου της πράξης, πολύ δύσκολα δύναται να υποστηριχθεί ενώπιον διεθνούς δικαστηρίου, με προβολή των αποδεκτών επιχειρημάτων που δύνανται να την άρουν (όπως ανωτέρα βία, κίνδυνο, κατάσταση ανάγκης, νόμιμη άμυνα)

Εξ άλλου με βάση την ιεράρχηση των κανόνων του ΔΔ και την αποδοχή από την πλειονότητα των κρατών, αλλά και τη διεθνή νομολογία, της υπεροχής των αναγκαστικών κανόνων του ΔΔ, έναντι των υπολοίπων κανόνων του ΔΔ, η επίλυση τυχόν αναφυόμενων τριβών μεταξύ κανόνων του ΔΔ, γίνεται σύμφωνα με την εφαρμογή της αρχής του εναρμονισμού<sup>37</sup>, με την ερμηνεία δηλαδή του υποδεέστερου κανόνα, ώστε αυτός να μη συγκρούεται με κανόνα αναγκαστικού δικαίου, εάν δεν μπορεί να υπάρξει αυτή η εναρμόνιση, τότε ισχύει ο ανώτερος ιεραρχικά κανόνας, στην περίπτωση μας

---

<sup>35</sup> Στέλιος Περράκης-Μαρία Ντανιέλλα Μαρούδα, «Διεθνής Δικαιοσύνη, Θεσμοί, Διαδικασίες, Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου», Β Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2018, ISBN:978-960-568-860-8, σελ.18 προϋποθέσεις ύπαρξης μιας διεθνούς διαφοράς-σελ.20. παράλληλες προσπάθειες διακανονισμού

<sup>36</sup> «Για το ζήτημα σχετικά, Σύμβαση της Βιέννης για το Δίκαιο των Συνθηκών, άρθρα 31, 32, αλλά και νομολογία ΔΔ, και θεωρία»  
Εμμανουήλ Ρούκουνας, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο*, 3<sup>η</sup> Έκδοση 2019, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2019, ISBN 978-960-622-835-3, Ερμηνεία των Συνθηκών σελ.121-131

Antonio Cassese, *Διεθνές Δίκαιο*, Αριθμός έκδοσης 2713, Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα, 2012, ISBN 978-960-01-1496-6 (από μετάφραση), Ερμηνεία σελ.216-218

<sup>37</sup> Στέλιος Περράκης-Ντανιέλλα Μαρούδα, «Διεθνής Δικαιοταξία - Θεωρία και Εφαρμογή Διεθνούς Δικαίου», Τόμος Α, Έκδοση 2<sup>η</sup>, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Αθήνα, Νοέμβριος 2016, ISBN:978-960-08-0691-5, σελ.100-105

επειδή το άρθρο 3bis της Σύμβασης του Σικάγο αντανακλά αναγκαστικό κανόνα του ΔΔ (ΧΗΕ άρθρο 2.4 Μη απειλή, Μη χρήση βίας, και κανόνα ΔΑΔ), υπερισχύει έναντι οιαδήποτε υποδεέστερου κανόνα του ΔΔ.

Η φιλελεύθερη-πλουραλιστική<sup>38</sup> άποψη, την οποία ασπάζεται ο γράφων, είναι ότι στη διεθνή κοινωνία υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ όλων των δρώντων, κρατικών και μη και η εξωτερική πολιτική και διπλωματία των κρατών πρέπει να αποσκοπεί στην εξασφάλιση τόσο των εθνικών συμφερόντων όσο και της διεθνούς νομιμότητας, να δημιουργεί αξία και να προάγει και το συμφέρον της διεθνούς κοινωνίας, δια της εφαρμογής των κανόνων του ΔΔ.

Σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων πρέπει να επιδιώκεται το ευρύτερο όφελος, με μία εξωτερική πολιτική βάσει ηθικών αρχών που εξυπηρετεί τους μακροπρόθεσμους στρατηγικούς στόχους του κράτους. Η πολιτική αυτή αποδίδει μακροπρόθεσμα διότι εκτιμάται από τους διεθνώς δρώντες, στους οποίους απευθύνεται και αναγνωρίζεται το όφελος που προκύπτει.

Η πρόληψη των διεθνών διενέξεων-κρίσεων, μέσω της προληπτικής διπλωματίας, βασίζεται στην αποδοχή, τήρηση της διεθνούς νομιμότητας (ΧΗΕ, κανόνες ΔΔ). Η πρόληψη των κρίσεων εξαρτάται από τη συλλογική προσπάθεια της διεθνούς κοινότητας (ΟΗΕ, ΕΕ, περιφερειακοί ΔΟ, ΜΚΟ, ΠΟΕ), για τη διατήρηση της ειρήνης και ασφάλειας. Τα μέτρα που εκφράζουν αυτή την προσπάθεια (έγκαιρη προειδοποίηση επικείμενης απειλής ανάφλεξης από πληροφορίες, άμεση διπλωματική παρέμβαση, εφαρμογή ΜΟΕ, αποστρατιωτικοποιημένη ζώνη, εκχειρίδα, απόφαση ΣΑ ανάληψης στρατιωτικής δράσης, έλεγχος-επιτήρηση με στρατιωτικά μέσα της διαφιλονικούμενης από τα μέρη περιοχής για την αποτροπή βιαιοτήτων) αποτυπώνονται στο Ψήφισμα του ΣΑ 1366/2001<sup>39</sup>.

### 1.3.2 Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην Ασφάλεια(Safety) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας

#### 1.3.2.1 Αεροναυτιλία (Air Navigation Services)

Οι κανονιστικές ρυθμίσεις για την Ασφάλεια (Safety)<sup>40</sup> της Αεροναυτιλίας (ATM/ANS) και τη μείωση των διαταραχών στην ομαλή εκμετάλλευση των πολιτικών αεροσκαφών είναι πρωτίστως αυτές του ICAO και οι ρυθμίσεις των Κανονισμών της ΕΕ που τις συμπληρώνουν, εξειδικεύουν και προσαρμόζουν για την περιοχή της Ευρώπης, χωρίς σημαντικές διαφοροποιήσεις από αυτές του ICAO.

<sup>38</sup> Πάρις Βαρβαρούσης, «Η Διπλωματία στο νέο ψηφιακό περιβάλλον», Έκδοση Α, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, ISBN:960-02-1996-6,σελ.80-81 και 134,139

<sup>39</sup> UN SC Resolution 1366/2001

«Συλλογική προσπάθεια Διεθνούς κοινότητας για τη διατήρηση ειρήνης και ασφάλειας  
<http://unsr.com/en/resolutions/doc/1366>

<sup>40</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ.122-127

Δεν νοείται διαφοροποίηση από τους παγκόσμιους κανόνες του ICAO, παρά μόνο όταν αυτή είναι κοινή (joint difference) άρθρο 5 ΕΚ923/2012. Το ICAO Doc 4444 PANS/ATM<sup>41</sup> ορίζει ότι η προσωρινή εκχώρηση ΕΧ, γίνεται για χρήση από σχηματισμούς πτήσεων, η άλλου είδους στρατιωτικές επιχειρήσεις και απαιτείται συνεννόηση και συντονισμός για την εκχώρηση μεταξύ των αιτούντων τον ΕΧ, στρατιωτικών και των αρμόδιων για τον ΕΕΚ εντός του FIR πολιτικών αρχών, των αποκλειστικά αρμόδιων και για την έκδοση της σχετικής Αγγελίας (NOTAM) σύμφωνα με το Παράρτημα 15 (AIS) του ICAO, προηγηθείσης συνεννόησης με τις στρατιωτικές αρχές.

Το Παράρτημα 11, παρα.2.18 (Coordination between military authorities and air traffic services) και παρα.2.19 της ΣΣ (Coordination of activities potentially hazardous to civil aircraft) και το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Αεροναυτιλίας Β έκδοση 2010, part V-ATM vol.I, ASM, V-1,7, V-1,8 απαιτούν τον πολιτικό στρατιωτικό συντονισμό για δραστηριότητες επικίνδυνες για τα πολιτικά αεροσκάφη, είτε σε εθνικό είτε σε διεθνή εναέριο χώρο εντός ενός FIR. Η συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών, με απευθείας επικοινωνία, μεταξύ των ομόλογων αρχών αποσκοπεί στην ασφαλή και ταχεία εκτέλεση των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών αλλά και στην μη παρεμπόδιση της ασφαλούς και ταχείας εκτέλεσης των στρατιωτικών αποστολών.

Το Παράρτημα 15 (AIS) παρα.6.3.2.3 της ΣΣ ορίζει ότι για αεροναυτικές ασκήσεις που διεξάγει ένα κράτος στον ΕΕΧ και στο FIR του, που εκτείνονται σε FIR γειτονικού Κράτους, υπάρχει συνυποχρέωση και συναρμοδιότητα των δύο κρατών στην έκδοση ξεχωριστής Αγγελίας (NOTAM) από το κάθε κράτος για το FIR του, αφού προηγουμένως την επικοινωνήσει το ένα στο άλλο για επαλήθευση των στοιχείων.

Η μονομερής έκδοση Αγγελίας (NOTAM) από Κράτος, για στρατιωτικές ή άλλες δραστηριότητες σε περιοχή FIR που δεν έχει εκχωρηθεί στην αρμοδιότητα του, από τον ICAO, είναι παράβαση των κανόνων του ΔΔ και απαγορεύεται.

Η παραβίαση της διάταξης από διάφορα κράτη, με προεξάρχουσα τις ΗΠΑ, ερμηνεύοντας τους διεθνείς κανόνες σύμφωνα με τα συμφέροντα τους και τη δύναμη της ισχύος που διαθέτουν, οδήγησε σε αεροπορικές τραγωδίες, όπως συνέβη με την κατάρριψη του airbus A300 της Iran Air (Flight 655<sup>42</sup>) στις 3-7-1988 εντός του IRAN FIR. Το αποτέλεσμα της προσφυγής του Ιράν με καταγγελία στο Συμβούλιο του ICAO που στις 17-3-1989 αποδοκίμασε την ενέργεια των ΗΠΑ, της μετέπειτα προσφυγής του Ιράν στο ΔΔΧ κατά των ΗΠΑ, του συμβιβασμού μεταξύ των δύο κρατών το 1989, ήταν ο λόγος της αλλαγής στάσης των ΗΠΑ, όταν ανέπτυξαν αεροναυτικές δυνάμεις στον Περσικό Κόλπο, στον ναυτικό αποκλεισμό του Ιράκ με την απόφαση (661/1990) του

<sup>41</sup> ICAO Doc 4444 *Procedures for Air Navigation Services- Air Traffic Management*, 16<sup>th</sup> edition, 2016  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444_cons_en.pdf)

<sup>42</sup> Iran Air flight 655 “aviation disaster, over the Strait of Hormuz, Persian Gulf [1988]”  
<https://www.britannica.com/event/Iran-Air-flight-655>  
Aerial Incident of 3 July 1988 (Islamic Republic of Iran v. United States of America) Overview of the case  
<https://www.icj-cij.org/en/case/79>  
Settlement Agreement of 9 February 1996 on the case concerning the Aerial incident of 3 July 1988 before the ICJ  
<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/79/11131.pdf>

ΣΑ, λόγω της εισβολής στο Κουβέιτ, να ζητήσουν από τις αρμόδιες αρχές των κρατών, που το FIR τους επηρεάζεται, να εκδώσουν Αγγελία (NOTAM<sup>43</sup>) με τους περιορισμούς ΕΚ στις περιοχές με τις δραστηριότητες των ΗΠΑ.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αλλά όχι μοναδικό<sup>44</sup> (βλπ ADIZ ΗΠΑ, Κίνας) μονομερούς επέκτασης<sup>45</sup> της διεθνούς δικαιοδοσίας, σε εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο εντός του FIR Αθηνών, ήταν η προσπάθεια της Τουρκίας, διχοτόμησης του ΕΧ του Αιγαίου, με έκδοση της Αγγελίας (NOTAM) 714/1994 για να θέσει υπό τον έλεγχό της τμήμα του ελληνικού FIR που δεν της είχε εκχωρηθεί από τον ICAO. Η NOTAM αποσύρθηκε διότι έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια, την ομαλότητα, τα οικονομικά συμφέροντα της διεθνούς αεροπλοΐας<sup>46</sup> αλλά και τα οικονομικά συμφέροντα της ίδιας της Τουρκίας.

#### Διεθνείς Καλές Πρακτικές μετριασμού του κινδύνου<sup>47</sup>

Είναι δραστηριότητες σε στρατηγικό επίπεδο για βελτίωση της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας, όπως θέσπιση νομοθεσίας, κοινών κανόνων και διαδικασιών συνεργασίας, διαδικασίες ενημέρωσης πολιτικών και στρατιωτικών ΕΕΚ για την πορεία και τις προθέσεις των αεροσκαφών υπό τον έλεγχό τους, συμφωνίες συνεργασίας, πρωτόκολλα επικοινωνίας, συνύπαρξη πολιτικών και στρατιωτικών ΕΕΚ στην ίδια αίθουσα, δημιουργία «κοινού συνεργατικού πυρήνα διαχείρισης εναερίου χώρου» (Airspace management cell), με σκοπό τη δέσμευση και αποδέσμευση εναερίου χώρου σε προτακτικό επίπεδο και εφαρμογή των κανόνων προτεραιότητας που έχουν αποφασιστεί σε στρατηγικό επίπεδο από το Υψηλό Συμβούλιο Πολιτικής (High Level Policy Body) του κάθε κράτους, συνεχής ενημέρωση των χρηστών για τον διατιθέμενο εναέριο χώρο και τον χρόνο χρήσης του από έκαστο χρήστη, μέσω ειδικών εφαρμογών NOTAMs, Network Manager portal, Εθνικό AIP κλπ.

##### *1.3.2.2 Αεροδρόμια (Airports)*

Τα Στρατιωτικά Αεροδρόμια στην Ελλάδα για εξυπηρέτηση Διεθνούς ΕΚ, είναι αυτά της Ανδραβίδας, Καλαμάτας, Χανίων, Ελευσίνας, Πρέβεζας, απεικονίζονται στο AIP Greece AD 1.3 INDEX TO AERODROMES / HELIPORTS, στο εξωτερικό απεικονίζονται στο Local Single Sky Implementation (LSSIP) των Κρατών. Οι

---

<sup>43</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ 127

<sup>44</sup> Website “The Diplomat”-South China Sea: The Case Against an ADIZ  
<https://thediplomat.com/2016/09/south-china-sea-the-case-against-an-adiz/>

<sup>45</sup> [Κλάδη/2077] Σελ.75

<sup>46</sup> Ιστοσελίδα ΥΠΕΞ -Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων  
<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>  
Ιστοσελίδα Σαν Σήμερα- ο ΕΕΧ και το FIR Αθηνών  
<https://www.sansimera.gr/articles/1385>

<sup>47</sup> Διεθνείς Καλές Πρακτικές Μετριασμού του Κινδύνου, βλπ.Βιβλιογραφία

στρατιωτικές μονάδες παροχής υπηρεσιών EK(ATS) σε στρατιωτικά και μεικτά αεροδρόμια στην Ελλάδα παρέχουν και υπηρεσίες ελέγχου ροής EK(ATFM) στη Γενική EK(GAT), σύμφωνα με τις απαιτήσεις<sup>48</sup> του EK255/2010, άρθρο 6. «Γενικές υποχρεώσεις των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας (ATS)» άρθρο 10. «Υποχρεώσεις σχετικά με κρίσιμα συμβάντα», άρθρο 11. «Παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τα μέτρα διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM)»

Παρατηρείται αυξημένη συμμετοχή στην παροχή υπηρεσιών Αεροδρομίου και Αεροναυτιλίας από στρατιωτικές υπηρεσίες, όπως στην Ολλανδία, το Βέλγιο, τη Γαλλία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία.

Η συμβολή των πολιτικών και των στρατιωτικών Αεροδρομίων στην παροχή Αεροπορικών υπηρεσιών είναι αναμφισβήτητη και υπηρετεί ένα συμπαγές σύστημα, οποιαδήποτε συνιστώσα του οποίου εάν απουσιάζει η δυσλειτουργεί, δημιουργεί ρήγμα στην αποδοτικότητα του.

Η διαπίστωση αυτή της EASA, την οδήγησε να εντάξει, στις κανονιστικές δραστηριότητες της για την αεροπορική ασφάλεια, τα Αεροδρόμια, την Αξιοπλοΐα, τους σχεδιαστές, παραγωγούς και συντηρητές αεροπορικών προϊόντων και τα τρίτα μέρη, όπως είναι οι στρατιωτικοί πάροχοι υπηρεσιών αεροδρομίου και αεροναυτιλίας σε GAT κυκλοφορία, σε στρατιωτικά αεροδρόμια. “Total System Approach concept”.

Επίσης η νέα διεθνώς καθιερωμένη αντίληψη, υιοθέτηση και εφαρμογή της συνεργατικής λήψης αποφάσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων Αεροπορικών Φορέων “Collaborative Decision Making-CDM” έχει παράξει απτά αποτελέσματα στην παραγωγικότητα και στην ασφάλεια έως σήμερα. βλπ (Παράρτημα Γ) *Airport CDM Common Objectives Airport CDM Implementation Manual* Version 5.031 March 2017.

### 1.3.2.3 Άδειες/Πιστοποιητικά Αεροπορικού Προσωπικού

#### 1.3.2.3.1 Μετατροπή Άδειας Στρατιωτικού EEK σε Άδεια Πολιτικού EEK

Έχει αναληφθεί πρωτοβουλία από την EASA<sup>49</sup> μετατροπής της Άδειας Στρατιωτικού EEK σε Άδεια Πολιτικού EEK, σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η αύξηση της διαλειτουργικότητας και της διαθεσιμότητας προσωπικού EEK στην ΕΕ, μέσω της αναγνώρισης από τις εθνικές εποπτικές αρχές, ισοδύναμου επιπέδου ικανότητας (competence) EEK σε στρατιωτικούς EEK.

<sup>48</sup> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 255/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 25ης Μαρτίου 2010 για καθορισμό κοινών κανόνων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας, άρθρα 6,10,11

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010R0255-20160623&from=EL>

<sup>49</sup> European Union Aviation Safety Agency Draft Opinion/Decision in accordance with Article 16 (Accelerated procedure) of MB Decision No 18-2015 “Conversion of national military air traffic controller licences into student air traffic controller licences issued in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/340”

<http://www.gatco.org/wp-content/uploads/2020/05/Draft-Opinion-Decision-Credit-for-military-ATCO-licences-RMT.0668-%E2%80%94-for-AB-consultation.pdf>

### 1.3.3 Πολιτικό-Στρατιωτική συνεργασία στον τομέα της Εποπτείας (Oversight) της Ασφάλειας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Λόγω της απαίτησης του ΕΚ 216/2008 που επαναλαμβάνεται και στον ΕΚ 2018/1139, article 2 para.5, που τον αντικατέστησε και του εγερθέντος ευρήματος μη συμμόρφωσης από την επιθεώρηση της EASA στην Ελλάδα ιδρύθηκε νέα στρατιωτική εποπτική Αρχή, η ΕΣΥΑ<sup>50</sup>. Έκτοτε η EASA στις επιθεωρήσεις της στην Ελλάδα επιβεβαιώνει συνεχώς ότι υπάρχει συμμόρφωση.

*Ιδρυση Εθνικής Στρατιωτικής Εποπτικής Αρχής(ΕΣΥΑ)*

*Εφημερίδα της Κυβερνήσεως-Τεύχος Β-Αρ.Φύλλου 528-28 Φεβρουαρίου 2014.*

*Άρθρο 1*

*Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

*«Με την παρούσα καθιερώνεται το ρυθμιστικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (ΕΑΑΑ) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και της Επιθεώρησης Στρατιωτικών Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΕΣΥΑ) του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας / Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (ΓΕΑ), στον τομέα των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, που παρέχονται στην Γενική Εναέρια Κυκλοφορία (ΓΕΚ), από στρατιωτικές Μονάδες παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας εντός των Τερματικών Περιοχών των στρατιωτικών Αεροδρομίων (Α/Δ) και άλλων διμερώς συμφωνηθέντων τμημάτων του εναερίου χώρου στο πλαίσιο που ορίζει ο ΕΚ 2150/2005, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς που διέπουν τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky)»*

Η ΕΣΥΑ συνεργάζεται με την ΕΕΑΑ και διεξάγουν από κοινού επιθεωρήσεις στα Στρατιωτικά Αεροδρόμια της Ελλάδας που παρέχουν υπηρεσίες Αεροδρομίου και Αεροναυτιλίας σε GAT κυκλοφορία, η ΕΕΑΑ παρίσταται ως Παρατηρητής και ως Επιθεωρητής μόνο στους θύλακες παροχής υπηρεσιών του Παρόχου ΓΔΦΠΥΑΝ της ΥΠΑ που ανήκουν στη δικαιοδοσία της.

Η έκθεση των αποτελεσμάτων των Επιθεωρήσεων συντάσσεται από την ΕΣΥΑ και είναι στη διάθεση της EASA, όταν ζητηθεί κατόπιν έγκρισης του ΓΕΑ. Έως σήμερα έχουν διενεργηθεί κοινές επιθεωρήσεις στα Αεροδρόμια των Χανίων, της Ελευσίνας, της Καλαμάτας. Το ετήσιο Πρόγραμμα των επιθεωρήσεων της ΕΣΥΑ κοινοποιείται στην ΕΕΑΑ, με σκοπό να διευκολύνεται ο προγραμματισμός του έργου των δύο Αρχών και να καθίστανται δυνατές οι κοινές επιθεωρήσεις στα στρατιωτικά αεροδρόμια.

Στο Α μέρος της εργασίας εξηγήθηκαν οι λόγοι που καθιστούν αναγκαία την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη Διεθνή Αεροπλοΐα, έγινε συσχέτιση των αντιτιθέμενων απόψεων για την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη διεθνή αεροπορία με τη γένεση κρίσεων και προβλήθηκαν επιχειρήματα που αποδεικνύουν ότι μόνο η τήρηση και η εποπτεία της τήρησης των κανόνων της, συνεισφέρει θετικά στις τεθείσες

<sup>50</sup> LSSIP 2020 Greece, [Military Authorities in Greece](#), page 27

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-lSSIP-2020-greece-level1.pdf>

διεθνώς αεροπορικές επιδόσεις, αποτρέπει τη γένεση κρίσεων και προάγει την ειρήνη και ασφάλεια.

## ΜΕΡΟΣ Β

### Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην διασφάλιση της Προστασίας (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και στην διαχείριση κρίσεων

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην Προστασία (Security) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας

##### 2.1 Τομείς προστασίας στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία: Εθνική Προστασία Κρατών Προστασία της Διεθνούς Αεροπλοΐας από έκνομες ενέργειες (Κυβερνοπροστασία, Αεροπειρατεία, Τρομοκρατικές Ενέργειες)

Μολονότι η προστασία της εδαφικής ακεραιότητας ενός κράτους ανήκει αποκλειστικά στο πεδίο της εθνικής του κυριαρχίας και ρυθμίζεται από την εθνική του νομοθεσία, το κράτος επειδή έχει αεροπορικές διεθνείς επαφές, οφείλει να λάβει μέτρα προστασίας, ώστε συμβάντα (security incidents), ρήγματα (security breaches), ευαλωτότητες (vulnerabilities), απειλές (threats) που υπάρχουν στο δικό του σύστημα προστασίας να μην αποτελέσουν την πύλη εισόδου, διαχυθούν και απειλήσουν το σύστημα προστασίας άλλων κρατών και κατ' επέκταση να θέσουν σε κίνδυνο την προστασία της διεθνούς αεροπλοΐας.

Ο ICAO και η ΕΕ έχουν θεσπίσει διεθνή νομοθεσία για την προστασία της διεθνούς αεροπλοΐας με απαιτήσεις για τη συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών Αρχών στο εσωτερικό και διεθνή συνεργασία στο εξωτερικό του κράτους. Αν και οι τομείς της Αεροπορικής Προστασίας αλληλοεξαρτώνται, στην παρούσα εργασία θα αναφερθεί μόνο η Προστασία της Αεροναυτιλίας. Ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) στις 7.1.5-7.1.6-7.1.7 ορίζει μεταξύ άλλων και τη συνεργασία της ΥΠΑ με την ΕΥΠ, το ΥΠΕΞ, το ΓΕΕΘΑ: *Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ Β 1485 17 Ιουνίου 2011*

Το Παράρτημα 17 του ICAO<sup>51</sup> απαιτεί από τα κράτη τη θέσπιση Εθνικής Νομοθεσίας, ένα Εθνικό Πρόγραμμα Προστασίας και μια Εθνική Επιτροπή Προστασίας της Πολιτικής Αεροπορίας, εξειδικεύοντας τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων μερών στην Αεροπορική Προστασία. Μέλη της Επιτροπής είναι οι Πάροχοι ATM, οι Στρατιωτικές Αρχές, τα Αεροδρόμια, οι Αεροπορικές Εταιρείες, οι Υπηρεσίες Πληροφοριών, Μετανάστευσης, Αστυνομικές και Τελωνειακές Αρχές.

Η συνεργατική πολιτικό - στρατιωτική συνδρομή της λειτουργίας ASM στην προστασία του EEX και του FIR είναι καθοριστική. Η συνεπής τήρηση των διεθνών κανόνων από το ASM προλαμβάνει διεθνείς τριβές, διενέξεις που μπορούν να καταλήξουν σε στρατιωτική εμπλοκή κρατών και να εξελιχθούν σε διεθνείς κρίσεις, που αφαιρούν από τη διεθνή εναέρια κυκλοφορία ωφέλιμο χώρο που τώρα λόγω της

<sup>51</sup> ICAO Annex 17 Security, 11<sup>th</sup> Edition, March, 2020 [icao Annex 17/2020]  
[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an17\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an17_cons.pdf)

εμπλοκής δεσμεύεται και καθίσταται επικίνδυνος για τη διεθνή αεροπλοΐα, αλλά ακόμη και μέσα στην κρίση, η συνεπής με το ΔΔ στάση του Κράτους και η προσφυγή του σε νομικά και πολιτικά μέσα επίλυσης διαφορών, συμβάλλει στην αποκλιμάκωση της έντασης και στην ασφάλεια και ομαλότητα της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας.

Ο ρόλος της ATM Προστασίας είναι διττός<sup>52</sup> σύμφωνα με το Doc 9985: *Το ATM προστατεύει παράλληλα τις υποδομές και τα μέσα παροχής υπηρεσιών του και συνδράμει το Κράτος στην προστασία της εθνικής άμυνας και ασφάλειας*

### Κυβερνοπροστασία

Η προστασία της εμπιστευτικότητας, ακεραιότητας, διαθεσιμότητας, του πολύτιμου στοιχείου «Πληροφορία» ενός Παρόχου Αεροναυτιλίας, είναι απαίτηση για τη συνέχεια της λειτουργίας του. Η παραβίαση της προστασίας των ανωτέρω, δύναται να οδηγήσει σε διακοπή της παροχής υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, σε έκνομη ενέργεια σε πτήση αεροσκάφους, σε απώλεια ζωής ή περιουσίας, σε ποινική δίωξη για απώλεια εσόδων από χρήστη, σε αδυναμία ή παύση της συνδρομής του ATM στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, διαφύλαξης των συνόρων, της εθνικής ασφάλειας και άμυνας, σε παρακώληση της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας.

Η εξασφάλιση της συνεχούς ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αεροπορικών Αρχών και Μονάδων υπηρετεί τους ανωτέρω σκοπούς. Επειδή τον πρώτο λόγο στην Προστασία του εθνικού εναέριου χώρου και εθνικής ασφάλειας τον έχουν οι στρατιωτικές Αρχές κάθε κράτους, αυτές βρίσκονται στην κορυφή της ιεραρχικής πυραμίδας του εθνικού συστήματος προστασίας. Αυτό εξυπηρετούν οι διαδικασίες συνεργασίας, τα πρωτόκολλα και τα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των ομόλογων Αρχών. Οι Εθνικές<sup>53</sup> διευθετήσεις για την Κυβερνοπροστασία, με αναφορές στο διεθνές κανονιστικό πλαίσιο<sup>54</sup> (ICAO Annex17) περιέχονται στο: *Εγχειρίδιο Πολιτικής Κυβερνοασφάλειας ΥΠΑ – HCAA*.

---

<sup>52</sup> ICAO Doc 9985, Air Traffic Management Security Manual Order Number: 9985, ISBN 978-92-9249-289-2, ICAO 2013[icao Doc9985/2013] para 3.5-3.8

<sup>53</sup> Εγχειρίδιο Πολιτικής Κυβερνοασφάλειας ΥΠΑ – HCAA Cyber Security policy Manual,Ελληνικό, Ιούλιος 2021(Εμπιστευτικό)[Cyber Security manual/2021]

<sup>54</sup> ICAO Annex 17 art.49 Cyber security

#### **4.9 Measures relating to cyber threats**

4.9.1 “Each Contracting State shall ensure that operators or entities as defined in the national civil aviation security programme or other relevant national documentation identify their critical information and communications technology systems and data used for civil aviation purposes and, in accordance with a risk assessment, develop and implement, as appropriate, measures to protect them from unlawful interference”.

4.9.2 **Recommendation.**— “Each Contracting State should ensure that the measures implemented protect, as appropriate, the confidentiality, integrity and availability of the identified critical systems and/or data. The measures should include, inter alia, security by design, supply chain security, network separation, and the protection and/or limitation of any remote access capabilities, as appropriate and in accordance with the risk assessment carried out by its relevant national authorities”

## Αεροπειρατεία

Η αντιμετώπιση της αεροπειρατείας και η χρήση βίας είναι μια δύσκολη εξίσωση<sup>55</sup> για το κράτος του οποίου διακυβεύεται η εθνική ασφάλεια στο εσωτερικό του και η ασφάλεια των υπηκόων του στο εξωτερικό του (Έντενμπε 27 Ιουνίου 1976), ειδικά όταν χρησιμοποιείται πολιτικό αεροσκάφος ως όπλο μαζικής καταστροφής.

Πολλές αντικρουόμενες θεμελιώδεις αρχές του ΔΔ, συμβατικοί και εθιμικοί κανόνες πρέπει να ερμηνευθούν και να σταθμιστεί η βαρύτητα εκάστου, πριν το κράτος αναλάβει δράση με τη χρήση κυρίως της στρατιωτικής αεροπορίας και την απαραίτητη συνεργασία και συνδρομή της πολιτικής αεροπορίας. Η επέμβαση απαιτεί προσοχή για να μη διακυβευτεί πρωτίστως η ακεραιότητα του αεροσκάφους και η ζωή των επιβατών, όταν όμως υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις ότι το αεροσκάφος, αντί για μέσο μεταφοράς, θα χρησιμοποιηθεί ως όπλο και θα προκαλέσει ανεπανόρθωτη μαζική καταστροφή, τότε δεν μπορεί να γίνει επίκληση της προστασίας του άρθρου 3bis της ΣΣ και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένοπλη βία. Οι κανόνες του ICAO<sup>56</sup> που εξειδικεύουν την απαίτηση του άρθρου 3bis περιέχονται στο Annex 2, para 3.7 & 3.8. Η συμβολή της πολιτικής στρατιωτικής συνεργασίας στην προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες έχει να κάνει με την αποτελεσματική επέμβαση, τους λεπτούς χειρισμούς που απαιτούνται από τα στρατιωτικά αεροσκάφη κατά την αναγνώριση αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών που έχουν υποστεί έκνομη ενέργεια, ώστε να μη θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους και τη ζωή των επιβατών σύμφωνα με τα οριζόμενα στη ΣΣ ICAO Doc 7300 art.3,3bis. Οι κοινοί κανόνες<sup>57</sup> στην ΕΕ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας περιέχονται στον ΕΚ 300/2008.

---

<sup>55</sup> *Using the Air Force against Civil Aircraft-From Air Terrorism to Self-Defense*, Maj anne de Luca, Phd, French air Force, ASPJ Africa & Francophonie - 3rd Quarter 2012  
[https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ\\_French/journals\\_E/Volume-03\\_Issue-3/deLuca\\_e.pdf](https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume-03_Issue-3/deLuca_e.pdf)

<sup>56</sup> icao Annex 2 rules of the air 10<sup>th</sup> edition, July 2005  
[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an02\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an02_cons.pdf)

### **3.7 Unlawful interference**

3.7.1 “An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to notify the appropriate ATS unit of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft.”

### **3.8 Interception**

3.8.1 “Interception of civil aircraft shall be governed by appropriate regulations and administrative directives issued by Contracting States in compliance with the Convention on International Civil Aviation, and in particular Article 3(d) under which Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, to have due regard for the safety of navigation of civil aircraft. Accordingly, in drafting appropriate regulations and administrative directives due regard shall be had to the provisions of Appendix 1, Section 2 Signals for use in the event of interception and Appendix 2, Section 1. Interception of civil aircraft

<sup>57</sup> ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας .  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=HR>

## Τρομοκρατία

Τραγικό γεγονός που ανέδειξε τη σημασία της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στην προστασία της εθνικής ασφάλειας ήταν το τρομοκρατικό χτύπημα της Al Qaida<sup>58</sup> στους δίδυμους πύργους του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου στη Νέα Υόρκη και στο Πεντάγωνο την 11-09-2001, μία περίπτωση αιφνιδιασμού και καθυστερημένης αντίδρασης του κράτους, λόγω έλλειψης συνεργασίας των πολιτικών (FBI) και στρατιωτικών αρχών (CIA) για την προστασία της εθνικής ασφάλειας των ΗΠΑ.

Το γεγονός έθεσε υπό αμφισβήτηση το εθνικό σύστημα προστασίας των ΗΠΑ και το υποσύνολο του, αυτό της αεροπορικής προστασίας και ανέδειξε τις αδυναμίες του.

«Ενώ η FAA<sup>59</sup> είχε δεσμευθεί να θεσπίσει νέους κανονισμούς που αφορούν τον έλεγχο επιβατών, μέτρα αντί-σαμποτάζ, αξιολογήσεις ρίσκου, τα μέτρα δεν εφαρμόστηκαν ως απόκριση στα διαπιστωμένα υψηλά επίπεδα απειλών της άνοιξης, καλοκαιριού 2001»

Με αφορμή την θέσπιση νόμου<sup>60</sup> για την «ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας» στη Γερμανία, το 2005, ο οποίος επιτρέπει την κατάρριψη πολιτικού αεροσκάφους που θα χρησιμοποιηθεί ως όπλο μαζικής καταστροφής εναντίον επίγειου στόχου, αλλά και τη θεώρηση από άλλα κράτη της υιοθέτησης παρόμοιων πρακτικών, μετά την 11 Σεπτεμβρίου, επανέρχεται στην επιφάνεια το ερώτημα της σχέσης μεταξύ θεμελιωδών αρχών και κανόνων του ΔΔ που απαιτούν εξισορρόπηση και της αποφυγής καταχρηστικής άσκησης δικαιώματος, ερώτημα που χρήζει επιτακτικά απάντησης. Αφορά τα άρθρα 2.1(κυριαρχική ισότητα κρατών), 2.4(απειλή η χρήση βίας), 2.7(μη επέμβαση στα εσωτερικά κρατών), 51(νόμιμη άμυνα) του ΧΗΕ και της ΣΣ (άρθρα 3 και 3bis), των παραρτημάτων της και της διεθνούς νομοθεσίας για έκνομες ενέργειες στη διεθνή πολιτική αεροπορία, του ΔΑΔ και της εφαρμογής των σε κρατικούς και μη δρώντες.

Όλο το Διεθνές<sup>61</sup> και Εθνικό νομικό πλαίσιο για την Αεροπειρατεία και Τρομοκρατία: (Παράρτημα Ζ), αποτελείται από διεθνείς συμβάσεις, από αποφάσεις του

---

<sup>58</sup> Britannica, *September 11 attacks*” United States 2001

<https://www.britannica.com/event/September-11-attacks/The-September-11-commission-and-its-findings>

<sup>59</sup> National Commission on Terrorist Attacks upon the, Public Hearing, Hart Senate Office Building Washington, DC, Chaired by: Thomas H. Kean, Tuesday, 27 Jan 2004

[https://9-11commission.gov/archive/hearing7/9-11Commission\\_Hearing\\_2004-01-27.htm](https://9-11commission.gov/archive/hearing7/9-11Commission_Hearing_2004-01-27.htm)

<sup>60</sup> Robin Geiß, Bucerius Law School, Hamburg, “Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German “Luftsicherheitsgesetz”, Michigan Journal of international Law, volume 27, issue 1, 2005

<https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1185&context=mjil>

<sup>61</sup> Νομικό πλαίσιο για την Τρομοκρατία: *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (‘Tokyo Convention’), *Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft signed at Hague on 16 December 1970*, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, *Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents 1973*, *European Convention on the Suppression of Terrorism*

ICAO, τη σχετική νομοθεσία των κρατών που μεταφέρει τις διεθνείς συμβάσεις στην εθνική έννομη τάξη και κρίνεται ως πλήρες και επαρκές, ειδικότερα μετά τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου 2001 και την ανάληψη δράσης από τον ΟΗΕ για την προστασία της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας.

## 2.2 Πολιτικό-Στρατιωτική συνεργασία στον τομέα της Εποπτείας (Oversight) της Προστασίας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων

Ο ΕΚ373/2017 περιέχει στο σχετικό Παράρτημα<sup>62</sup> τις διατάξεις για το Σύστημα Διαχείρισης Προστασίας των πολιτικών Παρόχων αεροναυτιλίας.

**ATM/ANS.OR.D.010 Security management** (α) « Οι πάροχοι Αεροναυτιλίας και ο Διαχειριστής Δικτύου απαιτείται να έχουν ένα σύστημα διαχείρισης προστασίας για να διασφαλίζουν::

(1) την προστασία των εγκαταστάσεων και του προσωπικού για να αποτρέψουν την παράνομη παρεμπόδιση της συνεχούς παροχής υπηρεσιών.

(2) των επιχειρησιακών δεδομένων που λαμβάνουν ή παράγουν ή χρησιμοποιούν, ώστε η πρόσβαση σε αυτά να παρέχεται μόνο στους εξουσιοδοτημένους.

(β) Το σύστημα διαχείρισης θα ορίζει:

(1) τις διαδικασίες για την αξιολόγηση της διακινδύνευσης της προστασίας και του μετριασμού της διακινδύνευσης, την παρακολούθηση της προστασίας και τη βελτίωση της, τις περιοδικές ανασκοπήσεις και το διαμοιρασμό της γνώσης και εμπειρίας που έχει αποκτηθεί.

(2) τα μέσα εντοπισμού των παραβιάσεων της προστασίας και τη συνέγερση του προσωπικού με τα κατάλληλα σήματα προειδοποίησης.

(3) τα μέσα ελέγχου της επίδρασης των παραβιάσεων της προστασίας ,τις διαδικασίες αποκατάστασης και μετριασμού επιπτώσεων για την πρόληψη της επανάληψης περιστατικών προστασίας.

(γ) Οι πάροχοι Αεροναυτιλίας και ο Διαχειριστής Δικτύου πρέπει να παρέχουν άδειες εισόδου στο προσωπικό και να συνεργάζονται με τις αρμόδιες **πολιτικές και στρατιωτικές Αρχές**, για την εξασφάλιση των εγκαταστάσεων, του προσωπικού, των δεδομένων.

(δ) να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προστασίας των συστημάτων, των δεδομένων και την αποτροπή της παραβίασης του δικτύου από κυβερνο-απειλές που θα επηρεάζουν την παροχή υπηρεσιών» (από μετάφραση)

Οι Ρόλοι των Πολιτικών (ΕΕΑΑ) και των Στρατιωτικών Εποπτικών Αρχών (ΕΣΥΑ) σε Μικτά Αεροδρόμια (Στρατιωτικά- Πολιτικά) είναι απολύτως διακριτοί και η συνεργασία τους στην Εποπτεία της Προστασίας, εξασφαλίζεται μέσω γραπτών

---

*Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation t Beijing on 10 September 2010, η ICAO GA Resolution A40-11: Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security τους ,όπως ο Ελληνικός Ποινικός Κώδικας, άρθρα 5-8*

United Nations- Chronicles, *Securing our Future: A Decade of Counter-terrorism Strategies*

<https://www.un.org/en/chronicle/article/securing-our-future-decade-counter-terrorism-strategies>

United Nations -Office on Drugs and Crime, *Terrorism Prevention, UN Resolutions and Reports*

<https://www.unodc.org/unodc/en/terrorism/resources/un-resolutions-and-reports.html>

<sup>62</sup> COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services & other air traffic management network functions and their oversight

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0373>

συμφωνιών. Περιστατικά παραβίασης (security incidents) που εντοπίζονται από πολιτική εποπτική αρχή, στη διάρκεια της επιθεώρησης σε μονάδες και δύνανται να διακινδυνεύσουν το σύστημα εθνικής προστασίας του κράτους (National Security) αναφέρονται στην ομολογή εθνική στρατιωτική εποπτική αρχή για τη λήψη μέτρων.

### **2.3 Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην Επίδοση (Performance) της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας**

#### **2.3.1 Τομείς Επίδοσης-Απαιτήσεις Επίδοσης στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία**

Η αποτελεσματική πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στη διεθνή αεροπορία παρέχει τα κάτωθι οφέλη στο σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) :

1. επιφέρει και διατηρεί υψηλά επίπεδα αεροπορικής ασφάλειας (safety)
2. συμβάλλει στην αύξηση της χωρητικότητας του εναερίου χώρου (capacity)
3. αυξάνει τα επίπεδα της εθνικής προστασίας (national security)
4. αυξάνει την επιχειρησιακή αποδοτικότητα (efficiency), λόγω της διαλειτουργικότητας πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών, τεχνικών συστημάτων, διαδικασιών και προσωπικού που εξυπηρετεί την αεροπορία, λόγω περισσότερων απευθείας οδύσεων και μείωσης της διανυόμενης απόστασης στον αέρα, λόγω επίτευξης πτήσης στο βέλτιστο για το αεροσκάφος επίπεδο πτήσης, λόγω μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον αέρα, που συνεισφέρει στην αντιμετώπιση του προβλήματος της κλιματικής αλλαγής.

Οι ανασταλτικοί παράγοντες και οι ελλείψεις στο Σύστημα Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας (ATM) στην Ευρώπη, έχουν εντοπιστεί και προτείνεται μια νέα αρχιτεκτονική<sup>63</sup> του που θα βελτιώσει την επίδοση του. Στο πόνημα του SESAR αναλύονται οι παράγοντες που εμποδίζουν την αποτελεσματικότητα (effectiveness) του Συστήματος Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη και παρουσιάζεται η προτεινόμενη νέα αρχιτεκτονική του.

Το πλέον πρωτοποριακό ενοποιημένο πολιτικό-στρατιωτικό σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας είναι αυτό της Αυστραλίας,<sup>64</sup> με τα υπολογιζόμενα οφέλη για τους χρήστες στα 1,2 δισεκατομμύρια δολάρια την προσεχή εικοσαετία. Το ενιαίο πολιτικό στρατιωτικό σύστημα εξασφαλίζει αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών σε όλο τον ΕΧ της Αυστραλίας και ανθεκτικότητα σε έκτακτα γεγονότα, μεγαλύτερη πρόσβαση στον ΕΧ σε όλους τους χρήστες, βέλτιστη χρήση του, επιθυμητές διαδρομές και ύψη, μείωση του κόστους, οφέλη στο περιβάλλον, υψηλότερη παραγωγικότητα, μέσω νέων εργαλείων

<sup>63</sup> ATM-SESAR A proposal for the future architecture of the European airspace  
[https://www.sesarju.eu/sites/default/files/2019-05/AAS\\_FINAL\\_0.pdf](https://www.sesarju.eu/sites/default/files/2019-05/AAS_FINAL_0.pdf)

<sup>64</sup> One Sky Australian Programme

<https://www.airservicesaustralia.com/about-us/innovation-and-technology/onesky/>

One Sky Australia: Enabling the Benefits

<https://www.airservicesaustralia.com/wp-content/uploads/OneSKY-Fact-Sheet-Benefits-Enabling.pdf>

one Sky “ready for take off”

<https://www.airforce.gov.au/news-and-events/news/onesky-ready-take>

λήψης αποφάσεων και του δυναμικά επανασχεδιαζόμενου χώρου, την αδιάλειπτη άνοδο και κάθοδο αεροσκαφών.

#### 2.3.1.1 Διεθνείς απαιτήσεις Επίδοσης-Στόχοι (ICAO) στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

Οι στόχοι επίδοσης<sup>65</sup> του ICAO στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που περιέχονται στο ICAO Doc 9883, Manual of Global Performance of the Air Navigation System, 1st edition, 2009, Appendix E Metrics and Indicators παρατίθενται κάτωθι:

#### 2.3.1.2 Απαιτήσεις Επίδοσης -Στόχοι Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός)

Οι στόχοι επίδοσης<sup>66</sup> της ΕΕ, μέσω της πρωτοβουλίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES), απεικονίζονται στο (Παράρτημα Δ) που αφορά το τεχνικό του πυλώνα είναι: *Οι Στόχοι επίδοσης στο European ATM Master Plan, Edition 2020*[EU MP/2020 3.Performance View] απεικονίζονται συνοπτικά κάτωθι:

### 3. «Οπτική ως προς την επίδοση 32

<sup>65</sup> ICAO Doc 9883, Manual on Global Performance of the Air Navigation System, First Edition, 2009, Appendix E Metrics and Indicators  
[icao Doc9883/2009]

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9883\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9883_cons_en.pdf)

- **«Ισότητα στην πρόσβαση στον ΕΧ** (unsatisfied demand versus overall demand ,measured in volume of airspace time).
- **Χωρητικότητα** (the number of flights, flight hours and flight kilometers that can be accommodated)
- **Οικονομική αποτελεσματικότητα:** average cost per flight at a system-wide annual level)
- **Αποδοτικότητα:** per cent of flights departing on-time, average departure delay of delayed flights, per cent of flights with normal flight duration, average flight duration extension of flights with an extended flight duration)
- **Περιβαλλοντικά οφέλη:** amount of emissions CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, H<sub>2</sub>O which are attributable to inefficiencies in ATM service provision, number of people exposed to significant noise as measured by a three-year moving average, fuel efficiency per revenue plane-mile as measured by a three-year moving average, attribution of emissions to ATM service provision inefficiency, and methods to compile the emissions inventory
- **Ενεργητικότητα:** Number of rejected changes to the number of proposed changes , during any and all phases of flight. to the number of flight plans initially filed each year, Proportion of rejected changes for which an alternative was offered and taken
- **Διαλειτουργικότητα:** level of compliance of ATM operations with ICAO CNS/ATM plans and global interoperability requirements
- **Συμμετοχή της κοινότητας των υπηρεσιών διαχείρισης ΕΚ:** number of yearly meetings covering planning, implementation and operation, and covering a significant estimated proportion (e.g. 90 per cent) of the whole of the regional aviation activity)
- **Προβλεψιμότητα:** Some delay measures included in the efficiency KPA are considered to be measures of predictability by certain organizations
- **Ασφάλεια:** number of accidents ,incidents
- **Προστασία:** number of acts of unlawful interference reported against air traffic service provider fixed infrastructure, number of incidents involving direct unlawful interference to aircraft (bomb threat, hijack, or imitative deception) that required air traffic service provider response, number of incidents due to unintentional factors, such as human error, natural disasters, etc. that have led to an unacceptable reduction in air navigation system capacity»

<sup>66</sup> Στόχοι επίδοσης

[European ATM Master Plan](#), Edition, 2020[EU MP/2020 3.Performance View]

<https://www.atmmasterplan.eu>

- 3.2 Επιβεβαίωση της φιλοδοξίας επιδόσεων έως το 2035 για τον ελεγχόμενο εναέριο χώρο και τα Αεροδρόμια 35
- 3.2.1 Χωρητικότητα 38
- 3.2.2 Οικονομική αποδοτικότητα 40
- 3.2.3 Επιχειρησιακή αποδοτικότητα 41
- 3.2.4 Περιβάλλον 43
- 3.2.5 Ασφάλεια και Προστασία 44
- 3.2.6 Στρατιωτική συνεισφορά στην επίδοση του δικτύου 45»

Παρατηρείται μια ευθυγράμμιση των στόχων επίδοσης της ΕΕ με αυτούς του ICAO. Η πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στο ATM συνεισφέρει αποφασιστικά στην επίτευξη των ανωτέρω στόχων και των δύο οργανισμών, διότι επιδρά θετικά σε όλους. Οι έως σήμερα ευρωπαϊκές επιδόσεις που αφορούν τις επιδόσεις του «Λειτουργικού Πυρήνα Εναερίου Χώρου FABEC<sup>67</sup>» που συγκροτείται από (Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Ελβετία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο) και ειδικότερα τις επιδόσεις στον τομέα της «πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας» είναι ενθαρρυντικές.

#### 2.3.1.3 Εθνικές απαιτήσεις Επίδοσης-Στόχοι

Η απάντηση της Ελλάδας στην αναφορά της “*Monitoring Report 2020-Greece - Third Reference Period (2020-2024)-version 1.0 -1-06-2021-Chapter 5: Military Dimension of Performance Plan*” στην ΕΕ για το Σχέδιο Επιδόσεων, στο στρατιωτικό μέρος του σχεδίου, δείχνει την πρόοδο που επετεύχθη σε όλα τα πεδία των επιδόσεων από την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία, όπως οι χώροι ελεύθερων διαδρομών (FRA), προσωρινές διαχωρισμένες περιοχές (TSA), διακρατούμενες περιοχές (TRA) αλλά και τα εμπόδια, όπως γερασμένος στόλος στρατιωτικών αεροσκαφών που εμποδίζει καλές επιδόσεις στο περιβάλλον.

Η ανωτέρω πρόοδος επιδρά θετικά κυρίως στην αύξηση της χωρητικότητας του EX (Capacity) η οποία παράγει κέρδη και μειώνει τα κόστη στους άλλους τομείς επίδοσης. Η εναρμονισμένη με τα διεθνή Στάνταρντ, κατηγοριοποίηση του EX και ο ανασχεδιασμός του, ιδίως του ανώτερου EX γίνεται σταδιακά για βελτίωση της χωρητικότητας.

---

<sup>67</sup> *The achievements of FABEC and its importance to Europe’s aviation recovery – and beyond*  
A FABEC Briefing Paper from FABEC States, FABEC EU  
[https://www.fabec.eu/others/download\\_file.htm?ITEM\\_ID=19482&dltype=ITEMPDF&readdirect=1](https://www.fabec.eu/others/download_file.htm?ITEM_ID=19482&dltype=ITEMPDF&readdirect=1)

## 5 - MILITARY DIMENSION OF THE PLAN

### Environment

Provide analysis and evaluate the scale of the impact of military dimension on the environment KPA. Please highlight the role of airspace design, procedures used in airspace reservation, interoperability of systems, information management, and specific local circumstances.

Airspace design reorganizes the airspace structure in order to decrease aircraft emissions and noise, therefore implementing certain airspace structures (FRA, TSA/TRA, torte case, etc) airspace connectivity, as well as certain regulations for controlling emissions (having in mind i.e. that the average age of the military fleet is 21 years versus 13 years for the commercial fleet) will affect the impact of military dimension on the environment KPA.

What measures have been implemented or planned to improve the situation?

Implementation of FRA, implementation of TSA/TRA and certain procedures for flexible use of airspace.

### Capacity

Provide analysis and evaluate the scale of the impact of military dimension on the capacity KPA. Please highlight the role of airspace design, procedures used in airspace reservation, interoperability of systems, information management, and specific local circumstances.

Airspace design provides a more integrated management of the airspace, without the limitations of national borders, in order to maximise capacity through initiatives such as Flexible Use of Airspace, harmonisation of airspace categories and free routing, starting with upper airspace above a certain altitude and continuing in stages to optimise capacity

What measures have been implemented or planned to improve the situation?

Classification of airspace (according to the needs), implementation of FRA, implementation of certain TSA/TRA for specific military use. Reorganization of airspace structures for capacity optimization.

Η υποχρέωση της Ελλάδας για τη σύνταξη και αποστολή του «Σχεδίου Επιδόσεων Αεροναυτιλίας<sup>68</sup>», στην ΕΕ, απορρέει από τον ΕΚ317/2019. Η περιοδική ετήσια αναφορά της Ελλάδας για όλους τους τομείς επιδόσεων στην Αεροναυτιλία γίνεται μέσω του LSSIP Greece<sup>69</sup>.

<sup>68</sup> Εκτελεστικός Κανονισμός 2019/317 της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2019 σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013, Παράρτημα Ι Κύριοι Δείκτες Επιδόσεων (Key Performance Indicators/KPI) για τον καθορισμό στόχων και δείκτες παρακολούθησης.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0317&from=EN>

<sup>69</sup> LSSIP 2020-Greece-Local Single Sky Implementation-Level1 Implementation Overview

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-lSSIP-2020-greece-level1.pdf>

## 2.4 Η συμβολή της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

### 2.4.1 ATM και Κλιματική Αλλαγή

Η συμβολή του ATM και οι πρωτοβουλίες<sup>70</sup> που έχουν αναληφθεί για τη μείωση της συμβολής του ATM στην κλιματική αλλαγή, όπως αναφέρονται στο περιοδικό του Eurocontrol Skyway Magazine είναι οι κατωτέρω:

Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> της IFR κυκλοφορίας στον χώρο της ECAC αυξήθηκαν από 163 εκατ. τόνους το 2012 στα 202 εκατ. τόνους το 2019, αύξηση 24% και μεγαλύτερη από την αύξηση της κυκλοφορίας στο διάστημα αυτό. Το ATM επιδρά 10% σε σχέση με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα που προέρχονται από Αεροπορικές δραστηριότητες στην Ευρώπη και ο στόχος είναι το ποσοστό επίδρασης του ATM να μειωθεί και να φθάσει στο 2.4% έως το 2035.

Η εφαρμογή του «Χώρου Ελευθέρων Διαδρομών ΧΕΔ» είναι αποφασιστικός παράγοντας στην επίτευξη αυτού του στόχου βελτίωσης της επίδοσης του ATM.

Το Eurocontrol<sup>71</sup> συνδράμει τους μετέχοντες στην Αεροπορία για να μειώσουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα, διαθέτει τεχνογνωσία να παρακολουθεί τις εκπομπές ρύπων σε συνεργασία με το European Emission Trading System, υποστηρίζει την πρωτοβουλία “CORSIA and how it works” και τα Στάνταρτ της που υιοθετήθηκαν από τον ICAO το 2018, ο στόχος του SES είναι μείωση μεταξύ 240kg-450kg του CO<sub>2</sub>, μέσος όρος ανά πτήση, μέσω της βελτιστοποίησης της πορείας των αεροσκαφών. Παράλληλα έχουν αναληφθεί ενέργειες σε επίπεδο ΕΕ από παρόχους υπηρεσιών ATM/ANS για φιλικότερες με το περιβάλλον, λιγότερο ενεργοβόρες<sup>72</sup> υποδομές ATM/ANS» (από μετάφραση). Σύμφωνα με τον γράφοντα, ο ανασχεδιασμός του δικτύου εναερίων διαδρομών (ATM Network) είναι αδύνατος χωρίς τη συμβολή της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στην υλοποίηση του ΧΕΔ και της συμβολής άλλων υποστηρικτικών εργαλείων, όπως της Διαλειτουργικότητας των πολιτικών και στρατιωτικών συστημάτων παροχής υπηρεσιών ATM, διαδικασίες αδιάλειπτης ανόδου-καθόδου αεροσκαφών, εφαρμογής «performance based navigation-PBN» και χρήσης συστημάτων αεροναυτιλιακής καθοδήγησης αεροσκαφών που δεν βασίζονται σε επίγεια μέσα, αλλά είναι «Space based NavAids».

---

<sup>70</sup> *Rethinking European Aviation*, Eamonn Brennan, Director General Eurocontrol, Eurocontrol-Skyway Magazine, Edition Spring-Summer 2020, page 6-7

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-03/eurocontrol-skyway-magazine-issue72.pdf>

<sup>71</sup> Eurocontrol and European Emission Trading system

[https://ec.europa.eu/clima/policies/ets\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en)

[https://www.icao.int/environmental-protection/pages/a39\\_corsia\\_faq2.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/pages/a39_corsia_faq2.aspx)

<sup>72</sup> Λιγότερο ενεργοβόρες ATM/ANS υποδομές

Eurocontrol NM Infrastructure Division Think Paper #13 - 29 September 2021 Greening European ATM's ground infrastructure: What could ANSPs achieve over the next decade?

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-09/eurocontrol-think-paper-13-greening-european-atm.pdf>

#### 2.4.2 Το Σχέδιο δράσης της Ελλάδας για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Το Σχέδιο δράσης της Ελλάδας<sup>73</sup> για τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> περιέχεται ως απόκριση στο ICAO Action Plan for CO<sub>2</sub> Emissions Reduction

«Η πολιτική του SES για τη βελτίωση του ATM αποσκοπεί στην ψηφιοποίηση παροχής υπηρεσιών, αύξηση της χωρητικότητας, μείωση του κόστους του ATM με υψηλά επίπεδα ασφάλειας και 10% λιγότερη επίπτωση στο περιβάλλον. Οι εφαρμογές του SESAR αποδίδουν αύξηση 21% της χωρητικότητας EX, 14% του Αεροδρομίου, μείωση 40% του ρίσκου ατυχήματος, 2,8% των εκπομπών καυσασερίων, 6% στο κόστος πτήσης» (από μετάφραση)

Η Αναφορά<sup>74</sup> για το περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Αεροπορία 2019 βρίσκεται στον σύνδεσμο: European Environmental Report 2019, απόσπασμα της Αναφοράς κάτωθι:

“The introduction of FRA has saved more than 2.6 million tonnes of CO<sub>2</sub> since 2014 (approximately 0.5% of total aviation CO<sub>2</sub> emissions).

- Airport CDM has been implemented at 28 airports.
- Continuous descent operations have potential for reducing both noise and CO<sub>2</sub>, especially in the European core area.”

#### 2.4.3 Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των στρατιωτικών αποστολών

Έχει διαπιστωθεί και υπολογισθεί το αποτύπωμα στο περιβάλλον<sup>75</sup> που προκύπτει από τις ενεργοβόρες στρατιωτικές δραστηριότητες κάθε είδους και η επίπτωση του στο κλίμα. Ο στόχος της ΕΕ είναι να περιορίσει αυτό το αποτύπωμα με διάφορα μέτρα, διότι η κλιματική αλλαγή είναι παράγοντας (σελ 4) που προκαλεί ερημοποίηση του εδάφους και οδηγεί σε έλλειψη νερού, τροφής, μετακίνηση πληθυσμών, αύξηση διεθνών τριβών, εντάσεων και πρόκληση απειλών για την διεθνή ευημερία, ειρήνη και ασφάλεια. Η υλοποίηση αυτού του στόχου της ΕΕ μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος έχει αναληφθεί από την EDA.

---

<sup>73</sup> ICAO Action Plan for CO<sub>2</sub> Emissions Reduction GREECE, Page 17, 26, 28 table 10, page 48 “ table sesar achievements so far”, ACTIONS FOR THE REDUCTION OF CO<sub>2</sub> EMISSIONS FROM AVIATION IN GREECE, page 16-17 [Greece action plan CO<sub>2</sub> emissions /2021]  
[Greece Action Plan on CO2 Emission Reduction 2021.pdf](#)

<sup>74</sup> European Aviation Environmental report 2019/Chapter 4, ATM and Operations, page 51  
[https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr\\_uploaded/219473\\_EASA\\_EAER\\_2019\\_WEB\\_HI-RES\\_190311.pdf](https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/219473_EASA_EAER_2019_WEB_HI-RES_190311.pdf)

<sup>75</sup> Αποτύπωμα-Climate change and Defense Roadmap, page 4  
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12741-2020-INIT/en/pdf>  
Military Green-Energy & Environment at the European Defence Agency  
<https://eda.europa.eu/docs/default-source/news/military-green-leaflet.pdf>

## 2.5 Παρακολούθηση-Εποπτεία (Monitoring-Oversight) της επίτευξης των στόχων επίδοσης σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο

Το εξειδικευμένο<sup>76</sup> θεσμικό πλαίσιο παρακολούθησης της επίδοσης της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας είναι αποτέλεσμα απόφασης της Civil Military Standing Committee με έμφαση στην αποτελεσματικότητα της στρατιωτικής αποστολής και στην πολιτική χρήση του αποδεδειγμένου EX.

Η Κρίσιμη Περιοχή Επίδοσης (Key performance Area) ορίζει τρεις Δείκτες Επίδοσης:

α) Η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών δέσμευσης του EX για Ευέλικτη Χρήση ορίζεται και μετράται κατωτέρω ως:

Ο Δείκτης: λόγος του χρόνου που ο EX εκχωρήθηκε για δέσμευση (διακράτηση-reservation ή διαχωρισμό-segregation) από τη Γενική Εναέρια Κυκλοφορία(GAT) και του χρόνου που αυτός ο EX χρησιμοποιήθηκε πραγματικά για τη δραστηριότητα που απαιτούσε segregation ή reservation.

Ο Δείκτης μετράται ξεχωριστά για την προτακτική φάση και τακτική φάση και περιλαμβάνει όλες τις εκχωρήσεις EX που έχουν γνωστοποιηθεί στον Διαχειριστή Δικτύου (Network Manager)

β) Ο βαθμός σχεδιασμού χρήσης conditional routes (CDRs) διαδρομών, είναι ο λόγος του αριθμού των αεροσκαφών που υπέβαλαν σχέδιο πτήσης μέσω CDRs διαδρομών και του αριθμού των αεροσκαφών που θα μπορούσε να είχε υποβάλλει σχέδιο πτήσης μέσω αυτών.

(γ) Η αποτελεσματική χρήση των CDRs διαδρομών ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν CDR διαδρομές και του αριθμού των αεροσκαφών που θα μπορούσαν να είχαν υποβάλλει σχέδιο πτήσης μέσω αυτών.

Η μεθοδολογία μέτρησης βασίζεται στο ICAO Doc 9883 Manual on Global Performance of the Air Navigation System. Το EUROCONTROL, έχει αναπτύξει και εφαρμόζει ένα σετ μετρητικών εργαλείων της επίδοσης. Άλλα υποστηρικτικά εργαλεία μέτρησης είναι το Network Manager Interactive Reporting (NMIR)<sup>77</sup> και το Pan-European Repository of Information Supporting Civil-Military Performance Monitoring (PRISMIL)<sup>78</sup>.

Το γενικό θεσμικό πλαίσιο παρακολούθησης της επίδοσης ορίζεται στον ΕΚ 317/2019 – Οι κύριοι δείκτες για τον καθορισμό στόχων και οι δείκτες παρακολούθησης

<sup>76</sup> Civil-Military ATM Performance Framework 2019-Civil Military Standing Committee <https://fddocuments.in/document/civil-military-atm-performance-framework-2019-02-18-civil-military-atm-performance.html>

<sup>77</sup> Network Manager Interactive Reporting Dashboard (NMIR) <https://www.eurocontrol.int/dashboard/network-manager-interactive-reporting-dashboard>

<sup>78</sup> Pan-European Repository of Information Supporting Civil-Military Performance Monitoring (PRISMIL). <https://www.eurocontrol.int/dashboard/pan-european-repository-information-supporting-civil-military-performance-monitoring>

της επίδοσης<sup>79</sup> του EK317/2019 που περιέχονται στο Παράρτημα Ι είναι στους τομείς: Ασφάλεια, Περιβάλλον, Χωρητικότητα, Οικονομική Αποδοτικότητα .

Ειδικότερα για την παρακολούθηση της επίδοσης της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στη διαχείριση του EX(ASM), τομέα με εκθετική προστιθέμενη αξία στην επίδοση του ATM, τα αποτελέσματα απεικονίζονται στον πίνακα «Στατιστικά Χρήσης CDRs από τη Γενική Κυκλοφορία». Ο πίνακας δείχνει το ποσοστό χρήσης από τα πολιτικά αεροσκάφη των αποδεδειγμένων από τις στρατιωτικές υπηρεσίες, για ορισμένα διαστήματα την ημέρα, εναερίων αεροδιαδρόμων υπό όρους (conditional routes). Οι διάδρομοι αυτοί δεν δύνανται να τεθούν στο σχέδιο πτήσης πολιτικού αεροσκάφους, όπως οι μόνιμοι αεροδιάδρομοι και αποδίδονται στην πολιτική κυκλοφορία κατόπιν συνεννόησης στρατιωτικών και πολιτικών υπηρεσιών, με διαδικασία ενημέρωσης των χρηστών στο portal του Διαχειριστή Δικτύου. Η μέτρηση της χρήσης έγινε με συμβατικό τρόπο και όχι με τα συνιστώμενα αυτόματα εργαλεία (PRISMIL)

Η αναφορά της Ελλάδας για το βαθμό εφαρμογής του SES προς την ΕΕ, σε όλα τα πεδία επίδοσης, γίνεται μέσω του LSSIP Greece<sup>80</sup>



<sup>79</sup> Εκτελεστικός Κανονισμός 2019/317 της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2019 σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013, Παράρτημα Ι Κύριοι Δείκτες Επιδόσεων (Key Performance Indicators/KPI) για τον καθορισμό στόχων και δεικτές παρακολούθησης.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0317&from=EN>

<sup>80</sup> LSSIP 2020-Greece-Local Single Sky Implementation-Level1 Implementation Overview

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-ssip-2020-greece-level1.pdf>

| ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΧΡΗΣΗΣ CDRs 2 ΑΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΟ 2019 |                     |                       |
|------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------|
| CDR 2                                                      | %(ποσοστιαία χρήση) | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ          |
| UM872(KFN-ETILI)                                           | >90%                | Με μεγάλο δείγμα      |
| U/P20(ELPIS-ABLON)                                         | <20%                | Με μεγάλο δείγμα      |
| L612(TRL-IXIMA)                                            |                     | Δεν υπάρχουν στοιχεία |
| U/L607(PIKOS-XORKI)                                        | >90%                | Με μεγάλο δείγμα      |
| U/L613(KOR-YNN)                                            | >90%                | Με μικρό δείγμα       |
| U/V651(YNN-AGH)                                            |                     | Δεν υπάρχουν στοιχεία |
| UM1(SIT-ARLOS)                                             | >80%                | Με μικρό δείγμα       |
| R78-M872-M978(PLH-OTREX)                                   |                     | Δεν υπάρχουν στοιχεία |
| U/P169(ATH-SUD)                                            | >90%                | Με μικρό δείγμα       |
| N/UN132(BITLA-ABLON)                                       | >80%                | Με μεγάλο δείγμα      |
| N/UN137(BITLA-SKP)                                         | >80%                | Με μεγάλο δείγμα      |
| N/UN137(SKP-NEVRA)                                         | >60%                | Με μεγάλο δείγμα      |

#### Επεξήγηση πίνακα<sup>81</sup>

<sup>81</sup> ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα στοιχεία για το 2019 έχουν ληφθεί από το CHMI-ARCHIVE (EUROCONTROL) για τους μήνες Νοέμβριο και Οκτώβριο. Όπου αναφέρεται <<δεν υπάρχουν στοιχεία >>, σημαίνει ότι δεν υπήρχε FP μέσω του συγκεκριμένου CDR2 τους ανωτέρω μήνες. Όπου αναφέρεται <<με μεγάλο δείγμα>> σημαίνει ότι υπήρχε μεγάλος αριθμός FPs μέσω του συγκεκριμένου CDR2 τους μήνες αυτούς και <<με μικρό δείγμα>> μικρός αριθμός FPs μέσω του συγκεκριμένου CDR2.

-Ποσοστό >90% χρησιμοποιεί τον CDR2 σημαίνει ότι από τα 100 αεροσκάφη που θα μπορούσαν να τον χρησιμοποιήσουν, τον χρησιμοποιούν τουλάχιστον τα 90 και τα άλλα 10 ακολουθούν άλλη διαδρομή(μεγαλύτερη σε NM). Εδώ γίνεται καλή χρήση του CDR2.

- Ποσοστό <20% χρησιμοποιεί τον CDR2 σημαίνει ότι από τα 100 αεροσκάφη που θα μπορούσαν να τον χρησιμοποιήσουν, τον χρησιμοποιούν το πολύ τα 20 και τα άλλα 80 ακολουθούν άλλη διαδρομή(μεγαλύτερη σε NM). Εδώ δεν γίνεται καλή χρήση του CDR2(ίσως δεν είναι γνωστός και απαιτούνται διορθωτικά μέτρα).

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η Πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στην έρευνα και διάσωση

Η Συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης (Search and Rescue) στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία

#### 3.1 Επιχειρήσεις Έρευνας και Διάσωσης

Η Έρευνα και Διάσωση(SAR) για τα αεροπορικά ατυχήματα ρυθμίζεται από τη ΣΣ/1944 (άρθρο 25) και εξειδικεύεται στο Παράρτημα 12 του ICAO, η δε αντίστοιχη για τα ατυχήματα στη θάλασσα ρυθμίζεται από τη Σύμβαση του Αμβούργου για τη θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση /1979. Η συμβολή των στρατιωτικών υπηρεσιών στο έργο της Έρευνας και Διάσωσης και στο συντονισμό του με τις πολιτικές υπηρεσίες είναι σημαντική, διότι αυτές διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές, το προσωπικό, τη τεχνογνωσία, τις διαδικασίες για να το επιτελέσουν αποτελεσματικά.

Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας για την ενιαία Έρευνα και Διάσωση είναι το «Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης» του ΓΕΑ. Η αποστολή του ΕΚΣΕΔ<sup>82</sup> είναι να ενεργεί σύμφωνα με τις συμβάσεις, εγχειρίδια του IMO/ICAO, τις οδηγίες του ΑΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ και του ΓΕΑ για να:

- Ενεργεί το συντονισμό Έρευνας και Διάσωσης, σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα, στην περιοχή ευθύνης της Ελλάδας.
- Προστρέχει σε περιστατικά εκτός περιοχής ευθύνης του, στην περίπτωση που λαμβάνει πρώτος το σήμα κινδύνου, έως ότου αναλάβει την ευθύνη χειρισμού το αρμόδιο ΚΣΕΔ.
- Παρεμβαίνει με τα αρμόδια ΚΣΕΔ του εξωτερικού, σε ατυχήματα Ελληνικών ή Ελληνόκτητων πλοίων εκτός των ορίων ευθύνης του.
- Συντονίζει τις δράσεις για τη μεταφορά ασθενών ή τραυματιών από πλοία.
- Επικοινωνεί απευθείας με το ΚΕΠΑΘΜ και έχει εικόνα της εναέριας κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο στις οθόνες του ΕΚΣΕΔ, σε σύνδεση με το σύστημα ραντάρ του ΚΕΠΑΘΜ.

Η περιοχή ευθύνης (Search and Rescue Region) της Ελλάδας για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής και ναυτικής έρευνας και διάσωσης ταυτίζεται με το FIR Αθηνών, όμως η αδυναμία<sup>83</sup> και η ασυμβατότητα του θεσμικού πλαισίου οριοθέτησης της ναυτικής περιοχής SAR (Σύμβαση του Αμβούργου) που ορίζει ότι η οριοθέτηση γίνεται με σύναψη συμφωνίας των κρατών, με το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο του ICAO που ορίζει ότι η οριοθέτηση γίνεται με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας και επικυρώνεται από το Συμβούλιο του ICAO, αφήνει στην ευχέρεια και καλή πίστη των κρατών την οριοθέτηση της περιοχής δικαιοδοσίας τους και είναι παράγοντας πρόκλησης διεθνών διαφορών και κρίσεων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυθαίρετης μονομερούς ενέργειας Κράτους που προκαλείται από την έλλειψη εναρμόνισης των δύο νομικών πλαισίων και

<sup>82</sup> Ιστοσελίδα ΕΚΣΕΔ

<https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/eksed-eniaio-kentro-syntonismoy-ereynas-diaswshs/>

<sup>83</sup> Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020]σελ.109-110

εκμεταλλεύεται η Τουρκία, είναι η θέση από αυτήν αυθαίρετα της κόκκινης γραμμής<sup>84</sup> της περιοχής δικαιοδοσίας της παροχής SAR, στη μέση του Αιγαίου και η δήλωση της έτσι στο οργανισμό Cospas Sarsat, γεγονός που διαπιστώθηκε, ιδίως όμασι, από τον γράφοντα στον θάλαμο επιχειρήσεων του ΕΚΣΕΔ την 12-10-2021, σε συνέντευξη με τον Διοικητή του Αεροπορικού του τομέα του. Αντίθετα η Τουρκία πολύ πονηρά στην ιστοσελίδα TRMCC<sup>85</sup> δεν τόλμησε να εμφανίσει την αυθαιρεσία δημόσια στη διεθνή κοινότητα και στο χάρτη απεικονίζονται τα κανονικά όρια<sup>86</sup> δικαιοδοσίας SAR που ταυτίζονται με αυτά των FIRs.

### 3.2 Το Νομικό πλαίσιο στην Έρευνα και Διάσωση (SAR) Διεθνές ICAO, Ευρωπαϊκό, Εθνικό

Αποτελείται από τη ΣΣ<sup>87</sup>, τους εξειδικευμένους κανόνες του ICAO<sup>88</sup> (Annex12), της ΕΕ και τους Εθνικούς Κανονισμούς και διευθετήσεις συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων στην Έρευνα και Διάσωση στην Αεροπορία Εθνικών Αρχών και των Παρόχων Αεροπορικών υπηρεσιών. Το Νομικό πλαίσιο SAR απεικονίζεται στο (Παράρτημα Ζ)

---

<sup>84</sup> Συνέντευξη με τους χειριστές της εφαρμογής Cospas Sarsat στο θάλαμο επιχειρήσεων του ΕΚΣΕΔ παρουσία του Διοικητή του Αεροπορικού τομέα του

<sup>85</sup> TRMCC (Cospas-Sarsat) SPOC publication Versus the actual line of jurisdiction (SRR) Turkey has drown and declared to Cospas-Sarsat  
<https://sarcontacts.info/contacts/trmcc-cospas-sarsat-spoc/>

<sup>86</sup> ΥΠΕΞ- Έρευνα και Διάσωση-Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων-Ειδικότερα Θέματα  
<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>

<sup>87</sup> Chicago Convention Art 25 Aircraft in distress

*“Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention”* <https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Convention.aspx>

<sup>88</sup> ICAO Annex 12, eighth edition, July 2004

[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an12\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an12_cons.pdf)

2.1 Search and rescue services

2.1.1 “Contracting States shall, individually or in cooperation with other States, arrange for the establishment and prompt provision of search and rescue services within their territories to ensure that assistance is rendered to persons in distress. Such services shall be provided on a 24-hour basis.”

2.1.1.1 “Those portions of the high seas or areas of undetermined sovereignty for which search and rescue services will be established shall be determined on the basis of regional air navigation agreements. Contracting States having accepted the responsibility to provide search and rescue services in such areas shall thereafter, individually or in cooperation with other States, arrange for the services to be established and provided in accordance with the provisions of this Annex”

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Τα Μέσα για την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία

Τα απαιτούμενα μέσα για τη συνεργασία σε διεθνές, ευρωπαϊκό, διακρατικό επίπεδο που καθιστά δυνατή και αποτελεσματική την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Τα μέσα αυτά αφορούν όλα τα μέρη του λειτουργικού συστήματος Διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας των πολιτικών και στρατιωτικών παρόχων υπηρεσιών, δηλαδή τις Υποδομές, τα Μηχανήματα, το Hardware, Software, το Προσωπικό, τις Διαδικασίες για την εκτέλεση του έργου.

### 4.1 Μέσα, Μηχανισμοί, Εργαλεία( Enablers) : Νομικό Πλαίσιο (Διεθνές, Ευρωπαϊκό, Εθνικό), Διαδικασίες, Ανθρώπινο Δυναμικό, Εκπαίδευση, Συστήματα

Ο σημαντικότερος παράγοντας (Enabler) που καθιστά δυνατή και συμβάλλει αποφασιστικά στην επίτευξη των στόχων της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας είναι η σχετική εφαρμογή για τη διαχείριση του εναερίου χώρου καλούμενη «Η Ευέλικτη Χρήση του ΕΧ» (FUA)<sup>89</sup> που υποστηρίζεται από ένα πακέτο μέσων (Νομοθεσία, Διαδικασίες, Υλικά και Τεχνικά μέσα, Ανθρώπινο δυναμικό).

Αιχμή του δόρατος για την εφαρμογή της νέας αντίληψης στην ΕΕ, είναι ο εφαρμοστικός ΕΚ 2150/2005 και «ο Εναέριος Χώρος Ελεύθερων διαδρομών» (FRA) σύμφωνα με τον ΕΚ677/2011, τα Eurocontrol specifications και οι διαδικασίες του, οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις (ΟΔΕ ΥΠΑ/ Δ4), τα τεχνικά μέσα και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας, η συνιστώμενη εκπαίδευση του προσωπικού. Ο κατωτέρω πίνακας, με παρατιθέμενες τις σχετικές σελίδες αυτολεξεί από το Εγχειρίδιο Επιχειρησιακής Λειτουργίας του ΚΕΠΑΘΜ, κατόπιν αδείας, αποσκοπεί στο να εξηγήσει επακριβώς τις έννοιες του FUA και του FRA.

---

<sup>89</sup> [icaoDoc10088/2020] 4.2 Basic FUA

[ICAO Cir330/2011]3.2 FUA

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Circulars.aspx>

Flexible Use of Airspace

NAM/CAR/SAM Search and Rescue (SAR) Implementation and Civil-military Coordination Meeting (SAR MTG) Port of Spain, Trinidad and Tobago, 25 to 28 October 2016

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/SAR/SARMTG-FinalReport.pdf>

COMMISSION REGULATION (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=EN>

COMMISSION REGULATION (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:185:0001:0029:EN:PDF>

Civil-military cooperation in aviation powered by Directorate European Civil-Military Aviation and the Network Manager

<https://www.eurocontrol.int/civil-military>

Πρωτόκολλο συνεργασίας ΥΠΑ-ΓΕΑ(Εμπιστευτικό)

Εγχειρίδιο Επιχειρησιακής Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ, Έκδοση 10.0,Κεφ.2, σελ 44-46.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.2.8     | <b>Ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2.2.8.1   | <p>Με τον όρο «ευέλικτη χρήση του εναερίου χώρου» (Flexible Use of Airspace – FUA) εννοούμε ότι ο εναέριος χώρος δεν θα πρέπει πλέον να χαρακτηρίζεται στρατιωτικός ή πολιτικός, αλλά θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως μία συνέχεια και να χρησιμοποιείται ευέλικτα σε καθημερινή βάση. Κατά συνέπεια, κάθε αναγκαία κατάτμηση του εναερίου χώρου θα πρέπει να έχει προσωρινό μόνο χαρακτήρα.</p> <p>Σκοπός της ευέλικτης χρήσης του εναερίου χώρου είναι η αύξηση της χωρητικότητας (capacity) του εναερίου χώρου και η βελτίωση της επιχειρησιακής ευελιξίας και αποδοτικότητας των α/φ.</p>             |
| 2.2.8.1.1 | <p>Η διαχείριση του FUA γίνεται σε τρία επίπεδα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategic - Level 1: State AIP Publication</li> <li>• Pre-Tactical - Level 2 : AUP message publication</li> <li>• Real-Time - Level 3: ATC</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 2.2.8.1.2 | <p>Το EUROCONTROL, υλοποιώντας την ιδέα του FUA, εκδίδει καθημερινά το AUP (Airspace Use Plan). Το AUP είναι ένα ενημερωτικό δελτίο που αποσκοπεί στην ενημέρωση των χρηστών του εναερίου χώρου, όσον αφορά στη διαθεσιμότητα των CDRs «μέρα με τη μέρα».</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 2.2.8.2   | <b>ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ (AIRSPACE MANAGEMENT CELL - AMC)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2.2.8.2.1 | <p>Το AMC υποστηρίζει το FUA. Στο πλαίσιο αυτό οι χρήστες των στρατιωτικών περιοχών, σε συνεργασία με τους υπεύθυνους διαχείρισης της πολιτικής κυκλοφορίας, προσδιορίζουν τις ανάγκες τους και αποφασίζεται, σε καθημερινή βάση, η ανάλογη χρήση του εναερίου χώρου, δηλαδή η διαθεσιμότητα των CDRs2 ή η μη διαθεσιμότητα των CDRs1. Αυτό στη συνέχεια γνωστοποιείται στο Eurocontrol από το AMC, προκειμένου το CFMU να εκδώσει το AUP μέσω του οποίου ενημερώνονται καθημερινά όλοι οι χρήστες (πολιτικοί και στρατιωτικοί) για τους CDRs που μπορούν να συμπεριλάβουν στα σχέδια πτήσης τους.</p> |
| 2.2.8.2.2 | <p>Το AMC (Airspace Management Cell) φέρει την ευθύνη να ενημερώνει καθημερινά το ΚΕΠΑΘΜ για το ισχύον AUP.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.2.9   | <b>Εναέριος χώρος ελευθέρων διαδρομών (Free Route Airspace - FRA)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 2.2.9.1 | <p>Ως «εναέριος χώρος ελευθέρων διαδρομών» (FRA) χαρακτηρίζεται συγκεκριμένος εναέριος χώρος, στον οποίο οι χρήστες μπορούν ελεύθερα να σχεδιάσουν τη διαδρομή τους, μεταξύ ενός καθορισμένου σημείου εισόδου και ενός καθορισμένου σημείου εξόδου, χρησιμοποιώντας ενδιάμεσα δημοσιευμένα σημεία, και όχι αναγκαστικά το σταθερό δίκτυο εναερίων διαδρομών εξυπηρέτησης Ε.Κ., υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθεσιμότητα του εναερίου χώρου, καθώς όλοι οι περιορισμοί του εναερίου χώρου που αναφέρονται στο RAD, στις LOAs ή όπου αλλού, εξακολουθούν να ισχύουν. Στον εναέριο χώρο ελευθέρων διαδρομών, οι πτήσεις εξακολουθούν να υπόκεινται σε έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.</p> |
| 2.2.9.2 | <p>Μία «ελεύθερη διαδρομή» (Free Route) μπορεί να υλοποιηθεί τόσο μέσω της χρήσης των μονίμων κατευθειών διαδρομών (DCTs), οι οποίες δημοσιεύονται στο RAD, όσο και μέσω του «εναερίου χώρου ελευθέρων διαδρομών» (FRA).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 2.2.9.3 | <p>Η υλοποίηση του προγράμματος «Free Route Airspace», εφεξής FRA, ξεκίνησε στο HELLAS UIR το Νοέμβριο του 2015 στα πλαίσια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ), σύμφωνα με τον ΕΚ 671/2011, προκειμένου να εξυπηρετήσει τους χρήστες του εναερίου χώρου να ίπτανται όσο το δυνατόν εγγύτερα στο ίχνος που επιθυμούν χωρίς να περιορίζονται από σταθερές δομές εναερίου χώρου ή σταθερά δίκτυα εναερίων διαδρομών.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 2.2.9.4 | <p>Η υλοποίηση του FRA γίνεται σταδιακά με την προοδευτική χρήση του Direct Routing Airspace (DRA), σε συγκεκριμένες ώρες και πάνω από συγκεκριμένα ελάχιστα ύψη, με την ακόλουθη διαβάθμιση:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εφαρμογή NIGHT DCT ROUTES</li> <li>• Εφαρμογή DCT ROUTES περισσότερες ώρες</li> <li>• Εφαρμογή DCT ROUTES H24</li> <li>• Εφαρμογή FRA μόνο την νύχτα</li> <li>• Εφαρμογή FRA H24 με περιορισμούς</li> <li>• Εφαρμογή FRA H24 χωρίς περιορισμούς.</li> </ul>                                                                                                                                                                                  |
| 2.2.9.6 | <p>Στόχος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού είναι να προσφέρει στους χρήστες μέσω του προγράμματος του FRA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• επιλογή και σχεδιασμό των διαδρομών, όπως αυτοί επιθυμούν, χωρίς καμία αναφορά στο δίκτυο ATS</li> <li>• ταχύτερη διαδρομή</li> <li>• μείωση της διανυόμενης απόστασης</li> <li>• μείωση του χρόνου πτήσης, οπότε φθηνότερη διαδρομή</li> <li>• μείωση της κατανάλωσης καυσίμου</li> <li>• μείωση των ρύπων στην ατμόσφαιρα (CO<sub>2</sub> and NO<sub>x</sub>).</li> </ul>                                                                                                                                                       |

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Διεθνείς κρίσεις και πολιτικό στρατιωτική συνεργασία

Διεθνείς κρίσεις, πρόληψη, διαχείριση, αντιμετώπιση, μετριασμός επιπτώσεων, αποφυγή τους (Crises Management) με τη συνδρομή της αεροπορικής πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας.

Θεσμοθετημένη συνεργασία στην πρόληψη διεθνών τριβών, διεθνών εστιών έντασης, διεθνών διαφορών, στη διαχείριση και στην αποκλιμάκωση τους, μέσω της χρήσης ειρηνικών μέσων επίλυσης διαφορών (πολιτικών - διπλωματικών και νομικών μέσων) επίλυσης διαφορών, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου

Διεθνείς αεροπορικές κρίσεις ως παράγοντες επηρεασμού και ανάσχεσης των διεθνών αερομεταφορών και η μετεξέλιξή τους σε διεθνείς κρίσεις, η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην αντιμετώπισή τους.

### 5.1 Ορισμός Διεθνούς Κρίσης και ανάγκη συνεργασίας για την αντιμετώπισή της

#### Διεθνής Κρίση - Ορισμός 1

«Διεθνής Κρίση<sup>90</sup> ορίζεται η αιφνίδια εμφανής απόκλιση από ένα σταθερό σύστημα κανόνων που ρυθμίζουν τις διακρατικές σχέσεις, οφείλεται σε διαφορές και συγκρούσεις συμφερόντων και δύναται να εξελιχθεί σε εντάσεις, εχθροπραξίες, ακόμη και σε πόλεμο»

Λόγοι έναρξης των κρίσεων είναι οι διαφορετικές εκτιμήσεις, αντιλήψεις πραγματικές ή λανθασμένες των δύο πλευρών σχετικά με μία κατάσταση, λανθασμένη ενέργεια της μίας πλευράς, μια μη εξουσιοδοτημένη στρατιωτική ενέργεια (Ατύχημα) που ενισχύονται από το φόβο, τη βιασύνη, την αλληλεπίδραση μεταξύ των ηγετικών ομάδων που λαμβάνουν τις αποφάσεις, την εκάστοτε στάση των ΜΜΕ και της κοινής γνώμης.

Η κρίση δεν είναι προβλέψιμη και τα μέρη της δεν έχουν πλήρη έλεγχο των γεγονότων, είτε λόγω κατάρρευσης της πολιτικής ηγεσίας είτε λόγω υποχώρησης σε εσωτερικές πιέσεις. Η κλιμάκωση της έντασης είναι εγγενές στοιχείο της κρίσης.

Διαχείριση κρίσης είναι η λήψη μέτρων για την αποφυγή στρατιωτικής κλιμάκωσης της, ή όταν δεν είναι δυνατή, ο μετριασμός της έκτασης και έντασης της. Η ένταση συντηρείται από παράγοντες όπως ιστορική αντιπαλότητα, καχυποψία για τις προθέσεις εκάστης πλευράς.

---

<sup>90</sup> Θάνος Ντόκος-Παναγιώτης Τσάκωνας, *Ο Δρόμος είναι τα Βήματα μας-Οδικός Χάρτης Εθνικής Ασφάλειας για την Ελλάδα του Μέλλοντος*, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 1<sup>η</sup>, Αθήνα, Δεκέμβριος 2019, ISBN:978-960-08-0839-1, [Ντόκος/2019] σελ.45-62

Η κρίση θα αποκλιμακωθεί όταν πρυτανεύσει η λογική και συνειδητοποιήσουν τα μέρη ότι δεν οδηγεί πουθενά και υφίστανται κόστος από αυτήν σε σχέση με το όφελος συντήρησής της, όταν παρέμβει τρίτο ισχυρό μέρος για δικούς του λόγους, όταν η διαφορά επιλυθεί με πολιτικά ή νομικά μέσα ή με στρατιωτική νίκη της μίας πλευράς.

#### Διεθνής Κρίση<sup>91</sup> - Ορισμός 2

«Κρίση μία έξαρση σε μία ήδη ευμετάβλητη κατάσταση με χαρακτηριστικό την πίεση του χρόνου στη λήψη των αποφάσεων»

Ένα πρόσφατο παράδειγμα κρίσης, ήταν αυτή των Ιμίων, που έληξε με την παρέμβαση των ΗΠΑ αλλά εις βάρος των εθνικών συμφερόντων της Ελλάδας, κατά την κρίση του γράφοντος, αποτυπωμένη στην Εργασία<sup>92</sup> του «Η Κρίση στα Ίμια μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας - Αιτίες και Συνέπειες στις Ελληνο τουρκικές Σχέσεις, Ιούνιος 2021». Εκεί φαίνεται η έλλειψη της απαιτούμενης πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στη διαχείρισή της κρίσης.

#### 5.1.2 Διεθνείς Κρίσεις που προκαλούνται από αεροπορικές διαφορές

Διεθνείς αεροπορικές Κρίσεις που επηρεάζουν και εμποδίζουν τις διεθνείς αερομεταφορές και δύνανται να εξελιχθούν σε διεθνείς κρίσεις, η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην αντιμετώπισή τους.

Μερικά παραδείγματα αεροπορικών κρίσεων που προκύπτουν από διαφορές κρατών και δύνανται να εξελιχθούν σε διεθνείς κρίσεις είναι :

- *Η διαφορά Ελλάδας Τουρκίας για τα εθνικά χωρικά ύδατα και τον εναέριο χώρο της Ελλάδας.*

Η διαφορά εδράζεται στην άρνηση της Τουρκίας να αποδεχθεί το αναφαίρετο, αναγνωρισμένο από το ΔΔ<sup>93</sup> (UNCLOS) δικαίωμα της Ελλάδας να ορίσει μονομερώς την έκταση των χωρικών υδάτων της και του ΕΧ της έως το όριο των 12 ΝΜ.

Η Τουρκία κατά παράβαση του άρθρου 2.4 του ΧΗΕ, απειλεί με χρήση βίας (κήρυξη πολέμου) την Ελλάδα, εάν η τελευταία ασκήσει το δικαίωμα της και επεκτείνει τα χωρικά της ύδατα πέραν των 6 ΝΜ, αμφισβητεί δε έμπρακτα, με συνεχείς παραβιάσεις, τον διακηρυγμένο από την Ελλάδα ΕΕΧ των 10 ΝΜ της.

Η διαφορά είναι μεγάλο αγκάθι στις σχέσεις των δύο χωρών και εστία διαρκούς έντασης που δύναται να οδηγήσει σε ένοπλη σύρραξη. Η διαφορά, πέραν της κακοπιστίας, της μη επίδειξης πνεύματος καλής γειτονίας, της πολεμοχαρούς συμπεριφοράς της Τουρκίας και της αγνόησης του ΔΔ, λαμβάνει ως αφορμή για να

<sup>91</sup> Νικόλαος Παπαναστασόπουλος, *Η Διαχείριση Κρίσεων στην Ελληνική Εξωτερική και Αμυντική Πολιτική. Η περίπτωση της κρίσης των Ιμίων*. Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 2<sup>η</sup>, Αθήνα, Ιούνιος 2020. ISBN:978-960-08-0862-9. [Παπαναστασόπουλος/2020] Σελ.34

<sup>92</sup> Νικόλαος Ηλίας, *Μεταπτυχιακή εργασία «Η Κρίση στα Ίμια μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας-Αιτίες και Συνέπειες στις Ελληνο τουρκικές Σχέσεις, Ιούνιος 2021»*

<sup>93</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS/1982] art.2. *Legal status of the territorial sea, of the air space over the territorial sea and of its bed and subsoil*, art.3. *Breadth of the territorial sea* [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

συνεχίσει να υφίσταται, το γεγονός της δυσαρμονίας των ορίων μεταξύ ελληνικών χωρικών υδάτων(6 NM) και ελληνικού ΕΧ(10NM), γεγονός που χαρακτηρίζεται διεθνώς ως το «Ελληνικό Παράδοξο». Είναι λογικό και νομικά ορθό<sup>94</sup> τα δύο όρια να συμβαδίζουν και ο υπερκείμενος ΕΕΧ πρέπει να ορίζεται με βάση τον αντίστοιχο ΕΕΧ στο έδαφος και τα χωρικά ύδατα.

Η Ελλάδα έως σήμερα δεν έχει καταφέρει να πείσει και να μεταβάλει τη θέση της διεθνούς κοινότητας και των συμμάχων της ΗΠΑ,ΝΑΤΟ, για το δίκαιο της, με εξαίρεση τη Ρωσία<sup>95</sup> που με δημόσια δήλωση της το αναγνωρίζει. Η Ελλάδα έως ότου κατορθώσει να πείσει τη διεθνή κοινότητα<sup>96</sup> και κυρίως τους συμμάχους της για το δίκαιο της, να επιτύχει την «εξωτερική νομιμοποίηση<sup>97</sup>» των θέσεων της στα διεθνή Fora ώστε να συμβαδίζουν οι ελληνικές με τις διεθνείς απόψεις για το θέμα, δεν μπορεί να προσδοκά τη δικαίωση των θέσεων της που αμφισβητούνται διεθνώς.

Η κάλλιστη λύση, κατά τον γράφοντα που πιστεύει στην ισχύ των διεθνών δικαιοδοτικών οργάνων, θα ήταν η μονομερής προσφυγή της Ελλάδας στο Συμβούλιο του ICAO, ως το αρμόδιο όργανο για την επίλυση του θέματος και μετά εάν

---

<sup>94</sup> Στέλιος Περράκης-Ντανιέλλα Μαρούδα, «Διεθνής Δικαιοταξία - Θεωρία και Εφαρμογή Διεθνούς Δικαίου», Τόμος Α, Έκδοση 2<sup>η</sup>, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Αθήνα, Νοέμβριος 2016,ISBN 978-960-08-0691-5.Τμήμα Α, Το Κράτος και η Κυριαρχία του, β.1.Ο εναέριος Χώρος,σελ.118-119.

<sup>95</sup> Paul Antonopoulos, *Russia confirms Greece has right to extend territorial waters to 12 nautical miles*, Greek News, 16October 2020  
<https://greekcitytimes.com/2020/10/16/russia-confirms-greece-has-right-to-extend-territorial-waters-to-12-nautical-miles/>  
"Posting from its official Twitter account, the Russian Embassy in Athens reiterated its firm support for the United Nations Convention Law of the Sea (1982), noting the sovereign right of states to territorial waters of up to 12 nautical miles. After emphasizing the importance of UNCLOS, the Russian Embassy in Athens said that this "also applies to the Mediterranean." "Russia's position as a permanent member of the UN Security Council is the starting point. We consider the 1982 UN Convention on the Law of the Sea the 'cornerstone' of international maritime agreements," the Russian Embassy said in the first tweet."

<sup>96</sup> Έκταση ΕΧ Ελλάδας-Ιστοσελίδα ΥΠΕΞ  
<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>.  
Republic of Turkey, Ministry of Foreign Affairs website *Air Space Related Related Problems*  
<https://www.mfa.gov.tr/air-space-related-related-problems.en.mfa>  
Διεθνείς απόψεις για το θέμα  
Angelos Syrigos, *Violations of Greek airspace and the root of the problem*, Newspaper Kathimerini 21.05.2020  
<https://www.ekathimerini.com/opinion/252860/violations-of-greek-airspace-and-the-root-of-the-problem/>  
*No consensus on extent of Greek airspace, State Department report says*, Newspaper Kathimerini  
<https://www.ekathimerini.com/news/259030/no-consensus-on-extent-of-greek-airspace-state-department-report-says/>  
National Airspace (NA)  
<http://www.ellinikos-stratos.com/en/arthra/eex>

<sup>97</sup> Θάνος Ντόκος-Παναγιώτης Τσάκωνας, «Ο Δρόμος είναι τα Βήματα μας-Οδικός Χάρτης Εθνικής Ασφάλειας για την Ελλάδα του Μέλλοντος», Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 1η,Αθήνα, Δεκέμβριος 2019,ISBN:978-960-08-0839-1.σελ.131-133

αμφισβητηθεί η δικαιοδοσία του για το θέμα από την Τουρκία, η εμπλοκή του ΔΔΧ όπως συνέβη στη διαφορά Κατάρ με το Μπαχρέιν και τα κράτη του Κόλπου.

- *Η διαφορά Ελλάδας Τουρκίας για τις συχνότητες επικοινωνίας και επίλυση της με τη συνδρομή του περιοχικού Γραφείου του ICAO στο Παρίσι ICAO/EURNAT.*

Ένα παράδειγμα επιτυχούς επίλυσης διακρατικής διαφοράς είναι η διαφορά Ελλάδας Τουρκίας σχετικά με τον συντονισμό των συχνοτήτων Αεροναυτιλίας GRC11800,GRC11802,GRC12295 από την Ελλάδα, που αποσκοπούσε στην εφαρμογή του διαχωρισμού διαύλων EK 8,33KHZ σε τομείς του ATH FIR, σύμφωνα με τον EK1265/2007. Η Τουρκία αντέδρασε με αβάσιμες ενστάσεις από τεχνική και νομική άποψη στις ελληνικές ενέργειες και την πρόταση της TUR-168 συντονισμού συχνοτήτων σε τομέα εκτεινόμενο σε βάθος εντός του ATH/FIR έως την Αττική, που απορρίφθηκε από την Ελλάδα. Η ελληνική πλευρά απευθύνθηκε στον ICAO EURNAT στο Παρίσι και επέτυχε να θεσπιστεί ειδική διαδικασία στο Εγχειρίδιο συντονισμού συχνοτήτων (ICAO EUR Frequency Management Manual Doc 011) για την αντιμετώπιση αδικαιολόγητων ενστάσεων (unwarranted objections), με τροποποίηση<sup>98</sup> του στην παράγραφο 3.10 του 4<sup>ου</sup> μέρους.

Το Γραφείο του ICAO/EURNAT με την 05-10-2010 επιστολή του αποδέχθηκε το ελληνικό αίτημα και αναγνώρισε ότι οι συχνότητες των ελληνικών προτάσεων πρέπει να κατοχυρωθούν στον σχετικό πίνακα (COM2) Του Γραφείου. Η οριστική απάντηση του ICAO προς την τότε Δ/ΥΠΑ, για την οριστική επίλυση του ζητήματος, έγινε με την υπ.αριθμ. EUR/NAT 11-0744.TEC (NAE/HOT) Registration of GRC11800,11802,12295 proposals in SAFIRE COM2 της 28-11-2011 επιστολή του ΓΓ του ICAO EUR/NAT Almeida. Υπήρξε ευχαριστήρια επιστολή της Δ/ΥΠΑ προς τον ΓΓ την 13 Δεκ.2011 (Ref 4238). Η ενημέρωση του γράφοντος έγινε σε συνέντευξη την 2-9-2021 με τον Εθνικό Διαχειριστή Αεροναυτικών συχνοτήτων Βασίλειο Χουτζούμη, στην ΥΠΑ/Δ4/Δ.

- *Η διαφορά Κίνας και γειτονικών κρατών λόγω της ανακήρυξης ADIZ<sup>99</sup> από την Κίνα στη Σινική θάλασσα*

Η διαφορά είναι η σοβαρότερη στο διεθνή χώρο, διότι η ανακήρυξη της ADIZ Κίνας πυροδότησε και συντηρεί την ένταση και το πολεμικό κλίμα όχι μόνο μεταξύ των χωρών της περιοχής, αλλά λόγω της παρέμβασης και άλλων ισχυρών Κρατών, όπως των ΗΠΑ,

<sup>98</sup> EUR Doc 011, ICAO, EURNAT Office, Frequency Management Manual and Aeronautical Radio Navigation Services, Edition 2020, 4<sup>th</sup> part, para.3.10

<https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/011%20-%20EUR%20Frequency%20Management%20Manual/EUR%20Doc%20011.pdf>

3.10 “A proposing State faced with an unwarranted objection may submit a registration request to the Registration Office with the corresponding notification to all States concerned. This request should be accompanied with the appropriate documentation. The Registration Office considers the request on condition that sufficient evidence is provided that the proposing State has diligently sought the withdrawal of the objection by the objecting State(s).”

<sup>99</sup> Taisaku Ikeshima article, *China's Air Defense Identification Zone (ADIZ) and its Impact on the Territorial and Maritime Disputes in the East and South China Seas*, DSpace Waseda University

<https://core.ac.uk/download/pdf/144455287.pdf>

Daniel Pinkston, article *China's ADIZ and the Implications for North East Asia*, International Crisis Group portal, 4 December 2013

<https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/china-s-adiz-and-implications-north-east-asia>

τα θεωρούμενα συμφέροντα των οποίων διακυβεύονται, δύναται να θέσει σε κίνδυνο την παγκόσμια ειρήνη και ασφάλεια, διότι κανένα εκ των εμπλεκόμενων Κρατών δεν φαίνεται διατεθειμένο να υποχωρήσει από τις θέσεις του.

Η Ανακήρυξη της ADIZ Κίνας που επεκτείνεται 300NM πέραν του EEX αλλά και άλλων Κρατών, όπως των ΗΠΑ έως και 400NM πέραν του εθνικού EX<sup>100</sup>, η επέκταση - κατάχρηση του δικαιώματος προστασίας και του δικαιώματος νόμιμης άμυνας & ασφάλειας με περιχαράκωση Διεθνούς EX, η παρακώλυση της διεθνούς αεροπλοΐας και η διακύβευσης της ασφάλειας της, είναι παραδείγματα καταχρηστικής άσκησης δικαιώματος των κρατών, αυθαίρετης συμπεριφοράς αμφισβητούμενης νομιμότητας, που οφείλονται στο έλλειμμα ορισμών του ICAO για κρίσιμα θέματα όπως για το (territorial airspace) η όπου αυτοί υπάρχουν, όπως ο ορισμός της ADIZ στο Annex 15, απουσίας σχετικών κανονιστικών ρυθμίσεων.

Η μονομερής πρακτική των Κρατών ανακήρυξης ADIZ, δεν ήταν αρκετή έως σήμερα, για να αποκρυσταλλώσει νέο εθιμικό κανόνα του ΔΔ, σε αντίθεση με τον ευρέως αποδεκτό παλαιό διεθνή εθιμικό κανόνα της ελεύθερης αεροπλοΐας με τον οποίο συγκρούεται.

Οι αναφορές και διαπιστώσεις που κατά καιρούς εκφράζονται σε working papers και ψηφίσματα (Resolutions) σε συνόδους του ICAO,<sup>101</sup> σχετικά με την ερμηνεία των κανόνων της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας, ενώ είναι χρήσιμες και εκφράζουν το λογικό και το προφανές, δεν δύνανται από μόνες τους να καλύψουν το έλλειμμα σαφών υποχρεωτικών διεθνών κανόνων. Ως λύση έχει προταθεί<sup>102</sup>, το Συμβούλιο του ICAO να ζητήσει γνωμοδότηση από το ΔΔΧ για το θέμα των ADIZ(Brill).

- Η διαφορά μεταξύ Κατάρ<sup>103</sup> και της ομάδας κρατών Μπαχρέιν, Αιγύπτου, Σαουδικής Αραβίας, ΗΑΕ και τα μέτρα αποκλεισμού εναντίον του.

Η υπόθεση είναι σημαντική διότι αποτελεί ένα θρίαμβο της Διεθνούς Δικαιοσύνης, ενισχύει τις θέσεις των υπέρμαχων της δικαιοδοτικής επίλυσης διεθνών διαφορών και

---

<sup>100</sup> Ανακήρυξη ADIZ Κίνας

ZOLTÁN PAPP *Air Defense Identification Zone (ADIZ) in the light of Public International Law* [http://ceere.eu/pijel/wp-content/uploads/2015/12/pijel\\_3\\_3.pdf](http://ceere.eu/pijel/wp-content/uploads/2015/12/pijel_3_3.pdf)

<sup>101</sup> Σύνοδοι ICAO

ICAO- Ninth Meeting of the South Asia/Indian Ocean ATM Coordination Group (SAIOACG/9) Bangkok, Thailand, 26 – 30 March 2019-Agenda Item 7: ANSP Coordination and Civil/Military Cooperation (The paper presents information on Asia/Pacific's civil/military cooperation issues and initiatives) 2.13, 2.14, 2.16, 2.17

<https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20SAIOACG9/WP29%20Civil-Military%20Cooperation%20Update.pdf>

<sup>102</sup> Γνωμοδότηση ΔΔΧ- BRILL Abstract

[https://brill.com/view/journals/kjic/6/1/article-p5\\_2.xml](https://brill.com/view/journals/kjic/6/1/article-p5_2.xml)

<sup>103</sup> Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar), Judgment, I.C.J. Reports 2020, p. 81

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/173/173-20200714-JUD-01-00-EN.pdf>

συντελεί στην αύξηση της εμπιστοσύνης της διεθνούς κοινότητας στα Διεθνή Δικαστήρια.

Το Κατάρ προσέφυγε στο Συμβούλιο του ICAO εναντίον των Κρατών Μπαχρέιν, Αιγύπτου, ΗΑΕ, την 30-10-2017, σύμφωνα με το άρθρο 84 της ΣΣ, για τα μέτρα αποκλεισμού που του είχαν επιβάλλει ισχυριζόμενα ότι το Κατάρ υποστήριζε την τρομοκρατία. Το Συμβούλιο εξέδωσε απόφαση την 29-06-2018. Τα Κράτη ήγειραν προδικαστικές ενστάσεις και με κοινή αίτηση εφεσίβαλλαν την απόφαση ενώπιον του ΔΔΧ, ισχυριζόμενα ότι το Συμβούλιο στερείτο δικαιοδοσίας για να κρίνει την υπόθεση. Το ΔΔΧ στην απόφαση του της 14-07-2019 απέρριψε τις ενστάσεις των Κρατών και απεφάνθη ότι το Συμβούλιο του ICAO είχε δικαιοδοσία για να κρίνει την υπόθεση.

Τα μέτρα αποκλεισμού του Κατάρ ήρθαν τέσσερα έτη μετά την επιβολή τους, μετά τη συμφωνία Κατάρ και Σαουδικής Αραβίας με μεσολάβηση του Κουβέιτ, τον Ιανουάριο 2021. Σύμφωνα με τις απόψεις της αρθρογράφου στο Blog του περιοδικού ejil Καθηγήτριας Alexandra Hofer<sup>104</sup> η προσφυγή του Κατάρ σε μηχανισμούς δικαιοδοτικής επίλυσης της διαφοράς έπαιξε ρόλο στην επίτευξη της συμφωνίας και στην επίλυση της διαφοράς, διότι χρησιμοποιήθηκε ως διαπραγματευτικό χαρτί για την άρση των κυρώσεων, το Κατάρ σε ανταπόδοση της Συμφωνίας, έπαυσε την συνέχιση της χρήσης δικαιοδοτικών μέσων επίλυσης.

*5.1.2.1 Κρίσεις λόγω απόκλισης από τους διεθνείς κανόνες και διεθνείς συμφωνίες που ρυθμίζουν την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη διεθνή αεροπορία και απειλούν τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια, ειρηνικά μέσα επίλυσης διεθνών διαφορών.*

Θεσμοθετημένη συνεργασία στην πρόληψη διεθνών τριβών, διεθνών εστιών έντασης, διεθνών διενέξεων-διαφορών, στη διαχείριση και στην αποκλιμάκωση τους, μέσω της χρήσης ειρηνικών μέσων επίλυσης διαφορών, πολιτικών-διπλωματικών και νομικών μέσων επίλυσης διαφορών, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

## **5.2 Μηχανισμοί ειρηνικής διευθέτησης- επίλυσης διεθνών αεροπορικών διαφορών**

Οι διαθέσιμοι μηχανισμοί για την ειρηνική διευθέτηση-επίλυση των διεθνών διαφορών που προκαλούνται από αεροπορικές δραστηριότητες, είναι δικαιοδοτικής φύσεως, όπως (Δικαστήριο, Διαιτησία) και Πολιτικής φύσεως (Καλές υπηρεσίες, Μεσολάβηση, Συνδιαλλαγή, Διαπραγματεύσεις κλπ) Επεξήγηση με τεκμηρίωση των διαθέσιμων μηχανισμών ειρηνικής επίλυσης διαφορών ακολουθεί κατωτέρω, στην ανάλυση του παρόντος υποκεφαλαίου 5.2

---

<sup>104</sup> Alexandra Hofer, *Sanctioning Qatar: the Finale*, European Journal of International Law, 16 June 2021 <https://www.ejiltalk.org/sanctioning-qatar-the-finale/>

### 5.2.1 Διεθνές πλαίσιο-Ευρωπαϊκό πλαίσιο

#### Η Δικαιοδοτική αρμοδιότητα του Συμβουλίου του ICAO

Το Συμβούλιο του ICAO διαθέτει και δικαιοδοτικές αρμοδιότητες<sup>105</sup> για την επίλυση των διαφορών μεταξύ των κρατών μελών του, με μονομερή προσφυγή κράτους.

Η μονομερής προσφυγή στο Συμβούλιο του ICAO από θιγόμενο κράτος μέλος, πλεονεκτεί, σε σχέση με την προσφυγή στο ΔΔΧ, διότι παρακάμπτει το πρόβλημα της αμφισβήτησης της αρμοδιότητας και της θεμελίωσης της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου, επειδή δεν απαιτείται συμφωνία και συνυποσχετικό των διαδίκων κρατών, όπως απαιτείται για το ΔΔΧ.

Το κεφάλαιο XVIII (άρθρα 84-88) της ΣΣ και ο Κανονισμός ορίζουν ένα σύστημα δικαιοδοτικής επίλυσης διεθνών διαφορών που ομοιάζει με αυτό του ΔΔΧ.

Η δικαιοδοτική επίλυση μίας διεθνούς διαφοράς είναι μια νομική διαδικασία για την ερμηνεία και την ορθή εφαρμογή ενός κανόνα δικαίου. Προϋπόθεση για να αχθεί μία υπόθεση στο Συμβούλιο του ICAO είναι, η απόδειξη ότι προηγήθηκαν διπλωματικές διαπραγματεύσεις μεταξύ των Κρατών και δεν επιλύθηκε η διαφορά, αρμόδιος να αποδείξει την προϋπόθεση είναι το Συμβούλιο του ICAO. Η απόφαση του Συμβουλίου εφεσιβάλλεται, με την επιφύλαξη του άρθρου 85, ενώπιον ειδικού Διαιτητικού Δικαστηρίου, κοινά αποδεκτού από τα διάδικα μέρη, ή ενώπιον του ΔΔΧ.

Το άρθρο 85 ορίζει εναλλακτικό τρόπο κρίσης της διαφοράς, στη διαδικασία της έφεσης και στην περίπτωση που ένα από τα δύο διάδικα μέρη δεν έχει υπογράψει το καταστατικό του ΔΔΧ και τα δύο μέρη δεν συμφωνούν στην εκλογή Διαιτητικού Δικαστηρίου, το κάθε ένα από τα διάδικα μέρη ορίζει ένα μόνο Διαιτητή και αυτοί με τη σειρά τους ορίζουν έναν Επιδιαιτητή. Εάν δεν ορίσουν Διαιτητή, τότε ο Πρόεδρος του Συμβουλίου θα ορίσει Διαιτητή για το Κράτος ή τα Κράτη που παρέλειψαν να ορίσουν, από κατάλογο με Διαιτητές που τηρεί το Συμβούλιο. Οι Διαιτητές και ο Επιδιαιτητής θα αποτελέσουν το Διαιτητικό Δικαστήριο. Σύμφωνα με το άρθρο 86 και την κρίση της διαφοράς στην έφεση, οι αποφάσεις του ΔΔΧ και του Διαιτητικού Δικαστηρίου είναι οριστικές, τελεσίδικες και υποχρεωτικές.

#### Κανονισμός επίλυσης διαφορών του Συμβουλίου του ICAO

Ο Κανονισμός του Συμβουλίου του ICAO, για την επίλυση διαφορών, περιέχει ρυθμίσεις, παρόμοιες με αυτές του Καταστατικού και του Κανονισμού του ΔΔΧ, ορίζει τη διαδικασία εισαγωγής μίας προσφυγής με περιγραφή των πραγματικών περιστατικών, την τοποθέτηση σχετικά με τη νομική κατάσταση, τη ζητούμενη λύση από το Συμβούλιο.

Προβλέπεται Υπόμνημα του Κράτους που υποστηρίζει την προσφυγή καθώς και Αντί-Υπόμνημα του Κράτους εναντίον του οποίου στρέφεται η προσφυγή.

<sup>105</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020 ]σελ.176-188

ICAO Doc 7300-Chicago Convention on International Civil Aviation

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Documents.aspx>

ICAO Doc 7782 Rules for the Settlement of Differences

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782_cons_en.pdf)

Για προδικαστικές ενστάσεις για την αρμοδιότητα του Συμβουλίου, αυτό αποφασίζει με αυτοτελή απόφαση επί της αρμοδιότητας του. Η απόφαση του Συμβουλίου δύναται να εφεσιβληθεί ενώπιον του ΔΔΧ.

Παρέχεται δυνατότητα παρέμβασης τρίτου Κράτους, που μπορεί να θεωρηθεί παραδεκτή από το Συμβούλιο, παρέχεται η δυνατότητα του συμβιβασμού στα διάδικα κράτη κατά τη διάρκεια όλης της διαδικασίας δικαστικής κρίσης της διαφοράς. Το Συμβούλιο, άρθρα 6 και 14 του Κανονισμού, αναζητά λύση με διαπραγμάτευση μεταξύ των διαδίκων (άρθρο 6) και προσκαλεί αυτούς σε διαπραγματεύσεις, για την επίλυση της αντιδικίας ή τη μείωση των σημείων διαφωνίας.

#### Μηχανισμός διαπίστωσης παραβάσεων

Για να ασκήσει την αρμοδιότητα του το Συμβούλιο του ICAO επί διεθνούς διαφοράς, απαιτείται πριν η διαπίστωση της παράβασης διεθνών κανόνων. Αυτή επιτελείται χάρις στην ελεγκτική αρμοδιότητα που διαθέτει το Συμβούλιο του ICAO, άρθρο 54 της Σύμβασης του Σικάγο.

Ο έλεγχος της συμμόρφωσης των Κρατών από το Συμβούλιο επιτελείται με πολλούς τρόπους, μέσω της απαίτησης του Συμβουλίου, λήψης από τα Κράτη μέλη, εκθέσεων συμμόρφωσης, ή της δημοσιοποίησης της διαφοράς-παρέκκλισης τους από τους διεθνείς κανόνες. Το Συμβούλιο επισημαίνει στα Κράτη κάθε παράβαση της ΣΣ και των Παραρτημάτων της καθώς και την μη εφαρμογή των Συστάσεων ή των Αποφάσεων του Συμβουλίου του ICAO. Για να επιβληθούν κυρώσεις το Συμβούλιο αναφέρει στη ΓΣ του ICAO την παράβαση και τη μη λήψη, των συμφωνημένων με τον ICAO μέτρων εξάλειψης της μη συμμόρφωσης.

#### Κυρώσεις

Κατά το άρθρο 87 κάθε Κράτος μέλος του ICAO υποχρεούται να μην επιτρέπει να λειτουργεί αεροπορική γραμμή συμβαλλόμενου Κράτους μέλους, υπεράνω του εδάφους του, εάν η απόφαση του Συμβουλίου ορίζει ότι αυτή δεν συμμορφώνεται με τους όρους της τελεσίδικης απόφασης, που εκδόθηκε σύμφωνα με την ανωτέρω διαδικασία έκδοσης τελεσίδικης απόφασης. Σύμφωνα με το άρθρο 88 η αυστηρότερη κύρωση είναι αυτή της αναστολής του δικαιώματος ψήφου στη Γενική Συνέλευση και στο Συμβούλιο του ICAO του Κράτους μέλους, παραβάτη των διατάξεων του κεφαλαίου XVIII.

#### Πεδίο εφαρμογής της δικαιοδοτικής αρμοδιότητας του Συμβουλίου του ICAO

Η δικαιοδοτική αρμοδιότητα του Συμβουλίου του ICAO<sup>106</sup> αφορά τις εξής κατηγορίες διαφορών:

- A) Διαφορές των Κρατών επί της ερμηνείας και της εφαρμογής της Σύμβασης του Σικάγο (Chicago Convention) και των Παραρτημάτων της (ICAO Annexes)
- B) Διαφορές επί της πρόσθετης στη Σύμβαση Συμφωνίας διαμετακόμισης (transit Agreement) που αφορά το δικαίωμα υπέρπτησης και τεχνικής-μη εμπορικής στάθμευσης
- Γ) Διαφορές από διμερείς συμβάσεις, με ειδική ρήτρα που προβλέπει την αρμοδιότητα του Συμβουλίου για την εκδίκαση της διαφοράς.

---

<sup>106</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020]σελ.193

Α) Ειδικότερα κατά το άρθρο 84 της Σύμβασης του Σικάγο οι διαφορές που ανήκουν στη δικαιοδοτική αρμοδιότητα του Συμβουλίου είναι:

- Άσκηση από Κράτος ρυθμίσεων εναέριας κυκλοφορίας με καταχρηστικό ή παράτυπο τρόπο, σύμφωνα με την δοθείσα από τον ICAO αρμοδιότητα (Άρθρο 12 ΣΣ, Παράρτημα 2 και 11 ΣΣ)
- Χάραξη-Θέσπιση Αεροδιαδρόμων σε διεθνή εναέριο χώρο, μέσα σε περιοχή FIR (Άρθρο 12 ΣΣ, Παράρτημα 11)
- Θέσπιση απαγορευμένων ζωνών σε διεθνή εναέριο χώρο (Άρθρο 9 ΣΣ)
- Παρέκκλιση από τη θεσμοθετημένη διαδικασία αναγνώρισης-αναχαίτισης αεροσκαφών (Παράρτημα 2 ΣΣ)
- Παρενόχληση Αεροσκαφών
- Παράτυπη δέσμευση εναερίου χώρου για στρατιωτική χρήση
- Τεχνικές ρυθμίσεις από τα Παραρτήματα της ΣΣ που επιδρούν στην εμπορική εκμετάλλευση Αεροσκαφών.

Β) Σύμφωνα με τη ΣΣ (Transit Agreement) παραβίαση του δικαιώματος υπέρπτησης και τεχνικής στάθμευσης πολιτικών και γενικότερα κρατικών αεροσκαφών.

Γ) Παραβίαση διμερών συμφωνιών εκμετάλλευσης αεροπορικών διαδρομών.

Περιπτώσεις προσφυγής κρατών και εφαρμογή της δικαιοδοτικής λειτουργίας του Συμβουλίου του ICAO

#### Προσφυγές κρατών<sup>107</sup>

- Ηνωμένο Βασίλειο κατά Ισπανίας (1967), προκλήθηκε από την ανακήρυξη απαγορευμένης ζώνης από την Ισπανία, το ΗΒ προσέφυγε στο ICAO council για ερμηνεία του άρθρου 9 της ΣΣ, η συζήτηση ανεβλήθη με συμφωνία των μερών.
- Ιράν κατά ΗΠΑ για την κατάρριψη της πτήσης IR 655 03-07-1988, έχει επεξηγηθεί στο 1.3.2.1 Αεροναυτιλία (Air Navigation Services)
- ΗΠΑ κατά Κούβας για την κατάρριψη πολιτικών Αεροσκαφών των ΗΠΑ 27-02-1996) Κούβα κατά ΗΠΑ για άρνηση υπερπτήσεων, το θέμα κατέληξε στο council που διαπίστωσε παραβίαση των κανόνων αναχαίτισης και του άρθρου 3bis της ΣΣ, υπήρξε καταδίκη από το ΣΑ στην απόφαση RES 1067-26-07-96
- Η προσφυγή Κρατών κατά της Κίνας για την ανακήρυξη ADIZ : Προσφυγή κρατών κατά Κίνας<sup>108</sup>, έχει επεξηγηθεί στο 5.1.2 Διεθνείς Κρίσεις που προκαλούνται από αεροπορικές διαφορές

<sup>107</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ.183-188

<sup>108</sup> Jaemin Lee ,*China's Declaration of an Air Defense Identification Zone in the East China Sea: Implications for Public International Law*

<https://www.asil.org/insights/volume/18/issue/17/china%E2%80%99s-declaration-air-defense-identification-zone-east-china-sea>

Ankit Panda - *A First: China Turns Back Commercial Flight For Violating East China Sea ADIZ Rules- China's enforcement of its East China Sea air defense identification zone (ADIZ) is starting to work out.* "The Diplomat", 30 July 2015

<https://thediplomat.com/2015/07/a-first-china-turns-back-commercial-flight-for-violating-east-china-sea-adiz-rules/>

- Η Διαφορά Κατάρ-Μπαχρέιν και άλλων χωρών του Κόλπου Η πλέον πρόσφατη αποτελεσματική παρέμβαση της Διεθνούς Δικαιοσύνης στην επίλυση διεθνούς αεροπορικής διαφοράς μεταξύ κρατών, ήταν η απόφαση του ΔΔΧ<sup>109</sup> στην υπόθεση, έχει επεξηγηθεί στο 5.1.2 Διεθνείς Κρίσεις που προκαλούνται από αεροπορικές διαφορές.

#### Διαρκές Δικαστήριο Διαιτησίας

Το ΔΔΔ<sup>110</sup> επιλύει διαφορές στο πλαίσιο του ICAO, το δίκαιο που εφαρμόζεται, σε διαφορές κρατών, είναι οι διεθνείς συμβάσεις οι αναγνωρισμένες από τους διαδίκους, το διεθνές έθιμο, οι γενικές αρχές του δικαίου οι αναγνωρισμένες από τα «πολιτισμένα έθνη», οι δικαστικές και διαιτητικές αποφάσεις και η διδασκαλία των πιο εξειδικευμένων δημοσιολόγων, οι αρχές του «ορθού και του ίσου» εφαρμόζονται μόνο κατόπιν συμφωνίας των διαδίκων και όχι σε διαφορές μεταξύ διεθνούς οργανισμού και κράτους,

#### Μη νομικές/πολιτικές μέθοδοι ειρηνικής επίλυσης διαφορών

Οι πολιτικές μέθοδοι<sup>111</sup> ειρηνικής επίλυσης μιας διαφοράς, είναι οι άμεσες διαπραγματεύσεις, οι καλές υπηρεσίες και η διαμεσολάβηση, καθώς και η έρευνα και η συνδιαλλαγή. Οι περισσότερες διαφορές επιλύθηκαν με διαπραγματεύσεις και συνδιαλλαγή<sup>112</sup> των μερών, με τη μεσολάβηση του ICAO, πολύ λίγες επιλύθηκαν με απόφαση του Συμβουλίου του Οργανισμού.

#### Ευρωπαϊκό πλαίσιο

#### Ο Μηχανισμός της ΕΕ επίλυσης διεθνών διαφορών - Πολιτικά μέσα επίλυσης διεθνών διαφορών

Οι περιορισμοί και οι «κυρώσεις» είναι βασικό εργαλείο της (ΚΕΠΠΑ<sup>113</sup>) μαζί με τον πολιτικό διάλογο, και άλλα εργαλεία για την αλλαγή στην πολιτική ή στη συμπεριφορά των παραβατικών κρατών και στην προώθηση των στόχων της ΚΕΠΠΑ.

Απευθύνονται σε κυβερνήσεις τρίτων χωρών λόγω της πολιτικών που ακολουθούν, οντότητες (εταιρείες) που εξυπηρετούν αυτή την πολιτική, ομάδες ή οργανώσεις όπως τρομοκρατικές ομάδες, πρόσωπα που την υποστηρίζουν, εμπλεκόμενα σε τρομοκρατικές δραστηριότητες, κλπ.

Εφαρμόζονται για να ελαχιστοποιούν τις αρνητικές συνέπειες κατά εκείνων που δεν ευθύνονται για την πολιτική αυτών που προκάλεσαν την επιβολή κυρώσεων, η ΕΕ

<sup>109</sup> *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar) Summary of the Judgment of 14 July 2020*, American Society of International Law-Volume 18-Issue 17

<https://www.icj-cij.org/en/case/173>

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/173/173-20200714-SUM-01-00-EN.pdf>

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/173/173-20200714-JUD-01-00-EN.pdf>

<sup>110</sup> [Γιόκαρης-Κυριακόπουλος/2020] σελ.189-190

<sup>111</sup> Montag, United Arab Emirates: *International Civil Aviation Dispute Settlement* 25 November 2019

<https://www.mondaq.com/aviation/867472/international-civil-aviation-dispute-settlement>

<sup>112</sup> *An Interview with ICAO Council President Olumuyiwa Benard Aliu*

[https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air\\_space\\_lawyer/Winter2019/as\\_aluiu.pdf](https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air_space_lawyer/Winter2019/as_aluiu.pdf)

<sup>113</sup> Μηχανισμός ΕΕ

<https://www.consilium.europa.eu/el/policies/sanctions/>

επιζητεί να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές συνέπειες για τον άμαχο πληθυσμό και για τις νόμιμες δραστηριότητες. Όλα μέτρα περιορισμού της ΕΕ συνάδουν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο, για την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και θεμελιωδών ελευθεριών.

Οι κυρώσεις αποσκοπούν στη προστασία των αξιών, των συμφερόντων και της ασφάλειας της ΕΕ, διατήρηση της ειρήνης, εδραίωση της δημοκρατίας, του κράτους δικαίου, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του διεθνούς δικαίου, πρόληψη συγκρούσεων και προαγωγή της διεθνούς ασφάλειας. Στόχοι η τρομοκρατία, η αποφυγή διάδοσης πυρηνικών όπλων, παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, προσάρτηση ξένων εδαφών, σκόπιμη αποσταθεροποίηση κυρίαρχης χώρας.

Οι κυρώσεις με στενή έννοια που απαιτούν νομική βάση στις συνθήκες της ΕΕ είναι: εμπάργκο όπλων, απαγόρευση ταξιδιού, οικονομικές κυρώσεις ή περιορισμούς σχετικά με συγκεκριμένους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας, όπως η απαγόρευση εισαγωγής ή εξαγωγής ορισμένων αγαθών, η απαγόρευση επενδύσεων, η απαγόρευση παροχής ορισμένων υπηρεσιών. Κυρώσεις επιβάλλονται με αποφάσεις του ΟΗΕ ή με πρωτοβουλία της ΕΕ ή Μικτές κυρώσεις. Η ΕΕ δύναται να ενισχύει τις κυρώσεις του ΟΗΕ με μέτρα επιπλέον αυτών που επιβάλλει το Συμβούλιο Ασφαλείας.(από μετάφραση)

#### Περιπτώσεις επιβολής κυρώσεων

##### Οι Κυρώσεις της ΕΕ στη Λευκορωσία

«Στις 24, 25 Μαΐου 2021, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καταδίκασε την αναγκαστική προσγείωση της πτήσης Ryanair, ζήτησε επιπλέον καταχωρίσεις προσώπων και οντοτήτων, βάσει του πλαισίου κυρώσεων, την 4 Ιουνίου το Συμβούλιο απαγόρευσε την αεροπορική χρήση του ΕΧ της ΕΕ και την πρόσβαση σε ευρωπαϊκά αεροδρόμια, στους αερομεταφορείς της Λευκορωσίας.»

Η επιβολή κυρώσεων από την ΕΕ είναι αμφισβητούμενης νομιμότητας,<sup>114</sup> υπήρξε αντίδραση της Λευκορωσίας (Επιστολή Λευκορωσίας στον Πρόεδρο του

---

<sup>114</sup> Νέες κυρώσεις στη Λευκορωσία για τις παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την πτήση της Ryanair, Εφημερίδα Καθημερινή, Newsroom, 21-06-2021

<https://www.kathimerini.gr/world/561406534/ee-nees-kyroseis-sti-leykorosia-gia-tis-paraviaseis-anthropinon-dikaionaton-kai-tin-ptisi-tis-ryanair/>

Αμφισβητούμενες κυρώσεις

Ministry of Transport and Communication of Belarus Belarus 21 Chicherina St., Minsk 220029 Tel. (017) 259 79 52, fax (017) 351 83 91 Email: [mail@mintrans.gov.by](mailto:mail@mintrans.gov.by) R/s BY22AKBB36049000016570000000 AAB Belarusbank, Minsk BIC AKBBBY2X, UNP 100590187 8 September 2021 No. 01-28/7359 To the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, Salvatore Sciacchitano).

ICAO Doc7559 Rules of Procedure for the Council, Tenth Edition, 204

Forced Landing of a Passenger Plane: Law and Politics Behind the Ryanair 4978 Flight from Athens to Vilnius: Part II

<http://opiniojuris.org/2021/06/22/forced-landing-of-a-passenger-plane-law-and-politics-behind-the-ryanair-4978-flight-from-athens-to-vilnius-part-ii/>

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v. Qatar) Overview of the case

<https://www.icj-cij.org/en/case/173>

M. Skuodis: The deadline for the ICAO investigation into the forced landing of a Ryanair aircraft in Minsk has been extended to collect all the necessary information

Συμβουλίου του ICAO) σχετικά με την νομιμότητα των κυρώσεων της ΕΕ και αίτημα για λήψη γνωμοδότησης επ’ αυτής από το ΔΔΧ, αίτημα που εξετάζεται.

### **5.3 Νομικό πλαίσιο που καθιστά δυνατή την αεροπορική πολιτικό-στρατιωτική παρέμβαση σε Διεθνείς κρίσεις . Διεθνές- Ευρωπαϊκό- Εθνικό**

Το Νομικό πλαίσιο που επιτρέπει την αεροπορική πολιτικό-στρατιωτική παρέμβαση σε Διεθνείς κρίσεις αποτελείται από κανονιστικές ρυθμίσεις του ΟΗΕ, του NATO, της ΕΕ, της Εθνικής Νομοθεσίας των Κρατών σε εναρμόνιση με το Διεθνές θεσμικό πλαίσιο.

#### Διεθνές Πλαίσιο ΟΗΕ – Οι Διατάξεις του Χάρτη<sup>115</sup> των ΗΕ

- *Chapter VI: Pacific Settlement of Disputes (articles 33-38)*
- *Chapter VII: Action with Respect to Threats to the Peace, Breaches of the Peace, and Acts of Aggression (articles 39-51)*
- *Chapter VIII: Regional Arrangements (articles 52-54)*

#### NATO

Η διαχείριση κρίσεων είναι θεμελιώδης λειτουργία παροχής ασφαλείας του NATO<sup>116</sup>, με χρήση στρατιωτικών και μη μέσων δράσης, βάσει του θεσμικού πλαισίου του, τα μέλη του συνεργάζονται στον προγραμματισμό και εφαρμογή διαδικασιών σε πολυεθνικές αποστολές διαχείρισης κρίσεων.

---

<https://sumin.lrv.lt/en/news/m-skuodis-the-deadline-for-the-icao-investigation-into-the-forced-landing-of-a-ryanair-aircraft-in-minsk-has-been-extended-to-collect-all-the-necessary-information>

*Belarus and the Hijacking of Ryanair Flight FR4978: A Preliminary International Law Analysis*

<https://www.lawfareblog.com/belarus-and-hijacking-ryanair-flight-fr4978-preliminary-international-law-analysis>

*ICAO Council to pursue fact finding investigation into Ryanair FR4978*

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Council-agrees-to-pursue-fact-finding-investigation-into-Belarus-incident.aspx>

*Update on fact-finding investigation into Ryanair flight FR4978*

<https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Update-on-factfinding-investigation-into-Ryanair-flight-FR4978.aspx>

*EU flights to Moscow scrapped after Russia denies landing clearance*

<https://www.rfi.fr/en/europe/20210528-eu-flights-to-moscow-scrapped-after-russia-denies-landing-clearance-belarus-ryanair-protasevichan>

*Russia refuses to allow European planes to land in Moscow-Retaliating over Belarus airspace row results in cancellation of flights from French and Austrian carriers*

<https://www.theguardian.com/world/2021/may/27/world-aviation-body-to-launch-inquiry-into-belarus-hijacking>

<sup>115</sup> United Nations Charter/1945 (full text)

<https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text>

<sup>116</sup> NATO Crisis management

[https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics\\_49192.htm](https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_49192.htm)

Οι Κρίσεις μπορεί να προληφθούν με πολιτικά/διπλωματικά μέσα, ενώ άλλες απαιτούν στρατιωτική εμπλοκή. Στο άρθρο 4 η διαβούλευση είναι σημαντική για την ανάληψη συλλογικής δράσης. Κατά το στρατηγικό δόγμα του 2010 το NATO αναλαμβάνει Επιχειρήσεις συλλογικής άμυνας (δράση εναντίον Al Quida) του άρθρου 5, Επιχειρήσεις αντίδρασης σε κρίσεις, εκτός πεδίου εφαρμογής άρθρου 5 (Γιουγκοσλαβία, Βοσνία, Ερζεγοβίνη) υποστήριξης ειρηνευτικής διαδικασίας (Βαλκάνια, Κόλπος Άντεν), Επιχειρήσεις υποστήριξης της ειρήνης κατ' εντολή του ΣΑ ή του ΟΑΣΕ, ή με πρόσκληση κυρίαρχου κράτους και είναι επιχειρήσεις διατήρησης, επιβολής ειρήνης, πρόληψης συγκρούσεων, οικοδόμησης ειρήνης και ανθρωπιστικές επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις αντίδρασης σε κρίσεις διεξάγονται με απόλυτη ομοφωνία και το Συμβούλιο του αποφασίζει βάσει του άρθρου 7 της Συνθήκης της Ουάσιγκτον.

## ΕΕ

Η παρέμβαση της ΕΕ στη διαχείριση κρίσεων βασίζεται στην ΚΕΠΠΑ αντιμετωπίζει όμως προβλήματα λόγω απροθυμίας των κρατών μελών να συμμετέχουν και χρηματοδότησης. Η συνεργασία NATO και ΕΕ σε επιχειρήσεις διαχείρισης κρίσεων στο Κόσσοβο EU/EULEX και στο Αφγανιστάν NATO/ISAF υπήρξε πιο αποτελεσματική.

## Εθνικό

Το εθνικό νομικό πλαίσιο για την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία<sup>117</sup> απεικονίζεται στα LSSIP διαφόρων κρατών, όπου η στρατιωτική συμμετοχή στην παροχή υπηρεσιών ATM/ANS είναι ιδιαίτερα σημαντική συμβάλλοντας στη βελτιστοποίηση του, αλλά και στην αποκλιμάκωση διεθνών κρίσεων και τη διεθνή συνεργασία.

### **5.4 Παραδείγματα αποτελεσματικών αεροπορικών πολιτικό-στρατιωτικών παρεμβάσεων στη διαχείριση κρίσεων - η συμβολή της Στρατιωτικής Αεροπορίας στην επίτευξη των στόχων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού(SES)**

- Η παράδοση από το NATO και η Ανάληψη, από τον Πάροχο ATC της Ουγγαρίας Hungarocontrol<sup>118</sup> στο Κόσσοβο, της ευθύνης παροχής υπηρεσιών ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, από το επίπεδο πτήσης FL100 και άνω.

Ο ανώτερος ΕΧ του Κόσσοβο άνοιξε για την πολιτική ΕΚ, 3 Απριλίου 2014, με απόφαση του Συμβουλίου του NATO, που αποδέχθηκε την προσφορά της Ουγγρικής

<sup>117</sup> Εθνικό νομικό πλαίσιο στα LSSIP Κρατών

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-lSSIP-2020-greece-level1.pdf>

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-lSSIP-2020-france-level1.pdf>

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-06/eurocontrol-lSSIP-2020-netherlands-level1.pdf>

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-05/eurocontrol-lSSIP-2020-denmark-level1.pdf>

<sup>118</sup> Ανάληψη ΕΕΚ από Hungarocontrol

NATO re-opens the upper airspace over Kosovo for civilian air traffic overflights 04 Apr. 2014 - Press Release (2014) 066- Issued on 04 Apr. 2014

[https://www.nato.int/cps/en/natolive/news\\_108887.htm](https://www.nato.int/cps/en/natolive/news_108887.htm)

Hungaro Control won unique NATO mandate in Europe

<https://en.hungarocontrol.hu/press-room/news/HungaroControl%20won%20unique%20NATO%20mandate%20in%20Europe>

Air policing: securing NATO airspace, NATO OTAN ,23 Jun. 2021

[https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_132685.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_132685.htm)

Κυβέρνησης να αναλάβει ο Πάροχος Hungarocontrol τον ΕΕΚ στο Κόσσοβο από FL 100 και άνω. Ο ΓΓ του NATO Anders Fogh Rasmussen δήλωσε: «Το άνοιγμα του ανώτερου ΕΧ στο Κόσσοβο είναι παράδειγμα περιφερειακής συνεργασίας και σημαντικό βήμα που ωφελεί τα Δυτικά Βαλκάνια»

Το άνοιγμα του ΕΧ σημαίνει συντομότερες εναέριες διαδρομές, μείωση του κόστους των χρηστών και οφέλη στο περιβάλλον. Υπολογίζεται ότι 180,000 πολιτικές πτήσεις θα επηρεαστούν ετησίως. Σύμφωνα με την απόφαση 1244 του ΣΑ των ΗΕ και την τεχνική συμφωνία του 1999 ο ΕΧ του Κόσσοβο θα παραμείνει στην αρμοδιότητα του NATO. Το άνοιγμα του ΕΧ θα ήταν αδύνατο χωρίς την πολυεθνική συνεργασία μέσω της θεσμοθετημένης διαδικασίας ομαλοποίησης του NATO στα Δυτικά Βαλκάνια.

Οι επιχειρήσεις εναέριας αστυνόμευσης του NATO υποστηρίζουν πολιτικά αεροσκάφη σε κατάσταση ανάγκης (αεροναυτιλιακή καθοδήγηση) σε περίπτωση απώλειας επικοινωνίας με τον ΕΕΚ. Όταν απαιτηθεί αναγνώριση και αναχαίτιση σε παραβιάσεις, ύποπτη εναέρια δραστηριότητα κοντά στα σύνορα της Ατλαντικής Συμμαχίας ή σε περιπτώσεις ανασφαλών πτήσεων που παραβιάζουν τους κανόνες ασφάλειας πτήσεων, τότε τα Νατοϊκά αεροσκάφη ακολουθούν τους κανόνες εμπλοκής.

- *Αποτελεσματική παρέμβαση της ΠΑ στο ατύχημα του Helios 14 Αυγούστου 2005*

Η συμβολή της ΠΑ και η συνεργασία της με το ΚΕΠΑΘΜ σε όλη τη διάρκεια της πτήσης από την είσοδο στο ΑΤΗ/ΕΙΡ και μετά την πτώση του αεροσκάφους της Helios Airways<sup>119</sup> στην αποκομιδή των θυμάτων υπήρξε καθοριστική. Η παρέμβαση συνέβαλε στην αποτροπή της διακινδύνευσης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

- *Η πρωτοβουλία της ΕΔΑ για τη δημιουργία κοινού χώρου πολιτικό - στρατιωτικών επιχειρήσεων Drones U-Space<sup>120</sup> στον κατώτερο ΕΧ*

Αξιοσημείωτη είναι η πρωτοβουλία της ΕΔΑ, με τη διεξαγωγή σχετικής έρευνας, για τη δημιουργία ενός ειδικού τύπου κατώτερου, ως προς το ύψος, εναερίου χώρου, ονομαζόμενου U-Space, όπου θα δύνανται να εκτελείται μεγάλος αριθμός πτήσεων από ανεπάνδρωτες πτητικές μηχανές (unmanned aircraft systems UAA), γνωστές ως Drones και αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ομαλής, αποτελεσματικής συνύπαρξης πολιτικών και στρατιωτικών πτήσεων. Είναι συνέχεια της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το

---

<sup>119</sup> Ιστοσελίδα "The Toc"

"Mayday"! Τα τελευταία λεπτά της πτήσης της ΗΛΙΟΣ (ηχητικό ντοκουμέντο)

<https://www.thetoc.gr/koinwnia/webtv/mayday-ta-teleutaia-lepta-tis-ptisis-tis-ilios-ixitiko-ntokoumento/>

Πόρισμα ΕΔΑΠ Ατυχήματος Helios Airways στο Γραμματικό 14 Αυγούστου 2005

[https://aaiasb.gr/imagies/stories/documents/11\\_2006.pdf](https://aaiasb.gr/imagies/stories/documents/11_2006.pdf)

Ιστοσελίδα ΓΕΕΘΑ Επιχειρήσεις και Αποστολές

<https://geetha.mil.gr/epixeiriseis-kai-apostoles/>

Πίνακας Αποστολών

[https://geetha.mil.gr/wp-content/uploads/2021/08/eirhneutikes\\_apostoles.pdf](https://geetha.mil.gr/wp-content/uploads/2021/08/eirhneutikes_apostoles.pdf)

<sup>120</sup> Study to assess interaction between civil and military activities in U-Space, ΕΔΑ, 2 January 2021

<https://eda.europa.eu/news-and-events/news/2021/01/12/study-to-assess-interaction-between-civil-and-military-activities-in-u-space>

2016, για τη δημιουργία μίας αγοράς για ασφαλείς, προστατευμένες, αποδοτικές επιχειρήσεις Drones στην Ευρώπη.

Αυτός ο νέος ΕΧ καθιστά επιτακτικότερη την ανάγκη της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας και απαιτεί ενεργότερο ρόλο των Αρμοδίων Κανονιστικών και Εποπτικών Αρχών στο σχεδιασμό, στις διαδικασίες διεξαγωγής των πτήσεων, στο έλεγχο αυτών των πτήσεων, προκειμένου να αποφευχθούν τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια, στην προστασία, στην εθνική άμυνα των Κρατών.

Οι στρατιωτικές πτήσεις αντιπροσωπεύουν το 25% όλων των πτήσεων στην Ευρώπη, η αλληλεξάρτηση Πολιτικής και Στρατιωτικής Αεροπορίας, ο τρόπος της αμοιβαίας εξυπηρέτησης των επιδιώξεων και των δύο τομέων της Αεροπορίας, η συμβολή της Στρατιωτικής Αεροπορίας στις επιδιώξεις του SES, αποτυπώνεται συνοπτικά στη κοινό έγγραφο EDA-SES Brochure<sup>121</sup> 2018 και 2019. Η European Defence Agency<sup>122</sup> (EDA) υποστηρίζει τα Κράτη μέλη της ΕΕ για να βελτιώσουν τις αμυντικές τους ικανότητες και την ικανότητα διαχείρισης κρίσεων, μέσω της Ευρωπαϊκής συνεργασίας, ιδρύθηκε το 2004 με κοινή πρωτοβουλία του Συμβουλίου των Υπουργών Άμυνας των Κρατών της ΕΕ. Μελέτη του Eurocontrol Performance Review, με τη συνδρομή 38 Παρόχων Αεροναυτιλίας των ΚΜ του Eurocontrol, ανέδειξε ότι ανάμεσα στους παράγοντες<sup>123</sup> που επηρεάζουν την επίδοση του ATM, περιλαμβάνονται και οι απαιτούμενες διευθετήσεις για την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία.

## U-SPACE STUDY

In 2017, U-space was defined as a set of services and procedures relying on a high level of digitalisation and automation of functions to support safe, efficient and secure access to airspace for large numbers of drones/Unmanned Aircraft Systems (UAS).



photo source: <https://eda.europa.eu/U-Space-study>

<sup>121</sup> *The Military Key Partner in the Single European Sky*, EDA-SES Brochure 2019.  
[https://eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/2019-eda-ses-brochure\\_a4---final](https://eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/2019-eda-ses-brochure_a4---final)  
*The Military in the Single European Sky -Partnering for Excellence in Global Aviation*, EDA-SES Brochure 2018.

<https://eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/eda-ses-brochure-2018-final8a46b73fa4d264cfa776ff000087ef0f.pdf>

<sup>122</sup> EDA website

<https://eda.europa.eu/#>

<sup>123</sup> “Technical Note on ANSPs Productivity, ATFM Delays and ATCOs Working hours” prepared by the EUROCONTROL Performance Review Unit (PRU) and commissioned by the Performance Review Commission (PRC), June 2020, *1.2 Factors affecting performance*, pages 3-4

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-06/eurocontrol-technical-note-on-ansp-productivity-atfm-delays-atcos-working-hours-20200619.pdf>

## Συμπεράσματα

### Η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην αποδοτικότητα

Η συμβολή της πολιτικό-στρατιωτικής συνεργασίας στην αποδοτικότητα των πτήσεων (Flight Efficiency) είναι μεγάλη, διότι χωρίς αυτούς τους δύο πλέον σημαντικούς παράγοντες (Enablers) προαγωγής της αποδοτικότητας, την εφαρμογή της «Ευέλικτης Χρήσης του Εναερίου Χώρου» (FUA) και του «Εναερίου Χώρου Ελεύθερων Διαδρομών» (FRA), αυτή η συμβολή θα ήταν αδύνατη, δηλαδή χωρίς την παραχώρηση από την πολεμική αεροπορία στην πολιτική αεροπορία, χώρων δεσμευμένων για στρατιωτικές δραστηριότητες και αντιστρόφως η παραχώρηση από την πολιτική αεροπορία στην πολεμική αεροπορία χώρων για στρατιωτικές ασκήσεις, σκοπούς αεράμυνας. Οι αμοιβαίες παραχωρήσεις επιτρέπουν απευθείας οδεύσεις της κυκλοφορίας βέλτιστο επίπεδο πτήσης για τα αεροσκάφη, οικονομία καυσίμων, οφέλη στο περιβάλλον.

Η πολιτικό στρατιωτική συνεργασία και η συνεργατική διαδικασία λήψης αποφάσεων (CDM), συνδεδεμένη άμεσα με την παροχή υπηρεσιών ASM και τις εφαρμογές του FUA και FRA, επιτυγχάνεται με τη λειτουργία του στρατιωτικού συνδέσμου (MILO)<sup>124</sup> στην κεντρική μονάδα διαχείρισης ροής (CFMU) της ΕΚ στις Βρυξέλλες.

Η εξοικονόμηση πόρων λόγω της διαλειτουργικότητας<sup>125</sup> των κοινών στρατιωτικών-πολιτικών πόρων και μέσων, επιτρέπει μείωση του κόστους, με άμεση θετική επίδραση στους χρήστες του ΕΧ.

---

<sup>124</sup> *Introducing the Eurocontrol Network Manager Operations Center*[MILO]

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-02/eurocontrol-nm-operations-centre-in-brief-2020.pdf>

Η αποστολή του στρατιωτικού συνδέσμου(MILO) είναι:

- Η Διαχείριση της διαδικασίας της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας σε καθημερινή βάση με σκοπό την αύξηση της αποδοτικότητας των πτήσεων και της αποτελεσματικότητας των στρατιωτικών αποστολών.
- Η συγκέντρωση πληροφοριών, η εναρμόνιση, η δημοσίευση εθνικών πληροφοριών για μεγάλες στρατιωτικές ασκήσεις/γεγονότα για να περιληφθούν στο επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Δικτύου.
- Η εξασφάλιση της ομαλής ένταξης των ασκήσεων/γεγονότων στο δίκτυο της ΕΚ και ο μετριασμός των δυνητικών επιπτώσεων από αυτές μέσω του συντονισμού και της λήψης κατάλληλων μέτρων.
- Η βελτιστοποίηση της εκχώρησης ΕΧ και η διεξαγωγή μελέτης επιπτώσεων μέσω στοιχείων από το Σχέδιο χρήσης ΕΧ και των ενημερώσεών του.
- Η βοήθεια στα Κράτη για να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα των στρατιωτικών αποστολών
- Η ανάληψη του πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού σε περίοδο κρίσης.

<sup>125</sup> Διαλειτουργικότητα

“All civil and military air traffic controllers to use the same system to manage Belgian airspace”, Eurocontrol Press release, 27 September 2021

<https://www.eurocontrol.int/press-release/civil-military-atc-use-same-system-manage-belgian-airspace?fbclid=IwAR3IxZcjTYTIA3Lw3YtmsvfNnyh2-cxQ7tucWK-NmuSCLR8C6CNmeu0fXbo>

Statements of [Eamonn Brennan](#) Director General, EUROCONTROL, [John Santurbano](#) Director Maastricht UAC, Ministry of Defence of Belgium

Η συνεργασία πολιτικής-στρατιωτικής αεροπορίας προάγει την ασφάλεια των πτήσεων, την προστασία του εθνικού εναέριου χώρου των κρατών αλλά και την προστασία της διεθνούς Αεροπλοΐας από έκνομες ενέργειες, αεροπειρατεία, τρομοκρατία, κυβερνοπόλεμο.

Η παρεχόμενη δυνατότητα επίλυσης διεθνών τριβών, διενέξεων με αφορμή αεροπορικές πολιτικό-στρατιωτικές διαφορές και ερμηνείες, με χρήση ειρηνικών μέσων επίλυσης (πολιτικών/ διπλωματικών – νομικών) αποτρέπει την κλιμάκωση και μετεξέλιξη τους σε διεθνείς κρίσεις.

Η επίδραση των ανωτέρω ωφελειών, προάγει τη διεθνή συνεργασία, ειρήνη, ασφάλεια και ευημερία της διεθνούς κοινότητας. Όπως κατέδειξε η έρευνα για την πρόοδο επίτευξης των στόχων του ΕΕΟ (SES) και ειδικά για την πρόοδο εφαρμογής της ευέλικτης χρήσης του EX (FUA), παρότι υπάρχει ακόμη αρκετός δρόμος να διανυθεί<sup>126</sup> έως την επίτευξη των στόχων του SES. (Παράρτημα Ε), τα έως σήμερα κέρδη δημιουργούν αισιοδοξία για το μέλλον.

Η εφαρμογή του FRA έχει συνεισφέρει θετικά στην αποδοτικότητα και χωρητικότητα του EX, μειώνοντας τις επεκτάσεις των εναερίων διαδρομών και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα(CO2).

Η συνειδητοποίηση από τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες του EX, του προβλήματος της κλιματικής αλλαγής, έχει οδηγήσει στην ανάληψη πρωτοβουλίας μείωσης του περιβαλλοντολογικού αποτυπώματος που προκαλείται από τις δραστηριότητές τους.

Η αναγνώριση της σημασίας της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στην διεθνή αεροπορία σε ανώτατο επίπεδο (ΕΕ-NATO), οδήγησε στη δημιουργία κοινής επιτροπής (NATO ATM Committee<sup>127</sup>) που μετεξελέχθηκε αργότερα σε (NATO Aviation Committee) με σκοπό τη διαβούλευση του NATO με την ΕΕ, όταν η ΕΕ πρόκειται να θεσπίσει κανονισμούς της πολιτικής αεροπορίας, να λαμβάνει υπόψη της ότι αυτοί δεν θα εμποδίζουν τις επιχειρησιακές απαιτήσεις του NATO.

#### Αποτελεσματική χρήση των ειρηνικών μέσων επίλυσης διαφορών

Για τη στρατηγική χρήσης ειρηνικών μέσων επίλυσης των διεθνών διαφορών από τα Κράτη, η γνώμη του γράφοντος είναι ότι, με βάση τα θετικά αποτελέσματα<sup>128</sup>

<sup>126</sup> (Παράρτημα Ε) Πραγματικά Ποσοστά Χρόνου Χρήσης του διατιθέμενου Εναερίου Χώρου και Civil-Military ATM Performance Framework-Civil-Military Interface Standing Committee Anna Motyka1, Eric Tchouamou Njoya, “The progress so Far”, *Single European Sky*, 2020: (page 7) <https://www.scielo.br/j/atm/a/NyRTHvhS3ghbnj6ytwV5GVs/?lang=en&format=pdf>

<sup>127</sup> NATO ATM Committee  
[Γιόκαρης-Κυριακόπουλος 2020] σελ.129-130

<sup>128</sup> “Illegal Flights to the Territory of the Republic of Cyprus which is under Turkish Occupation” [http://www.mfa.gov.cy/mfa/embassies/embassy\\_doha.nsf/misc\\_en/21749A0E7EE8D8E3432572650037417A?OpenDocument](http://www.mfa.gov.cy/mfa/embassies/embassy_doha.nsf/misc_en/21749A0E7EE8D8E3432572650037417A?OpenDocument)

Μη αναγνώριση του παράνομου Sevastopol FIR στην κατεχόμενη από τη Ρωσία Κριμαία από τον ICAO, icao.int Documents AN-Conf/13-WP/245 28/9/18 13τη Air Navigation Conference, Montréal, Canada, 9 to 19 October 2018 COMMITTEE A Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system 3.5: Other ATM issues ATM Aspects within Simferopol and DniproPetrovs’ FIRs (Presented by Ukraine) [https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp\\_245\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp_245_en.pdf)

στις περιπτώσεις Κατάρ-Μπαχρέιν, Ουκρανίας-Ρωσίας, Ελλάδας-Τουρκίας (NOTAM 714), Malaysian airlines MH17, ελληνικές ραδιοσυχνότητες, μη αναγνώριση ICAO του ανακηρυχθέντος παράνομα ERCAN Advisory Airspace στο κατεχόμενο τμήμα της Βόρειας Κύπρου, μη αναγνώριση ICAO του παράνομου Sevastopol FIR στην κατεχόμενη από τη Ρωσία Κριμαία, αποδεικνύεται ότι τα μέσα είναι αποτελεσματικά, μόνον όταν οι επικαλούμενοι κανόνες του ΔΔ, είναι σαφείς, συμβατοί, αποδεκτοί, μη επιδεχόμενοι άλλης ερμηνείας από την πλειονότητα των κρατών της διεθνούς κοινότητας, δηλαδή έχουν εξωτερική νομιμοποίηση<sup>129</sup> και όταν χρησιμοποιούνται με συνέπεια, έγκαιρα, με καλά θεμελιωμένα νομικά επιχειρήματα, ενώπιον διεθνών δικαιοδοτικών και πολιτικών μηχανισμών διευθέτησης και επίλυσης διαφορών.

Η προσφυγή στους μηχανισμούς από ένα θιγόμενο κράτος, αποδεικνύεται αναποτελεσματική, εάν το κράτος δεν διαθέτει ισχυρά νομικά επιχειρήματα και τρόπο να τα προβάλλει (αμφισβήτηση του εύρους<sup>130</sup> των 10 NM του EEX, βλπ. 5.1.2 παρόντος «Διεθνείς Κρίσεις που προκαλούνται από Αεροπορικές διαφορές», παραβάσεις κανόνων<sup>131</sup> της ΕΚ από στρατιωτικά τουρκικά αεροσκάφη σε διεθνή ΕΧ στο ΑΘΙΝΑ/FIR ) για να πείσει τη διεθνή κοινότητα για το δίκαιο των αιτημάτων του, έτσι ώστε η δικαιοδοτική απόφαση ή η πολιτική ετυμηγορία, να μπορεί να συγκλίνει και να συμβαδίζει, με τις απόψεις που έχει για το θέμα η διεθνής κοινότητα, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τα διακυβευόμενα συμφέροντα των κρατών μελών της και την ισχύ τους

---

<sup>129</sup> Εξωτερική νομιμοποίηση[Ντόκος/2019]σελ.131-133

<sup>130</sup> Ν,Μαράκης, «Ερωτήσεις-Απαντήσεις-το καθεστώς στο Αιγαίο-τα» χωρικά ύδατα και ο εναέριος χώρος» Εφημερίδα το Βήμα, 24 Νοεμβρίου 2008

<https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/6-erwtiseis-apantiseis/>

<sup>131</sup> Eugene Sochor "The Politics of International Aviation" Macmillan Press Ltd, First Edition, 1991 ISBN: 978-1-349-11347-7 (eBook),page 89-90 (από μετάφραση)

« Πολιτικά προβλήματα έχουν δημιουργηθεί κατά καιρούς που διαταράσσουν τις ομαλές σχέσεις μεταξύ των μελών του NATO. Η Ελλάδα έχει διαμαρτυρηθεί για τις παραβάσεις των Τουρκικών στρατιωτικών αεροσκαφών σε διεθνή εναέριο χώρο στον οποίο η Ελλάδα παρέχει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στην πολιτική αεροπορία. Η Ελλάδα ισχυρίζεται ότι αυτές οι παραβάσεις είναι επικίνδυνες και αντίθετες με τη συμφωνία του NATO του 1981 για την εφαρμογή του Παραρτήματος 2 της Σύμβασης του Σικάγο από τα κράτη μέλη του NATO. Η Τουρκία επαναλαμβάνει σταθερά τη θέση της ότι η Σύμβαση του Σικάγο δεν εφαρμόζεται στα στρατιωτικά αεροσκάφη και ότι αυτή διατηρεί το δικαίωμα να διεξάγει πτήσεις στον διεθνή εναέριο χώρο, δικαίωμα αυτό δεν τίθεται σε αμφισβήτηση»

NATO Policy for Civil/Military Aircraft Operating in Support of NATO or NATO Led Operations, NATO OTAN

[https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_2016\\_08/20160804\\_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_08/20160804_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf)

«ένα σύνολο κοινών κανόνων πρέπει να υιοθετηθεί από τα κρατικά αεροσκάφη της συμμαχίας όταν επιχειρούν με το σήμα της σε διεθνή εναέριο χώρο, για να ικανοποιούν την απαίτηση της δέουσας προσοχής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς και τις κάλλιστες πρακτικές των κρατών της συμμαχίας με μεγάλη εμπειρία στις διεθνείς εναέριας επιχειρήσεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, τα αεροσκάφη με το σήμα του NATO σε διεθνή εναέριο χώρο θα συμμορφώνονται με τις κάτωθι αρχές. α) Η πρόσβαση σε διεθνή εναέριο χώρο δεν θα εμποδίζεται, όμως η διεξαγωγή των πτήσεων θα συμμορφώνεται στο μέγιστο δυνατό βαθμό με τα υποχρεωτικές απαιτήσεις (standards) και τις συστάσεις(recommendations) του ICAO» (από μετάφραση)

να τα προασπίσουν ακόμη και να τα επιβάλλουν. Ένα κράτος δεν μπορεί να προσδοκά δικαίωση θέσεων, νομικά αμφισβητούμενων διεθνώς.

Κατά τον γράφοντα η χρήση των ανωτέρω μέσων για να είναι αποτελεσματική πρέπει να μπορεί να προξενεί, στο κράτος παραβάτη της διεθνούς νομιμότητας, μεγαλύτερο κόστος (οικονομική ζημία, διεθνή απομόνωση) από το όφελος (στρατηγικό, οικονομικό) που αυτό προσδοκά να αποκομίσει από τις διεθνώς παράνομες πράξεις του, ώστε τελικά να αναγκαστεί να υποχωρήσει και να συμμορφωθεί. βλπ (Ανάκληση Τουρκικής NOTAM 714 στο Αιγαίο,<sup>132</sup> λόγω της πίεσης διεθνών συμφερόντων)

Η αποφυγή χρήσης των διατιθέμενων νομικών μέσων-εργαλείων για την υποστήριξη δίκαιων αιτημάτων κρατών και προάσπισης των εθνικών συμφερόντων τους και της διεθνούς νομιμότητας, δεν προάγει την ανάπτυξη αισθήματος εμπιστοσύνης από τα κράτη στους διεθνείς θεσμούς επίλυσης διαφορών και συμβάλλει αρνητικά στην ισχυροποίησή τους.

Παράδειγμα αποφυγής χρήσης των διατιθέμενων κανόνων διαφοροποίησης, ήταν η μη διαφοροποίηση/μη διατύπωση επιφύλαξης της Ελλάδας<sup>133</sup> στην τροποποίηση του Παραρτήματος 12 του ICAO το 2004, που αφορά στην αλλαγή του τρόπου ορισμού της περιοχής ευθύνης έρευνας και διάσωσης σε κράτος, αλλαγή που δυνητικά ευνοεί τις επιδιώξεις της Τουρκίας στη διεκδίκηση ανάθεσης περιοχής ευθύνης έρευνας και διάσωσης στο Αιγαίο ή η μη αξιοποίηση της δυνατότητας διαφοροποίησης που παρέχουν οι EK, όπως του άρθρου 13 safeguards του EK549/2004, με αίτημα διαφοροποίησης (Derogation) της Ελλάδας, λόγω των ειδικών συνθηκών στο Αιγαίο για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας.

#### Οι Ελλείψεις-Αδυναμίες του θεσμικού πλαισίου

Νεώτερες μελέτες ανέδειξαν ότι η ασάφεια και η διαφορετική ερμηνεία των κανόνων του ΔΔ, οφείλεται στην μη επικαιροποίηση των κανόνων (standards) του ICAO,<sup>134</sup> επειδή έχουν θεσπιστεί πολλά χρόνια πριν και δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες εξελίξεις και ανάγκες της διεθνούς κοινότητας και επιπλέον απαιτείται η μετατροπή των συστάσεων (Recommendations) του ICAO σε υποχρεωτικά Standards.

Μια από τις αιτίες γένεσης διαφορών είναι η έλλειψη ορισμών του ICAO και κανονιστικών ρυθμίσεων ή ελλিপών ρυθμίσεων, σε θέματα όπως είναι η ADIZ (Κεφ.5.1.2 Διεθνείς Κρίσεις που προκαλούνται από Αεροπορικές διαφορές), η οριοθέτηση της περιοχής έρευνας και διάσωσης (Κεφ. 3 Η Πολιτικό- στρατιωτική συνεργασία στην έρευνα και διάσωση). Με εξαίρεση όσα Παραρτήματα του ICAO περιέχουν ορισμούς και επιδέχονται μόνο μία ερμηνεία, αυτήν του Παραρτήματος, σε θεμελιώδη νομικά κείμενα, όπως στη Σύμβαση του Σικάγο και στα Παραρτήματα 2 και 11 αυτής, απουσιάζουν θεμελιώδεις ορισμοί, όπως πχ ο ορισμός του territorial airspace,

<sup>132</sup> Ανάκληση Τουρκικής NOTAM 714 [Κλάδη/2007] σελ.163-164

<sup>133</sup> Μη διαφοροποίηση Ελλάδας[Κλάδη/2007]σελ 173

<sup>134</sup> Μη επικαιροποίηση των κανόνων(standards) του ICAO. Dutch Safety Board Investigation Report, October 2015  
<https://skybrary.aero/bookshelf/books/2875.pdf>

της ADIZ, (παρότι ο ορισμός της ADIZ υπάρχει στα Παραρτήματα 5 και 15 με υποχρέωση δημοσίευσης στα AIP των Κρατών), υπάρχουν νομικά κενά και ελλείψεις που προκαλούν αμφισβητήσεις και είναι αιτίες διεθνών διαφωνιών και διενέξεων.

Αντίθετα οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί για την Αεροπορία συνοδεύονται από θεσπισμένα ερμηνευτικά εργαλεία, τα Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης (EASA Acceptable Means of Compliance) και δεν επιδέχονται διαφορετική ερμηνεία πέρα αυτής των AMC, ακόμη και τα Εναλλακτικά Μέσα Συμμόρφωσης (AltMoC) ενός Παρόχου Υπηρεσιών, απαιτούν έγκριση της EASA,αφορούν μόνον αυτόν και δεν έχουν γενική εφαρμογή.

#### Το πλεονέκτημα του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ

Πέρα από την ύπαρξη (AMC), πλεονέκτημα του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ είναι ο μηχανισμός που διαθέτει, επιβολής της εφαρμογής των διεθνών αεροπορικών κανόνων της ΕΕ και των κανόνων του ICAO (Annexes) που περιέχονται σε ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Η διαφορά μεταξύ ενός διακρατικού διεθνούς οργανισμού (ICAO) και ενός υπερεθνικού διεθνούς οργανισμού (ΕΕ),στον τρόπο επιβολής εφαρμογής των κανόνων που αφορούν τη διεθνή Αεροπορία, αποτελεί ένα πρόβλημα, που όμως σε επίπεδο ΕΕ έχει επιλυθεί, με τον μηχανισμό επιβολής<sup>135</sup> εφαρμογής των κανόνων που η ΕΕ διαθέτει (Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω EASA, παραπομπή στο ΔΕΕ, επιβολή προστίμων)

Η παραβίαση ενός κανόνα του ICAO, πχ του Annex11, Annex 4, Annex15, επιφέρει ως συνέπεια για το παραβαίνων κράτος, το στιγματισμό και την απομόνωση του στη διεθνή αεροπορική κοινότητα, λόγω κοινοποίησης της παράβασης στη διεθνή αεροπορική κοινότητα με ανάρτηση σε ειδική ιστοσελίδα του ICAO, ενώ αντίθετα η παραβίαση του ίδιου κανόνα του ICAO που περιέχεται σε ΕΚ, ενεργοποιεί τον μηχανισμό επιβολής της ΕΕ και υποχρεώνει το κράτος σε συμμόρφωση.

#### Οι Θετικές εξελίξεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων του ΔΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 12 της Σύμβασης του Σικάγο τα Κράτη όταν θεσπίζουν εθνική νομοθεσία, αυτή πρέπει να ευθυγραμμίζεται και να μην αντίκειται στις διατάξεις της Σύμβασης. Το άρθρο 12 της CC Doc 7300, Rules of the air, ορίζει:

*“Each contracting State undertakes to keep its own regulations .... uniform, to the greatest possible extent, with those established .... under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention”*

Η πρόταση των ΗΠΑ και της Βραζιλίας στην 40η σύνοδο της ΓΣ του ICAO<sup>136</sup>, στο WP/101,αποσκοπεί στο να θεραπεύσει τη διαπιστωθείσα έλλειψη και στην

<sup>135</sup> Consolidated version of the Treaty of the Functioning of the European Union, articles 258-260  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=EN>  
Applying EU Law, Infringement Procedure -EC website: Home/Law/Law making process/Infringement procedure.  
[https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/applying-eu-law/infringement-procedure\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/applying-eu-law/infringement-procedure_en)

<sup>136</sup> ICAO Assembly 40<sup>th</sup> Session,, Montréal, 24 September, 4 October 2019,Technical  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10137\\_en.pdf#search=40th%20Session%20of%20the%20Assembly%20%28Montr%C3%A9al%2C%2024%20September%20%E2%80%93%204%20October%202019%29](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10137_en.pdf#search=40th%20Session%20of%20the%20Assembly%20%28Montr%C3%A9al%2C%2024%20September%20%E2%80%93%204%20October%202019%29)

περισσότερο αποτελεσματική εφαρμογή του άρθρου 12 δια της ενδυνάμωσης του μηχανισμού παρακολούθησης και επιβολής της εφαρμογής του, οδήγησε δε στην απόφαση ανάληψης δράσης από τον ICAO και στη σύσταση ομάδας εργασίας με συμμετοχή εμπειρογνομόνων των κρατών μελών με συγκεκριμένα παραδοτέα.

Θετική εξέλιξη για την εναρμόνιση των Παραρτημάτων του ICAO για την Αεροναυτιλία, με τους ΕΚ, χάρις στο Μνημόνιο Συνεργασίας<sup>137</sup> ICAO και ΕΕ, αποτελεί η εισαγωγή (Transposition) του Παραρτήματος 2 του ICAO στον ΕΚ923 (SERA) και των Παραρτημάτων 4 (Aeronautical Charts), 10 (CNS), 11 (Air Traffic Services), 15 (Aeronautical Information) στον ΕΚ373/2017, που εξασφαλίζει την ομοιόμορφη εφαρμογή των Παραρτημάτων του ICAO στην ΕΕ και εγγυάται την εφαρμογή τους από τα Κράτη, με το μηχανισμό επιβολής που διαθέτει η ΕΕ ως Υπερεθνικός Οργανισμός.

#### *Η επίδραση πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στον ανθρωπιστικό χώρο*

Πέρα από τις αναμφισβήτητες συνέργειες και τα οφέλη που προκύπτουν από τη πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία σε διεθνείς κρίσεις και την αποτελεσματικότητα στην επίτευξη των στόχων της αποστολής, όπως άμεση διανομή βοήθειας, ειρήνευση και ασφάλεια στην περιοχή, έχουν διατυπωθεί κάποιες επιφυλάξεις<sup>138</sup> σχετικά με τις παρενέργειες και ίσως κάποια αρνητική επίδραση αυτών των ενοποιημένων πολιτικών-στρατιωτικών επιχειρήσεων σε διεθνείς κρίσεις, στον ανθρωπιστικό χώρο, με άμεση επίπτωση στις αρχές που τον διέπουν, ανεξαρτησία, αμεροληψία, ουδετερότητα.

#### *Η Επικράτηση του Δικαίου της Συνεργασίας*

Παρά τις δυσκολίες σύγκλισης και συγκερασμού των αντιτιθεμένων απόψεων και την υπερίσχυση της ορθολογικής άποψης για την αναγκαιότητα και ωφελιμότητα της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στη διεθνή αεροπορία, τίποτε δεν φαίνεται ότι μπορεί να ανακόψει τη διαφαινόμενη, επικρατούσα σήμερα φάση εξέλιξης του διεθνούς

---

A40-WP/101, Article 12 of the Chicago Convention: Communication Mechanism and Guidelines to Support its Implementation (1.3 “Moreover, the implementation of Article 12, while fundamental for ensuring flight safety, is not always effective” )

[https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp\\_101\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_101_en.pdf)

State Letter, Subject: Establishment of the Article 12 Task Force, Ref.: LE 4/76-IND/21/5 7 April 2021

<https://portal.icao.int/icao-net/SL2021I/i005e.pdf>

<sup>137</sup> Memorandum of Cooperation between the European Union and the International Civil Aviation Organization providing a framework for enhanced cooperation

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:77ff58ac-386e-4708-890f-53dc3cebc471.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:77ff58ac-386e-4708-890f-53dc3cebc471.0003.02/DOC_2&format=PDF)

ICAO Documents International Airspace and Civil/Military Cooperation

<https://www.icao.int/Search/pages/results.aspx?k=International%20Airspace%20and%20Civil%2FMilitary%20Cooperation#k=International%20Airspace%20and%20Civil%2FMilitary%20Cooperation#s=11>

<sup>138</sup> Επιφυλάξεις

Μαρία-Ντανιέλλα Μαρούδα, *Περί του Ανθρωπιστικού Χώρου στον 21ο Αιώνα, Ανάδυση, διαστάσεις, νομικό πλαίσιο για αποτελεσματική και νόμιμη ανθρωπιστική δράση*, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 1η, Αθήνα, Μάιος 2012, ISBN 978-960-08-0602-1.σελ.279-304

OCHA services-Humanitarian Response- Civil Military Relations Highlight

UN Humanitarian Civil-Military Coordination (UN-CMCoord)

<https://www.humanitarianresponse.info/es/operations/afghanistan/civil-military-relations>

δικαίου, αυτής της διεθνούς συνεργασίας, για την εξυπηρέτηση των κοινών συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας. «Το ΔΔ από δίκαιο της αμοιβαίας αποχής αρχικά (σεβασμός εδαφικής ακεραιότητας, μη επέμβαση στα εσωτερικά των κρατών, ελεύθερη δράση μόνο όπου τα κράτη δεν έχουν κυριαρχικά δικαιώματα) εξελίχθηκε σήμερα σε δίκαιο συνεργασίας<sup>139</sup>, λόγω της τεχνολογικής προόδου, της αλληλεξάρτησης μεταξύ των δρώντων και της ανάγκης διεθνούς επικοινωνίας, με αποκορύφωμα τα ΗΕ και ελπίζεται ότι η επόμενη φάση εξέλιξης του, θα είναι ένα δίκαιο αλληλεγγύης»

Η προοδευτική αναγνώριση από τα Κράτη, της χρησιμότητας τήρησης των διεθνών κανόνων της πολιτικό στρατιωτικής συνεργασίας στην διεθνή Αεροπορία και των μηχανισμών ειρηνικής επίλυσης διαφορών, για την αποφυγή διακρατικών τριβών, διαφορών που θα εξελιχθούν σε διεθνείς κρίσεις, αλλά και ως μέσων επίλυσης τους, φαίνεται να κερδίζει έδαφος, με βάση τις διατυπωμένες θέσεις και εποικοδομητικές προτάσεις<sup>140</sup> αρκετών κρατών σε διεθνή φόρα και διασκέψεις των ΔΟ.

Στις πολιτικές αεροπορίες των κρατών, αυξάνεται το επίπεδο του συντονισμού και της ανταλλαγής πληροφορίας για την εναέρια κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών αρχών, με σκοπό τη μείωση των άσκοπων συνεγέρσεων, αναγνώρισεων και αναχαιτίσεων, με όφελος τη μείωση η αποφυγή του κάθε είδους κόστους που αυτές συνεπάγονται.

Τα συμπεράσματα<sup>141</sup> που προέκυψαν στην 13<sup>η</sup> σύνοδο του ICAO για την Αεροναυτιλία και περιέχονται στη σχετική αναφορά, αποτυπώνουν μόνο θετικά αποτελέσματα από την πολιτικό στρατιωτική συνεργασία στην αεροπορία για όλους τους εμπλεκόμενους χρήστες του εναερίου χώρου και διάχυση του οφέλους που προκύπτει στη διεθνή κοινότητα.

---

<sup>139</sup> Δίκαιο διεθνούς συνεργασίας

Εμμανουήλ Ρούκουνας, *Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, Έκδοση 3<sup>η</sup>, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2019, ISBN 978-960-622-835-3, σελ.13*

<sup>140</sup> εποικοδομητικές προτάσεις

ICAO ASSEMBLY—39TH SESSION Agenda Item 36: Aviation safety and air navigation support  
“EUROPEAN ACTIVITIES TO RAISE AWARENESS AND IMPROVE SAFETY IN RELATION TO THE OPERATIONS OF STATE AIRCRAFT OVER THE HIGH SEAS”(Presented by Slovakia on behalf of the European Union and its Member States<sup>1</sup>, the other Member States of the European Civil Aviation Conference and by EUROCONTROL)

<sup>141</sup> ICAO Thirteen Air Navigation Conference Report, Montreal, 9-19 October 2018 Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system 3.4: Civil/military cooperation, Civil-Military Cooperation in Europe (Presented by Austria on behalf of the European Union and its Member States<sup>1</sup>, the other Member States of the European Civil Aviation Conference<sup>2</sup>, and by Eurocontrol), Doc 10115, AN-Conf/13, para.3.25-3.32

[http://www.icscc.org.cn/upload/file/20200603/20200603135246\\_36312.pdf](http://www.icscc.org.cn/upload/file/20200603/20200603135246_36312.pdf)



Source: A Successful 13th ICAO Air Navigation Conference<sup>142</sup>

### Επίλογος

Το μέτρο στη δράση πολιτικής και στρατιωτικής αεροπορίας και στη μεταξύ τους σχέση πρέπει να είναι «Όσο πολιτικά είναι δυνατόν, όσο στρατιωτικά χρειάζεται»



Photo source: Civil - Military Handshake<sup>143</sup>

<sup>142</sup> Source: A Successful 13th ICAO Air Navigation Conference  
<https://www.linkedin.com/pulse/successful-13th-icao-air-navigation-conference-bernard-gonsalves>

<sup>143</sup> [https://www.google.com/search?q=Symbolic+picture+Handshake+Civil+Military+cooperation&client=firefox-b-d&sxsrf=AOaemvKuq\\_CM6WONbRYkhOUfgB-FZuDVow:1637571728233&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=3f0alpS-r2T9BM%252C2y0wT\\_Xbz47QNM%252C\\_%253B4a-1koF-2NwMnM%252CviYXS5wLAAI0ZM%252C\\_%253BMxl1-6q1G4T20M%252Cp3Bp1XHDcgBUZM%252C\\_%253BbIAW1hl5U3ExXM%252Cp3Bp1XHDcgBUZM%252C\\_%253BdZiXkYC1KYxKMM%252CqyCcSaTWvAcuuM%252C\\_%253BGONA95dH5xMpQM%252CRnAfqx4mbhYo6M%252C\\_%253BW3anubU14dapLM%252C2y0wT\\_Xbz47QNM%252C\\_%253Bz6PJ\\_k2uDJVGZM%252CviYXS5wLAAI0ZM%252C\\_%253BP-1ifiU1IUT44M%252C2y0wT\\_Xbz47QNM%252C\\_%253BSCjZP1pNJNPuiM%252CJldfxLWoPZHwqM%252C\\_&vet=1&usg=AI4\\_-kS-GDaA12GpCe3\\_AVRjTD\\_kU3VvSg&sa=X&ved=2ahUKEwjirZ6Jzqv0AhUji\\_0HHVWsCyoQ9QF6BAGIEAE#imgrc=P-1ifiU1IUT44M&imgdii=RYzNUxa2McOuqM](https://www.google.com/search?q=Symbolic+picture+Handshake+Civil+Military+cooperation&client=firefox-b-d&sxsrf=AOaemvKuq_CM6WONbRYkhOUfgB-FZuDVow:1637571728233&tbm=isch&source=iu&ictx=1&fir=3f0alpS-r2T9BM%252C2y0wT_Xbz47QNM%252C_%253B4a-1koF-2NwMnM%252CviYXS5wLAAI0ZM%252C_%253BMxl1-6q1G4T20M%252Cp3Bp1XHDcgBUZM%252C_%253BbIAW1hl5U3ExXM%252Cp3Bp1XHDcgBUZM%252C_%253BdZiXkYC1KYxKMM%252CqyCcSaTWvAcuuM%252C_%253BGONA95dH5xMpQM%252CRnAfqx4mbhYo6M%252C_%253BW3anubU14dapLM%252C2y0wT_Xbz47QNM%252C_%253Bz6PJ_k2uDJVGZM%252CviYXS5wLAAI0ZM%252C_%253BP-1ifiU1IUT44M%252C2y0wT_Xbz47QNM%252C_%253BSCjZP1pNJNPuiM%252CJldfxLWoPZHwqM%252C_&vet=1&usg=AI4_-kS-GDaA12GpCe3_AVRjTD_kU3VvSg&sa=X&ved=2ahUKEwjirZ6Jzqv0AhUji_0HHVWsCyoQ9QF6BAGIEAE#imgrc=P-1ifiU1IUT44M&imgdii=RYzNUxa2McOuqM)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

Άγγελος Γιόκαρης-Γιώργος Κυριακόπουλος, «Διεθνές Δίκαιο Εναερίου Χώρου-Διαστήματος» Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, Μάιος 2020, ISBN: 978-960-622-840-7.

Μαριάνθη Κλάδη – Ευσταθοπούλου, «Θέματα Δικαίου Εναερίου Χώρου», Ι. Σιδέρης, Αθήνα, 2007.

Μαρία-Ντανιέλλα Μαρούδα, «Περί του Ανθρωπιστικού Χώρου στον 21ο Αιώνα, Ανάδυση, διαστάσεις, νομικό πλαίσιο για αποτελεσματική και νόμιμη ανθρωπιστική δράση», Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 1η, Αθήνα, Μάιος 2012, ISBN: 978-960-08-0602-1.

Εμμανουήλ Ρούκουνας, «Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο», Έκδοση 3η, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2019, ISBN: 978-960-622-835-3.

Θάνος Ντόκος-Παναγιώτης Τσάκωνας, «Ο Δρόμος είναι τα Βήματα μας-Οδικός Χάρτης Εθνικής Ασφάλειας για την Ελλάδα του Μέλλοντος», Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 1η, Αθήνα, Δεκέμβριος 2019, ISBN: 978-960-08-0839-1.

Νικόλαος Παπαναστασόπουλος, «Η Διαχείριση Κρίσεων στην Ελληνική Εξωτερική και Αμυντική Πολιτική» Η περίπτωση της κρίσης των Ιμίων. Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Έκδοση 2η, Αθήνα, Ιούνιος 2020, ISBN: 978-960-08-0862-9.

Γιώργος Κυριακόπουλος, «Η Κατάχρηση Δικαιώματος στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο», Έκδοση 1η, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, Ιούνιος 2018, ISBN: 978-960-622-411-9.

Ιωάννης Α. Ραγιάς, «Δημόσια Διπλωματία & Στρατηγική Επικοινωνία σε Πολυεθνικές Στρατιωτικές Επιχειρήσεις Διαχείρισης Κρίσεων», Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, Αθήνα, Οκτώβριος 2014, ISBN: 978-960-351-961-4.

Πρακτικά Ημερίδας, «Αιγαίο Εξελίξεις και προοπτικές επίλυσης των ελληνοτουρκικών διενέξεων», Εκδόσεις Αντ.Ν.Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, Ιανουάριος 2003, ISBN: 960-15-0869-4.

Antonio Cassese, Διεθνές Δίκαιο, Αριθμός έκδοσης 2713, Εκδόσεις Gutemberg, Αθήνα, 2012, ISBN 978-960-01-1496-6 (από μετάφραση)

Στέλιος Περράκης-Ντανιέλλα Μαρούδα, «Διεθνής Δικαιοταξία - Θεωρία και Εφαρμογή Διεθνούς Δικαίου», Τόμος Α, Έκδοση 2<sup>η</sup>, Εκδόσεις Ι.Σιδέρης, Αθήνα, Νοέμβριος 2016, ISBN 978-960-08-0691-5.

Πάρις Βαρβαρούσης, «Η Διπλωματία στο νέο ψηφιακό περιβάλλον», Έκδοση 1η, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, ISBN: 960-02-1996-6.

Στέλιος Περράκης-Μαρία Ντανιέλλα Μαρούδα, «Διεθνής Δικαιοσύνη, Θεσμοί, Διαδικασίες, Εφαρμογές Διεθνούς Δικαίου», Β Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2018, ISBN: 978-960-568-860-8.

## ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ - ΘΕΣΜΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

*Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969*

[https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1\\_1\\_1969.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf)

*ICAO Doc 7300-Chicago Convention on International Civil Aviation, 1944*

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Documents.aspx>

*ICAO Annex 2 Rules of the Air, 10<sup>th</sup> Edition, July 2005*

[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an02\\_10ed.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an02_10ed.pdf)

*ICAO Annex 11 Air Traffic Services, 15<sup>th</sup> Edition, July 2018*

[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an11\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an11_cons.pdf)

*ICAO Doc 7782 Rules for the Settlement of Differences, 2<sup>th</sup> Edition 1975*

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/7782_cons_en.pdf)

*Doc 9731 - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Edition 2019*

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc9731.aspx>

*ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services- Air Traffic Management, 16<sup>th</sup> edition, 2016,*

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444_cons_en.pdf)

*ICAO Cir 330, Civil Military Cooperation in Air Traffic Management, Edition 2011*

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Circulars.aspx>

*EUR Doc 032 Interim Guidance Material on Civil/Military Coordination in ATM, 1<sup>th</sup>*

*Edition, 2015* [https://www.icao.int/APAC/Documents/edocs/EUR%20Doc%20032%20\(EN\)%20-%20Edition%202%20after%20EANPG58.pdf](https://www.icao.int/APAC/Documents/edocs/EUR%20Doc%20032%20(EN)%20-%20Edition%202%20after%20EANPG58.pdf)

*ICAO Doc 10084 Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones Second Edition, 2018 Order Number: 10084 ISBN 978-92-9258-458-0*

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10084\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10084_cons_en.pdf)

*Doc 10088 Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management*

*First Edition, 2020* [https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10088\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10088_cons_en.pdf)

*International Convention on maritime search and rescue, 1979*

<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800d43b3>

*Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) Art.1 para 2(scope), para 3(icao convention Art 3 state obligations), Art 13*

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC_1&format=PDF)

*ICAO Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031) -First Edition-2014*

[https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/031%20ICAO%20Crisis%20Management%20Framework%20Document%202014/EUR%20Doc%2031\\_CRISIS%20Manag%20Framework%20vf.pdf](https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/031%20ICAO%20Crisis%20Management%20Framework%20Document%202014/EUR%20Doc%2031_CRISIS%20Manag%20Framework%20vf.pdf)

*Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) Art.7.para 5(not certified ANSPs providing services primarily to others than GAT),Art.11 Relations with military authorities)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0550&from=EN>

*Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)*

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0004.02/DOC_1&format=PDF)

*Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation) Annex I (List of systems for ANS services),Annex II(Essential requirements)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0552&from=EN>

*Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace Article 3 (Principles), Article 4(Strategic airspace management (level 1),Article5 (Pre-tactical airspace management (level 2), Article 6(Tactical airspace management (level 3), Article 7(Safety assessment)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=EN>

*Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010, Recital(21),, Article 4 (Tasks of the Network Manager), Article 11 (Civil-military cooperation), CHAPTER IV Network Crisis Management Article 18(Establishment of the European Aviation Crisis Coordination Cell), ANNEX I The (ERND) Function PART A, ANNEX II The Radio Frequency Function PART A Requirements for the execution of the function*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0677&from=EN>

*Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010,(EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 Art..2 (scope. para.5(a),(b) facilities and services open to public)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=EN>

*Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015 laying down technical requirements and administrative procedures relating to air traffic controllers' licences and certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, amending Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and repealing Commission Regulation (EU) No 805/2011 Art.3,para.2.para.3 provision of ATC services)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0340&from=EN>

*Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0923&from=EN>

*EUROCONTROL Specification for the application of the Flexible Use of Airspace (FUA) Edition 1.1. Edition date: 10/01/2009, Reference nr: EUROCONTROL-SPEC-112, ISBN: 978-2-87497-056-6*  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20090110-fua-spec-v1.1.pdf>

*PROTOCOL relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 10 May 1984*  
<https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1984.pdf>

*EUROCONTROL Publication for harmonized Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area Edition: 3.0 Edition Date: 30/07/2021 Status: Released Change No.: includes Change 10 Effective: 01/08/2021 Distribution: General Public*  
<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>

*ICAO Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation, 12th Edition, July 2020*  
Order Number: AN 13 ISBN 978-92-9258-937-0  
[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/AN13\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/AN13_cons.pdf)

*Doc 9756, Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Second Edition 2015, Part I- Organization and Planning, Order Number: 9756P1 ISBN 978-92-9249-592-3*  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9756\\_p1\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9756_p1_cons_en.pdf)

*Doc 9985, Air Traffic Management Security Manual Order Number: 9985, 1th Edition 2013*  
I SBN: 978-92-9249-289-2 (Restricted)  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9985\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9985_cons_en.pdf)

*ICAO 2013 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft ('Tokyo Convention')*  
<https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf>

*Convention for the Suppression of unlawful seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970*  
<https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv2-english.pdf>

*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, 1971*  
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>

*Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents 1973*  
[https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/9\\_4\\_1973.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/9_4_1973.pdf)

*European Convention on the Suppression of Terrorism, 1977*  
<https://www.refworld.org/docid/3ae6b38914.html>

*Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation Done at Beijing on 10 September 2010*  
[https://web.archive.org/web/20120717072610/http://legacy.icao.int/DCAS2010/restr/docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://web.archive.org/web/20120717072610/http://legacy.icao.int/DCAS2010/restr/docs/beijing_convention_multi.pdf)

*Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373 of 1 March 2017 laying down common requirements for providers of air traffic management/air navigation services and other air traffic management network functions and their oversight, repealing Regulation (EC) No 482/2008, Implementing Regulations (EU) No 1034/2011, (EU) No 1035/2011 and (EU) 2016/1377 and amending Regulation (EU) No 677/2011 ANNEX III SUBPART D — SPECIFIC ORGANISATIONAL REQUIREMENTS FOR ANS AND ATFM PROVIDERS AND THE NETWORK MANAGER (ATM/ANS.OR.D)-ATM/ANS.OR.D.010 Security management*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R0373&from=el>

*ICAO Doc 9883, Manual on Global Performance of the Air Navigation System-First Edition 2009, Part I – Global Performance Part II – Performance-based Transition Guidelines*  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9883\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9883_cons_en.pdf)

*European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2020–2024- European Union Aviation Safety Agency, 2019*  
[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS\\_2020-2024.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EPAS_2020-2024.pdf)

*ICAO Doc 9971 Manual on Collaborative ATFM, 3th Edition 2018*  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9971\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/9971_cons_en.pdf)

*Implementing Air Traffic Flow Management and Collaborative Decision Making, CANSO publication*  
<https://canso.fra1.digitaloceanspaces.com/uploads/2020/02/Implementating-Air-Traffic-Fow-Management-and-Airport-Collaborative-Decision-Making.pdf>

#### ΚΕΙΜΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ (Εκθέσεις, Αποφάσεις, κλπ.)

*Tenth Session of the Statistics Division Montréal, 23 to 27 November 2009 Agenda Item 1: Civil aviation statistics — ICAO classification and definition Review of the Classification and Definitions used for Civil Aviation Activities*  
[https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10\\_wp007\\_en.pdf](https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf)

*ICAO- Ninth Meeting of the South Asia/Indian Ocean ATM Coordination Group (SAIOACG/9) Bangkok, Thailand, 26 – 30 March 2019-Agenda Item 7: ANSP Coordination and Civil/Military Cooperation (The paper presents information on Asia/Pacific’s civil/military cooperation issues and initiatives) 2.13, 2.14, 2.16, 2.17*  
<https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20SAIOACG9/WP29%20Civil-Military%20Cooperation%20Update.pdf>

*Airport CDM Common Objectives Airport CDM Implementation Manual Version 5.031 March 2017*  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/airport-cdm-manual-2017.PDF>

*Traffic Collision Avoidance System (TCAS), Eurocontrol Skybrary Magazine*  
<https://skybrary.aero/articles/airborne-collision-avoidance-system-acas>

European Union Aviation Safety Agency Draft Opinion/Decision in accordance with Article 16 (Accelerated procedure) of MB Decision No 18-2015 “Conversion of national military air traffic controller licences into student air traffic controller licences issued in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/340”

<http://www.gatco.org/wp-content/uploads/2020/05/Draft-Opinion-Decision-Credit-for-military-ATCO-licences-RMT.0668-%E2%80%94-for-AB-consultation.pdf>

ICAO GA Resolution A40-11: Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security (Assembly Resolutions in Force as of 4 October 2019)

[https://www.icao.int/publications/Documents/10140\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/10140_en.pdf)

ICAO Action Plan for CO2 Emissions Reduction GREECE, Page 17, 26, 28 table 10, page 48 “table serar achievements so far”, ACTIONS FOR THE REDUCTION OF CO2 EMISSIONS FROM AVIATION IN GREECE page 75,84

[Greece Action Plan on CO2 Emission Reduction 2021.pdf](#)

The European Aviation Environmental Report 2019

[219473 EASA EAER 2019 WEB LOW-RES 190311.pdf \(europa.eu\)](#)  
[el final necp main en.pdf \(europa.eu\)](#)

Climate change and Defense Roadmap 2020

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12741-2020-INIT/en/pdf>

Military Green-Energy & Environment at the European Defence Agency

<https://eda.europa.eu/docs/default-source/news/military-green-leaflet.pdf>

Civil Military ATM Performance Framework, Edition 1.0, Date: 15.01.2015

<https://fddocuments.in/document/civil-military-atm-performance-framework-2019-02-18-civil-military-atm-performance.html>

The Roadmap for Delivering High Performing Aviation for Europe

European ATM Master Plan ,Executive View Edition 2015

<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/modes/air/sesar/doc/eu-atm-master-plan-2015.pdf>

PJ19.04: SESAR Performance Framework (2019) Edition .00.01, November 2019 Page 67-72

<https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/awards2021/SESAR%20Performance%20Framework%20ed %2001 00 01%20-%202019.pdf>

Monitoring Report 2020 -Greece - Third Reference Period (2020-2024)-version 1.0 -1-06-2021  
Chapter 5: Military Dimension of Performance Plan

NAM/CAR/SAM Search and Rescue (SAR) Implementation and Civil-military Coordination Meeting (SAR MTG) Port of Spain, Trinidad and Tobago, 25 to 28 October 2016

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/SAR/SARMTG-FinalReport.pdf>

icao.int Documents AN-Conf/13-WP/245 28/9/18 Thirteenth Air Navigation Conference Montréal, Canada, 9 to 19 October 2018 COMMITTEE A Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system 3.5: Other ATM issues ATM Aspects within Simferopol and Dnipropetrovs'k FIRs (Presented by Ukraine)

[https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp\\_245\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp_245_en.pdf)

ICAO- Ninth Meeting of the South Asia/Indian Ocean ATM Coordination Group (SAIOACG/9) Bangkok, Thailand, 26 – 30 March 2019-Agenda Item 7: ANSP Coordination and Civil/Military Cooperation (The paper presents information on Asia/Pacific's civil/military cooperation issues and initiatives) 2.13, 2.14, 2.16, 2.17

<https://www.icao.int/APAC/Meetings/2019%20SAIOACG9/WP29%20Civil-Military%20Cooperation%20Update.pdf>

*The Military Key Partner in the Single European Sky*, EDA-SES Brochure 2019.

[https://eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/2019-eda-ses-brochure\\_a4---final](https://eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/2019-eda-ses-brochure_a4---final)

*The Military in the Single European Sky -Partnering for Excellence in Global Aviation*, EDA-SES Brochure 2018.

<https://eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/eda-ses-brochure-2018-final8a46b73fa4d264cfa776ff000087ef0f.pdf>

*The achievements of FABEC and its importance to Europe's aviation recovery – and beyond*  
A FABEC Briefing Paper from FABEC States, FABEC EU

[https://www.fabec.eu/others/download\\_file.htm?ITEM\\_ID=19482&dltype=ITEMPDF&readdir=t=1](https://www.fabec.eu/others/download_file.htm?ITEM_ID=19482&dltype=ITEMPDF&readdir=t=1)

PJ19.04: Performance Framework (2019), 3.9 The Military requirements, SESAR Joint Undertaking, .pages 67-72

[https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/awards2021/SESAR%20Performance%20Framework%20ed\\_%2001%20-%202019.pdf](https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/awards2021/SESAR%20Performance%20Framework%20ed_%2001%20-%202019.pdf)

*International Airspace and Civil/Military Cooperation*, ICAO Documents

<https://www.icao.int/Search/pages/results.aspx?k=International%20Airspace%20and%20Civil%20FMilitary%20Cooperation#k=International%20Airspace%20and%20Civil%20FMilitary%20Cooperation#s=11>

*EURNAT-ICAO Trans-Regional Civil Military Cooperation Workshop*

Abu Dhabi, UAE, 9 -12 December 2019

<https://www.icao.int/MID/Documents/2019/Civ-Mil%20Wksp/1.3.a%20ICAO%20Framework%20Civ-Mil.pdf>

UN Security Council Resolution (UNSCR) 1366/2001

<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1366>

*ICJ reports of judgments, advisory opinions and orders appeal relating to the jurisdiction of the icao council, under article 84 of the Chicago Convention on international civil aviation (Bahrein, Egypt, Saudy Arabia and UAE v Qatar*

<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/173/173-20200714-JUD-01-00-EN.pdf>

## ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

*Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας ΦΕΚ Β 1485 17 Ιουνίου 2011*

*Εγχειρίδιο Πολιτικής Κυβερνοασφάλειας ΥΠΑ – HCAA Cyber Security policy Manual,Ελληνικό, Ιούλιος 2021 (Εμπιστευτικό)*

*Οδηγία Διαδικασιών Εφαρμογής Πολιτικό Στρατιωτικού Συντονισμού στην Ευέλικτη Χρήση Εναερίου (Flexible Use of Airspace-FUA, Έκδοση 1.0 , 29 Μαρτίου 2016*

Σύσταση ΕΣΥΑ « Ίδρυση Εθνικής Στρατιωτικής Εποπτικής Αρχής(ΕΣΥΑ)» Εφημερίδα της Κυβερνήσεως-Τεύχος Β-Αρ.Φύλλου 528-28 Φεβρουαρίου 2014.  
*NOMOS ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1844/1989 ΦΕΚ 100/Α/25-4-1989 Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. Κεφ.6,άρθρο 5*  
<https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-suntheke/nomos-1844-1989-fek-100a-25-4-1989.html>

*Νόμος 3922/2011 - ΦΕΚ 35/Α/4-3-2011 (Κωδικοποιημένος) : Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. Άρθρο 5*  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/limeniko-soma/n-3922-2011.html>

*Ελληνικός Ποινικός Κώδικας, άρθρα 5-8*  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-kodikes-nomothesias/nomos-4619-2019-phek-95a-11-6-2019.html>

*NOMOS ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1844/1989 ΦΕΚ 100/Α/25-4-1989 Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. Κεφ.6,άρθρο 5*  
<https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-suntheke/nomos-1844-1989-fek-100a-25-4-1989.html>

*Νόμος 3922/2011 - ΦΕΚ 35/Α/4-3-2011 (Κωδικοποιημένος) : Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. Άρθρο 5*  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/limeniko-soma/n-3922-2011.html>

*Εγχειρίδιο Επιχειρησιακής Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ, Έκδοση 10.0,Κεφ.2, σελ 44-46.*

#### ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ/ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

*Memorandum of Cooperation between the European Union and the International Civil Aviation Organization providing a framework for enhanced cooperation, 9-9-2011*  
[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:77ff58ac-386e-4708-890f-53dc3cebc471.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:77ff58ac-386e-4708-890f-53dc3cebc471.0003.02/DOC_2&format=PDF)

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας ΥΠΑ/ΓΕΑ  
Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων & Ασφάλειας Πτήσεων*  
<https://aaiasb.gr/el/component/search/?searchword=Hellios&ordering=&searchphrase=all>

*Πρωτόκολλα Συνεργασίας*  
<https://aaiasb.gr/el/aboutedaap/mou-gr.html>  
[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) και Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Αμοιβαίας Παροχής Υπηρεσιών για τη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων»*  
[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Συνεργασία στην Ενημέρωση και στη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων & Σοβαρών Συμβάντων»*  
[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_HCAA.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_HCAA.pdf)

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Συνεργασία στην Ενημέρωση και στη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων & Σοβαρών Συμβάντων»*

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_JUDICIAL.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_JUDICIAL.pdf)

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) και Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Αμοιβαίας Παροχής Υπηρεσιών για τη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων»*

[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

## ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Νικόλαος Ηλίας, Μεταπτυχιακή εργασία «*Η Κρίση στα Ίμια μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας-Αιτίες και Συνέπειες στις Ελληνο τουρκικές Σχέσεις, Ιούνιος 2021*»

## ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

[παράγοντες πρόκλησης διεθνών κρίσεων]

*The Guardian - China flies record 38 planes over Taiwan defence zone in national day show of force* <https://www.theguardian.com/world/2021/oct/02/taiwan-reports-largest-ever-incursion-as-38-chinese-planes-fly-over-air-space>

Aurelia George Mulgan, East Asia Forum , *China's ADIZ risks conflict with Japan*, 8 December 2013

<https://www.eastasiaforum.org/2013/12/08/chinas-adiz-risks-conflict-with-japan/>

*Clearing the Air Above the East China Sea: The Primary Elements of Aircraft Defense Identification Zones* Roncevert Almond ,126 Harvard National Security Journal / Vol. 7  
<https://harvardnsj.org/wp-content/uploads/sites/13/2016/02/Almond-PUBLISH.pdf>

Ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερικών σχετικά με την νέα παράνομη τουρκική NAVTEX (21.07.2020) <https://www.mfa.gr/epikairoiti/diloseis-omilies/anakoinose-ypourgeiou-exoterikon-skhetika-me-ten-nea-paranome-tourkike-navtex-21072020.html>

*Η αντίδραση του ΥΠΕΞ στην επέκταση της τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης* (18.10.2020)  
<https://www.naftemporiki.gr/story/1647697/i-antidrasi-tou-ypeks-stis-nees-tourkikes-navtex>

*Οι τουρκικοί ισχυρισμοί για τον νέο χάρτη – πρόκληση* (18.10. 2020)  
<https://www.kathimerini.gr/politics/foreign-policy/561121921/oi-toyrkikoi-ischyrismoi-gia-ton-neo-charti-proklisi/>

*Παραβάσεις-Παραβιάσεις*, Ιστοσελίδα ΓΕΕΘΑ  
<https://geetha.mil.gr/paravaseis-paraviaseis/>

David Mumford, *US FAA issues new airspace warning for Russia and Ukraine*, OPS GR UP April 2021 <https://ops.group/blog/faa-issues-new-ukraine-warning/>

*“Technical Note on ANSPs Productivity, ATFM Delays and ATCOs Working hours” prepared by the EUROCONTROL Performance Review Unit (PRU) and commissioned by the Performance Review Commission (PRC), June 2020, 1.2 Factors affecting performance, pages 3-4*  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-06/eurocontrol-technical-note-on-ansp-productivity-atfm-delays-atcos-working-hours-20200619.pdf>

*Παράνομη προσάρτηση της Κριμαίας και της Σεβαστούπολης: Το Συμβούλιο ανανεώνει τις κυρώσεις για ένα ακόμη έτος*  
<https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2021/06/21/russia-s-illegal-annexation-of-crimea-and-sevastopol-council-renews-sanctions-for-a-further-year/>

*Ουκρανία: Δήλωση του Υπατου Εκπροσώπου, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την παράνομη προσάρτηση της Κριμαίας και της Σεβαστούπολης*  
<https://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2021/02/25/ukraine-declaration-by-the-high-representative-on-behalf-of-the-european-union-on-the-illegal-annexation-of-crimea-and-sevastopol/>

*Περιοριστικά μέτρα της ΕΕ λόγω της κρίσης στην Ουκρανία*  
<https://www.consilium.europa.eu/el/policies/sanctions/ukraine-crisis/>

*Diplomatic measures*  
[https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/4081/%20EU-Ukraine%20relations,%20factsheet](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/4081/%20EU-Ukraine%20relations,%20factsheet)

*icao.int Documents AN-Conf/13-WP/245 28/9/18 Thirteenth Air Navigation Conference Montréal, Canada, 9 to 19 October 2018 Committee A Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system 3.5: Other ATM issues ATM Aspects within SimferopolL and Dniproretrovsk' FIRs (Presented by Ukraine)*  
[https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp\\_245\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/WP/wp_245_en.pdf)

*Παραβιάσεις Εθνικού Εναερίου Χώρου & Παραβάσεις Κανόνων Εναέριας Κυκλοφορίας*  
<https://geetha.mil.gr/epexigiseis-oron/>

*FIR Αθηνών*  
<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/fir-athinon.html>

*Ο Εθνικός Εναέριος Χώρος της Ελλάδας και το FIR- Αθηνών Θανατηφόρες αερομαχίες στο Αιγαίο*  
<https://www.sansimera.gr/articles/1385>

*Επιστολή στον ΟΗΕ Οπλισμένα drones και συνεχείς παραβιάσεις στην Κύπρο από την Τουρκία*  
<https://www.tanea.gr/2020/12/28/politics/oplismena-drones-kai-synexeis-paraviaseis-stin-kypro-apo-tin-tourkia/>

*ΥΠΕΞ*  
<https://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/ethnikos-enaerios-horos.html>

*United Arab Emirates: International Civil Aviation Dispute Settlement 25 November 2019*  
<https://www.mondaq.com/aviation/867472/international-civil-aviation-dispute-settlement>

*International Civil Aviation Dispute Settlement and the UAE-Current Developments in Air and Space Law. pdf* [Current Developments in Air and Space Law.pdf](#)

*Letter dated 11 June 2021 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3929858?ln=en>

*Letter dated 22 March 2021 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3907033?ln=en>

*Letter dated 17 March 2021 from the Permanent Representative of Cyprus to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3905686?ln=en>

*Letter dated 24 February 2021 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3904068?ln=en>

*Letter dated 10 February 2021 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3901214?ln=en>

*Letter dated 18 January 2021 from the Permanent Representative of Cyprus to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3898739?ln=en>

*Letter dated 15 February 2021 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3902250?ln=en>

*Letter dated 4 September 2020 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3880526?ln=en>

*Letter dated 11 August 2020 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3878291?ln=en>

*Letter dated 15 February 2021 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3902250?ln=en>

*Letter dated 29 September 2020 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General*  
<https://digitallibrary.un.org/record/3885993?ln=en>

*NATO Baltic Air Policing fighters intercept russian aircraft over the Baltic sea,30 July2021*  
[https://ac.nato.int/archive/2021/NATO\\_BAP\\_intercepts](https://ac.nato.int/archive/2021/NATO_BAP_intercepts)

RAF Lossiemouth jets intercept Russian military aircraft  
<https://www.bbc.com/news/uk-scotland-north-east-orkney-shetland-58116631>

Η θέση της Τουρκίας για παραβιάσεις των Ρωσικών αεροσκαφών  
<https://www.aa.com.tr/en/politics/russia-has-long-history-of-airspace-violations/436331>

Elena Teslova - Russian Su-27s intercept French military planes over Black Sea-Russian fighter jets accompany French military planes until they turn from Russian border  
<https://www.aa.com.tr/en/world/russian-su-27s-intercept-french-military-planes-over-black-sea/2237629>

Ανακοινωθέντα του NATO και οι δηλώσεις αξιωματούχων, πολιτικών και στρατιωτικών  
[https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_127562.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_127562.htm)

NATO fighter jets intercept Russian military aircraft over the Baltic Sea  
[https://ac.nato.int/archive/2021/20210420\\_Baltic\\_Intercepts](https://ac.nato.int/archive/2021/20210420_Baltic_Intercepts)

Statement by the NATO Secretary General on Russian air space violation  
[https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_127562.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_127562.htm)

EUR Doc 011, ICAO, EURNAT Office, *Frequency Management Manual and Aeronautical Radio Navigation Services*, Edition 2020  
<https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/EUR%20Documents/EUR%20Documents/011%20-%20EUR%20Frequency%20Management%20Manual/EUR%20Doc%20011.pdf>

Taisaku Ikeshima, *China's Air Defense Identification Zone (ADIZ) and its Impact on the Territorial and Maritime Disputes in the East and South China Seas*, DSpace Waseda University  
<https://core.ac.uk/download/pdf/144455287.pdf>

Daniel Pinkston, *China's ADIZ and the Implications for North East Asia*, International Crisis Group portal, 4 December 2013  
<https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/china-s-adiz-and-implications-north-east-asia>

Ν,Μαράκης, «Ερωτήσεις-Απαντήσεις-το καθεστώς στο Αιγαίο-τα» χωρικά ύδατα και ο εναέριος χώρος» Εφημερίδα το Βήμα 24 Νοεμβρίου 2008  
<https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/6-erwtiseis-apantiseis/>

Eugene Sochor “*The Politics of International Aviation*” Macmillan Press Ltd, First Edition, 1991 ISBN: 978-1-349-11347-7 (eBook)

NATO Policy for Civil/Military Aircraft Operating in Support of NATO or NATO Led Operations  
[https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_2016\\_08/20160804\\_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_08/20160804_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf)

ICJ rules in the interest of Qatar over its airspace dispute against the Gulf Nations, The SCC online Blog, 18 July 2020  
<https://www.sconline.com/blog/post/2020/07/18/icj-rules-in-the-interest-of-qatar-over-its-airspace-dispute-against-the-gulf-nations/>

Robin Geiß, Bucerius Law School, Hamburg, “Civil Aircraft as Weapons of Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German "Luftsicherheitsgesetz", Michigan Journal of international Law, volume 27,issue1,2005  
<https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1185&context=mjil>

#### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

*Διεθνείς καλές πρακτικές-Civil-Military Interaction in ATM-mitigation actions and best practices*  
[https://www.skybrary.aero/index.php/Civil-Military\\_Interaction\\_in\\_ATM](https://www.skybrary.aero/index.php/Civil-Military_Interaction_in_ATM)

ICAO Doc 10084 Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones Second Edition, 2018 Order Number: 10084 ISBN 978-92-9258-458-0[icao Doc10084/2018]  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10084\\_cons\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10084_cons_en.pdf)

Eurocontrol Publication for harmonized Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area Edition: 3.0 Edition Date: 30/07/2021: General Public [OAT Rules] (υιοθετήθηκε από την Ελλάδα με το ΠΔ 185 ΦΕΚ Α 30 Νοεμβρίου 1917).  
<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>

LSSIP 2020 Greece, [Military Authorities in Greece](#),  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-03/eurocontrol-lssip-2020-greece-level1.pdf>

Regional Challenges, Impacts and Crisis Management, Abu Dhabi, UAE, 09 December 2019  
<https://www.icao.int/MID/Documents/2019/Civ-Mil%20Wksp/1.3.d%20ICAO%20APAC%20Regional%20Challenges,%20Impacts%20and%20Crisis%20Management.pdf>

Conflict zones update, Skybrary portal  
<https://skybrary.aero/articles/conflict-zones-update>

ICAO Thirteen Air Navigation Conference Report, Montreal, 9-19 October 2018, Agenda Item 3: Enhancing the global air navigation system 3.4: Civil/military cooperation, Civil-Military Cooperation in Europe (Presented by Austria on behalf of the European Union and its Member States<sup>1</sup>, the other Member States of the European Civil Aviation Conference<sup>2</sup>, and by Eurocontrol) , Doc 10115, AN-Conf/13, para.3.25-3.32  
[http://www.icscc.org.cn/upload/file/20200603/20200603135246\\_36312.pdf](http://www.icscc.org.cn/upload/file/20200603/20200603135246_36312.pdf)

“Civil and Military Accidents Procedures for Police Officers and Emergency Services Personnel” Edition 5, June 2010, Australian Government- Joint Australian Transport Safety Bureau & Department of Defence Procedures,  
[https://www.atsb.gov.au/media/1538966/civil\\_militaryaccidguide\\_v5.pdf](https://www.atsb.gov.au/media/1538966/civil_militaryaccidguide_v5.pdf)

OCHA services-Humanitarian Response- Civil Military Relations Highlight  
UN Humanitarian Civil-Military Coordination (UN-CMCoord)  
<https://www.humanitarianresponse.info/es/operations/afghanistan/civil-military-relations>

*Results of EASA's analysis - Occurrences involving civil and non-cooperative military aircraft*  
ICAO Civil/Military Cooperation Symposium-ICAO EUR/NAT Office Paris, 14-15 April 2015  
<https://www.icao.int/EURNAT/Other%20Meetings%20Seminars%20and%20Workshops/ICAO%20Civil-Military%20Cooperation%20Meetings/ICAO%20Civil-military%20Cooperation%20Symposium%202015/ICMCS%20PPT13.pdf>

*Declaration by the High Representative on behalf of the EU on Recent Developments in the South China Sea*, Council of the EU Press release, 11 March 2016  
<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/03/11/hr-declaration-on-bealf-of-eu-recent-developments-south-china-sea/>

*Declaration on the conduct of the parties in the south China sea*, ASEAN, 14 May 2012  
<https://asean.org/declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea-2/>

*ICAO Council 201 ST Session, Summary Minutes with subject index, Doc 10036-C/1176 C-Min. 201/1-7, pages 177-183, "JAPAN, USA complaints for China ADIZ and other comments on the issue by participating States", ICAO secure portal, 2014*  
[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10036\\_en.pdf#search=Japan%20letter%20to%20ICAO%20for%20China%20ADIZ](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/10036_en.pdf#search=Japan%20letter%20to%20ICAO%20for%20China%20ADIZ)

*Commission Regulation (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0965-20190925&from=EN>

*Introducing the Eurocontrol Network Manager Operations Center*, pages 5,9,10  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-02/eurocontrol-nm-operations-centre-in-brief-2020.pdf>

#### ΕΚΘΕΣΕΙΣ-ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

*Εκθεση ΕΔΑΑΠ της 4ης Ιουλίου 2006 από τη διερεύνηση του περιστατικού ασφαλείας της 4ης Απριλίου 2006 μεταξύ πολιτικών αεροσκαφών και στρατιωτικών αεροσκαφών*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### Παράρτημα Α Η κατά ICAO ταξινόμηση των δραστηριοτήτων της Πολιτικής Αεροπορίας

#### Αναδημοσίευση

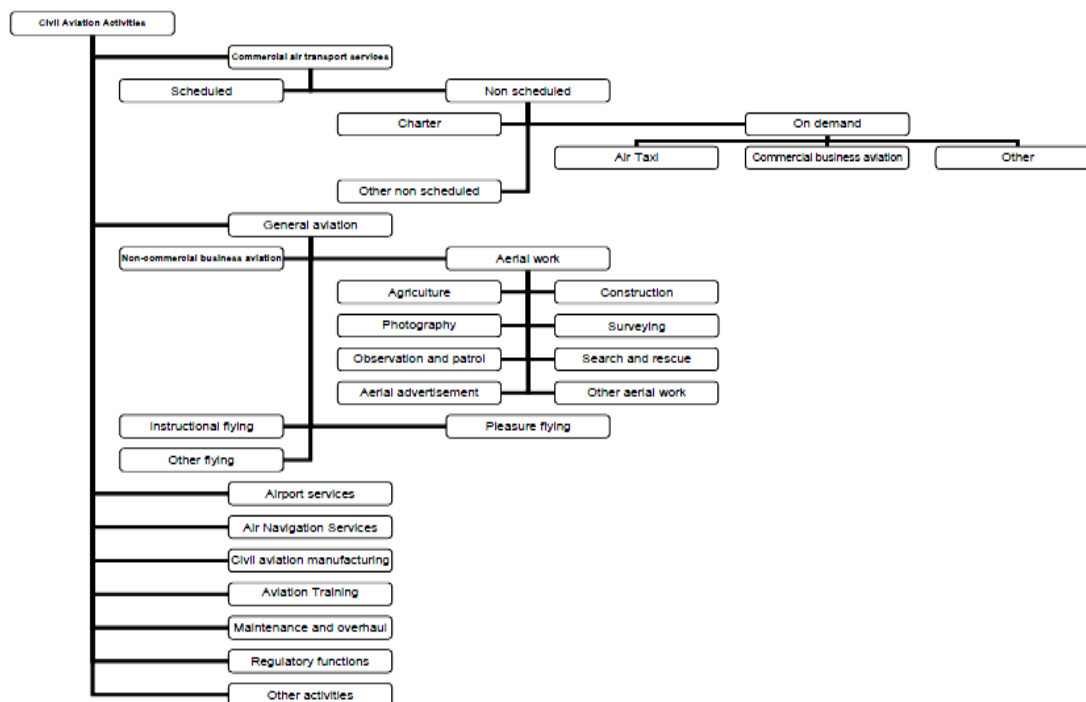
Tenth session of the Statistics Division, Montréal, 23 to 27 November 2009 Agenda Item 1: Civil aviation statistics — *ICAO classification and definition Review of the Classification and Definitions used for Civil Aviation.*

[https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10\\_wp007\\_en.pdf](https://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf)

STA/10-WP/7  
Appendix A

#### APPENDIX A

#### PROPOSED ICAO CLASSIFICATION OF CIVIL AVIATION ACTIVITIES



## Παράρτημα Β Κατάλογος Αεροπορικών τεχνικών όρων

ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services- Air Traffic Management, 16<sup>th</sup> edition, 2016, Order Number: 4444, ISBN 978-92-9258-081(Definitions)

[https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444\\_16ed\\_en.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/ICAO%20Documents/4444_16ed_en.pdf)

**Air traffic management (ATM)** “The dynamic, integrated management of air traffic and airspace including air traffic services, airspace management and air traffic flow management — safely, economically and efficiently — through the provision of facilities and seamless services in collaboration with all parties and involving airborne and ground-based functions”

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC_1&format=PDF)

**‘air traffic management’(ATM)** means the aggregation of the airborne and ground-based functions (air traffic services, airspace management and air traffic flow management) required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations;

**‘air traffic control (ATC) service’** means a service provided for the purpose of:

(a) preventing collisions:

— between aircraft, and

— in the manoeuvring area between aircraft and obstructions; and

(b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

**‘airspace management’(ASM)** means a planning function with the primary objective of maximising the utilisation of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of airspace users on the basis of short-term needs;

**‘air traffic flow management’(ATFM)** means a function established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that ATC capacity is utilised to the maximum extent possible, and that the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate air traffic service providers;

**‘flexible use of airspace’(FUA)** means an airspace management concept applied in the European Civil Aviation Conference area, as specified in the first edition of 5 February 1996 of the ‘Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace’ issued by Eurocontrol;

**‘flight information region’(FIR)** means an airspace of defined dimensions within which flight information services and alerting services are provided;

**‘functional airspace block’(FAB)** means an airspace block based on operational requirements, reflecting the need to ensure more integrated management of the airspace regardless of existing boundaries;

**‘general air traffic’(GAT)** means all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of the ICAO

**‘interoperability’(IOP)** means a set of functional, technical and operational properties required of the systems and operation, in order to enable its safe, seamless and efficient operation. Interoperability is achieved by making the systems and constituents compliant with the essential requirements; constituents of the EATMN and of the procedures for its operation, in order to enable its safe, seamless and efficient operation. Interoperability is achieved by making the systems and constituents compliant with the essential requirements;

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=EN>

**‘airspace management cell (AMC)’** means a cell responsible for the day-to-day management of the airspace under the responsibility of one or more Member States;

**‘airspace reservation’** means a defined volume of airspace temporarily reserved for exclusive or specific use by categories of users;

**‘airspace restriction’** means a defined volume of airspace within which, variously, activities dangerous to the flight of aircraft may be conducted at specified times (a ‘danger area’); or such airspace situated above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with certain specified conditions (a ‘restricted area’); or airspace situated above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited (a ‘prohibited area’);

**‘airspace structure’** means a specific volume of airspace designed to ensure the safe and optimal operation of aircraft;

**‘air traffic services unit’ (ATS unit)** means a unit, civil or military, responsible for providing air traffic services;

**‘civil-military coordination’** means the coordination between civil and military parties authorised to make decisions and agree a course of action

**‘controlling military unit’** means any fixed or mobile military unit handling military air traffic and/or pursuing other activities which, owing to their specific nature, may require an airspace reservation or restriction;

**‘cross-border airspace’ (CBA)** means an airspace structure extending across national borders and/or the boundaries of flight information regions

**‘users’** means civil or military aircraft operating in the air as well as any other parties requiring airspace.

Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010

<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:185:0001:0029:EN:PDF>

**‘airspace design’** means a process to contribute to the achievement of network related performance targets and to cater for airspace users needs as well as to ensure or increase the established safety level and increase the airspace capacity and environmental performance through the development and implementation of advanced navigational capabilities and techniques, improved route networks and associated sectorisation, optimised airspace structures and capacity enhancing ATM procedures;

**‘airspace reservation’** means a defined volume of airspace temporarily reserved for exclusive or specific use by categories of users;

**‘aviation frequency band’** means an entry in the ITU Radio Regulations Table of Frequency Allocations of a given frequency band in which frequency assignments are made for the purpose of general air traffic

**‘air traffic service route (ATS route)’** means a specified part of the airspace structure designed for channeling the flow of traffic as necessary for the provision of air traffic services;

**‘civil-military coordination’** means the interaction between civil and military authorities and components of air traffic management necessary to ensure safe, efficient and harmonious use of the airspace;

**‘conditional route (CDR)’** means an ATS route that is only available for flight planning and use under specified conditions;

**‘cooperative decision making’ (CDM)** means a process in which decisions are made based on a constant interaction and consultation with Member States, operational stakeholders and other actors as appropriate;

**‘network crisis’** means a state of inability to provide air navigation service at required level resulting in a major loss of network capacity, or a major imbalance between network capacity and demand, or a major failure in the information flow in one or several parts of the network following an unusual and unforeseen situation

**‘Free Route Airspace’ (FRA)** means a specific airspace within which users can freely plan their routes between an entry point and an exit point without reference to the ATS route network;

**‘frequency assignment’** means authorisation given by a Member State to use a radio frequency or radio frequency channel under specified conditions;

**‘impact on the network’** means in the context of the radio frequency function set out in Annex II a situation when a radio frequency assignment will degrade, obstruct or interrupt the functioning of one or more radio frequency assignments of the network, or will counter the optimal use of aviation frequency bands within the scope of this Regulation;

**‘Network Manager’** means the body established under Article 6 of Regulation (EC) No 551/2004 to perform the duties provided for in that Article and this Regulation;

**‘operational stakeholders’** means the civil and military airspace users, civil and military air navigation service providers, airport operators, airport slot coordinators and operating organisations and any additional stakeholder groups considered relevant for the individual functions

Eurocontrol Specification for Harmonized Rules for Operational Air Traffic(OAT)under Instrument Flight Rules(IFR) inside Controlled Airspace of the ECAC Area(EUROAT), Edition 3.0,30-07-2021<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-publication-harmonized-rules-oat-under-ifr-inside-controlled-airspace-ecac>

**Operational Air Traffic (OAT)** means all flights, which do not comply with the provisions stated for GAT and for which rules and procedures have been specified by appropriate national authorities.

ICAO circular 330 Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management

**Flexible use of airspace (FUA).** An airspace management concept based on the principle that airspace should not be designated purely as civil or military, but rather as a continuum in which all user requirements are accommodated to =the greatest possible extent.

Annex 15 — Aeronautical Information Services

**Air defence identification zone (ADIZ).** “Special designated airspace of defined dimensions within which aircraft are required to comply with special identification and/or reporting procedures additional to those related to the provision of air traffic services”

Oxford public International Law, Stephan Hobe Airspace, May 2019

<https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1138>

“The definition of the term **‘airspace’** is essential for the whole field of air law and aviation law. In general, one can say that airspace is the space above the earth’s surface, be it above the territory of a State or above non-territorial spaces. Because any kind of international aviation requires the overflight of or the landing on the territory of another State, the legal status of the airspace is of paramount importance”

ICAO Documents-International Airspace and Civil/Military Cooperation

<https://www.icao.int/Search/pages/results.aspx?k=International%20Airspace%20and%20Civil%20Military%20Cooperation#k=International%20Airspace%20and%20Civil%20Military%20Cooperation#s=11>

## Παράρτημα Γ Airport CDM Common Objectives

Airport CDM Common Objectives Airport CDM Implementation Manual Version 5.031 March 2017

### Αναδημοσίευση



## Παράρτημα Δ Στόχοι Επίδοσης του Προγράμματος SESAR

### Αναδημοσίευση

*European ATM Master Plan, <https://www.atmmasterplan.eu>*

*Edition, 2020[EU MP/2020]3.Performance View*

FIGURE 10. PERFORMANCE AMBITIONS FOR 2035 FOR CONTROLLED AIRSPACE

| Key performance area                                                                                                | SES high-level goals 2005                                           | Key performance indicator                                                                                                                                                                | Performance ambition vs. baseline |                                                                 |                      |                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                                                                     |                                                                     |                                                                                                                                                                                          | Baseline value (2012)             | Ambition value (2035)                                           | Absolute improvement | Relative improvement |
| <br><b>Capacity</b>                | Enable 3-fold increase in ATM capacity                              | Departure delay <sup>1</sup> , min/dep                                                                                                                                                   | 9.5 min                           | 6.5-8.5 min                                                     | 1-3 min              | 10-30%               |
|                                                                                                                     |                                                                     | IFR movements at most congested airports <sup>2</sup> , million                                                                                                                          | 4 million                         | 4.2-4.4 million                                                 | 0.2-0.4 million      | 5-10%                |
|                                                                                                                     |                                                                     | Network throughput IFR flights <sup>3</sup> , million                                                                                                                                    | 9.7 million                       | -15.7 million                                                   | -6.0 million         | -60%                 |
|                                                                                                                     |                                                                     | Network throughput IFR flight hours <sup>3</sup> , million                                                                                                                               | 15.2 million                      | -26.7 million                                                   | -11.5 million        | -75%                 |
| <br><b>Cost efficiency</b>         | Reduced ATM services unit costs by 50% or more                      | Gate-to-gate direct ANS cost per flight <sup>1</sup> , EUR(2012)                                                                                                                         | EUR 960                           | EUR 580-670                                                     | EUR 290-380          | 30-40%               |
|                                                                                                                     |                                                                     |                                                                                                                                                                                          |                                   |                                                                 |                      |                      |
| <br><b>Operational efficiency</b> |                                                                     | Gate-to-gate fuel burn per flight <sup>1</sup> , kg/flight                                                                                                                               | 5280 kg                           | 4780-5030 kg                                                    | 250-500 kg           | 5-10%                |
|                                                                                                                     |                                                                     | Additional gate-to-gate flight time per flight, min/flight                                                                                                                               | 8.2 min                           | 3.7-4.1 min                                                     | 4.1-4.5 min          | 50-55%               |
|                                                                                                                     |                                                                     | Within the: Gate-to-gate flight time per flight <sup>2</sup> , min/flight                                                                                                                | (111 min)                         | (116 min)                                                       |                      |                      |
| <br><b>Environment</b>           | Enable 10% reduction in the effects flights have on the environment | Gate-to-gate CO <sub>2</sub> emissions, tonnes/flight                                                                                                                                    | 16.6 tonnes                       | 15-15.8 tonnes                                                  | 0.8-1.6 tonnes       | 5-10%                |
|                                                                                                                     |                                                                     |                                                                                                                                                                                          |                                   |                                                                 |                      |                      |
| <br><b>Safety</b>                | Improve safety by factor 10                                         | Accidents with direct ATM contribution <sup>4</sup> , #/year<br><small>Includes in-flight accidents as well as accidents during surface movement (during taxi and on the runway)</small> | 0.7<br>(long-term average)        | no ATM related accidents                                        | 0.7                  | 100%                 |
|                                                                                                                     |                                                                     |                                                                                                                                                                                          |                                   |                                                                 |                      |                      |
| <br><b>Security</b>              |                                                                     | ATM related security incidents resulting in traffic disruptions                                                                                                                          | unknown                           | no significant disruption due to cyber-security vulnerabilities | unknown              | -                    |

1 Unit rate savings will be larger because the average number of Service Units per flight continues to increase.

2 "Additional" means the average flight time extension caused by ATM inefficiencies.

3 Average flight time increases because the number of long-distance flights is forecast to grow faster than the number of short-distance flights.

4 All primary and secondary (reactionary) delay, including ATM and non-ATM causes.

5 Includes all non-segregated unmanned traffic flying IFR, but not the drone traffic flying in airspace below 500 feet or the new entrants flying above FL 600

6 In accordance with the PRR definition: where at least one ATM event or item was judged to be DIRECTLY in the causal chain of events leading to the accident.

Without that ATM event, it is considered that the accident would not have happened.

## Παράρτημα Ε Πραγματικά Ποσοστά Χρόνου Χρήσης του διατιθέμενου Εναερίου Χώρου

### Αναδημοσίευση

Anna Motyka<sup>1</sup>, Eric Tchouamou Njoya *Single European Sky: The progress so Far (page 7)*  
<https://www.scielo.br/j/jatm/a/NyRTHvhS3ghbnj6ytwV5GVs/?lang=en&format=pdf>

Single European Sky: The progress so Far

7

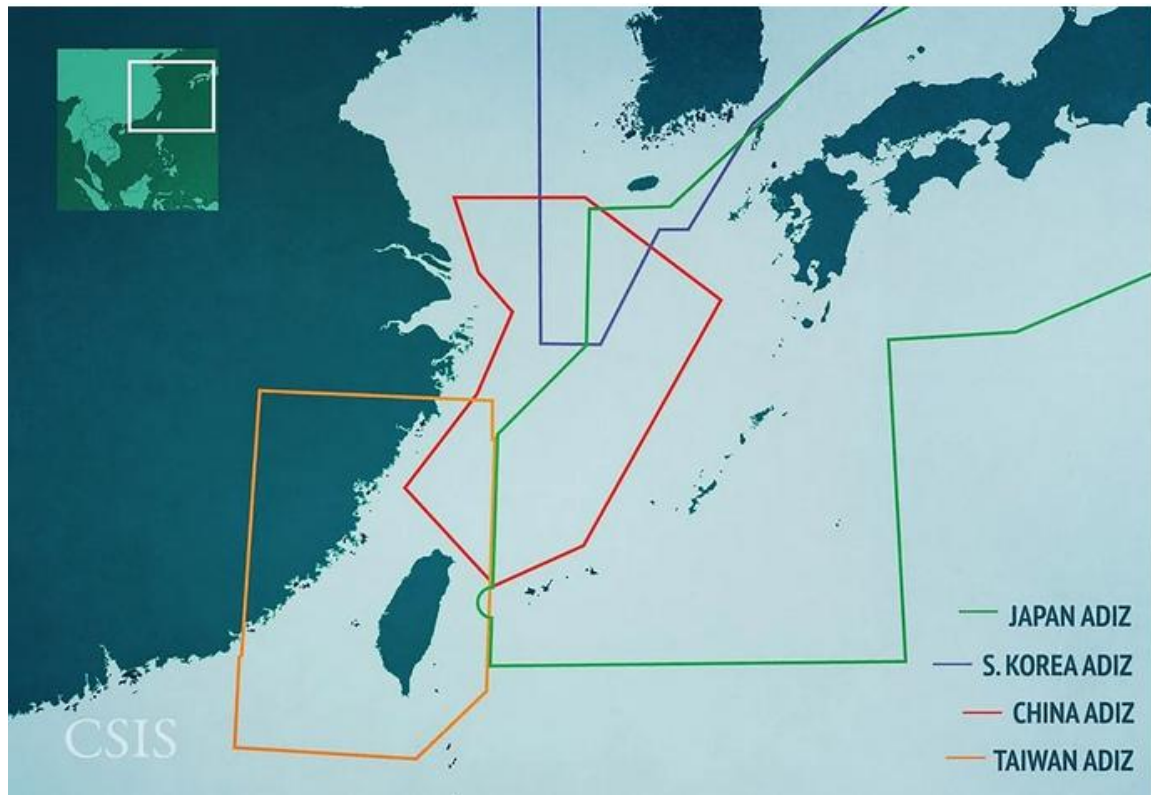
Table 2. Pre-tactical airspace time used versus allocated (PRC 2015).

| State(2014)            | Used/<br>allocated | Total<br>hours | State(2014) | Used/<br>allocated | Total<br>hours | State(2014) | Used/<br>allocated | Total<br>hours |
|------------------------|--------------------|----------------|-------------|--------------------|----------------|-------------|--------------------|----------------|
| Albania                |                    |                | Georgia     | not. appl.         |                | Norway      | 47%                | 5,276          |
| Armenia                |                    |                | Germany     | 45%                | 33,479         | Poland      | 45%                | 87,044         |
| Austria                | 66%                | 1,087          | Greece      |                    |                | Portugal    | na.                |                |
| Belgium                |                    |                | Hungary     | 30%                | 14,477         | Romania     | 62%                | 58,362         |
| Bosnia and Herzegovina |                    |                | Ireland     | Data issues        |                | Serbia      |                    |                |
| Bulgaria               |                    |                | Italy       | 44%                | 4,008          | Slovakia    | 57%                | 55,592         |
| Croatia                | na.                |                | Latvia      | 29%                | 635            | Slovenia    |                    |                |
| Cyprus                 |                    |                | Lithuania   | 93%                | 845            | Spain       | 66%                | 10,321         |
| Czech republic         | 40%                | 43,098         | Luxemburg   | na.                |                | Sweden      | 41%                | 564            |
| Denmark                | 17%                | 2,655          | Malta       |                    |                | Switzerland |                    |                |
| Estonia                | Data issues        |                | Moldoca     |                    |                | FYROM       | 100%               | 99             |
| Finland                | 27%                | 26,262         | Monaco      | na.                |                | Turkey      |                    |                |
| France                 |                    |                | Montenegro  | na.                |                | Ukraine     |                    |                |
|                        |                    |                | Netherlands | 84%                | 28,189         | UK          | 40%                | 143,634        |

## Παράρτημα ΣΤ Χάρτης διακηρυγμένων Ζωνών ADIZ στη Σινική θάλασσα

### Αναδημοσίευση

Michael Green, Kathleen Hicks, Zack Cooper, John Schaus, Jake Douglas, June 13, 2017  
*Asia Maritime Transparency Initiative-Counter-Coercion Series: East China Sea Air Defense Identification Zone*



## Παράρτημα Ζ Διεθνές και Εθνικό Κανονιστικό Πλαίσιο

Νομικό πλαίσιο που διέπει την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία και την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία - Διεθνές, Ευρωπαϊκό, Εθνικό

### Διεθνές

Το σχετικό Διεθνές Κανονιστικό πλαίσιο είναι αυτό του ICAO και περιέχεται στο:  
*Doc 10088 Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management*  
*First Edition, 2020, page 15-16*

### Ευρωπαϊκό

Οι Κανονισμοί της ΕΕ για την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη Διεθνή Αεροπορία:

*Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation) Art.1 para 2(scope), para 3(icao convention Art 3 state obligations), Art 13 (safeguards)*

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a05de3ee-6cf8-47d8-9d65-4fd263e4e184.0004.02/DOC_1&format=PDF)

*Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) Art.7.para 5(not certified ANSPs providing services primarily to others than GAT),Art.11 Relations with military authorities)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0550&from=EN>

*Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)*

[https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:2004b8f3-6635-455b-b600-2178b7023ace.0004.02/DOC_1&format=PDF)

*Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation) Annex I (List of systems for ANS services),Annex II(Essential requirements)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0552&from=EN>

*Commission Implementing Regulation (EU) 2021/666 of 22 April 2021 amending Regulation (EU) No 923/2012 as regards requirements for manned aviation operating in U-space airspace*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0666&from=EN>

*Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace Article 3 (Principles), Article 4(Strategic airspace management (level 1),Article 5 (Pre-tactical airspace management (level 2), Article 6(Tactical airspace management (level 3), Article 7(Safety assessment)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=EN>

*Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010, Recital(21), Article 4 (Tasks of the Network Manager), Article 11 (Civil-military cooperation), CHAPTER IV Network Crisis Management Article 18(Establishment of the European Aviation Crisis Coordination Cell), ANNEX I (ERND) Function PART A, ANNEX II The Radiofrequency Function PART A Requirements for the execution of the function*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0677&from=EN>

*Commission Implementing Regulation (EU) 2019/123 of 24 January 2019 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and repealing Commission Regulation (EU) No 677/2011*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0123&from=EN>

*Commission Implementing Regulation (EU) 2019/317 of 11 February 2019 laying down a performance and charging scheme in the single European sky*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0317&from=EN>

*Regulation (EU) 2018/1139 OF the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010,(EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 Art..2 (scope. para.5(a),(b) facilities and services open to public)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&from=EN>

*Commission Regulation (EU) 2015/340 of 20 February 2015 laying down technical requirements and administrative procedures relating to air traffic controllers' licences and certificates pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, amending Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and repealing Commission Regulation (EU) No 805/2011 Art.3,para.2,para.3 provision of ATC services)*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0340&from=EN>

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0923&from=EN>

EUROCONTROL Specification for the application of the Flexible Use of Airspace (FUA) Edition 1.1. Edition date: 10/01/2009, Reference nr: EUROCONTROL-SPEC-112, ISBN: 978-2-87497-056-6  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20090110-fua-spec-v1.1.pdf>

### Εθνικό

Οδηγία διαδικασιών εφαρμογής πολιτικό-στρατιωτικού συντονισμού στην ευέλικτη χρήση εναερίου χώρου (Flexible Use of Airspace-FUA) Έκδοση 1.0 29 Μαρτίου 2016.

Σύσταση ΕΣΥΑ «Ίδρυση Εθνικής Στρατιωτικής Εποπτικής Αρχής(ΕΣΥΑ)» Εφημερίδα της Κυβερνήσεως-Τεύχος Β-Αρ.Φύλλου 528-28 Φεβρουαρίου 2014.

Πρωτόκολλο Συνεργασίας Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) και Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) σχετικά με τη «Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Αμοιβαίας Παροχής Υπηρεσιών για τη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων»  
[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

Πρωτόκολλο Συνεργασίας ΥΠΙΑ/ΓΕΑ

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1844/1989 ΦΕΚ 100/Α/25-4-1989 Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. Κεφ.6, άρθρο 5  
<https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-sunthekeis/nomos-1844-1989-fek-100a-25-4-1989.html>

Νόμος 3922/2011 - ΦΕΚ 35/Α/4-3-2011 (Κωδικοποιημένος) : Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις. Άρθρο 5  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/limeniko-soma/n-3922-2011.html>

### **Το Διεθνές και Εθνικό νομικό πλαίσιο για την Αεροπειρατεία και Τρομοκρατία:**

Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft ('Tokyo Convention')  
<https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv1-english.pdf>

Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft signed at Hague on 16 December 1970  
<https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv2-english.pdf>

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation  
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>

*Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents 1973*

[https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/9\\_4\\_1973.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/9_4_1973.pdf)

*European Convention on the Suppression of Terrorism*

<https://www.refworld.org/docid/3ae6b38914.html>

*Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation Done at Beijing on 10 September 2010*

[https://web.archive.org/web/20120717072610/http://legacy.icao.int/DCAS2010/restr/docs/beijing\\_convention\\_multi.pdf](https://web.archive.org/web/20120717072610/http://legacy.icao.int/DCAS2010/restr/docs/beijing_convention_multi.pdf)

*ICAO GA Resolution A40-11: Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security*

[https://www.icao.int/publications/Documents/10140\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/10140_en.pdf)

*A35-1: Acts of terrorism and destruction of Russian civil aircraft resulting in the deaths of 90 people — passengers and crew members A40-11: Consolidated statement of continuing ICAO policies related to aviation security, A33-1: Declaration on misuse of civil aircraft as weapons of destruction and other terrorist acts involving civil aviation, A35-2: Application of Article IV of the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, A40-23: Comprehensive Regional Implementation Plan for Aviation Security and Facilitation in Africa*

*Ελληνικός Ποινικός Κώδικας, άρθρα 5-8*

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-kodikis-nomothesias/nomos-4619-2019-phek-95a-11-6-2019.html>

## **Το Νομικό πλαίσιο στην Έρευνα και Διάσωση (SAR) Διεθνές ICAO, Ευρωπαϊκό, Εθνικό**

### Διεθνές ICAO

*Chicago Convention ICAO Doc 7300, Article 25, Aircraft in distress*

*ICAO Annex 12 Search and Rescue, Eighth Edition, July 2004*

[https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an12\\_cons.pdf](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an12_cons.pdf)

#### *2.1 Search and rescue services*

*Doc 9731 - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*

<https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc9731.aspx>

*International Convention on maritime search and rescue, 1979*

<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800d43b3>

## Ευρωπαϊκό

*Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010*  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0923&from=EN>

## Εθνικό

Το αρμόδιο ΕΚΣΕΔ και το Εθνικό θεσμικό πλαίσιο για την Έρευνα και Διάσωση κατωτέρω:  
*Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας & Διάσωσης(ΕΚΣΕΔ) ιστοσελίδα*

*Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ του ΕΚΣΕΔ και των FIC-ΚΕΠΑΘΜ 24-04-2018 (Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΚΕΠΑΘΜ, Έκδοση 10.0, Κεφ.4.5.4, σελ 208,209)*

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας ΓΕΕΘΑ – ΕΛΑΑΠ δ. Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης/Αεροπορικός Τομέας (ΕΚΣΕΔ/ΑΤ)*

*Πρωτόκολλο Συνεργασίας Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) και Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΛΑΑΠ) σχετικά με τη «Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Αμοιβαίας Παροχής Υπηρεσιών για τη Διερεύνηση Αεροπορικών Ατυχημάτων»*  
[https://aaiasb.gr/MOU\\_AAIASB\\_MILITARY\\_2017.pdf](https://aaiasb.gr/MOU_AAIASB_MILITARY_2017.pdf)

Νόμος 1844/1989 ΦΕΚ 100/Α/25-4-1989 Κύρωση σύμβασης για τη ναυτική έρευνα και διάσωση και άλλες διατάξεις. Κεφ.6, άρθρο 5  
<https://www.e-nomothesia.gr/diethneis-suntheikes/nomos-1844-1989-fek-100a-25-4-1989.html>

Νόμος 3922/2011 - ΦΕΚ 35/Α/4-3-2011 (Κωδικοποιημένος) : Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις, Άρθρο 5  
<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/limeniko-soma/n-3922-2011.html>

LSSIP 2020 Greece Military Authorities in Greece

HAF web address is: <http://www.haf.gr/en/>  
COSPAS-SARSAT (International Satellite System for Search and Rescue Services)  
<https://directory.eoportal.org/web/eoportal/satellite-missions/c-missions/cospas-sarsat>

Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος & Ελληνικής Ακτοφυλακής  
«Γενική Περιγραφή Συστήματος COSPAS-SARSAT»  
<https://www.hcg.gr/el/istoria-organosi/armodiothtes/ereyna-kai-diaswsh/ellhniko-kentro-elegxoy-apostolwn-eke/genikh-perigrafh-systhmatos-cospas-sarsat/>