

2024-01

þÿ æ Á ç ¼ ç ° Á ± Ä - ± , Ä ± À Á Ì Ä Å À ± ±  
þÿ ß ³ ¹ ± Ä · ½ ° ± Ä ± À ç » - ¼ · Ñ · Ä · Â Ñ Ä  
þÿ À µ Á - À Ä É Ñ · Ä · Â • » » ¬ ´ ± Â

þÿ æ ì Á · Â , í ± Æ ± ® »

þÿ œ µ Ä ± Ä Ä Å Ç ¹ ± ò Ì Á Ì ³ Á ± ¼ ¼ ± " ¹ µ , ½ Î ½ £ Ç - Ñ µ É ½ , £ Ä Á ± Ä · ³ ¹ ° ® Â ° ± ¹ ' Ñ Æ ¬ » µ ¹ ± /  
þÿ š ç ¹ ½ É ½ ¹ ò Î ½ • À ¹ Ñ Ä · ¼ Î ½ , æ µ Ç ½ Î ½ ° ± ¹ ' ½ , Á É À ¹ Ñ Ä ¹ ò Î ½ £ À ç Ä ´ Î ½ , ± ½ µ À ¹ Ñ Ä ®

---

<http://hdl.handle.net/11728/12576>

Downloaded from HEPHAESTUS Repository, Neapolis University institutional repository



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ, ΤΕΧΝΩΝ  
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΤΙΤΛΟΣ:**

**ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ, ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑ ΜΜΜ, Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

**ΡΑΦΑΗΛ ΤΟΡΗΣ**

**ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ, 2024**



**ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ, ΤΕΧΝΩΝ  
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΤΙΤΛΟΣ:**

**ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ, ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑ ΜΜΜ, Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

**Διπλωματική Εργασία η οποία υποβλήθηκε προς απόκτηση  
μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στις Διεθνείς Σχέσεις,  
Στρατηγική και Ασφάλεια στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφος**

**ΡΑΦΑΗΛ ΤΟΡΗΣ**

**ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ, 2024**

## **Πνευματικά δικαιώματα**

Copyright © Ραφαήλ Τόρης, 2024

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Πανεπιστημίου Νεάπολις δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Πανεπιστημίου.

**Σελίδα Εγκυρότητας**

**Όνοματεπώνυμο φοιτητή:**

Ραφαήλ Τόρης

**Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:**

**ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ, ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ  
ΣΤΑ ΜΜΜ, Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση  
εξ αποστάσεως μεταπτυχιακού τίτλου στο Πανεπιστήμιο Νεάπολις και εγκρίθηκε στις  
..... [ημερομηνία έγκρισης] από τα μέλη της Εξεταστικής  
Επιτροπής.

**Εξεταστική Επιτροπή:**

**Πρώτος επιβλέπων:**

Ευστάθιος Φακιολάς, μέλος ΣΕΠ

**Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής:**

Μάριος Ευθυμιόπουλος, αναπληρωτής καθηγητής, πρόεδρος τμήματος ιστορίας, πολιτικής  
και διεθνών σπουδών

**Μέλος Εξεταστικής Επιτροπής:**

Χαράλαμπος Τσαρδανίδης, μέλος ΣΕΠ

## ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Ο Τόρης Ραφαήλ, γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ, ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑ ΜΜΜ, Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.», αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει, έχουν δηλωθεί κατάλληλα στις βιβλιογραφικές παραπομπές και αναφορές. Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή/και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή.

Ο Δηλών

Τόρης Ραφαήλ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένειά μου για την υποστήριξή τους καθώς και τη σύντροφό μου Μαρία, για την υπομονή και τη στήριξή της όλη αυτή την περίοδο. Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέπων καθηγητή κύριο Φακιολά Ευστάθιο για την πολύτιμη βοήθεια του.

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ:**

<b>MMM</b>	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization
<b>ISPS</b>	International Ship and Port Facility Security Code
<b>ΕΠΑΠΑ</b>	Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας
<b>ΕΚΑΠΑ</b>	Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας
<b>ΤΟΑ</b>	Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	6
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ/ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ.....	7
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	9
ABSTRACT.....	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> : Το φαινόμενο της τρομοκρατίας και τα πρότυπα ασφάλειας μετά την 11η Σεπτεμβρίου.....	14
1.1 Ορισμοί του φαινομένου και κατηγορίες των τρομοκρατών.....	14
1.2 Η «λογική» των τρομοκρατών και η επιλογή των στόχων τους.....	19
1.3 Η 11η Σεπτεμβρίου του 2001 και ο επαναπροσδιορισμός των μέτρων ασφάλειας.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> : Η τρομοκρατία και η ασφάλεια των υποδομών στα ΜΜΜ.....	27
2.1 Το νομοθετικό πλαίσιο κατά της τρομοκρατίας στην Ελλάδα.....	27
2.2 Τα πρότυπα ασφάλειας των υποδομών των ΜΜΜ στην Ελλάδα.....	28
2.3 Αερομεταφορές και τρομοκρατία. Κανονισμοί και μέτρα ασφάλειας.....	30
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	35
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	40

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Αναμφίβολα το φαινόμενο της τρομοκρατίας αποτελεί ένα ιδιαίτερο πρόβλημα της σύγχρονης κοινωνίας. Η συνεχής εξέλιξη της τεχνολογίας επιφέρει και την εξέλιξη των μέσων των τρομοκρατών. Η διεθνής ερευνητική κοινότητα στην προσπάθειά της να ορίσει επαρκώς το φαινόμενο της τρομοκρατίας διχάζεται λόγω της πολυπλοκότητας του φαινομένου. Έπειτα από δεκαετίες ερευνών η άποψη πως η χρήση ή η απειλή χρήσης βίας με στόχο τη χειραγώγηση της διεθνούς γνώμης έχοντας πολιτικό σκοπό, μοιάζει ικανοποιητική όσον αφορά τον ορισμό του φαινομένου της τρομοκρατίας. Παράλληλα, ως αποτέλεσμα των χρόνιων ερευνών, προκύπτουν συγκεκριμένες κατηγορίες των τρομοκρατών καθώς και συγκεκριμένοι λόγοι επιλογής των στόχων τους. Οποιαδήποτε αναφορά περί του φαινομένου της τρομοκρατίας συνδυάζεται αβίαστα με τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 2001. Δίχως αμφιβολία, οι εν λόγω τρομοκρατικές επιθέσεις αποτελούν τον καταστροφικότερο συνδυασμό τρομοκρατικών επιθέσεων στην ιστορία της ανθρωπότητας. Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 αποτέλεσε το μεγαλύτερο κίνητρο τροποποίησης και επαναπροσδιορισμού των προτύπων ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο. Άμεσο αποτέλεσμα των επιθέσεων αυτών ήταν η πρόκληση τρόμου και ανασφάλειας, συνάμα όμως αποτέλεσαν και το κίνητρο της εξέλιξης των μέτρων ασφαλείας παγκοσμίως, προς αποτροπή επανεκτέλεσης ανάλογων καταστροφικών επιθέσεων. Στόχος αυτής της εργασίας είναι η αναλυτική παρουσίαση τόσο των διάφορων ορισμών του φαινομένου από τη διεθνή ερευνητική κοινότητα όσο και της «λογικής» κατά της οποίας γίνεται η επιλογή των στόχων των τρομοκρατών. Εν συνεχεία, επιδιώκεται η ανάλυση των αποτελεσμάτων της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου αναφορικά με το νομοθετικό αντιτρομοκρατικό πλαίσιο και με τα πρότυπα ασφαλείας των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς αποτελούν ιδιαίτερος στόχος των τρομοκρατών. Ακόμη, επιδιώκεται η παρουσίαση των αποτελεσμάτων της μελέτης της περίπτωσης των ελληνικών ΜΜΜ. Ολοκληρώνοντας, στόχος της εργασίας είναι η πρόταση τροποποιήσεων των προτύπων ασφαλείας των ΜΜΜ και ειδικότερα των αερομεταφορών προς την καλύτερη δυνατή καταπολέμηση του φαινομένου της τρομοκρατίας.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Τρομοκρατία, Ασφάλεια, ΜΜΜ, Αερομεταφορές, Τρομοκρατικές Επιθέσεις, Πρότυπα Ασφάλειας

## ABSTRACT:

Undoubtedly, the phenomenon of terrorism is a particular problem of modern society. The continuous development of technology brings about the evolution of the means of terrorists. The international research community in its attempt to adequately define the phenomenon of terrorism is divided due to the complexity of the phenomenon. After decades of research, the view that the use or threat of use of violence to manipulate international opinion with a political purpose seems satisfactory in defining the phenomenon of terrorism. At the same time, as a result of years of research, specific categories of terrorists as well as specific reasons for their choice of targets emerge. Any reference to the phenomenon of terrorism is effortlessly linked to the terrorist attacks of 11 September 2001. Without doubt, these terrorist attacks constitute the most devastating combination of terrorist attacks in the history of mankind. September 11, 2001 has been the greatest motivation for modifying and redefining security standards at the international level. The direct result of these attacks was to cause terror and insecurity, but they also motivated the evolution of security measures worldwide to prevent the recurrence of similar catastrophic attacks. The aim of this paper is to present in detail both the various definitions of the phenomenon by the international research community and the 'logic' by which terrorists' targets are selected. Subsequently, it seeks to analyse the results of 9/11 in terms of the legislative counter-terrorism framework and the security standards of public transport, as they are a particular target for terrorists. Furthermore, it seeks to present the results of the case study of Greek public transport. In conclusion, the aim of the paper is to propose amendments to the security standards of public transport and in particular air transport in order to better combat the phenomenon of terrorism.

**KEYWORDS:** Terrorism, Security, Public transport, Aviation, Terrorist Attacks, Security Standards

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

Στη σημερινή πραγματικότητα, η οποία χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα και συνεχείς αλλαγές, καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε ιδιαίτερα ευαίσθητες καταστάσεις. Οι ιδιαίτερα δύσκολες καταστάσεις αυξάνονται καθημερινά ενισχύοντας τη πολυπλοκότητα της καθημερινότητας των ανθρώπων. Η οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με τις πανδημίες των τελευταίων ετών έχει κάνει εντονότερη την αβεβαιότητα σε διεθνές επίπεδο. Η πολυπλοκότητα της καθημερινότητας καθώς και οι συνεχείς αλλαγές δημιουργούν μεγάλη κρίση, μεταξύ άλλων, σε μία από τις βασικότερες ανάγκες της ανθρωπότητας, αυτή της ασφάλειας. Το αίσθημα της ασφάλειας είναι συνδεδεμένο με την ανθρώπινη φύση. Από τα πρώτα χρόνια της ανθρώπινης ύπαρξης μέχρι και σήμερα οι άνθρωποι παλεύουμε για την ατομική μας ασφάλεια καθώς και την ασφάλεια των οικείων μας. Έμφυτη θα τη χαρακτηρίζαμε, ένα από τα βασικότερα ένστικτα επιβίωσης.

Άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της ασφάλειας, από τα αρχαία ακόμη χρόνια μέχρι και σήμερα, είναι αυτή της τρομοκρατίας. Το φαινόμενο της τρομοκρατίας εφαρμόζεται με τη χρήση ή την απειλή χρήσης βίας έχοντας ως απώτερο στόχο τη πρόκληση φόβου και τη χειραγώγηση της κοινής γνώμης. Ανεξάρτητα όμως από τον στόχο της εκάστοτε τρομοκρατικής ενέργειας, το μέσο επιβολής, καθώς περί επιβολής πρόκειται, μένει ίδιο και είναι η βία. “Συχνά θεωρούμε τους τρομοκράτες τρελούς. Πως είναι δυνατόν η δολοφονία τουριστών σ’ ένα τέμενος στο Λούξορ ή επιβατών σε αεροπλάνα στις Ηνωμένες Πολιτείες να εξυπηρετεί το σκοπό του Ισλαμικού φονταμενταλισμού; Πως είναι δυνατόν η δολοφονία παιδιών στο Μπεσλάν, ανθρώπων που κάνουν τα ψώνια τους στο Λονδίνο ή τουριστών στην Ισπανία να προάγει το σκοπό του τσετσένικου, ιρλανδικού ή βασκικού εθνικισμού; Οι τρομοκράτες θα πρέπει να είναι σαλεμένοι ψυχοπαθείς. Οι πράξεις τους μοιάζουν ακατανόητες.” (Richardson, 2008, σ 49).

Το πρόβλημα το οποίο τίθεται υπό μελέτη στην εν λόγω εργασία είναι αυτό της τρομοκρατίας στη σύγχρονη κοινωνία. Η έρευνα επικεντρώνεται τόσο στις τρομοκρατικές επιθέσεις και τα αποτελέσματα αυτών όσο και στα πρότυπα ασφάλειας για την καταπολέμηση του φαινομένου κατά τη χρονική περίοδο 1990-2023. Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 αποτελεί τη μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση στην σύγχρονη περίοδο της παγκόσμιας κοινότητας, με ιδιαίτερα καταστροφικά αποτελέσματα. Τα γεγονότα του 2001 αποτέλεσαν το έναυσμα για τον επαναπροσδιορισμό και την τροποποίηση των προτύπων ασφάλειας

παγκοσμίως για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Κρίνεται δόκιμη η έρευνα και ανάλυση των διάφορων τρομοκρατικών ενεργειών τουλάχιστον μια δεκαετία πριν τις καταστροφικές επιθέσεις του 2001 καθώς και η ανάλυση των προτύπων ασφάλειας τόσο πριν όσο και μετά από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Η έρευνα επικεντρώνεται στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο διότι με την μεταψυχροπολεμική περίοδο εισέρχεται η ανθρωπότητα σε μία νέα εποχή. Μία νέα εποχή και για το φαινόμενο της τρομοκρατίας με εξελιγμένες πρακτικές και μέσα τα οποία χαρακτηρίζουν τους τρομοκράτες μέχρι και σήμερα. Η έρευνα επικεντρώνεται στο νομοθετικό πλαίσιο και στα πρότυπα ασφάλειας κατά της τρομοκρατίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και ειδικότερα των αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο καθώς και στη περίπτωση της Ελλάδας. Η συγκεκριμένη επιλογή προκύπτει από την ανάλυση των τρομοκρατικών επιθέσεων των τελευταίων ετών. Παρατηρώντας τις τρομοκρατικές επιθέσεις από το 1990 μέχρι και το 2023 και ειδικότερα του 21<sup>ου</sup> αιώνα, συμπεραίνουμε πως οι τρομοκρατικές οργανώσεις ρέπουν προς τις επιθέσεις των MMM. Ειδικότερα, από τα αποτελέσματα των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου καθώς και των επιθέσεων σε αερολιμένες ευρωπαϊκών χωρών, κρίνεται σημαντική η έρευνα των προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών κατά της τρομοκρατίας. Η σπουδαιότητα του ερευνητικού θέματος προκύπτει από την σημαντικότητα των MMM για τις σύγχρονες κοινωνίες και ειδικότερα αυτή των αερομεταφορών καθώς και από την έντονη στοχοποίηση των μέσων από τους τρομοκράτες. Ο ερευνητικός στόχος της εργασίας είναι η ανάλυση των προτύπων ασφάλειας των μέσων μαζικής μεταφοράς που έχουν αναπτυχθεί για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και η σαφής απάντηση στο κεντρικό ερευνητικό ερώτημα που προκύπτει σχετικά με την επάρκεια των προτύπων ασφάλειας των MMM στην καταπολέμηση της σύγχρονης τρομοκρατίας.

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας αποτελεί ένα θέμα έρευνας ιδιαίτερο. Πολλοί είναι οι ερευνητές που έχουν μελετήσει το συγκεκριμένο φαινόμενο και οι απόψεις ποικίλουν. Ο Law (2017, σ 4) υποστηρίζει πως η τρομοκρατία αποτελεί μια επικοινωνιακή πράξη σχεδιασμένη να επηρεάσει τη συμπεριφορά ενός ή περισσότερων ακροατηρίων. Η Richardson (2008, σ 34) αναφέρει πως η τρομοκρατία είναι απλώς η εσκεμμένη και βίαιη στοχοποίηση άμαχων για πολιτικούς σκοπούς. « Η έκρηξη της πολιτικής βίας, που δεσπόζει όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο, είναι γνωστή διεθνώς ως τρομοκρατία.» (Κωστόπουλος, 2013, σ 13). Ο ορισμός του φαινομένου που ικανοποιεί την πλειοψηφία των ερευνητών είναι πως η τρομοκρατία αποτελεί την βία ή την απειλή χρήσης βίας με στόχο την χειραγώγηση του ευρύτερου κοινού για πολιτικό σκοπό. Σχετικά με τα αποτελέσματα των τρομοκρατικών

επιθέσεων διεθνείς οργανισμοί όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών καθώς και τα κράτη παγκοσμίως έχουν προβεί σε διεθνείς συμβάσεις και νόμους κατά των τρομοκρατικών ενεργειών. Συγκεκριμένα η συνθήκη του Σικάγο περί προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών, ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων καθώς και οι αντιτρομοκρατικοί νόμοι που έχουν νομοθετήσει τα κράτη αποτελούν ορισμένες από τις πηγές έρευνας της εν λόγω εργασίας. Επιδιώκεται η ανάλυση του περιεχομένου των νομοθετημάτων και σχετικών ερευνών για την κατανόηση των προτύπων ασφάλειας κατά της τρομοκρατίας. Η μεθοδολογία έρευνας της εργασίας είναι η ανάλυση πρωτογενών και δευτερογενών πηγών καθώς και η μελέτη περίπτωσης (case studies).

Επιδιώκεται η εργασία να ξεκινήσει με την παρουσίαση διάφορων ορισμών σχετικά με το φαινόμενο της τρομοκρατίας καθώς και με την κατηγοριοποίηση των τρομοκρατών σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία. Ακόμη, θα αναφερθώ στη «λογική» των τρομοκρατών σχετικά με την επιλογή των στόχων τους. Ολοκληρώνοντας το πρώτο κεφάλαιο θα παρουσιάσω την ασφάλεια των υποδομών των ΜΜΜ μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Συνεχίζοντας στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο αντιμετώπισης της τρομοκρατίας στην περίπτωση της Ελλάδας. Εν συνεχεία, γίνεται αναφορά στα ελληνικά πρότυπα ασφάλειας των υποδομών των ΜΜΜ κατά της τρομοκρατίας. Ολοκληρώνοντας το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά τα ισχύοντα μέτρα ασφάλειας των αερομεταφορών καθώς και οι κανονισμοί από τους οποίους προκύπτουν. Ολοκληρώνοντας την εργασία, μετά τα συμπεράσματα προτείνονται τροποποιήσεις καθώς και νέα μέτρα για την καλύτερη δυνατή αντιμετώπιση στις αερομεταφορές.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>: Το φαινόμενο της τρομοκρατίας και τα πρότυπα ασφάλειας μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου

## 1.1 Ορισμοί του φαινομένου και κατηγορίες των τρομοκρατών

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας απασχολεί την ανθρωπότητα εδώ και αρκετούς αιώνες. Υπάρχουν πάρα πολλοί ερευνητές οι οποίοι έχουν αφιερώσει πολλά χρόνια προκειμένου να μπορέσουν να κατανοήσουν το φαινόμενο της τρομοκρατίας και να αποδώσουν όσο το δυνατόν καλύτερα την έννοια του φαινομένου. Ο B. M. Jenkins, ο J. Johnson, η L. Richardson καθώς και διεθνείς οργανισμοί με τη βοήθεια ειδικών σε θέματα τρομοκρατίας είναι μερικοί από αυτούς που έχουν αφιερώσει πολλά χρόνια έρευνας για την καλύτερη δυνατή κατανόηση του φαινομένου της τρομοκρατίας.

Κρίνεται δόκιμο να ξεκινήσει η εργασία με κάποιους ορισμούς της τρομοκρατίας οι οποίοι έχουν γίνει κατά πλειοψηφία αποδεκτοί. Εύλογα θα υποστηρίζαμε πως στο φαινόμενο αυτό που ονομάζουμε τρομοκρατία δεν μπορούμε να δώσουμε έναν συγκεκριμένο ορισμό για την πλήρη κατανόηση του καθώς εξαρτάται από το κράτος στο οποίο λαμβάνει χώρα μια τρομοκρατική επίθεση, τους λόγους για τους οποίους επιτίθενται οι τρομοκράτες και φυσικά τα αποτελέσματα τα οποία επιφέρει η εκάστοτε επίθεση. Κάθε λαός και κάθε κράτος μπορεί να το βλέπει από διαφορετική οπτική γωνία και να έχει εντελώς διαφορετική άποψη περί της τρομοκρατίας, Κάτι που καθιστά ιδιαίτερα δύσκολο να επικρατήσει μια κοινή γνώμη περί του φαινομένου. Κανείς όμως δεν μπορεί να διαφωνήσει στο γεγονός πως η έννοια της τρομοκρατίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη χρήση βίας, απ' όπου κι αν προέρχεται και πως κατά πλειοψηφία, τα αποτελέσματα μιας τρομοκρατικής επίθεσης είναι φρικτά για την ανθρωπότητα.

Ένας εκτενής ορισμός του φαινομένου της τρομοκρατίας δόθηκε από τους Alex p. Schmid και Albert J. Jongman (1988) αναφέροντας πως η τρομοκρατία είναι μια μέθοδος μάχης κατά την οποία τυχαία συμβολικά θύματα χρησιμεύουν ως μέσος στόχος της βίας. Αυτά τα εργαλειακά θύματα μοιράζονται ομαδικά ή ταξικά χαρακτηριστικά που αποτελούν τη βάση για την επιλογή της θυματοποίησής τους. Μέσω προηγούμενης χρήσης βίας ή της αξιόπιστης απειλής βίας, άλλα μέλη της εν λόγω ομάδας ή τάξης τίθενται σε κατάσταση χρόνιου φόβου (τρόμου). Αυτή η ομάδα ή τάξη, της οποίας το αίσθημα ασφάλειας των μελών υπονομεύεται σκόπιμα, είναι ο στόχος της τρομοκρατίας. Η θυματοποίηση του στόχου της βίας θεωρείται εξωφρενική από τους περισσότερους παρατηρητές από το ακροατήριο που παρακολουθεί, με

βάση την αθλιότητά της, τον χρόνο ή τον τόπο της θυματοποίησης ή την περιφρόνηση των κανόνων μάχης που είναι αποδεκτοί στον συμβατικό πόλεμο. Η παραβίαση του κανόνα δημιουργεί ένα προσεκτικό ακροατήριο πέραν του στόχου του τρόμου; Τμήματα αυτού του κοινού μπορεί με τη σειρά τους να αποτελέσουν το κύριο αντικείμενο χειραγώγησης. Ο σκοπός αυτής της έμμεσης μεθόδου μάχης είναι είτε να ακινητοποιήσει τον στόχο του τρόμου προκειμένου να προκαλέσει αποπροσανατολισμό ή/και συμμόρφωση, είτε να κινητοποιήσει δευτερεύοντες στόχους απαιτήσεων (π.χ. μια κυβέρνηση) ή στόχους προσοχής (π.χ. την κοινή γνώμη) για αλλαγές στάσης ή συμπεριφοράς που ευνοούν τα βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα συμφέροντα των χρηστών αυτής της μεθόδου μάχης.

Στην προσπάθειά της να ορίσει με κάποιον τρόπο την τρομοκρατία, η Richardson (2006) αναφέρει πως “ τρομοκρατία είναι απλώς η εσκεμμένη και βίαιη στοχοποίηση αμάχων για πολιτικούς σκοπούς.” Για την καλύτερη δυνατή κατανόηση του φαινομένου, η Richardson διαχώρισε το φαινόμενο της τρομοκρατίας σε επτά κρίσιμα χαρακτηριστικά.

Ως πρώτο χαρακτηριστικό μιας τρομοκρατικής ενέργειας η Richardson αναφέρει πώς θα πρέπει να είναι πολιτικά εμπνευσμένη. Υποστήριζε πως σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση πρόκειται απλά για ένα έγκλημα. Συγκεκριμένα αναφέρει πως «μετά τις βομβιστικές επιθέσεις στο Ριάντ, στις 13 Μαΐου του 2003, ο υπουργός εξωτερικών Κόλιν Πάουελ δήλωσε πως “δεν θα πρέπει να επιχειρούμε να συγκαλύψουμε την εγκληματική τους δραστηριότητα, τη δολοφονική τους δραστηριότητα, με τα στολίδια του πολιτικού σκοπού. Είναι τρομοκράτες.” Στην πραγματικότητα, ήταν τρομοκράτες ακριβώς επειδή είχαν πολιτικό σκοπό.» (Richardson, 2006).

Ως δεύτερο χαρακτηριστικό μιας τρομοκρατικής ενέργειας αναφέρει τη χρήση βίας. Εφόσον δεν εμπεριέχεται βία ή απειλή βίας δεν μπορούμε να μιλάμε για τρομοκρατία.

Τρίτο χαρακτηριστικό της τρομοκρατίας είναι πως με βάση το αποτέλεσμα επιθυμούν να αποδοθεί και το ανάλογο μήνυμα. Ο σκοπός δεν είναι η νίκη των τρομοκρατών αλλά η αποστολή του μηνύματος τους.

Ως τέταρτο χαρακτηριστικό παρουσιάζει τον συμβολικό χαρακτήρα που έχουν το θύμα καθώς και ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η τρομοκρατική επίθεση. «Ο Μπιν Λάντεν αναφέρθηκε στους Δίδυμους Πύργους ως “εικονίσματα” της αμερικανικής “στρατιωτικής και οικονομικής ισχύος”. Ο συμβολισμός του στόχου αυξάνει σε τεράστιο βαθμό την αξία της ενέργειας που μετράται ανάλογα με το σοκ που προκαλεί. Όλη η ουσία είναι ο ψυχολογικός



αντίκτυπος να είναι μεγαλύτερος από την πραγματική υλική ενέργεια. Η τρομοκρατία είναι πράγματι όπλο των αδυνάτων.» (Richardson, 2006).

Ως πέμπτο και κάπως αμφιλεγόμενο χαρακτηριστικό παρουσιάζει τις τρομοκρατικές ενέργειες ως ενέργειες υποκρατικών ομάδων και όχι κρατών. «Όχι πως ισχυρίζομαι ότι τα κράτη δεν χρησιμοποιούν την τρομοκρατία ως εργαλείο εξωτερικής πολιτικής. Ξέρουμε ότι τη χρησιμοποιούν. Πολλά κράτη όπως το Ιράν, το Ιράκ, η Συρία και η Λιβύη, έχουν πατρνάρει τρομοκρατικές ενέργειες στο εξωτερικό, επειδή δεν ήθελαν να εκτεθούν στον κίνδυνο μιας απροκάλυπτης επίθεσης εναντίον ισχυρότερων χωρών.» (Richardson, 2006). Στο συγκεκριμένο συμπέρασμα μπορούμε να καταλήξουμε εύκολα αν σκεφτούμε πως οι μεγάλες δυνάμεις προσφέρουν στήριξη σε ομάδες του εξωτερικού, τρομοκρατικού χαρακτήρα, για να μπορέσουν να διαχειριστούν και να ελέγξουν μια κατάσταση δίχως να χρειαστεί να φανερώσουν τη δύναμή τους και πολλές φορές και τις προθέσεις τους. « Αν θέλουμε να κατανοήσουμε με κάποια αναλυτική διαύγεια τη συμπεριφορά των τρομοκρατικών ομάδων, πρέπει να τις κατανοήσουμε ως υποκρατικούς πρωταγωνιστές, όχι ως κράτη.» (Richardson, 2006).

Το έκτο χαρακτηριστικό που αναφέρει η Richardson είναι πως το θύμα μιας τρομοκρατικής ενέργειας δεν είναι το ίδιο με το «ακροατήριο» όπως το ονομάζει, το οποίο οι τρομοκράτες προσπαθούν να επηρεάσουν. «Τα θύματα χρησιμοποιούνται ως μέσον για να αλλάξει η συμπεριφορά ενός μεγαλύτερου ακροατηρίου, συνήθως μιας κυβέρνησης.» (Richardson, 2006).

Το έβδομο και ίσως το κυριότερο χαρακτηριστικό της τρομοκρατίας σύμφωνα με την Richardson είναι η στοχοποίηση άμαχου πληθυσμού. Κατά πλειοψηφία τα θύματα μιας τρομοκρατικής ενέργειας είναι άμαχοι, πράγμα διόλου τυχαίο. «Οι τρομοκράτες έχουν αναγάγει σε ρουτίνα κάποιες πρακτικές που κατά κανόνα θεωρούνται υπερβολές του πολέμου, καθότι πλήττουν αμάχους, και αυτό δεν είναι απρομελέτητη παρενέργεια αλλά εσκεμμένη στρατηγική.» (Richardson, 2006).

Συνοψίζοντας λοιπόν η Richardson πιστεύει πως η τρομοκρατία είναι οποιαδήποτε ενέργεια η οποία απαιτεί τη χρήση ή απειλή βίας, έχει πολιτικό στόχο και έχοντας ως θύματα κατά βάση άμαχο πληθυσμό, οι τρομοκράτες επιθυμούν να προσδώσουν ένα μήνυμα σχετικά με τις προσδοκίες και τα θέλω τους. Κατά κανόνα τρομοκρατικές ονομάζονται κάποιες υποκρατικές ομάδες οι οποίες με τη χρήση ή την απειλή βίας, κατά πλειοψηφία απέναντι σε

άμαχο πληθυσμό, προσπαθούν να επηρεάσουν τη γνώμη του «ακροατηρίου» όπως το αναφέρει η Richardson.

Οι Oluoha and Ezirim (2013) θεωρούν πως η τρομοκρατία ορίζεται ως η προμελετημένη χρήση ή απειλή χρήσης βίας από άτομο ή ομάδα για την πρόκληση φόβου, καταστροφής ή θανάτου, ιδίως κατά άοπλους στόχους, περιουσιακά στοιχεία ή υποδομές σε ένα κράτος, με σκοπό να εξαναγκάσουν τους αρμόδιους να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις και τις προσδοκίες του ατόμου ή της ομάδας που βρίσκεται πίσω από αυτές τις βίαιες πράξεις. Τα αιτήματα ή οι προσδοκίες τους μπορεί να αφορούν την αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά την πολιτική, οικονομική, ιδεολογική, θρησκευτική ή κοινωνική τάξη εντός του πληγέντος κράτους, ή την αλλαγή των (αν)ενεργειών ή των πολιτικών του πληγέντος κράτους σε σχέση με την αλληλεπίδρασή του με (μια) άλλη(ες) ομάδα(ες) ή κράτη.

Ο Beck (2008) υποστηρίζει ότι, ανεξάρτητα από την οπτική γωνία, για τον ορισμό της τρομοκρατίας, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι η τρομοκρατία περιλαμβάνει: (1) βία ή την απειλή βίας, (2) μη συμβατικούς στόχους (π.χ. πολίτες) και (3) πολιτικούς στόχους ή την προβολή πολιτικών αξιώσεων.

Συνοψίζοντας, από τους παραπάνω ορισμούς σχετικά με το φαινόμενο της τρομοκρατίας, τρομοκρατικές ονομάζουμε τις προμελετημένες ενέργειες κατά τις οποίες γίνεται χρήση ή απειλή χρήσης βίας από δρώντες ως μονάδα ή και ομάδες έχοντας ως θύματα κατά πλειοψηφία άμαχο πληθυσμό (πχ. Πολίτες). Ο απώτερος σκοπός των τρομοκρατών είναι με τις ενέργειές τους να επηρεάσουν την πολιτική εξουσία, τις κυβερνήσεις και να περάσουν το μήνυμά τους, είτε αυτό είναι μήνυμα αγανάκτησης είτε πρόκειται για συμφέροντα τρίτων.

Για την καλύτερη δυνατή κατανόηση του φαινομένου της τρομοκρατίας κρίνεται ορθό να προχωρήσουμε στην ανάλυση των κατηγοριών στις οποίες χωρίζονται οι τρομοκράτες.

Η τρομοκρατία αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο απασχολεί την ανθρωπότητα εδώ και αιώνες. Σύμφωνα με τον Ανδρέα Λοβέρδο (2001) η τρομοκρατία χωρίζεται σε πέντε μορφές. Η πρώτη μορφή της είναι η κρατική κατά την οποία, όταν πρωτοεμφανίστηκε στη Γαλλία, οποιοσδήποτε κρινόταν εχθρός του πολιτεύματος τον οδηγούσαν στην γκιλοτίνα. Αξίζει να σημειωθεί πως κάτι παρόμοιο συμβαίνει ακόμη και σήμερα σε χώρες που δεν είναι δημοκρατικού πολιτεύματος. Η δεύτερη μορφή της τρομοκρατίας είναι η κρατική, κατά την οποία ομάδες βάζονται κατά κρατικών στόχων, κτηρίων κ.λπ. Η τρίτη μορφή σύμφωνα με τον Ανδρέα Λοβέρδο (2001) είναι η εισαγόμενη τρομοκρατία κατά την οποία βίαιες

καταστάσεις τρίτων χωρών μεταφέρονται σε άλλη χώρα και παρόλο που δεν πρόκειται για εσωτερικά ζητήματα του κράτους η χώρα επηρεάζεται άμεσα καθώς είναι η χώρα δράσης. Η τέταρτη μορφή τρομοκρατίας ονομάζεται οριζόντια τρομοκρατία και πηγάζει από την κοινωνία η οποία στρέφεται κατά του καθημερινού πολίτη. Πρόκειται για εγκλήματα τα οποία στρέφονται κατά των απλών ανθρώπων ή μέλλον κάποιας κοινωνικής ή εθνικής ομάδας και συνήθως καταλήγουν σε πολύνεκρη τραγωδία. Η πέμπτη μορφή τρομοκρατίας όπως αναφέρει ο Ανδρέας Λοβέρδος (2001) είναι η νέα τρομοκρατία. Η αύξηση των αεροπορικών ταξιδιών και του τουρισμού, η εύκολη πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η συνεχής και εύκολη ενημέρωση σε συνδυασμό με το τεράστιο πάθος των τρομοκρατών έχει δημιουργήσει τη μορφή της νέας τρομοκρατίας. Το πάθος σε συνδυασμό με τη συνεχή εξέλιξη της τεχνολογίας καθιστά τους τρομοκράτες εξαιρετικά αιματηρούς καθώς και ιδιαίτερα δύσκολο το έργο αποτροπής τους.

Κρίνεται δόκιμο να επικεντρωθεί η έρευνα στις δύο τελευταίες μορφές τρομοκρατίας καθώς είναι οι μορφές οι οποίες συναντάμε κατά πλειοψηφία από το 1990 μέχρι και σήμερα σε διεθνές επίπεδο. Με βάση αυτές τις μορφές τρομοκρατίας οι οποίες αποτελούν και την πλειοψηφία των τρομοκρατικών ενεργειών από το 1990 μέχρι και σήμερα, θα προχωρήσουμε στις κατηγορίες που χαρακτηρίζουν τους τρομοκράτες.

Είναι πάρα πολλοί οι ερευνητές οι οποίοι τις τελευταίες δεκαετίες έχουν καταλήξει σε τρεις κατηγορίες οι οποίες χαρακτηρίζουν τους τρομοκράτες, σε θρησκευτικούς, πολιτικούς και ιδεολογικούς.

Στην πρώτη κατηγορία, αυτή της θρησκευτικής τρομοκρατίας, συναντάμε ανθρώπους οι οποίοι δρουν με βασικό κριτήριο τη θρησκεία τους. Οι θρησκευτικοί τρομοκράτες δικαιολογούν τις βίαιες πράξεις τους αναφέροντας πως πρόκειται για το θέλημα του θεού. Πρόκειται για ανθρώπους τους οποίους διακατέχει ένας τεράστιος φανατισμός, ο οποίος σε συνδυασμό με το θρησκευτικό κίνητρο, έχει ως αποτέλεσμα ιδιαίτερα φονικές ενέργειες στο όνομα της θρησκείας. Ιδιαίτερα γνωστό παράδειγμα παγκοσμίως της θρησκευτικής τρομοκρατίας αποτελεί η «ισλαμική τρομοκρατία», αν και ο όρος βρίσκεται υπό αμφισβήτηση. Οι υποστηρικτές της «ισλαμικής τρομοκρατίας» δικαιολογούν τις δολοφονικές τους πράξεις υποστηρίζοντας πως πράττουν αυτό που λέει το ιερό τους βιβλίο, το κοράνι. Στο όνομα λοιπόν του ιερού πολέμου προσπαθούν να επιβάλουν τις εξτρεμιστικές τους ιδέες σε ολόκληρο τον κόσμο σφάζοντας και κατακρεουργώντας οποιονδήποτε «άπιστο» βρεθεί στο δρόμο τους. «Ο ευμετάβλητος συνδυασμός θρησκείας και τρομοκρατίας έχει αναφερθεί ως ένας από τους κύριους λόγους για την αυξημένη φονικότητα της τρομοκρατίας. Το γεγονός ότι για τους θρησκευόμενους τρομοκράτες η βία αποκτά

αναπόφευκτα έναν υπερβατικό σκοπό και, ως εκ τούτου, μετατρέπεται σε μυστηριακό ή θεϊκό καθήκον, οδηγεί αναμφισβήτητα σε μια σημαντική χαλάρωση των περιορισμών για τη διάπραξη μαζικών δολοφονιών.» (Bruce Hoffman 1993)

Η δεύτερη και η τρίτη κατηγορία, αυτή της πολιτικής τρομοκρατίας και της ιδεολογικής τρομοκρατίας, συνδυάζονται μετά το 1990. Το πέρας του ψυχρού πολέμου και η διάλυση της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ συνετέλεσαν στην εξασθένηση της πολιτικής τρομοκρατίας όπως τη γνωρίζαμε μέχρι και το 1990. Το τέλος του διπολικού συστήματος και η αρχή της νέας τάξης πραγμάτων δημιούργησαν νέες μορφές τρομοκρατίας στις οποίες θα μπορούσαμε να πούμε πως εντάσσονται η πολιτική και η ιδεολογική τρομοκρατία. Η ιδεολογική βάση της «αριστερής» βίας, όπως τη γνωρίσαμε την περίοδο του ψυχρού πολέμου, έχει εξασθενήσει σημαντικά. Το πολυπολικό σύστημα το οποίο ακολούθησε, έδωσε έναν ευρύτερο χαρακτήρα στο φαινόμενο της τρομοκρατίας. Η εξάπλωση της ισλαμικής εξτρεμιστικής τρομοκρατίας, η χημική, η βιολογική και η πυρηνική τρομοκρατία, η τρομοκρατία κατά παραγγελία, έδωσαν έναν εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα στην τρομοκρατία συνδυάζοντας τόσο την ιδεολογική όσο και την πολιτική πλευρά του φαινομένου.

Εν συνεχεία, θα προχωρήσουμε με την ανάλυση των λόγων για τους οποίους επιτίθενται οι τρομοκράτες καθώς και τον τρόπο με τον οποίο επιλέγουν τους στόχους τους.

## **1.2 Η «λογική» των τρομοκρατών και η επιλογή των στόχων τους**

Η τρομοκρατία αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο απασχολεί την ανθρωπότητα εδώ και αιώνες. Από το 1990 μέχρι και σήμερα μετράμε πάνω από τριάντα μεγάλες τρομοκρατικές επιθέσεις παγκοσμίως με έναν υψηλό αριθμό θυμάτων καθώς και τεράστιες υλικές καταστροφές. Η βομβιστική επίθεση το 1993 στο παγκόσμιο κέντρο εμπορίου, το χτύπημα στην Οκλαχόμα το 1995, η τρομοκρατική επίθεση στην ολυμπιάδα της Ατλάντα το 1996, η επίθεση στις αμερικανικές πρεσβείες στην Κένυα και στην Τανζανία το 1998, τα βομβιστικά χτυπήματα στο Μπαλί το 2002 και οι βομβιστικές επιθέσεις στην Κωνσταντινούπολη το 2003 είναι μερικές από τις τρομοκρατικές επιθέσεις οι οποίες έχουν συγκλονίσει την ανθρωπότητα από το 1990 μέχρι και σήμερα, δίχως φυσικά να συνυπολογίσουμε τις επιθέσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς της Ισπανίας στη Μαδρίτη και της Μεγάλης Βρετανίας στο Λονδίνο το 2004 και 2005 αντίστοιχα. Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί πώς κομβικό σημείο στη σύγχρονη ιστορία της ανθρωπότητας αποτελεί η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 καθώς αποτελεί η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση παγκοσμίως.

Αναλύοντας προσεκτικά τις τρομοκρατικές επιθέσεις τα τελευταία 30 χρόνια παρατηρούμε πώς εμφανίζεται και η ιδεολογική και η πολιτική καθώς και η θρησκευτική πλευρά της

τρομοκρατίας. Τα κοινά χαρακτηριστικά που έχουν οι περισσότερες από αυτές τις τρομοκρατικές επιθέσεις είναι αρχικά πως πρόκειται για επιθέσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα. Από αυτό το χαρακτηριστικό αντιλαμβανόμαστε πως οι τρομοκράτες επιθυμούν να πλήξουν όσο το δυνατόν περισσότερο άμαχο πληθυσμό με σκοπό να «πληγώσουν» σε μεγάλο βαθμό την κοινωνία και κατ' επέκταση τα κράτη. Ο θρησκευτικός φανατισμός των τρομοκρατών έχει μεγάλη σημασία για την επιλογή των στόχων των τρομοκρατικών επιθέσεων καθώς παρατηρούμε πολλές τρομοκρατικές επιθέσεις σε χώρους θρησκευτικής λατρείας. Ακόμη, συνυπάρχοντας ο θρησκευτικός φανατισμός με την πολιτική βία παρατηρείται μια έξαρση της τρομοκρατίας απέναντι στο δυτικό κόσμο. Συγκεκριμένα οι υποστηρικτές των ισλαμικών εξτρεμιστικών ιδεών έχουν αναλάβει την ευθύνη για πολλές από τις παραπάνω τρομοκρατικές επιθέσεις με μοναδικό τους στόχο να πλήξουν όσο το δυνατόν περισσότερο τον δυτικό κόσμο. Η εκστρατεία των ισλαμικών οργανώσεων συνεχίζεται εδώ και δεκαετίες. Χαρακτηρίζοντάς τους ως άπιστους και συνυπολογίζοντας τα πολιτικά συμφέροντα (εκμετάλλευση ορυκτού πλούτου από την Αμερική), οι ισλαμικές οργανώσεις μάχονται κατά του δυτικού κόσμου προωθώντας τη θρησκευτική βία.(Krzalic, 2018, σσ 7-11) Στις τρομοκρατικές επιθέσεις από το 1990 μέχρι και σήμερα διακρίνεται και η ιδεολογική μορφή της τρομοκρατίας. Ιδιαίτερα γνωστή είναι η τρομοκρατική επίθεση του ακροδεξιού εθνικιστή στη Νορβηγία το καλοκαίρι του 2011. Ο «μακελάρης» της Νορβηγίας ήταν υπεύθυνος για την έκρηξη στα κεντρικά γραφεία του εργατικού κόμματος της Νορβηγίας. 2 ώρες αργότερα μετέβη στο νησί Utøya στο οποίο πραγματοποιούσε θερινή κατασκήνωση η νεολαία του εργατικού κόμματος της Νορβηγίας σκοτώνοντας 77 άτομα. Συνδυάζοντας τις δύο επιθέσεις καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως ο ακροδεξιός εθνικιστής επιθυμούσε να καταστρέψει το εργατικό κόμμα και να διαλύσει την κυβέρνηση, κάτι που αποδεικνύεται και από το ακροδεξί μανιφέστο το οποίο είχε γράψει ο δράστης. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως η «λογική», αν μπορούμε να τη χαρακτηρίσουμε έτσι, των τρομοκρατών είναι πως μια επίθεση με όσο το δυνατόν καταστροφικότερα αποτελέσματα καθιστά σαφές το μήνυμα το οποίο επιθυμούν να δώσουν στην κοινωνία και στις κυβερνήσεις. Όσο πιο καταστροφική είναι μια τρομοκρατική επίθεση τόσο πιο ισχυρό θα είναι το μήνυμα τους. Ανάλογη φυσικά είναι και η «λογική» με την οποία επιλέγουν τους στόχους τους.

Όπως προαναφέρθηκε οι τρομοκράτες επιθυμούν μια ισχυρή τρομοκρατική επίθεση με καταστροφικά αποτελέσματα θέλοντας έτσι να περάσουν σε ένα όσο το δυνατόν μεγαλύτερο «ακροατήριο» το μήνυμά τους. Όταν αναφερόμαστε σε μια ισχυρή τρομοκρατική επίθεση με καταστροφικά αποτελέσματα αναφερόμαστε σε εκατοντάδες ή και περισσότερους νεκρούς και φυσικά σε τεράστιες υλικές καταστροφές. Οι τρομοκράτες επιθυμούν να θέσουν σε

σοβαρή αμφισβήτηση το αίσθημα της ασφάλειας της κοινωνίας να σκοπό να δημιουργήσουν μια σύγχυση και μεγάλα επίπεδα τρόμου, κάτι που θα δημιουργούσε σοβαρό πρόβλημα στην εκάστοτε κυβέρνηση και στο εκάστοτε κράτος. Η «λογική» τους είναι συγκεκριμένη και οι επιλογές τους άφθονες. Αρχικά ο στόχος επιλέγεται με βάση το αποτέλεσμα και το μήνυμα το οποίο επιθυμούν να περάσουν. Έχουν παρατηρηθεί τρομοκρατικές επιθέσεις σε πρεσβείες κρατών, σε χώρους θρησκευτικής λατρείας, σε μεγάλους σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σε μεγάλα αστικά κέντρα παγκοσμίως καθώς και σε μέρη υψηλής επισκεψιμότητας. Γενικότερα οι τρομοκράτες επιλέγουν στόχους στους οποίους υπάρχει μεγάλη συνάθροιση πολιτών καθώς και κτίρια υψηλής σημασίας όπως είναι οι πρεσβείες, κτίρια που σχετίζονται με κυβερνήσεις και κόμματα, ομοσπονδιακές εγκαταστάσεις κ.λπ. Από το 1990 μέχρι και σήμερα έχει παρατηρηθεί μια ιδιαίτερη έξαρση της τρομοκρατίας στα μέσα μαζικής μεταφοράς (αεροδρόμια, σταθμοί μετρό και τρένων, λιμάνια κ.λπ.), καθώς υπάρχει μεγάλη συνάθροιση πολιτών δηλαδή εν δυνάμει θυμάτων και σχετικά εύκολη πρόσβαση, αν εξαιρέσουμε την αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας και τα ζωτικά τμήματα ενός αερολιμένα (αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας και ζωτικά τμήματα ενός αερολιμένα αποτελούν οι χώροι οι οποίοι υπόκεινται σε έλεγχο πρόσβασης και ασφάλειας). Η εύκολη πρόσβαση των τρομοκρατών συνεπάγεται και την εύκολη μεταφορά των απαιτούμενων μέσων για μια τρομοκρατική ενέργεια όπως είναι οι εκρηκτικές ύλες, οι εκρηκτικοί μηχανισμοί, όπλα ή τμήματα όπλων κ.λπ. Εν κατακλείδι, συμπεραίνουμε πως οι τρομοκράτες επιλέγουν στόχους οι οποίοι είτε θα είναι υψηλής σημασίας (θρησκευτικής, κοινωνικής, πολιτικής, πολιτισμικής κ.λπ.), είτε θα είναι στόχοι στους οποίους υπάρχει μεγάλη συνάθροιση πολιτών καθώς επιθυμούν τη μεγαλύτερη δυνατή έκθεση των πράξεων τους με σκοπό την πρόκληση τρόμου και ανασφάλειας. Με αυτόν τον τρόπο στοχεύουν στη χειραγώγηση της κοινής γνώμης σε διεθνές επίπεδο και στη δημιουργία μιας ανάλογης κρίσης.

### **1.3 Η 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 και ο επαναπροσδιορισμός των μέτρων ασφάλειας**

Ερευνώντας το φαινόμενο της τρομοκρατίας και ειδικότερα τα επίπεδα ασφάλειας των αερομεταφορών κατά της τρομοκρατίας, κρίνεται απαραίτητη η ανάλυση της μεγαλύτερης τρομοκρατικής επίθεσης παγκοσμίως που συγκλόνισε την ανθρωπότητα στις 11 Σεπτεμβρίου του 2001. Ήταν ημέρα τρίτη όταν τις πρωινές ώρες ένα αεροσκάφος της American Airlines κατέπεσε στον βόρειο πύργο του παγκόσμιου κέντρου εμπορίου. Λίγα λεπτά αργότερα, ένα ακόμη αεροσκάφος της United Airlines πέφτει πάνω στον νότιο πύργο το παγκόσμιο κέντρο εμπορίου. Λίγο αργότερα ακόμη μια πτήση της American Airlines είχε ως στόχο το

αμερικανικό πεντάγωνο. Το αεροπλάνο κατέπεσε καταστρέφοντας τη μία πλευρά του πενταγώνου. Η τέταρτη και τελευταία πτήση η οποία είχε κατεύθυνση προς την Washington κατέπεσε σε ένα χωράφι της Pennsylvania δίχως να βρει στόχο. Το αεροσκάφος ήταν της United Airlines και σύμφωνα με πληροφορίες οι επιβαίνοντες προσπάθησαν να ανακτήσουν τον έλεγχο του αεροσκάφους με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να συντριβεί έξω από την Pennsylvania. Τέσσερα αεροσκάφη, τέσσερις στόχοι και μια τεράστια καταστροφή για την ανθρωπότητα. Σύμφωνα με τις έρευνες των αμερικανικών αρχών το σύνολο των τρομοκρατών οι οποίοι συμμετείχαν στις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 αριθμούν τους δεκαεννέα, οι οποίοι χωρισμένοι σε τρεις ομάδες των πέντε ατόμων και μια ομάδα των τεσσάρων επιβιβάστηκαν στις εν λόγω πτήσεις.

Ιδιαίτερα σημαντικό για την εν λόγω υπόθεση αποτελεί το γεγονός πως ο τότε πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής George Bush είχε λάβει μια απόρρητη ενημέρωση από τις μυστικές υπηρεσίες ένα μήνα πριν τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Η ενημέρωση των μυστικών υπηρεσιών, μεταξύ άλλων, ανέφερε στον πρόεδρο Bush πως ο Osama Bin Laden, αρχηγός της al-Qaeda, σχεδιάζει εδώ και χρόνια μια μεγάλη τρομοκρατική επίθεση στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Σε συνεντεύξεις του που είχε δώσει στην αμερικανική τηλεόραση το 1997 και το 1998, ο Bin Laden άφησε να εννοηθεί πως οι ακόλουθοί του στην Αμερική θα ακολουθήσουν το παράδειγμα του Ramzi Yousef με την βομβιστική επίθεσή στο παγκόσμιο κέντρο εμπορίου το 1993. Ακόμη, ανέφερε στον πρόεδρο πως ένας πυρήνας του Bin Laden στρατολόγησε νέους μουσουλμάνο-αμερικανούς για νέες επιθέσεις στις ΗΠΑ. Αν και στην αρχή αρνήθηκε κάθε σχέση με τις τρομοκρατικές επιθέσεις τις 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου, ο Bin Laden ανέλαβε την ευθύνη των επιθέσεων το 2004.

Οι επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου αποτέλεσαν ένα καθοριστικό σημείο για την σύγχρονη ιστορία το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον επαναπροσδιορισμό των μέτρων ασφάλειας σε εθνικό καθώς και διεθνές επίπεδο, επηρεάζοντας το τρόπο που αντιμετωπίζει την τρομοκρατία η διεθνής κοινότητα μέχρι και σήμερα. Ως αποτέλεσμα των επιθέσεων αυτών ήταν τα περισσότερα κράτη να θεσπίσουν νέους αντιτρομοκρατικούς νόμους. Συγκεκριμένα στις ΗΠΑ υπεγράφη νέος αντιτρομοκρατικός νόμος, ο γνωστός πατριωτικός νόμος, στις 26 Οκτωβρίου του ίδιου έτους από τον πρόεδρο Bush ο οποίος μεταξύ άλλων έδινε το δικαίωμα στις ομοσπονδιακές υπηρεσίες να παρακολουθούν ύποπτους για πιθανές τρομοκρατικές πράξεις δίχως κάποιο ένταλμα έρευνας και την άμεση δίωξη πιθανών εγκληματιών. Ιδιαίτερο ρόλο στον αγώνα κατά της τρομοκρατίας έπαιξε η υπηρεσία εθνικής ασφάλειας των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (NSA) η οποία στηριζόμενη στον πατριωτικό νόμο είχε πλέον τη δυνατότητα να παρακολουθεί τηλεφωνικές και ηλεκτρονικές επικοινωνίες πολιτών

των Ηνωμένων Πολιτειών με πολίτες του εξωτερικού δίχως να απαιτείται ένταλμα έρευνας. Αρκετές μέρες νωρίτερα είχε ξεκινήσει πρακτικός πόλεμος κατά της τρομοκρατίας όταν στις 7 Οκτωβρίου οι ΗΠΑ με την υποστήριξη της μεγάλης Βρετανίας ξεκίνησαν επιθέσεις στο Αφγανιστάν και αργότερα χερσαίες επιχειρήσεις κατά των Taliban και πιθανών στρατοπέδων της al-Qaeda. Μια από τις μεγαλύτερες ενέργειες των ΗΠΑ στον αγώνα τους κατά της τρομοκρατίας ήταν η δημιουργία του υπουργείου Εσωτερικής Ασφάλειας με τον νόμο εσωτερικής ασφάλειας το 2002. Ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών επιθέσεων ήταν πολλές κυβερνήσεις παγκοσμίως να επαναπροσδιορίσουν τις νομοθεσίες και τα υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας για την καλύτερη δυνατή καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Συγκεκριμένα στον Καναδά ψηφίστηκε ο πρώτος αντιτρομοκρατικός νόμος του κράτους. Στη Γερμανία ψηφίστηκε αντιτρομοκρατικό πακέτο νόμων το οποίο αρχικά απαγόρευε την οικονομική ανάπτυξη τρομοκρατικών οργανώσεων στη χώρα και εν συνεχεία προήγαγε την αποτελεσματικότερη χρήση των πληροφοριών και την επιβολή το νομοθετικού πλαισίου. Το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες προχώρησαν στον επαναπροσδιορισμό των μέτρων ασφαλείας κατά της τρομοκρατίας νομοθετώντας νέους αντιτρομοκρατικούς νόμους.

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις τον Σεπτέμβριο του 2001 είχαν ως αποτέλεσμα να επαναπροσδιοριστούν τα μετρά ασφαλείας στα Μ.Μ.Μ. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στην ασφάλεια των λιμένων. Τα λιμάνια αποτελούν μαζί με τα αεροδρόμια τα βασικότερα Μ.Μ.Μ. εξυπηρετώντας χιλιάδες ανθρώπους και εμπορεύματα καθημερινά. Αυτό συνεπάγεται και με την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων για τη διασφάλιση της μεταφοράς των επιβατών και των εμπορευμάτων. «Ο στόχος των μέτρων ασφαλείας στους θαλάσσιους λιμένες είναι ο εντοπισμός, η αποτροπή και η αποτροπή της εισαγωγής επικίνδυνων συσκευών, ουσιών και ατόμων.» (Eric L. Hampton, Sr, 2021). Οι θαλάσσιες βοηθητικές και λιμενικές υπηρεσίες των επιβατικών και εμπορευματικών θαλάσσιων μεταφορών κρίνονται ιδιαίτερα ευάλωτες έναντι πιθανών τρομοκρατικών επιθέσεων καθώς ο όγκος των μεταφορών είναι τεράστιος και τα πλοία κατά πλειοψηφία κινούνται σε περιοχές οι οποίες πολλές φορές είναι «άνομες». Οι παράγοντες αυτοί καθιστούν την ευπάθεια του θαλάσσιου εμπορίου απέναντι σε πιθανές τρομοκρατικές ενέργειες. «Τα τρωτά σημεία των θαλάσσιων λιμένων και η εκμετάλλευση είναι πιθανά αποτελέσματα που αποδίδονται σε λανθασμένους υπολογισμούς, λανθασμένους προσανατολισμούς, λανθασμένες διαγνώσεις και κακομεταχείριση των υποδοχέων, επιτρέποντας την εισβολή εγκληματικών οργανώσεων.» (Eric L. Hampton, Sr, 2021).

«Οι επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στη Νέα Υόρκη και οι επακόλουθες επιθέσεις στη Μαδρίτη και το Λονδίνο δείχνουν ότι τα συστήματα μεταφορών έχουν γίνει αγαπημένοι



στόχοι τρομοκρατικών οργανώσεων. Είναι μόνο θέμα χρόνου να παραβιάσουν οι τρομοκράτες τα επιφανειακά μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται για την προστασία των λιμανιών, των πλοίων και των εκατομμυρίων διατροφικών εμπορευματοκιβωτίων που συνδέουν τους παγκόσμιους παραγωγούς με τους καταναλωτές.»( Stephen E Flynn, 2006). Το γεγονός αυτό οδήγησε στον επαναπροσδιορισμό των μέτρων ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών και των υποδομών των λιμένων για την καλύτερη δυνατή αποτροπή μιας πιθανής τρομοκρατικής επίθεσης. Συγκεκριμένα η ακτοφυλακή των ΗΠΑ ακολούθησε μια πολυμερή προσέγγιση σε συνεργασία με τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό για τη θέσπιση νέων προτύπων ασφαλείας όσον αφορά τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο Διεθνής Κώδικας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) υποχρέωνε από την 01/07/2004 κάθε κράτος μέλος να πιστοποιεί τα πλοία του και τις εγκαταστάσεις που υπάγονται σε αυτό με βάση τις απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα. Ακόμη ένα επιπρόσθετο μέτρο το οποίο λαμβάνει ή αμερικανική ακτοφυλακή είναι η απαίτηση γνωστοποίησης της άφιξης των πλοίων που προορίζονται για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής τουλάχιστον 96 ώρες νωρίτερα καθώς και περιγραφή του φορτίου μαζί με κατάλογο του πληρώματος και των επιβατών. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην αξιολόγηση πιθανών κινδύνων από την υπηρεσία με στόχο την πραγματοποίηση ή όχι ελέγχων ασφαλείας πριν την άφιξη ή κατά την είσοδό του πλοίου στο λιμάνι. Εν συνέχεια, για την καλύτερη δυνατή ασφάλεια των λιμενικών υποδομών, οι λιμενικές υπηρεσίες πραγματοποιούν ελέγχους ασφαλείας στους χώρους και στις υποδομές των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και στα χωρικά ύδατα του κράτους. Όσον αφορά τις υποδομές ασφαλείας των λιμένων, έχουν επαναπροσδιοριστεί τα μέτρα ασφαλείας στην πλειοψηφία των μεγάλων λιμενικών εγκαταστάσεων παγκοσμίως. Αυτό συνεπάγεται με την ενίσχυση της περίφραξης των λιμενικών εγκαταστάσεων, τον εξοπλισμό των λιμένων με κλειστό κύκλωμα παρακολούθησης (CCTV) και την ανάθεση φύλαξης των λιμενικών εγκαταστάσεων σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας με εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα του διεθνούς κώδικα (ISPS) και συνεχή επανεκπαίδευση. Το προσωπικό ιδιωτικής ασφαλείας είναι επιφορτισμένο με εποχούμενες και πεζές περιπολίες περιμετρικά και στο εσωτερικό των λιμενικών εγκαταστάσεων όπου είναι και ο τομέας ευθύνης τους, έλεγχο πρόσβασης οχημάτων και πεζών καθώς και η διαχείριση του κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης (CCTV).

Οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου συγκλόνισαν ολόκληρο τον κόσμο με άμεσο αποτέλεσμα τον επαναπροσδιορισμό των προτύπων ασφαλείας τόσο σε εθνικό όσο και

σε διεθνές επίπεδο. Πέραν από την ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερη αναπροσαρμογή υπέστησαν και τα πρότυπα ασφάλειας των αερομεταφορών παγκοσμίως.

Κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στην Διεθνή Σύμβαση του Σικάγο και στην ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) πριν τον επαναπροσδιορισμό των προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Με την Σύμβαση του Σικάγο ή αλλιώς και Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία ιδρύθηκε και ο Διεθνής οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας. Το 1944 υπεγράφη η Σύμβαση και το 1947 τέθηκε σε ισχύ μαζί με την ίδρυση του ICAO. Μεταξύ των παραρτημάτων της Σύμβασης του Σικάγο υπάρχει και το παράρτημα 17 το οποίο είναι σχετικό με την καταστολή έκνομων ενεργειών κατά της πολιτικής αεροπορίας. Συγκεκριμένα το συμβούλιο του ICAO στην όγδοη έκδοση του παραρτήματος 17 (2006) υποστηρίζει ότι το παράρτημα 17 αφορά τη θέσπιση προληπτικού νομικού καθεστώτος για την πρόληψη, την καταπολέμηση και την καταστολή παράνομων παρεμβάσεων κατά της πολιτικής αεροπορίας, όπως η θέσπιση εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας της αεροπορίας, προγραμμάτων ασφάλειας αερολιμένων και η προστασία της ασφάλειας των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του κοινού σε όλα τα θέματα που αφορούν τη διεθνή αεροναυτιλία.

Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις του 2001 η διεθνής κοινότητα κλήθηκε να επαναπροσδιορίσει τα πρότυπα ασφάλειας στις αερομεταφορές με σκοπό να δημιουργηθεί ένα ασφαλέστερο περιβάλλον στις διεθνείς αερομεταφορές. Συγκεκριμένα, στο σχετικό παράρτημα της Σύμβασης του Σικάγο (Annex 17), πραγματοποιήθηκαν σημαντικές διορθώσεις μεταξύ των εκδόσεων από το 2000 μέχρι και σήμερα. Σχετικά με τις λειτουργίες των αεροδρομίων κάθε κράτος συμβαλλόμενο με την ανωτέρω συνθήκη θα πρέπει να απαιτεί από κάθε αερολιμένα του να διατηρεί και να εφαρμόζει συγκεκριμένο πρόγραμμα ασφάλειας ανάλογο με τις απαιτήσεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας. Θα πρέπει να υπάρχει μια επιτροπή ασφάλειας η οποία θα συντονίζει την εφαρμογή ελέγχων ασφάλειας και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται. Ακόμη, θα πρέπει κάθε κράτος να διασφαλίζει ότι ο σχεδιασμός του εκάστοτε αερολιμένα και οι υποδομές του ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του εθνικού προγράμματος ασφάλειας. (ICAO, Annex 17, 2017)

Όσον αφορά τον ποιοτικό έλεγχο τα κράτη θα πρέπει να φροντίζουν για την ποιότητα των προσώπων που πραγματοποιούν ελέγχους ασφάλειας, για την εγκυρότητα των αδειών των πληρωμάτων αεροσκαφών και την άρτια εκπαίδευσή τους καθώς και για τις συνεχείς επιθεωρήσεις ασφάλειας τόσο στο προσωπικό των αερολιμένων όσο και στις υποδομές, με συνεχείς ασκήσεις και εκπαιδεύσεις ανάλογες των απαιτήσεων του εθνικού προγράμματος ασφάλειας.

Ο έλεγχος πρόσβασης οχημάτων και προσώπων στους χώρους του αερολιμένα θα πρέπει να πραγματοποιείται με ιδιαίτερη προσοχή. Ανάλογα με το επίπεδο ασφάλειας κάθε περιοχής του αερολιμένα θα πρέπει να εγκρίνεται και η πρόσβαση στους ανάλογους φορείς. Τα οχήματα εισέρχονται έπειτα από προβλεπόμενο έλεγχο από εξειδικευμένο προσωπικό και τα φυσικά πρόσωπα έπειτα από φυσικό έλεγχο αυτών και των προσωπικών τους αντικειμένων.

Ανάλογος έλεγχος πραγματοποιείται και στα αεροσκάφη. Θα πρέπει να γίνεται έλεγχος αεροσκαφών εφόσον αυτό κρίνεται αναγκαίο από τις εθνικές αρχές. Ακόμη, θα πρέπει να συλλέγονται όλα τα ξεχασμένα αντικείμενα των επιβατών πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους από τον εκάστοτε αερολιμένα.

Σχετικά με τον έλεγχο επιβατών και των χειραποσκευών τους κάθε κράτος θα πρέπει να φροντίζει για τον έλεγχο των επιβατών πριν την είσοδό τους σε ζωτικά τμήματα του αερολιμένα πραγματοποιώντας φυσικούς ελέγχους και ελέγχους για την ανίχνευση εκρηκτικών μηχανισμών και εκρηκτικών υλών σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας. Οι χειραποσκευές υπόκεινται σε ακτινοσκοπικό έλεγχο καθώς και σε απρόβλεπτο έλεγχο εκρηκτικών και μεταφέρονται σε χώρο όπου προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη παρέμβαση μέχρι τη φόρτωση τους στο αεροσκάφος.

Με ιδιαίτερη προσοχή πραγματοποιείται ο έλεγχος δυνητικά ενοχλητικών επιβατών. Πρόκειται για επιβάτες οι οποίοι είναι προς απέλαση από το εκάστοτε κράτος, υπόδικοι ή κατάδικοι. Σε αυτή τη περίπτωση πραγματοποιείται αυστηρός έλεγχος στον επιβάτη και στα προσωπικά του αντικείμενα χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα ελέγχου. Θα πρέπει ένας δυνητικά ενοχλητικός επιβάτης να συνοδεύεται πάντοτε από τις εθνικές αρχές.

Η μεταφορά οπλισμού πραγματοποιείται από ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό έπειτα από έλεγχο του οπλισμού και δεν παραδίδεται στον κάτοχο παρά μόνον μετά την πραγματοποίηση της άφιξης του και απομάκρυνσής του από τους ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα.(ICAO, 2017)

Κάθε κράτος συμβαλλόμενο με την ανωτέρω συνθήκη θα πρέπει να διασφαλίζει τις χερσαίες περιοχές των αερολιμένων του και να φροντίζει για την ασφάλεια από μη εξουσιοδοτημένες προσβάσεις. Ακόμη, θα πρέπει να τηρεί τα πρότυπα ασφάλειας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εθνικού προγράμματος ασφάλειας.

Σχετικά με τις κυβερνοχώρο θα πρέπει να διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των προσωπικών εγγράφων που διαχειρίζεται ο εκάστοτε αερολιμένας καθώς και να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια των πληροφοριακών συστημάτων του αερολιμένα από ενδεχόμενες απειλές του κυβερνοχώρου. Αυτό συνεπάγεται με τη χρήση ιδιωτικών δικτύων, τη συνεχή παρακολούθηση των συστημάτων από εξειδικευμένο προσωπικό κ.α.

Ιδιαίτερα σημαντική αποτελεί η περίπτωση παράνομης παρέμβασης σε ένα αεροσκάφος. Τα συμβαλλόμενα κράτη οφείλουν, ειδικότερα μετά από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, να ανταλλάσσουν πληροφορίες για ενδεχόμενες παράνομες ενέργειες. Κρίνεται σημαντικό το προσωπικό και το κέντρο επιχειρήσεων του εκάστοτε αερολιμένα να είναι σε ετοιμότητα για την άμεση αξιολόγηση των πληροφοριών και την άμεση ενέργεια σύμφωνα με το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω εφαρμόζονται απαραίτητα ασκήσεις διαχείρισης κρίσεων σε ανάλογα σενάρια με τη συμμετοχή του προσωπικού του αερολιμένα καθώς και των κατασταλτικών δυνάμεων του εκάστοτε αερολιμένα.

Αποτελεί γεγονός πως ορισμένα από τα ανωτέρω μέτρα ασφάλειας προϋπήρχαν στα εθνικά προγράμματα ασφάλειας των κρατών. Είναι αξιοσημείωτο όμως πως μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου τα πρότυπα ασφάλειας έγιναν αυστηρότερα και ο έλεγχος ασφάλειας μεθοδικότερος από εκπαιδευμένο προσωπικό καθώς και με συνεχείς αξιολογήσεις των ελέγχων και των διαδικασιών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>: Η τρομοκρατία και η ασφάλεια των υποδομών στα ΜΜΜ

### 2.1 Το νομοθετικό πλαίσιο κατά της τρομοκρατίας στην Ελλάδα

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας το 1990 είχε γίνει ήδη αισθητό στην ελληνική κοινωνία με τις δολοφονικές επιθέσεις της 17 Νοέμβρη. Μέχρι το 1990 δεν είχαμε σαφή νομοθετήματα τα οποία θα καταπολεμούσαν το φαινόμενο της τρομοκρατίας. Η δολοφονία του πολιτικού Μπακογιάννη Παύλου στα τέλη του 1989 θα λέγαμε πως αποτέλεσε το έναυσμα για την ψήφιση του νόμου ν.1916/90 το 1990. Ο συγκεκριμένος νόμος παρόλο που προοριζόταν για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας δεν αναφέρει πουθενά τον όρο τρομοκρατική οργάνωση. Αναφέρεται μόνο σε αδικήματα εγκληματικών οργανώσεων. Πάραυτα, δίνει το δικαίωμα στον αρμόδιο εισαγγελέα απαγόρευσης δημοσιεύσεις στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στον τύπο οποιασδήποτε προκήρυξης των εν λόγω εγκληματικών οργανώσεων. Στη συνέχεια κρίθηκε υπέρ της λογοκρισίας και κατά το συνταγματικού δικαιώματος της ελευθερίας του τύπου από την αντιπολίτευση και από τα μέσα με αποτέλεσμα να καταργηθεί το 1993.

Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου του 2001 ψηφίζεται ο νόμος ν.2928/2001. Αν και ούτε αυτός ο νόμος όριζε το φαινόμενο της τρομοκρατίας, είχε σαφώς

καλύτερη νομική υπόσταση και αποτέλεσε τον ισχύοντα νόμο την περίοδο που εξαρθρώθηκε η 17 Νοέμβρη.

Στη συνέχεια το 2004 τροποποιείται ο νόμος του 2001 με τον νόμο ν.3251/2004. Στο συγκεκριμένο νόμο ορίζεται εν τέλει το φαινόμενο της τρομοκρατίας, θεσπίζεται η έννοια του ατομικού τρομοκράτη και διώκεται ποινικά και ο ύποπτος τρομοκρατικών πράξεων. Εν συνεχεία, ο ανωτέρω νόμος προέβλεπε την παράταση του χρονικού περιθωρίου παραγραφής αδικημάτων από τα 20 στα 30 χρόνια. Ακόμη, επέτρεπε την έκδοση ευρωπαϊκού εντάλματος και την άμεση συνεργασία των αρχών μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών. Το σημαντικότερο αποτέλεσμα το οποίο επέφερε ο συγκεκριμένος νόμος αποτελεί ο ορισμός της τρομοκρατικής πράξης και του τρομοκράτη, πρωτοφανές αποτέλεσμα για την ελληνική νομοθεσία μέχρι τότε.

## **2.2. Τα πρότυπα ασφάλειας των υποδομών των ΜΜΜ στην Ελλάδα**

Η τρομοκρατία αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να αφήσει ανεπηρέαστη την Ελλάδα. Ως ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του σύγχρονου ανθρώπου, η τρομοκρατία επηρέασε και την ελληνική κοινωνία. Το φαινόμενο αυτό έγινε γνωστό στη σύγχρονη ελληνική κοινωνία με τη δράση της μεγαλύτερης τρομοκρατικής οργάνωσης της χώρας και μία από τις μακροβιότερες στην Ευρώπη αυτή της 17 Νοέμβρη. Χρονολογικά γνωρίζουμε τη δράση της εν λόγω τρομοκρατικής οργάνωσης από την πρώτη επίθεση η οποία συνέβη το 1975 με τη δολοφονία σημαντικού μέλους της CIA μέχρι και την εξάρθρωση αυτής το 2002. Μεταξύ των θεμάτων της τρομοκρατικής οργάνωσης υπήρξαν αξιωματικοί και υπαξιωματικοί της ελληνικής αστυνομίας, Έλληνες βιομήχανοι και μεγάλοι επιχειρηματίες, οι Έλληνες πολιτικοί καθώς και ξένοι στρατιωτικοί και διπλωμάτες. Καθώς άπαντες θεωρούσαν πως με την εξάρθρωση της 17 Νοέμβρη θα είχε λάβει τέλος το πρόβλημα της τρομοκρατίας, από το 2003 και μετά εμφανίζονται άλλες τρομοκρατικές οργανώσεις όπως αυτή του επαναστατικού αγώνα και των πυρήνων της φωτιάς, τρομοκρατικές οργανώσεις υπεύθυνες για αρκετές βομβιστικές επιθέσεις στη χώρα. (Κασσιμέρης, 2011, σ 2)

Από το 1990 μέχρι και σήμερα το φαινόμενο της τρομοκρατίας βρίσκεται σε έξαρση. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις κατά διπλωματών, Ελλήνων και ξένων πολιτικών, αστυνομικών, κτηρίων μεγάλων πρεσβειών καθώς και κατά της Τράπεζας της Ελλάδος σε συνδυασμό με μεγάλες τρομοκρατικές επιθέσεις στο εξωτερικό (11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001, Μαδρίτη, Λονδίνο

κ.α.), δημιούργησαν ένα αίσθημα ανασφάλειας καθώς και την επιτακτική ανάγκη συμμόρφωσης της Ελλάδας με τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου καθώς και μετά τις επιθέσεις σε Μαδρίτη και Λονδίνο έγινε απόλυτα κατανοητό στη διεθνή κοινότητα πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς αποτελούν ιδιαίτερα συχνός στόχος τρομοκρατικών επιθέσεων.

Στην περίπτωση της Ελλάδας όταν αναφερόμαστε σε μέσα μαζικής μεταφοράς και μέτρα ασφαλείας γνωρίζουμε πως τα λιμάνια και τα αεροδρόμια είναι αυτά που διαθέτουν σχετικά ασφαλείς υποδομές. Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν παρατηρούμε ιδιαίτερη ασφάλεια των υποδομών. Οι σταθμοί των τρένων και του μέτρο αποτελούν χώροι στους οποίους έχουν πρόσβαση άπαντες δίχως να υπόκεινται σε ιδιαίτερο έλεγχο. Η ιδιαίτερα εύκολη πρόσβαση σε συνδυασμό με το γεγονός πως αποτελούν σημεία συνάντησης χιλιάδων πολιτών καθημερινά (ειδικότερα οι σταθμοί του μετρό), τους καθιστά εύκολους στόχους των τρομοκρατικών επιθέσεων. Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία έχουν παρατηρηθεί στις υποδομές των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι η παρακολούθηση ενός κλειστού συστήματος (CCTV) καθώς και η ύπαρξη φύλακα ιδιωτικής ασφάλειας (συνήθως σε κεντρικούς σταθμούς του μετρό και σιδηροδρομικούς σταθμούς της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας) ο/η οποίος/α δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένος για να αντιδράσει ανάλογα εφόσον χρειαστεί. Το σημαντικότερο πρόβλημα ασφάλειας όμως στις σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεί η ανεξέλεγκτη πρόσβαση. Ένα θέμα το οποίο στην Ελλάδα του 2023 παραμένει στην ίδια κατάσταση εδώ και δεκαετίες.

Αναφορικά με την περίπτωση των λιμένων της χώρας έχουν παρατηρηθεί σημαντικές αλλαγές τόσο στην ασφάλεια των υποδομών των λιμένων όσο και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Συγκεκριμένα, τα λιμάνια στην Ελλάδα λειτουργούν με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα και τις απαιτήσεις του ISPS code. Πρόκειται για τον Διεθνή Κώδικα Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων όπου απαιτεί την ύπαρξη κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης όλων των υποδομών των λιμένων καθώς και την ύπαρξη προσωπικό ιδιωτικής ασφάλειας το οποίο είναι φορτισμένο με τον έλεγχο ασφαλείας μέσω εποχούμενων και πεζών περιπολιών στις εγκαταστάσεις των λιμένων, με την παρακολούθηση μέσω του κλειστού κυκλώματος (CCTV) καθώς και με τον έλεγχο πρόσβασης στις εγκαταστάσεις των λιμένων. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ο ρόλος του υπεύθυνου ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΥΑΛΕ) ο οποίος είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των μέτρων ασφαλείας με βάση τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων και του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας καθώς και για τη διεξαγωγή συχνών εκπαιδεύσεων του προσωπικού στη διαχεί-

ριση κρίσεων. Ακόμη, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες αναλαμβάνουν μεταφορές σε επικίνδυνες περιοχές όπως ο Περσικός κόλπος, ο κόλπος του Άντεν και γενικότερα στις ανατολικές ακτές της Αφρικής στον Ινδικό ωκεανό, με σκοπό να προστατεύσουν τα πλοία, τα πληρώματα και το εμπόρευμα που μεταφέρουν προσλαμβάνουν ειδικά εκπαιδευμένους ένοπλους φρουρούς για να διασφαλίσουν όσο το δυνατόν περισσότερο το πέρασμά τους από αυτές τις περιοχές. Σημαντικός είναι και ο ρόλος της ελληνικής λιμενικής υπηρεσίας η οποία πραγματοποιεί περιπολίες στα χωρικά ύδατα της χώρας μέρα και νύχτα, για την πρόληψη και την καταστολή έκνομων ενεργειών στα ελληνικά ύδατα.

### **2.3. Αερομεταφορές και τρομοκρατία. Κανονισμοί και μέτρα ασφάλειας**

Οι αερομεταφορές έχουν αποδειχθεί το σημαντικότερο και μεγαλύτερο μέσο μεταφοράς παγκοσμίως. Δίνοντας τη δυνατότητα μεταφοράς από τη μία άκρη του πλανήτη στην άλλη, οι αερομεταφορές άξια βρίσκονται στη κορυφή των Μ.Μ.Μ παγκοσμίως. Η ανάγκη για γρήγορη και εύκολη μετακίνηση σε συνδυασμό με την τεχνολογική εξέλιξη έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία και εξέλιξη της αεροναυτιλίας συνδέοντας ολόκληρο τον κόσμο. Περνώντας από πολλά στάδια συνεχούς εξέλιξης, τα περισσότερα αεροδρόμια της πλειοψηφίας των κρατών παγκοσμίως θα λέγαμε πως αποτελούν ξεχωριστές κοινότητες, έχοντας πλέον τη δυνατότητα πέραν από τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, χειραποσκευών, αποσκευών, διαφόρων εμπορευματικών φορτίων και ταχυδρομείων σε ολόκληρο τον κόσμο, να παρέχουν και πολλές άλλες υπηρεσίες και να ικανοποιούν τις απαιτήσεις κάθε ανθρώπου. Είτε αναφερθούμε στις καταναλωτικές ανάγκες των ανθρώπων είτε αναφερθούμε στην ανάγκη ασφάλειας και ιατρικής περίθαλψης, η πλειοψηφία των αεροδρομίων είναι σε θέση να τα προσφέρουν διατηρώντας μια πληθώρα καταστημάτων διαφόρων ειδών, φαρμακεία, ιατρικό κέντρο καθώς και αυτόνομους σταθμούς αστυνομίας και πυροσβεστικής. Τα πρότυπα λειτουργίας και ασφάλειας των αερομεταφορών παγκοσμίως έχουν υποστεί διάφορες τροποποιήσεις με την πάροδο των χρόνων, με απώτερο σκοπό την ευκολότερη και ασφαλέστερη δυνατή εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η πρώτη επίσημη νομοθετική προσπάθεια η οποία αφορούσε τις διεθνείς αερομεταφορές ήταν η Σύμβαση της Βαρσοβίας η οποία υπεγράφη το 1929. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας αποτελεί μια σύμβαση που ρύθμιζε τις ευθύνες σε περίπτωση ατυχήματος και δυστυχήματος στις αερομεταφορές καθώς και σε ατυχήματα που σχετίζονται με τις αποσκευές και τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με αεροσκάφη έναντι αμοιβής. Μεταξύ άλλων, η σύμβαση απαιτούσε την έκδοση εισιτηρίων των επιβατών από τους αερομεταφορείς καθώς και την έκδοση ειδικών δελτίων των παραδιδόμενων αποσκευών προς μεταφορά. Ακόμη, απαιτούσε την αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση σωματικής βλάβης, απώλειας ή καταστροφής των εμπορευμάτων ή των αποσκευών με ανάλογα ποσά.

Τη σημαντικότερη σύμβαση η οποία αφορά τα πρότυπα λειτουργίας και ασφάλειας των διεθνών αερομεταφορών αποτελεί η Σύμβαση του Σικάγο η οποία υπεγράφη το 1944. Η σύμβαση υπογράφηκε μετά τη διεθνή διάσκεψη της πολιτικής αεροπορίας το 1944 στο Σικάγο και τέθηκε σε ισχύ το 1947 μαζί με την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Η σύμβαση αποτελείται από 17 παραρτήματα εκ των οποίων το 17<sup>ο</sup> αφορά την ασφάλεια και την προστασία της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Ο ICAO είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση και διαχείριση της πολιτικής αεροπορίας σε διεθνές επίπεδο. Τα 17 παραρτήματα της σύμβασης έχουν υποστεί αρκετές τροποποιήσεις με την πάροδο των χρόνων με αιώτερο σκοπό την ασφαλέστερη λειτουργία των διεθνών αερομεταφορών.

Με βάση τη Σύμβαση του Σικάγο έχουν συνταχθεί και τα Εθνικά Προγράμματα Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας όλων των συμβαλλόμενων κρατών. Το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση της Ελλάδας. Το εθνικό πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας τηρεί τις απαιτήσεις του ICAO και των 17 παραρτημάτων της Σύμβασης του Σικάγο. Ο εθνικός κανονισμός ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.) αποτελείται από ευρωπαϊκούς κανονισμούς ασφαλείας οι οποίοι τηρούν τις απαιτήσεις του ICAO, χωρίς να καταπατά τα συνταγματικά δικαιώματα το κράτους. Αποτελείται από δυο τεχνικές οδηγίες ασφαλείας (Τ.Ο.Α.1 και Τ.Ο.Α.2) εκ των οποίων η υπ' αριθμόν 2 χαρακτηρίζεται ως εμπιστευτική και είναι περιορισμένης πρόσβασης.

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας έχει επηρεάσει τις διεθνείς αερομεταφορές καθώς και τις ελληνικές. Ο Ε.Κ.Α.Π.Α με βάση τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς ασφαλείας καθώς και τις απαιτήσεις του ICAO προβλέπει συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας για την αποτροπή έκνομων ενεργειών πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Αρχικά διαχωρίζει τους χώρους ενός αερολιμένα σε τέσσερις κατηγορίες. Στο Land Side, το οποίο αποτελεί τον χώρο πριν τον έλεγχο πρόσβασης των επιβατών και του προσωπικού. Ο



χώρος αυτός είναι προσβάσιμος για όλους, επιβάτες και μη. Στο Airside το οποίο αποτελεί συνήθως τον χώρο μεταξύ ελέγχου πρόσβασης επιβατών και πυλών αναχωρήσεων. Στο Security Restricted Area το οποίο αποτελεί χώρος που απαγορεύεται η πρόσβαση σε επιβάτες πέραν συγκεκριμένων εξαιρέσεων. Συνήθως πρόκειται για χώρους ελέγχου και φόρτωσης – εκφόρτωσης αποσκευών. Τέλος, υπάρχουν τα Critical Parts, τα οποία είναι χώροι ζωτικής σημασίας του αερολιμένα. Πρόκειται για τους χώρους προσγείωσης – απογείωσης, τροχοδρόμησης και στάθμευσης αεροσκαφών. Για την είσοδο του προσωπικού και των επιβατών στους χώρους πέραν των σημείων ελέγχου πραγματοποιείται φυσικός έλεγχος των ατόμων καθώς και ακτινοσκοπικός στα προσωπικά του αντικείμενα. Σε απρόβλεπτο χρόνο πραγματοποιείται και έλεγχος ιχνών εκρηκτικών.

Όσον αφορά την διαδικασία ελέγχου επιβατών και χειραποσκευών, εφόσον ο επιβάτης περάσει τον έλεγχο πρόσβασης, στο σημείο ελέγχου αφαιρεί τα μεταλλικά αντικείμενα τα οποία είχε πάνω του καθώς και κάθε πανωφόρι του και διέρχεται από την πύλη ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων. Με τη διέλευση του υπάρχουν τρεις περιπτώσεις. Ο επιβάτης να είναι «καθαρός», ο επιβάτης να έχει ανιχνευτεί με κάποιο μεταλλικό αντικείμενο το οποίο θα πρέπει να αφαιρέσει και να πραγματοποιήσει τη διέλευση εκ νέου και ο επιβάτης να επιλεγεί μέσω του τυχαίου δειγματοληπτικού ελέγχου της πύλης για έλεγχο ιχνών εκρηκτικών. Όσον αφορά τον έλεγχο των χειραποσκευών και των προσωπικών αντικειμένων των επιβατών, περνάνε από ακτινοσκοπικό έλεγχο. Στον συγκεκριμένο έλεγχο απαγορεύεται ο επιβάτης να έχει στην κατοχή του υγρά πάνω από 100 ml καθώς και αιχμηρά ή οξύληκτα αντικείμενα μεγέθους πάνω από 6 cm. Ακόμη, απαγορεύονται τα εξαιρετικά εύφλεκτα υλικά. Σε μια περίπτωση όπου ο επιβάτης μπορεί να πάρει κάποιο υγρό πάνω από 100 ml, με βάση τις εξαιρέσεις του Ε.Κ.Α.Π.Α, στο εν λόγω υγρό πραγματοποιείται έλεγχος υγρών εκρηκτικών με ειδικό μηχάνημα. Εφόσον ο επιβάτης βρεθεί «καθαρός» μπορεί να συνεχίσει τη διαδρομή του προς τις πύλες αναχωρήσεων. Ο έλεγχος προσωπικού συνήθως πραγματοποιείται από διαφορετικό σημείο ελέγχου με σχεδόν τα ίδια πρότυπα ασφαλείας.

Σχετικά με τον έλεγχο των αποσκευών, υπάρχει συγκεκριμένος χώρος στον οποίον οδηγούνται οι αποσκευές και ελέγχονται μέσω ειδικού αξονικού ο οποίος ανιχνεύει πιθανές απειλές εντός των αποσκευών. Σε περίπτωση που αξονικός ανιχνεύσει κάποια απειλή η αποσκευή αυτόματα οδηγείτε για εξονυχιστικό έλεγχο από ειδικά εκπαιδευμένο ελεγκτή ασφαλείας (screener). Εφόσον η αποσκευή βρεθεί «καθαρή» οδηγείται προς φόρτωση στο αεροσκάφος. Στην περίπτωση που βρεθεί από τον ελεγκτή ασφαλείας κάποιο απαγορευμένο αντικείμενο, ενημερώνεται η αστυνομία και η εταιρεία επίγειας εξυπηρέτησης της πτήσης οι οποίοι συνο-

δεύουν τον επιβάτη στον ειδικό χώρο για να ανοιχτεί η αποσκευή και να αφαιρεθεί το απαγορευμένο αντικείμενο. Στην περίπτωση που βρεθεί από τον ελεγκτή ασφαλείας όπλο, πυρομαχικά, εκρηκτική ύλη ή κάποιος εκρηκτικός μηχανισμός, η αποσκευή δεσμεύεται και ενημερώνεται άμεσα η ελληνική αστυνομία και η διοικητική αρχή του αερολιμένα.

Η πρόσβαση των οχημάτων πραγματοποιείται από πύλες οχημάτων του αερολιμένα έπειτα από έλεγχο της προσωρινής ή μόνιμης άδειας εισόδου οχημάτων καθώς και έλεγχο των επιβαίνοντων και του οχήματος. Οι επιβαίνοντες του οχήματος περνάνε από σημείο ελέγχου και η διαδικασία είναι η ίδια με την προαναφερθείσα. Το όχημα ελέγχεται με βάση τα πρότυπα ασφαλείας του Ε.Κ.Α.Π.Α. Συγκεκριμένα, με ειδικό κάτοπτρο ελέγχεται περιμετρικά το όχημα καθώς και 3 από τα 6 σημεία τα οποία προβλέπει ο Ε.Κ.Α.Π.Α με τυχαία επιλογή.

Ανά τακτά χρονικά διαστήματα και σε απρόβλεπτο χρόνο, ο Ε.Κ.Α.Π.Α προβλέπει τους ελέγχους ασφαλείας στο προσωπικό του αεροδρομίου σχετικά με την εγκυρότητα της πρόσβασης τους στον εκάστοτε χώρο του αερολιμένα. Ακόμη, προβλέπει πεζές περιπολίες στους χώρους του αερολιμένα καθώς και εποχούμενες περιπολίες στις περιφράξεις και εντός των ζωτικών τμημάτων του αερολιμένα.

Ακόμη ένα μέτρο που απαιτείται είναι ο έλεγχος αεροσκαφών που προέρχονται από τρίτες χώρες. Ο χαρακτηρισμός «τρίτες χώρες» αναφέρεται σε χώρες οι οποίες δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς ασφάλειας. Πραγματοποιείται φυσικός έλεγχος σε όλους τους χώρους στο εσωτερικό του αεροσκάφους καθώς και στους χώρους φορτοεκφόρτωσης αποσκευών. Ακόμη, γίνεται έλεγχος πρόσβασης σε οποιονδήποτε επιθυμεί πρόσβαση στο αεροσκάφος καθ' όλη τη διάρκεια παραμονής του αεροσκάφους στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα.

Με βάση το Ε.Π.Α.Π.Α, όλοι οι αερολιμένες της χώρας οφείλουν να πραγματοποιούν ασκήσεις ετοιμότητας σε διάφορα σενάρια με τη συμμετοχή του προσωπικού ιδιωτικής ασφάλειας του αερολιμένα, της αστυνομίας, τις πυροσβεστικές και σε συνεργασία με το εθνικό κέντρο άμεσης βοήθειας σε σενάρια διαχείρισης κρίσεων.

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική η ανάλυση του φαινομένου της αεροπειρατείας καθώς αποτελεί τον μεγαλύτερο φόβο στον τομέα των αερομεταφορών, ιδιαίτερα μετά από τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Με βάση τη Σύμβαση του Montego Bay και το άρθρο 101, πειρατεία ενός αεροσκάφους αποτελεί κάθε παράνομη πράξη βίας, κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός αεροσκάφους. Όταν τα πρόσωπα που ασκούν τον πραγματικό έλεγχο στο αεροσκάφος το προορίζουν για τη διάπραξη μίας εκ των αναφερθέντων στο άρθρο 101 πράξεων, το αεροσκάφος χαρακτηρίζεται ως πειρατικό.

Για την καλύτερη δυνατή αντιμετώπιση της αεροπειρατείας, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν λάβει μία σειρά μέτρων που βοηθούν τόσο στη πρόληψη όσο και στην αποτροπή πολλές φορές των αεροπειρατειών. Πέραν από τα μέτρα ασφάλειας τα οποία λαμβάνονται εντός των terminals και πριν την απογείωση των αεροσκαφών, οι αεροπορικές αναλαμβάνουν την πρόσληψη ειδικών φρουρών για την επιτήρηση της πτήσης και για την πρόληψη οποιασδήποτε έκνομης ενέργειας εν ώρα πτήσης. Οι sky marshals όπως ονομάζονται είναι ειδικά εκπαιδευμένοι άνθρωποι οι οποίοι «συνοδεύουν» την πτήση με ασφάλεια στον προορισμό της. Επιβιβάζονται κανονικά έχοντας γνώση των χώρων του αεροσκάφους και επιτηρούν καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης για τον εντοπισμό πιθανών περιέργων ενεργειών του επιβατικού κοινού. Οι sky marshals σε συνεννόηση με το πλήρωμα του αεροσκάφους επιβιβάζονται και οπλοφορούν με ειδική άδεια καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης. Είθισται να προσλαμβάνονται από μεγάλες αεροπορικές εταιρίες οι οποίες πραγματοποιούν υπερατλαντικά ταξίδια καθώς και ταξίδια από και προς χώρες υψηλής επικινδυνότητας .

Ακόμη ένα μέτρο το οποίο λαμβάνεται για την αντιμετώπιση της αεροπειρατείας είναι η δημιουργία συγκεκριμένης ομάδας security αυστηρά για την εκάστοτε αεροπορική εταιρία. Το φαινόμενο αυτό το συναντάμε μέχρι και σήμερα στην αεροπορική εταιρία της EL.AL. Η EL.AL η οποία είναι αεροπορική εταιρία του Ισραήλ, διαθέτει την δική της ομάδα security η οποία αναλαμβάνει τη συνοδεία των πτήσεων της καθώς και την επιτήρηση και τον επανέλεγχο πολλές φορές των επιβατών. Οι συγκεκριμένες ομάδες, λόγω της υψηλής επικινδυνότητας στο Ισραήλ και των υψηλών προτύπων ασφάλειας που ακολουθεί η χώρα, επιτηρούν την διαδικασία παράδοσης αποσκευών καθώς και των έλεγχο των χειραποσκευών και των επιβατών. Σε πολλές περιπτώσεις ελέγχουν εκ νέου τους επιβάτες και τις χειραποσκευές τους πριν την επιβίβαση στο αεροσκάφος. Ακόμη διενεργούν ελέγχους στα αεροσκάφη της εταιρίας πριν την επιβίβαση και μετά την αποβίβαση του επιβατικού κοινού.

Αξιοσημείωτο φυσικά αποτελεί το γεγονός πως οι αεροπορικές εταιρίες πλέον, μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου εκπαιδεύουν τα πληρώματα συστηματικά στην αντιμετώπιση και τη διαχείριση κρίσεων. Ακόμη, σε πολλές περιπτώσεις τα πληρώματα εκπαιδεύονται και σε διάφορες πολεμικές τέχνες και σε τεχνικές αυτοάμυνας για την έσχατη των περιπτώσεων που θα χρειαστεί να αντιμετωπίσουν έναν πιθανό δράστη.

Συμπερασματικά, η τρομοκρατία αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο έχει επηρεάσει σε ένα σημαντικό βαθμό τις αερομεταφορές παγκοσμίως. Αυτή η επιρροή έχει ασκηθεί και στις ελληνικές αερομεταφορές. Με βάση τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και πάντοτε με σεβασμό στα δικαιώματα τα οποία προβλέπει το ελληνικό σύνταγμα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Ελλάδας, με συνεχείς αξιολογήσεις και ελέγχους εκτέλεσης και γνώσης των διαδικασιών ασφαλείας και οι αρμόδιες ελεγκτικές αρχές των αερολιμένων με την άσκηση των ελέγχων ασφαλείας προσπαθούν να εκμηδενίσουν τις πιθανότητες πραγματοποίησης έκνομων ενεργειών στις ελληνικές αερομεταφορές. Τα προαναφερθέντα μέτρα ασφαλείας των αερολιμένων κάνουν ευδιάκριτο το γεγονός πως οι ελληνικές αρχές αεροναυτιλίας γνωρίζουν τον κίνδυνο της τρομοκρατίας και σε συνεργασία με τους διεθνείς οργανισμούς, ακολουθώντας τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, προσπαθούν να καταστήσουν όσο τον δυνατόν ασφαλέστερες τις ελληνικές αερομεταφορές.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας αποτελεί ένα διαχρονικό πρόβλημα για τη διεθνή κοινότητα. Οι ρίζες του προβλήματος αυτού ξεκινούν αιώνες πριν όμως μέχρι και σήμερα η τρομοκρατία προκαλεί τρομερή ανασφάλεια σε διεθνές επίπεδο. Θα λέγαμε πως μέχρι και σήμερα οι τρομοκράτες πετυχαίνουν τον στόχο τους, την πρόκληση τρόμου. Ένας γενικός ορισμός του φαινομένου της τρομοκρατίας, ο οποίος γίνεται αποδεκτός από την συντριπτική πλειοψηφία των ερευνητών, είναι πως πρόκειται για τη χρήση ή την απειλή χρήσης βίας με απώτερο σκοπό την χειραγώγηση της διεθνούς γνώμης με βασικό μέσο την πρόκληση τρόμου. Η συντριπτική πλειοψηφία των τρομοκρατικών επιθέσεων έχουν πολιτικό σκοπό. Με τη χρήση ή την απειλή χρήσης βίας, οι τρομοκράτες επιδιώκουν να επηρεάσουν την κυβερνητική εξουσία με απώτερο σκοπό τη γνωστοποίηση των μηνυμάτων τους σε ολόκληρο τον κόσμο. Χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες αυτή της θρησκευτικής, της ιδεολογικής και της πολιτικής τρομοκρατίας. Οι τρομοκράτες επιθυμούν την διάδοση των ιδεών τους σε ένα όσο το δυνατόν μεγαλύτερο «ακροατήριο». Για αυτό το λόγο παρατηρούμε τα τελευταία χρόνια πως οι τρομοκρατικές επιθέσεις οι οποίες πραγματοποιούνται έχοντας στόχος μεγάλα αστικά κέντρα και συνήθως χώρους υψηλής συγκέντρωσης πολιτών. Συνήθως βάλονται κατά των αμάχων για να αποδείξουν την αποφασιστικότητά τους έχοντας ως αποτέλεσμα την αμφισβήτηση του αισθήματος ασφάλειας τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Ένας εύκολος στόχος με καταστροφικά αποτελέσματα αποτελούν τα Μ.Μ.Μ. Ιδιαίτερο παράδειγμα για ολόκληρο τον κόσμο αποτελεί η 11<sup>η</sup> Σεπτέμβριο του 2001 όπου και πραγματοποιήθηκαν οι μεγαλύτερες τρομοκρατικές επιθέσεις παγκοσμίως. Οι επιθέσεις αυτές αποτέλεσαν το έναυσμα για τον επαναπροσδιορισμό των μέτρων ασφαλείας γενικότερα στα Μ.Μ.Μ και ειδικότερα στις αερομεταφορές προκαλώντας, εκτός από τον πόλεμο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και των συμμάχων τους κατά της τρομοκρατίας, τις συνεχείς ανά τα χρόνια και αυστηρές τροποποιήσεις της Σύμβασης του Σικάγο από το συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Αποτέλεσμα των ανωτέρω υπήρξε ο επαναπροσδιορισμός των προτύπων ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο τόσο με την ψήφιση νέων αντιτρομοκρατικών νόμων όσο και με την τροποποίηση των μέτρων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς και στην αεροναυτιλία.

Ούτε η Ελλάδα έμεινε ανεπηρέαστη από τις καταστροφικές τρομοκρατικές επιθέσεις της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Υπήρξε ψήφιση αντιτρομοκρατικού νόμου ο οποίος όριζε ξεκάθαρα το φαινόμενο της τρομοκρατίας. Έχοντας ήδη ιστορικό τρομοκρατικών επιθέσεων λόγω της 17 Νοέμβρη, η Ελλάδα προχώρησε σε τροποποιήσεις των προτύπων ασφαλείας τόσο στις θαλάσσιες μεταφορές όσο και στις αερομεταφορές. Υπήρξε αυστηρός καθορισμός του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας με σημαντικές τροποποιήσεις στον εθνικό κανονισμό ασφαλείας ο οποίος, μεταξύ άλλων, προβλέπει τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας των αερομεταφορών.

Θα λέγαμε πως τα πρότυπα ασφαλείας στη χώρα μας είναι ικανοποιητικά. Φυσικά θα πρέπει να λάβουμε υπόψιν μας τον παράγοντα της εξέλιξης, ο οποίος επηρεάζει άμεσα και τις τρομοκρατικές οργανώσεις. Συνεπώς, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη τροποποιήσεις των υφιστάμενων μέτρων ασφαλείας καθώς και δημιουργία νέων για την καλύτερη δυνατή εθνική «οχύρωση» εναντίον της τρομοκρατίας.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η τροποποίηση του αντιτρομοκρατικού νόμου με έναν σαφή ορισμό των τρομοκρατικών οργανώσεων και έμφαση στην παραδειγματική τιμωρία των τρομοκρατών. Ιδιαίτερη φυσικά είναι και η συμβολή των αρχών και των υπηρεσιών πληροφοριών, όπου σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να γίνει η καλύτερη δυνατή συλλογή και διαχείριση πληροφοριών για την σύλληψη των τρομοκρατών που εδρεύουν στη χώρα μας μέχρι και σήμερα.

Η κυβέρνηση καθώς και οι διάφοροι οργανισμοί θα πρέπει να ενημερώσουν τους πολίτες σχετικά με το φαινόμενο της τρομοκρατίας και τις πιθανές ενέργειες από τις οποίες απειλείται η κοινωνία. Οφείλουμε να κατανοήσουμε πως η τρομοκρατία υπάρχει και πως η επόμενη μέρα μπορεί να είναι η ημέρα όπου στόχος θα είναι η χώρα μας.

Ακόμη, χρήζουν άμεσες τροποποιήσεις στα μέτρα ασφαλείας των σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλής στόχος των τρομοκρατικών οργανώσεων. Είναι λογικό το γεγονός πως ο έλεγχος μέσω μαγνητικής πύλης και ο ακτινοσκοπικός έλεγχος θα καθυστερούσαν σημαντικά την ροή των επιβατών και θα δημιουργούσαν ιδιαίτερη σύγχυση στην κοινωνία. Σε αυτή την περίπτωση όμως θα πρέπει να γίνει αισθητή η παρουσία του προσωπικού ασφαλείας που είναι υπεύθυνο για την φύλαξη των σιδηροδρομικών σταθμών καθώς και της αστυνομίας για την πιθανή αποτροπή έκνομων ενεργειών. Αυτό επιτυγχάνεται με συνεχείς περιπολίες στους χώρους των σταθμών και με συνεχή παρακολούθηση του κλειστού κυκλώματος (CCTV). Είναι κατανοητό πως καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολος ολοταχώς εκατοντάδων επιβατών αν σκεφτούμε πως τα δρομολόγια συγκεκριμένα του μετρό της πρωτεύουσας αναχωρούν κάθε 5 λεπτά. Θα πρέπει όμως να γίνει αισθητή η παρουσία του προσωπικού ασφαλείας στους σταθμούς και να επιτηρείται συνεχώς ο χώρος.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών τα πρότυπα ασφαλείας λειτουργούν με βάση τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων θα πρέπει επίσης να προστεθούν ορισμένα μέτρα ασφαλείας. Οφείλει η κυβέρνηση να ενισχύσει το ανθρώπινο δυναμικό καθώς και το υλικό της λιμενικής υπηρεσίας για τη διενέργεια περισσότερων περιπολιών και την κάλυψη σε μεγαλύτερο εύρος των χωρικών υδάτων της χώρας. Εν συνεχεία, η λιμενική υπηρεσία με τη συμβολή του προσωπικού ιδιωτικής ασφάλειας θα πρέπει να διενεργεί συστηματικούς ελέγχους στα πλοία μεταφοράς επιβατών στους εσωτερικούς χώρους καθώς και στο κατάστρωμα τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια επιβιβάσεις. Εξονυχιστικός θα πρέπει να είναι και ο έλεγχος των εμπορευμάτων από το λιμενικό και την τελωνειακή υπηρεσία έχοντας στην κατοχή τους λεπτομερή λίστα των ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με το είδος και τον αριθμό των εμπορευμάτων.

Η έρευνα επικεντρώνεται στα πρότυπα ασφάλειας των αερομεταφορών και στον βαθμό κατά τον οποίο κρίνονται ικανοποιητικά ενάντια του φαινομένου της τρομοκρατίας. Τα μέτρα ασφαλείας των ελληνικών αερομεταφορών είναι ικανοποιητικά, χρήζουν όμως βελτίωσης. Αρχικά θα πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψιν μας τις αστικές περιοχές των αερολιμένων. Πρόκειται για ευάλωτες περιοχές στις οποίες έχουν ελεύθερη πρόσβαση επιβάτες και μη. Στους χώρους αυτούς είθισται να πραγματοποιούνται περιπολίες με μεγάλα χρονικά διαστήματα μεταξύ των. Λόγω της ελεύθερης πρόσβασης οι χώροι αυτοί κρίνονται αρκετά ευάλωτοι σε θέματα ασφάλειας. Ουκ ολίγες φορές έχουν παρατηρηθεί τρομοκρατικές επιθέσεις

στους συγκεκριμένους χώρους των αεροδρομίων. Θα πρέπει οι αστικές αυτές περιοχές να επιτηρούνται με συνεχείς περιπολίες καθώς και με στατικά πόστα φύλαξης για την πρόληψη ενδεχομένων έκνομων ενεργειών.

Όσον αφορά τον έλεγχο επιβατών και χειραποσκευών θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα αιχμηρά και οξύληκτα αντικείμενα επιτρεπόμενα και μη σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Ε.Κ.Α.Π.Α. Ακόμη θα πρέπει να γίνεται συχνότερα ο έλεγχος ιχνών εκρηκτικών στους επιβάτες καθώς και στις χειραποσκευές τους. Οι επιπρόσθετες διαδικασίες ασφαλείας ενδεχομένως να προκαλέσουν τη δυσανασχέτηση των επιβατών, κατά την οποία απαιτείται υπομονή και επαγγελματισμός δίχως να επηρεαστεί η διαδικασία.

Ένας έλεγχος ο οποίος χρήζει τροποποιήσεων είναι ο έλεγχος ασφάλειας οχημάτων. Σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες (Ε.Κ.Α.Π.Α), πραγματοποιείται απρόβλεπτος έλεγχος σε τουλάχιστον 3 από τα 6 σημεία ελέγχου ενός οχήματος. Το γεγονός ότι τα σημεία ελέγχου των οχημάτων είναι συγκεκριμένα καθιστά τον έχω σε ένα μεγάλο βαθμό προβλέψιμο. Ο έλεγχος ενός οχήματος θα πρέπει να είναι εξονυχιστικός, κάτι που επιτυγχάνεται και με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού. Φυσικά καθίσταται δύσκολο και λόγω της οικονομικής επιβάρυνσης για την απόκτηση του εξοπλισμού καθώς και για την εκπαίδευση του προσωπικού αναφορικά με τη χρήση του εξοπλισμού αυτού. Σε ιδανικές συνθήκες ασφαλείας θα έπρεπε να ελέγχεται ολόκληρο το όχημα με ειδικό εξοπλισμό ακτινoscόπησης. Σε αντίθετη περίπτωση όμως θα πρέπει να ελέγχετε το όχημα στα περισσότερα δυνατά σημεία για επικίνδυνα και απαγορευμένα αντικείμενα τόσο στο εσωτερικό του οχήματος όσο και περιμετρικά καθώς και στο διαμέρισμα του κινητήρα.

Απαραίτητες όσον αφορά την ασφάλεια ενός αερολιμένα είναι και οι υποδομές του. Οι χώροι ενός αερολιμένα θα πρέπει να πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας, όπως είναι η πυρασφάλεια, η ύπαρξη αυτόματων απινιδωτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης καθώς και η άμεση πρόσβαση σε προμήθειες πρώτων βοηθειών. Στα ζωτικά τμήματα ειδικότερα στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών απαιτείται άμεση και εύκολη πρόσβαση σε εξοπλισμό πυρασφάλειας. Ακόμη, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην ενίσχυση της περίφραξης των αερολιμένων και στη συντήρηση αυτών καθώς αποτελεί ένα σημαντικό μέσο αποτροπής ανεπιθύμητης πρόσβασης.

Τα προαναφερθέντα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσουν δίχως την ύπαρξη εκπαιδευμένου προσωπικού. Για αυτό απαιτείται η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού ασφαλείας ενός αερολιμένα και η αξιολόγηση αυτών από το ανάλογο τμήμα της ΥΠΑ.

Το φαινόμενο της τρομοκρατίας αποτελεί ένα πρόβλημα μείζονος σημασίας για τη διεθνή κοινότητα. Οι τρομοκράτες εμφανίζονται αμείλικτοι και αποφασισμένοι να δώσουν τέλος μέχρι και στη δική τους ζωή με απώτερο σκοπό την διάδοση των ιδεών τους. Η τεχνολογική εξέλιξη επηρεάζει άμεσα και τις τρομοκρατικές οργανώσεις. Η τρομοκρατία είναι ένα υπαρκτό φαινόμενο το οποίο εξελίσσεται καθημερινά. Σε αυτή τη μάχη κατά της τρομοκρατίας οφείλουμε να εξελιχθούμε και εμείς με νέα μέτρα ασφαλείας και αντιτρομοκρατικούς νόμους, για την καλύτερη δυνατή υπεράσπιση των ελευθεριών μας. Για τη διατήρηση του αισθήματος ασφάλειας της κοινωνίας.



## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Abeyratne, R. (2018). Aviation security. In Routledge eBooks. <https://doi.org/10.4324/9780429454080>
- Agustini, E., Kareng, Y., & Victoria, O. A. (2021). The role of ICAO (International Civil Aviation Organization) in implementing international flight safety standards. KnE Social Sciences. <https://doi.org/10.18502/kss.v5i1.8273>
- Brown, J. (2018). Force of Words: The role of threats in terrorism. *Terrorism and Political Violence*, 32(7), 1527–1549. <https://doi.org/10.1080/09546553.2018.1486301>
- Damasceno, G. (2014, July 1). Airport security, Terrorism and mega events: how far can and should we go? <http://dspace.mj.gov.br/handle/1/7714>
- Diego Navarro Bonillay Miguel Ángel Esteban Navarro (Coords.). *Terrorismo Global. Gestión de información y servicios de inteligencia*. *Revista Policía Y Seguridad Pública*, 517–520. <https://doi.org/10.5377/rpsp.v5i2.2340>
- Ezirim, G. E., & Onuoha, F. C. (2013). “Terrorism” and transnational organised crime in West Africa. ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/281678091>
- Flynn, E. S. (2006). Port Security is Still a House of Cards. [https://www.researchgate.net/publication/254412300\\_Port\\_Security\\_is\\_Still\\_a\\_House\\_of\\_Cards#fullTextFileContent](https://www.researchgate.net/publication/254412300_Port_Security_is_Still_a_House_of_Cards#fullTextFileContent)
- Glover, G. (2023). The challenge of understanding terrorism in a new era of threat. *RUSI Journal*, 168(4), 50–58. <https://doi.org/10.1080/03071847.2023.2229652>
- HCAA. (2020). TOA 1. [chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.mcw.gov.cy/mcw/dca/dca.nsf/Al/7272E1B733B05D61C2257A16003E2234/\\$file/%CE%A4%CE%9F%CE%91%20%CE%B1%CF%81.1-%CE%95%CE%A0%CE%91%CE%A0%CE%91%20%CF%80%CF%81%CE%AC%CE%BE%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%B5%CF%86%CE%B1%CF%81%CE%BC%CE%BF%CE%B3%CE%AE%CF%82%20-%20Public,%20GR\\_6.6.2020.pdf](chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.mcw.gov.cy/mcw/dca/dca.nsf/Al/7272E1B733B05D61C2257A16003E2234/$file/%CE%A4%CE%9F%CE%91%20%CE%B1%CF%81.1-%CE%95%CE%A0%CE%91%CE%A0%CE%91%20%CF%80%CF%81%CE%AC%CE%BE%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CE%B5%CF%86%CE%B1%CF%81%CE%BC%CE%BF%CE%B3%CE%AE%CF%82%20-%20Public,%20GR_6.6.2020.pdf)
- Hoffmann, J., Wilmsmeier, G., & Lun, Y. H. V. (2017). Connecting the world through global shipping networks. *Journal of Shipping and Trade*, 2(1). <https://doi.org/10.1186/s41072-017-0020-z>
- Hoffman, B. (2003). The logic of suicide terrorism. <https://doi.org/10.7249/rp1187>
- Hoffman B. (1993). "Holy Terror" The Implications of Terrorism Motivated by a Religious Imperative. <https://www.rand.org/pubs/papers/P7834.html>
- Iris Malone and Anastasia Strouboulis. (2021). Emerging Risks in the Marine Transportation System (MTS), 2001-2021. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:259932763>

- Jenkins M. B. (2007). Basic Principles for Homeland Security. chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/testimonies/2007/RAND\_CT270.pdf
- Jenkins M. B., Bonnie Cordes, Karen Gardela Treverton, Geraldine Petty. (1983). A Chronology of Terrorist Attacks and Other Criminal Actions Against Maritime Targets. <https://www.rand.org/pubs/papers/P6906.html>
- Jenkins M. B. (1981). A Strategy for Combatting Terrorism . <https://www.rand.org/pubs/papers/P6624.html>
- Jenkins M. B. (1982). Talking to Terrorists. <https://www.rand.org/pubs/papers/P6750.html>
- Jenkins M. B. (2004). Terrorism and the Security of Public Surface Transportation. <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT226.html>
- Jenkins, Brian Michael and Godges John P., eds., The Long Shadow of 9/11: America's Response to Terrorism. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2011. <https://www.rand.org/pubs/monographs/MG1107.html>.
- Jenkins M. B. (1989). The Terrorist Threat to Commercial Aviation. <https://www.rand.org/pubs/papers/P7540.html>
- Kaffes G. (2010). Κοινωνιολογία της τρομοκρατίας. Εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ
- Kassimeris, G. (2011). Greece's new generation of terrorists: the Revolutionary Struggle. *Studies in Conflict & Terrorism*, 34(3), 199–211. <https://doi.org/10.1080/1057610x.2011.545935>
- Kassimeris, G. (2016). Greece's terrorism problem: a reassessment. *Studies in Conflict & Terrorism*, 39(9), 862–870. <https://doi.org/10.1080/1057610x.2015.1129820>
- Kallenborn, Z., Ackerman, G., & Bleek, P. C. (2022). A Plague of locusts? A preliminary assessment of the threat of Multi-Drone terrorism. *Terrorism and Political Violence*, 35(7), 1556–1585. <https://doi.org/10.1080/09546553.2022.2061960>
- Kissinger H. (1995). Διπλωματία. Εκδόσεις Α. Α. ΛΙΒΑΝΗ. Μετάφραση Κοβαλένκο Γ.
- Kostopoulos S. (2013). Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ μια άλλη αντίληψη για την κατανόηση και την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας. Εκδόσεις ΚΑΚΤΟΣ
- Kržalić, A., & Korajlić, N. (2018). Terrorism as a global security threat. *Journal of US-China Public Administration*, 15(6). <https://doi.org/10.17265/1548-6591/2018.06.002>
- Loverdos A. (2001). Η ΝΕΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ με αφορμή την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου. Εκδόσεις ΙΝΔΙΚΤΟΣ
- Llewellyn, D. O., & Nweke, K. (2020). Terrorism and global Security: The Case of AlShabaab, 2015-2018. *International Journal of Social Relevance & Concern*, 8(3). <https://doi.org/10.26821/ijsrc.8.3.2020.8312>
- Miller, R. (2009). Networks, terrorism and global insurgency. ResearchGate. [https://www.researchgate.net/publication/292607301\\_Networks\\_Terrorism\\_and\\_Global\\_Insurgency?enrichId=rgreq-65f20fc558f19a8db4b89ae5e8cfa95c-](https://www.researchgate.net/publication/292607301_Networks_Terrorism_and_Global_Insurgency?enrichId=rgreq-65f20fc558f19a8db4b89ae5e8cfa95c-)

[XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI5MjYwNzMwMTtBUzozMjQ0MTAyMDcwOD  
A0NDhAMTQ1NDM1NjgyOTAwNQ%3D%3D&el=1\\_x\\_2&\\_esc=publicationCoverPdf](#)

Miller, R. (2005). From 11 September 2001 to the war in Iraq: Irish responses to the global 'War on Terrorism.' *Irish Studies in International Affairs*, 16(1), 155–174.  
<https://doi.org/10.3318/isia.2005.16.1.155>

Mitra, D., Pham, C. S., & Bandyopadhyay, S. (2018). Terrorism and international air travel: A gravity approach. *The World Economy*, 41(11), 2852–2882.  
<https://doi.org/10.1111/twec.12680>

Nemeth, S. C., & Mauslein, J. A. (2017). Generosity is a dangerous game: aid allocation and the risks of terrorism. *Terrorism and Political Violence*, 32(2), 382–400.  
<https://doi.org/10.1080/09546553.2017.1377074>

Quillen, C. (2023). The analytic challenges of shifting to domestic terrorism. *Journal of Policing, Intelligence and Counter Terrorism*, 18(4), 476–485.  
<https://doi.org/10.1080/18335330.2023.2191616>

Rabasa A • Chalk P • Cragin K • Daly S. A. • Gregg Heather S.  
. Karasik Theodore W • O'Brien Kevin A. • Rosenau William. (2006). Beyond al-Qaeda The Global Jihadist Movement. <https://www.rand.org/pubs/monographs/MG429.html>

Randall D. Law. (2017). Τρομοκρατία μια παγκόσμια ιστορία. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης. Μετάφραση Δήτσας Φ.

Richardson L. (2008). ΤΙ ΘΕΛΟΥΝ ΟΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ. Εκδόσεις ΤΟΠΙΟΣ. Μετάφραση Γολέμη Α.

Sijakovic, I. (2002). Terrorism and identity problem. *Sociologija*, 44(3), 241–254.  
<https://doi.org/10.2298/soc0203241s>

Sjoberg, L. (2008). Profiling terror: gender, strategic logic, and emotion in the study of suicide terrorism. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-281617>

Szymankiewicz, Ł., PhD. (n.d.). *Evolution of Aviation Terrorism – El al Israeli Airlines, case study*. Digital Commons @ University of South Florida.  
<https://digitalcommons.usf.edu/jss/vol15/iss1/5>

Tejkal, M., Odehnal, J., & Michálek, J. (2022). The Connection between the Risk of Terrorism and Its Economic and Political Determinants, Analysis, and Application for Forecasting. *Democracy and Security*, 19(1), 28–57.  
<https://doi.org/10.1080/17419166.2022.2097075>

United Nations Convention On The Law Of The Sea. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A21998A0623%2801%29>

White J. (2020). Terrorism and the mass media. (n.d.). Royal United Services Institute.  
<https://rusi.org/explore-our-research/publications/occasional-papers/terrorism-and-mass-media>

Zenn, J. (2022). War on terror 2.0: threat inflation and conflation of far-right and white supremacist terrorism after the capitol "Insurrection." *Critical Studies on Terrorism*, 16(1), 62–97. <https://doi.org/10.1080/17539153.2022.2115218>

