

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΦΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αεροδρόμια : Προσβασιμότητα , κινητικότητα και περιορισμοί. Η περίπτωση του Ελευθέριος Βενιζέλος

Επιμέλεια : Καπασακάλης Γεώργιος

Επιβλέπουσα καθηγήτρια : Πετράκου Ηλέκτρα

Μέλη επιτροπής :

Θεόδωρος Ιωσηφίδης & Ιωάννης Χωριανόπουλος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αεροδρόμια : Προσβασιμότητα , κινητικότητα και περιορισμοί :
η περίπτωση του Ελευθέριος Βενιζέλος

ΚΑΠΑΣΑΚΑΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

A.M. 1612013059

Μυτιλήνη, Φεβρουάριος 2020

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κ. Ηλέκτρα Πετράκου , για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση , τις γνώσεις και τη συμπαράσταση που μου προσέφερε κατά την συγγραφή της εργασίας .Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη της επιτροπής μου, τον κ. Ιωάννη Χωριανόπουλο και τον Θεόδωρο Ιωσηφίδη για την παρουσία τους στην επιτροπή αλλά και για τις γνώσεις που μα παρείχαν κατά τη διάρκεια της φοίτησης μου στο πανεπιστήμιο .Ένα μεγάλο ευχαριστώ θα ήθελα να πω και στους αγαπημένους φίλους (Μπάμπη, Κώστα ,Λάμπρο, Θέμη, Κώστα , Γιώργο και Ειρήνη) αλλά και στην οικογένειά μου που είναι πάντα δίπλα μου, με βοηθούν, με στηρίζουν και χάρη σε αυτούς μπορώ και πραγματοποιώ τα όνειρα μου . Επίσης θα ήθελα να κάνω ιδιαίτερη μνεία στην αδερφή μου Ευαγγελία, την κολλητή μου Αναστασία αλλά και την κοπέλα μου Σιμόνη οι οποίες πάντα ήταν πολύ βοηθητικές και υποστηρικτικές στις πιο δύσκολες , απαιτητικές αλλά και στρεσογώνες περιόδους κατά την συγγραφή της πτυχιακής μου εργασίας .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
SUMMARY	7
1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1.1 Βασικές υποθέσεις εργασίας	8
1.2 Κίνητρο έρευνας	9
1.3 Τρόπος μελέτης του θέματος	10
1.4 Διάταξη της εργασίας	10
2.ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ	11
2.1 Θεωρητικό πλαίσιο.....	11
2.2 Βασικές έννοιες	11
2.3 Ανάλυση βιβλιογραφίας.....	14
3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	24
3.1 Από τη σύλληψη της ιδέας της αερομεταφοράς μέχρι την μαζική χρήση του αεροπλάνου	24
3.2 Ιστορία των παλαιότερων εν' ενεργεία αεροπορικών εταιριών	26
3.3 Οι χρήσεις και η τεχνολογική εξέλιξη του αεροδρομίου από την δημιουργία του μέχρι σήμερα	27
3.4 Συμφωνίες και ιστορικά στοιχεία για την αεροπλοΐα.....	29
3.5 Αεροδρόμιο ως σύνορο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	33
4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	35
4.1 Αφετηρία της έρευνας και βασικές υποθέσεις /ερωτήματα.....	35
4.2 Διαδικασία χάραξης έρευνας.	35
4.3 Συλλογή δεδομένων	36
4.4 Περιορισμοί της έρευνας	39

5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ (Δ.Α.Α)	40
5.1 Ιστορικό Αθηναϊκών Αεροδρομίων.....	40
5.2 Προσβασιμότητα στον Αερολιμένα	44
5.3 Χωροθέτηση του αεροδρομίου.....	51
5.4 Υπηρεσίες και επιχειρηματική δραστηριότητα.....	54
5.5 Διαμόρφωση του κύριου τερματικού χώρου.....	55
5.6 Προσωπική περιήγηση στο αεροδρόμιο	56
5.7 Συνέντευξη.....	57
ΣΥΖΗΤΗΣΗ	66
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	70
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	71
Διαδικτυακοί Ιστότοποι.....	72

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία πραγματεύεται το γεγονός της κατηγοριοποίησης των πληθυσμών στο αεροδρόμιο και το πώς δομείται ως χώρος . Αναλύει το πώς έχει εξελιχθεί και με ποια μέσα το αεροδρόμιο . Πραγματοποιεί μια ιστορική αναδρομή για τα αεροπλάνα τις αεροπορικές αερογραμμές και τα πρώτα αεροδρόμια . Την υπόσταση που έχει σαν σύνορο για το κράτος και τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται στο αεροδρόμιο . Χωρίζεται σε δύο μέρη , στο πρώτο γίνεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση για το πώς έχει αλλάξει το αεροδρόμιο αλλά και το πώς ήταν αρχικά . Στο δεύτερο μέρος γίνεται μια εμπειρική μελέτη στο Διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών όπου συλλέχτηκαν δεδομένα από την παρατήρηση μας στο αεροδρόμιο και μια συνέντευξη με την αστυνομία του αερολιμένα για να υπάρξουν τα συμπεράσματα που αποσκοπούσαμε . Ότι το αεροδρόμιο είναι χώρος εισόδου αλλά και παρεμπόδισης της , μπορεί να γίνει νεκρός χώρος που δεν ανήκει σε κανένα παρά μόνο υπάγεται στο διεθνές δίκαιο και διεθνής συμβάσεις και τέλος είναι ένας χώρος εκτεταμένης ασφαλείας και παρακολούθησης ακόμα και για τις πιο απλές δραστηριότητες που μπορείς να κάνεις εκεί .

Λέξεις Κλειδιά : Αεροδρόμια , Κράτος και Ιδιωτικοί φορείς , Χώρος transit , Παγκοσμιοποίηση , Μέτρα παρακολούθησης και ασφαλείας, Πτήσεις επαναπατρισμού

Summary

The present thesis deals with the fact of categorizing populations at the airport and how it is structured as a space. It analyzes how the airport has evolved and with what means. It makes a historical overview of airplanes, airlines and first airports. Its status as a state border and security measures taken at the airport. Divided into two parts, the first gives a bibliographic overview of how the airport has changed and how it was originally. The second part is an empirical study at Athens International Airport where data were collected from our observation at the airport and an interview with the airport police to arrive at our conclusions. That the airport is both an entrance and a barrier to entry, can become a dead space that belongs to nothing but international law and international conventions and is an area of extreme security and surveillance even for the simplest of activities you can do there .

Keywords: Airports, State and Private Entities, Transit Area, Globalization, Surveillance and Security Measures, Repatriation Flights

1.Εισαγωγή

1.1 Βασικές υποθέσεις εργασίας

Η αεροπορικές πτήσεις είναι από τις πιο συναρπαστικές εμπειρίες που μπορεί να βιώσει κάποιος. Η αίσθηση της απογείωσης όταν φεύγει η γη κάτω από τα πόδια σου , η προσγείωση όταν τελικά πατάς στο έδαφος αλλά και γενικότερα η εμπειρία στον αέρα είναι κάτι πολύ ιδιαίτερο και αξιομνημόνευτο . Όμως για να πραγματοποιήσεις κάτι τόσο όμορφο πρέπει κάποιος ή κάποια να υποστεί συγκεκριμένους ελέγχους και να πληροί συγκεκριμένες προϋποθέσεις .

Οι κύριες βασικές υποθέσεις που τέθηκαν για να πραγματοποιηθεί η παρούσα εργασία αφορά την κατηγοριοποίηση των πληθυσμών όταν αυτοί επρόκειτο να ταξιδέψουν με αεροπλάνο και η κατάτμηση και λειτουργία των ξεχωριστών χώρων του αεροδρομίου. Δηλαδή από ποιές χώρες προέρχονται και θέλουν να πάνε, το κοινωνικό τους υπόβαθρο όπως επίσης και τι τύπου ταξιδιώτες είναι . Εάν είναι τουρίστες , συχνοί ταξιδιώτες, «διακεκριμένα» άτομα ή υπήκοοι τρίτων χωρών ή άτομα «υψηλού κινδύνου» , για παράδειγμα μετανάστες ή πρόσφυγες ή εν δυνάμει τρομοκράτες . Η άλλη υπόθεση αφορά τους τρόπους που οργανώνεται ο χώρος του αεροδρομίου σε συνάρτηση με τους επιβάτες και τις υπηρεσίες. Πως χωρίζεται, τι μπορείς να κάνεις στο αεροδρόμιο, σε ποιο χρονικό διάστημα, ποιοι φορείς δρουν στον αερολιμένα αλλά και τις αθέατες όψεις του .

1.2 Κίνητρο έρευνας

Στην πραγματικότητα ο κύριος λόγος που ασχολούμαι με αυτό το θέμα είναι λόγω ενός συμβάντος που μου έτυχε τον Σεπτέμβριο του 2018 . Πιο συγκεκριμένα , συνέβη στο περιφερειακό αεροδρόμιο της Μυτιλήνης . Ήθελα να ταξιδέψω στην Αθήνα και στο Ελευθέριος Βενιζέλος . Είχα εκτυπώσει το εισιτήριο μου και θα πήγαινα να κάνω check in και να δώσω για έλεγχο την αποσκευή μου. Συνειδητοποίησα ότι δεν είχα μαζί μου την ταυτότητα μου ή οποιοδήποτε άλλο έγκυρο πιστοποιητικό που χρειαζόταν . Οπότε απευθύνθηκα στο γκισέ της αεροπορικής όπου θα έκανα την πτήση και τους ρώτησα αν γίνεται να επιβιβαστώ. Αυτοί αποκρίθηκαν ότι θέλουν κάποιο πιστοποιητικό αλλά τους είπα ότι δεν είχα κάποιο μαζί .Μετά μου είπαν ότι αν μπορώ να τους δείξω την φωτογραφία της ταυτότητας μου .Αυτό βέβαια μου φάνηκε εξαιρετικά περίεργο , όμως τους προσκόμισα σε ψηφιακή μορφή στο κινητό μου τηλέφωνο , την φωτοτυπία της ταυτότητας μου και έτσι με άφησαν να επιβιβαστώ . Βέβαια γνώριζα και γεγονότα με προβληματικά ή ελλιπή έγγραφα που οι αντίστοιχη επιβάτες δεν επιβιβάστηκαν . Όπως επίσης και μια άλλη παράμετρος που με έκανε να ασχοληθώ με αυτό το περιστατικό ήταν ότι το νησί της Λέσβου από το 2015 βρίσκεται σε μια απίστευτη κατάσταση με το προσφυγικό ζήτημα και με τους ανθρώπους που είναι περιορισμένη στα κέντρα κράτησης του νησιού και δεν μπορούν να φύγουν από το νησί , πόσο μάλλον να φύγουν από τα ίδια κέντρα κράτησης . Έτσι μου φάνηκε αντιφατικός ο τρόπος που αντέδρασαν σε μένα στο αεροδρόμιο και μου επέτρεψαν να επιβιβαστώ και ο τρόπος που συμπεριφέρονται στους πρόσφυγες – μετανάστες/τριες που δεν τους αφήνουν να φύγουν. Οπότε μου γεννήθηκε η απορία για να εξετάσω και να ασχοληθώ με αυτό το ζήτημα.

1.3 Τρόπος μελέτης του θέματος

Το θέμα το μελετώ από βιβλιογραφικής και εμπειρικής σκοπιάς. Δηλαδή έψαξα αρκετά ενδελεχώς το θέμα και βοηθήθηκα από κάποια συγκεκριμένα άρθρα που ήταν ξενόγλωσσα , διότι το θέμα δεν έχει αναλυθεί εκτενώς στην ελληνική βιβλιογραφία . Έτσι ανέλυσα αυτά τα κείμενα τα οποία ήταν καταλυτικά για την μελέτη που έκανα και αρκετά βοηθητικά . Επίσης πραγματοποίησα και μια έρευνα πεδίου . Δηλαδή μια μεγάλη συνέντευξη με ένα φορέα του αεροδρομίου , την αστυνομία και συνέλεξα δεδομένα κάνοντας παρατήρηση, στον χώρο του αεροδρομίου . Ήταν πολύ χρήσιμες οι πληροφορίες αυτές και συνέδραμαν στην διεκπεραίωση της εργασίας αλλά και των συμπερασμάτων που κατέληξα.

1.4 Διάταξη της εργασίας

Μετά το παρόν εισαγωγικό κεφάλαιο , το κεφάλαιο 2 ασχολείται με την ανάλυση της βιβλιογραφίας . Θέτουμε επιμέρους ζητήματα ώστε να μας διευκολύνουν να κατανοήσουμε το θέμα , επίσης ορίζουμε κάποιες από τις βασικές έννοιες που χρειαζόμαστε ώστε να κάνουμε μια περιληπτική απεικόνιση των όσων διαβάσαμε στα κείμενα . Έπειτα στο κεφάλαιο 3 πραγματοποιούμε μια ιστορική αναδρομή στα παλαιότερα αεροδρόμια , σε σημαντικές αεροπορικές εταιρίες του 20^{ου} αιώνα στην εξέλιξη του αεροπλάνου, σημαντικές συμβάσεις για την αεροπλοΐα όπως επίσης και την υπόσταση του ευρωπαϊκού αεροδρομίου ως σύνορο. Στο 4 κεφάλαιο παραθέτουμε την μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας μας , δηλαδή τις βασικές υποθέσεις , το πως πραγματοποιήθηκε και τι περιορισμοί υπήρχαν για την εύρεση των απαιτούμενων εμπειρικών δεδομένων. Τέλος στο κεφάλαιο 5 παραθέτουμε τα ευρήματα που συλλέξαμε για την εργασία μας . Έπειτα γίνεται η παρουσίαση των συμπερασμάτων μας πάνω στις υποθέσεις που είχαμε ορίσει για το θέμα της εργασίας

2. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

2.1 Θεωρητικό πλαίσιο

Το αεροδρόμιο είναι χώρος στον οποίο πραγματοποιούνται διαφορετικές καθημερινές διαδικασίες, τις οποίες παρατηρούμε και στην ρουτίνα μας εκτός αυτού. Κυρίως είναι ένας (αερο)λιμένας στον οποίο απογειώνονται, προσγειώνονται αλλά και σταθμεύουν αεροπλάνα. Όπως και κάθε άλλη περιοχή αφετηρίας μέσων (τρένα, πλοία, υπεραστικά λεωφορεία) υπάρχει και εκτεταμένη διέλευση ανθρώπων. Οι οποίοι υπόκεινται σε ένα καθεστώς νόμων, παρακολούθησης, αναμονής, κινήσεων-μετακινήσεων, περιορισμών και ασφαλείας. Όντας ένα μέρος σύμβολο εισδοχής στην επικράτεια και ένα από τα πιο απροσπέλαστα σύνορά της, το αεροδρόμιο έχει υιοθετήσει κάποιες από τις πιο αυστηρές τεχνικές παρακολούθησης και προστασίας στους χώρους του, που το κάνει σημείο αναφοράς και μελέτης. Στην παρούσα εργασία θα ήθελα να εξετάσω τον αντίκτυπο των διαφορετικών συνιστωσών που συνυπάρχουν στο αεροδρόμιο. Την μετακίνηση των επιβατών, τα διαφορετικά είδη κίνησης, την έννοια του αεροδρομίου ως σύνορο-συννοριακή γραμμή (transit zone), την προστασία και τα μέτρα επιτήρησης και ασφαλείας πριν και μετά την 9/11 και πώς έχει αλλάξει αυτό, την δημιουργία του χώρου Σένγκεν και την προστασία ή μη της ατομικότητας και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

2.2 Βασικές έννοιες

Για να εξετάσουμε το θέμα μας πρέπει να θέσουμε κάποιες σημαντικές, βασικές έννοιες που θα μας διευκολύνουν στην διεξαγωγή της ερευνάς μας και θεωρούνται βασικές ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη κατανόηση των ευρημάτων μας, μέσα από τη βιβλιογραφία που χρησιμοποιήσαμε

1. Παγκοσμιοποίηση : *“Νοείται η επέκταση και η εναρμόνιση σε παγκόσμια κλίμακα των δεσμών αλληλεξάρτησης μεταξύ εθνών, ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και πολιτικών συστημάτων. Ο όρος περιγράφει μια ιστορική διαδικασία με την οποία τα άτομα, οι ανθρωπίνες δραστηριότητες και οι πολιτικές δομές βλέπουν την αμοιβαία εξάρτηση τους και τις υλικές και άυλες συναλλαγές να αυξάνονται σε κλίμακα πλανήτη. Η παγκοσμιοποίηση αναφέρεται στις μεταφορές, το διεθνές εμπόριο*

αγαθών, την εργασία και τη γνώση.<...> Τις αλλαγές που προκαλούνται από την παγκόσμια διάχυση της πληροφορίας σε ψηφιακή μορφή, καθώς αυτό συνεπάγεται αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των οικονομικών και συμβάλλει στην επέκταση των ανθρωπίνων και εμπορικών συναλλαγών''.(Σιδηρόπουλος.σελ.172-173)

2. Εντεκάτη Σεπτεμβρίου ή 9/11 : Είναι το τρομοκρατικό χτύπημα που συνέβη στην Νέα Υόρκη στις 11/9/2001 . Σε δύο αεροπλάνα έγινε αεροπειρατεία και τα έστειλαν να χτυπήσουν τους δίδυμους πύργους (World Trade Towers). Που αυτό είχε ως αποτέλεσμα να πεθάνουν οι τρομοκράτες και οι επιβάτες των αεροπλάνων αλλά και πολλοί από τους εργαζομένους των δύο αυτών κτηρίων . Μέτα από αυτό το περιστατικό, τα μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια έγιναν πιο αυστηρά και άλλαξαν για πάντα σε όλο τον κόσμο.
3. Περιοχή ή χώρος Transit (Transit zone-area) : Αυτός ο όρος έχει πολλές διαφορετικές ερμηνείες . Αυτός που μας ενδιαφέρει είναι για την κίνηση των ανθρώπων στα αεροδρόμια . Ο όρος αναθεωρεί την γεωγραφική έννοια των συνόρων. Δηλαδή έχουμε το σύνορο μέσα στην χώρα, δηλαδή το αεροδρόμιο και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του transit . Η οποία διέπεται από διεθνής συμβάσεις, νόμους, οργανισμούς αλλά και τοπικές-εθνικές αρχές διοίκησης. Ο χώρος transit μεταφράζεται ως το σύνορο πριν εισέλθεις στην χώρα, βρισκόμενος όμως στην γεωγραφική επικράτεια της χώρας , χωρίς βέβαια να θεωρείται νομικά έδαφος της. (Melissa Laing σελ.65-67)
4. Συνθήκη του Σένγκεν : Είναι η συνθήκη που υπογράφει στις 14 Ιουνίου του 1985 και τέθηκε σε ισχύ 26 Μαρτίου του 1995 .Εντάχθηκε στην νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εφαρμόζεται σε 29 κράτη-μέλη της αλλά και σε κάποια εκτός αυτής. Δημιουργεί τον χώρο Σένγκεν στα αεροδρόμια, που είναι οι εντός και οι εκτός πτήσεις Σένγκεν . Παρέχει ελεύθερη μετακίνηση μεταξύ των ταξιδιωτών των χωρών που ανήκουν στην συνθήκη και επιπλέον εφαρμόζει κοινούς κανόνες περί του ασύλου ,κοινή λίστα χωρών όπου χρειάζονται βίζα για να εισέλθουν στα κράτη, κοινές προσπάθειες καταπολέμησης της τρομοκρατίας της μετανάστευσης και των ναρκωτικών. Επίσης την δημιουργία του συστήματος πληροφοριών της Σένγκεν (SIS) το οποίο επιτρέπει σε αστυνομικά τμήματα να μοιράζονται πληροφορίες για καταζητούμενους και ανεπιθύμητους και να τους καταδιώξει ακόμα και εκτός των

συνόρων της. Δηλαδή στην ουσία μειώνει τους ελέγχους και καθιστά όλο και πιο ευέλικτη την διακίνηση ανθρώπων, αγαθών χωρίς δασμούς στο εσωτερικό της αλλά ενδυναμώνει τα εξωτερικά της σύνορα και τα κάνει θεωρητικά απροσπέλαστα. (<https://www.lawspot.gr/nomikes-plirofories/voithitika-kemena/osa-hreiazetai-na-gnORIZETE-gia-ti-synthiki-sengken> 27/12/2019)

5. Frontex : Είναι ο Ευρωπαϊκός οργανισμός συνόρων και συνοριοφυλακών , ο ρόλος του είναι να υποστηρίζει τα κράτη μέλη της συνθήκης Σένγκεν για την καταπολέμηση των διασυνοριακών εγκλημάτων αλλά και την διαχείριση των εξωτερικών συνόρων. Αυτό το καταφέρει με την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρογνωμοσύνης με τις χώρες που συνεργάζεται και βοηθάει τρίτες χώρες που αντιμετωπίζουν εγκλήματα ή εκτεταμένη μετανάστευση. Τέλος συντονίζει την ανάπτυξη ακτοφυλακής και συνοριοφυλακής με αεροπλάνα, πλοία , περιπολικά αυτοκίνητα και με άλλα μέσα , στις χώρες με τις οποίες συνεργάζεται που αντιμετωπίζουν συνοριακά προβλήματα (<https://frontex.europa.eu/faq/key-facts/> 27/12/2019)
6. Πτήσεις επαναπατρισμού : Είναι πτήσεις οι οποίες διακρίνονται σε εθελούσιους και αναγκαστικούς επαναπατρισμούς . Αυτός ο διαχωρισμός δηλαδή έχει να κάνει με το αν το άτομο που απελαύνεται συμφωνήσει από την αρχή να των επιστρέψουν, αρμόδιες αρχές στον τόπο καταγωγής του ή θα το επιβάλλουν με την βία. Αυτές γίνονται είτε με κανονικές εμπορικές πτήσεις κοινού , στις οποίες το άτομο είναι περιορισμένο και φρουρείται από ειδικά σώματα ασφαλείας ή από πτήσεις τσάρτερ (charter) που ναυλώνεται ένα αεροπλάνο για να πραγματοποιήσει τέτοια ταξίδια, από έναν αρμόδιο φορέα και τοποθετεί τα άτομα που θα απελάσει μαζί με φρουρά και πραγματοποιείται το ταξίδι στους διάφορους προορισμούς (William Walters 2018)
7. Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων (F.I.R-Flight Information Region) : Είναι ένας αεροπορικός όρος με τον οποίο καταδεικνύεται η κυριαρχία του κάθε κράτους στον εναέριο χώρο του . Αυτό γίνεται με διεθνής συμφωνίες μέσω του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Αποσκοπεί στην εξασφάλιση ασφαλών συνθηκών πτήσης στον εναέριο χώρο του κάθε κράτους

(<http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html>
27/12/2019)

2.3 Ανάλυση βιβλιογραφίας

Σε αυτό το υποκεφάλαιο αναλύουμε τα κείμενα που μας βοήθησαν στη μελέτη μας για τη διαμόρφωση του χώρου του αεροδρομίου ως συνόρου.

Ο Jean-Baptiste Frétiigny(2017) λέει ότι έχουν γίνει πολλές μελέτες για τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Όμως η προσέγγιση σε πολλές εκ των μελετών είναι να συγκρίνει ανόμοια πράγματα και σε διαφορετικές χωροχρονικές περιπτώσεις . Ο συγγραφέας υποστηρίζει ότι τα αεροδρόμια επηρεάζονται μεταξύ τους, από το που βρίσκονται, δηλαδή σε ποια επικράτεια, τους δεσμούς, που έχει η χώρα που βρίσκεται το αεροδρόμιο σε συνάρτηση με άλλες και τις πολιτικές που εφαρμόζονται σε αυτές. Θεωρεί ότι είναι ο απόηχος της παγκοσμιοποίησης ενώ έχει αλλάξει αισθητά ο ρόλος που διαδραμάτιζε στο παρελθόν με αυτό που είναι τώρα. Πιστεύει ότι είναι ένας χώρος ο οποίος μπορεί να αναλυθεί από διάφορες παραμέτρους ώστε να υπάρχει μια λογική σύγκριση του παρελθοντικού , παροντικού και του μελλοντικού αεροδρομίου . Διευκρινίζει ότι δεν πρέπει να δίνουμε βάση μόνο στις τεχνολογικά προηγμένες καινοτομίες του αλλά και στο ότι τα αεροδρόμια είναι σαν ζωντανοί οργανισμοί που κληρονομούν προϋπάρχοντες συνθήκες και καταστάσεις τους. Οπότε πρέπει να τα αναλύουμε στην ολότητα τους και να μην επικεντρωνόμαστε σε συγκεκριμένα κομμάτια της ιστορίας τους. Μέσω βασικών κοινωνικών , πολιτικών , οικονομικών και πολιτισμικών πρισμάτων μπορούμε να αναλύσουμε πρακτικές ασφάλειας , διαχωρισμού και μεταναστευτικών πολιτικών, που διαδραματίζονται στα αεροδρόμια μόνο αν δεχτούμε ότι υπάρχουν χωρικές και χρονικές συνδέσεις αλλά και ότι υπάρχει μια συνέχεια σε αυτές τις καταστάσεις. Θεωρεί επίσης ότι ο αερολιμένας είναι ένα πραγματικό κινητό σύνορο στο οποίο πραγματοποιούνται διαδικασίες ελέγχου, περιορισμού μέσω των συσκευών ασφαλείας και παρακολούθησης . Ένας από τους βασικούς υπαίτιους για το κινητό σύνορο θεωρεί την συνθήκη της Σέγκεν.

Η Codourey(2008) επισημαίνει ότι με την μετατροπή της οικονομίας αλλά και της προόδου της τεχνολογίας ο αερολιμένας έχει εναρμονιστεί μαζί τους . Δηλαδή έχουν δημιουργηθεί χώροι μέσα στο αεροδρόμιο οι οποίοι είναι προσιτοί για τις κατάλληλες κοινωνικές, εθνοτικές και οικονομικές ομάδες. Συμπληρώνει οτι πλέον το αεροπλάνο είναι το πιο μαζικό και δημοφιλέστερο μέσο μετακίνησης διότι οι άνθρωποι το χρησιμοποιούν

περισσότερο από τα αμάξια , τα τρένα και τα πλοία μεταφορικά μέσα που ήταν παλαιότερα δημοφιλή , για να πραγματοποιήσουν ταξίδια ψυχαγωγίας αλλά και μετακίνησης για εργασία . Το αεροπλάνο από τη μία πλευρά μεταφέρει τουρίστες σε οποιοδήποτε μέρος της γης, με παρόμοιες παροχές που έχουν και στον τόπο τους αλλά από την άλλη αποτελεί και εν δυνάμει μέσο απέλασης για τους οι μετανάστες και τους πρόσφυγες. Οι χώροι του αερολιμένα αλλά και η ποιότητα των παροχών εδάφους και αέρα έχουν ταξικές διαφοροποιήσεις. Αναφέρει το παράδειγμα της αεροπορικής εταιρείας Lufthansa, η οποία προσφέρει υψηλές υπηρεσίες και προνόμια στους επιβάτες που συμβάλλουν στην κερδοφορία της δηλαδή όπως π.χ. θέσεις παρκινγκ στα γκαράζ του αεροδρομίου , ιδιωτικές αίθουσες αναμονής, αναψυχής και εργασίας και μεταφορά με ιδιωτική λιμουζίνα στο αεροπλάνο. Επειδή, κυρίως ανώτερα ταξικά στρώματα χρησιμοποιούσαν το διεθνές αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης , δημιουργήθηκε ένα μικρότερο αεροδρόμιο κοντά στο διεθνές , το οποίο ήταν μια πρώην Αμερικανική βάση . Το καινούργιο αεροδρόμιο ονομάστηκε Frankfurt-Hahn. Αυτό λοιπόν το μικρότερο αεροδρόμιο χρησιμοποιείται κυρίως για πιο φθηνές πτήσεις και για άτομα που δεν θέλουν ή δεν μπορούν να ξοδέψουν πολλά χρήματα για τα ταξίδια τους . Μακριά από τον κεντρικό σταθμό του αεροδρομίου , δημιουργήθηκε ένα μέρος όπου στεγάζονται πρόσφυγες και μετανάστες που είναι προς απέλαση . Εκεί όπως αναφέρει, έχουν μειωμένες ελευθερίες ,διάφοροι κοινωνικοί λειτουργεί προσπαθούν να τους παρέχουν κάποιες δραστηριότητες για να τους ψυχαγωγήσουν , δεν μπορούν να φύγουν από το κτήριο ,τα άτομα με κοινές κουλτούρες και θρησκείες μένουν σε κοντινά δωμάτια αλλά επίσης δεν μπορούν να μαγειρεύουν στο κτήριο διότι οι διαφορετικές κουλτούρες μπορούν να δημιουργήσουν προβλήματα, οπότε το φαγητό, τους το παρέχει το κέτερινγκ του αεροδρομίου .

Η Codourey (2008) υπογραμμίζει ότι τα αεροδρόμια διέπονται από ένα καθεστώς νόμων εθνικών ή υπερεθνικών που εφαρμόζονται από κρατικούς ή ιδιωτικούς φορείς . Πρέπει να υπερασπιστεί τα γεωγραφικά σύνορα της χώρας αλλά και τα διεθνή όπως το παράδειγμα της Σένγκεν ο οποίος είναι ένα χώρος που θεωρείται ελεύθερος από εκτενείς ελέγχους για συγκεκριμένους επιβάτες οι οποίοι είναι υπήκοοι κρατών μελών της αλλά οι εκτός αυτής επιβάτες πρέπει να ελεγχθούν από διαφορετικούς φορείς και από διαφορετικές διαδικασίες ελέγχου που εφαρμόζονται από ιδιωτικούς ,κρατικούς φορείς από αεροπορικές εταιρίες ή και από τους ίδιους τους υπαλλήλους των αεροδρομίων.

Τονίζει επιπλέον ότι ο χώρος transit είναι το τελευταίο σύνορο στη διέλευση εμπορευμάτων και ανθρώπων αλλά εμπεριέχει και αυθαιρεσία. Αυτό γιατί ένας πρόσφυγας θεωρείται εκτοπισμένος σε μη εθνικό χώρο όντας στο detention camp του αεροδρομίου , ενώ βρίσκεται στην χώρα με φυσικό τρόπο . Υποστηρίζει ότι *‘‘Στα σύνορα*

του αεροδρομίου η γεωπολιτική έννοια του εθνικού κράτους και η έννοια της παγκόσμιας αυτοκρατορίας μεταβάλλουν τη σχέση μεταξύ γεωγραφικού και πολιτικού χώρου” και αυτός είναι ο λόγος που διαφορετικές κοινωνικές ομάδες διέπονται από άλλους νόμους και προνόμια. Πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι πιο εύποροι επιβάτες με πιο ακριβό εισιτήριο παραβλέπονται από πολλούς ελέγχους. Σημειώνει τότε ότι η τεχνολογία γενικότερα θα αντικαταστήσει παλαιότερες μεθόδους ελέγχου και θα βασιστεί σε βιομετρικά στοιχεία και σε βάση δεδομένων που θα καταγράφουν την μοναδικότητα των χαρακτηριστικών του σώματος. Θα ενταθεί δηλαδή κωδικοποίηση της ατομικότητας σε ψηφία και σε προκαθορισμένες συμβατές ή ασύμβατες, για το σύστημα, συμπεριφορές προτύπων.

Η Cidell(2013) λέει ότι η παγκοσμιοποίηση επιτυγχάνεται με την μεταφορά πληροφοριών, ανθρώπων και αγαθών, ένας από τους σημαντικότερους τρόπους που πραγματοποιείται αυτό είναι οι αερομεταφορές, γι αυτό και είναι πολύ σημαντικές. Ένα από τα κύρια όρια που ξεπέρασε η παγκοσμιοποίηση είναι η τεχνολογική αλλαγή των αερομεταφορών και η μαζικότητά τους.

Ο Kellerman(2008) ασχολείται με τους διεθνείς τερματικούς σταθμούς στα αεροδρόμια οι οποίοι όπως υποστηρίζει ο ίδιος *‘Μπορούν να θεωρηθούν, ως οι πιο αυταρχικές εγκαταστάσεις που προορίζονται για τη χρήση ελεύθερων πολιτών, χαρακτηρισμένες από μια ευρεία βάση αυταρχικής εξουσίας.’* (Kellerman 2008, pg.166) Όπως αναφέρεται στο κείμενο *‘Τα αντιτρομοκρατικά μέτρα, μετέτρεψαν το αεροδρόμιο σε ένα ηλεκτρονικό ελεγχόμενο περιβάλλον που ανταγωνίζεται μόνο η φυλακή υψίστης ασφαλείας’* (Gordon στο Kellerman 2008 : 166). Επισημαίνει ότι το αεροδρόμιο είναι ένα κράμα διεθνών, εθνικών, τοπικών αλλά και εμπορικών αρχών επιβολής, όπου διαχειρίζονται τους πληθυσμούς, για αυτό και πρέπει οι επιβάτες αλλά και οι εργαζόμενοι στις υπηρεσίες και τα καταστήματα του αεροδρομίου να συμμορφώνονται σε συγκεκριμένες τυπικές συμπεριφορές. Οι τερματικοί σταθμοί είναι πολύ σημαντικοί γιατί οργανικές λειτουργίες εκεί (check in-out, έλεγχος εγγράφων, εμπορικές συναλλαγές) γι αυτό και λειτουργούν αδιάκοπα, οπότε και πρέπει να είναι πολύ ασφαλή. Αυτό το φαινόμενο άρχισε να συμβαίνει από την δεκαετία του 70’ που συνέβαιναν συχνές αεροπειρατείες αλλά εντάθηκε και έγιναν πιο αυστηροί μετά το συμβάν της ενδεκάτης Σεπτεμβρίου.

Εν συνεχεία (Kellerman, 2008) λοιπόν μας αναφέρει ότι οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να είναι μεγάλοι χώροι όπου να σηματοδοτούν την κίνηση, την μετάβαση σε διαφορετικό περιβάλλον και να εκπέμπουν εξουσία. Είναι αρχιτεκτονικά ιδιαίτεροι και οι σημάνσεις

που έχουν είναι για να αποκλείει διάφορα μέρη τους επιβάτες ώστε να τους επισημαίνει τις οδούς που έχουν ελεύθερη διέλευση και επομένως να τους διευκολύνει. Όταν ένας/ μία επιβάτης/επιβάτισσα φτάσει στον χώρο του transit οι έλεγχοι που υποβάλλεται είναι εκτεταμένοι. . Αυτοί οι έλεγχοι εκτελούνται από τους υπαλλήλους εμπορικών καταστημάτων μέχρι εθνικούς και υπερεθνικούς φορείς που ελέγχουν την εγκυρότητα του εισιτηρίου, την ταυτότητα, την άδεια διαμονής στην χώρα, το διαβατήριο και γενικότερα τα ταξιδιωτικά έγγραφα .

Ο Kellerman(2008) συγκρίνει την πόλη με το αεροδρόμιο. Θεωρεί ότι στην πόλη υπάρχει ελευθερία κινήσεων και πλουραλισμού στο που και πως θα πας . Ενώ στο αεροδρόμιο οι ροές/ κινήσεις είναι προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις και δεν μεταβάλλονται εύκολα, εκτός αν κρίνεται απαραίτητο να περάσει ένας / μία επιβάτης επιπλέον στάδια ελέγχου . Στην πόλη εάν υποβληθεί κάποιος ή κάποια σε έλεγχο θεωρείται παραβάτης ενώ στο αεροδρόμιο είναι διαδικασία ρουτίνας και χωρίς να εγείρεις υποψίες. Η τεχνολογία και η πληροφορία έχουν βοηθήσει κατά πολύ τις παροχές και την ασφάλεια στο αεροδρόμιο. Τέλος οι τερματικοί σταθμοί για τον συγγραφέα είναι απρόσωποι, μεταβατικοί και δεν υποδηλώνουν κάτι τοπικό ή γνώριμο , είναι το μετέωρο βήμα προς το ταξίδι και την χώρα που είσαι .Δημιουργούν οπτική επαφή με ανθρώπους διαφορετικούς μεταξύ τους από άποψη φύλου, εθνικότητας, κουλτούρας αλλά και τους διαχωρίζει με την διαφορετική αξία των εισιτηρίων τους και κατά συνέπεια τις διαφορετικές παροχές και χώρους που θα χρησιμοποιήσουν.

Οι Blalock Kadiyali, & Simon (2007) αναφέρουν τα μέτρα που πήρε η τότε Αμερικανική κυβέρνηση μετά την 9/11 .Έβγαλε νόμο όπου θα έφερνε αλλαγές στα αεροδρόμια της . Το πρώτο που έκανε είναι να κρατικοποιήσει τους ελέγχους στους επιβάτες σε όλα τα αεροδρόμια της επικράτειας και μετέπειτα έκανε υποχρεωτικό τον έλεγχο των αποσκευών, το οποίο υλοποιήθηκε μέχρι τα τέλη του 2002. Αυτά τα δύο μέτρα τα αναφέρουν ως τις σημαντικότερες αλλαγές. Οι έλεγχοι στα αεροδρόμια άλλαξαν ριζικά. Η κυβέρνηση αύξησε το προσωπικό ασφαλείας όπως και ανέβασε τους μισθούς τους για να προσελκύσει άτομα για αυτήν την δουλειά, όπως επίσης και την περίοδο της εκπαίδευσης τους, για να είναι πιο έτοιμη να διαχειριστούν περιστατικά και αποτελεσματικότερα τις οθόνες ανάλυσης για τις αποσκευές. Επίσης για τον έλεγχο των αποσκευών -που δεν υπήρχε ως πολιτική πριν το χτύπημα της ενδεκάτης Σεπτεμβρίου- η κυβέρνηση θέσπισε τέσσερις διαφορετικού είδους τρόπους ανίχνευσης εκρηκτικών: Το ψηφιακό σύστημα εντοπισμού εκρηκτικών (EDS), τον ανιχνευτή εκρηκτικών (ETD), σκυλιά ειδικά εκπαιδευμένα για εντοπισμό βομβών και τέλος κανονικό ψάξιμο των αποσκευών από τους ίδιους τους υπάλληλους ασφαλείας. Τελικά προτιμήθηκαν οι ηλεκτρονικές διαδικασίες (EDT και

EDS). Οι επιβάτες αφήνουν στον έλεγχο του αεροδρομίου τις αποσκευές τους, ελέγχονται από τα ψηφιακά συστήματα και μετά κάνουν check in . Σε περίπτωση βέβαια που φανεί κάτι επιλήψιμο πραγματοποιούν και τις άλλες δύο διαδικασίες.

Ο David Lyon(2003) αντιμετωπίζει το αεροδρόμιο σαν ένα χώρο όπου διαφορετικοί άνθρωποι και με διαφορετικά καθεστάτα συνυπάρχουν για λίγο. Τουρίστες, επιχειρηματίες, μετανάστες και πρόσφυγες κλπ. Δημιουργείται ο διαχωρισμός στο αεροδρόμιο μεταξύ του επιβάτη και του καταναλωτή. Ο επιβάτης πρέπει να περάσει τους αναγκαστικούς ελέγχους και ο καταναλωτής από μικρό παρακολουθήσεις. Είναι δυο διαφορετικές σφαίρες , συνυπάρχουν όμως και μοιράζονται προσωπικά δεδομένα, η κάθε μια για τις δικές τις βλέψεις και σκοπούς. Ο Lyon αναφέρει ότι βιομετρικά στοιχεία, προσωπικές επιλογές και προτιμήσεις δεν είναι πλέον στο απυρόβλητο ενώ εξηγεί ότι αυτό δεν συνέβη ξαφνικά αφού ήδη από την δεκαετία του 70' και έπειτα που πραγματοποιούνταν περιστατικά αεροπειρατείας συχνά , εταιρίες αεροπορικές και κρατικοί φορείς έλαβαν δράση. Όμως τέτοια γεγονότα δεν έπαυσαν τελείως και ας είχαν παρθεί σχετικά μέτρα ασφαλείας αλλά κορυφώθηκαν με την επίθεση στους δίδυμους πύργους. Θέτει επίσης την παράμετρο της θυσίας της ιδιωτικότητας και των προσωπικών δεδομένων προς την επικράτηση του "κοινού καλού", το οποίο διαπραγματεύονται κυβερνήσεις παγκοσμίως με επιχειρηματίες που θέλουν να προωθήσουν τα τελευταία τεχνολογικά τους εμπορεύματα .(όπως κλειστού κυκλώματος τηλεοράσεις και κάμερες) Τέλος αναφέρει ότι είναι αδύνατον σε ένα παγκοσμιοποιημένο χώρο όπως είναι τα αεροδρόμια να διαχωριστεί το τοπικό από το υπερεθνικό, το συμφέρον από την πραγματική ασφάλεια των επιβατών και η προσωπική ελευθέρια από τον διαχωρισμό των ιθυνόντων που αποκόβουν ή περιορίζουν ανθρώπους από "επισφαλείς" χώρες, εθνικότητες ,θρησκείες και απόψεις που είναι αντίθετες από την κυρίαρχη τους άποψη.

Ο Vlcek (2007) υπογραμμίζει το ισχυρό νομικό πλαίσιο για την προστασία των ιδιωτικών δεδομένων που υπήρχε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός του πλαισίου ήταν να διατηρούνται ιδιωτικά τα προσωπικά δεδομένα και να μην γίνονται έρμαιο επιχειρηματικών και εμπορικών εταιριών. Όμως από το 2001 που αντιμετωπίζονται σχεδόν όλοι ως εν δυνάμει τρομοκράτες και με την φοβία προφανώς του νωπού ακόμα τότε χτυπήματος στους δίδυμους πύργους, οι Η.Π.Α είχαν αποκτήσει τα δεδομένα ευρωπαϊκών εταιριών αερομεταφοράς για τους επιβάτες που επιχειρούσαν πτήσεις από και προς αυτών των προορισμών .Οπότε τότε οι αμερικάνικες αρχές είχαν πρόσβαση σε προσωπικά δεδομένα του επιβατικού κοινού.

Ο Salter(2007) υπενθυμίζει την περίπτωση του Merhan Nasserī, ο οποίος είχε αναγκαστεί να μείνει στο χώρο transit του Charles de Gaulle για 10 χρόνια, επειδή δεν είχε τα κατάλληλα έγγραφα . Διευκρινίζει ότι το αεροδρόμιο για κάποιους είναι μια περιπλάνηση λιγιστών περιορισμών και άφθονων καταναλωτικών προσφορών όμως για άλλους, είναι ένας αφιλόξενος και απρόσωπος χώρος, που είναι περιορισμένοι σε μικρή έκταση γης χωρίς δικαιώματα και ελευθερίες. Εξηγεί το φαινόμενο του αεροδρομίου και ειδικότερα του χώρου transit ως *“Χώρου που διαχωρίζονται η έννοια της επικράτειας μιας χώρας με την εδαφικότητα (territory) ,η σημαντικότητα της εξομολόγησης και της επιτήρησης αλλά και οι κρυμμένες δυναμικές που έχουν οι προβολές (screenings)των σωμάτων ασφαλείας μέσα στο αεροδρόμιο”* Τέλος διευκρινίζει ότι στο αεροδρόμιο υπάρχουν κρατικοί, ιδιωτικοί, εθνικοί και υπερεθνικοί φορείς και θεσμοί που προσπαθούν να πετύχουν την μέγιστη ασφάλεια για τα αεροδρόμια και κατά επέκταση και τα κράτη

Οι Hainmueller και Lemitzer (2003) μας επισημάνουν τις ειδοποιούς διαφορές που υπήρχαν στις Η.Π.Α και στην Γερμανία πριν από το χτύπημα των διδύμων πύργων και τα επόμενα μέτρα που πάρθηκαν για να προληφθούν τέτοια περιστατικά. Οι Η.Π.Α χαρακτηρίζονταν από περιορισμένα μέτρα ασφαλείας, ιδίως στις πτήσεις εσωτερικού. Αυτό συνέβαινε διότι ο έλεγχος και η ασφάλεια των επιβατών και των αποσκευών ήταν υπό των έλεγχο των ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών. Επειδή ήταν στα χέρια τους προτιμούσαν να έχουν ανταγωνιστικές τιμές και μικρές ουρές αναμονής παρά να εντάσσουν επιπλέον φόρο στην τιμή των εισιτηρίων τους, για ελέγχους. Από την άλλη μεριά στην Γερμανία, ο έλεγχος ήταν υπό την αιγίδα του κράτους. Οπότε ήταν πιο συμπαγής η διοίκηση του και για το κόστος για τα μέτρα που λαμβάνονταν διανεμόνταν μέσω φόρων στους πολίτες της χώρας. Οι συγγραφείς τονίζουν ότι ήταν καλύτερα τα αποτελέσματα ασφαλείας όταν αυτές οι δομές ελέγχου τις διαχειριζόταν το κράτος. Όμως λόγω της παγκοσμιοποίησης άρχισαν να ιδιωτικοποιούνται σταδιακά. Μετά την επίθεση στους δίδυμους πύργους η Αμερικανική κυβέρνηση ενστερνίστηκε την πολιτική των Γερμανών και κατά επέκταση πολλών Ευρωπαϊκών χωρών έως τότε και κρατικοποίησε τις δομές ασφαλείας στο αεροδρόμιο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε μια κοινή πολιτική ασφαλείας στα αεροδρόμια. Μας αναφέρουν στην ουσία ότι η ανταγωνιστικότητα των εταιριών μπορεί να προσφέρει καλύτερες προσφορές σε αεροπορικά εισιτήρια παρόλα αυτά μπορεί να θυσιάσει την ασφάλεια στο βωμό του κέρδους. Σε αντίθεση με μια κυβέρνηση που έχει, θεωρητικά, περισσότερο χρόνο για να συστήσει ένα εμπειριστωμένο πρόγραμμα ασφαλείας στα αεροδρόμια το οποίο θα στοχεύει στην

αποτελεσματικότερη ανίχνευση κινδύνου και επίσης δεν θα μεταβάλλεται εύκολα από το παιχνίδι των αγορών.

Ο Hobolth (2006) αναφέρει ότι ο Frontex αναπτύχθηκε για να προασπίζει και να ενδυναμώνει τα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην ουσία με την Συνθήκη της Σένγκεν αλλά και του Άμστερνταμ αποτελεί τον κύριο προασιστή της ελεύθερης διακίνησης προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών στο χώρο της Σένγκεν. Επίσης συνεργάζεται με πολλές υπηρεσίες, από τις διάφορες χώρες που έχουν εφαρμόσει την συνθήκη, όπως για παράδειγμα τα τελωνεία, τους συνοριοφύλακες αλλά και τις υπηρεσίες μετανάστευσης. Προστατεύει τα σύνορα και τους πολίτες της αλλά αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον διαχωρισμό των υπηκόων που δεν ανήκουν σε αυτή. Δηλαδή υποβάλλει τους υπηκόους που δεν ανήκουν σε χώρες Σένγκεν, σε ενδελεχούς ελέγχους πιστοποίησης εγγράφων αλλά και τους αντιμετωπίζει σαν κίνδυνος για την ασφάλεια. Ο Frontex επανειλημμένα συγγέει τους μετανάστες/στρίες χωρίς άδεια με τρομοκράτες, λαθρεμπόρους και δουλεμπόρους. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει προσπαθήσει να τα διαχωρίσει αλλά ανεπιτυχώς. Μια από τις πρακτικές του Frontex είναι ότι μπορεί να συλλέγει στοιχεία από άλλους φορείς, όπως η Europol, για να διαχειρίζεται πιο εύκολα το ενδεχόμενο ρίσκου για κάθε επιβάτη. Αυτό το κάνει για να αναλύσει κινδύνους, για την ασφάλεια. Αλλά παρόλα αυτά γεννάει φόβους για την μη ιδιωτικότητα και μεταφορά προσωπικών δεδομένων. Συλλέγει όλα τα δεδομένα για να τα παρέχει σε όλα τα όργανα της Ε.Ε, που είναι αρμόδια για τα εξωτερικά σύνορα της και παίρνονται αποφάσεις για τους μετανάστες χωρίς άδεια οι οποίοι έφτασαν στον χώρο Σένγκεν. Οι πληροφορίες που συλλέγουν και μοιράζονται για τους μετανάστες/στρίες με τους φορείς είναι : τον τρόπο που έφτασαν μέσα στα σύνορα, από ποιες χώρες πέρασαν για να φτάσουν και τον λόγο που έχουν για να πάνε σε κάποια χώρα της Σένγκεν. Μια άλλη διαδικασία που εκτελεί είναι οι τακτικές ανάλυσης κινδύνου. Αυτό σημαίνει ότι *“ο αξιωματικός, με κατάλληλο εξοπλισμό αναλύει τους “δείκτες κινδύνου ,τα προφίλ κινδύνου” και σε “πραγματικό χρόνο” αξιολογεί και κρίνει ποια “ άτομα, οχήματα ,πλοία ή πτήσεις” πρέπει να ελεγχθούν”*.(Hobolth,2006 σελ. 17) Ένας σημαντικός ακόμα τομέας που συμβάλλει το Frontex είναι ο επαναπατρισμός *“Αυτό σημαίνει ότι παρέχει βοήθεια που είναι απαραίτητη, βρίσκει πρακτικές σε σχέση με την απομάκρυνση των μεταναστών. Επίσης την απόκτηση τάχιστα ταξιδιωτικών εγγράφων και επίσης την εκπαίδευση υπαλλήλων σε προγράμματα επαναπατρισμού”*. *“Ο κανονισμός αναθέτει στον Frontex να εργαστεί στον τομέα των*

κοινών επιχειρήσεων επιστροφής’’. ‘‘ Ο επαναπατρισμός αποτελεί από τα σημαντικότερα μέρη ελέγχου των συνόρων, διότι έμεσσα αποθαρρύνει ανθρώπους να ταξιδέψουν παράνομα στην Ευρωπαϊκή Ένωση’’ (Hobolth, 2006 σελ 21) Στο κατάλογο βέλτιστων πρακτικών της Σένγκεν ο επαναπατρισμός περιγράφεται ως ‘‘το τελευταίο στάδιο στη γεωγραφική και χρονολογική σειρά’’ του ταξιδιού ενός μετανάστη / μιας μετανάστριας. Ο Frontex βοηθάει τα κράτη-μέλη παρέχοντας τους πληροφορίες για τις καλύτερες εκδοχές επαναπατρισμού, εκ των οποίων να προτιμούνται οι πτήσεις τσάρτερ (charter) που έχουν τα άτομα κοινό προορισμό. Υπάρχει μια ιδιάζουσα νομική υπόσταση για τον επαναπατρισμό διότι τα κράτη αναθέτουν στον Frontex τις διαδικασίες και αυτός παρέχει βοήθεια και εκτελεί μεθόδους για αυτά. Οπότε στην ουσία μοιράζονται οι ευθύνες για την κακή μεταχείριση και τις ελάχιστες ελευθερίες και δικαιώματα των μεταναστών μεταναστριών κατά τον επαναπατρισμό τους. Ο κανονισμός βέβαια προβλέπει το σεβασμό στα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα. ‘‘Η τεχνική επαναπατρισμού είναι η κατασκευή των αγνώστων και ανεπιθύμητων δυνητικών μεταναστών ως ανιχνεύσιμοι από μια σκληρή πολιτική επαναπατρισμού και έπειτα μια κατασκευή των προσώπων που περιμένουν τον επαναπατρισμό ως μη έχοντα δικαιώματα’’ (Hobolth, 2006 σελ 22)

Ο Walters(2018) μας εξηγεί ότι υπάρχουν δυο ειδών απελάσεων από αέρα. Το πρώτο είναι με κανονικές προγραμματισμένες εμπορικές πτήσεις. Όπου αυτοί που επρόκειτο να επαναπατριστούν συνοδεύονται από ειδικούς φρουρούς που μπορούν να τους ελέγξουν και να τους περιορίσουν. Όμως σε τέτοιου είδους ταξίδια η μεταφορά μπορεί να εγείρει κατακραυγή του επιβατικού κοινού προς τις αρχές. Επίσης ο πιλότος μπορεί να μην πραγματοποιήσει την πτήση αν θεωρεί ότι ο επαναπατριζόμενος είναι ‘επικίνδυνος’ για το ταξίδι. Γενικότερα και οι αεροπορικές εταιρίες δεν θέλουν να στιγματιστούν αλλά και οι ακτιβιστές ενάντια σε αυτό μπορούν να ανιχνεύσουν εύκολα τέτοιου τύπου πτήσεις και να τις αποτρέψουν. Η δεύτερη μέθοδος είναι με πτήσεις τσάρτερ (charter). Τις τελευταίες δεκαετίες αναφέρει οτι έχουν σημειωθεί αρκετές τέτοιου είδους πτήσεις από πολλές χώρες της Ε.Ε. Ένα από τα μειονεκτήματα είναι ότι πολλές χώρες δεν έχουν άμεσες ανταποκρίσεις με τους προορισμούς των απελαθέντων . Σε αυτή την περίπτωση υπάρχουν τα transit αεροδρόμια, όπου εκεί συλλέγουν επαναπατριζόμενους από πολλές χώρες της Ε.Ε και τους μεταφέρουν με αλληπάλληλα ταξίδια στους προορισμούς τους. Σε αυτές τις πτήσεις βέβαια υπάρχει και ο διπλάσιος αριθμός φρουρών που τους επιτηρεί. Αυτά τα ταξίδια χρηματοδοτούνται από την Frontex. Παλαιότερα στους χώρους transit των αεροδρομίων είχαν το δικαίωμα να υποβάλλουν αίτημα ασύλου, όταν περίμεναν να έρθουν και οι άλλοι επαναπατριζόμενοι. Αυτό βέβαια πολλές φορές δεν γίνεται και εξουσιοδοτείτε το αεροπλάνο σαν χώρος κράτησης, για να αποφεύγονται περιστατικά

αιτήματος ασύλου. Αναφέρει ότι το αεροπλάνο μπορεί να γίνει τέτοιος χώρος και να υπάρχει κατάχρηση βίας και στέρησης διεθνών αναγνωρισμένων ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ο συγγραφέας προτιμά να αντιμετωπίζει αυτή την υποδομή απέλασης σαν μέσο πάλης μεταξύ κράτους, μηχανισμών και ανθρώπων και δικαιοσύνης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αποτροπή βασανισμών προτείνει αρκετούς τρόπους προστασίας των απελαθέντων. Όπως να ζητήσουν άσυλο πριν μπουν στο αεροπλάνο διότι είναι δικαίωμα τους και να μπορούν οι δικηγόροι τους κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους να επιχειρούν να τους υπερασπίζονται μέχρι να βγουν από το αεροπλάνο δηλαδή και την τελευταία στιγμή πριν αποβιβαστούν στη χώρα τους. Συνεπώς μας μιλάει για νέου είδους συνόρων και ελέγχου που υπερκερνούν τη χωρική σφαίρα των παραδοσιακών συνόρων και δημιουργούν τον άνθρωπο-σύνορο με την ιδιότητα της κίνησης του από μέρος σε μέρος. Γι' αυτό υποστηρίζει ότι όσο αναπτύσσεται η τεχνολογία, η ψηφιοποίηση και η μεταφορά της πληροφορίας τόσο θα υπάρχει αυτή η πάλη του καταπιεσμένου με τον καταπιεστή.

Η Laing(2009) μας αναφέρει ότι το 1944 στο Σικάγο συνάπτηκε μια σύμβαση για την διεθνή πολιτική αεροπορία. Ένα από αυτά τα άρθρα που αποφασιστήκαν ήταν ότι το κράτος έχει απόλυτο έλεγχο στον εναέριο χώρο πάνω από την επικράτειά του και ότι μπορεί να ελέγχει τη μεταφορά και τη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών που περνούν από εκεί. Επίσης ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να συνάπτουν συμφωνίες με τα κράτη και κατά συνέπεια με το νομικό καθεστώς και τις απαιτήσεις του κράτους. Πρέπει να έχουν όλα τα έγγραφα πιστοποιητικά για να αφιχθούν στο αεροδρόμιο. Αυτό μας αναφέρει ότι ήταν ο πρόδρομος της δημιουργίας του χώρου transit. Το διαβατήριο και η visa δημιουργούν δυνατούς δεσμούς μεταξύ ανθρώπων και κρατών (αεροδρομίων) ή τους μπλοκάρουν την διέλευση και μετακίνηση από αυτά. Αναφέρεται στην Συνθήκη Σένγκεν που ο σκοπός της είναι να ενώσει τις χώρες που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλα κράτη που θέλουν να μοιράζονται το κεκτημένο Σένγκεν, δηλαδή την ελεύθερη διέλευση από όλους τους λιμένες σε αγαθά και ανθρώπους χωρίς να περνάνε από έλεγχο. Όμως με την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων υψώνονται εξωτερικά δυνατότερα σύνορα για την παρεμπόδιση της παράτυπης μετανάστευσης, των αγαθών και της τρομοκρατίας. Αυτό έχει ως σκοπό λοιπόν, τα συμβαλλόμενα κράτη της συνθήκης να έχουν κοινά συστήματα και απαιτήσεις (προϋποθέσεις VISA, SIS) από τις τρίτες χώρες. Επίσης η Σένγκεν αλλάζει, για τα ταξίδια εσωτερικού, την έννοια του transit. Διότι αντιμετωπίζει εθνικά κράτη σαν μια ομαδοποιημένη ολότητα και μετατρέπει την έννοια των διεθνών ταξιδιών. Τέλος η συγγραφέας αναφέρεται στα συστήματα ασφαλείας στα αεροδρόμια, επισημαίνοντας ότι κυρίως την περίοδο του 1968 με 1972 υπήρχαν πολλές αεροπειρατείες. Ο έλεγχος στα αεροδρόμια ήταν πιο χαλαρός τότε. Όμως μετά τη 9/11 πολλές καινούργιες τεχνικές και

μέθοδοι αναδύθηκαν , όπως η δημιουργία προφίλ των ταξιδιωτών, συνεντεύξεις με τους φορείς ασφαλείας και προστασίας του αεροδρομίου για πιστοποίηση της εγκυρότητας των εγγράφων, βιομετρικές ταυτοποιήσεις όπως ψηφιακές φωτογραφίες στο διαβατήριο, δαχτυλικά αποτυπώματα . Πρακτικές που είχαν συζητηθεί πριν το χτύπημα στους δίδυμους πύργους όμως δόθηκε η νομική κατοχύρωση μετά από αυτό. Η EL AL η οποία είναι μια αεροπορική εταιρία από το Ισραήλ εφήρμοζε αυτές τις εξονυχιστικές και παρεμβατικές τεχνικές από την δεκαετία του 70' στους επιβάτες της . Η περιοχή transit χαρακτηρίζει την ασφάλεια της ατομικότητας αλλά και της εθνικής κυριαρχίας οπότε είναι αδύνατον να μην υποβληθεί ο ταξιδιώτης σε αυτές τις διαδικασίες . Επιπλέον διαχωρίζει αυτούς που επιτρέπεται να ταξιδέψουν με αυτούς που δεν μπορούν. Πολλές φορές το αν μπορεί να ταξιδέψει κανείς δεν κρίνεται μόνο από τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα που έχει ή από την κατάσταση των αποσκευών του αλλά και του φυλετικού του προφίλ, της θρησκείας του , της οικονομικής του κατάστασης αλλά και αν έχει διαπράξει κάποια νομική παράβαση στο παρελθόν.

3. Ιστορική αναδρομή στις αλλαγές της αεροπορίας, των αεροδρομίων και των αεροπορικών μεταφορών

3.1 Από τη σύλληψη της ιδέας της αερομεταφοράς μέχρι την μαζική χρήση του αεροπλάνου

Το 19^ο αιώνα υπήρξε η κύρια έμπνευση της ιδέας της πτήσης ενός οχήματος βαρύτερο από τον αέρα . Ο πρώτος εκφραστής της ήταν ο Τζορτζ Κέιλι από την Μεγάλη Βρετανία, ο οποίος κατασκεύαζε μοντέλα και προσπαθούσε να τα πετάξει. Δυστυχώς δεν μπορούσε διότι δεν είχαν εφευρεθεί οι κατάλληλοι κινητήρες αν και έφτιαξε κινητήρα ο οποίος κινούνταν με καουτσούκ . Στα τέλη βέβαια του αιώνα ο Κλεμέντ Αντέρ στην Γαλλία ήταν αυτός που πραγματοποίησε μια πτήση με ένα επανδρωμένο ανεμόπλοιο που απογειώθηκε με την ισχύ του. Αυτό το ανεμόπλοιο ονομαζόταν Eole και ήταν προς τιμήν του θεού Αιόλου . Ο Ότο Λίλιενταλ ένας Γερμανός μηχανικός , θεωρείται πατέρας της αεροπορίας διότι ήταν ο πρώτος που πραγματοποιούσε ολοκληρωμένες, επαναλαμβανόμενες και επιτυχημένες πτήσεις με ανεμοπλάνα . Θεωρείται ότι είχε πραγματοποιήσει πάνω από 2.000 πτήσεις και επίσης υπάρχει και εκτεταμένο φωτογραφικό υλικό που το αποδεικνύει.

Οι πρώτοι που κατάφεραν να πετάξουν πραγματικά ήταν οι αδελφοί Ράιτ. Οι οποίοι ήταν επηρεασμένοι από το έργο του Λίλιενταλ και κατάφεραν να το εξελίσσουν. Στην Βόρεια Καρολίνα νότια του Κιτι Χόουκ στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 πραγματοποίησαν τέσσερις σταθερές, ελεγχόμενες και τροφοδοτούμενες από κινητήρα βαρύτερες από τον αέρα επανδρωμένες πτήσεις. Οι οποίες ήταν κάποιων περιορισμένων δευτερολέπτων και χιλιομέτρων. Με την μηχανή τους που την είχαν ονομάσει Flyer . Υπήρξαν άλλα δύο μοντέλα που έφτιαξαν οι αδερφοί Ράιτ (Flyer 2, Flyer 3) που το τελευταίο τους πραγματοποιούσε πτήσεις διαρκώς υπό πλήρη έλεγχο , δεν αντιμετώπιζε θέματα στην προσγείωση και την απογείωση και έκανε πτήσεις πάνω από 30 λεπτά.

Ενώ βέβαια όλα κυλούσαν από την θεωρία στην πράξη σταδιακά ήρθε η περίοδος να ενταχθούν άμεσα σε μαζικότητα. Αυτή ήταν η περίοδος από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο στον οποίο πολλά αεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για αεροφωτογραφίες και για κατασκοπία . Επίσης ενσωματώθηκαν εκείνη την περίοδο πολυβόλα στα αεροπλάνα που έμελε να αλλάξει μια για πάντα την ρομαντική φύση που είχε μέχρι τότε η έννοια της αερομεταφοράς . Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου , η τεχνολογία των αεροσκαφών συνέχιζε να εξελίσσεται με πυρετώδεις ρυθμούς . Οι Άλκοκ και Μπράουν διέσχισαν τον Ατλαντικό ωκεανό χωρίς στάση για

πρώτη φορά το 1919. Τα αεροπλάνα είχαν σημαντική παρουσία σε όλες τις σημαντικές μάχες του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ήταν το κύριο συστατικό των στρατιωτικών επιχειρήσεων ως μια νέα τεχνολογία που είχε υιοθετηθεί και είχε δοκιμαστεί και σε προηγούμενες συρράξεις. Σημαντικές περιπτώσεις που είχε χρησιμοποιηθεί ήταν η γνωστή γερμανική τεχνική που επινοήθηκε από την Luftwaffe ο Κεραυνοβόλος πόλεμος (ή Blitzkrieg), που οι Γερμανοί κατάφεραν να κυριαρχήσουν μεγάλων δυνάμεων της εποχής όπως η Γαλλία, στη Μάχη της Αγγλίας όπου πολιορκούσαν τους Άγγλους χωρίς να μπορέσουν να αμυνθούν ουσιαστικά αλλά και στην άλλη πλευρά της γης δηλαδή στον Ειρηνικό Ωκεανό με τις Αμερικανοϊαπωνικές αερομαχίες.

Οι Γερμανοί στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο έριξαν πολύ βάρος στα αεροπλάνα και έθεσαν σε λειτουργία το πρώτο 'λειτουργικό' αεριωθούμενο αεροσκάφος το 1939 το επονομαζόμενο Heinkel He 178. Επίσης το 1943, το Messerschmitt Me 262, το πρώτο 'λειτουργικό' πολεμικό αεριωθούμενο αεροσκάφος, τέθηκε σε υπηρεσία της Luftwaffe. Όμως τον Οκτώβριο του 1947 και μετά το τέλος του πολέμου, το Bell X-1 ήταν το πρώτο αεροσκάφος το οποίο ξεπέρασε την ταχύτητα του ήχου το οποίο το είχαν θέσει σε λειτουργία οι Αμερικάνοι. Αυτός ήταν και ο άμεσος πρόγονος του γνωστού μέσου μεταφοράς. Το αεριωθούμενο που ήταν επιβατικό και μετέπειτα τέθηκε σε μαζική χρήση ήταν το de Havilland Comet, το οποίο πέταξε πρώτη φορά το 1952 και έμελε να γίνει το κύριο μοντέλο που χρησιμοποιήσαν πολλές εταιρίες και στην Μεγάλη Βρετανία, δηλαδή και στον τόπο που δημιουργήθηκε. Το 1958, με την ύπαρξη του Boeing 707 από την Pan American Airways, μαζικοποιείται και εντατικοποιείται η χρήση αεροσκαφών με μηχανές τζετ, σε Ευρώπη και Βόρεια Αμερική. Μετά βγαίνουν σε κυκλοφορία άλλα μοντέλα τα οποία είναι πιο ευρύχωρα, άνετα και δέχονται περισσότερο επιβατικό κοινό ή μεταφέρουν μεγαλύτερο αριθμό επιβατών, όπως π.χ. το Boeing 727 και Douglas DC-8, DC-9.

Ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα τις αεροναυπηγικής ήταν, η κοινοπραξία της Air France και της British Airways για την κατασκευή του Κόνκορντ (Concord-e). Ένα αεροπλάνο το οποίο ήταν ικανό να αναπτύξει ταχύτητα διπλάσια του ήχου. Προφανώς αυτό πρόδιδε πόσο μείωνε τις αποστάσεις. το ταξίδι από Λονδίνο για Νέα Υόρκη πραγματοποιούνται κάπου κοντά στις 3 ώρες. Έκανε την πρώτη πτήση του το 1969 τον Οκτώβριο στην Τουλούζη της Γαλλίας και τον Μάρτιο στο Φίλτον της Αγγλίας. Το 1976 άρχισε να πραγματοποιεί κανονικές επιβατικές πτήσεις. Παράλληλα με αυτό, η Σοβιετική Ένωση είχε δημιουργήσει ένα αντίστοιχο μοντέλο το Tupolev Tu 144 το οποίο αντιμετώπιζε διάφορα προβλήματα οπότε και αποσύρθηκε και κατά τα τέλη του '70 άρχισε να πραγματοποιεί ξανά μικρές πτήσεις. Βέβαια το Κόνκορντ το οποίο ήταν πολύ δυσπρόσιτο στο επιβατικό κοινό λόγω του ακριβού εισιτηρίου του, δεν δεχόταν αρκετό κόσμο και ήταν αρκετά δαπανηρό στην συντήρηση του, όμως και σε συνδυασμό με την

πτήση της Air France από το Παρίσι, το 2000 που κατέληξε σε συντριβή, αναγκάστηκε να αποσυρθεί το 2003 και να διατίθενται δυο μοντέλα του για μουσειακή χρήση .

Τέλος την δεκαετία του '70 δημιουργήθηκε μια κατασκευαστική εταιρία στην Ευρώπη , για να σταματήσει την επέλαση των Αμερικάνων και κυρίως της Boeing , η συνεργασία πολλών μικρών αεροκατασκευαστικών εταιριών απ όλη την Ευρώπη, δημιούργησαν την Airbus . Τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονταν στην Ολλανδία αλλά είχε παραρτήματα στη Γαλλία , την Ιταλία την Ισπανία αλλά και στην Δυτική Γερμανία. Με την παρουσίαση του Airbus A300 κατάφεραν να ανταγωνιστούν στο εναέριο παιχνίδι την Boeing . (Βικιπαίδια 4/1/2020)

3.2 Ιστορία των παλαιότερων εν' ενεργεία αεροπορικών εταιριών

Υπάρχουν αρκετές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες ξεκίνησαν να εμφανίζονται από τις πρώτες επιτυχημένες πτήσεις των αεροπλάνων . Κυρίως άρχισαν να δημιουργούνται από την δεκαετία του 20' και μετά . Πολλές χώρες δημιούργησαν τις κατάλληλες υποδομές και είχαν αντιληφθεί των αντίκτυπο που θα αφήσει το αεροπλάνο στην ανθρώπινη ιστορία. Δημιουργήθηκαν πολλές κρατικές και ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες . Πολλές από τις οποίες συνεχίζουν να πραγματοποιούν πτήσεις με το ίδιο όνομα από τότε που ιδρύθηκαν και άλλες που έχουν αλλάξει μερικώς το όνομα τους .

Η πιο παλαιά που ακόμα πραγματοποιεί ταξίδια με την ίδια επωνυμία είναι αυτή της KLM , η οποία είναι Ολλανδική και δημιουργήθηκε το 1919. Πραγματοποίησε την πρώτη της πτήση από το Λονδίνο στο Άμστερνταμ . Η πρώτη της διεπειρωτική πτήση έγινε το 1924 και το 1929 ξεκίνησε τα ταξίδια μακρινών αποστάσεων όπως η Τζακάρτα στις ανατολικές Ινδίες , η οποία ήταν τότε αποικία της Ολλανδίας . . Στην Αμερικανική ήπειρο, η Avianca που είναι από την Κολομβία η οποία ιδρύθηκε το 1919 από Γερμανούς μετανάστες στην χώρα και στην αρχή είχε το όνομα Colombian-German Air Transport Company ή SCADTA . Η οποία πραγματοποίησε την πρώτη της πτήση το ίδιο έτος και είναι η μεγαλύτερη αεροπορική της χώρα και η δεύτερη της Λατινικής Αμερικής. Είναι η πιο παλαιά αεροπορική στο δυτικό ημισφαίριο και η δεύτερη παλαιότερη στον κόσμο μετά την KLM . Ενώ η Τρίτη παλιότερη στον κόσμο είναι η Αυστραλέζικη Qantas η οποία δημιουργήθηκε το 1921 και το πρώτο της ταξίδι έγινε το 1922. (Βικιπαίδια 4/1/2020 7:36) Η Ευρωπαϊκή ήπειρος έχει μια πλειάδα από παλιές εν ενεργεία αεροπορικές όπως η Aeroflot που είναι η πρώτη Ρώσικη αεροπορική εταιρία και από τις παλαιότερες στον κόσμο , η οποία χρησιμοποιεί ακόμα την ονομασία της . Δημιουργήθηκε το 1923 και τον Ιούλιο αυτού του έτους έκανε την πρώτη της πτήση.

(Βικιπαίδεια 4/1/2020 7:47) Η Aeroput που είναι η μεγαλύτερη και παλαιότερη εταιρία στην Σερβία . Έχει δημιουργηθεί από το 1927 την πρώτη της πτήσης την έκανε το 1928 . Μετονομάστηκε σε Jat airways το 1948 και εν τέλει το 2013 ξανά άλλαξε το όνομα της σε Air Serbia (Βικιπαίδεια 4/1/2020 7:54) Η LOT Polish Airlines που είναι Πολωνική εταιρία και δημιουργήθηκε από την συγχώνευση πολλών ιδιωτικών αεροπορικών σε μια κρατική . Ιδρύθηκε το 1929 και πραγματοποίησε την πρώτη της πτήση το ίδιο έτος . Εν συνεχεία έκανε και διεθνή ταξίδια στην Αθήνα το 1935 , την Βυρηττό το 1936 και στο Ελσίνκι το 1938. Συνεχίζει ακόμα να έχει το αρχικό της όνομα. (Βικιπαίδεια 4/1/2020 8:02) Η Finnair η οποία είναι ο μεγάλος κρατικός αερομεταφορέας της Φινλανδίας , δημιουργήθηκε το 1923 και πραγματοποίησε την πρώτη πτήση της το 1924 στο Ταλίν της Εσθονίας . Συνεχίζει ακόμα και σήμερα να πετάει με αυτό το όνομα. (Βικιπαίδεια 4/1/2020) Η Czechoslovak State Airlines ήταν αεροπορική της Τσεχοσλοβακίας . Δημιουργήθηκε το 1923 και μετά από λίγες μέρες πραγματοποίησε την πρώτη της πτήση στην γειτονική Μπρατισλάβα της Σλοβακίας . Μπορεί η Τσεχοσλοβακία να έχει διασπαστεί , που δημιουργήθηκε εκεί αλλά η αεροπορική εταιρία υπάρχει ακόμα και πραγματοποιεί από το 1995, σχεδόν με το ίδιο όνομα ταξίδια, Czech Airlines . (Βικιπαίδεια 4/1/2020) Η Iberia είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Ισπανίας . Ιδρύθηκε το 1927 , την πρώτη της πτήσης την έκανα εκείνο τον χρόνο . Μπορεί να λειτουργεί ακόμα με την ίδια επωνυμία όμως έχει συγχωνευτεί με την British Airways και έχουν δημιουργήσει την IAG (International Airlines Group) (Βικιπαίδεια 4/1/2020)

Στην Αμερικανική ήπειρο υπάρχουν τέσσερις αεροπορικές που είναι παλιές και πραγματοποιούν ακόμα ταξίδια. Στην Βόρεια Αμερική και συγκεκριμένα στις Η.Π.Α υπάρχει η Delta Air Lines που δημιουργήθηκε το 1925 και κάνει ταξίδια από το 1929 , είναι η παλιότερη στις Η.Π.Α . Οι άλλες τρεις σημαντικές αεροπορικές είναι από την Λατινική Αμερική και δημιουργήθηκαν το 1929 . Η LATAM Chile η οποία είναι από την Χιλή και έχει μετονομαστεί τρεις φορές αλλά είναι η μεγαλύτερη στην Λατινική Αμερική . Η Cubana de Aviación που είναι ο κρατικός αεροπορικός φορέας της Κούβας , η οποία πραγματοποιεί ταξίδια από το 1930 και η Aeropostal Alas de Venezuela η οποία είναι και αυτή κρατική της Βενεζουέλας η οποία κήρυξε πτώχευση τον Σεπτέμβριο του 2017 μετά από 88 χρόνια συνεχής λειτουργίας . Όμως στις 8 Αυγούστου του 2018 ανακοίνωσε ότι θα ξανά πραγματοποιήσει πτήσεις (Βικιπαίδεια 4/1/2020).

3.3 Οι χρήσεις και η τεχνολογική εξέλιξη του αεροδρομίου από την δημιουργία του μέχρι σήμερα

Το πιο είναι το παλαιότερο αεροδρόμιο στον κόσμο δεν είναι ξεκάθαρο. Γενικά αποδεκτό ως το παλαιότερο παγκοσμίως το οποίο λειτουργεί χωρίς διακοπή μέχρι και σήμερα αλλά πραγματοποιεί μόνο γενική αεροπορική κίνηση, θεωρείται αυτό στο College Park στο Maryland των Η.Π.Α . Το οποίο και ιδρύθηκε από τον William Wright το 1909 . Αντίστοιχα στην Κίνα το Beijing Nanyuan Airport χρονολογείται από το 1910 και χρησιμοποιούταν μέχρι και τον Σεπτέμβριο του 2019, όπου και έκλεισε στις 25 Σεπτεμβρίου . Αλλά και το Pearson Field Airport στο Βανκούβερ της Ουάσινγκτον των Η.Π.Α , ιδρύθηκε το 1910 και εξακολουθεί να είναι σε χρήση. Στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η αεροπορική κίνηση είχε αυξηθεί , με αποτέλεσμα την κατασκευή χώρων προσγείωσης και απογείωσης των αεροπλάνων. Ο πόλεμος έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτών των πεδίων, επειδή μέχρι τότε τα αεροπλάνα έπρεπε να προσεγγίζουν αυτούς τους χώρους από συγκεκριμένες διευθύνσεις και αυτό οδήγησε στην δημιουργία και ανάπτυξη βοηθημάτων για την κατεύθυνση της κλίσης για την απογείωση και την προσγείωση. Μετά τον πόλεμο είχαν δημιουργηθεί πολλά αεροδρόμια για τις στρατιωτικές αεροπορίες των χωρών. Αυτό έφερε ως αποτέλεσμα, , να χρησιμοποιούνται από πολιτικές αεροπορίες για επιβατική κίνηση μετά την λήξη του πολέμου. Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου τύπου αεροδρομίου είναι το αεροδρόμιο LeBourget στο Παρίσι της Γαλλίας , το οποίο ξεκίνησε εμπορικές πτήσεις το 1919 . Ήταν το μόνο αεροδρόμιο του Παρισιού μέχρι την κατασκευή του Orly το 1932 .Το πρώτο αεροδρόμιο στο οποίο πραγματοποιήθηκαν διεθνής πτήσεις ήταν το Hounslow Heath Aerodrome στο Λονδίνο . Το οποίο πραγματοποιούσε από το 1919 μέχρι και το 1920 όπου έκλεισε , επιβατικές εμπορικές πτήσεις της Βρετανικής αυτοκρατορίας . Μετά το επόμενο που ιδρύθηκε το 1920 στο νότιο Λονδίνο ήταν του Croydon , που ήταν το μεγαλύτερο και το μόνο διεθνές αεροδρόμιο το οποίο έκανε εμπορικές πτήσεις κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου στο Ηνωμένο Βασίλειο . Το πρώτο μόνιμο αεροπορικό , εμπορικό terminal ήταν αυτό στο Flughafen Deauville κοντά στο τότε Königsberg της Ανατολικής Πρωσίας και ιδρύθηκε το 1922. Τα κύρια χαρακτηριστικά των αεροδρομίων εκείνης της εποχής ήταν ότι χρησιμοποιούσαν λιθόστρωτο διάδρομο , όπου μπορούσαν να πραγματοποιηθούν νυχτερινές πτήσεις αλλά και να προσγειώνονται βαριά αεροπλάνα . Ο φωτισμός των διαδρόμων χρησιμοποιήθηκε κατά τα τέλη τις δεκαετίας του '20 . Την επόμενη δεκαετία τέθηκαν σε ισχύ ο φωτισμός προσγείωσης , ο οποίος ήταν πολύ βοηθητικός και έδειχνε την σωστή κατεύθυνση και γωνία καθόδου του αεροπλάνου . Αυτό το μέτρο πάρθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο οποίος δημιουργήθηκε από την Σύμβαση του Σικάγο το 1944. Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ,το βάρος στα αεροδρόμια δόθηκε κυρίως στον εξειδικευμένο σχεδιασμό τους . Δηλαδή τα κτήρια τα οποία είναι για τους επιβάτες κατασκευάστηκαν όλα μαζί στο ίδιο σημείο , με πολλούς διαδρόμους γύρω από το terminal , για να είναι πιο εύκολη η επέκταση επόμενων

εγκαταστάσεων. Επίσης μια βελτίωση όπου χρησίμευε για τις δύσκολες καιρικές συνθήκες ήταν η εισαγωγή ραβδώσεων στην επιφάνεια του τσιμέντου στον διάδρομο απογείωσης και προσγείωσης. Η μεγαλύτερη εξέλιξη στην κατασκευή των αεροδρομίων επετεύχθη την περίοδο 1960, με την αύξηση της κυκλοφορίας των αεροσκαφών και ως αποτέλεσμα την παγκόσμια, αεροπορική, επιβατική κίνηση. Οι διάδρομοι προσγείωσης και απογείωσης επεκτάθηκαν και έφτασαν τα 3 χιλιόμετρα μήκος. Όπως επίσης τα χωράφια καλυπτόντουσαν με οπλισμένο σκυρόδεμα ώστε να υπάρχει μια λεία επιφάνεια χωρίς διαταραχές για να γίνεται πιο εύκολη η απογείωση και η προσγείωση. (Βικιπαίδεια 5/1/2020)

Πλέον τα αεροδρόμια έχουν ξεπεράσει τα τεχνικά προβλήματα, της απογείωσης και προσγείωσης και ότι έχει να κάνει με την εξυπηρέτηση αεροπλάνων και επιβατών. Ασχολούνται με διαφορετικούς τομείς. Όπως το να γίνουν δελεαστικά για το επιβατικό και μη κοινό, με την δημιουργία πολλών πολυκαταστημάτων, μουσείων και χώρων αναψυχής. Αλλά επίσης και τον καλλωπισμό τους ώστε να είναι και αυτά αξιοθέατα και τουριστικοί πόλοι έλξης.

3.4 Συμφωνίες και ιστορικά στοιχεία για την αεροπλοΐα

Το διεθνές καθεστώς για τις αερομεταφορές έχει αλλάξει με το πέρασμα των χρόνων. Αυτό το καθεστώς δημιουργήθηκε από συγκεκριμένες διακρατικές αλλά και διμερής συμβάσεις, ανάμεσα σε δύο κράτη. Αυτές συντέλεσαν στην δημιουργία ενός πλαισίου όπου αεροδρόμια, αεροπορικές εταιρίες και κράτη εναρμόνισαν ένα παγκόσμιο πλαίσιο κανόνων, νόμων και ελευθεριών για την διευκόλυνση της χρήσης του αεροπλάνου για τους ανθρώπους.

Μια από τις σημαντικότερες συμβάσεις για την αεροπλοΐα ήταν αυτή του Σικάγο. Πραγματοποιήθηκε το 1944 στην ομώνυμη πόλη. Σε αυτήν καθορίστηκαν μια σειρά από μέτρα. Κάποια από τα σημαντικότερα άρθρα αυτής Σύμβασης είναι

Άρθρο 1: Το οποίο αναφέρει ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου χώρου πάνω από το έδαφός του.

Άρθρο 3α: ότι Κάθε άλλο κράτος πρέπει να απέχει από την προσφυγή στη χρήση όπλων κατά πολιτικών αεροσκαφών κατά την πτήση.

Άρθρο 5: Τα αεροσκάφη των κρατών, εκτός από τις προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες, έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν πτήσεις στο έδαφος του κράτους και να κάνουν στάσεις χωρίς προηγούμενη άδεια. Ωστόσο, το κράτος μπορεί να απαιτήσει από το αεροσκάφος να πραγματοποιήσει προσγείωση.

Άρθρο 6: (Προγραμματισμένες αεροπορικές γραμμές) Δεν επιτρέπεται να εκτελείται προγραμματισμένη διεθνής αεροπορική γραμμή πέρα από ή στο έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, παρά μόνο με ειδική άδεια ή άλλη άδεια του εν λόγω κράτους.

Άρθρο 10: (Προσγείωση σε τελωνειακούς αερολιμένες): Το κράτος μπορεί να απαιτεί η εκφόρτωση να πραγματοποιείται σε καθορισμένο τελωνειακό αερολιμένα και ομοίως η αναχώρηση από το έδαφος μπορεί να απαιτείται από καθορισμένο τελωνειακό αερολιμένα.

Άρθρο 12: Κάθε κράτος διατηρεί τους δικούς του κανόνες αεροπορίας όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφοι με αυτούς που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο της σύμβασης, το καθήκον διασφάλισης της συμμόρφωσης με τους κανόνες αυτούς εναπόκειται στο συμβαλλόμενο κράτος.

Άρθρο 13: (Κανονισμοί εισόδου και εκκαθάρισης) Οι νόμοι και οι κανονισμοί του κράτους σχετικά με την είσοδο και την αναχώρηση επιβατών, πληρώματος ή φορτίου από αεροσκάφος πρέπει να τηρούνται κατά την άφιξη, κατά την αναχώρηση και ενώ βρίσκονται στο έδαφος αυτού του κράτους.

Άρθρο 16: Οι αρχές κάθε κράτους έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν ανασκαφή σε αεροσκάφη άλλων κρατών κατά την προσγείωση ή την αναχώρηση, χωρίς υπερβολική καθυστέρηση.

Άρθρο 24: Τα αεροσκάφη που πετούν προς, από ή πέρα από το έδαφος κράτους αναγνωρίζονται προσωρινά απαλλαγμένα από δασμούς. Τα καύσιμα, το πετρέλαιο, τα ανταλλακτικά, ο κανονικός εξοπλισμός και τα καταστήματα αεροσκαφών που διατηρούνται επί του σκάφους απαλλάσσονται επίσης από δασμούς, τέλη επιθεώρησης ή παρόμοιες επιβαρύνσεις (βικιπέδια 12/2/2020)

Γεννήθηκε όμως από αυτή την σύμβαση ο International Civil Aviation Organization (ICAO) . Αυτός δομείται από ένα κυρίαρχο σώμα τη συνέλευση, και ένα σώμα διαχείρισης, το Συμβούλιο. Η δουλειά του Συμβουλίου είναι να υιοθετεί διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και να τα ενσωματώνει στην συνθήκη ως παραρτήματά της . Ο ρόλος τους συμβουλίου γενικότερα είναι να παίρνει μέτρα και να ρυθμίζει την ασφάλεια και την τακτικότητα των διεθνών αερομεταφορών .Καθώς είναι υπεύθυνο και για τα SARP's (Standards and Recommended Practices.) και για τα Procedures for Air

Navigation Services (PANS) . Το πρώτο έχει να κάνει με ‘ τα φυσικά χαρακτηριστικά, τη διαμόρφωση, τον εξοπλισμό, την απόδοση, το προσωπικό ή την διαδικασία, το σύνολο των οποίων αποτελούν κριτήρια για την ασφάλεια και την τακτικότητα της διεθνούς αεροπλοΐας, στα οποία τα συμβαλλόμενα κράτη θα προσαρμοστούν σύμφωνα με τη Συνθήκη.’ (Βορεάκος 2008 σελ. 34) Ενώ το δεύτερο ασχολείται με τις πρακτικές και το υλικό που πρέπει να είναι κατάλληλα για εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο και να μην διαφέρει . Ωστε να υπάρχει ένα παγκόσμιο ενιαίο κλίμα ασφάλειας στην αεροπλοΐα. Στην συνθήκη του Σικάγο υπογράφηκαν κάποιες ονομαζόμενες ελευθερίες οι οποίες αναφέρονται στις εμπορικές πτήσεις . Αυτές χωρίζονται σε τεχνικά δικαιώματα και εμπορικά . Οι τρεις πρώτες ελευθερίες αναφέρονται στα τεχνικά δικαιώματα . Η πρώτη ελευθερία αναφέρεται σε έναν αερομεταφορέα που κάνει πτήση από το σημείο προέλευσης και έχει το δικαίωμα να πετάξει πάνω από τον εναέριο χώρο ενός τρίτου κράτους . Η δεύτερη ελευθερία ονομάζεται δικαίωμα υπέρπτησης . Αναφέρεται στο δικαίωμα του αερομεταφορέα να κάνει στάση σε ένα κράτος το οποίο δεν είναι ο προορισμός του και να ανεφοδιαστεί με καύσιμα ή να κάνει οποιαδήποτε άλλη συντήρηση , χωρίς να αφήσει ή να παραλάβει επιβάτες . Στην συνθήκη αρχικά υπήρχαν μόνο η πρώτη και η δεύτερη ελευθερία που ήταν ευρέως αποδεκτές . Η τρίτη και η τέταρτη ελευθερία παραχωρούνται αλλά μπορεί να υπάρξουν και περιορισμοί στην εφαρμογή τους σε πολλές περιπτώσεις . Η τρίτη έχει να κάνει με το δικαίωμα του αερομεταφορέα να ξεκινάει από το κράτος προέλευσης του και να μεταφέρει επιβάτες σε ένα ξένο . Η τέταρτη ότι ένας αερομεταφορέας μπορεί να κάνει πτήση από ένα ξένο κράτος και να επιβιβάσει σε αυτό το κράτος ταξιδιώτες που θα τους μεταφέρει στον τόπο προέλευσης του. (Βορεάκος 2008)

.Η πέμπτη και έκτη ελευθερία θεωρούνται επίμαχες . Αν και ο ICAO αναγνωρίζει τις πέντε πρώτες διότι έχουν συμφωνηθεί στην συνθήκη .
(https://transportgeography.org/?page_id=2403 12/2/2020)

Οι επόμενες πρέπει να συμφωνηθούν μεταξύ διήμερων συμβάσεων . Η πέμπτη αναφέρεται στο δικαίωμα του αερομεταφορέα που ξεκινάει από την χώρα προέλευσής του να επιβιβάσει σε δύο διαφορετικά ξένα κράτη επιβάτες Η έκτη αναφέρεται στον αερομεταφορέα που φεύγει από ένα ξένο κράτος να έχει το δικαίωμα να επιβιβάσει , από εκείνο το ξένο κράτος επιβάτες , στην συνέχεια να τους αποβιβάσει στο κράτος προέλευσης του και μετά σε άλλο ξένο κράτος . Η έβδομη αναφέρεται στον αερομεταφορέα να φεύγει από ένα ξένο κράτος και στο δικαίωμα του να επιβιβάσει επιβάτες σε εκείνο το κράτος για να τους αποβιβάσει σε άλλο ξένο κράτος όμως χωρίς να περάσει πάνω από το κράτος προέλευσής του. Η όγδοη αναφέρεται σε έναν αερομεταφορέα ο οποίος φεύγει από το κράτος προέλευσης του , να έχει το δικαίωμα να επιβιβάσει σε ένα ξένο κράτος επιβάτες ,

για να τους αποβιβάσει σε άλλο αερολιμένα στο ίδιο ξένο κράτος . Οι δύο τελευταίες ελευθερίες αναγνωρίζονται σε σπάνιες περιπτώσεις . (Βορέακος 2008)

Καθοριστικού ρόλου συμφωνία ήταν η πολυμερής συμφωνία στο Παρίσι το 1967 . Εκεί τέθηκε το ζήτημα της διάθρωσης και των κομίστρων , όπου θα έπρεπε να αποφασιστεί από τα κράτη που συμμετείχαν στην συμφωνία , για τις προγραμματισμένες διεθνείς εναέριες πτήσεις . (Βορέακος 2008)

Το 1978 οι Η.Π.Α ήθελαν να απορυθμίσουν το τοπίο στις διεθνείς αερομεταφορές . Υπέγραψαν σύμφωνα με πολλές χώρες όπως με την Ολλανδία το ίδιο έτος . Μέχρι το 1980 οι Η.Π.Α είχαν συνάψει φιλελεύθερες συμφωνίες με την Ταϊλάνδη , την Νότια Κορέα και την Σιγκαπούρη . Οι οποίες συμφωνίες προσέφεραν πολλά περισσότερα οφέλη στις Η.Π.Α παρά στις υπόλοιπες χώρες . Το 1984 ξεκίνησε και στην Ευρώπη αυτή η τάση των ανοιχτών αγορών στις αερομεταφορές . Σημαντικότερη συμφωνία ήταν αυτή του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ολλανδίας . Τα κύρια χαρακτηριστικά της ήταν να εντάξει νέους αερομεταφορείς στις πτήσεις μεταξύ τους , να υπάρξουν επιπλέον ταξίδια από αυτές τις δυο χώρες αλλά και *‘ η απουσία ελέγχων πληρότητας και η ισχύς του “καθεστώτος διπλής αποδοκμασίας” για τους ναύλους ’* (Βορέακος 2008, σελ. 41)

Η συνθήκη των ανοιχτών ουρανών που υπογράφηκε στο Ελσίνκι της Φινλανδίας το 1992 ήταν στην ουσία ο πρόδρομος της απόλυτης φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών . Υπογράφηκε από 25 κράτη μέλη του Οργανισμού Ασφαλείας και Συνεργασίας στην Ευρώπη (ΟΑΣΕ). Μετά υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ των Η.Π.Α και της Ολλανδίας όπου κάποια από τα σημαντικά σημεία είναι η απουσία ελέγχου συχνότητας ή πληρότητας στις πτήσεις μεταξύ των δύο αυτών χωρών , η ανοικτή πρόσβαση σε πτήσεις τσάρτερ (charter) , τα απεριόριστα δικαιώματα της πέμπτης ελευθερίας αλλά και ότι αερογραμμές κάθε χώρας μπορούν να κάνουν πτήσεις σε κάθε σημείο των δύο χωρών με πλήρη δικαιώματα κυκλοφορίας . (Βορέακος 2008)

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία είχε κατηγορηθεί για αυξημένα κόστη χωρίς το απαιτούμενο αποτέλεσμα , υπήρξε μια περίοδος αναδιάταξης και φιλελευθεροποίησης . Αυτή προήλθε σε 4 πακέτα όπως ονομάζονταν . Το πρώτο τέθηκε σε ισχύ το 1988 και μείωνε τον περιορισμό καθορισμού των τιμών . Το δεύτερο τέθηκε σε ισχύ το 1990 . Στην ουσία διατράνωνε το τρίτο , τέταρτο και πέμπτο δικαίωμα ελευθερίας όπως και την περαιτέρω μείωση των τιμολογίων . Το τρίτο ίσχυε από το 1993 . Έδινε το δικαίωμα σε όλους τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ορίζουν σχεδόν εξολοκλήρου τις τιμές στα δρομολόγια τους αλλά και να πραγματοποιούν διεθνή ‘εσωτερικά’ ταξίδια σε όλες τις χώρες της Ένωσης . Τέλος με το τέταρτο πακέτο, που ίσχυε από το 1997, όλοι οι

αερομεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούσαν να κάνουν και δρομολόγια στο εσωτερικών όλων των χωρών . (Βορέακος 2008)

3.5 Αεροδρόμιο ως σύνορο στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρωπαϊκή ένωση είναι μια οικονομική και πολιτική ένωση 27 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής ηπείρου. Τα κράτη αυτά υιοθετούν κοινές πολιτικές για διάφορα ζητήματα κάποια από αυτά είναι η αγροτική, η νομισματική αλλά και η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων δημιουργώντας έτσι μια εσωτερική αγορά. Επίσης σε ζητήματα μετανάστευσης , πολιτικές ασύλου και κοινή εξωτερική πολιτική και πολιτική ασφαλείας. Αυτά τα κοινά μέτρα και πολιτικές προήλθαν από διάφορες συνθήκες και συμφωνίες που σύναψαν τα κράτη μέλη της , ώστε να υπάρχει ένα ομογενοποιημένο πλαίσιο σε όλη την Ένωση .

Η συνθήκη του Σένγκεν υπογράφηκε το 1985 από την Γαλλία, την Γερμανία , το Βέλγιο , το Λουξεμβούργο και την Ολλανδία . Είχε ως στόχο να περιορίσει σταδιακά τα εσωτερικά σύνορα αυτών των κρατών, να εφαρμόσει την ελεύθερη διακίνηση των υπηκόων τους αλλά και την δικαστική και αστυνομική συνεργασία αυτών των κρατών. Το 1990 η συμφωνία εξειδικεύτηκε αλλά δρούσε παράλληλα με τους νόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν είχε ενσωματωθεί σε αυτή . Αυτό συνέβη με την συνθήκη του Άμστερνταμ το 1997 . Από το 1999 τέθηκε σε ισχύ το λεγόμενο κεκτημένο Σένγκεν για πολλές από τις χώρες που την υπέγραψαν . Η συνθήκη δημιουργεί τον χώρο Σένγκεν . Σε αυτόν λοιπόν τον χώρο οι υπήκοοι των κρατών που οι χώρες τους έχουν υπογράψει την συνθήκη μπορούν να ταξιδεύουν σε όλα τα λιμάνια ή αεροδρόμια χωρίς ελέγχους όμως ενισχύεται ο έλεγχος στα κοινά εξωτερικά σύνορα των χωρών τους , όπως υπάρχει και ελεύθερη διέλευση εμπορευμάτων χωρίς τελωνιακούς δασμούς σε όλους τους λιμένες και αερολιμένες .Άλλα σημαντικά χαρακτηριστικά αυτού του χώρου είναι οι κοινοί κανόνες περί ασύλου, των διαχωρισμό των αεροδρομίων σε εντός και εκτός πτήσεις Σένγκεν , την κοινή λίστα των χωρών που οι υπήκοοι τους χρειάζονται βίζα για να εισέλθουν , την δημιουργία του συστήματος Σένγκεν (SIS) που επιτρέπει σε αστυνομικά τμήματα να μοιράζονται κοινό τμήμα αρχείων καταζητούμενων και ανεπιθύμητων ανθρώπων καθώς και κλεμμένων αντικειμένων όπως και η αστυνομία να μπορεί να καταδιώξει άτομα και εκτός των συνόρων της Σένγκεν .

(<https://sites.google.com/site/nedeusglossaryproject/home/glossario-europaiekes-enoses/s/sen-nken-symphonia-kai-symbase> 13/2/2020) Επίσης στα άρθρα 23 και 25 της συνθήκης , μια χώρα της Σένγκεν έχει το δικαίωμα να επαναφέρει τον έλεγχο στα

εσωτερικά της σύνορα , αρκεί να μην υπερβαίνει τους 6 μήνες . Αυτό που έκανε η Γαλλία στην τρομοκρατική επίθεση που υπέστη τον Νοέμβριου του 2015 (<https://tvxs.gr/news/eyropi-eop/ti-einai-i-synthiki-kai-i-zoni-sengken> 13/2/2020)

Το αεροδρόμιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι και σύνορο διότι προσπαθεί να δημιουργήσει μια διακρατική χώρα . Έτσι ενδυναμώνει την περιφρούρηση στα εξωτερικά της σύνορα για να αντιμετωπίσει διάφορα θέματα και για να επετεύξει μια οντότητα ενωμένου κράτους . *“ Για τα θέματα μετανάστευσης και μεθοριακών ελέγχων αρμόδια είναι η εξειδικευμένη υπηρεσία , η ευρωπαϊκή μεθοριακή φρουρά, που θα συνεργάζεται και με το σώμα που συγκροτείται στα πλαίσια των αμοιβαίων ανταλλαγών και αποστάσεων , τους Immigration Liaison Officers/Υπαλλήλους Συνδέσμου Μετανάστευσης , η οποία θα ενεργοποιείται και στα κράτη - μέλη και σε χώρες διέλευσης και καταγωγής παράνομων μεταναστών, ώστε να αναπτυχθεί επιχειρησιακή συνεργασία μεταξύ κρατών μελών, Europol και Frontex ”*(Μαραβέγιας-Τσινισιζέλης 2007, σελ. 425)

Ο Frontex είναι ο οργανισμός τη Ευρωπαϊκής Ένωσης ο οποίος είναι υπεύθυνος για την τήρηση των κανόνων της Ένωσης για την ασφάλεια των εσωτερικών της συνόρων αλλά και τον συντονισμό των κρατών μελών για την διαχείριση των εξωτερικών συνόρων . Στις αρμοδιότητες του είναι να παρέχει βοήθεια στα κράτη μέλη στον τομέα της εκπαίδευσης των εθνικών συνοριοφυλάκων όπως και τεχνική και επιχειρησιακή συνδρομή στα εξωτερικά σύνορα , η διεξαγωγή αναλύσεων κινδύνων , έρευνες σχετικά με τον έλεγχο και την επιτήρηση των εξωτερικών συνόρων , παροχή στήριξης στα κράτη μέλη για την οργάνωση πτήσεων επαναπατρισμού αλλά και κοινές επιχειρήσεις με γειτονικές τρίτες χώρες . Συνεργάζεται επίσης με την Europol και την Interpol. Τα κράτη είναι κυρίως υπεύθυνα για την επιτήρηση των εσωτερικών και των εξωτερικών συνόρων , βέβαια ο Frontex πρέπει να τα βοηθάει για να έχουν όλα αντίστοιχα υψηλό επίπεδο αποδόσεων .(https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/frontex_el 13/2/2020)

4. Μεθοδολογία της έρευνας

4.1 Αφητηρία της έρευνας και βασικές υποθέσεις /ερωτήματα

Αυτό που θέλαμε να αναδείξουμε κυρίως με την υπάρχουσα διπλωματική εργασία είναι η κατηγοριοποίηση των ανθρώπων μέσα στους χώρους του αεροδρομίου . Δηλαδή θέλαμε να εντοπίσουμε τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των πληθυσμών που πραγματοποιούν πτήσεις εντός των συνόρων της επικράτειας αλλά και των συνόρων της Σένγκεν με αυτούς που κάνουν ταξίδια εκτός αυτής . Γιατί οι επιβάτες της Σένγκεν δεν υποβάλλονται σε ενδελεχείς ελέγχους πιστοποίησης εγγράφων ή ασφάλειας σε σύγκριση με τους άλλους που ταξιδεύουν σε τρίτες χώρες. Επίσης γιατί κάποιοι επιβάτες έχουν ειδικές παροχές στα αεροδρόμια ανεξαρτήτως του προορισμού τους σε σύγκριση με άλλους . Θέλαμε να εντοπίσουμε και την γεωγραφία του αεροδρομίου σε συνάρτηση με τους επιβάτες του . Πως δημιουργούνται χώροι δηλαδή οι οποίοι είναι προσβάσιμοι για κατάλληλες κοινωνικές ,οικονομικές, θρησκευτικές και εθνοτικές ομάδες . Στην ουσία πως διαμορφώνεται το αεροδρόμιο μέσα από τους επιβάτες .Επιλέξαμε λοιπόν για αυτούς τους λόγους το διεθνές αεροδρόμιο των Αθηνών . Μια άλλη παράμετρος επιλογής του ήταν επειδή είναι το κύριο και πιο μεγάλο αεροδρόμιο της χώρας όπου θα μπορούσαμε πιο εύκολα να κάνουμε παρατήρηση.

4.2 Διαδικασία χάραξης έρευνας.

Όταν ξεκινήσαμε την έρευνα θέλαμε να δούμε πως δομείται το αεροδρόμιο . Θέλαμε να έρθουμε σε επαφή με τους φορείς ασφαλείας που υπάρχουν εκεί και να εξετάσουμε το αεροδρόμιο ως μέρος ελέγχου , να μιλήσουμε με το προσωπικό των καταστημάτων που δραστηριοποιούνται στον χώρο του αεροδρομίου και τις αεροπορικές εταιρίες ώστε να διαπιστώσουμε την πτυχή του αεροδρομίου ως σημείο κινητικότητας και αποκλεισμού . Σκοπός μας ήταν να κάνουμε συνεντεύξεις με όλες τις υπηρεσίες και τους φορείς . Όμως αυτό ήταν δύσκολο και πρακτικά αδύνατον να τους προσεγγίσουμε όλους αυτούς και επιπλέον δεν υπήρχαν οι πόροι για να πηγαίνουμε συχνά στο αεροδρόμιο , επειδή το εισιτήριο για το αεροδρόμιο είναι αρκετά ακριβό .Επίσης θέλαμε να δούμε όλους τους χώρους του αεροδρομίου όπως τα σαλέ των αεροπορικών εταιριών για διακεκριμένα άτομα αλλά και να μπούμε στις πύλες και να δούμε την περιοχή τράνζιτ στις εντός και

τις εκτός περιοχής Σένγκεν, πως πραγματοποιούνται οι έλεγχοι σε αυτούς τους χώρους και γενικότερα να διαπιστώσουμε το αεροδρόμιο σαν σύνορο και την έννοια του συνοριακού χώρου στα αεροδρόμια . Δυστυχώς και αυτό ήταν δύσκολο να το επιτεύξουμε επειδή ο μόνος τρόπος να δούμε αυτούς τους χώρους ήταν να πραγματοποιήσουμε ταξίδια που δεν γινόταν επειδή δεν είχαμε την οικονομική δυνατότητα . Συνεντεύξεις θέλαμε να πάρουμε και από τους ταξιδιώτες του αεροδρομίου όμως επειδή δεν είχαμε απεριόριστο χρόνο δεν μπορούσαμε να το πραγματοποιήσουμε . Ένα άλλο κομμάτι που δεν καταφέραμε να πραγματοποιήσουμε ήταν να δούμε τους χώρους κράτησης των προσφύγων και των μεταναστών στο αεροδρόμιο . Όμως πήραμε μια μεγάλη συνέντευξη από την αστυνομία του αεροδρομίου η οποία μας εξήγησε πως δουλεύουν οι δομές και οι πρακτικές που αναφέραμε προηγουμένως.

4.3 Συλλογή δεδομένων

Ήταν πολύ δύσκολη η επαφή μας με τις αρμόδιες αρχές που θα μπορούσαν να μας βοηθήσουν στην έρευνα. Μια από τις κύριες δυσκολίες που αντιμετώπισα ήταν αυτή ,διότι είχα μεταβεί στο αεροδρόμιο αρκετές φορές για να αποσπάσω πληροφορίες γι αυτά που χρειαζόμουν όμως δεν μπορούσα να βρω τα κατάλληλα άτομα για να με βοηθήσουν. Οι πληροφορίες του αεροδρομίου μου έδιναν τηλέφωνα και e-mail τα οποία δεν με βοηθούσαν να επικοινωνήσω με τους αρμόδιους φορείς . Οπότε μετά από συνεχόμενες προσπάθειες επικοινωνήσα με την υπεύθυνη του προσωπικού του αεροδρομίου μέσω e-mail. Εκείνη μου έδωσε τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες . Αυτή λοιπόν μου είπε να επικοινωνήσω με την αστυνομία του αεροδρομίου .Μου έδωσε το e-mail της αστυνομίας του αεροδρομίου και ένα τηλέφωνο. Προσπαθούσα να επικοινωνήσω μαζί τους μέσω τηλεφώνου , όμως δεν μπορούσα να τους βρω. Έπειτα τους έστειλα e-mail και μου απάντησαν να καλέσω συγκεκριμένα έναν υπαστυνόμο που εργάζεται στο αστυνομικό τμήμα του αεροδρομίου. Με αυτόν είχα άμεση επικοινωνία μέσω τηλεφώνου και κανονίσαμε να πραγματοποιήσουμε μια συνέντευξη στο γραφείο του που ήταν στο αεροδρόμιο . Αυτή έγινε στο τέλος του Οκτωβρίου του 2019 .

Συνάντηση και Συνέντευξη με Αστυνομία Αεροδρομίου

Σε αυτό το σημείο αρχικά πρέπει να θέσουμε την δυσκολία που υπήρχε να μεταβούμε στον χώρο που ήταν η αστυνομία στο αεροδρόμιο επειδή το αεροδρόμιο δεν είναι μόνο αυτό το μέρος που συχνά ερχόμαστε σε επαφή για να πετάξουμε με το αεροπλάνο αλλά είναι μια αχανής έκταση με εμπορικά καταστήματα ,εκθεσιακά κέντρα, ξενοδοχεία αλλά

και πολλούς χώρους στάθμευσης, στην ουσία είναι ένας μικρός οικισμός . Οπότε έπρεπε να χρησιμοποιήσουμε τις εσωτερικές μεταφορές του αεροδρομίου και να μεταβούμε σε μια περιοχή που είναι απαγορευμένη και συνεπώς όχι γνωστή, στο ευρύ κοινό . Οπότε ήταν για μένα μια καινούργια εμπειρία επειδή δεν ήξερα ότι υπήρχαν όλες αυτές οι εγκαταστάσεις στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου και επίσης δεν είχα ξανά πραγματοποιήσει συνέντευξη με ένα κρατικό φορέα , οπότε έπρεπε γρήγορα να ανταπεξέλθω . Έφτασα έξω από τα γραφεία της ΕΛ.ΑΣ , καταγράφηκα από ένα υπεύθυνο που ήταν στο κουβούκλιο , στην είσοδο του τμήματος . Μετά πέρασα στο κτήριο . Εκεί με περίμενε ο αρμόδιος αξιωματικός – υπαστυνόμος που είχαμε συνεννοηθεί να πραγματοποιήσουμε την συνέντευξη. Περάσαμε στο γραφείο του υπαστυνόμου, το οποίο ονομαζόταν : Ανάλυσης κινδύνου και διεθνούς συνεργασίας , στο οποίο είχε παντού διακριτικά της Frontex. Ήταν πολύ φιλικό μαζί μου ,εκεί εργαζόντουσαν σύνολο 3 άτομα , με ρώτησαν αν χρειάζομαι κάτι , μου έκαναν ερωτήσεις για την έρευνα και για την σχολή που σπουδάζω. Εκείνη την μέρα μου είπαν ότι είχαν δουλειά, γι αυτό η συνέντευξη καθυστέρησε ελάχιστα ,από το προγραμματισμένο, να ξεκινήσει . Όταν διευθετήθηκαν οι δουλειές τους ,ρώτησα τον υπαστυνόμο αν γίνεται να πάμε σε κάποια αίθουσα για να μπορέσω να ηχογραφήσω την συνέντευξη στο κινητό μου , μου είπε ότι δυστυχώς η υπηρεσία δεν το επιτρέπει οπότε έκλεισε την πόρτα του γραφείου, ώστε να υπάρχει περισσότερη ησυχία και η συνέντευξη καταγράφηκε στο τετράδιο . Η συνέντευξη πραγματοποιήθηκε με τον αρμόδιο υπαστυνόμο, και όχι από όλη την ομάδα του που ήταν μέσα στο γραφείο και διήρκεσε περίπου δυο ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι μετά από δυο μέρες από την συνέντευξη , με πήρε τηλέφωνο για να μου πει ότι μπορώ να τον καλώ στο κινητό του ή να του στέλνω e-mail για οποιοδήποτε θέμα έχω που αφορά την συνέντευξη ή κάποια διευκρίνηση εκ νέου αλλά και αν μπορούσα να στείλω στον ανώτερο του ένα mail που ευχαριστώ την υπηρεσία και αυτόν για την βοήθεια που μου παρείχαν. Πραγματοποιήθηκε λοιπόν, μια μεγάλη συνέντευξη με την αστυνομία. Οι βασικές θεματικές αυτής της συνέντευξης ήταν για τα γενικά στοιχεία του αεροδρομίου , δηλαδή η επιβατική κίνηση και από ποιες χώρες είναι οι περισσότεροι ταξιδιώτες . Ποιες υπηρεσίες παρέχονται και ποιοι φορείς διαχειρίζονται την ασφάλεια του αεροδρομίου. Την διαφύλαξη των συνόρων και των έλεγχο των επιβατών , ποιοι φορείς είναι αρμόδιοι και που πραγματοποιείται , στην ουσία των ρωτήσαμε να αναφερθεί και στο νομικό πλαίσιο που διέπει αυτές τις διεργασίες στο αεροδρόμιο. Ποια είναι τα συνηθέστερα περιστατικά κινδύνων , έκτακτης ανάγκης και πώς αλλά και από ποιους αντιμετωπίζονται . Τέλος τον ρωτήσαμε για το άσυλο στα αεροδρόμια ,εάν υπάρχουν περιστατικά ανθρώπων που αιτούνται ασύλου στο αεροδρόμιο και πόσο συχνά είναι αλλά και για τις πτήσεις επαναπατρισμού, αν γίνονται στο αεροδρόμιο, τι προορισμούς έχουν και από ποιους φορείς διεξάγονται αυτές οι πτήσεις.

Υπηρεσίες επισκεπτών του αεροδρομίου

Μετά απευθυνθήκαμε στην υπηρεσία ξενάγησης επισκεπτών του αεροδρομίου , όπου και εκεί δεν είχαμε ανταπόκριση με ηλεκτρονική αλληλογραφία . Όμως εν τέλει μας απάντησαν και παρέπεμψαν στη διαδικτυακή σελίδα του αεροδρομίου όπου μας είπαν ότι έχει πληροφορίες για την ιστορία και διάφορα χαρακτηριστικά του αεροδρομίου που αναλύουμε στην έρευνα, ενώ μας συμβούλεψαν να χρησιμοποιήσουμε τις διάφορες μπροσούρες που παρέχονται στον χώρο του αεροδρομίου, που ήταν πιο αναλυτικές για το αεροδρόμιο .

Προσωπική παρατήρηση στο Ελευθέριος Βενιζέλος

Εμείς παρατήρησαμε τον χώρο του αερολιμένα . Πιο συγκεκριμένα έγινε στον κύριο τερματικό σταθμό του αεροδρομίου . Πήγαμε δύο φορές στο αεροδρόμιο, την πρώτη να εγκληματιστούμε στον χώρο, επειδή όσες φορές είχαμε μεταβεί στο αεροδρόμιο , στο παρελθόν, δεν δίναμε ιδιαίτερη έμφαση στο πως είναι το εσωτερικό του μέρος χωροθετημένο. Ψάξαμε επίσης να βρούμε φορείς και να τους ζητήσουμε να μας βοηθήσουν , όμως αυτό δεν απέδωσε καρπούς. Στην δεύτερη και πιο εκτεταμένη επίσκεψη μας στο αεροδρόμιο πήγαμε πιο αποφασισμένοι να συλλέξουμε δεδομένα και να παρατηρήσουμε το χώρο . Είδαμε από κοντά το μουσείο και τον αρχαιολογικό χώρο του αεροδρομίου όπως και την χώρο λατρείας , που δεν γνωρίζαμε ότι υπάρχει . Ήμασταν δύο ώρες στο αεροδρόμιο και καταγράφαμε σκέψεις για τον χώρο .Βγάλαμε και φωτογραφίες από το αεροδρόμιο , χωρίς να συνειδητοποιήσουμε ότι απαγορευόταν. Οπότε κάποια στιγμή ,στο μέρος που γινόντουσαν οι έλεγχοι για τον χώρο Σένγκεν, ένας υπάλληλος μας λέει ότι απαγορεύονται και να σβήσω την φωτογραφία . Το οποίο έγινε αλλά στις προηγούμενες φωτογραφίες που τραβήχτηκαν δεν ήρθε κάποιος να μου πει ότι απαγορεύονται . Εμείς οι μόνες προειδοποιητικές πινακίδες που είδαμε ήταν στο χώρο του μουσείου όπου και δεν βγάλαμε φωτογραφίες . Συνεπώς εκείνη την στιγμή υποθέσαμε ότι μας ζήτησε να διαγράψουμε τις φωτογραφίες λόγω των προσωπικών δεδομένων και των ατόμων που ενδεχομένως ήταν στη φωτογραφία ,πέρα ότι είναι πολιτική του αεροδρομίου .

Εν κατακλείδι, οι πηγές που χρησιμοποιήσαμε ήταν κατά ένα μεγάλο μέρος από τη διαδικτυακή σελίδα του αεροδρομίου αλλά και διάφορους ιστότοπους ,για τις γενικές του πληροφορίες , όπως ποιές υπηρεσίες και καταστήματα υπάρχουν στο αεροδρόμιο και την ιστορία του αερολιμένα . Η συνέντευξη με την αστυνομία ήταν πολύ σημαντική πηγή για την υλοποίηση της εργασίας .Η οποία μας βοήθησε αρκετά για να βγάλουμε συμπεράσματα για τα ερωτήματα που είχαμε θέσει. Όμως και η προσωπική μας παρατήρηση διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για την εργασία , διότι δίνουμε την δική μας

ερμηνεία στις καταστάσεις , τα συμβάντα και γενικότερα τα πράγματα που είδαμε και βιώσαμε στον χώρο του αεροδρομίου .

4.4 Περιορισμοί της έρευνας

Η υπάρχουσα πτυχιακή εργασία έχει μια πληθώρα από περιορισμούς. Αρχικά θέλαμε να απευθυνθούμε σε άτομα τα οποία έχουν βιώσει περιστατικά κρατήσεις στους χώρους του αεροδρομίου ή και να έχει επιχειρηθεί η απέλαση τους από την χώρα . Περιστατικά τα οποία δεν βρήκαμε . Έπειτα θέλαμε να απευθυνθούμε και σε διάφορους φορείς όπως Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις , όπου υπερασπίζονται τα δικαιώματα του πρόσφυγα και του μετανάστη , αλλά δεν μπορούσαμε να έρθουμε σε επαφή μαζί τους , πόσο μάλλον να πραγματοποιήσουμε συνεντεύξεις . Διότι είναι λογικό να μην θέλουν να μιλήσουμε για τέτοιες εμπειρίες . Από την άλλη τα ευρήματα που έχουμε είναι από περιορισμένες πηγές Ιδίως όταν αυτές είναι κρατικές πηγές . Δεν γινόταν να αποσπάσουμε πληροφορίες για πιο λεπτά ζητήματα όπως η απέλαση από το αεροδρόμιο και οι συνθήκες που γίνεται αυτό , με μεγάλη λεπτομέρεια . Ο χώρος του αεροδρομίου γενικότερα είναι πολύ καλά περιφρουρημένος και δύσκολα μπορείς να κάνεις διάφορες ενέργειες που είναι εκτός των καθορισμένων προτύπων , χωρίς να σε ελέγξουν. Από το να βγάλεις φωτογραφίες μέχρι να περιφέρεσαι . Οπότε ήμασταν αρκετά περιορισμένοι για να πραγματοποιήσουμε μια έρευνα πεδίου χωρίς να απευθυνθούμε στους αρμόδιους. Επίσης δεν είχαμε τον χρόνο για να πραγματοποιήσουμε συνεντεύξεις με όλους τους αρμόδιους που θέλαμε αλλά ούτε και τους οικονομικούς πόρους για να έχουμε πρόσβαση σε όλα τα σημεία και τις παροχές του αεροδρομίου . Το αεροδρόμιο Αθηνών θεωρείται σημαντικής σημασίας για το Ελληνικό κράτος αλλά και για ένα ευρύτερο σύστημα όπως είναι αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Συμβάλλει στον καθορισμό συγκεκριμένων διεθνικών συστημάτων .Επειδή ανήκει σε ένα σύνθετο σύστημα, αποδεχόμαστε το γεγονός ότι δεν μπορούσαμε να απευθυνθούμε σε όλους τους φορείς που διέπουν ή δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο και να αποδεχτούν συνεντεύξεις μαζί μας, όντας απλά ερευνητές . Συνεπώς συλλέξαμε όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες ήταν δυνατόν αλλά και αυτές που μας επέτρεψαν να μάθουμε .

5. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δ.Α.Α)

5.1 Ιστορικό Αθηναϊκών Αεροδρομίων

Ελληνικό

Το διεθνές αεροδρόμιο του Ελληνικού ή αλλιώς Ελληνικό , ήταν το πρώτο αεροδρόμιο το οποίο εξυπηρετούσε την πόλη των Αθηνών . Είναι προφανές και από το όνομά του ότι ήταν χωροθετημένο στην περιοχή του Ελληνικού. Ήταν περίπου στα 12 χιλιόμετρα η απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Εξυπηρετούσε την πόλη για 6 δεκαετίες . Η δημιουργία του ξεκίνησε την περίοδο της Δικτατορίας και το έτος 1938 . Όμως δεν ολοκληρώθηκε διότι κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο , ο αρχιτέκτονας ο οποίος είχε αναλάβει την κατασκευή του δεν συμφώνησε να συνεργαστεί με τις δυνάμεις των κατακτητών , Γερμανών και Ιταλών. Κατά την περίοδο της κατοχής βέβαια υπήρχαν πολλές καταστροφές στο αεροδρόμιο , όπου μετά την λήξη του πολέμου επιδιορθώθηκαν . Άρα από το 1945 ξεκίνησε η επανακατασκευή του. Στον αερολιμένα του Ελληνικού, κατά την διάρκεια που ήταν ενεργός λειτούργησαν δύο τερματικοί σταθμοί - terminals για το πολιτικό αεροδρόμιο και μια αμερικανική βάση . Το ένα ονομαζόταν Ελληνικό ή ανατολικό , το οποίο εξυπηρετούσε διεθνείς πτήσεις . Το άλλο ήταν του Εσωτερικού ή δυτικό το οποίο εξυπηρετούσε εγχώριες πτήσεις και φιλοξενούσε τις αερογραμμές της Ολυμπιακής . Τέλος ο τερματικός σταθμός που ήταν η αμερικανική βάση στο Ελληνικό λειτουργούσε από το 1950 μέχρι και όταν σταμάτησε να λειτουργεί σαν αεροδρόμιο (Βικιπαίδεια 1/5/2020)



(1) Το διεθνές αεροδρόμιο του Ελληνικού Πηγή : <https://www.nou-pou.gr/stories/patridognwsia/20-pragmata-pou-axizi-na-gnorizis-gia-to-aerodromio-tou-elliniku/>

Το 2001 είναι η χρονιά της τελευταίας πτήσης που έγινε στο αεροδρόμιο επειδή θα έπαιρνε την θέση του το Ελευθέριος Βενιζέλος. Πλέον ένα τμήμα του ανατολικού αεροδρομίου χρησιμοποιείται για να στεγάζει στις εγκαταστάσεις του, κάποιες υπηρεσίες του Δήμου Ελληνικού. Έχει φτιαχτεί στο χώρο του πρώην αεροδρομίου , δύο γήπεδα μπέιζμπολ για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 , ένα κέντρο κανόε καγιάκ και μια αίθουσα ξιφασκίας . Όπως επίσης στεγάζονται εκεί και η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ) καθώς τα Κέντρα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας . (Βικιπαίδια 1/5/2020)

Δεκέλεια –Τατόι

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Αεροπορική Βάση Δεκέλειας ή Αεροδρόμιο Τατοΐου υπάρχει από το 1918, βρίσκεται 20 χιλιόμετρα μακριά από το κέντρο των Αθηνών . Το αεροδρόμιο

χρησιμοποιείται από την Πολεμική Αεροπορία και λειτουργεί και σαν βάση για κάποιες αερολέσχες . (Βικιπαίδεια 1/5/2020)



(2) Το Αεροδρόμιο Τατοίου ή Αεροπορική Βάση Δεκέλειας Πηγή :
<https://www.gtp.gr/LocPage.asp?id=65506&lng=1>

Ελευθέριος Βενιζέλος

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, ονομάστηκε Ελευθέριος Βενιζέλος για να τιμήσει τις προσπάθειες του επιφανούς Κρητικού πολιτικού , στην δημιουργία πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα αλλά και για την γενικότερη συμβολή του στον τομέα της αεροπλοΐας στην χώρα. Το αεροδρόμιο αντικατέστησε αυτό του Ελληνικού . Στεγάζεται στην περιοχή των Σπάτων και είναι μια συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα . Κατά την περίοδο της Δικτατορίας και επειδή η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται και να περικυκλώνει σχεδόν το αεροδρόμιο του Ελληνικού , η τότε κυβέρνηση είχε σκεφτεί να του αλλάξει τοποθεσία . Η ιδέα αυτή βέβαια αναζωπυρώθηκε και την περίοδο της Μεταπολίτευσης όπου παρουσιάστηκε στην τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και στο Κωνσταντίνου Καραμανλή , μελέτη που απέδιδε σαν πιο κατάλληλη περιοχή μετεγκατάστασης αυτήν των Σπάτων. Βέβαια το 1979 η κυβέρνηση εγκατέλειψε τα σχέδια μετεγκατάστασης διότι

εκείνη την περίοδο υπήρχε η παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση. Όπως επίσης και η κυβέρνηση του 1981 επειδή είχε σαν στόχο την γενική ακύρωση μεγάλων έργων όπως το αεροδρόμιο , επειδή ήθελε να προάγει την αστυφιλία και την αποκέντρωση , κάτι που δεν επετεύχθη. Οι μελέτες και τα σχέδια για το καινούργιο αεροδρόμιο έμειναν αναξιοποίητα μέχρι που στις αρχές της δεκαετίας του 1990 έγινε αντιληπτό και αποδεκτό ότι το Ελληνικό δεν ήταν σε θέση να διαχειριστεί τον όλο και αυξανόμενο πληθυσμό τουριστών/ τουριστριών που επισκεπτόταν την Ελλάδα ετησίως . Δεν μπορούσε να επεκταθεί και συν τοις άλλοις υπήρχε φόβος για δυστυχήματα στην περιοχή αλλά και δυσαρέσκεια των κατοίκων της λόγω της ηχορύπανσης που προκαλούσαν τα αεροπλάνα . Αυτοί οι παράγοντες συνέτειναν στη λύση της μετεγκατάστασης. (Βικιπαίδεια 1/5/2020)

Έτσι λοιπόν , βρέθηκε ένα μέρος των κονδυλίων το οποίο προήλθε κυρίως από τραπεζικό δανεισμό της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Το υπόλοιπο ποσό θα καλυπτόταν από ιδιωτικά μετοχικά κεφάλαια, καθώς και από επιχορηγήσεις του Ελληνικού Δημοσίου και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Συνοχής.

Για να μπορέσει να υλοποιηθεί η δημιουργία του νέου αεροδρομίου πραγματοποιήθηκε διεθνής διαγωνισμός τον Ιούλιο του 1995 , όπου και τον κέρδισε η γερμανική κατασκευαστική εταιρία Hochtief . Η οποία επιλέχθηκε για να κατασκευάσει το αεροδρόμιο αλλά και να έχει την συνιδιοκτησία του , με το ελληνικό δημόσιο .Το κόστος κατασκευής ανήλθε περίπου στα 2 δισεκατομμύρια ευρώ . Το 1996 ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Σημίτης πραγματοποίησε την τελετή θεμελίωσης και σχεδόν μετά από 4 χρόνια το Σεπτέμβριο του 2000 οι εργασίες κατασκευής του αεροδρομίου ολοκληρώθηκαν . Εν τέλει, μετά από 5 μήνες δοκιμών, εγκαινιάστηκε και ξεκίνησε κανονικά την λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 από τον ίδιο πρωθυπουργό. (Βικιπαίδεια 1/5/2020)

Η εταιρία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α) διοικείται και λειτουργεί ως εταιρία του ιδιωτικού τομέα . Αρχικά το ελληνικό δημόσιο είχε το 55% των μετοχών του και το υπόλοιπο το μοιράζονταν ιδιωτικές εταιρίες . Η Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου κυρώθηκε από τους ελληνικούς νόμους 2338/95 και 4594/2019 . Εκεί προβλέπονται ότι εκχωρείται η επικαρπία του αεροδρομίου για 50 χρόνια και με τον δεύτερο νόμο επιπλέον 20 , το δικαίωμα της κατοχής , χρήσης του ακινήτου του αεροδρομίου στην εταιρία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Δ.Α.Α). Πλέον ο αερολιμένας διοικείται από το Καναδικό συνταξιοδοτικό fund, που λέγεται PSP και έχει ποσοστό 40%, το ΤΑΙΠΕΔ που κατέχει το 30%, το ελληνικό Δημόσιο 25% και ένα μικρότερο ποσοστό περίπου της τάξης του 5% μέλη της οικογένειας Κοπελούζου .Βέβαια από τον Γενάρη του 2020 το ΤΑΙΠΕΔ έχει βάλει σε διεθνή διαγωνισμό το ποσοστό του για το αεροδρόμιο και αναμένεται να πουληθεί. (<https://www.hradf.com/portfolio/view/17/athens-international-airport> 8/2/2020)



(3) Το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών , Ελευθέριος Βενιζέλος Πηγή :
<https://www.gtp.gr/LocPage.asp?id=64875&lng=1>

5.2 Προσβασιμότητα στον Αερολιμένα

Το αεροδρόμιο των Αθηνών συνδέεται με όλα τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς τα οποία υπάρχουν στην πόλη . Υπάρχει ξεχωριστή στάση του Μετρό Αθηνών για το αεροδρόμιο , το οποίο είναι επέκταση του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου, επειδή βρίσκεται μακριά από την πόλη . Ο σταθμός είναι πολύ σύγχρονος . Συνδέεται με μια πεζογέφυρα, η οποία κατευθύνει προς το κεντρικό τερματικό σταθμό του αεροδρομίου. (<https://www.athenstransport.com/airport/> 1/5/2020)



(4)Στάση του Μετρό για το αεροδρόμιο Πηγή: <https://www.athenstransport.com/airport/>



(5) Σταθμός του Μετρό και του Προαστιακού του αεροδρομίου Πηγή:
<https://www.athenstransport.com/airport/>



(6) Η πεζογέφυρα που ενώνει το Μετρό, Προαστιακό με το αεροδρόμιο Πηγή :
<https://www.athenstransport.com/airport/>

Επίσης υπάρχει πρόσβαση σε τέσσερα αστικά λεωφορεία που ενώνουν το αεροδρόμιο με πολλά σημαντικά μέρη της Αθήνας . Αυτά είναι το X95 όπου ενώνει το Σύνταγμα , δηλαδή το κέντρο των Αθηνών , το X96 που ενώνει το λιμάνι του Πειραιά με το αεροδρόμιο , το X97 όπου ξεκινάει έξω από την στάση Ελληνικό του Μετρό και φτάνει στο αεροδρόμιο και τέλος το X93 που ξεκινάει από τον σταθμό των Υπεραστικών λεωφορείων με προορισμό το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών . Έχει επίσης και δρομολόγια με τα Υπεραστικά Λεωφορεία (ΚΤΕΛ) προς τα μικρότερα λιμάνια της ευρύτερης πόλης , το Λαύριο και τη Ραφήνα. (<https://www.athenstransport.com/airport/> 1/5/2020)



(7) Η στάση των Αστικών λεωφορείων Πηγή : <https://www.athenstransport.com/airport/>

Υπάρχει επίσης και σημείο με ταξί όπου μπορούν να διευκολυνθούν οι επιβάτες. Μια ακόμα διευκόλυνση που υπήρξε ήταν η δημιουργία της Αττικής Οδού , που συνδέει όλες τις κεντρικές αρτηρίες και κάνει την πρόσβαση στον αερολιμένα με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο πολύ εύκολη . Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι προϋπήρχε του αεροδρομίου όμως ένα από τα καινούργια της κομμάτια, αυτό που συνδέει το αεροδρόμιο , δημιουργήθηκε σχεδόν την ίδια περίοδο όπου λειτουργεί και ο αερολιμένας. (<https://www.athenstransport.com/airport/> 1/5/2020)

να μεταφερθούν στις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου. Πέρα δηλαδή από τον κύριο τερματικό σταθμό. (<https://www.aia.gr/el/traveler/parking> 2/2/2020)



(9) Χώρος στάθμευσης μικρής διάρκειας Πηγή : <https://www.aia.gr/el/traveler/parking/airport-parking/Short-Term-Parking/>



(10) Χώρος στάθμευσης μακράς διάρκειας και οικονομικές θέσεις Πηγή : <https://www.aia.gr/el/traveler/parking/airport-parking/Long-term-Parking/>



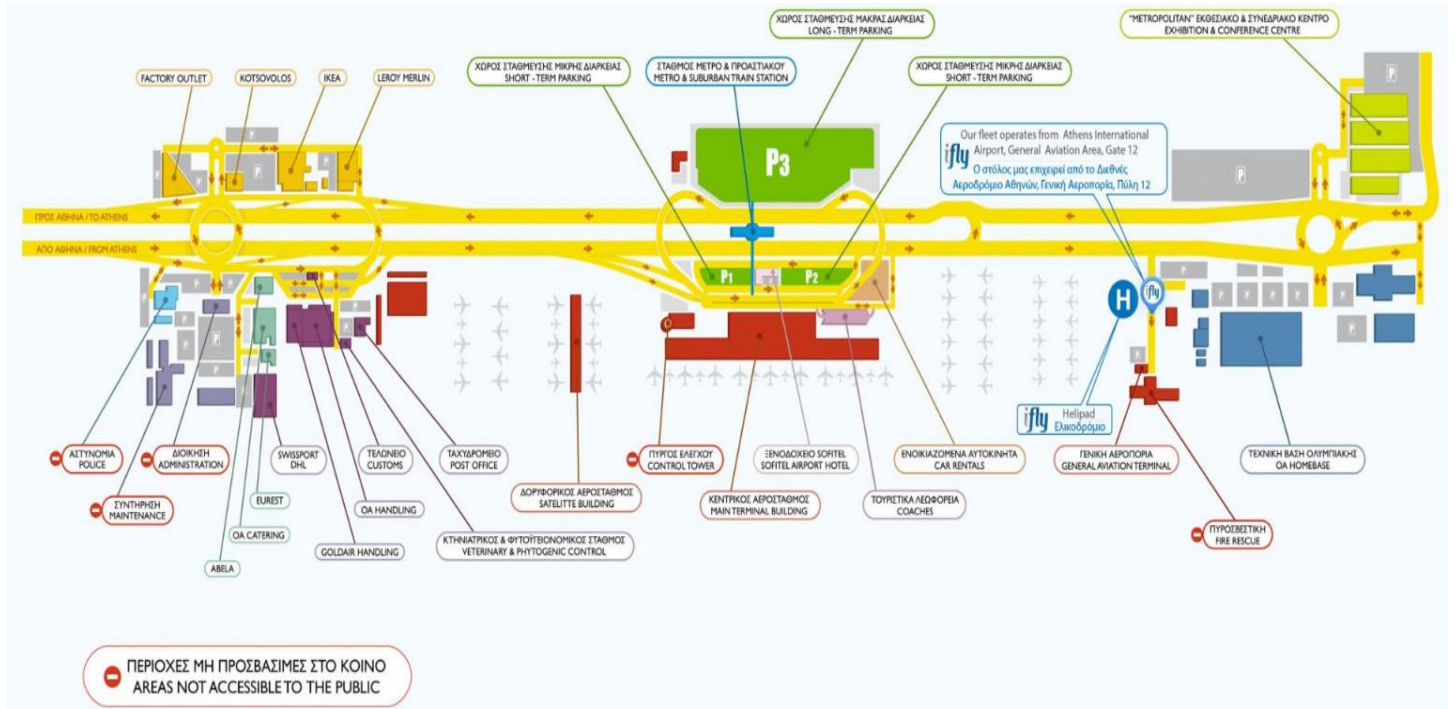
(11) Χώρος στάθμευσης

διακεκριμένης υπηρεσίας, φόρτισης ηλεκτρονικών ή υβριδικών αυτοκινήτων Πηγή :
<https://www.aia.gr/el/traveler/parking/airport-parking/executive-valet-parking/>

5.3 Χωροθέτηση του αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος είναι χωροθετημένο στην περιοχή των Μεσογείων, του δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος . Πιο συγκεκριμένα στην θέση Ζάγανη . Συνορεύει στα νοτιά του με τους δήμους Μαρκόπουλο και Κορωπίου . Η προνομιακή του γεωγραφικά θέση φαίνεται διότι είναι σχετικά απομονωμένο από γύρω οικισμούς , πράγμα που του παρέχει την δυνατότητα να αναπτυχθεί περαιτέρω αλλά και να πραγματοποιεί πολλές συχνές και καθημερινές πτήσεις , χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα με τους γείτονες του . Επίσης απέχει από το κέντρο της Αθήνας 33 χιλιόμετρα. Σε αντίθεση με το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού το οποίο ήταν είχε περικυκλωθεί από την αστικοποίηση . Επιπλέον έχει έκταση περίπου 16.420 στρέμματα , επιπλέον η σύγχρονη τεχνολογική του υποδομή αλλά και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που παρέχει , για ελληνικά και διεθνή επίπεδα , το κάνει ένα από τα σπουδαιότερα αεροδρόμια στην Ευρώπη αλλά και κόμβο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης , στην νοτιοανατολική Αττική . (Βικιπαίδεια 2/2/2020)

Τέλος ο κεντρικός τερματικός σταθμός του αεροδρομίου συνοδεύεται με ένα δορυφόρο . Στον τερματικό υπάρχουν και λειτουργούν όλες οι υπηρεσίες που έχουν να κάνουν με την διακίνηση επιβατών . (<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/> 2/2/2020)



(13)Χάρτης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου Πηγή : www.aia.gr

5.4 Υπηρεσίες και επιχειρηματική δραστηριότητα

Το αεροδρόμιο παρέχει πάρα πολλές υπηρεσίες για τους ταξιδιώτες αλλά και για τους επισκέπτες του . Είναι σύγχρονες και γενικότερα περιλαμβάνει ένα μεγάλο φάσμα από εμπορικές αλλά και ψυχαγωγικές δραστηριότητες .

Οι κύριες υπηρεσίες που περιλαμβάνονται και παρέχονται στον κεντρικό τερματικό αεροσταθμό είναι ιατρική περίθαλψη, σημεία σύνδεσης στο διαδίκτυο , ταχυδρομικές υπηρεσίες όπως και τραπεζικές και συναλλαγματικές υπηρεσίες . Επιπροσθέτως υπηρεσίες ενοικιάσεις αυτοκινήτων όπως και διακεκριμένες υπηρεσίες για επιβάτες ‘πρώτης θέσης’ . Έχει προγράμματα ξενάγησης που παρέχονται σε μαθητές και μαθήτριες της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης , τα οποία είναι δωρεάν . Επίσης έχει πολλά εστιατόρια, καφετέριες και εμπορικά καταστήματα όπως π.χ. καταστήματα ένδυσης, υπόδησης , καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών , μαγαζιά τύπου , βιβλίων, δώρων και καταστήματα αφορολογητών προϊόντων – duty free . Επίσης υπάρχει παντοπωλείο και κομμωτήριο μέσα στο αεροδρόμιο . Το αεροδρόμιο παρέχει μια μόνιμη έκθεση προς τιμήν του Ελευθέριο Βενιζέλου και το πολιτικό του έργο .Επίσης παρουσιάζει εκθέματα, στο μουσείο που έχει στις εγκαταστάσεις του , τα οποία είναι ευρήματα της αρχαίας εποχής που ανακαλύφθηκαν κατά την διάρκεια της δημιουργίας του αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων . Συνεργάζεται με μουσεία και πολιτισμικά ιδρύματα εντός και εκτός της χώρας και με αυτό τον τρόπο προωθεί την αρχαία κληρονομιά της Ελλάδας στους επισκέπτες και τους επιβάτες του αεροδρομίου . Το αεροδρόμιο προχώρησε σε δημιουργία εμπορικού πάρκου μέσα στην ευρύτερη περιοχή του . Αυτό το εγχείρημα πραγματοποιήθηκε διότι το αεροδρόμιο ήθελε να εξασφαλίσει περισσότερους πόρους αλλά και για να γίνει πιο θελκτικό για τους επισκέπτες του . Το εμπορικό πάρκο βρίσκεται αρκετά κοντά στο κεντρικό τερματικό σταθμό του αεροδρομίου , είναι προσβάσιμο από την Αττική Οδό όπως επίσης και από λεωφορεία τα οποία εξυπηρετούν τους επιβάτες από τον τερματικό σταθμό . Αποτελείται από τέσσερα μεγάλα καταστήματα – αλυσίδες όπως το IKEA , το Factory Outlet , το Leroy Merlin αλλά και τον Κωτσόβολο . Διαθέτει συνολικά περίπου 2,700 θέσεις χώρους στάθμευσης .Σημαντική επίσης είναι και η παρουσία μιας ξενοδοχειακής μονάδας μπροστά στον κύριο τερματικό σταθμό του αεροδρομίου . Το Sofitel Athens Airport το οποίο αποτελείται από σύγχρονες και πολλές ανέσεις . Διαθέτει 332 δωμάτια , 13 σουίτες , 2 εστιατόρια . Όπως και βιβλιοθήκη , αίθουσες συναντήσεων , γυμναστήριο αλλά και μπαρ με υπέροχη θέα .Τέλος σημαντική είναι και η παρουσία του εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου Metropolitan Expo που είναι το μεγαλύτερο και πιο

σύγχρονο στην Ελλάδα . Έχει έκταση περίπου 50.000 τ.μ. και παρέχει 4 αίθουσες εκθέσεων , 2 συνεδριακές αίθουσες που υποστηρίζουν χωρητικότητα 600 ατόμων , 2 εστιατόρια , 7 καφετέριες και 1 επιχειρηματικό κέντρο . Επίσης έχει και 2 ανεξάρτητους χώρους εισόδου και υποδοχής. (<https://www.aia.gr/el/traveler/shopping-centre/services/2/2/2020>)

5.5 Διαμόρφωση του κύριου τερματικού χώρου

Κατά την είσοδο στο κύριο τερματικό σταθμό του αεροδρομίου Αθηνών, έρχεται ο επισκέπτης σε επαφή με ένα μεγάλο πίνακα ανακοινώσεων πτήσεων , ο οποίος είναι αρκετά βοηθητικός για τους ταξιδιώτες επειδή παρέχει κάθε στιγμή ότι πληροφορία χρειάζεται για την πτήση του . Όπως επίσης και με τα γκισέ check in .Εν συνεχεία στα αριστερά της εισόδου εντοπίζεται ένα μεγάλο κλειστό καπνιστήριο , υπηρεσίες συναλλάγματος αλλά και τύλιξης αποσκευών . Στο τέλος του διαδρόμου υπάρχει μια όψη κάποιον εγκαταστάσεων που υπάρχουν στους εξωτερικούς χώρους του αεροδρομίου . Όπως επίσης και με άλλα γκισέ για check in , επειδή είναι 160 και είναι σε όλη την διάμετρο του τερματικού. Στον δεύτερο όροφο του χώρου υπάρχουν διάφορα καταστήματα εστίασης , παιδότοπος , το μουσείο και η έκθεση για τον Ελευθέριο Βενιζέλο όπως και χώροι προσευχής . Είναι αρκετά αξιοσημείωτο , κατά την προσωπική μου άποψη , διότι είναι μια μικρή αίθουσα για τους μουσουλμάνους και αντικριστά ένα χριστιανικό εκκλησάκι. Επιπροσθέτως στα μαγαζιά εστίασης έχει μια πολύ όμορφη θέα , με μεγάλα τζάμια που σε απορροφούν , βλέποντας αεροπλάνα να απογειώνονται ή να προσγειώνονται .Στο κύριο χώρο υπάρχουν και οι διάφοροι υπάλληλοι των αεροπορικών εταιριών αλλά και αυτόματα μηχανήματα για έκδοση εισιτηρίων και check in . Το αεροδρόμιο παρέχει όλες τις υπηρεσίες που αναφέραμε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο , που οι υπηρεσίες του χωρίζονται ανάλογα με την αξία του εισιτηρίου του κατόχου . Βέβαια ένας άλλος μεγάλος διαχωρισμός που γίνεται στο αεροδρόμιο είναι αυτός των πτήσεων εκτός και εντός Σένγκεν . Αυτές των εκτός γίνονται στο βάθος του τερματικού . Το μέρος εκεί ονομάζεται Χώρος Α, όπου δείχνει ότι είναι ο χώρος πτήσεων εκτός Σένγκεν. Εκεί ελέγχεται το διαβατήριο και τα υπόλοιπα ταξιδιωτικά έγγραφα . Γι αυτούς που θα κάνουν όμως ταξίδι εντός Σένγκεν και εντός συνόρων υπάρχει ένας διαφορετικός χώρος . Οποίος ονομάζεται Χώρος Β

Για τον Χώρο Β λοιπόν, δημιουργήθηκε το καλοκαίρι του 2017 από τους αρχιτέκτονες Θεοφάνη και Λουκά Μπομπότη ένας περικλειστος χώρος όπου το εξωτερικό του περίβλημα είναι ένας διαφραγματικός τοίχος με τεθλασμένο πλέγμα γραμμικού φωτιστικού το οποίο οριοθετεί τον χώρο ελέγχου για τους ταξιδιώτες . Η λογική τους ήταν να παραλληλίσουν τους εμπορικούς δρόμους των μεγάλων πόλεων . Δηλαδή ότι μετά από τις πύλες ελέγχου οι επιβάτες του εντός Σένγκεν χώρου θα ξεχύνονται σε μια ‘υπαίθρια αγορά’ που υπάρχουν διάφορα καταστήματα ρούχων, αρωμάτων και πολλών άλλων εμπορευμάτων . Εν συνεχεία θα φτάνουν στον χώρο όπου μπορούν να καταναλώσουν ποτά και φαγητά και τέλος μετά από αυτό το καταναλωτικό τους ταξίδι να επιβιβαστούν στο αεροπλάνο στο οποίο και θα κάνουν το πραγματικό τους ταξίδι. (www.airnews.gr 17/1/2020 20:14)



(14) Το αρχιτεκτονικό σχέδιο , για τους επιβάτες σε πτήσεις Σένγκεν Πηγή : www.airnews.gr

5.6 Προσωπική περιήγηση στο αεροδρόμιο

Η προσωπική μου επίσκεψη στο αεροδρόμιο πραγματοποιήθηκε στις αρχές του Μαΐου του 2019 . Η μετάβαση μας στον αερολιμένα έγινε με το μετρό . Στο κύριο τερματικό του

αεροδρομίου περιηγηθήκαμε σε όλους τους χώρους που ήταν ελεύθεροι για το κοινό . Περιπλανηθήκαμε στα μαγαζιά του αεροδρομίου , στο μουσείο και στην έκθεση για τον Ελευθέριο Βενιζέλο . Είδαμε τον χώρο προσγείωσης και απογείωσης των αεροπλάνων από τα μεγάλα παράθυρα των καταστημάτων εστίασης . Είδαμε τους χώρους λατρείας του αεροδρομίου που βρισκόντουσαν στον επάνω όροφο . Παρακολουθήσαμε πως γίνονται τα check in στο Β χώρο αλλά πήγαμε και έξω από τις πύλες του χώρου Α . Γενικά παρατηρήσαμε ότι, ο κεντρικός τερματικός σταθμός του αεροδρομίου είναι μια πολύ μεγάλη έκταση η οποία χαρακτηρίζεται από διαχωρισμούς. Πρώτον ο μεγαλύτερος διαχωρισμός που γίνεται είναι στις περιοχές που είναι οι πύλες για τις πτήσεις Σένγκεν ή χώρος Β και ο χώρος Α που είναι οι πύλες για τις χώρες εκτός Σένγκεν. Ένας άλλος διαχωρισμός ήταν και οι χώροι λατρείας οι οποίοι ήταν τοποθετημένοι αντικριστά μεταξύ τους, και οι οποίοι ήταν ένα εκκλησάκι και μια μικρή αίθουσα για τους Μουσουλμάνους. Ο χώρος των καπνιστών ήταν μια μεγάλη αίθουσα με διάφανα τζάμια η οποία είναι εντός των τειχών του αεροδρομίου. Υπάρχουν και κάποια σημεία τα οποία είναι προσβάσιμα σε επιβάτες με business class εισιτήριο. Μέσα στον χώρο βγάλαμε και κάποιες φωτογραφίες για να αναδείξουμε αυτούς τους διαχωρισμούς αλλά δυστυχώς οι αρχές του αερολιμένα μας απαγόρευσαν την λήψη φωτογραφιών, με αποτέλεσμα να μην μπορούμε να τις συμπεριλάβουμε στην έρευνα. Όσο αφορά την αίσθηση του αεροδρομίου το κύριο συναίσθημα που μας δημιούργησε ήταν ότι βρισκόμασταν μετέωροι. Διότι, όσες επισκέψεις είχαμε κάνει πρότερα αυτής είχαν συνδυαστεί με πτήσεις. Επίσης μας έδινε το συναίσθημα ενός τόπου αρμονίας και ηρεμίας όμως παράλληλα ένα αίσθημα φόβου και επαγρύπνησης διότι σε όλο τον χώρο υπήρχαν πάρα πολλές κάμερες που παρακολουθούσαν κάθε μας κίνηση ενώ υπήρχαν και αστυνομικοί στον χώρο που οπλοφορούσαν. Τέλος ο αερολιμένας μας δίνει την αίσθηση του τοπικού και του παγκόσμιου. Από την μία παρουσιάζει ελληνικά προϊόντα και ιστορία και από την άλλη διεθνής εμπορικές αλυσίδες. Οπότε δημιουργεί ένα διεθνικό κράμα σε ένα εθνικό τοπίο.

5.7 Συνέντευξη

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

Αρχικά αυτό που θέλαμε να μάθουμε ήταν τα στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου, δηλαδή τον αριθμό των επιβατών οι οποίοι έρχονται στο Ελευθέριος Βενιζέλος από τρίτες χώρες (Extra Schengen Area) , από χώρες που ανήκουν στην περιοχή Schengen και ποιές είναι από το εσωτερικό , δηλαδή πτήσεις από όλη την Ελλάδα . Μας αναφέρει ο

υπαστυνόμος ότι η συνολική επιβατική κίνηση για το 2018 είναι 24.135.343 δηλαδή υπάρχει μια αύξηση από το 2017 που ήταν 21.737.947 περίπου στο 11% . Οι πτήσεις, αναφέρει της εντός Schengen περιοχής για το 2017-2018 αυξήθηκαν κατά 13% ,οι πτήσεις της εκτός Schengen περιοχής κατά 10,1% , αυτές που πραγματοποιήθηκαν εντός συνόρων της χώρας κατά 5,6 % . Επίσης ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο που ανακαλύψαμε είναι πόσοι επιβάτες χρησιμοποίησαν το Ελευθέριος Βενιζέλος για να αναχωρήσουν και να αποβιβαστούν από αυτό και προς αυτό . Οι ταξιδιώτες οι οποίοι έφτασαν στον αερολιμένα την περίοδο 2017-2018 και ήταν υπήκοοι τρίτων χωρών ήταν 1.846.695 και αυτοί οι οποίοι αναχώρησαν ήταν 1.816.749 . Στον αντίποδα οι πολίτες που οι χώρες τους εντάσσονται στη συνθήκη Schengen ήταν 2.082.443 αυτοί που έφτασαν στο αεροδρόμιο και αυτοί που αποβιβάστηκαν ήταν 2.048.674 . Η ερώτηση που ακολούθησε ήταν εάν υπάρχουν πολλές ενδιάμεσες μετακινήσεις στο αεροδρόμιο και προς τα που είναι . Εδώ μας απάντησε ότι Transit πτήσεις δεν πραγματοποιούνται συχνά στο Ελευθέριος Βενιζέλος διότι μεγαλύτερος κόμβος τέτοιων πτήσεων είναι το διεθνές αεροδρόμιο της Τουρκίας στην Κωνσταντινούπολη . Όμως μας έθεσε ένα υποτυπώδες παράδειγμα για να καταλάβουμε πως διαχωρίζονται οι πτήσεις Transit . Μας είπε ότι αν έρθει ένας επιβάτης από τρίτη χώρα , οποιαδήποτε και αν είναι η υπηκοότητά του , ελεγχθεί στην Αθήνα με τις εκάστοτε προδιαγραφές που θέτει το σύμφωνο Schengen για την υπηκοότητά του , και έχει σαν προορισμό μια χώρα εντός συμφώνου όπως η Ιταλία τότε δεν θεωρείται πτήση transit . Επειδή δεν θα ξανά χρειαστεί να υποβληθεί σε έλεγχο και θα περάσει κανονικά διότι έχει ελεγχθεί ήδη ενδελεχώς σε χώρα που ανήκει στην Schengen . Παρόλα αυτά πραγματοποιούνται κάποιες τέτοιου είδους πτήσεις που έχουν ως επί των πλείστων προορισμούς το Καίρο , τη Μόσχα, την Κωνσταντινούπολη αλλά και γενικότερα την Τουρκία.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Στην συνέχεια λοιπόν αναφερθήκαμε στις υπηρεσίες ελέγχου που βρίσκονται στο αεροδρόμιο, όπως επίσης και σε ποιο καθεστώς υπάγονται , δηλαδή αν είναι ιδιωτικές ή δημόσιες εταιρίες .Μας είπε ότι υπάρχουν 103 αερομεταφορείς που στεγάζονται στον

αερολιμένα , πολλές από αυτές είναι κρατικές αλλά οι περισσότερες είναι ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες. Για την επίγεια εξυπηρέτηση του αεροσκάφους, είναι 3 οι εταιρίες , η Skyserv Handling , η Swissport Greece και η Goldair Handling . Αυτές δηλαδή είναι υπεύθυνες για την επίγεια παροχή συνδρομής προς τους επιβάτες με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα ,για την πολιτική τιμών και διαχείρισης των κεντρικών υποδομών του αερολιμένα και το σχετικό πρόγραμμα κινήτρων ,συνάπτουν συμβάσεις με τις αντίστοιχες αεροπορικές εταιρίες που εδράζονται στον χώρο, διεξάγουν τις απαιτούμενες διαδικασίες για την εκχώρηση των δικαιωμάτων επίγειας εξυπηρέτησης στις ενδιαφερόμενες εταιρίες, λειτουργούν ως σημείο αναφοράς, επικοινωνίας και συντονισμού μεταξύ του αερολιμένα και των εταιριών επίγειας εξυπηρέτησης και συντονίζουν όλα τα θέματα που προκύπτουν από τις εν λόγω συμβάσεις και τέλος εκπροσωπούν το αεροδρόμιο στην επιτροπή χρηστών του αερολιμένα και στην επιτροπή αεροπορικών εταιριών . Μας είπε επίσης ότι είναι η Civil Aviation Authority (C.A.A), η οποία είναι η υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας και είναι δημόσια , υπάρχει η ΕΛ.ΑΣ η οποία πραγματοποιεί την βασική αστυνόμευση των εδαφών αλλά και τον διαβατηριακό έλεγχο και είναι δημόσια επίσης, η πυροσβεστική και το τελωνείο που είναι και αυτές δημόσιες . Από την άλλη η Security Control of Passengers and their luggage's είναι ιδιωτική εταιρία η οποία ελέγχει τις αποσκευές και τους επιβάτες για τυχόν ανεπιθύμητα προϊόντα που μπορεί να φέρουν και τέλος είναι η A.I.A που είναι η εταιρία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών , η οποία είναι σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα , διοικείται και λειτουργεί ως ιδιωτική εταιρεία με το ελληνικό δημόσιο να κατέχει 55% των μετοχών και το υπόλοιπο 45% να βρίσκεται στην κατοχή ιδιωτών. Η δουλειά της είναι η λειτουργία του αεροδρομίου (Airport Operation), η φύλαξη του αεροδρομίου κυρίως για τον έλεγχο των χειραποσκευών(Airport Security) και τέλος τον έλεγχο πρόσβασης(Access Control) δηλαδή τις μεθόδους προστασίας και σχέδιο ασφαλείας του αεροδρομίου . Στην συνέχεια ρωτήσαμε για τις υπηρεσίες φύλαξης του αεροδρομίου ,ποιές είναι οι αρμοδιότητες τους και ποιά η συνεργασία τους και αν υπάρχουν διαφορετικοί τομείς που ειδικεύεται η κάθε υπηρεσία. Μας ανέφερε ότι πρώτα απ 'όλα το αεροδρόμιο διαθέτει σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (C.C.T.V) δηλαδή μέσα σε όλες τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου υπάρχουν κάπου στις χίλιες κάμερες, που βοηθούν στην προστασία των κτηρίων και των επιβατών . Συγκεκριμένα μας είπε ότι αυτό το σύστημα το διαχειρίζεται ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών(A.I.A) μαζί με την ΕΛ.ΑΣ . Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης συμπλήρωσε, συγκαλείται Ε.Κ.Α.Π.Α (Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας) ο οποίος σκοπός του είναι ο καθορισμός προτύπων ασφαλείας, διαδικασιών και πρακτικών για την πρόληψη και αντιμετώπιση εκνόμων ενεργειών εναντίον της πολιτικής αεροπορίας, που διαπράττονται τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήση. Δηλαδή στην ουσία συγκαλείται ένα συμβούλιο από τους υψηλόβαθμους σε κάθε πόστο και

παίρνονται αποφάσεις για το ποια θα είναι η δουλειά που πρέπει να κάνει ο καθένας, που προαναφέραμε, για να αποσοβήσει ο κίνδυνος. Δυστυχώς μας είπε ότι δεν μπορεί να μας πει κάτι περαιτέρω για το πως παίρνονται και ποιες αποφάσεις, κάθε φορά και σε διαφορετικά ζητήματα. Η επόμενη ερώτηση ήταν εάν υπάρχει συνεργασία του αεροδρομίου και των φορέων που βρίσκονται μέσα, με διεθνείς ή και Ευρωπαϊκούς φορείς. Ήταν πολύ σαφείς, μας είπε ότι συνεργάζονται: με την Interpol που είναι ένας διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός ο οποίος στόχος του είναι η πάταξη των εγκλημάτων με την βοήθεια όλων των τοπικών αστυνομικών αρχών του κόσμου, την Europol η οποία είναι η υπηρεσία πληροφοριών, που δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για ζητήματα εγκληματικής φύσης. Με liaison officers που η δουλειά τους είναι να συνδέονται, να επικοινωνούν και να κατευθυνθούν τις δραστηριότητες μεταξύ δυο οργανισμών, την Airpol η οποία δημιουργήθηκε από την Ε.Ε και στόχος της είναι να συνδυάσει την αστυνομία και την συνοριοφυλακή μαζί σε ένα κοινό δίκτυο. Όπως επίσης υπάρχει συνεργασία με προξενία, πρεσβείες και άλλους συνδέσμους που έχει η Ελλάδα στο εξωτερικό. Τέλος μας είπε και για την Frontex η οποία είναι αρμόδια για την συνεργασία μεταξύ των εθνικών συνοριοφυλάκων και των συνοριοφυλάκων των κρατών μελών της Σένγκεν, δηλαδή είναι κυρίως υπεύθυνος οργανισμός για τον συντονισμό της προστασίας των συνόρων.

NOMΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΈΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να σημειώσω ότι δεν θα μπορούσα απόλυτα να καταλάβω τις διαφορές που έχουν υπάρξει κατά καιρούς με τους ελέγχους στα αεροδρόμια εάν δεν μου είχε θέσει ο συνομιλητής μου ένα σχέδιο για να καταλάβω πως διαχωρίζονται σε πλαίσιο ελέγχου, οι διαφορετικές πτήσεις. Του έθεσα το ερώτημα “ πως γίνονται και ποιοι είναι οι έλεγχοι κατά την άφιξη και την αναχώρηση των επιβατών στο αεροδρόμιο και αν υπάρχουν διαφορετικά κριτήρια ελέγχου σε επιβάτες”. Το σχεδιάγραμμα λοιπόν που μου έκανε ήταν να χωρίσουμε τις πτήσεις από και προς στον αερολιμένα με τύπου Α και τύπου Β, όπου ο τύπος Α ήταν πτήσεις που ερχόντουσαν ή πήγαιναν σε χώρες έκτος της Schengen και ο Β τύπος αυτές που ήταν εντός της. Μας είπε λοιπόν ότι σύμφωνα με τον 399/2016 του κώδικα του συμφώνου Σένγκεν, στον Ευρωπαϊκό κανονισμό για τον κώδικα των συνόρων της, αναφέρει ότι ο διαβατηριακός έλεγχος θα πραγματοποιείται σε άτομα

από και προς της εκτός τύπου Α(Extra Schengen area) Σένγκεν περιοχές. Στις εντός Σένγκεν περιοχές, τύπου Β (Intra Schengen area) δεν γίνονται ενδεδειγμένοι έλεγχοι, μόνο τυπικοί όπως παρουσίαση ταυτότητας, μόνο αν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος θα γίνει διεξοδικός έλεγχος. Δηλαδή αν κριθεί ότι υπάρχει αναντιστοιχία στα έγγραφα που προέβλεπε. Εν συνεχεία τον ρώτησα αν γνωρίζει το σύστημα των έξυπνων συνόρων και πότε θα εφαρμοστεί και στην Ελλάδα. Μου απάντησε ότι σύμφωνα με τον ψηφισμένο νόμο 2226/2017 θα εφαρμοστεί ένα σύστημα εισόδου-εξόδου (ΣΕΕ) με στόχο τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων με την βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα του χώρου Σένγκεν, την ενίσχυση της εσωτερικής ασφάλειας και της καταπολέμησης της τρομοκρατίας και του σοβαρού εγκλήματος, την παροχή βοήθειας στα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν ολοένα μεγαλύτερο αριθμό ταξιδιωτών με προορισμό την Ε.Ε, χωρίς να χρειάζεται να αυξηθεί ο αριθμός των συνοριοφυλάκων και επίσης τον συστηματικό εντοπισμό ατόμων που παρατείνουν παράνομα την επιτρεπόμενη παραμονή τους στον χώρο Σένγκεν, δηλαδή τα άτομα που παραμένουν μετά και την λήξη της άδειας παραμονής τους. Το σύστημα εισόδου εξόδου θα συγκεντρώνει τα έγγραφα ταυτότητας, την ημερομηνία και τον τόπο εισόδου και εξόδου, τις αρνήσεις εισόδου και θα αντικαταστήσει επίσης και τις σφραγίδες στα διαβατήρια. Θα εφαρμόζεται σε υπηκόους τρίτων χωρών που ταξιδεύουν στον χώρο Σένγκεν, ανεξάρτητα από το αν αυτοί υπόκεινται στην υποχρέωση θεώρησης ή όχι. Τα δεδομένα θα τα χρησιμοποιούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δηλαδή οι συνοριοφύλακες και οι πρόξενοι-υπάλληλοι που είναι αρμόδιοι για τις θεωρήσεις. Πρόσβαση στα δεδομένα θα έχουν τα κράτη μέλη δηλαδή οι αρχές επιβολής του νόμου και η Europol, που θα έχουν επίσης πρόσβαση σε πληροφορίες ποινικού μητρώου και σε εγκληματικές πληροφορίες. Στόχος είναι να υπάρξει ευκολότερη διέλευση των συνόρων από όλους τους υπηκόους τρίτων χωρών οπότε θα κατασκευαστούν περίπτερα αυτοεξυπηρέτησης των ταξιδιωτών και εκεί θα ελέγχονται με τη χρήση των βάσεων δεδομένων ασφαλείας (Interpol, SIS,SLTD). Οπότε αυτά θα εφαρμοστούν για τους υπηκόους τρίτων χωρών. Όσον αφορά τώρα για τις χώρες της Ε.Ε, την Ισλανδία, την Νορβηγία, το Λιχτενστάιν και την Ελβετία, που ανήκουν στην Σένγκεν και απολαμβάνουν του δικαιώματος ελεύθερης κυκλοφορίας δεν χρειάζονταν να υποβληθούν σε ενδεδειγμένο έλεγχο όταν φεύγουν και όταν εισέρχονταν από και προς τρίτες χώρες. Πλέον και οι υπήκοοι αυτών των κρατών πρέπει να τους γίνεται έλεγχος για : εξακρίβωση της ταυτότητας και της ιθαγένειάς τους και της γνησιότητας και της ισχύος του ταξιδιωτικού του εγγράφου για τη διέλευση των συνόρων επίσης και σε αναζήτηση στοιχείων σε οικίες βάσεις δεδομένων (S.I.S, S.L.T.D, Interpol και σε εθνικές βάσεις δεδομένων), όπως και εξακρίβωση ότι ένα πρόσωπο που απολαύει του δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης δεν θεωρείται απειλή για τη δημόσια τάξη, την

εσωτερική ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή τις διεθνείς σχέσεις κράτους μέλους. Αυτό μας είπε ότι εφαρμόστηκε λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων που πραγματοποιήθηκαν στην Γαλλία και το Βέλγιο αλλά και επειδή πολλοί πολίτες που ήταν γεννημένοι σε χώρες του συμφώνου μπορούσαν να φύγουν με ευκολία και να καταταγούν στις στρατιές του I.S.I.S . Ένα άλλο σύστημα το οποίο ψηφίστηκε το Μάιο του 2018 είναι το P.N.R (Passengers Name Record) . Σε αυτό θα δημιουργηθεί μια κοινή βάση δεδομένων όπου οι αεροπορικές εταιρίες θα στέλνουν στις αρμόδιες αρχές τα απαιτούμενα έγγραφα του επιβάτη (από τα ταξιδιωτικά του έγγραφα μέχρι και σε ποιο ξενοδοχείο θα μείνει και αν έχει κλείσει εισιτήριο επιστροφής) . Αυτό βέβαια δεν έχει εφαρμοστεί και μας τόνισε ότι για να πραγματοποιηθεί αυτή η ενέργεια πρέπει όλα τα κράτη – μέλη να το ξεκινήσουν την ίδια στιγμή . Μας είπε επίσης ότι επειδή είναι Ευρωπαϊκή οδηγία (η 681/2016) , είναι στόχος προς επίτευξη και θα πρέπει το κάθε μέλος να το ψηφίσει στο κοινοβούλιό του και να το εφαρμόσει όπως αυτό κρίνει καταλληλότερο αλλά με τα αποτελέσματα που έχουν ψηφιστεί για την οδηγία αλλιώς θα υποβάλλονται σε κυρώσεις . Στην συνέχεια τον ρωτήσαμε αν μπορεί να μας σκιαγραφήσει και να μας αποδώσει ένα ορισμό για το Transit zone , διότι δεν μπορέσαμε να βρούμε ένα αμιγώς κατάλληλο πλαίσιο για να ερμηνεύσουμε αυτόν τον χώρο . Μας προέτρεψε να διαβάσουμε τον Ευρωπαϊκό κανονισμό του 399/2016 και την τροποποίησή του 458/2017 . Όμως επειδή διαπίστωσε και ο ίδιος ότι δεν ορίζεται κάπου με ευκρίνεια προσφέρθηκε να μας τον αποδώσει με δικά του λόγια . Συγκεκριμένα μας είπε ότι ο Transit χώρος (ή zone) εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες, δηλαδή οι διερχόμενοι επιβάτες έχουν ως προορισμό ή προέλευση μια τρίτη χώρα και που διέρχονται ενός αεροδρομίου μιας χώρας (Intra Schengen) με σκοπό να συνεχίσουν το ταξίδι τους σε άλλη τρίτη χώρα χωρίς να προβούν σε διαβατηριακό έλεγχο . Πρόσθεσε , ότι στην ουσία αυτός ο χώρος βρίσκεται μέσα στα εδάφη του αεροδρομίου όμως δεν θεωρείται εθνικός χώρος και είναι η πιστοποίηση και το πέρασμα που χρειάζεσαι για να μεταβείς ”επίσημα” στο κράτος που στεγάζεται το αεροδρόμιο που βρίσκεσαι .

ΣΥΧΝΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

Το αεροδρόμιο είναι από τα πλέον μέρη τα οποία διευκολύνουν την διακίνηση ανθρώπων και αγαθών σε όλη την υφήλιο , είναι όμως και εκεί που πραγματοποιούνται διάφορα περιστατικά τα οποία μπορούν να προκαλέσουν κινδύνους και στους ταξιδιώτες αλλά και στην κυριότητα του κράτους και των διακρατικών σχέσεων. Γι αυτό λοιπόν τον ρωτήσαμε ποιά είναι τα πιο συχνά περιστατικά και πως τα αντιμετωπίζει η ασφάλεια του αερολιμένα . Μας απάντησε ότι πολλά περιστατικά λαμβάνουν χώρα μέσα στο αεροδρόμιο, το πιο βασικό και κύριο είναι η παράνομη μετανάστευση όπως έχει οριστεί στον κώδικα 4251/2014 μετανάστευσης και κοινωνικής ένταξης αλλά και στην τροποποίηση του νόμου 3386/2005 . Ένα άλλο γεγονός που απασχολεί συχνά την ασφάλεια του αερολιμένα, τόνισε ότι είναι και οι περιπτώσεις διακινήσεων ανθρώπων και σε αυτό το σημείο μας εξήγησε το πως πραγματοποιούνται τέτοια περιστατικά . Αναφέρει λοιπόν ότι ο ενδιαφερόμενος , που θέλει να φύγει από την χώρα , έρχεται σε επαφή με τον αρμόδιο ο οποίος του παρέχει τα ταξιδιωτικά έγγραφα μαζί με τον διακινητή του . Εκεί αναλύουν τα έγγραφα και του τα πουλάει ανάλογα με το πόση ομοιότητα υπάρχει με τα άτομα τα οποία απεικονίζονται σε αυτά, δηλαδή όσο μεγαλύτερη ομοιότητα τόσο πιο ακριβά το αγοράζει . Αυτά μας λέει ότι είναι επί των πλείστον κλεμμένα ή χαμένα από τους νόμιμους κατόχους τους . Κανονίζουν λοιπόν τον προορισμό και βγάζουν εισιτήρια για την ίδια πτήση και την πραγματοποιούν μαζί . Η αμοιβή δίνεται αφότου φτάσουν στον προορισμό τους και δεν εντοπιστούν από τις αρχές. Εν συνεχεία μας είπε ότι έχουν εξιχνιαστεί και πολλά περιστατικά διακίνησης ναρκωτικών και το ανέλαβε η αρμόδια ομάδα καταπολέμησης . Έπειτα μας είπε ότι περιπτώσεις trafficking είναι πολύ δύσκολο να διαπιστωθούν επειδή τα γεγονότα δεν μπορούν να διερευνηθούν εύκολα και μπορεί να υπάρχει μια κεκαλυμμένη εκδοχή των πραγμάτων και από την πλευρά του διακινητή αλλά και του ανθρώπου που διακινεί . Τέλος μας μίλησε για το πόσο τυχερή είναι στο αεροδρόμιο που δεν έχουν έρθει αντιμέτωποι με κάποιο περιστατικό τρομοκρατίας αλλά μας είπε ότι σε περίπτωση που γίνει, τότε η Ε.Υ.Π και Δ.Α.Ε.Ε.Β (Διεύθυνση Αντιμετώπισης Ειδικών Εγκλημάτων Βίας) σε συνεργασία με την ΕΛ.ΑΣ θα είναι έτοιμοι για να δώσουν λύση άμεσα . Τα αρμόδια όργανα για την αντιμετώπιση των διαφορετικών περιστατικών είναι : Η Ειδική Ομάδα Βίαιης Εγκληματικότητας (Special Violent Crime Squad) η οποία ειδικεύεται στην αντιμετώπιση εγκλημάτων ακραίας βίας, την Ομάδα Εξουδετέρωσης Βόμβας(Bomb Disposal Squad) η οποία είναι υπεύθυνη σε θέματα εκρηκτικών και βομβών εντός του αεροδρομίου, η Ε.Υ.Π (Intelligence Agency) που στόχος της είναι να προωθήσει τα στρατηγικά συμφέροντα της Ελλάδας προστατεύοντας πολιτικά, οικονομικά και στρατιωτικά περιουσιακά στοιχεία, προλαμβάνοντας και καταπολεμώντας τις εγκληματικές και στρατιωτικές απειλές και συλλέγοντας, επεξεργάζοντας και διαδίδοντας πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές, η Ειδική Κατασταλτική Αντιτρομοκρατική Μονάδα (Ε.Κ.Α.Μ, Special Anti-Terrorism Unit) που έχει συγκροτηθεί για τη διεξαγωγή ιδιαίτερα δύσκολων και απαιτητικών επιχειρήσεων και

για την αντιμετώπιση υψηλού κινδύνου όπως τρομοκρατικές ενέργειες , συλλήψεις βαριά οπλισμένων κακοποιών, αεροπειρατείες, απαγωγές ομήρων κ.τ.λ. , την Πολεμική Αεροπορία (Police Aviation) και τέλος την Ομάδα δίωξης Ναρκωτικών (Drug Squad)

ΑΣΥΛΟ, ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ, ΕΠΑΝΠΡΟΩΘΗΣΕΙΣ

Στο τελευταίο κομμάτι της συνέντευξης, θέλησα να των ρωτήσω για το φαινόμενο του προσφυγικού που εδώ και χρόνια είναι σε έξαρση στην χώρα μας αλλά πάντοτε η Ελλάδα είναι από τα κύρια περάσματα προς την Δύση . Οπότε τον ρώτησα αν υπάρχουν περιστατικά ανθρώπων που ζητούν άσυλο μέσα στο αεροδρόμιο. Μου είπε ότι είναι συχνό φαινόμενο και πραγματοποιείται από ανθρώπους που έρχονται από την Extra Schengen περιοχή και λίγο πριν τον διαβατηριακό έλεγχο καταστρέφουν τα έγγραφα τους και ζητάνε άσυλο . Μας είπε ότι αυτή η αίτηση ασύλου ονομάζεται on the spot . Μετά πάνε για καταγραφή και για ταυτοποίηση στοιχείων . Του είπα πάνω σε αυτό το σημείο ότι γνωρίζω πως έτσι γίνεται και στα νησιά του Αιγαίου και ότι κάνουν παρόμοιες διαδικασίες και εκεί . Υπήρξε μια αντίδραση από αυτόν, μου είπε ότι υπάρχει μεγάλη διαφορά με την εκπαίδευση και την νοοτροπία με αυτούς που δουλεύουν στο αεροδρόμιο σε σύγκριση με αυτούς που είναι στα λιμάνια ή στην πρώτη καταγραφή στο κέντρα φιλοξενίας. Πρόσθεσε μετά από αυτό ότι, μέχρι να εγκριθεί ή απορριφτεί το αίτημα τους , μας είπε ότι μένουν σε ειδικούς χώρους του αεροδρομίου που είναι υπό την εποπτεία της ΕΛ.ΑΣ και ότι είναι υπέροχοι και μεγάλοι χώροι που ζουν πολύ άνετα, για όσο χρειαστεί να μείνουν . Η επόμενη ερώτηση ήταν σε περιπτώσεις πλαστών εγγράφων πως και με ποια μέσα αντιμετωπίζονται οι παραβάτες . Όπως μας ανέφερε πρότερα, υπάρχουν καθημερινά περιστατικά με πλαστά έγγραφα . Όταν εντοπιστούν με πλαστά έγγραφα συλλαμβάνονται αμέσως και τους οδηγούν στη διεύθυνση ασφαλείας του αεροδρομίου (δηλαδή στο κτήριο που πραγματοποιήθηκε η συνέντευξη) ,μετά σχηματίζεται δικογραφία εις βάρος τους, την επόμενη μέρα οδηγούνται στον εισαγγελέα και εκεί κρίνεται από τον εισαγγελέα η έκβαση της περίπτωσης του . Αναφέρθηκα και σε ένα περιστατικό το οποίο συνέβη το Σεπτέμβρη του 2019 στο οποίο ήταν 10 Σύριοι πρόσφυγες που είχαν εμφανιστεί στο αεροδρόμιο σαν ομάδα βόλεϊ από την Ουκρανία που θα πέταγε για την Ζυρίχη της Ελβετίας , του είπα ότι δεν ακούω συχνά να γίνονται τέτοιες ενέργειες και γενικότερα ότι πήρε σχετική δημοσιότητα στα μίντια . Μου είπε ότι γενικά τα μίντια αρέσκονται σε ευφάνταστα

περιστατικά όπως αυτό και ότι πολλές φορές υπάρχουν άνθρωποι που προσπαθούν να ξεγελάσουν τις αρχές . Από περιστατικά διάφορων αμφιέσεων όπως περούκες , βάνιμο, γένια κ.τ.λ. μέχρι και πλαστικές προσώπων ώστε να μοιάζουν περισσότερο με την εικόνα του ταξιδιωτικού εγγράφου . Η τελευταία μας ερώτηση είχε να κάνει με τις απελάσεις. Αν πραγματοποιούνται από το Ελευθέριος Βενιζέλος , σε ποιές χώρες απελαύνονται αυτοί οι άνθρωποι και με την βοήθεια ποιων φορέων. Μας απάντησε ότι το τμήμα απελάσεων της διεύθυνσης Αττικής είναι αρμόδιο γι αυτό . Επίσης μας είπε ότι για να γίνει η απέλαση πρέπει να υπάρχουν στοιχεία. Δηλαδή τους βρίσκουν στο δρόμο και τους ζητάνε να τους κάνουν έναν τυπικό έλεγχο . Σε περίπτωση που δεν έχουν συγκεκριμένα πιστοποιητικά πρέπει να γυρίσουν στην χώρα τους . Τότε τον ρώτησα , πως γίνεται να τους αναγκάσετε ή να τους πείσετε να έρθουν στο αεροδρόμιο και να πετάξουν στην χώρα τους . Μου αποκρίθηκε αστεειυόμενος ότι τους δέρνουμε μέχρι να έρθουν και μετά μου είπε ότι η αστυνομία έχει αλλάξει και δεν είναι αυτό που ήταν και ότι υπάρχουν διάφοροι μέθοδοι καταστολής που δεν χρησιμοποιούν βία παρά μόνο, σε ακραίες περιπτώσεις αφοπλίζουν και ακινητοποιούν . Έπειτα σε μια καθημερινή εμπορική πτήση, τον βάζουν μέσα μόνο του ή αν βλέπουν ότι θα προκαλέσει πρόβλημα και δεν εναρμονίζεται με το ομαλό κλίμα των υπόλοιπων επιβατών της πτήσης , αστυνόμοι ταξιδεύουν μαζί του διακριτικά και τον επιβλέπουν . Σε περιπτώσεις που πρέπει να απελαθούν πολλά άτομα μαζί τότε η υπηρεσία απελάσεων αλλοδαπών ναυλώνει ένα αεροπλάνο που κάνει πτήσεις στις χώρες αυτών των ανθρώπων . Πολλές φορές χωρίς την συνοδεία αστυνομικών αλλά αν δεν είναι ήρεμοι και φοβούνται οι αρχές ότι θα προκαλέσουν αναταράξεις ή επεισόδια κατά την διάρκεια του ταξιδιού τότε αστυνομικοί συμμετέχουν στην πτήση ώστε να διασφαλίσουν την ομαλότητά του .

Συζήτηση

Αρχικά πρέπει να αναφερθούμε στο γεγονός ότι το αεροδρόμιο είναι μια πολύ μεγάλη έκταση. Φαίνεται ότι είναι ένας ενιαίος φορέας που αποτελείται από διαφορετικούς εξειδικευμένους φορείς και υπηρεσίες .Στο χώρο του δραστηριοποιούνται πολλοί φορείς οι οποίοι ασχολούνται με διαφορετικά θέματα και αρμοδιότητες με στόχο την εύρυθμη λειτουργία του. Επίσης το εμπορικό κομμάτι είναι πολύ αναπτυγμένο και υπάρχουν καταστήματα και μαγαζιά τα οποία λειτουργούν με το δικό τους καθεστώς, είτε αυτά είναι παγκόσμιες αλυσίδες είτε ελληνικές επιχειρήσεις . Το θέμα που προκύπτει από τις διάφορες υπηρεσίες που υπάρχουν είναι το γεγονός ότι όλοι εργάζονται στον ίδιο χώρο και ότι θα έπρεπε να υπήρχε μια ανώτερη αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για το αεροδρόμιο αλλά και για όλους αυτούς . Στην πραγματικότητα δεν υπάρχει κάποια αρχή η οποία επιβάλλεται σε όλους , δεν είναι ούτε η εταιρία του αεροδρομίου , ούτε η αστυνομία , ούτε κάποιος άλλος . Υπάρχει ένα κράμα αρχών και αρμοδιοτήτων . Ο καθένας είναι αρμόδιος για την διαφύλαξη των υπηρεσιών του . Γι αυτό και για μας ήταν πολύ δύσκολο να απευθυνθούμε στο αεροδρόμιο συλλογικά και έπρεπε να απευθυνόμαστε στον κάθε φορέα ξεχωριστά .

Το Αεροδρόμιο, Ελευθέριος Βενιζέλος, δομείται μέσα από το πρίσμα διάφορων μεταβλητών . Η συνθήκη του Σένγκεν διαδραματίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση του χώρου του αεροδρομίου. Ξεχωρίζει αρχικά τις πτήσεις, εντός και εκτός αυτής της επικράτειας, παρέχοντας στους υπηκόους των χωρών το δικαίωμα της ελεύθερης διακίνησης , χωρίς δηλαδή να υποβάλλονται σε ελέγχους πιστοποίησης ταξιδιωτικών εγγράφων. Συγκροτεί και πραγματώνει έναν συνοριακό τόπο με τους διαχωρισμούς μεταξύ των επιβατών - πολιτών και των διαφορετικών δικαιωμάτων τους. Τα σημεία των αφίξεων και των αναχωρήσεων είναι ανομοιογενείς χώροι ελέγχου που η διάρκεια ελέγχου, ο έλεγχος των ταξιδιωτικών εγγράφων εφαρμόζονται ανάλογα την κατηγοριοποίηση των πολιτών

Μετά την διαδικασία του ελέγχου των αποσκευών και επιβατών (check in) ένας χώρος κατανάλωσης δημιουργώντας το αίσθημα της οικειότητας και της ρουτίνας όπως γίνεται σε εμπορικούς δρόμους της πόλης . Δημιουργεί δηλαδή τον ταξιδιώτη-καταναλωτή

Επίσης δομούνται ταξικοί χώροι και υπηρεσίες , που παρέχουν στους κατέχοντες πληθώρα ανέσεων και σε αυτούς που δεν έχουν ακριβό εισιτήριο, μόνο τα απαραίτητα . Δημιουργούνται χώροι λατρείας , συγκεκριμένα για χριστιανούς ορθόδοξους και μουσουλμάνους ώστε να μπορούν οι πιστοί από αυτές τις θρησκείες να προσευχηθούν . Υπάρχουν βέβαια και οι αθέατοι και μη προσβάσιμοι προς το ευρύ κοινό χώροι , όπως είναι αυτοί της κράτησης των μεταναστών και των προσφύγων , που βρέθηκαν με μη έγκυρα ταξιδιωτικά έγγραφα και είναι υπό κράτηση ή ετοιμάζονται να απελαθούν στις χώρες καταγωγής τους .

Η επιστημονική βιβλιογραφία για τα αεροδρόμια και το ρόλο τους στην συγκρότηση της επικράτειας και των συνοριακών πολιτικών που αναλύθηκε στο αρχικό κεφάλαιο μας βοήθησε να συγκροτήσουμε την έρευνα και να αναδείξουμε διάφορα ζητήματα που αφορούν και το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Πιο συγκεκριμένα πρέπει να αναφέρουμε ότι η Codourey (2008) μιλάει για το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης το οποίο έχει διαφορετικά είδη ταξιδιωτών και ότι παρέχονται υπηρεσίες και σημεία για τους ταξιδιώτες ανάλογα το κόστος του εισιτηρίου τους , το οποίο το διαπιστώσαμε και εμείς στο Ελευθέριος Βενιζέλος . Επίσης αναφέρει ότι στο Frankfurt-Hahn το οποίο είναι το αεροδρόμιο για ταξιδιώτες που κυρίως κάνουν οικονομικές πτήσεις και προτιμούν αεροπορικές εταιρίες με χαμηλό κόστος και βρίσκεται κοντά στο διεθνές της Φρανκφούρτης, ότι είναι και χώρος κράτησης προσφύγων και μεταναστών . Αυτό διαπιστώσαμε ότι γίνεται και στο αεροδρόμιο των Αθηνών το οποίο σε συνεργασία με την αστυνομία και την Frontex πραγματοποιεί πτήσεις επαναπατρισμού.

Είναι ένας χώρος που ελέγχεται σχεδόν όλος ηλεκτρονικά, με διαρκή παρουσία μέτρων ασφάλειας και συνεχώς υπενθυμίσεις για την ασφάλεια επιβατών και αντικειμένων καθώς και ένας χώρος με διαφορετικούς χρόνους για διάφορες ομάδες εργαζομένων και επιβατών. Όπως έχει επισημάνει ο Kellerman (2008) το αεροδρόμιο είναι ένα κράμα διεθνών, εθνικών, τοπικών αλλά και εμπορικών αρχών επιβολής, όπου διαχειρίζονται τους πληθυσμούς, για αυτό και πρέπει οι επιβάτες αλλά και οι εργαζόμενοι στις υπηρεσίες και τα καταστήματα του αεροδρομίου να συμμορφώνονται σε συγκεκριμένες τυπικές συμπεριφορές. Υπάρχουν διάφορα σημεία, όπως π.χ. οι τερματικοί σταθμοί όπου οργανικές λειτουργίες συντελούνται εκεί (check in-out, έλεγχος εγγράφων,

εμπορικές συναλλαγές) (οπ.π.), και οι έλεγχοι είναι εντατικοί και συνεχείς για την της εύρυθμης και ασφαλούς λειτουργίας του αεροδρομίου. επίσης όπως υποστηρίζει και ο Salter(2007) όλοι οι φορείς και οι θεσμοί προσπαθούν για την ασφάλεια στο χώρο του αεροδρομίου και κατά επέκταση των εθνικών και κρατικών συνόρων. Ο Hobolth (2006) επίσης αναλύει τον ρόλο της Frontex και τις υπηρεσίες που παρέχει στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης , που βρήκαμε και εμείς ότι είναι από τους κύριους διαχειριστές και προστάτες των εξωτερικών συνόρων της αλλά και διατηρεί την ομαλότητα στους ελέγχους που γίνονται στις πτήσεις μέσα στον χώρο Σένγκεν. Η Laing (2009) επίσης αναφέρει ότι η συνθήκη του Σένγκεν έχει μετατρέψει τα υπερεθνικά ταξίδια σε ταξίδια εσωτερικού , ότι ο χώρος transit μεταβάλλει την γεωγραφική υπόσταση του αεροδρομίου και επίσης ότι αυστηροί κανόνες παρακολούθησης και ελέγχου έχουν επιβληθεί μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στους δίδυμους πύργους . Δεδομένων των συνθηκών, η παρατήρηση του Lyon (2003) έχει σημασία και όπως αναφέρει ότι είναι αδύνατον σε ένα «παγκοσμιοποιημένο» χώρο, όπως είναι τα αεροδρόμια, να διαχωριστεί το τοπικό από το υπερεθνικό, το συμφέρον από την πραγματική ασφάλεια των επιβατών και η προσωπική ελευθέρια από τον διαχωρισμό των ιθυνόντων που αποκόβουν ή περιορίζουν ανθρώπους από «επισφαλείς» χώρες, εθνικότητες ,θρησκείες και απόψεις που είναι αντίθετες από την κυρίαρχη τους άποψη.

Ο χώρος του αεροδρομίου και πιο συγκεκριμένα των διεθνών αεροδρομίων είναι ένας χώρος ενδιάμεσος και συνοριακός και όπως εξηγεί ο Walters(2018) οι συνοριακές δυνάμεις όπως π.χ. ο Frontex πραγματοποιεί πτήσεις επαναπατρισμού με την βοήθεια των κρατών μελών και στέλνει τους πρόσφυγες και τους μετανάστες στις χώρες καταγωγής τους . Αυτό συμβαίνει και στο Ελευθέριος Βενιζέλος με την αστυνομία , την διεύθυνση αλλοδαπών και την Frontex , οι οποίοι συνεργάζονται ώστε να πραγματοποιηθούν αυτά τα ταξίδια τα οποία χρηματοδοτούνται από την Frontex .

Αυτό που διαπιστώσαμε εμείς είναι ότι τα αεροδρόμια αποκτούν όλο και περισσότερο επιπλέον ρόλους οπότε πρέπει να υπάρχει και η αντίστοιχη διαφύλαξη τους διότι οι κίνδυνοι είναι μεγαλύτεροι. Ιδίως μετά την 11η Σεπτεμβρίου και την τρομοκρατική επίθεση ,τέθηκε σε εφαρμογή η εκτενέστερη φρούρηση του αεροδρομίου, ώστε να μην επαναληφθούν τέτοιες ενέργειες αλλά και επειδή το αεροδρόμιο είναι ένα εύκολο πέρασμα από την μια άκρη του κόσμου στην άλλη. Η επιπλέον φρούρηση και φύλαξη του αεροδρομίου πραγματοποιήθηκε με διάφορα μέσα, κάποια υπήρχαν και διατρανώθηκαν καθώς και με την εφαρμογή πολλών καινούργιων μέτρων για την ασφάλεια του αεροδρομίου και των επιβατών. Βέβαια κάποια είναι παρεμβατικά για την ατομικότητα . Όπως τα δαχτυλικά αποτυπώματα , τα συστήματα πιστοποίησης της ίριδας

του ματιού. Το Ελευθέριος Βενιζέλος εφαρμόζει συστήματα δεδομένων όπως το SIS για να αντιμετωπίσει ζητήματα εξωτερικών συνόρων και εθνικής ασφάλειας .Χωρίζει το αεροδρόμιο σε κατηγορίες , πραγματοποιεί ελέγχους στα εξωτερικά σύνορα , διαχωρίζει τους ανθρώπους με ταξικούς , φυλετικούς και θρησκευτικούς παράγοντες και επίσης δίνει την εντύπωση ενός τοπικού και υπερεθνικού τοπίου που δεν είναι εύκολο να διαχωριστούν μεταξύ τους

Συμπεράσματα

Το θέμα της πτυχιακής εργασίας ήταν μια πρώτη προσέγγιση και εξέταση του διεθνούς αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας ως προς την προσβασιμότητα, την κίνηση, τους περιορισμούς και του ελέγχους που υπάρχουν και συνακόλουθα οργανώνουν τον χώρο του αεροδρομίου. Ουσιαστικά προσπαθήσαμε να εξετάσουμε πως δομείται το αεροδρόμιο σε συνάρτηση με τους επιβάτες, επισκέπτες, καταναλωτές του. Οπότε πραγματοποιήσαμε συνέντευξη με έναν φορέα του αεροδρομίου την αστυνομία ώστε να δούμε το πως αντιμετωπίζει σαν κρατικός φορέας, που λειτουργεί στο αεροδρόμιο, τα πράγματα που συμβαίνουν σε αυτό και κάναμε παρατήρηση των όσων συμβαίνουν μέσα στον χώρο για να μπορούμε να περιγράψουμε τους χώρους του και τις λειτουργίες που επιτελούν. Αυτό που θέλαμε να κάνουμε με αυτήν την εργασία ήταν να αναδείξουμε τον ρόλο του αεροδρομίου ως ενός πολύ-επίπεδου και διαχωρισμένου χώρου για τους επιβάτες αλλά και τους φορείς και τους εργαζόμενους. Οι περιορισμοί της εργασίας ήταν αρκετοί με πιο σημαντικούς την απόσταση και το κόστος του εισιτηρίου το οποίο είναι αρκετά ακριβό, ο περιορισμός του χρόνου αλλά και η δυσκολίες στην προσέγγιση και επικοινωνία με διάφορους φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο.

Αντιλαμβανόμαστε ότι το Ελευθέριος Βενιζέλος απεικονίζει τους ρόλους, τους κανόνες, τους νόμους του εθνικού κράτους και της Ένωσης, σε μικρότερη κλίμακα. Μοιράζεται δεδομένα, τεχνογνωσία και προσωπικό με την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να διαφυλάσσει τα σύνορα της Ελλάδας και κατά επέκταση της ίδιας της Ένωσης. Επειδή είναι πέρασμα-σύνορο καθώς και εμπορικός χώρος το αεροδρόμιο εφαρμόζει αυξημένα μέτρα ασφαλείας για όλους τους φορείς και το επιβατικό κοινό του. Προάγει την ελεύθερη μετακίνηση και την πληθώρα των δικαιωμάτων για κάποιους ενώ αναπαράγει τον διαχωρισμό και την απομόνωση για άλλους.

Το αεροδρόμιο είναι πόλος έλξης, είναι εμπορικό κατάστημα, είναι ψυχαγωγικός τόπος είναι σύνορο. Πραγματοποιούνται λοιπόν πολλές διαδικασίες σε αυτό. Συνεπώς η κατηγοριοποίηση των ανθρώπων και η δημιουργία χώρων, οι οποίοι είναι ξεχωριστοί για διαφορετικές κοινωνικές ομάδες σε συνδυασμό με τις σκληρές πολιτικές παρακολούθησης και ασφάλειας γίνονται ώστε να είναι πιο ελέγξιμοι οι πληθυσμοί από τον εκάστοτε ιδιωτικό, κρατικό ή υπερεθνικό φορέα και για να προστατεύσουν πιο αποτελεσματικά τα ξεχωριστά και συλλογικά τους συμφέροντα.

Βιβλιογραφία

Adey Peter - 'May I have your attention': airport geographies of spectatorship, position, and (im)mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*, volume 25, 2007 (pg. 515 – 536)

Blalock Garrick , Kadiyali Vrinda, Simon H. Daniel - *The Impact of Post-9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel* ,2007

Cidell Julie - *Air Transportation, Airports, and the Discourses and Practices of Globalization*, 2013, *Urban Geography*, 27:7, (pg.651-663)

Codourey Monika - *Mobile Identities and the Socio-spatial Relations of Air Travel*, 2008 *Surveillance & Society* 5(2): (pg.188-202) *Smart Borders and Mobilities*

Gordon, A. *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, 2004 (New York: Henry Holt)

Fretigny Jean-Baptiste. *How Are Aeromobilities Changing? Reviewing the Literature on European Airports*. *Mobility in History*, Berghahn Journals, 2017, 8 (1), pp.121-128)

Hainmueller Jens - *Why Do Europeans Fly Safer? The Politics of Airport Security in Europe and the US*, 2003 *Terrorism and Political Violence*, 15:4, (pg.1-36)

Hobolth Mogens -*Governing the borders of Europe: the establishment of the Frontex agency*, 2006, Paper prepared for the 2nd CHALLENGE Training School *Security, Technology, Borders: EU Responses to New Challenges* , (pg.2-24)

Kellerman Aharon - *International Airports: Passengers in an Environment of 'Authorities'*, 2008 *Mobilities*, 3:1, (pg.161-178)

Laing Melisa 2009 -*Through the Transit Zone : between here and there* ,(pg. 65-145)

Lyon David - *Airports as Data Filters: Converging Surveillance Systems after September 11th*, 2003(pg.13–20)

Salter B. Mark - *Governmentalities of an Airport: Heterotopia and Confession*, 2007 *International Political Sociology* 1, (pg.49–66)

Vlcek William - Surveillance to Combat Terrorist Financing in Europe: Whose Liberty, Whose Security?, 2007, Vol. 16, No. 1, 99 ,(pg.100 – 119)

Walters William - Aviation as deportation infrastructure: airports, planes, and expulsion, Journal of Ethnic and Migration Studies 2018, 44:16, (pg.2796-2817)

Βορέακος Ελευθέριος – Αερομεταφορές : Η πορεία μετάβασης από την κανονιστικοποιημένη αγορά προς την απελευθέρωση . Συνέπειες , οφέλη , προοπτικές και η διαμόρφωση του σημερινού περιβάλλοντος,2008, Πανεπιστήμιο Αιγαίου ‘Τμήμα Ναυτιλιακών και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών’

Μαραβέγιας Ναπολέον και Τσινισιζέλης Μιχάλης επιμέλεια, Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση οργάνωση και πολιτικές 50 χρόνια, Αθήνα,2007 (Σέλ..425)

Σιδηρόπουλος Γεώργιος, Συνοπτικό λεξικό , Ανθρωπογεωγραφίας , Άτακτοι γλώσσαι , Αθήνα 2014 (Σελ.172-173)

Διαδικτυακοί Ιστότοποι

(<http://www.airnews.gr> 17/1/2020 20:14)

(<https://en.wikipedia.org/wiki/Airport> 5/1/2020 19:55)

(<https://el.wikipedia.org/wiki/KLM> 4/1/2020 19:36)

(<https://en.wikipedia.org/wiki/Airport> 5/1/2020 19:55)

(https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airlines_by_foundation_date 4/1/2020 21:12)

([https://en.wikipedia.org/wiki/Iberia_\(airline\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Iberia_(airline)) 4/1/2020 20:25)

(https://en.wikipedia.org/wiki/Czech_Airlines 4/1/2020 20:18)

(<https://en.wikipedia.org/wiki/Finnair> 4/1/2020 20:11)

(https://el.wikipedia.org/wiki/Air_Serbia 4/1/2020 19:54)

(<https://el.wikipedia.org/wiki/Aeroflot> 4/1/2020 19:47)

([https://el.wikipedia.org/wiki/LOT Polish Airlines](https://el.wikipedia.org/wiki/LOT_Polish_Airlines) 4/1/2020 20:02)

(<https://www.aia.gr> 4/1/2020 20:10)

(<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%B%CE%AC%CE%BD%CE%BF> 4/1/2020 19 : 20)

(https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D 5/1/2020 21:30)

(https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%92%CE%AC%CF%83%CE%B7_%CE%94%CE%B5%CE%BA%CE%AD%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CF%82 5/1/2020 21:40)

(<https://www.athenstransport.com/airport/> 5/1/2020 10:00)

(<https://www.aia.gr/el/traveler/parking/> 2/2/2020 17:37)

(https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1%CF%82_%CE%91%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD_%C2%AB%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CE%B8%CE%AD%CF%81%CE%B9%CE%BF%CF%82_%CE%92%CE%B5%CE%BD%CE%B9%CE%B6%CE%AD%CE%BB%CE%BF%CF%82%C2%BB 2/2/2020 17:38)

(<https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/> 2/2/2020 17:33)

(<https://www.aia.gr/el/traveler/shopping-centre/services/> 2/2/2020 17:50)

(<https://www.lawspot.gr/nomikes-plirofories/voithitika-kemena/osa-hreiazetai-nagnorizete-gia-ti-synthiki-sengken> 27/12/2019 19:30)

.(<https://frontex.europa.eu/faq/key-facts/> 27/12/2019 19:50)

.(<http://www.geetha.mil.gr/el/violations-gr/121-epexhghseis-orwn.html> 27/12/2019 20:32)

(<https://www.spata.gr/index.php?module=news&type=user&func=display&id=183>
11/2/2020 22:20)

(https://en.wikipedia.org/wiki/Chicago_Convention_on_International_Civil_Aviation
17:18 12/2/2020)

(https://transportgeography.org/?page_id=2403 20:38 12/2/2020)

(<https://sites.google.com/site/nedeusglossaryproject/home/glossario-europaikes-enoses/s/sen-nken-symphonia-kai-symbase> 20:36 13/2/2020)

(<https://tvxs.gr/news/eyropi-eop/ti-einai-i-synthiki-kai-i-zoni-sengken> 21:07 13/2/2020)

.(https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/frontex_el 22:10 13/2/2020)

(<https://www.hradf.com/portfolio/view/17/athens-international-airport> 23:20 8/2/2020)