

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ
ΤΟΜΕΑΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές

ΑΓΓΕΛΟΥ ΕΛΕΝΗ

**Επιβλέπων καθηγητής
ΜΑΓΓΑΝΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ**

**Μέλη Επιτροπής
ΦΑΡΣΕΔΑΚΗΣ ΙΑΚΩΒΟΣ
ΛΑΖΟΣ ΓΡΗΓΟΡΗΣ**

**ΑΘΗΝΑ
Δεκέμβριος 2010**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
 Α΄ ΜΕΡΟΣ: ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
1. Ο τομέας των αερομεταφορών	10
1.1. Οι ιδιαιτερότητες του κλάδου	10
1.2. Οι έννοιες πρόληψη – ασφάλεια – κίνδυνος – επικινδυνότητα	13
2. Το έγκλημα στον κόσμο των αερομεταφορών	21
3. Εγκλήματα τρομοκρατίας στους κόλπους της Πολιτικής Αεροπορίας	30
4. Το ζήτημα του επαγγελματικού λάθους	35
5. Συνέπειες από την εγκληματική δραστηριότητα	41
6. Θεωρίες πρόληψης	43
 Β΄ ΜΕΡΟΣ: ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ – ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ	
1. Διεθνές Νομικό και Οργανωτικό Πλαίσιο	48
1.1. Διεθνείς πολυμερείς συμβάσεις	48
1.2. Ο ρόλος του ICAO	51
1.3. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ)	54
1.4. Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)	58
1.5. Ελλάδα	68
2. Μέτρα πρόληψης	70
2.1. Η πρόληψη στα αεροσκάφη	72
2.1.1. Σχεδιασμός, κατασκευή και συντήρηση των αεροσκαφών	73
2.1.2. Έλεγχος, έρευνα και μέτρα ασφάλειας στα αεροσκάφη	79
2.2. Η πρόληψη στους αερολιμένες	81
2.2.1. Σχεδιασμός / αρχιτεκτονική αεροδρομίων	82
2.2.2. Μέσα πρόληψης ελεγχόμενων περιοχών	87
2.2.3. Μέσα πρόληψης αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας	89

2.3. Επιλογή- εκπαίδευση / κατάρτιση – αξιολόγηση προσωπικού	104
2.4. Τεχνολογία – Επιτήρηση – Ανθρώπινα Δικαιώματα	110
 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	117

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

A.T.S.A.	Aviation and Transportation Security Act
E.C.A.C.	European Civil Aviation Conference
F.A.A.	Federal Aviation Administration
F.B.I.	Federal Bureau of Investigation
T.S.A.	Transportation Security Administration
I.C.A.O.	International Civil Aviation Organization
V.I.P.	Very Important Person
Γ.Ε.ΕΘ.Α.	Γενικό Επιτελείο Εθνικής Αμύνης
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Κ.	Ευρωπαϊκός Κανονισμός
Ε.Θ.Ε.Α.Π.Α.	Εθνική Επιτροπή Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας
Ε.Κ.Α.Π.Α.	Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας
ΕΛ.ΑΣ.	Ελληνική Αστυνομία
Ε.Π.Α.Π.Α.	Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας
Ε. Υ .Π.	Ελληνική Υπηρεσία Πληροφοριών
Η.Π.Α.	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Μ.Μ.Ε.	Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας
Ο.Η.Ε.	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
T. O. A.	Τεχνικές Οδηγίες Ασφάλειας
Υ. Ε. Π.	Υπηρεσία Ελέγχου Περιοχής
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο τομέας των αερομεταφορών είναι ένας καθοριστικός παράγοντας στη σύγχρονη κοινωνία και μία κεντρική συνιστώσα της κοινωνικής συνοχής και της παγκόσμιας οικονομίας. Το εγκληματικό φαινόμενο αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους κινδύνους με τους οποίους έρχεται αντιμέτωπος ο τομέας των αερομεταφορών και συνιστά σοβαρή απειλή για την εύρυθμη λειτουργία και την ασφάλεια των ανθρώπινων και υλικών μέσων, όχι μόνο του κλάδου, αλλά και ευρύτερα της κοινωνίας. Καθώς η παραμικρή μεταβολή στο σύστημα της Πολιτικής Αεροπορίας, μπορεί να δημιουργήσει ουσιαστικό αντίκτυπο, τόσο στην οικονομική, όσο και στην κοινωνική ισορροπία παγκοσμίως, η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές αποκτά ιδιαίτερως βαρύνουσα σημασία. Αντικείμενο της εργασίας είναι η διερεύνηση του φαινομένου του εγκλήματος στον τομέα των αερομεταφορών και η διερεύνηση των μεθόδων και των στρατηγικών πρόληψης που εφαρμόζονται στον κλάδο αυτό. Από τη μία πλευρά, αναδεικνύεται η θετική διάσταση της πρόληψης, ο ρόλος και η σημασία της, για τον τομέα των αερομεταφορών και την ευρύτερη κοινωνία, και από την άλλη, οι αρνητικές προεκτάσεις της σε κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, έχει ανοίξει ένας ευρύτερος διάλογος αναφορικά με τη θετική διάσταση, τη σημασία και τον ρόλο της προληπτικής δράσης της Πολιτικής Αεροπορίας που σχετίζεται με το ζήτημα της ύψιστης ασφάλειας ως αίτημα των πολιτών και ως επικρατέστερη αξία για την αεροπορία, με την υψηλή αξιοπιστία της αεροπορίας και την θετική της προσφορά στην κοινωνία με την προώθηση των κοινωνικο-οικονομικών και πολιτισμικών δεσμών, αλλά και την αποτελεσματική νοοτροπία της ασφάλειας, καθώς μειώνει το κόστος και τις επιπλοκές και βοηθά στο σχεδιασμό βελτιωμένων διαδικασιών ασφαλείας. Από την άλλη πλευρά, έχει δημιουργηθεί ένας προβληματισμός που σχετίζεται με το ίδιο το εγκληματικό φαινόμενο στους κόλπους της αεροπορίας, την εννοιολογική του διάσταση και την οριοθέτησή του, την εμπλοκή με μια ασαφή και αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία, τις πραγματικές διαστάσεις του και τις αρνητικές προεκτάσεις του. Τα ζητήματα που ανοίγονται υπό αυτό το πρίσμα, είναι η αυξημένη βαρύτητα της πρόληψης στην τρομοκρατία, ο προσανατολισμός του ποινικού συστήματος από την εγκληματική πράξη στο φρόνημα του ύποπτου δράστη, και κατ' επέκταση, η εστίαση σε πληθυσμιακές ομάδες που φέρουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως είναι οι

μετανάστες, και η διασύνδεση ανάμεσα στον έλεγχο τους και τη διατήρηση της δημόσιας ασφάλειας και τάξης. Εν ονόματι της τρομοκρατίας διακινούνται πολιτικές των κρατών με στόχο την κοινωνική επιτήρηση, την χειραγώγηση, την καλλιέργεια φόβου και την ιδεολογική μετατόπιση των λαών και παρά την αυξημένη βαρύτητα στην πρόληψη της τρομοκρατίας, το «συνηθισμένο» έγκλημα (κλοπές, βιασμοί) συνεχίζει να υφίσταται στους κόλπους της αεροπορίας. Καθώς η επιτυχία στην πρόληψη απαιτεί ένα συγκεκριισμό παραγόντων διαπιστώνεται ότι η αεροπορία δεν μπορεί να ξεπεράσει εγγενή προβλήματα. Σοβαρό ζήτημα αποτελεί η ποινική ανομοιομορφία του επαγγελματικού λάθους και τα εγκλήματα του λευκού κολάρου στον κλάδο της αεροπορίας, αλλά και η ανάθεση του έργου φύλαξης στα αεροδρόμια σε ιδιωτικές εταιρείες, όπου αμφισβητείται η επιλογή, η εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού και συνακόλουθα το ποιόν, η κρίση και η αποτελεσματικότητά του. Κρίσιμο σημείο αποτελεί η λήψη προληπτικών μέτρων, τα οποία με τη συμβολή της τεχνολογίας, συμβάλλουν στη «διακριτική» παρακολούθηση και στη διάθεση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και συγκρούονται ευθέως με τα ανθρώπινα δικαιώματα. Θα πρέπει να αποσαφηνιστεί η αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία και να αναζητηθεί η χρυσή τομή μεταξύ ασφάλειας και ελευθερίας. Οι όποιες παρεμβάσεις προληπτικού χαρακτήρα θα πρέπει να γίνονται με γνώμονα το σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πλαίσιο του προβληματισμού για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτέλεσε ένας ευρύτερος διάλογος που έχει ανοιχτεί την τελευταία δεκαετία, για την αξία των υφιστάμενων μέτρων πρόληψης που εφαρμόζονται από την Πολιτική Αεροπορία, μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 και την επακόλουθη αντιτρομοκρατική νομοθεσία. Αν και εκ προοιμίου η πρόληψη του εγκλήματος έχει θετικό χαρακτήρα, καθώς κινείται προς την κατεύθυνση να προλάβει ή να μειώσει τον μελλοντικό κίνδυνο, την πιθανότητα δηλαδή εμφάνισης του εγκλήματος και ευρύτερα της αντικοινωνικής και παραβατικής συμπεριφοράς, ορισμένες φορές της προσδίδεται μια αρνητική διάσταση, η οποία προκύπτει κυρίως μέσα από τον τρόπο δράσης της, την επάρκεια και τα αποτελέσματά της. Οι αρνητικές πλευρές της πρόληψης αναδεικνύονται κυρίως μέσα από τα μέτρα, τις τεχνικές και τις διαδικασίες που ακολουθούνται, όπου είτε δίνεται αυξημένη βαρύτητα σε ορισμένα είδη εγκληματικών ενεργειών και αυτό έχει ως αποτέλεσμα κάποια άλλα εγκλήματα να περνούν απαρατήρητα ή τα αναμενόμενα αποτελέσματα έχουν αρνητικό περιεχόμενο ως προς τον αρχικό σκοπό, είτε ακόμη, δημιουργούνται «αναμενόμενα» ή μη αναμενόμενα αρνητικά αποτελέσματα προς άλλη κατεύθυνση, προς την κατεύθυνση της κοινωνίας, της πολιτικής και της οικονομίας και κατ' επέκταση των κοινωνικο-οικονομικών μετασχηματισμών.

Με βάση το πλαίσιο προβληματισμού, θα επιχειρηθεί μία συνολική προσέγγιση της πρόληψης του εγκλήματος μέσα από την βιβλιογραφική διερεύνηση – ανασκόπηση στον τομέα των αερομεταφορών. Στόχος της εργασίας είναι η όσο το δυνατόν επαρκέστερη επεξεργασία και διερεύνηση του φαινομένου του εγκλήματος στον τομέα των αερομεταφορών και η διερεύνηση των μεθόδων και των στρατηγικών πρόληψης που εφαρμόζονται στον κλάδο αυτό. Στο πλαίσιο αυτό, θα επιχειρηθεί από τη μία πλευρά, να αναδειχθεί η θετική διάσταση της πρόληψης, ο ρόλος και η σημασία της, για τον τομέα των αερομεταφορών και την ευρύτερη κοινωνία, και από την άλλη, οι αρνητικές προεκτάσεις της σε κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναπτύσσεται σε δύο κύρια μέρη.

Στο πρώτο μέρος παρουσιάζονται αρχικά οι ιδιαιτερότητες του κλάδου των αερομεταφορών προκειμένου να καταδειχτούν οι ελλείψεις, οι περιορισμοί και οι

αδυναμίες στο σύστημα των αερομεταφορών στην περίπτωση αντιμετώπισης εγκληματικών ενεργειών. Στη συνέχεια, θα αναλυθούν οι βασικές έννοιες που διατρέχουν την παρούσα μελέτη και θα αποσαφηνιστούν οι έννοιες της πρόληψης, της ασφάλειας, του κινδύνου/διακινδύνευσης και της επικινδυνότητας, διότι οι όροι είναι πολύ διευρυμένοι στο πεδίο των αερομεταφορών και ορισμένες φορές αλληλοεμπλέκονται, συγχέονται ή ταυτίζονται πλήρως και τα όρια είναι δυσδιάκριτα μεταξύ τους. Στην πορεία της μελέτης, παρουσιάζεται το έγκλημα στο χώρο των αερομεταφορών, όπου επιχειρείται να αναδειχτεί το ευρύ φάσμα των εγκληματικών ενεργειών. Ειδικότερη εστίαση επιχειρείται στο ζήτημα της τρομοκρατίας, το οποίο έχει τεθεί ως κεντρικός άξονας της αντεγκληματικής πολιτικής των κρατών και κατ' επέκταση της πολιτικής αεροπορίας, διαχέεται και εμπλέκεται με πλήθος εγκληματικών ενεργειών και έχει δημιουργήσει πολλούς προβληματισμούς στο πεδίο της εγκληματολογίας. Επιχειρείται επίσης, να αναδειχτεί ότι το έγκλημα για την αεροπορία έχει αποκτήσει μονοσήμαντη έννοια, η οποία συνοψίζεται σε μια ασαφή και αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία και η αυξημένη βαρύτητα της πρόληψης στην τρομοκρατία. Ειδικότερη εστίαση επιχειρείται επίσης και στο ζήτημα του επαγγελματικού λάθους, καθώς το επαγγελματικό λάθος σε ορισμένες χώρες ποινικοποιείται. Μέσα από αυτή την προσέγγιση, επιχειρείται η ανάδειξη της συμβολής του ανθρώπινου παράγοντα στα συστήματα της αεροπορίας, η ευθύνη των ανώτερων διοικητικών επιπέδων και τα εγκλήματα του λευκού κολάρου. Κατόπιν των ανωτέρω, η παρουσίαση των βαρύτατων συνεπειών των εγκληματικών ενεργειών που λαμβάνουν χώρα στο πεδίο των αερομεταφορών κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να αναδειχτεί η ιδιαίτερη βαρύτητα που δίνεται ή θα πρέπει να δίνεται στην πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές, καθώς δεν αφορούν μόνο τον τομέα των αερομεταφορών, αλλά καλύπτουν πολλούς τομείς του κοινωνικο-οικονομικού, πολιτισμικού και πολιτικού πεδίου. Το πρώτο μέρος ολοκληρώνεται με την προσέγγιση της πρόληψης μέσα από ένα ευρύτερο θεωρητικό πλαίσιο που καλύπτεται κυρίως από την γενική ποινική και την περιστασιακή πρόληψη. Κύρια σημεία αναφοράς αποτελούν, η θεωρία της ορθολογικής επιλογής, η θεωρία των ευκαιριών και η περιβαλλοντική θεωρία, ενώ οι έννοιες, αποτροπή, καθυστέρηση, εντοπισμός και επιτήρηση αποτελούν ζωτικά σημεία των στρατηγικών πρόληψης της αεροπορίας για ένα μεγάλο εύρος κρίσεων.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας προσεγγίζεται το διεθνές νομικό και οργανωτικό πλαίσιο που συνδέεται με την πρόληψη του εγκλήματος στις

αερομεταφορές, όπου παρουσιάζονται οι Διεθνείς Πολυμερείς Συμβάσεις και ο ρόλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), με ειδική αναφορά στις ΗΠΑ, την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ελλάδα. Στη βάση του διεθνούς νομικού και οργανωτικού πλαισίου, τίθενται οι άξονες ως προς τα μέτρα πρόληψης, όπως αυτά παρουσιάζονται στη συνέχεια, με τον αρχιτεκτονικό-κατασκευαστικό σχεδιασμό, την τεχνολογία και την εκπαίδευση, είτε στο πεδίο των αερολιμένων, είτε στο πεδίο των αεροσκαφών. Το δεύτερο μέρος ολοκληρώνεται με ιδιαίτερη αναφορά στον ρόλο της τεχνολογίας, στην επιτήρηση και στη σύγκρουση της πρόληψης του εγκλήματος στις αερομεταφορές με τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Και στα δύο μέρη της εργασίας, μας δίνεται η δυνατότητα να διακρίνουμε, να εντοπίσουμε και να επισημάνουμε, άλλοτε τις θετικές και άλλοτε τις αρνητικές πλευρές της προληπτικής δράσης για το εγκληματικό φαινόμενο στο πεδίο των αερομεταφορών, όπου επιχειρείται από τη μία πλευρά, να αναδειχθεί η θετική διάσταση της πρόληψης, ο ρόλος και η σημασία της, για τον τομέα των αερομεταφορών και την ευρύτερη κοινωνία, και από την άλλη, οι αρνητικές προεκτάσεις της σε κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό επίπεδο και σε επίπεδο ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Α΄ ΜΕΡΟΣ

ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Ο τομέας των αερομεταφορών

1.1. Οι ιδιαιτερότητες του κλάδου

Ο 20^{ος} αιώνας υπήρξε αναμφίβολα η περίοδος της τεχνολογικής επανάστασης που άλλαξε ραγδαία την μορφή των κοινωνιών, ενώ ταυτόχρονα έθεσε τα θεμέλια και αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη για σωρεία αλλαγών που πραγματοποιούνται στη σημερινή εποχή. Η παρουσία του αεροπλάνου σε όλη αυτή τη χρονική περίοδο υπήρξε σημαντική, εκρηκτική και καταλυτική, καθώς το αεροπλάνο αποτελεί ένα τεχνολογικό επίτευγμα που επέδρασε στη ζωή των ανθρώπων περισσότερο ίσως από οποιαδήποτε άλλη ανθρώπινη επινόηση.

Στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, οποιαδήποτε οργανωμένη ανθρώπινη δραστηριότητα είναι αδύνατο να ολοκληρωθεί χωρίς τη συμβολή των μεταφορών. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες από όλους τους τύπους μεταφορών, η αεροπορία έχει επιδείξει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη και μάλιστα με διαφορά, καθώς το κυριότερο πλεονέκτημά της συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι η ταχύτητα. Ο τομέας των αερομεταφορών είναι ένας καθοριστικός παράγοντας στη σύγχρονη κοινωνία και αποτελεί συνώνυμο εξουσίας, δύναμης, αλλά και ελευθερίας. Είναι ένας ζωτικός παράγοντας για την οικονομία και επιτρέπει στον σύγχρονο άνθρωπο να ανταποκριθεί ταχύτατα στα επαγγελματικά, κοινωνικά και οικογενειακά του καθήκοντα.¹ Στα πλαίσια ενός απαιτητικού κοινωνικο-οικονομικού περιβάλλοντος, η αερομεταφορά γίνεται όλο και πιο απαραίτητη και έρχεται να μειώσει τις αποστάσεις και τους χρόνους που μεσολαβούν για να μεταφερθούν άνθρωποι και αγαθά από το ένα μέρος στο άλλο και να προωθήσει τους κοινωνικο-οικονομικούς, πολιτισμικούς και εκπαιδευτικούς δεσμούς σε όλες τις περιοχές του κόσμου.

¹ Szyliowicz, J. S. (2004). *International Transportation Security. Review of Policy Research*, vol. 21 (3), pp. 351-368.

Επειδή η αεροπορία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παγκοσμιοποίησης, η χρήση των αεροσκαφών ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων έχει καταστεί ένα ζωτικό στοιχείο της παγκόσμιας οικονομίας.² Ως εκ τούτου, η βιωσιμότητα του τομέα των αερομεταφορών είναι καίριας σημασίας για την επιτυχία της παγκόσμιας οικονομίας.³

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει περιγραφεί ως ένας κλάδος στενά συνδεδεμένος, με υψηλή αξιοπιστία λειτουργίας σε ένα περιβάλλον υψηλής συνέπειας.⁴ Οι οργανισμοί που λειτουργούν με ένα στενά αλληλοσυνδεδεμένο σύστημα είναι ιδιαίτερα αξιόπιστοι,⁵ στην περίπτωση όμως ενός ακραίου απρόβλεπτου γεγονότος, μιας εγκληματικής ενέργειας ή ατυχήματος έχει σημειωθεί η τάση για ακραία αποτυχία. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί, διότι η πιθανότητα οποιασδήποτε μορφής μεταβολής ή διακοπής έχει άμεσο αντίκτυπο σε άλλους τομείς του κλάδου και αυτό συνεπάγεται τον κίνδυνο μιας επίδρασης ντόμινο σε όλο τον κλάδο.⁶ Κάθε χρόνο απογειώνονται και προσγειώνονται πάνω από 10 εκατομμύρια αεροπλάνα στις ΗΠΑ και 1,5 εκατομμύριο στον Καναδά,⁷ ενώ κάθε μέρα, πετούν πάνω από την Ευρώπη περισσότερα από 25.000 αεροσκάφη και, όπως δείχνουν οι σημερινές τάσεις, ο αριθμός αυτός αναμένεται να διπλασιαστεί στα επόμενα 10 με 15 χρόνια. Αν και οι ουρανοί δείχνουν ότι είναι απέραντοι, η πυκνότητα της εναέριας κυκλοφορίας δημιουργεί σοβαρά προβλήματα, όπως φαίνεται από τον αυξανόμενο αριθμό καθυστερήσεων και ακυρώσεων των πτήσεων. Είναι σαφές, ότι μία τρομοκρατική ενέργεια εν ώρα πτήσης, πέραν των άλλων βαρύτατων συνεπειών που θα μπορούσε να προκαλέσει (πτώση αεροσκάφους, θάνατοι ή τραυματισμοί επιβατών, κ.α.) θα μπορούσε να επιφέρει ένα απίστευτο κυκλοφοριακό κομφούζιο στο σύστημα των αεροπορικών μεταφορών. Η επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 στους Δίδυμους Πύργους του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου της Νέας Υόρκης από αεροσκάφη που καταλήφθηκαν από αεροπειρατές, εκτός του θανάτου

²Στο ίδιο.

³ Joint Committee of Public Accounts and Audit. (2004). *Review of Aviation Security in Australia: Report 400*. Canberra, AUS: Australian Government Publishing Service.

⁴ Transport Canada. (2007). *Safety study on risk profiling the air taxi sector in Canada*. Τελευταία πρόσβαση 10 Αυγούστου, 2010, στο:

<http://www.tc.gc.ca/civilaviation/systemsafety/AirTaxiStudy/menu.htm>

⁵ Frederickson, H. G. & LaPorte, T. R. (2002). Airport security, high reliability, and the problem of rationality. *Public Administration Review*, vol. 62, pp. 33-43.

⁶ Transport Canada. (2007).

⁷ Brown, D. (2010). *Χωρίς φόβο στο αεροπλάνο. Πως θα πάψετε να φοβάστε τις αεροπορικές πτήσεις*. Αθήνα: Μοντέρνοι Καιροί, σ. 63.

σχεδόν 3.000 ανθρώπων και των άλλων βαρύτατων κοινωνικο-οικονομικών και πολιτικών συνεπειών, επέφερε ένα τέτοιο απίστευτο κυκλοφοριακό κομφούζιο στο σύστημα των αεροπορικών μεταφορών των ΗΠΑ, ενώ επέδρασε σε παγκόσμιο επίπεδο και στο σύστημα των άλλων αεροπορικών μεταφορών.⁸

Αν και οι οργανισμοί υψηλής αξιοπιστίας έχουν λίγες αποτυχίες στο ενεργητικό τους, παρά το γεγονός ότι λειτουργούν σε ιδιαίτερα δυναμικά, πλούσια τεχνολογικά και επικίνδυνα περιβάλλοντα, το ζήτημα της ασφάλειας, τους θέτει σε κατάσταση εγρήγορσης και διαρκούς επαγρύπνησης. Ο τομέας των αερομεταφορών αντιμετωπίζει κυρίως δύο ειδών κινδύνους: τα ακραία φυσικά φαινόμενα και εγκληματικές ενέργειες. Στην περίπτωση αντιμετώπισης ενός ακραίου απρόβλεπτου περιστατικού η θέση της Πολιτικής Αεροπορίας είναι «δεινή», διότι το πλαίσιο δράσης της περικλείει εκ προοιμίου ορισμένα βασικά στοιχεία, τα οποία καταδεικνύουν ελλείψεις, περιορισμούς και αδυναμίες στο σύστημά της. Όταν ένα αεροσκάφος βρίσκεται εν πτήση και γίνει στόχος εγκληματικής ενέργειας υπάρχει περιορισμένος χρόνος και πεδίο αντίδρασης σε σχέση με τα μέσα και τις ιδιαίτερες συνθήκες που αντιμετωπίζει συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Το γεγονός ότι ίπταται στον αέρα χωρίς τη δυνατότητα πρόσβασης για ουσιαστική βοήθεια από εξωτερικό παράγοντα και χωρίς τη δυνατότητα διαφυγής του πληρώματος και των επιβατών από τον κίνδυνο από τη μία πλευρά, αλλά και οι βαρύτατες σε μέγεθος, διάρκεια και εμβέλεια επιπτώσεις που αυτό μπορεί να δεχτεί ή να προκαλέσει από την άλλη,⁹ το φέρνει σε κατάσταση απομόνωσης και αδυναμίας, στην κατάσταση δηλαδή του «ευάλωτου». Την κατάσταση αυτή, επιβαρύνει κατά παράδοξο τρόπο η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς ενθαρρύνει την κοινωνική κινητικότητα, αλλά ενθαρρύνει επίσης και την εγκληματικότητα. Η απρόβλεπτη χρήση νέων εξελιγμένων τεχνολογιών από την πλευρά των εγκληματιών φέρνει την Πολιτική Αεροπορία σε μία θέση συνεχούς εγρήγορσης, επαγρύπνησης και «άμυνας». Σύμφωνα με τον Gabriel Tarde, ήδη από το τέλος του 19^{ου} αιώνα «οι εγκληματίες χρησιμοποιούν περισσότερο έξυπνα, απ' ότι η αστυνομία τις πηγές του πολιτισμού».¹⁰

⁸ Στο ίδιο, σ. 9.

⁹ Σαπουντζάκη, Κ. (2007). *Το αύριο εν κινδύνω*, Αθήνα: Gutenberg, σ. 21.

¹⁰ Deflem, M. (2002). Technology and the internationalization of policing: a comparative historical perspective. *Justice Quarterly*, vol. 19 (3), pp. 453-475.

Με βάση τα ανωτέρω, η ασφάλεια για την Πολιτική Αεροπορία αποτελεί μία έννοια υψίστης σημασίας και αποκτά καθολικές διαστάσεις και κεντρικό χαρακτήρα. Το έγκλημα στους κόλπους της Πολιτικής Αεροπορίας συνιστά σοβαρή απειλή για την εύρυθμη λειτουργία και την ασφάλεια των ανθρώπινων και υλικών μέσων, όχι μόνο του κλάδου, αλλά και ευρύτερα της κοινωνίας. Υπό αυτή την έννοια, η πρόληψη του εγκλήματος έχει άμεση προτεραιότητα για την αεροπορία, μία προτεραιότητα που συνοψίζεται κυρίως στην έννοια της ασφάλειας.

1.2. Οι έννοιες πρόληψη – ασφάλεια – κίνδυνος - επικινδυνότητα

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο, να αναλυθούν οι βασικές έννοιες που διατρέχουν την παρούσα μελέτη και να αποσαφηνιστούν οι έννοιες της πρόληψης, της ασφάλειας, του κινδύνου/διακινδύνευσης και της επικινδυνότητας, διότι οι όροι είναι πολύ διευρυμένοι στο πεδίο των αερομεταφορών και ορισμένες φορές αλληλοεμπλέκονται, συγχέονται ή ταυτίζονται πλήρως και τα όρια είναι δυσδιάκριτα μεταξύ τους.

Η αντεγκληματική πολιτική αποτελεί για τον τομέα των αερομεταφορών ένα δυναμικό και πολυεπίπεδο σύνολο κατευθύνσεων και δράσεων, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της διεύρυνσης της συμμετοχής και της επίδρασης πολλών και διαφορετικών φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Συνεπώς, η αντεγκληματική πολιτική δεν συνιστά για τον κλάδο αυτόν ένα αυτόνομο σύστημα, αλλά ένα υποσύστημα, το οποίο βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με το υφιστάμενο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό επίπεδο, σε τοπική, αλλά και διεθνή κλίμακα, σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο πλαίσιο. Ως σύνολο αρχών, στόχων και πρακτικών εντάσσεται σ' ένα ευρύ πεδίο κοινωνικών λειτουργιών με συνέπειες και επιδράσεις που τελικά υπερβαίνουν τα αρχικά προτάγματά της.

Ένας από τους ορισμούς που έχει δοθεί στην αντεγκληματική πολιτική είναι αυτός του Feuerbach που τη χαρακτηρίζει ως «το σύνολο των κατασταλτικών

διαδικασιών μέσω των οποίων το κράτος αντιδρά στο έγκλημα»,¹¹ περιορίζοντάς την έτσι σε έναν αντιδραστικό προς το εγκληματικό φαινόμενο μηχανισμό. Η ανάγκη να συμπεριληφθούν στον ορισμό αυτόν και άλλες διαδικασίες απάντησης στο εγκληματικό φαινόμενο οδήγησαν στη διεύρυνση του εννοιολογικού πλαισίου της αντεγκληματικής πολιτικής, συμπεριλαμβάνοντας σε αυτό, τον ορισμό της M. Delmas-Marty που αναφέρεται ως «το σύνολο των διαδικασιών μέσω των οποίων το κοινωνικό σώμα οργανώνει τις απαντήσεις του στο εγκληματικό φαινόμενο».¹² Ο Ηλίας Δασκαλάκης θεωρεί ότι είναι «η επιστήμη και η τέχνη που ανακαλύπτει και οργανώνει ορθολογικά τις καλύτερες δυνατές λύσεις στα προβλήματα που θέτει το εγκληματικό φαινόμενο» και υποστηρίζει ότι «για αντεγκληματική πολιτική μπορεί να μιλήσει κανείς από τη στιγμή κατά την οποία η αντίδραση κατά του εγκλήματος παύει να υπακούει σε τυφλούς συγκινησιακούς μηχανισμούς και να εκδηλώνεται αποκλειστικά με τη χρήση».¹³

Η πρόληψη εντάσσεται στον τομέα της αντεγκληματικής πολιτικής με την έννοια ότι φέρει την ευθύνη να οριοθετήσει το πλαίσιο των προσφορότερων και αποτελεσματικότερων τρόπων αναχαίτισης της εγκληματικότητας και προστασίας της κοινωνίας. Η πρόληψη μπορεί να χαρακτηριστεί ως το μέσο που μειώνει ή προλαμβάνει τον μελλοντικό κίνδυνο, δηλαδή την πιθανότητα εμφάνισης του εγκλήματος, της αντικοινωνικής και παραβατικής συμπεριφοράς, ευρύτερα, με στόχο την επιτυχημένη αντιμετώπιση των επιστημονικά αναγνωρισμένων παραγόντων κινδύνου που ευνοούν την εμφάνισή του εγκλήματος.¹⁴ Αποτελεί, επομένως, μια αμυντική αντίδραση σε προσδοκώμενη ή αναμενόμενη έκβαση, χωρίς όμως να υπόσχεται ότι το έγκλημα θα εξαλειφθεί ολοκληρωτικά. Σύμφωνα με την Κ. Σπινέλλη, στον όρο πρόληψη των εγκλημάτων «περικλείεται ένα ευρύτατο φάσμα παρεμβατικών, αμυντικών και τιμωρητικών μηχανισμών που αποβλέπουν στην αποτροπή από το έγκλημα και γενικά στον περιορισμό της εγκληματικότητας».¹⁵ Στα σύγχρονα πλαίσια και σε ένα κάπως πιο θεωρητικό επίπεδο, όπως η ίδια αναφέρει, η ευρύτητα της έννοιας της πρόληψης μπορεί

¹¹ Delmas-Marty, M. (1991). *Πρότυπα & Τάσεις Αντεγκληματικής Πολιτικής*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 27.

¹² Στο ίδιο, σ. 28.

¹³ Δασκαλάκης, Η. (1985). *Μεταχείριση του εγκληματία*. Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, σ. 8.

¹⁴ Crawford, A. (2002). The governance of crime and insecurity in an anxious age: the trans-European and the local. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing, σ. 8.

¹⁵ Σπινέλλη, Κ. (1982). *Η γενική πρόληψη των εγκλημάτων*. Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, σ. 57.

να γίνει αντιληπτή με τον καθορισμό των περιοχών διερεύνησης του θέματος. Έτσι, η πρόληψη είναι δυνατό να οριοθετηθεί με βάση τον φορέα της, το αντικείμενό της, τους σκοπούς που επιδιώκει, την έκτασή της και τις μεθόδους που χρησιμοποιεί.¹⁶

Για να μπορέσει επομένως να οριοθετηθεί η πρόληψη του εγκλήματος στον τομέα των αερομεταφορών σε ένα επαρκές πλαίσιο, θα πρέπει να προσεγγιστεί και να αναλυθεί με βάση τα ανωτέρω. Το αντικείμενο του φορέα, το πλαίσιο εργασιών του, οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει, η σχέση του με την κοινωνία και κατ' επέκταση η κοινωνική του ευθύνη. Σ' αυτή τη βάση τίθενται οι κεντρικοί άξονες και οι σκοποί της πρόληψης που ο συγκεκριμένος φορέας επιδιώκει, η έκτασή της και τα μεθοδολογικά εργαλεία που χρησιμοποιεί.

Οι αερομεταφορές είναι ένα καθημερινό μέσο μαζικής μεταφοράς που παρουσιάζει κατά τις τελευταίες δεκαετίες μία κατακόρυφη αύξηση κοινωνικής κινητικότητας και εμπορευματικής δραστηριότητας. Αξίζει να σημειωθεί, ότι με βάση τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο συνολικός αριθμός των επιβατών που μετακινήθηκε το 2006 σε διεθνείς και εσωτερικές πτήσεις ανέρχεται στα 2.105 εκατομμύρια σε σύγκριση με τα 39 εκατομμύρια το 1951.¹⁷ Ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός πτήσεων, κυρίως από τη δεκαετία του 1950 και μετά, έφερε ως αποτέλεσμα να ξεπερνιούνται σήμερα σε διεθνή βάση οι 30 εκατομμύρια πτήσεις ετησίως.¹⁸

Λόγω της σημασίας των αεροπορικών μεταφορών στη σύγχρονη κοινωνία, τα ζητήματα ασφάλειας έχουν γίνει ένα θέμα πρωταρχικής και κοινής ανησυχίας. Η σημασία της αναγνωρίζεται ομόφωνα. Η ασφάλεια, είτε ως κατάσταση, είτε ως συναίσθημα, συνίσταται στην αρμονική συνύπαρξη των ανθρώπων και στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής. Είναι η αναζήτηση για μια κατάσταση στην οποία δεν συμβαίνει ή δεν υπάρχει κάτι ανεπιθύμητο. Η ασφάλεια νοείται ως ασφάλεια της πολιτείας και ως ασφάλεια του προσώπου. Το άτομο έχει την αίσθηση της σταθερότητας και της έλλειψης του κινδύνου. Η ασφάλεια νοείται αντικειμενικά ως υπάρχουσα κατάσταση και υποκειμενικά ως σιγουριά. Οι δύο καταστάσεις δεν θεωρούνται ταυτόσημες, καθώς μπορεί να υπάρχει αντικειμενικά ασφάλεια, αλλά το

¹⁶ Στο ίδιο, σ. 57.

¹⁷ Huang, Jiefang. (2008). Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes. *Chinese Journal of International Law*, vol. 8 (1), pp. 63-79.

¹⁸ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Τελευταία πρόσβαση 23 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: www.ypa.gr/statistics.

άτομο για διάφορους λόγους να νιώθει ανασφάλεια και από την άλλη, μπορεί να υπάρχει αντικειμενικά κίνδυνος, αλλά το άτομο να αισθάνεται ασφάλεια από άγνοια.¹⁹ Ο τρόπος που εκλαμβάνει επομένως κάποιος την έννοια της ασφάλειας επηρεάζεται από ευρύτερους πολιτιστικούς, κοινωνικο-οικονομικούς και επαγγελματικούς παράγοντες. Η δημόσια ασφάλεια αποτελεί δημόσιο αγαθό και έχει συνδεθεί με την ύπαρξη του οργανωμένου κράτους και η διατήρηση της κοινωνικής τάξης από τους αρμόδιους φορείς εγγυάται στους πολίτες τη διαβίωση σε ένα ασφαλές περιβάλλον.²⁰ Οι πολίτες δεν απαιτούν από ένα κράτος να εγγυηθεί ότι δεν θα υπάρχει κανένα εναέριο ατύχημα, αλλά απαιτούν από αυτό να λάβει όλα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα για να εφαρμοστούν τα πρότυπα ασφάλειας, ή να καταδειχθεί τουλάχιστον ότι είναι αδύνατο να ληφθούν τέτοια μέτρα. Με αίτημα την επίτευξη της ασφάλειας, οι σύγχρονες κοινωνίες επιζητούν την ενασχόληση των αρμόδιων φορέων με την ασφάλεια και καθώς οι αερομεταφορές έχουν διεθνή χαρακτήρα επιζητούν τη συλλογική ευθύνη των κρατών.²¹

Στα πλαίσια της Πολιτικής Αεροπορίας, μια απειλή στη ασφάλεια της αεροπορίας είναι μια απειλή πρωτίστως στη ζωή. Σύμφωνα με μια ψυχολογική μελέτη, η ασφάλεια είναι μια από τις λίγες «βασικές ανθρώπινες ανάγκες όπως τα τρόφιμα, το καταφύγιο και η υγεία». Η ανάγκη για την ασφάλεια είναι πιο φανερή στον αέρα. Όπως αναφέρει ο Huang Jiefang «η αεροπορία βρίσκεται σε ένα εχθρικό περιβάλλον, μη φιλικό στα ανθρώπινα όντα, στο οποίο ένας επιβάτης δεν έχει κανέναν έλεγχο και εσωκλείεται σε ένα ευάλωτο κουκούλι, έξω από το οποίο η ανθρώπινη ζωή δεν μπορεί να υποστηριχθεί»²² Το εγκληματικό φαινόμενο είναι μία από τις μεγαλύτερες απειλές με τις οποίες έρχεται αντιμέτωπος ο τομέας των αερομεταφορών. Η αδικαιολόγητη στέρηση της ζωής θα μπορούσε να προκύψει από τρομοκρατικές επιθέσεις, λανθασμένη χρήση στρατιωτικών δυνάμεων, καθώς επίσης και από την προβλεπόμενη αποτυχία να συμμορφωθεί το σύστημα της αεροπορίας με τα πρότυπα ασφάλειας. Η πρόληψη, η διαχείριση και η καταπολέμηση του εγκλήματος αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες

¹⁹ Μανωλεδάκης, Ι. (2004). Δημοκρατία - Ελευθερία - Ασφάλεια. Το Τρίπτυχο της Ιδανικής Πολιτείας. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας, σ. 19.

²⁰ Παπαθεοδώρου, Θ. (2002). *Δημόσια Ασφάλεια και Αντεγκληματική Πολιτική*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σσ. 25-31.

²¹ Huang, Jiefang. (2008), σσ. 63,76.

²² Στο ίδιο, σ. 74.

προκλήσεις για τις αερομεταφορές, καθώς είναι υψίστης σημασίας να διατηρηθεί η ασφάλεια της αεροπορίας προκειμένου να προστατευθεί το δικαίωμα στη ζωή.²³

Στα πλαίσια της Πολιτικής Αεροπορίας η ασφάλεια είναι συνδεδεμένη με τις έννοιες κίνδυνος/διακινδύνευση και επικινδυνότητα. Η έννοια της επικινδυνότητας είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένη με την ανάγκη του ανθρώπου να προβλέψει τη συμπεριφορά του συνανθρώπου του ή οποιαδήποτε βίαιη συμπεριφορά. Είναι μια έννοια στραμμένη στο μέλλον, καθώς αναφέρεται στον κίνδυνο να προκληθεί μια βίαιη συμπεριφορά στο μέλλον. Υπό αυτή την έννοια, διαφοροποιείται από την έννοια της υπαιτιότητας του κλασικού ποινικού δικαίου, η οποία αναφέρεται σε παρελθούσες συμπεριφορές. Η έννοια της επικινδυνότητας κινείται για αιώνες σε ένα εννοιολογικό χάος, καθώς άλλοτε αναφέρεται ως «το ενδεχόμενο πρόκλησης μιας σημαντικής βλάβης σε άλλα πρόσωπα», ή «το ενδεχόμενο πρόκλησης σημαντικής ψυχολογικής βλάβης» ή «απλή δυνατότητα εγκληματικής εκτροπής», άλλοτε εμφανίζεται ως «τάση» και άλλοτε εμφανίζεται ως ένας μελλοντικός και πάντα αφηρημένος «κίνδυνος».²⁴

Στην εξέλιξη της έννοιας, ήταν σημαντική η συμβολή του Osvaldo Loudet, ο οποίος στο 2^ο Διεθνές Συνέδριο Εγκληματολογίας (Παρίσι, 1950), διατύπωσε τον ακόλουθο ορισμό: *«Επικίνδυνο άτομο είναι αυτό που έχει εκδηλώσεις ψυχικής ασθένειας ή ψυχικές ανωμαλίες, ανισορροπίες, μόνιμες ή παροδικές, επίκτητες συνήθειες ή άλλες αιτίες, αμιγείς ή μικτές, δηλαδή σε συνδυασμό με άλλες, λόγω των οποίων, παροδικά ή μόνιμα, είναι πιθανό, να εκδηλώσει άμεσες αντικοινωνικές αντιδράσεις»*.²⁵ Ο Loudet στήριξε τη θεωρία του στην υπόθεση ότι, εφόσον η επιστήμη δεν μπορεί να διατυπώσει με βεβαιότητα τη διαδικασία της εγκληματογένεσης, τότε το ενδεχόμενο διάπραξης εγκλήματος είναι πιθανό από οποιοδήποτε άτομο. Αυτό συνεπάγεται ότι όλοι οι άνθρωποι έχουν την ικανότητα να διαπράξουν έγκλημα, αλλά σε κάποιους ανθρώπους οι πιθανότητες είναι περισσότερες. Οι τελευταίοι είναι οι «επικίνδυνοι». Ο Loudet απομακρύνεται από την «επικινδυνότητα με βάση την ικανότητα» του Garofalo και προτείνει την «επικινδυνότητα με βάση την πιθανότητα» που αποτελεί ουσιαστικά μια

²³ Στο ίδιο, σ. 74.

²⁴ Τσαλίκoglou, Φ. (1989). *Μυθολογίες βίας και καταστολής*. Αθήνα: Παπαζήσης, σ. 24.

²⁵ Δημόπουλος, Χ. (1988). *Η προεγκληματική επικινδυνότητα και τα μέτρα για την αντιμετώπισή της*. Αθήνα –Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα, σ. 34.

νέα επινόηση, εντελώς διαφορετική από τη προσέγγιση του Garofalo.²⁶ Η έννοια της επικινδυνότητας μέσα από αυτή την οπτική θα συνεχίσει να προσεγγίζεται μέχρι και σήμερα.

Σήμερα, η έννοια της επικινδυνότητας έχει απομακρυνθεί από παραδοσιακές ατομοκεντρικές θεωρίες και εστιάζει σε χαρακτηριστικά ομάδων πληθυσμού, οι οποίες θεωρείται ότι συνιστούν «διακινδύνευση» (risk) για την κοινωνική ευταξία (social order). Ο κίνδυνος/διακινδύνευση (risk) ορίζεται ως τα αναμενόμενα αρνητικά αποτελέσματα που συνεπάγεται ένα γεγονός ή επικίνδυνη διαδικασία, όταν εκτεθεί σε αυτό/ή κάτι που έχει αξία για τον άνθρωπο, ενώ σύμφωνα με έναν άλλο ορισμό, κίνδυνος είναι ο συνδυασμός της πιθανότητας εκδήλωσης μιας απειλής με τις απώλειες που συνεπάγεται για τα στοιχεία που ενσωματώνουν ανθρώπινη αξία, λόγω της ποικιλότροπης έκθεσης τους σε αυτή την απειλή.²⁷ Η έννοια του κινδύνου (διακινδύνευση) μπορεί να περιλάβει κάθε κατάσταση ή συνθήκη που ενδεχομένως συνεπάγεται δυσμενείς συνέπειες κατά τη διεξαγωγή των πτήσεων στις επιβατικές αεροπορικές αερογραμμές.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι πολλές φορές ο κίνδυνος συγχέεται λανθασμένα με την επικινδυνότητα, η οποία ορίζεται ως κάθε φυσικό ή ανθρωπογενές γεγονός ή διαδικασία που ενέχει μια πιθανότητα, μικρή ή μεγάλη, να προκαλέσει βλάβη ή καταστροφή. Αναφέρεται δηλαδή, μόνο στην πιθανότητα να συμβεί κάτι απειλητικό και όχι στα αποτελέσματά του. Καταστάσεις υψηλής επικινδυνότητας μπορούν να χαρακτηριστούν και οι παρακάτω περιπτώσεις: α) υψηλή συχνότητα – μικρός αριθμός συνεπειών και β) χαμηλή συχνότητα – μεγάλος αριθμός συνεπειών. Η γενική αίσθηση που επικρατεί, είναι ότι η δεύτερη περίπτωση θεωρείται πιο επικίνδυνη από την πρώτη και αυτό φαίνεται ξεκάθαρα από τον προβληματισμό που δημιουργείται στην κοινή γνώμη σε περίπτωση ενός αεροπορικού ατυχήματος, το οποίο είναι χαρακτηριστική περίπτωση χαμηλής συχνότητας – μεγάλου αριθμού συνεπειών.²⁸

Η διαχείριση κινδύνου είναι κομβικό σημείο της αντεγκληματικής πολιτικής των αερομεταφορών και αποσκοπεί στην καλύτερη απόδοση των λαμβανομένων μέτρων ασφαλείας με την στοχευόμενη εφαρμογή τους στους τομείς των αεροπορικών

²⁶ Αλεξιάδης, Σ. (1986). Η επικινδυνότητα του εγκληματία: ένα στοιχείο πλαστό. Στο: *Μνήμη Ν. Χωραφά, Η. Γάφου, Κ. Γαρδίκου*, τομ. Β'. Αθήνα: Αντ. Ν. Σάκκουλα, σ. 134.

²⁷ Τζατζάκης, Σ. (2009). *Ανάλυση σεναρίων – ρίσκου για τη μελέτη της ασφάλειας – Εφαρμογή στην αεροπορική βιομηχανία*. Διπλωματική διατριβή. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, σσ. 25-26.

²⁸ Στο ίδιο, σ. 18.

μεταφορών που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα κενά ασφαλείας. Στην πράξη, η διαχείριση κινδύνου είναι η προσπάθεια αναγνώρισης, ανάλυσης και περιορισμού (ή / και μετριασμού σε ένα αποδεκτό ή ανεκτό επίπεδο) των κινδύνων, οι οποίοι απειλούν την βιωσιμότητα ενός οργανισμού. Η διαχείριση κινδύνου αποτελείται από τρία επιμέρους στοιχεία: α) την αναγνώριση της επικινδυνότητας, β) την αξιολόγηση του κινδύνου και γ) τον μετριασμό του κινδύνου. Η αναγνώριση της επικινδυνότητας αποτελεί το πρώτο στάδιο της διαχείρισης κινδύνου και περιλαμβάνει τις ενέργειες που θα εξασφαλίσουν τον έγκαιρο εντοπισμό των απειλών και την καταγραφή τους. Επομένως, ο κίνδυνος (risk) ορίζεται ως η πιθανότητα εκδήλωσης των δυσμενών συνεπειών ενός γεγονότος υπό την επίδραση κάποιας επικινδυνότητας. Εκφράζει δηλαδή την πιθανότητα ή το ενδεχόμενο, η επικινδυνότητα να μετεξελιχθεί σε δυσμενείς επιπτώσεις και απώλειες.²⁹

Όπως είδαμε, και από την πλευρά των πολιτών, αλλά και από την πλευρά των αερομεταφορών η έννοια του κινδύνου αποκτά κεντρική σημασία. Ανεξάρτητα από το ύψος της εγκληματικότητας, ο φόβος του κοινού παραμένει έντονος ή και αυξάνει³⁰ και έχει άμεση συνάρτηση με την ίδια την ύπαρξη των αεροπορικών εταιρειών και γενικότερα των αερομεταφορών. Οι αεροπορικές εταιρείες μπροστά στον κίνδυνο που τις περιβάλλει παρεμβαίνουν πιο ενεργά στο θέμα της ασφάλειας προσφεύγοντας σε μέτρα που στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων. Όπως επισημαίνει η Mireille Delmas-Marty, η επιλογή ενός συγκεκριμένου μοντέλου αντεγκληματικής πολιτικής γίνεται με βάση την κοινωνική αξία που κρίνεται επικρατέστερη.³¹ Στις αερομεταφορές η αξία της ασφάλειας έχει υπερκεράσει τις άλλες αξίες, καθώς η έννοια της ασφάλειας αποτελεί τον κεντρικό άξονα της προληπτικής πολιτικής και επομένως αποκτά ιδιαιτέρως βαρύνουσα σημασία. Κατά συνέπεια, κάθε χώρα και κάθε αεροπορική εταιρεία με τις συντονισμένες ενέργειες οργανώσεων, φορέων και σωμάτων που προωθούν σε γενικές γραμμές την ποιότητα (quality) στις αεροπορικές πτήσεις, στοχεύει στη μέγιστη δυνατή ασφάλεια πληρώματος και επιβατών.

Οι γνώμες ποικίλλουν, όταν γίνεται προσπάθεια να αποσαφηνιστεί ο όρος «ασφάλεια». Το λεξικό της Οξφόρδης ορίζει την «ασφάλεια» ως «ελευθερία από τον

²⁹ International Civil Aviation Organization. (2006-α), *Safety Management Manual, Doc 9859 AN/460*. ICAO, , σσ . 1-6.

³⁰ Μαγγανάς, Α. (2007). Ιδιαίτερα ζητήματα Ποινικού Δικαίου και Ποινικής Δικονομίας, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 141.

³¹ Στο ίδιο, σ. 151.

κίνδυνο ή το ρίσκο», αλλά η αεροπορία δεν θα μπορούσε να είναι απολύτως απαλλαγμένη από τον κίνδυνο ή το ρίσκο. Σύμφωνα με τον Jiefang, «ο μόνος τρόπος για να βεβαιωθεί ότι μια πτήση είναι ελεύθερη από κινδύνους είναι να μην επιτραπεί ποτέ στα αεροσκάφη να απογειωθούν».³²

Στη διεθνή ορολογία η έννοια της ασφάλειας συναντάται ως safety ή/και security. Στο χώρο των αερομεταφορών οι όροι safety και security προσδιορίζουν δύο διαφορετικές ομάδες προληπτικών μέτρων που στοχεύουν στην ασφάλεια των πτήσεων και της πολιτικής αεροπορίας ευρύτερα. Ο όρος safety συνδέεται κατά κύριο λόγο με την προστασία των πτήσεων από πλευράς φυσικών κινδύνων, ανθρωπίνων λαθών/παραλείψεων, μηχανικών βλαβών κ.α., ενώ ο όρος security εκφράζει τον συνδυασμό μέτρων, ανθρωπίνων και υλικών μέσων για την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.³³ Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), στο Παράρτημα 17, στο οποίο περιγράφει τις απαιτήσεις για όλα τα συμβαλλόμενα κράτη για την εφαρμογή ενός προγράμματος ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, θέτει ως πρωταρχικό μέλημα τον ακόλουθο αντικειμενικό σκοπό: «κάθε συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να έχει ως αντικειμενικό σκοπό την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του ευρύτερου κοινού σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την προστασία από έκνομες ενέργειες στην πολιτική αεροπορία».³⁴ Τελικός αντικειμενικός σκοπός τόσο της ασφάλειας όσο και της προστασίας είναι ο περιορισμός του κινδύνου και η προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας. Σύμφωνα με την Dunn (2003), η προληπτική ασφάλεια του ICAO ενθαρρύνει ενεργά την πρόληψη της αποτυχίας πριν συμβούν ατυχήματα και συμβάντα. Οι προληπτικές παρεμβάσεις είναι ένα καθοριστικό χαρακτηριστικό μιας αποτελεσματικής νοοτροπίας της ασφάλειας, καθώς μειώνει το κόστος και τις επιπλοκές, αλλά και βοηθά στο σχεδιασμό βελτιωμένων διαδικασιών ασφαλείας.³⁵

Ωστόσο, όπως θα δούμε και παρακάτω, παρά τις διακηρύξεις, έχει γίνει αισθητό ότι από την πλευρά της πολιτικής αεροπορίας υπάρχει ένα έλλειμμα σε εξειδικευμένες

³² Huang, Jiefang. (2008), σ. 64.

³³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009). *Εκπαίδευση ελεγκτών ασφαλείας αερομεταφορών (screeners)*. Ελληνικό: Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, Τμήμα διαρκούς επιμόρφωσης σε θέματα ασφαλείας, σ. 8.

³⁴ International Civil Aviation Organization. (2006-β). Annex 17, International Standards and Recommended Practices, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference. ICAO, σσ . 2-1.

³⁵ Dunn, D. (2003). Incident reports – Correcting processes and reducing errors. *AORN Journal*, vol. 78 (2), pp. 212-233.

αναφορές γύρω από την ασφάλεια και παράλληλα η επιδίωξη αυτή τείνει να γίνει μονόπλευρη. Υπάρχει επίσης έλλειμμα σε όρια και εγγυήσεις στο ζήτημα της προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ιδιαίτερα μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 έχει δημιουργηθεί μια νομιμοποιητική βάση για την υιοθέτηση αυστηρότερων κατασταλτικών πολιτικών από μέρους των κρατικών και των ευρωπαϊκών φορέων εξουσίας και επομένως, όπως διαπιστώνεται από τα ανωτέρω, η πρόληψη εμπεριέχεται ή/και συνοψίζεται στην «υπερθεμελιώδη» έννοια της ασφάλειας.

2. Το έγκλημα στον κόσμο των αερομεταφορών

Για τον ορισμό του εγκλήματος δεν υπάρχει μία διαχρονική, μονοδιάστατη και αμετακίνητη έννοια. Στην παρούσα εργασία, το έγκλημα θεωρείται σαν συμπεριφορά, δραστηριότητα ή παράλειψη που ορίζεται από τον ποινικό νόμο κάθε περιοχής, με άλλα λόγια, το έγκλημα ορίζεται όπως το κράτος-έθνος ορίζει αυτό. Το έγκλημα που διαπράττεται στα μέσα μεταφοράς ή γύρω από αυτά παρουσιάζει σύμφωνα με μελέτες στις περισσότερες χώρες μία ομοιότητα τάσεων και κοινά προβλήματα. Τα εγκλήματα που διαπράττονται σε λεωφορεία, τρένα, αεροπλάνα και αεροδρόμια κυμαίνονται από κοινές επιθέσεις έως καταστροφικές πράξεις τρομοκρατίας. Κατ' επέκταση, οι αεροπορικές εταιρείες και η διοίκηση των αερολιμένων είναι αντιμέτωπες με παρόμοιο φάσμα εγκληματικών δραστηριοτήτων και επομένως ο τρόπος πρόληψης και αντιμετώπισής τους συμπίπτει σε αρκετά σημεία. Έτσι, όπως και στις άλλες μορφές μεταφοράς, τα εγκλήματα στον τομέα των αερομεταφορών αφορούν εγκλήματα όπως, κλοπές, βανδαλισμούς, επιθέσεις στους επιβάτες και στο προσωπικό, ανθρωποκτονίες, σεξουαλική παρενόχληση, απάτες και βιασμούς.³⁶ Από τον κατάλογο των εγκλημάτων δεν θα μπορούσε να λείπει το οργανωμένο έγκλημα, το οποίο δεν λαμβάνει χώρα μόνο εσωτερικά σε ένα κράτος, αλλά ξεπερνά τα σύνορά του, όπως η διακίνηση ναρκωτικών, όπλων, ανθρώπων και ανθρωπίνων οργάνων και δε θα μπορούσε βεβαίως να λείπει η αεροπειρατεία. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι μία σειρά

³⁶ Weiser - Eastal, P. & Wilson P. (1991). *Preventing crime on transport: rail, buses taxis, planes*. Australia: Woden Printers & Publishers, σ. 1.

εγκληματικών ενεργειών στον τομέα των αερομεταφορών συγχέεται, εμπλέκεται ή ταυτίζεται με τρομοκρατικές ενέργειες και καθώς από την μία πλευρά, ο όρος της τρομοκρατίας είναι πολύ διευρυμένος και από την άλλη, ορισμένα από τα εγκλήματα αλληλοεμπλέκονται, όπως για παράδειγμα η ένοπλη ληστεία στο χώρο του αεροδρομίου, τα όρια της τρομοκρατίας όπως θα δούμε και παρακάτω είναι ασαφή και δυσδιάκριτα.

Ας δούμε λίγο πιο αναλυτικά ορισμένες μορφές τέτοιων εγκληματικών ενεργειών. Ένα από τα εγκλήματα για παράδειγμα που αποτελεί πρόβλημα για το προσωπικό ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας είναι η κλοπή. Η κλοπή στις αερομεταφορές ξεκινά από αυτούς που χειρίζονται τις αποσκευές των επιβατών, όπου έχουν σημειωθεί περιστατικά να τις αφαιρούν και φτάνει μέχρι τις ένοπλες επιθέσεις εναντίον αεροσκαφών, με σκοπό την κλοπή εμπορευμάτων ή χρημάτων. Οι δράστες που επιχειρούν την κλοπή φορτίου από αεροπλάνο χρησιμοποιούν συνήθως δύο μεθόδους: είτε επιβιβάζονται στο αεροπλάνο, κάνουν αεροπειρατεία πτήσης και αναγκάζουν τον πιλότο να προσγειώσει το αεροπλάνο σε μια προκαθορισμένη θέση όπου το φορτίο μπορεί να εκφορτωθεί, είτε εισβάλουν σε ένα αεροδρόμιο, μπαίνουν στην περιοχή διακίνησης των εμπορευμάτων με τη βία και κλέβουν εμπορεύματα κατά τη διακίνηση των εμπορευμάτων από ή / και προς το αεροσκάφος ή ακόμη από το αεροσκάφος ενώ αυτό βρίσκεται ακόμα στο έδαφος. Τα περιστατικά αυτά περιλαμβάνουν τις περισσότερες φορές πράξεις, κατά τις οποίες το αεροσκάφος εν πτήση πυροβολείται, είτε από το έδαφος, είτε στον αέρα.³⁷

Σύμφωνα με αναφορά της FAA (Federal Aviation Administration), ένα τέτοιο περιστατικό συνέβη στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Βραζιλίας στις 7 Ιουλίου του 2000, από μια ομάδα 15 βαριά οπλισμένων ανδρών, οι οποίοι εισέβαλαν στην πίστα, καθώς ένα αεροπλάνο της Viacao Aérea de Sao Paulo ήταν έτοιμο να απογειωθεί με 70 επιβάτες με προορισμό το Porto Alegre και αφαίρεσαν από το κύτος του αεροσκάφους όπου βρισκόταν το φορτίο, χρυσό αξίας 500.000 (\$ U.S.). Μετά από μια σύντομη ανταλλαγή πυροβολισμών με τους φρουρούς του αερολιμένα, οι κλέφτες διέφυγαν με τρία αυτοκίνητα. Οι πυροβολισμοί διαπέρασαν το κύτος του αεροπλάνου, ωστόσο δεν υπήρξαν τραυματισμοί. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι επιβάτες δεν γνώριζαν ότι το

³⁷ Federal Aviation Administration. (2000). *Criminal Acts against Civil Aviation*. Washington D.C.: Federal Aviation Administration's Office of Civil Aviation Security, , σσ. 42-48.

αεροπλάνο μετέφερε χρυσό. Ενώ η κλοπή εμπορευμάτων από τα αεροπλάνα δεν είναι κάτι ασυνήθιστο, το περιστατικό αυτό είναι μοναδικό, διότι επρόκειτο για έναν σημαντικό αερομεταφορέα και ένα διεθνές αεροδρόμιο.³⁸

Παρά τα δρακόντεια μέτρα ασφαλείας μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11/9/2001, παρόμοιο περιστατικό συνέβη στις 7/3/2006 στο αεροδρόμιο του Gothenburg της Στοκχόλμης. Πέντε μασκοφόροι ληστές οπλισμένοι με στρατιωτικά ντουφέκια εισέβαλαν στο αεροδρόμιο ρίχνοντας με αυτοκίνητο την πόρτα δευτερεύουσας εισόδου στον διάδρομο απογείωσης και στη συνέχεια στο αεροσκάφος της εταιρείας Scandinavian που μόλις είχε προσγειωθεί από το Λονδίνο -την ώρα που οι επιβάτες ετοιμάζονταν να αποβιβασθούν- και υποχρέωσαν τους υπαλλήλους εκφόρτωσης να τους παραδώσουν κιβώτια με χαρτονομίσματα. Μόλις ολοκλήρωσαν το έργο τους, άφησαν ύποπτο δέμα στον διάδρομο δίπλα από το αεροσκάφος, υποθέτοντας ορθώς ότι η αστυνομία θα φοβόταν για την ύπαρξη εκρηκτικού μηχανισμού, σκόρπισαν καρφιά στο οδόστρωμα για να εμποδίσουν το αναμενόμενο αστυνομικό κυνηγητό και διέφυγαν με δύο αυτοκίνητα, τα οποία βρέθηκαν λίγες ώρες αργότερα καμένα λίγα χιλιόμετρα πιο πέρα από το αεροδρόμιο του Gothenburg. Η αστυνομία διέταξε άμεσα την εκκένωση τμήματος του αεροδρομίου και κάλεσε πυροτεχνουργούς να εξετάσουν το ύποπτο δέμα, ουδέποτε όμως αποκάλυψε το ακριβές ποσό χρημάτων που εκλάπη. Ο εκπρόσωπος της αστυνομίας Urlik Marsal αρκέστηκε να πει ότι το κλαπέν ποσόν μεταφερόταν ως εμπόρευμα από το Λονδίνο στη Σουηδία και ότι «το μόνο που γνωρίζω είναι ότι είχε πολύ μεγάλη αξία». Παρόμοιο περιστατικό είχε συμβεί το 2002 στο αεροδρόμιο της Στοκχόλμης, όταν ένοπλοι άνδρες αφαίρεσαν χρηματικό ποσόν 4,7 εκατομμυρίων ευρώ σε συνάλλαγμα, το οποίο εκφορτωνόταν από το αεροσκάφος.³⁹

Δύο ανάλογα περιστατικά ένοπλης ληστείας πραγματοποιήθηκαν σε ένα από τα πλέον πολυσύχναστα αεροδρόμια του κόσμου, στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου, το 2002, σε διάστημα μικρότερο των δύο μηνών. Σύμφωνα με την αστυνομία, στις 18/3/2002, δύο άντρες περίπου 25 ετών ασιατικής καταγωγής, ακινητοποιήσαν με την απειλή μαχαιριού τον οδηγό μιας χρηματοποστολής που μετέφερε περίπου 3 εκατομμύρια δολάρια, τον ανάγκασαν να οδηγήσει το όχημα έξω από την πύλη του αεροδρομίου, αφαίρεσαν τα χρήματα και εξαφανίστηκαν με ένα άλλο

³⁸ Στο ίδιο, σ. 26.

³⁹ Καθημερινή. Παράτολμη ληστεία σε αεροσκάφος στη Στοκχόλμη. (9 Μαρτίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_world_2_09/03/2006_176486

αυτοκίνητο. Τα χρήματα αυτά, είχαν φτάσει στο αεροδρόμιο με πτήση της South African Airlines. Τον προηγούμενο μήνα, ακριβώς με τον ίδιο τρόπο, ληστές είχαν αρπάξει από χρηματοποστολή της British Airways 6,5 εκατομμύρια δολάρια σε ξένο συνάλλαγμα.⁴⁰

Για τα παραπάνω περιστατικά η αστυνομία συνέλαβε υπόπτους, οι δράστες όμως δεν συνελήφθησαν ποτέ, αντίθετα με περιστατικά κλοπών με χαμηλότερης αξίας κλοπιμαία που σημειώνονται από επιβάτες, οι οποίοι με βάση τα δημοσιεύματα στο μεγαλύτερο ποσοστό τους συλλαμβάνονται και καταδικάζονται με φυλάκιση και πρόστιμο. Σύμφωνα με το δημοσίευμα της 8/7/2010 της κινεζικής εφημερίδας South China Morning Post, οι επιβάτες της Cathay Pacific Airways αφαιρούν τακτικά σωσίβια γιλέκα από τα αεροσκάφη της αεροπορικής εταιρίας του Χονγκ Κονγκ (περίπου 100 τον μήνα) προκαλώντας οικονομικές απώλειες στην εταιρία και πιθανώς προβλήματα ασφαλείας. Παραδειγματικά, δύο επιβάτες καταδικάστηκαν φέτος από δικαστήριο επειδή έκλεψαν δυο σωσίβια γιλέκα αξίας 350 δολαρίων Χονγκ Κονγκ (49 δολάρια ΗΠΑ). Επίσης, ένας ινδονήσιος επιβάτης καταδικάστηκε με πρόστιμο 500 δολαρίων Χονγκ Κονγκ γιατί ένα σωσίβιο γιλέκο βρέθηκε στη βαλίτσα του τον Ιούνιο, ενώ ένας Βιετναμέζος καταδικάστηκε σε φυλάκιση έξι ημερών τον Μάρτιο για το ίδιο αδίκημα.⁴¹

Σύμφωνα με την FAA όμως στην κατηγορία των κλοπών περιλαμβάνονται και επεισόδια με επιθέσεις κατά των διαθέσιμων περιουσιακών στοιχείων της πολιτικής αεροπορίας που δεν βρίσκονται εντός της περιμέτρου του αερολιμένα, όπως είναι οι εγκαταστάσεις αεροναυπηγικής και τα γραφεία των αεροπορικών εταιρειών. Οι στόχοι αυτοί είναι ελκυστικοί επειδή είναι συνήθως αφύλακτοι ή/και εύκολα προσβάσιμοι.⁴²

Όπως δείξαμε και παραπάνω οι αερομεταφορές αντιμετωπίζουν ένα φάσμα εγκληματικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα και στις άλλες μεταφορές, αλλά και ευρύτερα στην κοινωνία. Μία ακόμη περίπτωση είναι και ο βιασμός. Μία υπόθεση βιασμού απασχόλησε τις ελληνικές αρχές τον Ιούνιο του 2010, μετά από την καταγγελία μιας 19χρονης τουρίστριας από την Αγγλία για σεξουαλική κακοποίηση

⁴⁰ Τύπος. Νέα ληστεία με λεία τριών εκατομμυρίων δολαρίων στο αεροδρόμιο Χίθροου. (2002, 19 Μαρτίου). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: www.typos.com.cy/nqcontent.cfm?a_id=17579

⁴¹ Εξπρές. Πονοκέφαλος για την Cathay Pacific Airways η κλοπή των σωσίβιων γιλέκων από τα αεροσκάφη της. (7 Αυγούστου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 16 Οκτωβρίου, 2010, στο: <http://cebil.gr/news/Moda-i-klopi-sosibion-apo-aeroskafi-sto-Xongk-Kongk>

⁴² Federal Aviation Administration. (2000), σ. 49.

από έναν 23χρονο Γερμανό, που έλαβε χώρα σύμφωνα με την καταγγελία της τουρίστριας στις κοινόχρηστες τουαλέτες του αεροδρομίου Διαγόρας της Ρόδου.⁴³

Από την άλλη, η διακίνηση ναρκωτικών είναι ένα ζήτημα που ταλαιπωρεί τον κλάδο των αερομεταφορών, καθώς τα προληπτικά μέτρα ποτέ δεν επαρκούν, αφού οι έμποροι και οι διακινητές ναρκωτικών ουσιών εφευρίσκουν συνεχώς νέους απίστευτους τρόπους εισαγωγής τους στις διάφορες χώρες. Παγκόσμια πρωτοτυπία αποτελεί το πρόσφατο παράδειγμα της σύλληψης από τη δίωξη ναρκωτικών δύο ανδρών στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος,⁴⁴ ενός ημεδαπού και ενός αλλοδαπού, οι οποίοι έφτιαξαν βαλίτσα από κοκαΐνη βάρους σχεδόν 6 κιλών, στην προσπάθειά τους να εισάγουν στην Ελλάδα ποσότητα κοκαΐνης. Οι ναρκωτικές ουσίες ήταν κρυμμένες σε μία εντελώς πρωτοποριακή μορφή. Είχαν τη μορφή καουτσούκ, όπως υποτίθεται ότι είναι το εσωτερικό μιας βαλίτσας. Η σύλληψη των δραστών οφείλεται στην παρατηρητικότητα ενός αστυνομικού, ο οποίος πρόσεξε την νευρικότητα του Αλβανού και διηγήρησε περαιτέρω έλεγχο, κατά τον οποίο αποδείχτηκε, μετά από την εξέταση της βαλίτσας από το Γενικό Χημείο του κράτους, πως επρόκειτο για κοκαΐνη η οποία θα έπαιρνε την κανονική της μορφή με ειδική επεξεργασία.⁴⁵

Από ένα διεθνή φορέα μεταφορών, όπως είναι αυτός των αερομεταφορών δεν θα μπορούσαν βεβαίως να λείψουν από το ιστορικό του και ιδιαίτερα περιστατικά, όπως είναι για παράδειγμα η προσπάθεια δύο γυναικών να περάσουν στις 4/5/2010 στο αεροδρόμιο John Lennon του Liverpool ένα νεκρό άνδρα σε μία πτήση με προορισμό τη Γερμανία. Οι δύο γυναίκες, ηλικίας 41 και 66 ετών, είχαν τοποθετήσει τον 91χρονο νεκρό σε ένα αναπηρικό καροτσάκι, του είχαν φορέσει γυαλιά ηλίου και τον οδήγησαν στον γκισέ παράδοσης αποσκευών (check in) με την προφανή φιλοδοξία να τον περάσουν και από τους διαδοχικούς ελέγχους διαβατηρίων και χειραποσκευών έως το αεροπλάνο. Οι υπάλληλοι στο check in υποψιάστηκαν ότι κάτι δεν πάει καλά, το σχέδιο

⁴³ News it. Ρόδος: Γερμανός βίασε στο αεροδρόμιο Αγγλίδα! (17 Ιουνίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=31245&catid=6

⁴⁴ Ο αερολιμένας Ελ. Βενιζέλος ανακηρύχτηκε αεροδρόμιο της χρονιάς 2010 ανάμεσα στους κορυφαίους του κλάδου των μεταφορών, σε αναγνώριση της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους επιβάτες και τους πελάτες του, αλλά και του ισχυρού επιχειρηματικού μοντέλου και της ανταγωνιστικότητάς του, βλ. στο:

www.aia.gr/enty.asp?pageid=741&tablepageid=13&langid=1&entryid=346)

⁴⁵ Στέλιος Μπαμιατζής. Βαλίτσα φτιαγμένη από κοκαΐνη. News 247. (1 Οκτωβρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο:

www.news247.gr/ellada/th_vrhkan_sto_el.venizelos.558805html

ματαιώθηκε, οι γυναίκες συνελήφθησαν και αφέθηκαν ελεύθερες με εγγύηση, αφού τους απαγγέλθηκε η κατηγορία της απόκρυψης θανάτου από τις αρμόδιες αρχές. Σύμφωνα με την αστυνομία το πτώμα μεταφέρθηκε από το Oldham έως το αεροδρόμιο, μία απόσταση περίπου 60 χιλιομέτρων, με ταξί.⁴⁶ Πρόσφατα επίσης, στις 6 Σεπτεμβρίου του 2010, συνελήφθη ένας κάτοικος της Μαλαισίας, στο αεροδρόμιο της Kuala Lumpur, διότι επιχείρησε να βγάλει παράνομα από τη χώρα σε ένα ταξίδι του προς τη Τζακάρτα, 95 βόες, δύο οχιές και μία χελώνα. Το περιστατικό αντελήφθη το προσωπικό του αεροδρομίου από μία αποσκευή που είχε σκιστεί ενώ βρισκόταν στον ιμάντα των αποσκευών και ο δράστης καταδικάστηκε για διακίνηση ειδών άγριας ζωής σε δμνηνη ποινή φυλάκισης και καταβολή προστίμου 61.000 δολαρίων.⁴⁷

Στα παραρτήματα του ICAO που σχετίζονται με την εφαρμογή προγραμμάτων ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας δεν αναφέρεται ξεκάθαρα ο όρος «έγκλημα» ή «εγκληματική ενέργεια». Ο ICAO προκειμένου να θέσει τα όρια για την ασφάλεια στο χώρο δράσης του χρησιμοποιεί τον όρο «έκνομες ενέργειες». Στο Παράρτημα 17 του ICAO ως έκνομες ενέργειες ορίζονται «οι πράξεις ή οι προσπάθειες για πράξη που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και της αεροπορικής μεταφοράς».⁴⁸ Στο ίδιο παράρτημα ως έκνομες θεωρούνται ενέργειες όπως οι ακόλουθες:

- παράνομη κατάληψη αεροσκάφους εν πτήση
- παράνομη κατάληψη αεροσκάφους στο έδαφος
- ομηρία σε αεροσκάφος ή σε αεροδρόμιο
- βίαιη καταπάτηση σε αεροσκάφος, σε ένα αεροδρόμιο ή σε κτίρια εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας
- εισαγωγή σε ένα αεροπλάνο ή σε ένα αεροδρόμιο ενός όπλου ή μιας επικίνδυνης συσκευής ή υλικού που προορίζεται για εγκληματικούς σκοπούς
- μετάδοση μιας ψεύτικης πληροφορίας ικανής να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός αεροσκάφους που βρίσκεται εν πτήση ή στο έδαφος, των επιβατών, του

⁴⁶ News Ert. Βρετανία: Δύο γυναίκες συνελήφθησαν προσπαθώντας να επιβιβάσουν νεκρό σε αεροπλάνο. (6 Απριλίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 17 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: <http://news.ert.gr/el/paraksena/eidiseis/35123-bretania-dyo-gynaikes-synelifthisan-prospathontas-na-epibibasoun-nekro-se-aeroplano>

⁴⁷ Σκάι. Επιχείρησε να περάσει 95 φίδια από το αεροδρόμιο. (6 Οκτωβρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο: <http://www.skai.gr/news/weird/article/151354/epi>

⁴⁸ International Civil Aviation Organization. (2006-β), σ. 1-1.

πληρώματος, του προσωπικού εδάφους ή του κοινού γενικά, σε ένα αεροδρόμιο ή σε κτίρια εγκαταστάσεων αεροναυτιλίας.⁴⁹

Όπως είδαμε παραπάνω με ορισμένα παραδείγματα εγκληματικών ενεργειών στο χώρο των αερομεταφορών, το προληπτικό πλαίσιο ασφαλείας με τα αυστηρά μέτρα προστασίας που τέθηκε τα τελευταία χρόνια στο πλαίσιο της τρομοκρατίας δεν απέτρεψε την συνέχιση του εγκλήματος σε αυτόν τον κλάδο. Κλοπές ή ληστείες συνέβαιναν και πριν, αλλά και μετά την 11/9/2001, μία ημερομηνία που χαρακτηρίστηκε σταθμός για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Και επομένως τίθενται τα εξής ερωτήματα. Μήπως το έγκλημα για την αεροπορία έχει αποκτήσει μονοσήμαντη έννοια, η οποία συνοψίζεται σε μια ασαφή και αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία και επομένως δεν δίνεται αυξημένη βαρύτητα στα άλλα εγκλήματα ή μήπως δεν έχει αλλάξει τίποτα επί της ουσίας στην πρόληψη του εγκλήματος και εν ονόματι της τρομοκρατίας διακινούνται πολιτικές των κρατών με στόχο την κοινωνική επιτήρηση, την χειραγώγηση, την καλλιέργεια φόβου και την ιδεολογική μετατόπιση των λαών; Οι απαντήσεις δεν είναι εύκολες σ' αυτά τα ερωτήματα καθώς δεν υπάρχουν επιστημονικές αναλυτικές έρευνες, ούτε πριν, αλλά ούτε και μετά το 2001, οι οποίες θα μπορούσαν να δείξουν και να συγκρίνουν το ύψος και τις μορφές της εγκληματικότητας στο χώρο των αερομεταφορών, συμπεριλαμβάνοντας βεβαίως και τις αντίστοιχες κοινωνικο-οικονομικές και πολιτικές συνθήκες των αντίστοιχων εποχών. Θα πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη, ότι το έγκλημα στις αερομεταφορές δεν παρουσιάζει κάποια περιοδικότητα. Όσον αφορά στο δεύτερο ερώτημα θα μπορούσαμε να κατευθυνθούμε αρχικά σε κάποια απάντηση μέσα από την εξέταση του ζητήματος της μεταναστευτικής πολιτικής των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της διασύνδεσης των μεταναστών με την εγκληματικότητα και του ρόλου των αερομεταφορών πάνω στο ζήτημα αυτό.

Στις μέρες μας βλέπουμε ότι βασική απειλή για την ασφάλεια του ευρωπαϊκού χώρου δεν αποτελούν ορισμένες κατηγορίες εγκληματιών, αλλά πληθυσμιακές ομάδες που φέρουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως είναι οι αλλοδαποί, οι μετανάστες και οι αιτούντες άσυλο. Παρατηρείται, δηλαδή η διασύνδεση ανάμεσα στον έλεγχο των αλλοδαπών και τη διατήρηση της δημόσιας ασφαλείας και τάξης. Χαρακτηριστική είναι

⁴⁹ Στο ίδιο, σ. 1-1.

η αναφορά στο «Πρόγραμμα της Χάγης» για τη διαλειτουργικότητα (interoperability) του Συστήματος Πληροφοριών Σένγκεν SIS II, του Συστήματος Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις VIS, και του EURODAC «για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και τη βελτίωση των συνοριακών ελέγχων».⁵⁰ Αυτή η διασύνδεση σε συνδυασμό με την ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής σχετικά με το άσυλο και τη μετανάστευση που ξεκίνησε την 1^η Μαΐου του 2004, μαρτυρούν τις προθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αποκλείσει από την επικράτειά της όσους δεν φέρουν την «ευρωπαϊκή ιθαγένεια». Έτσι, η απειλή της επέκτασης του οργανωμένου εγκλήματος οδήγησε στη δημιουργία μιας «Ευρώπης Οχυρού» (Fortress Europe) και τη σύνδεση του εγκλήματος, της ασφάλειας και της ανασφάλειας με τη μετανάστευση, τις εθνικές μειονότητες και τους αιτούντες άσυλο.⁵¹

Αναβιώνει επομένως ο όρος της «κοινωνικής επικινδυνότητας» ο οποίος αναδείχθηκε από τη μετεξέλιξη των αρχικών σημασιών της έννοιας της «επικινδυνότητας». Σήμερα, η έννοια της επικινδυνότητας δεν προσεγγίζεται μόνο με βάση την πιθανότητα όπως είδαμε με τη θεωρία του Loudet, αλλά παρατηρείται μια μετατόπιση από τους υποκειμενικούς παράγοντες βιολογικής, ψυχολογικής και κοινωνικής φύσης σε πιο αντικειμενικοποιημένα χαρακτηριστικά, όπως είναι οι συλλογικές ιδιότητες πληθυσμών και ορισμένα είδη εγκλημάτων που θεωρείται ότι απειλούν τη δημόσια τάξη και ασφάλεια. Υπό το πρίσμα αυτό, ο όρος «κοινωνική επικινδυνότητα» απευθύνεται σε κατηγορίες πληθυσμού, όπως οι φτωχοί, οι άστεγοι, οι περιθωριακοί και οι μετανάστες, που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν και γι' αυτό χαρακτηρίζονται ως δυνητικά επικίνδυνες.⁵²

Η «ευρωπαϊκή ιθαγένεια» λειτουργεί ως μηχανισμός κοινωνικού ελέγχου και αποκλεισμού, αφού οι πολίτες των κρατών - μελών της Ε.Ε. απολαμβάνουν πλήρως το δικαίωμα ελεύθερης μετακίνησης, ενώ οι «άλλοι» όχι. Έτσι, ενώ δικαίωμα της ελεύθερης μετακίνησης απονέμεται χωρίς προϋποθέσεις στους πολίτες των κρατών - μελών, η άσκησή του από τους αλλοδαπούς που επιθυμούν να εισέλθουν στο έδαφος

⁵⁰ Νικολόπουλος, Γ. (2005). Κατασκευάζοντας έναν ευρωπαϊκό χώρο «ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης»: Πρόγραμμα της Χάγης και τα διακυβεύματα μιας υπερκρατικής βαθμίδας κοινωνικού ελέγχου. *Ποινική Δικαιοσύνη*, τεύχ. 79, 323-332, σσ. 323-332.

⁵¹ Crawford, A. (2002). The governance of crime and insecurity in an anxious age: the trans-European and the local. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing, σ. 33.

⁵² Goodey, J. (2002). Whose insecurity? Organised crime, its victims and the EU. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing, σ. 136.

της ευρωπαϊκής ζώνης εξαρτάται από τη χώρα προέλευσής τους, τις εργασιακές τους δεξιότητες, την επαγγελματική τους κατάσταση κλπ. Κατ' αυτόν τον τρόπο η Ε.Ε. με τις προϋποθέσεις που θέτει σ' αυτούς που επιθυμούν να εισέλθουν στον εδαφικό της χώρο επανέρχεται στη διάκριση των δικαιούχων πολιτών και μη και αυτό είναι αντιφατικό, διότι με την πρόφαση καταπολέμησης του οργανωμένου εγκλήματος και τον αποκλεισμό των υπηκόων των τρίτων χωρών από όλες τις νόμιμες μεθόδους εισόδου στα εδάφη της, δεν απομένει άλλη επιλογή από το να καταφύγουν οι υπήκοοι των άλλων χωρών στα οργανωμένα κυκλώματα και να εισέλθουν στην ΕΕ παράνομα. Επομένως, παρατηρείται μια στροφή της πολιτικής των ευρωπαϊκών κρατών, από τη υποδοχή των μεταναστών ως σημαντική εργατική δύναμη σε σύνδεση με την έξαρση της εγκληματικής δραστηριότητας. Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι η κατασκευή του τρίπτυχου «μετανάστευση – έγκλημα - ασφάλεια» είναι το αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης, της συρρίκνωσης της αγοράς εργασίας και της μαζικής ανεργίας. Οι οικονομικοί μετανάστες είναι ο νέος «εχθρός» της Ε.Ε., ενώ το συνδεδεμένο μ' αυτούς οργανωμένο έγκλημα αποτελεί πλέον ζήτημα υψίστης εθνικής ασφάλειας για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και τους πολίτες τους. Οι οικονομικοί μετανάστες και οι αιτούντες άσυλο αποτελούν ίσως «βολικούς εχθρούς» (*convenient enemies*),⁵³ αφού δημιουργούν φόβο και αισθήματα ανασφάλειας με αποτέλεσμα την υιοθέτηση κοινών θέσεων και πρακτικών για την αντιμετώπισή τους.

Ο ρόλος των μεταφορών σ' αυτή την πολιτική είναι καίριος. Χαρακτηριστικά θα πρέπει να αναφερθεί ότι στις υποχρεώσεις των μεταφορέων (πλοιαρχών, κυβερνητών πλοίων, πλωτών μέσων ή αεροπλάνων, ταξιδιωτικών γραφείων κλπ.) που μεταφέρουν από το εξωτερικό στην Ελλάδα υπηκόους τρίτων χωρών περιλαμβάνεται η επιβάρυνσή τους με τις δαπάνες διαβίωσης και επαναπροώθησης των ανωτέρω ατόμων στις χώρες προέλευσής τους (άρθρο 88).⁵⁴

⁵³ Albrecht, H.- J. (2002). Immigration, crime and unsafety. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing, σ. 163.

⁵⁴ Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, Κανονισμοί, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1030/2002 του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 2002 «Για την καθιέρωση αδειών διαμονής ενιαίου τύπου για τους υπηκόους τρίτων χωρών» (ΕΕL157/15.6.2002).

3. Εγκλήματα τρομοκρατίας στους κόλπους της Πολιτικής Αεροπορίας

Η αεροπειρατεία χρονολογείται από τις αρχές του 1930, ωστόσο μέχρι το 1961 δεν θεωρούνταν εγκληματική πράξη. Κεντρικό γεγονός ήταν η πρώτη αεροπειρατεία μιας αεροπορικής εταιρίας των Ηνωμένων Πολιτειών, ενώ προηγούμενες πράξεις αφορούσαν άτομα που προσπάθησαν να ξεφύγουν από καταπιεστικές κυβερνήσεις. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 ως τις αρχές του 1970 τρία είδη ή κίνητρα των αεροπειρατειών έγιναν εμφανή στις Ηνωμένες Πολιτείες: η απόδραση, η πολιτική τρομοκρατία και η εκβίαση. Στο πρώτο στάδιο, το οποίο κορυφώθηκε το 1968, οι περισσότεροι αεροπειρατές προσπάθησαν να φτάσουν στην Κούβα. Το έτος αυτό, 18 από 22 απόπειρες ήταν επιτυχείς. Το επόμενο έτος, η πολιτική τρομοκρατία στρεφόταν κατά των Ηνωμένων Πολιτειών και του Ισραήλ, όταν τα μέλη του Λαϊκού Μετώπου για την Απελευθέρωση της Παλαιστίνης (PFLP) έκαναν αεροπειρατεία σε ένα αμερικανικό αεροσκάφος στη Συρία. Αυτό το κύμα της τρομοκρατίας κορυφώθηκε το 1970 με την καταστροφή τεσσάρων τζετ. Το τρίτο στάδιο -το στάδιο της εκβίασης - ξεκίνησε με μια επιτυχημένη προσπάθεια το 1971, όταν ένας αεροπειρατής έλαβε 200.000 (\$ US) από τη Northwestern Airlines και στη συνέχεια έπεσε με αλεξίπτωτο. Κατά τη διάρκεια των επόμενων τριών χρόνων 21 άλλες τέτοιες προσπάθειες στις Ηνωμένες Πολιτείες απέτυχαν. Η αεροπειρατεία κορυφώθηκε κατά την περίοδο 1968-1972 με 326 απόπειρες σε όλο τον κόσμο. Κατά την επόμενη δεκαετία, οι αριθμοί στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώθηκαν σημαντικά και σύμφωνα με τους Eastal - Weiser και Wilson η δραματική πτώση μπορεί να αποδοθεί στην υλοποίηση πολλών αποτρεπτικών μέτρων πρόληψης.⁵⁵

Οι απειλές στον κλάδο της αεροπορίας συνεχίστηκαν με πολλές μορφές, συμπεριλαμβάνοντας τις αεροπειρατείες. Βομβιστικές επιθέσεις, όπως η έκρηξη της Pan Am Boeing 747 το 1988 πάνω από το Lockerbie της Σκωτίας, η αεροπειρατεία της Air France πάνω από την Αλγερία το 1994 και η απόπειρα επίθεσης πυραύλων σε ένα EL AL Boeing 757 στην Κένυα.⁵⁶ Ένα ακραίο παράδειγμα απειλής για τον κλάδο της αεροπορίας κατά την τελευταία δεκαετία, ήταν το τρομοκρατικό χτύπημα και η

⁵⁵ Weiser - Eastal, P. & Wilson P. (1991), σσ . 47-48.

⁵⁶ Skyjack. Aviation Terrorism Research. Chronology of aviation terrorism 1968-2004. Τελευταία πρόσβαση 20 Αυγούστου, 2010, στο: <http://www.skyjack.co.il/chronology.htm>

επακόλουθη καταστροφή του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου στη Νέα Υόρκη το Σεπτέμβριο του 2001. Από τότε, η αεροπορική βιομηχανία έχει περάσει σε μια θεμελιώδη αλλαγή ως προς την προσέγγισή της αεροπειρατείας – τρομοκρατίας για την αντιμετώπιση των πιθανών κινδύνων. Και ενώ η τρομοκρατία μέχρι τότε ήταν ήδη θέμα βασικής προτεραιότητας, έγινε υπέρ-προτεραιότητα και ο προϋπολογισμός γύρω από το θέμα «προστασία από την τρομοκρατία» αυξήθηκε ανάλογα. Το πολιτικό κλίμα άλλαξε σε διεθνή βάση δραματικά. Ο φόβος για νέα τρομοκρατικά χτυπήματα οδήγησε στην ενδυνάμωση του κράτους ασφάλειας και στη συρρίκνωση των δικαιοκρατικών εγγυήσεων για την προάσπιση των ελευθεριών και των δικαιωμάτων όλων των πολιτών. Στα πλαίσια της διεθνοποίησης η εναρμόνιση της νομοθεσίας όλων των χωρών στο θέμα της καταπολέμησης της τρομοκρατίας ήταν, κατά κάποιο τρόπο, επιτακτική και επιβεβλημένη.

Η επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου έφερε μια αλλαγή στη διεθνή διάθεση, που σε συνδυασμό με τους δύο πολέμους που επακολούθησαν, αυτή εντάθηκε παρά διασκορπίστηκε. Αυτή η «καινούργια τρομοκρατία» απεικονιζόμενη στις δράσεις ακραίων ισλαμικών ομάδων όπως η Αλ Κάιντα, διακρίνεται από τις παραδοσιακές τρομοκρατικές οργανώσεις, καθώς οι δράσεις των τρομοκρατών κατευθύνονται κατά πολιτιστικών στόχων και πληθυσμών με σκοπό τη δημιουργία ανασφάλειας και βλαβών. Σ' αυτή τη νέα μορφή τρομοκρατίας το αεροπλάνο αλλάζει ρόλο και από «μέσο» γίνεται το ίδιο «όπλο» τέτοιου είδους τρομοκρατικών ενεργειών.⁵⁷

Εξαιτίας της έντονης πολιτικής διάστασης του φαινομένου, είναι αδύνατον τουλάχιστον μέχρι τώρα να αποδοθεί ένας αποκρυσταλλωμένος νομικά και κανονιστικά δεσμευτικός ορισμός της τρομοκρατίας. Στα διεθνή κείμενα είναι έκδηλη αυτή η πολυποίκιλη διάσταση και ρευστότητα της έννοιας της τρομοκρατίας. Σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, τρομοκρατία είναι «η περιστασιακή χρήση του εκφοβισμού ή της απρόβλεπτης βίας κατά κυβερνήσεων, ομάδων ή ατόμων για την επίτευξη κάποιου σκοπού».⁵⁸ Ο σκοπός στον οποίο αποβλέπει μία τρομοκρατική ενέργεια μπορεί να είναι: α) η ικανοποίηση προσωπικού αιτήματος, β) η ικανοποίηση θρησκευτικού ή οικονομικού στόχου και γ) η δημοσιοποίηση των θέσεων των τρομοκρατών και ο επηρεασμός της κοινής γνώμης. Τα κίνητρα μιας τρομοκρατικής

⁵⁷ Mythey, G. & Walklate, S. (2005). Criminology and terrorism, Which thesis? Risk society of governmentality. *British journal of Criminology*, σ. 4.

⁵⁸ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 63.

ενέργειας μπορεί να είναι παράγοντες πολιτικοί, κοινωνικοί, οικονομικοί, ιδεολογικοί, γεωπολιτικοί, θρησκευτικοί ή και ξένων επιρροών.⁵⁹

Το Federal Bureau of Investigation (FBI) ορίζει την τρομοκρατία ως μια «βίαιη πράξη ή μια πράξη επικίνδυνη για την ανθρώπινη ζωή, κατά παράβαση των ποινικών νομοθεσιών των Ηνωμένων Πολιτειών, ή οποιουδήποτε κράτους, με σκοπό να εκφοβίσει ή να εξαναγκάσει την κυβέρνηση, τον άμαχο πληθυσμό, ή οποιοδήποτε τμήμα αυτών, στα πλαίσια της προώθησης των πολιτικών ή κοινωνικών στόχων»⁶⁰ και διαιρεί τη δραστηριότητα αυτή σε τρεις κατηγορίες: ένα τρομοκρατικό περιστατικό που συνέβη και που οφείλεται σε μια γνωστή τρομοκρατική ομάδα, ένα ύποπτο τρομοκρατικό περιστατικό που πιστεύεται ότι έχει διαπραχθεί από μια τρομοκρατική ομάδα, αλλά δεν έχει πλήρως επιλυθεί και ένα τρομοκρατικό συμβάν που προβλέφθηκε.⁶¹

Στο πλαίσιο της αεροπορίας αποκαλύφθηκαν σημαντικές αδυναμίες στο σύστημα ασφάλειας. Ο Szyliowicz (2004) υποστηρίζει ότι η πολιτική της FAA ήταν αντιδραστική και όχι προληπτική για να αντιμετωπίσει τα ζητήματα ασφάλειας πριν από την 9/11. Δύο μήνες μετά την επίθεση η αεροπορία προχώρησε στην εγκαθίδρυση νέων μηχανισμών, κανονισμών και οργανισμών για την αεροπορική ασφάλεια, όπως το Transportation Security Administration (TSA), το οποίο απαίτησε νέα αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας και μπορούσε, μεταξύ άλλων, να είναι υπεύθυνο για την εξέταση «όλων των επιβατών και των περιουσιών που επιβαίνουν σε επιβατικό αεροσκάφος».⁶²

Αν και οι επιθέσεις ενάντια στην πολιτική αεροπορία ποικίλουν ως προς τους στόχους τους (αεροπλάνα, αεροδρόμια, γραφεία αεροπορικών εταιρειών κ.α.), εντούτοις τα αεροσκάφη των πολιτικών επιβατικών αερογραμμών αποτελούν τους πιο συχνούς στόχους. Το φάσμα των επιθέσεων περιλαμβάνει ενέργειες όπως:

- Επιθέσεις με βόμβες και πυροβολισμούς στα αεροδρόμια.
- Επιθέσεις με βόμβες και αεροπειρατείες σε αεροσκάφη στο έδαφος.
- Επιθέσεις σε αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας και σε πτήσεις charter.
- Επιθέσεις σε εγκαταστάσεις εκτός αεροδρομίου.

⁵⁹ Στο ίδιο, σ. 63.

⁶⁰ Martonosi, S. A. (2005). *An Operations Research Approach to Aviation Security*. In partial fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in Operations Research. Massachusetts: Institute of Technology, σ. 23.

⁶¹ Στο ίδιο, σ. 23.

⁶² Στο ίδιο, σ. 30.

- Επιθέσεις με αντιαεροπορικούς πυραύλους κατά αεροσκαφών που βρίσκονται στη φάση της προσγείωσης και της απογείωσης.⁶³

Στις μεθόδους των τρομοκρατών συμπεριλαμβάνονται διασκορπισμένα τεχνάσματα υψηλής ακτινοβολίας, βιολογικές και χημικές επιθέσεις ή αεροπορικές επιθέσεις κατά πυρηνικών στόχων. Η πιθανή πραγματοποίηση τέτοιων στόχων μπορεί να στοιχίσει το θάνατο και να προκαλέσει καταστροφές που θα μπορούσαν να ξεπεράσουν τις απώλειες της 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Οι μέθοδοι επίθεσης που χρησιμοποιούνται από τις τρομοκρατικές ομάδες, χαρακτηρίζονται από την κοινωνία ως μέθοδοι υψηλού βαθμού επικινδυνότητας. Η παραγωγή κοινών απειλών της ασφάλειας έναντι των οποίων μπορούμε να προσδιορίσουμε τον εαυτό μας ως μέλη μιας ομάδας αποτέλεσε βασικό στοιχείο για τη διαμόρφωση της ιδεολογίας και των θεσμών σχετικά με την διεθνή ασφάλεια.⁶⁴ Οι απειλές θεωρούνται ότι προέρχονται από τους «απέξω» και η «κοινότητα» φαίνεται ότι έχει την ανάγκη να προστατευθεί.

Το φαινόμενο αυτό όμως είναι παλαιό. Για παράδειγμα, τον 19^ο αιώνα, για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων επινοήθηκε η έννοια του έννομου αγαθού που απειλούνταν από συγκεκριμένους τύπους δραστών. Στην αρχή πιο επικίνδυνος θεωρήθηκε ο καθ' ἑξίν εγκληματίας, μετά ο τρομοκράτης και στη συνέχεια ο οργανωμένος εγκληματίας. Πρόκειται για μεταβαλλόμενες αναπαραστάσεις του εγκληματία. Με το όρο «αναπαράσταση» νοείται η περιγραφική απεικόνιση του εγκληματία ως έναν διακριτό «τύπο» που φέρει ορισμένα αναγνωρίσιμα ηθικά, σωματικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά μέσα στο χώρο και στον χρόνο.⁶⁵ Σύμφωνα με τον Melossi, από κάθε πολιτισμικό περιβάλλον παράγεται μια ορισμένη «γνώση» του εγκληματία, και αυτές οι αναπαραστάσεις συμβάλλουν στον προσανατολισμό της δημόσιας ηθικής. Οι αναπαραστάσεις που παράγονται δημόσια και γίνονται ευρύτερα αποδεκτές αντανakλούν τον τρόπο που τα άτομα ερμηνεύουν στον εαυτό τους και τους άλλους τα εγκληματικά φαινόμενα και είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με μεταβολές που συντελούνται στον οικονομικό και κοινωνικό χώρο.⁶⁶

⁶³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σσ. 64-66.

⁶⁴ Crawford, A. (2002), σ. 37.

⁶⁵ Λαμπροπούλου, Ε. (2001). *Εσωτερική Ασφάλεια και Κοινωνία του Ελέγχου*, Αθήνα: Κριτική, 48.

⁶⁶ Melossi, D. (1999). Η κοινωνική θεωρία και οι μεταβαλλόμενες αναπαραστάσεις του εγκληματία, Στο: Α. Κουκουτσάκη (επιμ.), *Εικόνες Εγκλήματος*. Αθήνα: Πλέθρον, σ. 24.

Είναι σαφές πως η επίθεση στους Δίδυμους Πύργους της Νέας Υόρκης άλλαξε ριζικά το τοπίο αναφορικά με την ποινική καταστολή και τις διεθνείς σχέσεις. «...*Η εσωτερική ασφάλεια διεθνοποιείται...*»⁶⁷ και η επίτευξη της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας των χωρών αποτελεί προτεραιότητα σε παγκόσμιο επίπεδο. Ένα ζήτημα που απορρέει από τη νέα αντιτρομοκρατική νομοθεσία αφορά στον προσανατολισμό του ποινικού συστήματος όχι στην εγκληματική πράξη, αλλά στο φρόνημα του ύποπτου δράστη. Αυτό συνεπάγεται την εμπλοκή ατόμων με τους φορείς ποινικής δικαιοσύνης ακόμα και όταν εις βάρος τους δεν έχει ασκηθεί καμία κατηγορία παρά μόνο υπάρχει κάποια αόριστη υποψία ενοχής ή έστω διακρίνεται σε αυτά τα άτομα κάποια τάση, ροπή ή προδιάθεση για διάπραξη ή έστω συμμετοχή σε εγκληματικές πράξεις. Ο μετασχηματισμός αυτός της ποινικής πολιτικής συνιστά μεγαλύτερη απειλή για τα ανθρώπινα δικαιώματα από την ίδια την τρομοκρατία.⁶⁸ Σύμφωνα με τον Χ. Ανθόπουλο, το «δικαίωμα στην ασφάλεια» κατέληξε να σημαίνει δικαίωμα στην ασφάλεια μόνο έναντι της τρομοκρατίας ή της εγκληματικότητας ενώ παράλληλα νομιμοποιείται η κάθε δυνατή παρέμβαση του κράτους στην ελευθερία των πολιτών με την ενίσχυση του ποινικού και αστυνομικού ελέγχου.⁶⁹ Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά την 11^η Σεπτεμβρίου ψηφίστηκαν ειδικοί νόμοι, όπως η Πατριωτική Πράξη (Patriot Act) στις ΗΠΑ (21^η Οκτωβρίου 2001), η Πράξη περί Τρομοκρατίας, Εγκλήματος και Ασφαλείας στη Μ. Βρετανία, κλπ., με κοινό σημείο αναφοράς σε δράσεις που μαρτυρούν τη μετάβαση προς ένα κράτος ασφαλείας.

Το ζήτημα της τρομοκρατίας, το οποίο έχει τεθεί ως κεντρικός άξονας της αντεγκληματικής πολιτικής των κρατών και βεβαίως της αεροπλοΐας, διαχέεται και εμπλέκεται με πλήθος εγκληματικών ενεργειών και έχει δημιουργήσει πολλούς προβληματισμούς στο πεδίο της εγκληματολογίας. Σήμερα ασφάλεια για την αεροπορία σημαίνει κυρίως προστασία από την τρομοκρατία.

⁶⁷ Μπελάντης, Δ. (2004). Ανθρωπιστική επέμβαση και Τρομοκρατία: Η Δύση ως εγγυητής της ελευθερίας και της ασφάλειας. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας, σ. 150.

⁶⁸ Παρασκευόπουλος, Ν. (2004). Ασφάλεια του κράτους και ανασφάλεια του δικαίου. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας, σ. 50.

⁶⁹ Ανθόπουλος, Χ. (2005). Κράτος πρόληψης και δικαίωμα στην ασφάλεια, Στο: Χ. Ανθόπουλος, Ξ. Κοντιάδης, Θ. Παπαθεοδώρου (επιμ.), *Ασφάλεια και δικαιώματα στην κοινωνία της διακινδύνευσης*. Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλας, σ. 115.

4. Το ζήτημα του επαγγελματικού λάθους

Στην αλυσίδα της πρόληψης του εγκλήματος και της ασφάλειας στην αεροπορία, ουσιαστικό ρόλο παίζει και ο *ανθρώπινος παράγοντας (human element)* ως βασικό στοιχείο για την πρόκληση και την αποφυγή ατυχημάτων. Το *ανθρώπινο σφάλμα (human error)* αφορά στην απόκλιση από μία αποδεκτή ή επιθυμητή ενέργεια από ένα άτομο ή από ένα σύνολο ατόμων, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε μη αποδεκτά ή ανεπιθύμητα αποτελέσματα. Σε πολλές περιπτώσεις εφαρμοσμένων συστημάτων ασφάλειας (π.χ. στην πυρηνική βιομηχανία) γίνεται ανάλυση της *Αξιοπιστίας του Ανθρώπινου Παράγοντα (Human Reliability Analysis, HRA)*, όπου προσδιορίζεται η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στην αστοχία ενός συστήματος, είτε ενεργητικά (με λανθασμένες ενέργειες που θα μπορούσαν να ελεγχθούν) είτε παθητικά (με τη μορφή αμέλειας). Κάθε είδους ανάλυση των παραπάνω παραγόντων στοχεύει στον προσδιορισμό και έλεγχο όλων των στοιχείων που μπορεί να οδηγήσουν σε ατύχημα ή ανεπιθύμητο περιστατικό, για την εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής ασφάλειας σε κάθε ανθρώπινη ή μηχανική δραστηριότητα.⁷⁰

Σύμφωνα με έρευνες της Boeing που αφορούν τις πτήσεις των επιβατικών αεροπλάνων των τελευταίων 50 χρόνων, κατά το χρονικό διάστημα από το 1959–2009 από τα 1.704 ατυχήματα που έλαβαν χώρα 592 ήταν θανατηφόρα (35% του συνόλου) και 1.112 μη θανατηφόρα (65% του συνόλου), ενώ κατά τη δεκαετία 2000-2009 συνέβησαν 363 αεροπορικά ατυχήματα εκ των οποίων 89 ήταν θανατηφόρα (23% του συνόλου) και 304 μη θανατηφόρα (77% του συνόλου).⁷¹ Οι μελέτες για τα αίτια των αεροπορικών ατυχημάτων έδειξαν ότι 66% των ατυχημάτων οφείλονται σε χειριστικό σφάλμα, 14% αποδίδεται σε μηχανική βλάβη ενώ 10% στις καιρικές συνθήκες. Ακολουθούν με ποσοστό 3% παραλείψεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και ατέλειες στο σύστημα συντήρησης των αεροσκαφών. Τέλος ποσοστό 5% των αεροπορικών ατυχημάτων προκαλείται από αδιευκρίνιστες συνθήκες. Με δεδομένο ότι ο ανθρώπινος παράγοντας υπεισέρχεται σε όλες σχεδόν τις παραπάνω κατηγορίες τότε η συμβολή του ανθρώπινου λάθους στα αεροπορικά ατυχήματα φτάνει το 80% - 90%.⁷²

⁷⁰ Τζατζάκης, Σ. (2009), σ. 5.

⁷¹ Boeing. Commercial airplanes. (2010). *Statistical summary of commercial jet airplane accidents Worldwide Operations 1959-2009*. Seattle, Washington: Aviation Safety Boeing Commercial Airplanes.

⁷² Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004). *Commercial Aviation Safety*. New York: McGraw-Hill.

Το επαγγελματικό λάθος, όπως για παράδειγμα το λάθος του πιλότου, περιλαμβάνεται όλο και περισσότερο στην ποινική δίωξη των φυσικών προσώπων βάσει τοπικών ποινικών νόμων. Μία νομική προσέγγιση των ΗΠΑ παραδειγματικά για το επαγγελματικό λάθος στον τομέα των αερομεταφορών, είναι ότι κανένα πρόσωπο δεν μπορεί να λειτουργήσει ένα αεροσκάφος με απρόσεκτο ή απερίσκεπτο τρόπο, ώστε να θέσει σε κίνδυνο τη ζωή και την περιουσία των άλλων. Μερικές από τις χώρες που έχει γίνει ποινική δίωξη για το επαγγελματικό λάθος στις αερομεταφορές είναι η Μ. Βρετανία, η Ισπανία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Ελλάδα, η Κύπρος, και η Ταϊβάν. Η συντριβή ενός σκανδιναβικού επιβατικού αεροσκάφους όπου σκοτώθηκαν 118 άτομα στο αεροδρόμιο Linate του Μιλάνου το 2001, οδήγησε στην καταδίκη των τεσσάρων υπαλλήλων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για πολλαπλές ανθρωποκτονίες από αμέλεια, ενώ η δίκη για ανθρωποκτονία πέντε διευθυντών της Helios Airways στην Ελλάδα και στην Κύπρο σχετικά με το θανατηφόρο ατύχημα του 2005 συνεχίζεται. Η Γαλλία έχει επίσης πιλότους στη φυλακή.⁷³

Σύμφωνα με την Sidney W. Dekker, η ποινική δίωξη για το επαγγελματικό λάθος θεωρείται συχνά ως άδικη, άσκοπη, διεισδυτική και «αυστηρή», αλλά και επιζήμια για την έντιμη αποκάλυψη των επαγγελματιών και την ελεύθερη ροή των πληροφοριών ασφαλείας. Ορισμένες φορές οι επαγγελματίες προσπαθούν να γίνουν καλύτεροι προκειμένου να μην υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για το λάθος, και να μην γίνονται αναφορές σφαλμάτων. Η αεροπορία, όπως και οι περισσότεροι τομείς που είναι κρίσιμοι για την ασφάλεια εκφράζει την ανησυχία της σχετικά με τη δίωξη του επαγγελματικού λάθους. Η τάση ποινικοποίησης του επαγγελματικού λάθους τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια έχει δημιουργήσει αρκετά ζητήματα, καθώς από τη μία πλευρά δεν ακολουθείται μία ομοιόμορφη ποινική αντιμετώπιση από όλα τα κράτη και από την άλλη, γίνεται μία μεγάλη συζήτηση σχετικά με τα όρια και τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ ειλικρινούς επαγγελματικού λάθους και ποινικοποίησης.⁷⁴

Η πιθανότητα συνεπειών εξαιτίας του επαγγελματικού λάθους αποδίδεται σε πρωτογενείς, δευτερογενείς και τριτογενείς παράγοντες. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν στοιχεία όπως: οι ικανότητες του προσωπικού, το περιβάλλον εναέριας κυκλοφορίας, τα πτητικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών καθώς και οι έκνομες

⁷³ Dekker, S. W. A. (2009). Prosecuting professional mistake: Secondary victimization and a research agenda for criminology. *International Journal of Criminal Justice Sciences*, vol. 4 (1), pp. 60-78.

⁷⁴ Στο ίδιο.

πράξεις. Οι ικανότητες του προσωπικού (πιλότοι, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, προσωπικό εδάφους, μηχανικοί αεροσκαφών) είναι ένα κρίσιμο σημείο. Σύμφωνα με αυτή την θεώρηση, το 90% των αεροπορικών ατυχημάτων αποδίδονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Οι περιορισμένες ικανότητες του προσωπικού, όπως ελλείψεις στην επαγγελματική κατάρτιση, ανικανότητα στην κρίση και στην αντίληψη της κατάστασης, ο φόρτος εργασίας, η κούραση και το στρες του προσωπικού ή άλλοι λόγοι υγείας, αποτελούν τα γενεσιουργά αίτια του ανθρώπινου - επαγγελματικού λάθους. Άλλο ένα σημείο, το οποίο είναι κρίσιμο για το επαγγελματικό λάθος είναι το περιβάλλον εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο εννοείται ως οι υποδομές των αεροδρομίων, τα μέσα και οι δυνατότητες εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας καθώς και η πυκνότητα των εναέριων δρομολογίων. Έχει παρατηρηθεί ότι η αυξημένη πυκνότητα των αεροπορικών δρομολογίων προκαλεί μεγάλο φόρτο εργασίας και ψυχολογική πίεση στο προσωπικό που στελεχώνει το σύστημα αεροπορικού ελέγχου, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό τα επιχειρησιακά λάθη (operational error), τις επιχειρησιακές αποκλίσεις (operational deviation) καθώς και την απόκλιση του πιλότου (pilot deviation) συντελώντας στην αύξηση των πιθανοτήτων εναέριας σύγκρουσης μεταξύ των αεροσκαφών. Σύμφωνα με την FAA, ως «επιχειρησιακό λάθος» χαρακτηρίζεται ένα συμβάν το οποίο σχετίζεται άμεσα με το σύστημα εναερίου ελέγχου και το οποίο έχει ως αποτέλεσμα η απόσταση μεταξύ δύο ή περισσότερων αεροσκαφών ή μεταξύ ενός αεροσκάφους και του εδάφους ή ενός εμποδίου να είναι κατώτερη από την ελάχιστη επιτρεπτή. Ως «επιχειρησιακή απόκλιση» χαρακτηρίζεται το συμβάν κατά το οποίο ένα αεροσκάφος εισέρχεται σε εναέριο χώρο, ο οποίος έχει παραχωρηθεί σε άλλο αεροσκάφος ή χρησιμοποιεί επίγεια εγκατάσταση χωρίς να έχει λάβει εξουσιοδότηση. Τέλος ως «απόκλιση πιλότου» χαρακτηρίζεται οποιαδήποτε πράξη η οποία παραβιάζει τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι έχουν θεσπιστεί για την ασφαλή, εύρυθμη και γρήγορη ροή της εναέριας κυκλοφορίας.⁷⁵

Στους δευτερογενείς παράγοντες, οι οποίοι όμως επηρεάζουν άμεσα τους πρωτογενείς, ανήκουν οι Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, οι κατασκευάστριες εταιρείες πολιτικών αεροσκαφών και οι αεροπορικές εταιρείες. Χαρακτηριστικές δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στην κατηγορία των δευτερογενών παραγόντων ασφαλείας είναι: α) η συντήρηση των αεροσκαφών, η λειτουργία της αεροπορικής

⁷⁵ Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004), σ. 138.

εταιρίας και οι διαδικασίες εκπαίδευσης του προσωπικού, β) οι πρακτικές διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, γ) οι πρακτικές που ακολουθούν οι κατασκευάστριες εταιρείες σε θέματα παραγωγής και σχεδιασμού των αεροσκαφών. Στους τριτογενείς παράγοντες εντάσσονται οι δράσεις που σχετίζονται με την αεροναυπηγική βιομηχανία, καθώς και τις Υπηρεσίες Πολιτικές Αεροπορίας (ΥΠΑ). Όλοι οι παραπάνω παράγοντες επηρεάζουν καθοριστικά την ασφάλεια των επιβατικών πτήσεων καθώς, σύμφωνα με το μοντέλο του James Reason, μπορούν να δημιουργήσουν κενά στο σύστημα ασφαλείας με τελική συνέπεια το αεροπορικό ατύχημα.⁷⁶

Το μοντέλο των 5M του Reason, προκύπτει από τα αρχικά των λέξεων man (άνθρωπος), machine (μηχανή), medium (μέσο, περιβάλλον), mission (αποστολή), management (διαχείριση). Ο Reason, αναζητεί τους γενεσιουργούς παράγοντες των αεροπορικών ατυχημάτων αναλύοντας τα αίτια που κατά την κρίση του οδηγούν σε ένα ατύχημα. Το μοντέλο αυτό που τυγχάνει διεθνούς αναγνώρισης και αποδοχής χρησιμοποιείται από τις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και από τις επιτροπές διερεύνησης αεροπορικών ατυχημάτων για τον εντοπισμό των παραλείψεων και των σφαλμάτων που οδήγησαν στο αεροπορικό ατύχημα. Σύμφωνα με τον Reason, μια ολοκληρωμένη και ακριβής προσέγγιση για την πρόληψη και αντιμετώπιση των εγκληματικών ενεργειών ή ατυχημάτων θα πρέπει να περιλάβει στον παράγοντα «άνθρωπος», το σύνολο των ανθρώπινου δυναμικού που εμπλέκεται στην διεξαγωγή των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών και όχι μόνο τον χειριστή του αεροσκάφους όπως συνέβαινε παλαιότερα. Στο παρελθόν, ο όρος «άνθρωπος» αναφερόταν μόνο στον χειριστή και οδήγησε στην χρήση του όρου «σφάλμα χειριστού» ως αιτία ατυχημάτων και συχνά παραλείπονταν άλλες αιτίες ανθρώπινου παράγοντα. Αυτό είχε ως επακόλουθο συχνά να μην επισημαίνονται άλλοι κίνδυνοι, οι οποίοι ωστόσο αποκαλύπτονταν κατά την διερεύνηση. Στις μέρες μας, ο ανθρώπινος παράγοντας με την ευρύτερη έννοια περικλείει το σύνολο των ατόμων που ασχολούνται με την σχεδίαση, την κατασκευή, την συντήρηση και την διαχείριση των πολιτικών αεροσκαφών. Περιλαμβάνει δηλαδή, τους αεροναυπηγούς, τους εργαζόμενους τις κατασκευάστριες εταιρείες, τους πιλότους, τους μηχανικούς, τους ελεγκτές εναέριας

⁷⁶ Στο ίδιο, σσ . 139, 146.

κυκλοφορίας, το πλήρωμα εδάφους, τους μετεωρολόγους και γενικότερα όλους όσους με οποιοδήποτε τρόπο σχετίζονται με την σχεδίαση και διεξαγωγή των πτήσεων.⁷⁷

Το μοντέλο Reason είναι μια μέθοδος διαχείρισης ρίσκου που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο του υψηλού ρίσκου χαμηλής πιθανότητας σε βιομηχανίες, όπως η αεροπορία καθώς τα προληπτικά μέτρα διαχείρισης του κινδύνου αποτελούν για την αεροπορική βιομηχανία ένα ζήτημα υψίστης σημασίας. Ο Reason επισημαίνει ότι για κάθε ατύχημα δεν ευθύνεται το ελάττωμα ή μία ενέργεια οποιουδήποτε ατόμου, αλλά μια πληθώρα παραγόντων, που όλοι μαζί είναι ικανοί να προκαλέσουν την εμφάνιση ατυχημάτων. Τα μοντέλα που αποδίδουν τα αεροπορικά ατυχήματα αποκλειστικά στην λανθασμένη απόδοση του χειριστή χωρίς να εξετάσουν την αιτία πρόκλησης του λάθους χαρακτηρίζονται ανεπαρκή. Ο Reason καταλήγει ότι τα λάθη που συμβαίνουν στα ανώτερα διοικητικά επίπεδα, τα οποία δεν είναι εμφανή και εύκολα ανιχνεύσιμα, ευθύνονται καθοριστικά για τα αεροπορικά ατυχήματα. Το ανθρώπινο λάθος είναι το τελικό αποτέλεσμα ενός αεροπορικού ατυχήματος και όχι η κύρια αιτία.⁷⁸

Επομένως, με βάση το μοντέλο Reason η ευθύνη της ασφάλειας και συνεπώς η πρόληψη των αεροπορικών ατυχημάτων σε κάθε αεροπορική εταιρεία στηρίζεται στη σωστή διοίκηση, η οποία ασχολείται και ελέγχει την κατανομή των μέσων. Για παράδειγμα, ο τύπος του αεροσκάφους που θα επιλεγεί για μία συγκεκριμένη πτήση, οι πιλότοι που θα εκτελέσουν το αεροπορικό δρομολόγιο, το τεχνικό προσωπικό που θα συντηρήσει το αεροσκάφος καθώς και οι διαδικασίες λειτουργίας που θα εφαρμοστούν είναι θέματα σωστής διοίκησης. Οι κρατικές αρχές έχουν την ευθύνη της σύνταξης των νόμων που αφορούν το απαιτούμενο επίπεδο πτητικής εμπειρίας, καθώς και τα κριτήρια για την αδειοδότηση του ιπτάμενου προσωπικού, ενώ παράλληλα ασκούν μέσω των αρμοδίων υπηρεσιών τους έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Όσον αφορά στις κατασκευάστριες εταιρείες, αυτές ευθύνονται για την κατάλληλη σχεδίαση και την σύμφωνη με τους κανονισμούς κατασκευή των επιβατικών αεροσκαφών προκειμένου να εξασφαλίσουν την απαιτούμενη πιστοποίηση πλοϊμότητας. Καθώς η ασφάλεια των πτήσεων είναι συλλογική ευθύνη όλοι οι άνθρωποι που σχετίζονται με την διεξαγωγή των πτήσεων θα πρέπει να έχουν υψηλή επαγγελματική συνείδηση, να είναι ενήμεροι

⁷⁷ Στο ίδιο, σ. 146.

⁷⁸ Στο ίδιο, σ. 150.

για τις συνέπειες των παραλείψεων τους και να καταβάλλουν κάθε ανθρωπίνως δυνατή προσπάθεια για τις αποφύγουν.

Ωστόσο, η απόδοση των ευθυνών και κατ' επέκταση η καταβολή αποζημιώσεων προς τους δικαιούχους (είτε λόγω τραυματισμού, είτε λόγω θανάτου συγγενή κ.λ.π.) αποτελεί ένα προβληματικό πεδίο, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες τις περισσότερες φορές δεν αναλαμβάνουν τις ευθύνες που τους αναλογούν, παρά το γεγονός ότι μια σειρά από συμφωνίες, συμβάσεις και πρωτοκόλλα που υπογράφηκαν έχουν κατά καιρούς καθορίσει τα όρια των ευθυνών – αποζημιώσεων των αεροπορικών εταιρειών. Σύμφωνα με αυτές τις συμφωνίες οι αεροπορικές εταιρείες οφείλουν να καταβάλλουν αποζημιώσεις αν αποδειχτεί ότι είναι υπαίτιες για τις συνέπειες που επέρχονται είτε στους επιβάτες-πελάτες, είτε στους συγγενείς τους, είτε εν γένει στο ευρύτερο κοινό, ωστόσο αποποιούμενες των ευθυνών προβάλλουν αβάσιμους ισχυρισμούς προκειμένου να αποφύγουν την καταβολή αποζημιώσεων.⁷⁹

Η διοίκηση όμως των αερομεταφορών δεν είναι άμοιρη ευθυνών. Μέσα από την βιβλιογραφία φαίνεται πως ο τρόπος δράσης και η γραφειοκρατική οργάνωση των επιχειρήσεων δυσχεραίνουν την απόδοση ευθυνών. Με αυτόν τον τρόπο, όταν μια υπόθεση που αφορά την εγκληματική δράση μια επιχείρησης παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη, είναι δύσκολο να αποφασιστεί ποιος πρέπει τιμωρηθεί. Αυτός που έλαβε την απόφαση ή αυτός που την εκτέλεσε; Μεμονωμένα άτομα ή η επιχείρηση ως ολότητα; Οι εγκληματικές ενέργειες μιας επιχείρησης ή η περίπτωση συγκάλυψης των υπευθύνων προκειμένου να μην αποδοθεί «κακή» φήμη σε μία επιχείρηση ή σε ένα οργανισμό εντάσσεται στα εγκλήματα του λευκού περιλαιμίου. Σύμφωνα με τον Sutherland, έγκλημα λευκού περιλαιμίου είναι «*το έγκλημα που συμβαίνει στην υψηλή, λευκού περιλαιμίου τάξη, που συνθέτεται από σεβάσμιους, ή τουλάχιστον λιγότερο ύποπτους, επιχειρηματίες*».⁸⁰ Με το έγκλημα του λευκού κολάρου ο Sutherland εννοεί τα εγκλήματα που γίνονται σε μεγάλες επιχειρήσεις και οργανώσεις (corporate crime), όπου λαμβάνουν χώρα συνεχώς και κατ' επανάληψη παράνομες πρακτικές. Οι παραβιάσεις αυτών των επιχειρήσεων είναι δύσκολο να αποδειχτούν και οι υποθέσεις αυτές συχνά συγκαλύπτονται, αφού οι επιχειρηματίες ή οι υπεύθυνοι περιφρονούν τόσο

⁷⁹ Στο ίδιο, σ. 150.

⁸⁰ Geis, G., Meier, F. R. & Salinger, M.L. (1995). *White-Collar crime: Classic and Contemporary Views.*, New York : The Free Press, σ. 25.

τον νόμο και την κυβέρνηση, όσο και τις ρυθμιστικές αρχές.⁸¹ Με βάση τον ορισμό του Reiss και Biderman, οι παραβάτες του λευκού κολάρου απολαμβάνουν εμπιστοσύνη στα πλαίσια μιας νόμιμης οικονομικής ή πολιτικής τάξης, καθώς κατέχουν σημαντική θέση, δύναμη και επιρροή και χρησιμοποιούν τη θέση αυτή για παράνομο προσωπικό κέρδος, είτε δικό τους, είτε του οργανισμού.⁸² Ο Kramer από την άλλη πλευρά, με τον όρο επιχειρηματικό έγκλημα εστιάζει στις εγκληματικές πράξεις, οι οποίες είναι αποτέλεσμα εκούσιας απόφασης ή εγκληματικής αμέλειας των στελεχών που κατέχουν οργανικές θέσεις μέσα στον οργανισμό.

Με βάση την κριτική θεωρία, οι συνθήκες που απορρέουν από τον καπιταλισμό και την καταναλωτική κοινωνία, οδηγούν εκτός από τη διάπραξη εγκλημάτων επιβίωσης και στα εγκλήματα συσσώρευσης. Τα κίνητρα για τα εγκλήματα συσσώρευσης είναι η επιδίωξη του κέρδους, της δύναμης και του κύρους. Τα εγκλήματα αυτά συνήθως στρέφονται προς πάσα κατεύθυνση, σε ανταγωνιστές, πελάτες, εργαζόμενους, ακόμη και σ' αυτό το ίδιο το περιβάλλον.⁸³ Οι αεροπορικές εταιρείες και γενικότερα οι μεγάλες επιχειρήσεις ή οργανισμοί που εμπλέκονται με τον τομέα των αερομεταφορών έχουν τη δύναμη να επηρεάσουν τις εξελίξεις, καθώς ο διεθνής χαρακτήρας των αποφάσεών τους αφορά σε γενικές γραμμές ολόκληρη τη κοινωνία. Σύμφωνα με τον Μιλς, όπως θα διακρίνουμε και μέσα από τις συνέπειες των εγκληματικών δραστηριοτήτων, οι αποφάσεις μιας χούφτας εταιριών επηρεάζουν, τόσο τις αμυντικές και πολιτικές, όσο και τις οικονομικές εξελίξεις σε όλο τον κόσμο.⁸⁴

5. Συνέπειες από την εγκληματική δραστηριότητα

Οι επιπτώσεις των εγκληματικών ενεργειών στο χώρο των αερομεταφορών είναι πολυδιάστατες, καλύπτουν πολλούς τομείς του κοινωνικο-οικονομικού, πολιτισμικού και πολιτικού πεδίου και διακρίνονται για το μέγεθος, την εμβέλειά και τη διάρκεια τους.

⁸¹ Στο ίδιο, σ. 25.

⁸² Punch, M. (1996). *Dirty Business: Exploring Corporate Misconduct: Analysis and Cases*. London: Sage Publications, σ. 55.

⁸³ Λάζος, Γ. (2007). *Κριτική Εγκληματολογία*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, σ. 200.

⁸⁴ Μιλς, Σ. Ρ. (1991). *Η αριστοκρατία της εξουσίας*. Αθήνα: Αρσενίδης.

Το μέγεθος των επιπτώσεων αναφέρεται στην σοβαρότητα της κοινωνικής αποδιοργάνωσης και των φυσικών βλαβών, όπως για παράδειγμα βλάβες στο φυσικό και κτισμένο περιβάλλον, απώλειες ζωής, τραυματισμοί και ασθένειες. Η εμβέλεια των επιπτώσεων αναφέρεται στην έκταση και το μέγεθος των γεωγραφικών ενοτήτων και των κοινωνικών στρωμάτων ή κοινοτήτων που πλήττονται από τις φυσικές βλάβες και στην κοινωνική αποδιοργάνωση που προκαλείται. Η εμβέλεια των επιπτώσεων αυτών είναι εξαιρετικά μεγάλη καθώς πλήττουν άτομα ανεξαρτήτως καταγωγής, οικονομικής ή κοινωνικής τάξης. Η διάρκεια των επιπτώσεων αναφέρεται στη χρονική καθυστέρηση από την εμφάνιση της κοινωνικής αποδιοργάνωσης και των φυσικών βλαβών μέχρι τη θεραπεία αυτών των επιπτώσεων ή την παύση της διαδικασίας πρόκλησης τους.⁸⁵ Οι επιπτώσεις επιπλέον είναι τόσο βραχυπρόθεσμες, όσο και μακροπρόθεσμες. Οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις που προκύπτουν από τις εγκληματικές ενέργειες είναι σε γενικές γραμμές εμφανείς και προσδιορίσιμες, σε αντίθεση με τις μακροπρόθεσμες, οι οποίες είναι δυσδιάκριτες και πολλές φορές πιο έντονες.

Η μεγαλύτερη καταστροφική συνέπεια που μπορεί να προκύψει από μια εγκληματική ενέργεια είναι η ανυπολόγιστη και ανυπέρβλητη αξία της ανθρώπινης ζωής. Για να συνειδητοποιήσουμε όμως τις σχέσεις αλληλεξάρτησης ανάμεσα στις συνέπειες που προκύπτουν από το έγκλημα στις αερομεταφορές σε ένα πιο ορθολογιστικό πλαίσιο, αρκεί να αναλογιστούμε ορισμένες παράπλευρες παραμέτρους. Ορισμένες από αυτές τις συνέπειες, είναι οι απώλειες στην παραγωγικότητα, το κόστος ιατρικής περίθαλψης, κηδείων, έρευνας και διάσωσης, διερεύνησης του ατυχήματος, απώλειας αεροσκαφών, τα ασφαλιστικά και νομικά κόστη, πρόστιμα και κυρώσεις. Ορισμένες επιπτώσεις ακόμη, είναι το κλείσιμο των αεροδρομίων, οι ψυχολογικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά και οι επιπτώσεις σε αστικές περιοχές, καθώς ένα αεροσκάφος ή τα συντρίμια του μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή θάνατο πολιτών, πυρκαγιές, καταστροφές σε δημόσια και ιδιωτικά κτίρια και γενικότερα ζημιές στην περιουσία των πολιτών.

Ένα ακόμη ζήτημα που δημιουργείται από τη μία πλευρά, είναι το ζήτημα αξιοπιστίας στις αερομεταφορές, καθώς διακυβεύεται η εικόνα και η φήμη των αεροπορικών εταιρειών και από την άλλη, το πλήγμα που δημιουργείται στην αξιοπιστία του κράτους. Όταν μία εγκληματική ενέργεια προκαλείται από παραλείψεις

⁸⁵ Σαπουντζάκη, Κ. (2007), σ. 21.

των υπεύθυνων μηχανισμών ελέγχου των πτήσεων τότε αυτό μπορεί να έχει και πολιτικές συνέπειες. Καθώς οι υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένες με την παρακολούθηση και ομαλή διεξαγωγή των πτήσεων υπάγονται στον κρατικό μηχανισμό, οποιοδήποτε σφάλμα ή παράλειψη αυτών αποτελεί άμεσο πλήγμα στην αξιοπιστία και την αποδοτικότητα του κράτους. Οι δράσεις, οι πρακτικές και οι λειτουργίες τόσο της αεροναυπηγικής βιομηχανίας και των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) όσο και των κρατικών μηχανισμών βρίσκονται σε στενή αλληλεξάρτηση, καθώς η ακολουθούμενη κρατική πολιτική επηρεάζει και καθορίζει την στάση των εταιριών κατασκευής πολιτικών αεροσκαφών σε πολλούς τομείς και γενικότερα όλο το σύστημα αερομεταφορών. Γενικότερα, οι συνέπειες που προκύπτουν από τις εγκληματικές ενέργειες στον τομέα των αερομεταφορών απεικονίζουν τις οικονομικές αρχές και την γενικότερη οικονομική φιλοσοφία μιας κοινωνίας, καθώς και την ακολουθούμενη κρατική πολιτική στον τομέα των επιχειρήσεων.⁸⁶

Επομένως, διαπιστώνουμε ότι το έγκλημα στις αερομεταφορές δημιουργεί ένα πλήθος αρνητικών συνεπειών που επηρεάζουν ποικιλότροπα τον άνθρωπο και κατ' επέκταση την κοινωνία και το κράτος. Για την αποφυγή των αρνητικών επιπτώσεων από τη διάπραξη του εγκλήματος στο χώρο των αερομεταφορών είναι αναγκαία η ενεργοποίηση των μηχανισμών της πρόληψης, τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο, σε ένα πλαίσιο ωστόσο, όπου θα βρίσκονται σε πρώτο πλάνο ο σεβασμός, η ελευθερία, τα ανθρώπινα δικαιώματα και ιδεώδη.

6. Θεωρίες πρόληψης

Οι εξελίξεις για την εγκληματικότητα στο πεδίο των αερομεταφορών συνδέονται με ένα γενικότερο θεωρητικό πλαίσιο, το οποίο φωτίζει μία διαφορετική πλευρά του φαινομένου και της αντεγκληματικής πολιτικής. Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές προσεγγίζεται μέσα από την γενική ποινική πρόληψη και την περιστασιακή πρόληψη. Κύρια σημεία αναφοράς για την προληπτική δράση του τομέα των αερομεταφορών απέναντι στο έγκλημα αποτελούν η θεωρία της

⁸⁶ Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004), σ. 140.

ορθολογικής επιλογής, η θεωρία των ευκαιριών και η περιβαλλοντική θεωρία, ενώ οι λέξεις-κλειδιά που χρησιμοποιούνται ευρύτερα στην πρόληψη του εγκλήματος και αποτελούν ζωτικά σημεία των στρατηγικών πρόληψης του τομέα των αερομεταφορών για ένα μεγάλο εύρος κρίσεων, είναι η αποτροπή, η καθυστέρηση, ο εντοπισμός και η επιτήρηση.

Στην ποινική πρόληψη που λειτουργεί μέσα από την παρέμβαση του ποινικού συστήματος μετά τη διάπραξη του εγκλήματος, με απώτερο στόχο την πρόληψή του στο μέλλον και προβλέπεται η εφαρμογή του νόμου και των κυρώσεων. Κατά την θεωρία της γενικής πρόληψης, από τη μία πλευρά οι επαπειλούμενες αρνητικές συνέπειες της ποινής θα αποτρέψουν το κοινωνικό σύνολο που δεν έχει εγκληματίσει, από την τέλεση εγκλημάτων με την εκφόβισή του (αρνητική γενική πρόληψη) και από την άλλη, η επιβολή της ποινής θα παραδειγματίσει το κοινωνικό σύνολο και θα ενισχύσει την εμπιστοσύνη του στην απονομή της δικαιοσύνης. Εφόσον η παράνομη πράξη αποδοκιμάζεται και ο δράστης τιμωρείται, εμποδίζεται στη συνείδηση του κοινωνικού συνόλου η νομιμοποίηση του εγκλήματος και καταπολεμείται η διάβρωση των κοινωνικών συνόλων (θετική γενική πρόληψη - έμμεση διαπαιδαγώγηση).⁸⁷ Σύμφωνα με τον Γερμανό ποινικολόγο Anselm Feuerbach, -τον κυριότερο εκπρόσωπο της θεωρίας της γενικής πρόληψης- η αποτροπή των κοινωνιών από την τέλεση εγκλημάτων δεν επιτυγχάνεται με την εκτέλεσή της ποινής, όπως πίστευαν πολλοί πριν απ' αυτόν, αλλά επιτυγχάνεται κυρίως με την απειλή της ποινής στο νόμο που εξουδετερώνει την αναμενόμενη ευχαρίστηση από το έγκλημα.⁸⁸

Η περιστασιακή πρόληψη (ή τεχνική ή μηχανική) από την άλλη πλευρά, στοχεύει στη μείωση των ευκαιριών διάπραξης και τη δυσχέραση του στόχου του εγκλήματος, καθιστώντας το έγκλημα πιο δύσκολο, πιο ριψοκίνδυνο ή λιγότερο αποδοτικό για τους πιθανούς δράστες. Οι στρατηγικές της περιστασιακής πρόληψης έχουν ως αφετηρία την υπόθεση, ότι το έγκλημα προκύπτει ως αποτέλεσμα των διαθέσιμων ευκαιριών για τη διάπραξή του. Έτσι, όπως θα δούμε και παρακάτω κατά τη συζήτηση των μέτρων πρόληψης, οι προσπάθειες περιστασιακής πρόληψης βασίζονται στην τροποποίηση του περιβάλλοντος και σε όλα τα τεχνικά μέσα που ματαιώνουν την εγκληματική συμπεριφορά. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή των αεροσκαφών και των αεροδρομίων και ο σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός με

⁸⁷ Λαμπροπούλου, Ε. (1994). *Κοινωνικός έλεγχος του εγκλήματος*. Αθήνα: Παπαζήσης, σ. 125.

⁸⁸ Σπινέλλη, Κ. (1982), σ. 129

ηλεκτρονικά μηχανήματα και συστήματα, όπως για παράδειγμα τα κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης και τα βιομετρικά μηχανήματα, δημιουργούν τις κατάλληλες υποδομές και προϋποθέσεις αποτροπής ή ματαίωσης των εγκληματικών ενεργειών. Οι στρατηγικές περιστασιακής πρόληψης ανταποκρίνονται καλά σε ορισμένα είδη εγκλημάτων, κυρίως τα ευκαιριακά και τα λεγόμενα εγκλήματα του δρόμου, όπως τα γκράφιτι, οι βανδαλισμοί, οι διαρρήξεις, οι κλοπές και οι επιθέσεις, αλλά δεν είναι το ίδιο αποτελεσματικές στην διαχείριση των παραγόντων που οδηγούν στις αντικοινωνικές και παραβατικές συμπεριφορές. Στην περίπτωση των αερομεταφορών όπου υπάρχει αυξημένος κίνδυνος για τρομοκρατικές επιθέσεις κρίνονται απαραίτητες.

Οι στρατηγικές πρόληψης στον τομέα των αερομεταφορών είναι ιδιαίτερα επηρεασμένες από την περιστασιακή πρόληψη που εμπνέεται από τρεις πτυχές της σύγχρονης εγκληματολογίας: την ορθολογική επιλογή, την θεωρία των ευκαιριών και την περιβαλλοντική εγκληματολογία.

Στην θεωρία της ορθολογικής επιλογής, οι πιθανοί παραβάτες θεωρούνται ως λογικοί και αυτο-εξυπηρετικοί και επομένως τα μέτρα πρόληψης του εγκλήματος έχουν σχεδιαστεί με την προοπτική αυτή. Ο εγκληματίας αντιμετωπίζεται δηλαδή, ως ορθολογικός δράστης.⁸⁹ Η θεωρία της ορθολογικής επιλογής δηλώνει ότι, οι δράστες επιλέγουν το έγκλημα υπό το πρίσμα εξέτασης προσωπικών παραγόντων, όπως τα χρήματα, η εκδίκηση ή οι συγκινήσεις και περιστασιακών παραγόντων, όπως η διαθεσιμότητα του στόχου, τα μέτρα ασφάλειας και την ικανότητα. Επιπλέον, οι αξιολογήσεις γίνονται σε σχέση με την πιθανότητα σύλληψης και τις πιθανές συνέπειες της δράσης. Η θεωρία της ορθολογικής επιλογής έχει χρησιμοποιηθεί εκτενώς σε κύκλους της εγκληματολογίας για να αξιολογήσει μια ποικιλία συμπεριφορικών περιπτώσεων. Οι Dugan, LaFree και Piquero (2005), διαπίστωσαν ότι η χρήση της θεωρίας ορθολογικής επιλογής είναι το κατάλληλο εργαλείο για πολλές απόπειρες αεροπειρατείας, οι οποίες είναι καλά σχεδιασμένες και έχει γίνει προσεκτική εξέταση από την πλευρά των δραστών ως προς τους κινδύνους και τα οφέλη μιας τέτοιας δράσης.⁹⁰ Έτσι, υποστηρίζεται, πως ο δράστης πριν προβεί στην εγκληματική πράξη, συνυπολογίζει το κόστος και το όφελος που ενδεχομένως θα έχει η πράξη αυτή. Καθώς οι επιχειρήσεις είναι ορθολογικές οντότητες, η λήψη αποφάσεων είναι προϊόν

⁸⁹ Weiser - Eastal, P. & Wilson P. (1991), σ. 1.

⁹⁰ Dugan, L., LaFree, G. & Piquero, A. R. (2005). Testing a rational choice model of airline hijackings. *Criminology*. vol. 43 (4), pp. 1031-1065.

συλλογικής σκέψης και όχι παρόρμησης ή αποτέλεσμα συναισθηματικών παραγόντων. Με βάση αυτό το σκεπτικό, η συγκεκριμένη θεωρία θα ήταν χρήσιμο να χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση εγκλημάτων λευκού περιλαίμιου.

Η θεωρία ευκαιριών, δείχνει πώς οι παραβάτες μπορούν εύκολα να διαπράξουν εγκλήματα, αν υπάρχουν οι κατάλληλοι στόχοι και η απουσία φυλάκων. Η πρόληψη στοχεύει στην άρση της ευκαιρίας και κάνει το κόστος του εγκλήματος μεγαλύτερο από τα οφέλη.⁹¹ Από την άλλη πλευρά, η περιστασιακή πρόληψη του εγκλήματος εξαρτάται από μια ποικιλία περιβαλλοντικού σχεδιασμού και τις διαδικασίες διαχείρισης για την αύξηση των δυσκολιών και των ρίσκων για τη διάπραξη του εγκλήματος. Η περιβαλλοντική θεωρία υποδεικνύει την αρχιτεκτονική «προστατεύσιμου χώρου», κρατάει τους εισβολείς έξω από αυτόν και ενθαρρύνει την άσκηση του ελέγχου στους δημόσιους χώρους, αλλά και τις πρωτοβουλίες για την παρακολούθησή τους.⁹²

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι ανωτέρω θεωρίες κατά την πρακτική τους εφαρμογή δεν προσεγγίζονται στον ίδιο βαθμό ή με τους ίδιους κανόνες ομοιομορφίας από την πολιτική αεροπορία. Είναι γνωστό στην αεροπορική κοινότητα, ότι η εγκληματικότητα στα μικρά αεροδρόμια είναι ιδιαίτερα ανεβασμένη, καθώς είναι εύκολα προσβάσιμα και απροστάτευτα. Η κλοπή των αεροσκαφών για το λαθρεμπόριο ναρκωτικών, ακόμη και για τρομοκρατικές δραστηριότητες, αποτελεί μία αυξανόμενη απειλή. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι τρομοκράτες προετοιμάστηκαν για τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στην εκπαίδευση πτήσεων στα μικρά αεροδρόμια, ενώ διοχετεύτηκαν πληροφορίες ότι οι τρομοκράτες μπορεί να εκμεταλλευτούν την δυνατότητα χρήσης των γεωργικών αεροσκαφών για να ψεκάσουν με χημικές ή βιολογικές ουσίες ένα ανυποψίαστο κοινό. Αυτή η πληροφορία σχετικά με τις τρομοκρατικές μεθόδους σημαίνει πως κάθε αερολιμένας από τους μεγαλύτερους διεθνείς μέχρι και τους μικρούς, είναι πιθανός στόχος της τρομοκρατικής δραστηριότητας. Σημαίνει επίσης, ότι η ασφάλεια στους κόλπους της πολιτικής αεροπορίας, είναι ασφάλεια διαφορετικών ταχυτήτων.⁹³

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι αερογραμμές των αναπτυσσόμενων χωρών της Ασίας και της Αφρικής έχουν τα χειρότερα ρεκόρ ασφαλείας. Το 2006, η Ευρωπαϊκή

⁹¹ Weiser - Eastal, P. & Wilson P. (1991), σ. 2

⁹² Στο ίδιο, σ. 2.

⁹³ Gardner, R. A. (2002). *Rural & Small Town Airport Security Manual and Checklist*. Philadelphia, Pennsylvania: Alfred L. & Constance C. Wolf Aviation Fund, σ. 5.

Ένωση απαγόρευσε τη λειτουργία 92 αερογραμμών στον εναέριο χώρο της, οι περισσότερες εκ των οποίων ήταν αερογραμμές αφρικανικών χωρών, ενώ κάποιες ήταν της Νότιας Κορέας, του Αφγανιστάν, του Καζακστάν, της Ταϊλάνδης και άλλων ασιατικών χωρών. Υπάρχει μία ολόκληρη λίστα απαγορευμένων αερογραμμών. Η λίστα αυτή απαγορεύει όλες τις εταιρείες από την Αγκόλα, την Δημοκρατία του Κιργκίζ, τη Γουινέα του Ισημερινού, την Ινδονησία, τη Λιβερία, τη Σιέρα Λεόνε, τη Ζουαζιλάνδη, τη Δημοκρατία του Κονγκό και την Γκαμπόν, με εξαίρεση την Gabon Airlines και την Afrijet. Η λίστα απαγορεύει επίσης, τη λειτουργία 8 ανεξάρτητων εταιριών του Αφγανιστάν, της Καμπότζης, της Βόρειας Κορέας, της Ρουάντα, του Σουδάν και της Ουκρανίας. Η λίστα αυτή μεταβάλλεται διαρκώς.⁹⁴

Όπως βλέπουμε δεν υλοποιούνται τα πρότυπα ασφαλείας του ICAO από όλες οι χώρες και αυτό οφείλεται, εν μέρει, σε οικονομικές εκτιμήσεις. Γι' αυτό τον λόγο, ο ICAO πραγματοποιεί δωρεές ή δάνεια χαμηλών τόκων για τον εξοπλισμό και την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας σε διαθέσιμες φτωχότερες χώρες. Σύμφωνα με τους Weiser – Easteal και Wilson, αν και τα πρότυπα του ICAO υπαγορεύουν χαμηλό επίπεδο ασφάλειας, ο οργανισμός του ICAO παρουσιάζει έλλειμμα εξουσίας στην διεθνή επιβολή κυρώσεων.⁹⁵ Παρά ταύτα, η ανάγκη για τη συντονισμένη δράση σε κάθε πιθανό επίπεδο έχει δημιουργήσει ένα δραστήριο νομικό και οργανωτικό πλαίσιο, το οποίο παραμένει η δομική μονάδα οποιασδήποτε ενισχυμένης διεθνούς εναέριας ασφάλειας.

⁹⁴ Brown, D. (2010), σ. 65.

⁹⁵ Weiser - Easteal, P. & Wilson P. (1991), σσ. 56-57.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ

Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές βασίζεται όπως θα δούμε σε αυτό το μέρος της εργασίας, σε ένα δραστήριο νομικό και οργανωτικό πλαίσιο, στη βάση του οποίου τίθενται οι κεντρικοί άξονες ως προς τα μέτρα πρόληψης, τον αρχιτεκτονικό-κατασκευαστικό σχεδιασμό, την τεχνολογία και την εκπαίδευση, είτε στο πεδίο των αερολιμένων, είτε στο πεδίο των αεροσκαφών. Μέσα από αυτή την περιήγηση, μας δίνεται η δυνατότητα να διακρίνουμε, να εντοπίσουμε και να επισημάνουμε σε ορισμένα σημεία, άλλοτε τις θετικές και άλλοτε τις αρνητικές πλευρές της προληπτικής δράσης για το εγκληματικό φαινόμενο στο πεδίο των αερομεταφορών, προεκτάσεις που ανάγονται σε ένα γενικότερο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό επίπεδο.

1. Διεθνές Νομικό και Οργανωτικό Πλαίσιο

1.1. Διεθνείς πολυμερείς συμβάσεις

Σε ένα διεθνή τομέα μεταφορών, όπως αυτόν των αερομεταφορών, είναι φυσικό να δημιουργηθούν προβλήματα με διεθνή χαρακτήρα, όπως αυτό της εγκληματικότητας, τα οποία απαιτούν διεθνή αντιμετώπιση και στενή συνεργασία των κρατών. Η εξέλιξη των εναέριων μεταφορών σε διεθνή, και η εμπλοκή τους στο δίκαιο περισσότερων κρατών, οδήγησε στην ανάγκη διαμόρφωσης διεθνών ομοιόμορφων κανόνων δικαίου που θα αποτελούσαν το θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και θα εφαρμόζοταν από όλα τα κράτη, στις μεταξύ τους εναέριες μεταφορές.⁹⁶

⁹⁶ Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (2007). *Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης, σσ. 183-184.

Στο δίκαιο του αέρα αναγνωρίζονται συμβατικοί κανόνες δικαίου, οι οποίοι, για την εξυπηρέτηση των διεθνών εναέριων συγκοινωνιών και μεταφορών, επιβάλλουν το συμβιβασμό της κυριαρχίας του κράτους με τις ανάγκες της διεθνούς αεροπλοΐας. Το δίκαιο του αέρα ανταποκρίνεται στην ανάγκη επίλυσης των προβλημάτων της αεροπορίας ρυθμίζοντας διεθνείς σχέσεις και δραστηριότητες στον εναέριο, εθνικό και διεθνή χώρο. Οι δραστηριότητές του ασκούνται κυρίως από κράτη, διεθνείς οργανισμούς, αλλά και άτομα -φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου- και το νομικό καθεστώς του έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του δημόσιου διεθνούς δικαίου, όπου εντάσσονται και ζητήματα του διεθνούς ιδιωτικού δικαίου και του διεθνούς ποινικού δικαίου. Τα θέματα που τίθενται στο δίκαιο του αέρα σε σχέση με την εγκληματική δραστηριότητα στην εναέρια κυκλοφορία αφορούν στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και στη λήψη μέτρων για την προστασία της, όπως παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, αεροπειρατείες, κ.ά., αλλά και στην οικονομική εκμετάλλευση του εναέριου χώρου και τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, όπως τα θέματα ευθύνης από τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, ζημιών από πτώση αεροσκαφών στο έδαφος, κ.ά. Είναι ωστόσο συμβατικά κατοχυρωμένο το δικαίωμα του κράτους, το οποίο πηγάζει από την αρχή της κυριαρχίας, να εκδίδει μονομερείς κρατικές πράξεις, σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο, όπως νόμους διατάγματα, κανονισμούς και γενικότερα πράξεις της νομοθετικής και της εκτελεστικής εξουσίας, για θέματα ρύθμισης και ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας μέσα στα όρια του εθνικού εναέριου χώρου. Ειδικότερα, σε σχέση με την εγκληματικότητα, το κράτος έχει το δικαίωμα να εκδίδει νόμους και κανονισμούς σχετικά με την είσοδο και την αναχώρηση επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων που μεταφέρονται από αεροσκάφη, οι οποίοι έχουν εφαρμογή και στους επιβάτες, στις αποσκευές και στα εμπορεύματα των αεροσκαφών που διέρχονται από τον εναέριο χώρο του.⁹⁷

Τα ζητήματα της πρόληψης του εγκλήματος στις αερομεταφορές εντοπίζονται σε διεθνείς πολυμερείς συμβάσεις, τις οποίες τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν κυρώσει νομοθετικά και αποτελούν μέρος του εσωτερικού τους δικαίου.⁹⁸

Η διεθνής Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας που συνήλθε στο Σικάγο την 1^η Νοεμβρίου 1944, με πρωτοβουλία των ΗΠΑ και στην οποία έλαβαν μέρος 53 κράτη,

⁹⁷ Στο ίδιο, σσ. 26-27, 63, 66.

⁹⁸ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 14.

αντικατέστησε τις προηγούμενες διεθνείς συμβάσεις του Παρισιού (1919) και της Αβάνας (1928) με μία νέα Σύμβαση, ένα νέο κώδικα διεθνούς συμπεριφοράς στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, προσαρμοσμένο στις εξελίξεις της τεχνικής. Η Σύμβαση του Σικάγου που τέθηκε σε ισχύ την 7^η Απριλίου 1947, αποτέλεσε και αποτελεί τον καταστατικό χάρτη των διεθνών αεροεπικοινωνιών. Η Σύμβαση του Σικάγου με τα Παραρτήματά της και τις δύο Συμφωνίες απεικονίζει σήμερα το καθεστώς της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας και το βασικό νομικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο διέπεται και από μια διαφορετική κατηγορία ρυθμίσεων, τις διμερείς διακρατικές Συμβάσεις. Στο πλαίσιό της, ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), με κεντρικό σκοπό την *εξασφάλιση του ανώτατου δυνατού ορίου ομοιομορφίας των κανόνων αεροπλοΐας*.⁹⁹

Στις διεθνείς πολυμερείς συμβάσεις συγκαταλέγεται και η Σύμβαση του Τόκιο (14/9/1963, Ν.Δ.734/71) που αφορά παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται στα αεροσκάφη και η Σύμβαση της Χάγης (16/12/1970, Ν.Δ.1352/73) που αφορά στην καταστολή παράνομων καταλήψεων των αεροσκαφών. Περαιτέρω, η Σύμβαση του Μόντρεαλ (23/9/1971, Ν.Δ. 1913/90) αναφέρεται στην καταστολή παράνομων πράξεων (πλην αεροπειρατείας) που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας. Τη σύμβαση του Μόντρεαλ συμπλήρωσε το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ (Ν.1913/90), με βάση το οποίο επεκτάθηκε το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων και σε άλλες πράξεις βίας που λαμβάνουν χώρα σε αερολιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις. Οι τρεις ανωτέρω συμβάσεις -του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ- προβλέπουν μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα άσκησης ποινικής δικαιοδοσίας από τα συμβαλλόμενα κράτη-μέλη στην περίπτωση έκνομων ενεργειών στρεφόμενων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Χρονικά μεταγενέστερη όλων είναι η Σύμβαση του Μόντρεαλ (Ν. 2264/94), η οποία αφορά την σήμανση των πλαστικών εκρηκτικών με σκοπό τον εντοπισμό τους και τη διαχείριση της παραγωγής, καθώς και των αποθεμάτων τους.¹⁰⁰

⁹⁹ Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (2007), σσ. 55-57.

¹⁰⁰ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σσ. 16-17.

1.2. Ο ρόλος του ICAO

Ο ICAO άρχισε να λειτουργεί από τις 4 Απριλίου του 1947 και αποτέλεσε εξ αρχής παράρτημα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ). Η έδρα του βρίσκεται στο Μόντρεαλ και διαθέτει επτά περιφερειακά γραφεία στο Παρίσι, Κάιρο, Μπανγκόκ, Ντακάρ, Ναϊρόμπι, Μεξικό και Λίμα. Η Ελλάδα ανήκει στο περιφερειακό γραφείο του Καΐρου.¹⁰¹ Τα συμβαλλόμενα κράτη στον ICAO ανέρχονται σήμερα στον αριθμό των 190 κρατών.¹⁰² Σκοπός του οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας και η προαγωγή των σχεδίων και της ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών, ώστε:

- να εξασφαλίζει την ασφαλή και μεθοδική ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών
- να ενθαρρύνει την ανάπτυξη σχεδιασμού και την εκμετάλλευση των αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς
- να ενθαρρύνει την ανάπτυξη των εναέριων διαδρόμων, αερολιμένων και αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων για τη διεθνή πολιτική αεροπορία
- να προλαμβάνει την οικονομική σπατάλη από τον παράλογο ανταγωνισμό
- να εξασφαλίζει το σεβασμό των δικαιωμάτων των συμβαλλόμενων κρατών
- να προάγει την ασφάλεια των πτήσεων.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου (άρθρο 37), έργο του είναι η εξασφάλιση της ομοιομορφίας στους κανονισμούς, τις τυποποιήσεις, τις μεθόδους, τις διαδικασίες και τους οργανισμούς στα διάφορα θέματα της αεροναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 54, έχει αποκλειστική αρμοδιότητα να υιοθετεί και να τροποποιεί, από καιρού εις καιρόν, και εφόσον παρίσταται ανάγκη, τους λεγόμενους κανόνες «Διεθνούς Τυποποίησης» (Standards) και «Συνιστώμενης Πρακτικής» (Recommended Practice). Οι «διεθνείς τυποποιήσεις» αποτελούν εξειδικεύσεις των διατάξεων της Σύμβασης του Σικάγου, των οποίων η ομοιόμορφη εφαρμογή από τα κράτη κρίνεται ως *απαραίτητη*, αφού τα κράτη είναι υποχρεωμένα να συμμορφώνονται προς αυτές και να προσαρμόζουν αντίστοιχα την εθνική τους νομοθεσία. Εάν κάτι

¹⁰¹ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 14.

¹⁰² International Civil Aviation Organization. Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο: <http://www.icao.int>

τέτοιο είναι πρακτικά αδύνατο ή εάν τα κράτη κρίνουν αναγκαίο να υιοθετήσουν διαφορετικούς κανονισμούς (άρθρο 38), υποχρεούνται να γνωστοποιήσουν στο Συμβούλιο του ICAO τις διαφορές μεταξύ των κανονισμών τους και εκείνων που καθορίζονται από τη διεθνή τυποποίηση (εντός 60 ημερών). Αντίθετα, οι «συνιστώμενοι κανόνες» αποτελούν εξειδικεύσεις και η εφαρμογή τους κρίνεται ως *επιθυμητή* από τα κράτη, τα οποία απλώς καλούνται να τις λάβουν υπόψη κατά την έκδοση των σχετικών με την αεροπλοΐα εσωτερικών νόμων και κανονισμών.¹⁰³

Επομένως, οι παραπάνω κανόνες αποτελούν δύο κατηγορίες διατάξεων διαφορετικού νομικού καθεστώτος, εφόσον μόνο οι διεθνείς τυποποιήσεις είναι δεσμευτικοί κανόνες για τα κράτη – μέλη, αντίθετα με τους συνιστώμενους κανόνες που δεν είναι δεσμευτικοί. Οι διεθνείς τυποποιήσεις και η συνιστώμενη πρακτική στο σύνολό τους, χαρακτηρίζονται ως «Παραρτήματα» (Annexes) και αποτελούν ένα είδος «Κώδικα Κανονισμών της Αεροπλοΐας». Τα Παραρτήματα μέχρι σήμερα είναι δέκα οκτώ και περιλαμβάνουν ομοιόμορφους κανόνες για όλα τα ζητήματα της αεροπλοΐας, όπως: τα συστήματα επικοινωνίας, η ρύθμιση και οι μέθοδοι ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, οι κανονισμοί του αέρα, τα χαρακτηριστικά των λιμένων και χώρων προσγείωσης, οι αεροπορικοί χάρτες και τα διαγράμματα, η πλοϊμότητα, η νηολόγηση και αναγνώριση των αεροσκαφών, τα ημερολόγια των αεροσκαφών, το ιπτάμενο προσωπικό, η τελωνειακή και μεταναστευτική διαδικασία, κ.ά. (άρθρο 37).

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι πρόκειται για μια πρωτότυπη διαδικασία διαμόρφωσης διεθνών κανόνων δικαίου, η οποία προβλέπεται συμβατικά από τη Σύμβαση του Σικάγου, λειτουργεί ωστόσο έξω από τα συμβατικά πλαίσια. Στην υιοθέτηση αυτής της διαδικασίας οδήγησε η διαπίστωση ότι οι διεθνείς κανόνες που σχετίζονται με την αεροπλοΐα πρέπει κατά διαστήματα να τροποποιούνται και να προσαρμόζονται στις εξελίξεις της τεχνολογίας. Όπως είδαμε, η νομική δεσμευτικότητα των κανόνων κυμαίνεται. Όπως ήδη αναφέρθηκε, μόνον οι κανόνες διεθνούς τυποποίησης γεννούν την υποχρέωση συμμόρφωσης προς αυτούς και προσαρμογής τους στην εσωτερική νομοθεσία από τα κράτη – μέλη. Καθώς αναγνωρίζεται από τον ICAO το «δικαίωμα παρέκκλισης» από τις διεθνείς τυποποιήσεις (άρθρο 38), εάν το κάθε κράτος – μέλος κρίνει ότι βρίσκεται σε πρακτική αδυναμία να εφαρμόσει τους κανόνες διεθνούς τυποποίησης ή κρίνει απαραίτητο να υιοθετήσει εσωτερικούς

¹⁰³ Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (2007), σσ. 178-181.

κανονισμούς διαφορετικούς από τους κανόνες αυτούς, έχει το δικαίωμα να «παρεκκλίνει», έστω και αν υποχρεούται να κοινοποιήσει την «παρέκκλιση» του κάνοντας γνωστές τις διαφορές μεταξύ των μεθόδων του και των μεθόδων του ICAO.¹⁰⁴ Ωστόσο, στο Παράρτημα 17 αναφέρεται η χρήση των εθνικών κανονισμών των συμβαλλόμενων κρατών, *όσο είναι αυτό πρακτικό*, με βάση τα πρότυπα του ICAO που έχουν σταθερό χαρακτήρα και καταδεικνύουν τις αποκλείσεις από τα πρότυπα, συμπεριλαμβάνοντας κάθε πρόσθετους εθνικούς κανονισμούς που είναι απαραίτητοι για την ασφάλεια και την σταθερότητα του αεροπορικού ταξιδιού.¹⁰⁵ Όπως διαπιστώνουμε σε σχέση με όλα όσα έχουμε αναφέρει προηγουμένως, η υποχρέωση και η ευθυγράμμιση των κρατών συνοψίζεται στον όρο «ασφάλεια» και καθώς η προληπτική διάσταση του εγκλήματος στο χώρο των αερομεταφορών εμπεριέχεται σ' αυτόν τον όρο, κατ' επέκταση προσεγγίζεται μέσα από αυτόν.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Παράρτημα 17, κάθε κράτος πρέπει να έχει ως αντικειμενικό σκοπό την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του κοινού γενικότερα σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την προστασία από έκνομες ενέργειες στην πολιτική αεροπορία. Θα πρέπει επίσης, να ερμηνεύσει και να εφαρμόσει ένα γραπτό εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, να εγκαθιδρύσει έναν οργανισμό και να αναπτύξει και να εφαρμόσει κανόνες, πρακτικές και διαδικασίες για να προστατέψει την πολιτική αεροπορία από έκνομες ενέργειες λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια, την ομαλότητα και την αποδοτικότητα των πτήσεων. Θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι τέτοιοι κανονισμοί, πρακτικές και διαδικασίες προστατεύουν την ασφάλεια των επιβατών του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους και του κοινού γενικότερα σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την προστασία από έκνομες ενέργειες στην πολιτική αεροπορία και θα πρέπει να είναι ικανό να απαντήσει άμεσα σε κάθε αυξανόμενη απειλή ασφαλείας.

Σε σχέση με τη διεθνή συνεργασία, θα πρέπει κάθε συμβαλλόμενο κράτος να αντιμετωπίσει με σεβασμό τις αιτήσεις των άλλων συμβαλλόμενων κρατών για επιπρόσθετα ή εναλλακτικά (αλλά ισάξια) μέτρα ασφαλείας, *όσο το δυνατόν αυτό μπορεί να είναι πρακτικό* και να συνεργάζεται με τα άλλα κράτη σε θέματα που αφορούν εθνικά προγράμματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, αλλά και να

¹⁰⁴ Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (2007), σσ. 178-181.

¹⁰⁵ International Civil Aviation Organization. (2006-β), 2-1.

εξασφαλίζει την κατάλληλη προστασία στις πληροφορίες της πολιτικής αεροπορίας.¹⁰⁶ Όπως γίνεται φανερό, η ίδια η ύπαρξη των αερομεταφορών ταυτίζεται με την έννοια της ασφάλειας και καθώς το έγκλημα έχει κομβικό ρόλο και συνδέεται με την ασφάλεια, συνδέεται/ταυτίζεται κατ' επέκταση με την ίδια την ύπαρξη του κλάδου των αερομεταφορών.

1.3. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ)

Οι ΗΠΑ έχουν ιστορικά δικαιώματα στον ICAO, καθώς είναι μόνιμο μέλος του Συμβουλίου και ως εκ τούτου είναι σε θέση να επηρεάσουν τη συζήτηση στο πλαίσιο της οργάνωσης για την εγκληματική δραστηριότητα και την ασφάλεια στον τομέα των αερομεταφορών. Η FAA (Federal Aviation Administration) υπάγεται στο US Department of Transportation και είναι αρμόδια για την ασφαλή και ικανοποιητική λειτουργία του εθνικού συστήματος πολιτικής αεροπορίας. Μεταξύ άλλων, η FAA επιβάλλει κυρώσεις για κανονισμούς που αφορούν στην πολιτική αεροπορία, οι οποίοι υπάγονται στον Κώδικα των ΗΠΑ των ομοσπονδιακών κανονισμών (United States Code of Federal Regulations) με τίτλο Aeronautical and Space. Οι κανονισμοί αυτοί εντοπίζονται σε περισσότερα από 100 άρθρα και αφορούν διάφορες πλευρές της πολιτικής αεροπορίας. Η πολιτική της FAA μπορεί και επηρεάζει την ανάπτυξη των διεθνών κανονισμών όταν αυτοί τυγχάνει ορισμένες φορές να είναι ελλιπείς ή όταν έρχονται σε αντίθεση με την αντίληψη των αναγκών της κυβέρνησης των ΗΠΑ.¹⁰⁷ Με αιχμή του δόρατος την 11^η Σεπτεμβρίου 2001, η πάλι κατά της τρομοκρατίας που κατέλαβε σε όλα τα κράτη κάτω από την τρομακτική πίεση των ΗΠΑ απόλυτη προτεραιότητα, καταδεικνύει αυτή ακριβώς την επιρροή.

Δύο μήνες μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες στους Δίδυμους Πύργους στο πεδίο των αερομεταφορών υπογράφηκε η ATSA (Aviation and Transportation Security Act), μία πράξη μέσω της οποίας δημιουργήθηκε το TSA (Transportation Security

¹⁰⁶ Στο ίδιο.

¹⁰⁷ Wallis, R. (1998). The role of the international aviation organisations in enhancing security. *Terrorism and Political Violence*, vol. 10 (3), pp. 83-100.

Administration), ως αρχή για την ασφάλεια της αεροπορίας, το οποίο εισήγαγε μια σειρά από απαιτήσεις για τον έλεγχο των επιβατών, και την ηλεκτρονική επιτήρηση των αποσκευών.¹⁰⁸

Στον αντιτρομοκρατικό νόμο των ΗΠΑ που ψηφίστηκε προς απάντηση των τρομοκρατικών ενεργειών την 25^η Οκτωβρίου του 2001 και φέρει τον τίτλο «*Uniting and Strengthening America to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001*» (USA PATRIOT ACT), περιέχονται ρυθμίσεις που αναλύονται ούτε λίγο ούτε πολύ σε 1.016 άρθρα. Ο νόμος περιέχει πολλές πρωτότυπες ρυθμίσεις, αλλά και σημαντικές τροποποιήσεις σε άλλα βασικά νομοθετήματα, όπως στον Ομοσπονδιακό Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, στον United States Code, στον Immigration and Nationality Act, στον National Security Act, στον Prevention of Terrorism Act, κ. ά. Οι διατάξεις του αφορούν σχεδόν αποκλειστικά την εκτελεστική εξουσία και τις διωκτικές και ανακριτικές αρχές, ενώ σε ορισμένα σημεία προβλέπονται τροποποιήσεις σχετικά με την εκδίκαση των υποθέσεων που σχετίζονται με την τρομοκρατία και γίνονται προβλέψεις για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο επί των κρίσιμων ενεργειών της διοίκησης.¹⁰⁹

Οι βασικές διατάξεις του USA Patriot Act εμπλέκονται είτε άμεσα, είτε έμμεσα με τον τομέα των αερομεταφορών και συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- ορίζουν τα εγκλήματα που συνιστούν την εγχώρια και τη διεθνή τρομοκρατική δραστηριότητα
- παρέχουν δυνατότητες στις ανακριτικές αρχές και στους Υπουργούς Δικαιοσύνης, Οικονομικών και Εξωτερικών, ώστε να αίρεται το απόρρητο και να αποκτάται πρόσβαση σε κάθε είδους αρχεία ιδιωτικών εταιρειών σχετικά με την ηλεκτρονική επικοινωνία, σε αρχεία οικονομικών συναλλαγών, στα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας, ακόμα και σε αρχεία και έγγραφα επιχειρήσεων σχετικά με την εργασιακή απόδοση και δραστηριότητα υπαλλήλων και εργοδοτών
- καθιστούν δυνατή και σε αρκετές περιπτώσεις υποχρεωτική τη συνεργασία του Υπουργείου Δικαιοσύνης, των ανακριτικών αρχών και των ποινικών

¹⁰⁸ Στο ίδιο.

¹⁰⁹ Μανιτάκης, Α., Τάκης, Α. (2004). *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας, σσ. 20-21.

δικαστηρίων, με τις ομοσπονδιακές διωκτικές αρχές (FBI), αλλά και τις μυστικές υπηρεσίες, ώστε να εντοπίζονται στοιχεία για την τρομοκρατική δράση στο πλαίσιο έρευνας που διεξάγεται ήδη για πράξεις τρίτων χωρών ή ξένων δυνάμεων που απειλούν την εθνική ασφάλεια των ΗΠΑ

- ρυθμίζουν την υποδοχή και τον έλεγχο των μεταναστών, αλλά και την παρακολούθηση των αλλοδαπών που ζουν στις ΗΠΑ, ώστε να διαπιστώνονται ύποπτες δραστηριότητες ή εγγραφές ποινικού μητρώου, βάσει των οποίων πιθανολογείται διασύνδεση με τρομοκρατικές ομάδες και οργανώσεις, καθώς και τις προϋποθέσεις κράτησης και δίωξής τους.
- επιβάλλουν την υποχρέωση ενημέρωσης του Κογκρέσου για ορισμένες κρίσιμες ενέργειες του Υπουργού Δικαιοσύνης.¹¹⁰

Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 801 γίνεται αναφορά στις τρομοκρατικές πράξεις που στρέφονται κατά των μέσων μαζικής μεταφοράς. Στο άρθρο αυτό, περιγράφονται τα γνωστά στο ποινικό δίκαιο εγκλήματα διατάραξης ή δολιοφθοράς στα συστήματα μαζικής μεταφοράς, τα οποία συνιστούν βίαιες πράξεις και τρομοκρατικές ενέργειες όταν ο δράστης σκοπεύει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών και των εργαζομένων ή επιδεικνύει αδιαφορία για τη διακινδύνευση της ζωής τους. Ειδικότερα στο άρθρο 808, δίνεται ο ορισμός της τρομοκρατίας ως ομοσπονδιακού αδικήματος με την περιγραφή της αντικειμενικής υπόστασης 40 αδικημάτων. Ανάμεσα σε αυτά διακρίνουμε τις βίαιες ενέργειες και καταστροφές σε αεροπορικές και ναυτικές εγκαταστάσεις, την αεροπειρατεία, τη δολοφονία ή απαγωγή κυβερνητικών στελεχών ή αξιωματούχων, την ανθρωποκτονία ή απόπειρα ανθρωποκτονίας κατά τη διάρκεια επίθεσης σε ομοσπονδιακές εγκαταστάσεις με επικίνδυνο όπλο, την παράνομη κατοχή χημικών και βιολογικών όπλων ή και πλαστικών εκρηκτικών, την απαγωγή ομήρων και την καταστροφή συστημάτων τηλεπικοινωνίας εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού σχετικών με την εθνική άμυνα. Στον ίδιο κατάλογο των αδικημάτων εντάσσονται επίσης, η

¹¹⁰ Σαραφιανός, Δ., Τσαϊτουρίδης, Χ. (2004). Η υπεράσπιση της Δημοκρατίας από τρομοκρατικά αδικήματα και η προάσπιση της ελευθερίας από αντιτρομοκρατικά νομοθετήματα. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας, σσ. 172-173.

υπόθαλψη τρομοκράτη και η υλική υποστήριξη τρομοκρατών ή τρομοκρατικών οργανώσεων.¹¹¹

Ο νόμος εντοπίζει τον τρομοκρατικό χαρακτήρα των παραπάνω εγκληματικών πράξεων στις εκφοβιστικές και εκβιαστικές προθέσεις του δράστη ή της οργάνωσης. Ειδικότερα, στο άρθρο 802 για την εγχώρια τρομοκρατία, ορίζεται ως τρομοκρατική η δραστηριότητα που περιλαμβάνει πράξεις, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, συνιστούν παράβαση των ποινικών νόμων των ΗΠΑ ή άλλου κράτους και προκύπτει ότι: α) στοχεύουν στον εκφοβισμό ή τον εξαναγκασμό πολιτικού πληθυσμού, β) στην άσκηση επιρροής στην πολιτική μιας κυβέρνησης με εκφοβισμό ή εξαναγκασμό και γ) στην επίδραση επί της συμπεριφοράς μιας κυβέρνησης με μέσα μαζικής καταστροφής, δολοφονία ή απαγωγή. Στο ίδιο άρθρο ορίζεται, ότι η τρομοκρατική ομάδα δεν θεωρείται για τους σκοπούς του νόμου εξ ορισμού ως οργάνωση. Ως τρομοκρατική αντιμετωπίζεται η ομάδα δύο ή περισσότερων ατόμων, η οποία εκτελεί τα παραπάνω αδικήματα, είτε αυτή είναι εκ των προτέρων οργανωμένη, είτε όχι.¹¹²

Τους μεγαλύτερους κινδύνους για την ασφάλεια του κράτους ο νόμος τους εντοπίζει στην παρουσία και την δραστηριότητα των αλλοδαπών, όχι μόνο όσων δρουν εκτός της χώρας, αλλά και εκείνων που ζουν στις ΗΠΑ ή επιθυμούν να εισέλθουν ή να μεταναστεύσουν σε αυτές και γι' αυτό οι πλέον κρίσιμες διατάξεις για την έρευνα και τη δίωξη των υπόπτων για τρομοκρατία αφορούν τους αλλοδαπούς είτε ατομικά, είτε ως μέλη οργάνωσης. Από τη μία πλευρά ερευνάται εξαντλητικά η ταυτότητα και το ποινικό ιστορικό των ανωτέρω περιπτώσεων -αν κριθεί απαραίτητο ακόμη και των αλλοδαπών σπουδαστών- και προβλέπεται η λήψη δακτυλικών αποτυπωμάτων και η ανάπτυξη των μεθόδων της βιομετρίας για τον ίδιο σκοπό. Από την άλλη πλευρά, ο νόμος αναγνωρίζει και καταδικάζει στα άρθρα 102 και 1002 τον κοινωνικό διωγμό που έχουν υποστεί οι Αμερικανοί Άραβες, μουσουλμάνοι και Βορειοασιάτες μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 και τονίζει την ανάγκη πλήρους προστασίας των πολιτικών και ατομικών τους ελευθεριών σύμφωνα με τις συνταγματικές αρχές και τις αξίες των ΗΠΑ. Παρά την αναφορά των δύο ανωτέρω άρθρων, η συστηματική ανάγνωση του Patriot Act αποκαλύπτει μια πολεμικού χαρακτήρα νομοθεσία, η οποία διέπεται από

¹¹¹ Σαραφινός, Δ., Τσαϊτουρίδης, Χ. (2004), σσ. 174-175.

¹¹² Στο ίδιο, σσ. 175-176.

οιονεί στρατιωτικές ρυθμίσεις, όπως π.χ. με τις διακρίσεις εντός του πληθυσμού της χώρας σε βάρος των αλλοδαπών ή με την απόδοση αυξημένων εξουσιών στις μυστικές υπηρεσίες και στην αστυνομία. Η τρομοκρατία εντέλει συλλαμβάνεται ως τρομοκρατική δράση, ως αντικειμενική εγκληματική συμπεριφορά που έγκειται κατά κύριο λόγο σε βίαιες πράξεις και ενέργειες χωρίς να συνδέεται αναγκαστικά εξ ορισμού με μια οργάνωση. Όπως αναφέρεται από τον Δημήτρη Σαραφιανό και τον Χρήστο Τσαϊτουρίδη, στο *Τρομοκρατία και Δικαιώματα*, σ' αυτό το σημείο εντοπίζεται κυρίως η πηγή της διακινδύνευσης της ασφάλειας του δικαίου, αλλά και της ελευθερίας ως συστατικού του πολιτεύματος, καθώς ο νομοθέτης δεν αδυνατεί απλώς, αλλά και δεν επιθυμεί ίσως να δώσει ένα σαφή ορισμό της τρομοκρατικής οργάνωσης, να εντοπίσει και να προσδιορίσει νομικά το στοιχείο που τη διαφοροποιεί από άλλες εγκληματικές ενέργειες ή οργανώσεις.¹¹³

Είναι προφανές ότι το προληπτικό πλαίσιο για την εγκληματικότητα στον χώρο των αερομεταφορών συνοψίζεται στο πλαίσιο της καταπολέμησης της τρομοκρατίας σε ένα παγκοσμιοποιημένο σύστημα ασφάλειας. Κάθε εγκληματική ενέργεια εις βάρος των αερομεταφορών «φιλτράρεται» μέσα από το πρίσμα της τρομοκρατίας. Σύμφωνα με τον Νίκο Παρασκευόπουλο, στο νέο μοντέλο ποινικής τάξης και ασφάλειας η καταπολέμηση της βαριάς εγκληματικότητας προκύπτει ως παράπλευρη ωφέλεια.¹¹⁴

1.4. Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε να κινείται στο ίδιο μήκος κύματος για την αντιμετώπιση των τρομοκρατικών ενεργειών λίγες ημέρες νωρίτερα από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001. Την 5^η Σεπτεμβρίου 2001 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε σύσταση (2001/2016 {INI}) με την οποία κάλεσε το Συμβούλιο να εκδώσει Απόφαση – Πλαίσιο, στην οποία οριζόταν: α) η κατάργηση της επίσημης διαδικασίας έκδοσης και η θέσπιση της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων των ποινικών δικαστηρίων των κρατών-μελών, αλλά και των πράξεων της ποινικής προδικασίας για τρομοκρατικά αδικήματα, β) η θεσμοθέτηση του Ευρωπαϊκού

¹¹³ Στο ίδιο, σ. 179.

¹¹⁴ Μανιτάκης, Α., Τάκης, Α. (2004), σ. 18.

Εντάλματος Σύλληψης μεταξύ άλλων και για αδικήματα της τρομοκρατίας και γ) η εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών με τη θεσμοθέτηση κοινών κανόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο ως προς το ελάχιστο όριο ποινών και την αντικειμενική υπόσταση της τρομοκρατίας. Συνακόλουθα, στις 15/10/2001 και στις 29/10/2001 η Επιτροπή υπέβαλε προς το Συμβούλιο τις αντίστοιχες προτάσεις για την έκδοση της Απόφασης – Πλαισίου, με την οποία τα κράτη-μέλη υποχρεώνονται μεν να συμμορφωθούν προς το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, διατηρεί όμως το κάθε κράτος-μέλος την αρμοδιότητα να αποφασίσει για τη μορφή και τα μέσα επίτευξης του αποτελέσματος.¹¹⁵

Κατόπιν της έντονης κριτικής που δέχτηκε η πρόταση αυτή και μεταξύ των οργάνων της Ε.Ε., για την ασάφεια του ορισμού της τρομοκρατίας και της τάσης να συμπεριληφθούν και μορφές αμφισβήτησης και άσκησης της πολιτικής και συνδικαλιστικής δράσης, και με δεδομένη την επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ που επισκίασε τη σχετική συζήτηση (μέχρι του βαθμού να αποκρύπτεται εντελώς στην πρόταση της Επιτροπής η σύσταση της 5^{ης} Σεπτεμβρίου), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τροποποίησε σε δύο συνεδριάσεις, στις 29/11/2001 και στις 6/2/2001 το σχέδιο της Απόφασης - Πλαίσιο. Με βάση το νέο σχέδιο της Απόφασης και με επιμέρους τροπολογίες προσδιορίστηκε η αντικειμενική υπόσταση των επιμέρους αδικημάτων που συνιστούν τρομοκρατικές πράξεις. Έτσι, ορισμένα από τα αδικήματα που χαρακτηρίζονται τρομοκρατικά και εμπλέκονται με τις αερομεταφορές είναι: οι προσβολές κατά της ζωής, οι σοβαρές προσβολές της σωματικής ακεραιότητας που προκαλούν βαριές σωματικές βλάβες, η απαγωγή ή η σύλληψη ομήρων, η απειλή, ο εκβιασμός που αποσκοπεί να συμβάλλει στην εκτέλεση των τρομοκρατικών αδικημάτων, η διακεκριμένη κλοπή που αποσκοπεί στην επίτευξη τρομοκρατικών αδικημάτων, η παράνομη κατασκευή, κατοχή, μεταφορά, εμπορία και χρήση όπλων και εκρηκτικών, η παράνομη κατάληψη ή σοβαρή φθορά δημόσιων εγκαταστάσεων, μεταφορικών μέσων, υποδομών, δικτύων πληροφόρησης ή επικοινωνίας δημόσιων και ιδιωτικών αγαθών, κατά τρόπον ώστε να διακινδυνεύεται σοβαρά η δημόσια ασφάλεια, η πειρατεία αεροσκαφών, η απελευθέρωση μολυσματικών, χημικών ή βιολογικών ουσιών που αποτελούν απειλή για τη δημόσια υγεία, η πρόκληση εμπρησμών, πλημμύρων, εκρήξεων, η διακινδύνευση ατόμων, αγαθών, ζώων ή η διακινδύνευση του

¹¹⁵ Σαραφινός, Δ., Τσαϊτουρίδης, Χ. (2004), σσ. 180-181.

περιβάλλοντος και η καταστροφή, επιδείνωση ή χρήση πληροφορικών συστημάτων ή τηλεπικοινωνιών με σκοπό την αποσταθεροποίηση της κοινωνίας. Τα περιγραφόμενα αδικήματα χαρακτηρίζονται τρομοκρατικά εφόσον στρέφονται κατά περισσότερων χωρών, των θεσμών και των λαών τους με στόχο να τους απειλήσουν και να πλήξουν σοβαρά ή να καταστρέψουν τις θεμελιώδεις ελευθερίες, τη δημοκρατία, το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και το κράτος δικαίου που είναι τα θεμέλια της κοινωνίας μας.¹¹⁶

Στο πλαίσιο αυτό, διευρύνθηκε η αντικειμενική υπόσταση της ποινικής ευθύνης των νομικών προσώπων και προβλέπονται ελάχιστες ποινές για τη διεύθυνση και τη συμμετοχή ή υποστήριξη τρομοκρατικής οργάνωσης, οι οποίες αυξήθηκαν σε 15 και 8 έτη αντίστοιχα. Ωστόσο, για τα αδικήματα της συνεργασίας και της ενθάρρυνσης τρομοκρατικής οργάνωσης δεν προβλέπονται συγκεκριμένες ελάχιστες ποινές, καθώς το κάθε κράτος – μέλος δικαιούται να ορίσει το ίδιο τις ποινές που θεωρεί αναγκαίες, οι οποίες όμως σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται για τα αντίστοιχα αδικήματα του κοινού ποινικού δικαίου. Το Ευρωπαϊκό Ένταλμα Σύλληψης αφορά όλα τα αδικήματα που τιμωρούνται με ποινή ανώτερη του ενός έτους στο κράτος-μέλος που ζητά την έκδοση.

Σε αντίθεση με το πεδίο εφαρμογής του αμερικάνικου Patriot Act, οι Αποφάσεις – Πλαίσιο της Ε.Ε. δεν αποτελούν εξαιρετική νομοθεσία που θα δικαιολογούσε την αναστολή θεμελιωδών δικαιωμάτων και δεν θεσμοθετούνται βεβαίως υπό τις αντίστοιχες συνταγματικές συνθήκες. Περαιτέρω, στη Σύσταση του Κοινοβουλίου της 5/9/2001, επισημαίνεται ότι *«δεδομένης της δημοκρατικής και συνταγματικής δομής της διαδικασίας λήψης αποφάσεων των κρατών-μελών, καμιά ιδεολογία και κανένα άλλο κίνητρο δεν δικαιολογεί τις τρομοκρατικές ενέργειες, και, ακόμα και αν το κίνητρο που προβάλλεται γι' αυτές είναι εμφανώς πολιτικό, δεν μπορούν παρά να θεωρούνται ως εγκληματικές πράξεις ή ακόμα και ως εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας»*.¹¹⁷

Σύμφωνα με τους Σαραφιανό και Τσαϊτουρίδη, τόσο η διαμόρφωση του ορισμού της τρομοκρατίας, όσο και οι αιτιολογικές σκέψεις που συνοδεύουν τις Αποφάσεις-Πλαίσιο καθιστούν προφανές ότι τα αδικήματα της τρομοκρατίας και της συμμετοχής σε τρομοκρατική οργάνωση δεν συλλαμβάνονται ως εγκλήματα κατά της

¹¹⁶ Στο ίδιο, σσ. 183-185.

¹¹⁷ Στο ίδιο, σσ. 187-188.

δημόσιας τάξης (αντίθετα με ό,τι ισχύει στην Ελλάδα με το Ν. 2928/2001 και στη Γαλλία με το άρθρο 421-1 ΠΚ) ή της πολιτειακής εξουσίας, αλλά ως εγκλήματα κατά του πολιτεύματος, αντίστοιχο π.χ. με αυτό της εσχάτης προδοσίας. Η ένταξη των αδικημάτων που πλήττουν διαφορετικά έννομα αγαθά (τη ζωή και τη σωματική ακεραιότητα, τη δημόσια υγεία, την ιδιωτική περιουσία ή τη δημόσια τάξη) σε μια ενότητα ως εγκλημάτων κατά του πολιτεύματος που δικαιολογεί και την αυστηρότερη ποινική τους αντιμετώπιση, πραγματοποιείται μέσω του σκοπού για τον οποίο γίνεται η πράξη. Η προσβολή για παράδειγμα της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας ενός προσώπου στην περίπτωση του τρομοκρατικού αδικήματος δεν αποσκοπεί στο αποτέλεσμα αυτό καθ' αυτό (παρά μόνο ως παράπλευρο αποτέλεσμα), αλλά ως στόχος εκλαμβάνεται η ίδια η δημοκρατία και τα θεμελιώδη δικαιώματα. Ωστόσο, τα έννομα αυτά αγαθά δεν είναι τόσο εύθραυστα, έτσι ώστε να μπορούν να προσβληθούν ούτε από μεμονωμένες πράξεις, ούτε ακόμη και οι οργανωμένες δραστηριότητες που μπορεί να θεωρηθεί ότι σε οριακές περιπτώσεις διαταράσσουν την κοινωνική ευταξία, δεν θα μπορούσαν να τα βλάψουν σοβαρά.¹¹⁸ Και επομένως τίθενται θεμελιώδη ερωτήματα: Με ποιο τρόπο θα διαγνωσθεί αυτός ο ευρύτερος σκοπός της πράξης, που δικαιολογεί την ειδική ποινική αντιμετώπιση της τρομοκρατικής πράξης; Ή αντίστροφα. Πως θα διαγνωσθεί ο σκοπός των υπόλοιπων εγκληματικών ενεργειών από τις τρομοκρατικές ενέργειες; Με άλλα λόγια, πως θα διαχωριστούν τα εγκλήματα που δεν έχουν τρομοκρατικό χαρακτήρα από τα εγκλήματα τρομοκρατίας;

Η αεροπορία είναι ένας τομέας που έχει βρεθεί μέσα σε μία «δίνη», μέσα στο «μάτι του κυκλώνα», αυτού του εννοιολογικού χάους, καθώς είναι εκείνος ο τομέας που αποτέλεσε από τη μία πλευρά το «έδαφος» και από την άλλη το ίδιο το «όπλο» εκείνων των τρομοκρατικών χτυπημάτων που προκάλεσαν αυτές τις εξελίξεις. Το έγκλημα στους κόλπους της αποτελεί ίσως την πιο δυσκολοδιάκριτη έννοια από οποιοδήποτε άλλο τομέα, καθώς έχει εμπλακεί σε «θολά», ασαφή και δυσδιάκριτα όρια, γεγονός που καθιστά ακόμη δυσκολότερη την πρόληψη και αντιμετώπισή του.

Η πρόληψη του εγκλήματος στο πεδίο των αερομεταφορών των κρατών-μελών θα πρέπει να εξεταστεί σε ένα πρώτο επίπεδο στο πλαίσιο της ευρύτερης αντεγκληματικής πολιτικής της Ε.Ε., καθώς το σύστημα των αερομεταφορών

¹¹⁸ Στο ίδιο, σσ. 189-190.

εμπλέκεται άμεσα με το νομικό και οργανωτικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της ευρωπαϊκής συλλογιστικής.

Από τη δεκαετία του 1990, κυρίως, είχε ήδη αρχίσει να διαφαίνεται, έντονα, μία προσπάθεια των ευρωπαϊκών χωρών να συνεργαστούν ώστε να επιτύχουν την καταστολή σοβαρών μορφών εγκλημάτων. Η σταδιακή κατάργηση των συνοριακών ελέγχων, αλλά και η απειλή της τρομοκρατίας (ιδίως μετά την 11^η Σεπτεμβρίου του 2001) συσπείρωσαν τους μηχανισμούς καταστολής του εγκλήματος των κρατών-μελών της Ευρώπης και οδήγησαν στην υπογραφή διεθνών συμβάσεων, αλλά και στη σύσταση διεθνικών κατασταλτικών μηχανισμών. Απέναντι στην αναγνώριση της διεθνοποίησης του εγκλήματος, αντιπαραβάλλεται η διεθνοποίηση της αντίδρασης, με αποτέλεσμα την υποχώρηση της εθνικής κυριαρχίας στη χάραξη αντεγκληματικής πολιτικής και την εναρμόνιση των εθνικών κρατών με τις διεθνείς οδηγίες, συμβάσεις και κανονισμούς.

Έτσι, στο έδαφος της ευρωπαϊκής/κοινοτικής επικράτειας αναπτύχθηκε ένα μοντέλο εσωτερικής ασφάλειας ως αντίδραση στις εξωτερικές απειλές, το οποίο βασιζόταν στη διαμόρφωση ενιαίων εξωτερικών συνόρων και στην αυστηροποίηση των ελέγχων διέλευσής τους. Σημαντικό εργαλείο αυτής της πολιτικής αποτέλεσαν οι Συνθήκες Σένγκεν, στις οποίες αντανάκλαται η άποψη ότι η μετανάστευση από τη νότια και ανατολική πλευρά της Ευρώπης αποτελεί σοβαρή απειλή για την εσωτερική της σταθερότητα. Οι παράγοντες που απειλούσαν την εσωτερική ασφάλεια- και μέχρι πρότινος αντιμετωπιζόνταν σε εθνικό επίπεδο- έπρεπε στο εξής να αντιμετωπιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο πλαίσιο της ενοποιητικής διαδικασίας. Οι βασικές παραδοσιακές απειλές αναδιαμορφώθηκαν και τονίστηκε η εξωτερική τους προέλευση. Μέσα στην έννοια ενός «συνεχούς ασφάλειας» (security continuum) ενώθηκαν μεταξύ τους ευρύτερες κατηγορίες δραστηριοτήτων, όπως τρομοκρατία, οργανωμένο έγκλημα, παράνομη μετανάστευση, αιτούντες άσυλο, και εθνικές μειονότητες και παρατηρείται μια διαδικασία «εξωτερίκευσης» (externalisation) και εξευρωπαϊσμού της εσωτερικής ασφάλειας στο πλαίσιο της οποίας δόθηκε έμφαση στα μη ευρωπαϊκά, διασυνοριακά στοιχεία της τρομοκρατίας.

Με την κατάργηση των ελέγχων στα σύνορα, η διενέργεια των απαιτούμενων συνοριακών και άλλων αστυνομικών και τελωνειακών ελέγχων υποστηρίζονται από το Σύστημα Πληροφοριών Σένγκεν. Η δημιουργία ωστόσο μιας τεράστιας βάσης δεδομένων με δικαίωμα πρόσβασης σε ολοένα αυξανόμενο αριθμό φορέων, σε

συνδυασμό με την απουσία δημοκρατικών εγγυήσεων για την προστασία του ατόμου από την αλόγιστη επεξεργασία των προσωπικών του δεδομένων και τη διακριτική του παρακολούθηση στη βάση απλών υποψιών, δημιουργεί εύλογους φόβους για τη διατάραξη της ισορροπίας ανάμεσα στην κατοχύρωση της ασφάλειας και την προστασία των δικαιωμάτων του ατόμου.

Η προσπάθεια κοινοτικοποίησης της ευρωπαϊκής/κοινοτικής αντεγκληματικής πολιτικής συνεχίστηκε με τη δημιουργία της Europol (1999) και της Eurojust (2002). Η Europol διαδραματίζει βασικό ρόλο στην αστυνομική συνεργασία, αφού της παρέχεται η δυνατότητα να συντονίζει και να διεξάγει έρευνες και επιχειρησιακές δράσεις που μέχρι πρότινος υπάγονταν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Προβλέπεται επιπλέον, η επέκταση των αρμοδιοτήτων της και της παρέχεται το δικαίωμα ανάπτυξης μιας βάσης δεδομένων όπου θα καταχωρούνται πληροφορίες για εγκληματικές οργανώσεις, δράστες κλπ.¹¹⁹ Η Eurojust στελεχώνεται από εθνικούς εισαγγελείς, δικαστές και αξιωματικούς της αστυνομίας και φέρει την ευθύνη του συντονισμού των εθνικών εισαγγελικών αρχών για τη δίωξη όλων των εγκλημάτων που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Europol (μεταξύ άλλων και της τρομοκρατίας). Παρέχει επίσης υποστήριξη σε ποινικές έρευνες που αφορούν υποθέσεις του οργανωμένου εγκλήματος, καθώς και την εισήγηση για την κίνηση ποινικών διώξεων που διεξάγονται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Η Eurojust, όπως και η Europol επεξεργάζεται προσωπικά δεδομένα που παρέχονται από τους αρμόδιους φορείς των κρατών μελών και δύναται να τα ανταλλάσσει με άλλους οργανισμούς. Οι ρυθμίσεις αυτές επιφέρουν σοβαρούς περιορισμούς για τα κράτη μέλη και τους πολίτες τους, καθώς με το πρόσχημα της καταπολέμησης της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος εκχωρούνται στους συγκεκριμένους φορείς αυξημένες αρμοδιότητες. Η δυνατότητα παρέμβασης της Europol με επιχειρησιακές αρμοδιότητες για την υλοποίηση πολιτικών πρόληψης και δίωξης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα. Η αστυνομική και δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις στηρίζεται στην «κοινή δράση» των κρατών-μελών με στόχο «να διασφαλίσει στους πολίτες της Ένωσης ένα υψηλό επίπεδο προστασίας εντός του χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης με την καταπολέμηση της εγκληματικότητας (οργανωμένης ή μη), της τρομοκρατίας, της

¹¹⁹ Συμεωνίδου - Καστανίδου, Ε. (2004). Οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος. *Ποινική Δικαιοσύνη*, τευχ. 67, σσ. 191-201.

*εμπορίας ανθρώπων και των εγκλημάτων κατά παιδιών, της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και όπλων, της δωροδοκίας και απάτης, του ρατσισμού και της ξενοφοβίας».*¹²⁰

Στο πλαίσιο του Προγράμματος της Χάγης «για την ενδυνάμωση της ελευθερίας, της ασφάλειας και της δικαιοσύνης στην Ε.Ε.» (5-11-2004), το οποίο αποτέλεσε και τον βασικό άξονα αντεγκληματικής πολιτικής για το χρονικό διάστημα 2005-2010, συστήθηκαν καινούργιοι φορείς και ενισχύθηκαν ή αναβαθμίστηκαν ορισμένοι από τους υπάρχοντες φορείς. Ένας από αυτούς, είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα (European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders).¹²¹ Η Europol σε συνεργασία με αυτόν τον οργανισμό δημιουργεί ένα δίκτυο εμπειρογνομόνων σε θέματα όπως η πρόληψη και καταστολή της τρομοκρατίας, ο έλεγχος των συνόρων, η παροχή βοήθειας σε τεχνικά ζητήματα και η εκπαίδευση των αντίστοιχων φορέων τρίτων χωρών. Περαιτέρω, η Europol καλείται πλέον να συντάσσει σε ετήσια βάση «αξιολογήσεις απειλών» (threat assessments) σχετικά με σοβαρές μορφές του οργανωμένου εγκλήματος, βασιζόμενη στις πληροφορίες που θα τις παρέχονται από τα κράτη μέλη, τη Eurojust και την Ειδική Ομάδα των Αρχηγών της Αστυνομίας (Police Chiefs Task Force). Έτσι, η ασφάλεια όσον αφορά την επιβολή του νόμου, μεταφράζεται ως η ανεμπόδιστη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών, τις οποίες τα κράτη-μέλη πρέπει να διαθέτουν με βάση την αρχή της διαθεσιμότητας των πληροφοριών, ενώ παράλληλα γίνεται συνεχής μνεία στον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων σε σχέση με την ασφάλεια. Δημιουργείται επίσης ένα Κοινό Ευρωπαϊκό Σύστημα Ασύλου (Common European System) και γίνεται αναφορά στο Σύστημα Πληροφοριών Σένγκεν II (SIS II), σε βιομετρικούς ελέγχους καθώς και στη σύνδεση όλων των συστημάτων SIS II, VIS και Eurodac για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης και τη βελτίωση των ελέγχων στα σύνορα.

Η αντεγκληματική πολιτική της Ε.Ε. συμπληρώνεται από τις αποφάσεις πλαίσιο «για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας», το ευρωπαϊκό ένταλμα σύλληψης, την αμοιβαία δικαστική συνδρομή και τη διαβίβαση προσωπικών δεδομένων των ευρωπαίων πολιτών που προτίθενται να ταξιδέψουν στις ΗΠΑ.

¹²⁰ Ιωακεμίδης, Π. Κ. (1998). Η Συνθήκη του Άμστερνταμ- Νέο πρότυπο ολοκλήρωσης ή σύμπτωμα απο-ολοκλήρωσης;. Αθήνα: Θεμέλιο, σ. 106.

¹²¹ Νικολόπουλος, Γ. (2005), σ. 326.

Από την έμφαση που δίνεται στην προώθηση της ασφάλειας από την «υπερκρατική ευρωπαϊκή/κοινοτική βαθμίδα καταστολής»¹²² διαφαίνεται ότι μετατοπίζεται η προσοχή από τη διάπραξη ενός εγκλήματος στην ίδια την απειλή της διάπραξης. Μίας απειλής που συχνά δεν αντιπροσωπεύει έναν υπαρκτό κίνδυνο, αλλά απορρέει από την υποψία και την «κινδυνολογία». Μέσα σε ένα τέτοιο περιβάλλον και ενόψει των κινδύνων που περιβάλλουν τις αερομεταφορές λόγω της ιδιαιτερότητας του κλάδου, είναι επόμενο η αντεγκληματική πολιτική που ακολουθείται να βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση και κάτω από την επίδραση πολλών και διαφορετικών φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Για την προαγωγή της συνεχούς ανάπτυξης ενός ασφαλούς, αποδοτικού και βιώσιμου ευρωπαϊκού συστήματος αερομεταφορών ιδρύθηκε από το 1955, μετά από σύσταση των Υπουργών Μεταφορών του Συμβουλίου της Ευρώπης και σχετική απόφαση του Συμβουλίου του ICAO, η ECAC (European Civil Aviation Conference – Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας), η οποία εδρεύει στο Παρίσι και αποτελεί ένα αποκεντρωμένο όργανο του ICAO, στο οποίο μετέχουν 38 κράτη. Οι εργασίες της ECAC είναι συμβουλευτικές και οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συνιστούν συστάσεις και άλλα συμπεράσματα που υπόκεινται στην έγκριση των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρώπης με τον Κανονισμό (Ε.Κ) 2320/2002, θέσπισε κοινούς κανόνες στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Με βάση τις διατάξεις αυτού του Κανονισμού συστήθηκε η Επιτροπή Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία λειτουργεί υπό την προεδρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών-μελών της Ε.Ε. Κύριο έργο της Επιτροπής Ασφαλείας είναι ο συντονισμός των ενεργειών των κρατών-μελών, στην πρόληψη των κάθε μορφής έκνομων ενεργειών κατά της πολιτικής αεροπορίας, μέσω της έκδοσης Κανονισμών και Οδηγιών που έχουν ως στόχο τον καθορισμό μέτρων και διαδικασιών για την εφαρμογή των κοινών βασικών προτύπων ασφαλείας, όπως αυτά θεσπίζονται στον Κανονισμό-Πλαίσιο 2320/2002.¹²³

Με τον ανωτέρω Κανονισμό θεσπίζονται οι υποχρεώσεις των κρατών-μελών για εκπόνηση Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες

¹²² Στο ίδιο, σ. 323.

¹²³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σσ. 17, 20.

Ενέργειες, Εθνικού Προγράμματος Ποιοτικού Ελέγχου της Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες και Εθνικού Εκπαιδευτικού Προγράμματος Αεροπορικής Ασφάλειας. Θεσπίζονται επίσης κοινά βασικά πρότυπα σχετικά με:¹²⁴

- τον σχεδιασμό των αερολιμένων
- τον έλεγχο πρόσβασης σε υποκείμενες σε έλεγχο περιοχές αερολιμένων
- τον έλεγχο ιστορικού (background check) εργαζομένων σε αερολιμένες
- τον έλεγχο ασφαλείας του προσωπικού (screening) και των αντικειμένων που μεταφέρουν
- τον έλεγχο των οχημάτων που διακινούνται σε υποκείμενους σε έλεγχο χώρους αερολιμένων ή αεροπορικών εγκαταστάσεων
- την ασφάλεια των αεροσκαφών
- τον έλεγχο ασφαλείας (screening) των επιβατών και χειραποσκευών/ αποσκευών
- το αεροπορικώς μεταφερόμενο φορτίο/ταχυδρομείο
- τη διακίνηση των εφοδίων (συμπεριλαμβανομένων και των υλικών τροφοδοσίας)
- τη διακίνηση των υλικών καθαρισμού των αερομεταφορέων
- τη γενική αεροπορία
- την πρόσληψη και εκπαίδευση προσωπικού που εμπλέκεται στον τομέα της αεροπορικής ασφαλείας
- τις προδιαγραφές του εξοπλισμού ασφαλείας.

Ο Κανονισμός 2320/2002, τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 849/29-4-2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου και εξειδικεύτηκε ως προς τον καθορισμό μέτρων ασφαλείας με τον Κανονισμό (ΕΚ) 622/4-4-2003 της Επιτροπής. Τροποποιητικοί του τελευταίου είναι οι ακόλουθοι Κανονισμοί της Επιτροπής:¹²⁵

- Κανονισμός 68/15-1-2004 (απαγορευμένα αντικείμενα)
- Κανονισμός 781/24-5-2005 (τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού ασφαλείας – x-rays χειραποσκευών / παραδιδόμενων αποσκευών / φορτίου

¹²⁴ Στο ίδιο, σσ. 17-18.

¹²⁵ Στο ίδιο, σσ. 18-19.

- Κανονισμός 857/6-6-2005 (προσδιορισμός ποσοστού για τη δια χειρός έρευνα επιβατών)
- Κανονισμός 65/13-1-2006 (νέες τεχνολογίες)
- Κανονισμός 240/10-2-2006 (έρευνα ασφαλείας οχημάτων)
- Κανονισμός 831/2-6-2006 (φορτίο)
- Κανονισμός 1448/29-9-2006 (τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού ασφαλείας παραδιδόμενων αποσκευών - συστήματα ανίχνευσης εκρηκτικών – EDS)
- Κανονισμός 1546/4-10-2006 (διακίνηση υγρών)
- Κανονισμός 1862/15-12-2006 (τεχνικές προδιαγραφές εξοπλισμού ασφαλείας – πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων WTMD)

Περαιτέρω, ο Κανονισμός (ΕΚ) 1217/4-7-2003 της Επιτροπής περιλαμβάνει κοινές προδιαγραφές και απαιτήσεις όσον αφορά στα προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας που εφαρμόζουν τα κράτη-μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής των προγραμμάτων ασφαλείας τους. Επίσης ο Κανονισμός (ΕΚ) 1486/22-8-2003 θεσπίζει διαδικασίες με τις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξάγει επιθεωρήσεις στα κράτη-μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινοτικών κανονισμών, ενώ με τον Κανονισμό 1138/21-6-2004 καθορίζονται τα πλέον ευαίσθητα από πλευράς ασφάλειας τμήματα των αερολιμένων, στα οποία η πρόσβαση οποιουδήποτε ατόμου, ανεξάρτητης ιδιότητας (πληρώματα, επιβάτες, εργαζόμενοι) υπόκειται σε έλεγχο ασφαλείας.¹²⁶

Η πρόληψη του εγκλήματος στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές εντάσσεται κατά τον μεγαλύτερο βαθμό στα ανωτέρω προγράμματα, κανονισμούς και οδηγίες της Ε.Ε., όπου τα κράτη-μέλη συντάσσονται μέσα από την έννοια ενός «συνεχούς ασφάλειας» σε μία κοινή ευρωπαϊκή πολιτική, σε μία συνεχή προσπάθεια εναρμόνισης αυτής της πολιτικής με τη διεθνή και εθνική πολιτική.

¹²⁶ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 19.

1.5. Ελλάδα

Το νομικό καθεστώς το οποίο διέπει την ασφάλεια της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας διακρίνεται σε: α) Διεθνές Νομικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει τις διεθνείς, πολυμερείς και διμερείς συμβάσεις, που έχουν κυρωθεί από την χώρα μας, έχουν καταστεί εσωτερικό δίκαιο και υπερισχύουν πάσης άλλης εσωτερικής διάταξης, καθώς και των Παραρτημάτων και των Τεχνικών Εγχειριδίων αυτών, β) Ευρωπαϊκό Νομικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει τους Κανονισμούς της Ε.Ε. που υπερισχύουν πάσης άλλης εσωτερικής διάταξης και τις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης της Πολιτικής Αεροπορίας και γ) Εθνικό Νομικό πλαίσιο, το οποίο περιέχει κανονιστικές πράξεις νομοθετικού χαρακτήρα που ρυθμίζουν ζητήματα στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες (ΕΠΑΠΑ) απαρτίζεται από τον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες, (ΕΚΑΠΑ), τις Τεχνικές Οδηγίες Ασφάλειας (Τ.Ο.Α.) και λοιπές κανονιστικές πράξεις. Οι διατάξεις του ΕΚΑΠΑ (ΥΑ Δ15/Α/40447/3750/2004-ΦΕΚ 1624/Β/2.11.2004) εφαρμόζονται ανάλογα.¹²⁷

- σε όλους τους Ελληνικούς αερολιμένες,
- στην Υπηρεσία Ελέγχου Περιοχής (ΥΕΠ) και σε όλες τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αεροναυτιλίας,
- σε όλες τις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες για την εξυπηρέτηση των πτήσεων τους εντός ή εκτός της ελληνικής επικράτειας, με την επιφύλαξη του ισχύοντος στην αλλοδαπή χώρα δικαίου,
- σε όλες τις ξένες αεροπορικές εταιρείες για την εξυπηρέτηση των πτήσεών τους εντός της ελληνικής επικράτειας,
- στους φορείς αεροπορικής διακίνησης φορτίου, ταχυδρομείου, αποστολών ταχυμεταφορών και επειγόντων δεμάτων, διακίνησης υλικών καθαρισμού, αποθεμάτων και εφοδίων αερομεταφορέων, καθώς και στους λοιπούς φορείς που δραστηριοποιούνται εντός ή/και εκτός των ορίων των αερολιμένων για την εξυπηρέτηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων,
- στις πτήσεις γενικής αεροπορίας,

¹²⁷ Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. ΥΑ Δ15/Α/40447/3750/2004 - ΦΕΚ 1624/Β/2.11.2004.

- στις πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, ελληνικών και μη, που εξυπηρετούνται μέσω πολιτικών αερολιμένων, εκτός εάν ορίζεται αλλιώς με κοινές αποφάσεις της Αεροπορικής Αρχής και της αρμόδιας Στρατιωτικής Αρχής.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ.714/70, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.1340/83, Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι η υπεύθυνη Αρχή για τον σχεδιασμό, ανάπτυξη, εφαρμογή, παρακολούθηση και διατήρηση του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας, ενώ έχει και την ευθύνη του συντονισμού όλων των ενεργειών των εμπλεκόμενων στην ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας φορέων. Η ΥΠΑ μέσω της Διεύθυνσης Ασφαλείας Αερολιμένων προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα και των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στην αλλοδαπή. Ομοίως, συνεργάζεται και ανταλλάσσει πληροφορίες με τις Υπηρεσίες ασφαλείας της χώρας (ΕΛ.ΑΣ., ΕΥΠ) και λοιπές Υπηρεσίες της ημεδαπής, καθώς και με τους αλλοδαπούς φορείς ασφαλείας, κρατικούς και μη, στο επίπεδο αξιολόγησης των απειλών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την πρόληψη και αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών κατά των αερομεταφορών.¹²⁸

Ανώτατο συντονιστικό όργανο για θέματα ασφαλείας στην πολιτική αεροπορία είναι η Εθνική Επιτροπή Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Θ.Ε.Α.Π.Α.), η οποία απαρτίζεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως Πρόεδρο, τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, τον Διοικητή της ΥΠΑ, τον Διοικητή της Ε.Υ.Π. και τον Αρχηγό του ΓΕΕΘΑ. Σε περιπτώσεις που τα προς συζήτηση θέματα άπτονται τελωνειακών ή οικονομικών παραμέτρων, καλείται να συμμετάσχει ο κατά περίπτωση Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Οικονομικών. Επίσης, και ανάλογα με τα προς συζήτηση θέματα, ο Πρόεδρος της ΕΘΕΑΠΑ καλεί κατά περίπτωση εκπροσώπους άλλων Δημοσίων Υπηρεσιών ή/και φορέων που εμπλέκονται στον τομέα των αερομεταφορών.¹²⁹

Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές, όπως αναφέρθηκε στην αρχή της παρούσης μελέτης, εμπλέκεται με την έννοια της ασφάλειας και όπως είναι

¹²⁸ Στο ίδιο.

¹²⁹ Στο ίδιο.

συνεπακόλουθο το νομικό και οργανωτικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών αερομεταφορών επικεντρώνεται σ' αυτόν τον όρο. Καθώς όμως η πιθανότητα οποιασδήποτε μορφής μεταβολής ή διακοπής στο αεροπορικό σύστημα συνεπάγεται τον κίνδυνο μιας επίδρασης ντόμινο σε όλο τον κλάδο, αλλά και ευρύτερα στην κοινωνία, και τα ζητήματα ασφάλειας έχουν γίνει ένα θέμα πρωταρχικής και κοινής ανησυχίας, οι αερομεταφορές αποτελούν ένα από τα πιο κρίσιμα σημεία αναφοράς, όχι μόνο στον ελληνικό ή ευρωπαϊκό χώρο, αλλά στο παγκόσμιο κοινωνικο-οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό γίγνεσθαι.

2. Μέτρα πρόληψης

Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές εντάσσεται, όπως είδαμε ανωτέρω, σε ένα διεθνές νομικό και οργανωτικό πλαίσιο και αποτελεί για τον τομέα των αερομεταφορών ένα δυναμικό και πολυεπίπεδο σύνολο κατευθύνσεων και δράσεων, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της διεύρυνσης της συμμετοχής και της επίδρασης πολλών και διαφορετικών φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Η διαχείριση κινδύνου είναι κομβικό σημείο της προληπτικής πολιτικής των αερομεταφορών και αποσκοπεί στην καλύτερη απόδοση των λαμβανομένων μέτρων ασφαλείας με την στοχευόμενη εφαρμογή τους στους τομείς των αεροπορικών μεταφορών που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα κενά ασφαλείας.¹³⁰ Οι αεροπορικές εταιρείες μπροστά στον κίνδυνο που τις περιβάλλει από τις εγκληματικές ενέργειες παρεμβαίνουν πιο ενεργά στο θέμα της ασφάλειας προσφεύγοντας σε προληπτικά μέτρα που στοχεύουν στην ασφάλεια των πτήσεων και της πολιτικής αεροπορίας ευρύτερα και στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων.

Ωστόσο, είναι εξαιρετικά δύσκολο να διαχωρίσει κανείς τα ειδικότερα μέτρα ασφαλείας για τις εγκληματικές ενέργειες από τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται ενόψει άλλων κινδύνων, π.χ. φυσικών καταστροφών. Ο διαχωρισμός γίνεται ακόμη δυσκολότερος με την εμπλοκή του ζητήματος του ανθρώπινου ή επαγγελματικού λάθους. Όπως είδαμε το επαγγελματικό λάθος σε ορισμένες χώρες διώκεται ποινικά και

¹³⁰ Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004), σ. 150.

από την άλλη πλευρά στο άρθρο 801 του αντιτρομοκρατικού νόμου των ΗΠΑ του 2001 Patriot Act, καταλογίζονται στον δράστη ως βίαιες πράξεις και τρομοκρατικές ενέργειες τα γνωστά στο ποινικό δίκαιο εγκλήματα διατάραξης ή δολιοφθοράς στα συστήματα μαζικής μεταφοράς, όταν αυτός σκοπεύει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών και των εργαζομένων ή επιδεικνύει αδιαφορία για τη διακινδύνευση της ζωής τους. Υπό αυτή την έννοια, θα μπορούσε να καταλογιστεί εγκληματική ή τρομοκρατική ενέργεια, είτε μεμονωμένα σε κάθε εργαζόμενο, είτε συνολικότερα στα διοικητικά επίπεδα. Αυτό πρακτικά σημαίνει, ότι η πρόληψη για την αποφυγή εγκληματικών ενεργειών αποκτά μία πολυεπίπεδη, κάθετη και οριζόντια διάσταση που συμπεριλαμβάνει έναν συνδυασμό μέτρων, τεχνικών και διαδικασιών, τα οποία αφορούν σε όλα τα ανθρώπινα και υλικά μέσα του τομέα των αερομεταφορών, κατευθύνονται δηλαδή προς πάσα κατεύθυνση. Από την κατασκευή και συντήρηση των αεροσκαφών, την εκπαίδευση του πληρώματος, προσωπικού και στελεχών, μέχρι τον σχεδιασμό - κατασκευή των αεροδρομίων και τον έλεγχο πρόσβασης υπαλλήλων, επιβατών και αποσκευών.

Με βάση τον ICAO κάθε συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να εφαρμόζει τα πρότυπα και να επιδιώκει να εφαρμόζει τις προτεινόμενες πρακτικές που περιέχονται στο Παράρτημα 17, λαμβάνοντας υπόψη την εφαρμογή ασφάλειας των αερομεταφορών για την ανάπτυξη αποτελεσματικών, μέτρων, τεχνικών και διαδικασιών. Θα πρέπει να εγκαθιδρύσει μέτρα για να προλάβει όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές, εμπορεύματα ή ουσίες τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τη διάπραξη μιας έκνομης ενέργειας, ή τη μεταφορά οποιουδήποτε πράγματος που δεν είναι εξουσιοδοτημένο, το οποίο μπορεί να εισαχθεί, με κάθε τρόπο, σε ένα αεροσκάφος που ανήκει στην πολιτική αεροπορία. Θα πρέπει επίσης να εξασφαλίζει, ότι τα μέτρα που σχεδιάστηκαν για την προστασία από τις έκνομες ενέργειες εφαρμόζονται σε εσωτερικές λειτουργίες, σε πρακτικό εύρος το οποίο είναι βασισμένο πάνω σε μια εκτίμηση του κινδύνου της ασφάλειας που πραγματοποιείται από τις σχετικές εθνικές αρχές.¹³¹

Ο τομέας των αερομεταφορών θέτει επομένως το προληπτικό εκείνο πλαίσιο που θεωρείται το πλέον κατάλληλο για την εγκληματική δραστηριότητα στους κόλπους του με πρώτιστο σκοπό, όπως τονίστηκε από την αρχή της παρούσας εργασίας, την

¹³¹ International Civil Aviation Organization. (2006-β), 2-1.

ασφάλεια των επιβατών, των αεροσκαφών, των αερολιμένων και του ευρύτερου κοινού γενικότερα. Τα ερωτήματα που γεννώνται είναι όμως πολλά. Είναι πράγματι τα προληπτικά μέτρα (ή μέρος αυτών) που λαμβάνονται, για την αντιμετώπιση του εγκλήματος τα πλέον κατάλληλα; Και αν ναι, είναι κατάλληλα για ποιον; Που τίθενται τα όρια στην περίπτωση που εκπληρώνονται τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα στον τομέα των αερομεταφορών, αλλά ταυτόχρονα δημιουργούνται αρνητικές επιδράσεις σε ορισμένες κοινωνικές ομάδες ή ευρύτερα στην κοινωνία; Ποια είναι η λεπτή διαχωριστική γραμμή μεταξύ ασφάλειας και υγείας, ισότητας, ανθρώπινης αξιοπρέπειας και ελευθερίας; Όπως κάθε νόμισμα, έτσι και η πρόληψη έχει δύο πλευρές. Την θετική και την αρνητική. Η ανάλυση στην προληπτική δράση των αερομεταφορών για την αποφυγή των εγκληματικών ενεργειών, θα μας δώσει τη δυνατότητα να διακρίνουμε και να συζητήσουμε ορισμένες θετικές, αλλά και αρνητικές πλευρές της πρόληψης στο πεδίο αυτό.

2.1. Η πρόληψη στα αεροσκάφη

Τα αεροσκάφη αποτελούν τον κύριο στόχο τρομοκρατικών ενεργειών και καθώς η ασφάλειά τους είναι το κεντρικό ζητούμενο, η πρόληψη για το έγκλημα στις αερομεταφορές επικεντρώνεται σ' αυτόν τον σκοπό. Στη βάση αυτή, τα προληπτικά μέτρα για την αποτροπή και την αντιμετώπιση του εγκλήματος στα αεροσκάφη έχουν δύο κυρίως άξονες: α) τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την συντήρηση των αεροσκαφών και β) τον έλεγχο, την έρευνα και τα προληπτικά μέτρα ασφαλείας.

2.1.1. Σχεδιασμός, κατασκευή και συντήρηση των αεροσκαφών

Αν και τα τελευταία χρόνια η αεροπορική τεχνολογία έχει κάνει ουσιώδεις προόδους, υπάρχουν ακόμη περιπτώσεις όπου έχουν εντοπιστεί κίνδυνοι στην κατασκευή, συντήρηση και χρήση του αεροσκάφους. Ένας αριθμός ατυχημάτων ή περιστατικών κατά τα οποία έλαβε χώρα εγκληματική ενέργεια επί του αεροσκάφους,

μπορεί να αποδοθεί σε ελαττωματικό σχεδιασμό του αεροσκάφους. Οι πρακτικές σχεδίασης και παραγωγής που ακολουθούνται από τις κατασκευάστριες εταιρείες, καθώς και οι πρακτικές συντήρησης και πτητικής εκμετάλλευσης των επιβατικών αεροσκαφών από τις αεροπορικές εταιρείες, επηρεάζουν άμεσα τις δυνατότητες και τα πτητικά χαρακτηριστικά των αεροσκαφών και κατ' επέκταση την αποτελεσματική ή μη, αποτροπή των εγκληματικών ενεργειών. Κινούμενη προς αυτή την κατεύθυνση η αεροναυπηγική προσεγγίζει το ζήτημα της ασφάλειας των πτήσεων με την βελτίωση/τελειοποίηση των τεχνολογικών της δυνατοτήτων.

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο οφείλουν να λειτουργήσουν οι κατασκευαστικές και οι αεροπορικές εταιρείες για την αντιμετώπιση των έκνομων ενεργειών το καθορίζουν οι Υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας. Σύμφωνα με το Annex 8, για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 45.500 kg ή με αριθμό άνω των 60 θέσεων επιβατών και των οποίων η αίτηση για πιστοποίηση υποβλήθηκε μετά τις 12 Μαρτίου 2000, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στα χαρακτηριστικά σχεδιασμού τους, η αποτροπή της εύκολης απόκρυψης όπλων, εκρηκτικών ή άλλων επικίνδυνων αντικειμένων στο αεροσκάφος, καθώς και η διευκόλυνση των διαδικασιών αναζήτησης τέτοιων αντικείμενων.¹³² Η αποτροπή και η μείωση των ευκαιριών του δράστη γίνεται επομένως ένα κεντρικό στοιχείο.

Ένα από τα καίρια προβλήματα που απασχόλησε έντονα την αεροναυπηγική βιομηχανία ήταν το ζήτημα της πόρτας του πιλοτηρίου, αφού στην περίπτωση εγκληματικής ενέργειας άλλοτε το κλείδωμά της αποδείχτηκε ευεργετικό, καθώς δεν επέτρεπε την είσοδο των δραστών και ό,τι αυτό συνεπάγεται, και, άλλοτε καταστροφικό, καθώς δεν επέτρεπε σε περίπτωση ανάγκης την απόπειρα ελέγχου του αεροσκάφους από την πλευρά των επιβαινόντων. Η πρώτη προληπτική στρατηγική σ' αυτό το ζήτημα έλαβε χώρα στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1964, όταν η FAA διευκρίνισε ότι στο θάλαμο διακυβέρνησης οι θύρες πρέπει να κλειδώνονται κατά τη διάρκεια των πτήσεων.¹³³

Σύμφωνα με το Annex 6, για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, αποφασίστηκε ότι από την 1^η Νοεμβρίου του 2003 θα πρέπει τα αεροπλάνα με τα ανωτέρω χαρακτηριστικά, να είναι εφοδιασμένα με εγκεκριμένη για το πλήρωμα πτήσης πόρτα διαμερίσματος, ικανή να κλειδώνεται ή να ξεκλειδώνεται από τον

¹³² International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 3.

¹³³ Weiser - Easteal, P. & Wilson P. (1991), σ. 48.

χειριστή του αεροσκάφους. Η πόρτα αυτή θα πρέπει να είναι κλειστή και ασφαλισμένη από τη στιγμή που κλείνουν όλες οι εξωτερικές πόρτες του αεροσκάφους μετά την επιβίβαση και θα πρέπει να ανοίξει μόνο για την αποβίβαση, με εξαίρεση -μόνο όταν αυτό είναι αναγκαίο- την πρόσβαση και την έξοδο εξουσιοδοτημένων προσώπων. Θα πρέπει επίσης, να είναι ειδικά σχεδιασμένη για την αντίσταση από τα πυρά μικρών όπλων ή θραύσματα χειροβομβίδων ή από βίαιες εισβολές από αναρμόδια πρόσωπα, ενώ θα πρέπει να παρέχονται και τα μέσα παρακολούθησης, με τα οποία να μπορούν οι χειριστές του αεροσκάφους να ενημερώνονται για τον εντοπισμό προσώπων που ζητούν είσοδο και την ανίχνευση ύποπτης συμπεριφοράς, δυνητικής απειλής ή παραβιάσεων ασφαλείας στο θάλαμο των επιβατών.¹³⁴ Για την δυνατότητα αντίστασης της πόρτας από πυρά ή θραύσματα χειροβομβίδων όμως, υπάρχει ο αντίλογος ότι ένας τρομοκράτης με λίγα εκρηκτικά και πάλι θα μπορούσε να ανατινάξει τις πόρτες του πιλοτηρίου. Γι' αυτό το σκοπό, αλλά και για το ζήτημα ανεπιθύμητης εισόδου, το πιλοτήριο κάθε αεροπλάνου της αεροπορικής εταιρείας EL AL είναι εξοπλισμένο με διπλές πόρτες. Μόνο το προσωπικό γνωρίζει τον μυστικό κωδικό και μπορεί να επιτρέψει τη διόδο από την πρώτη πόρτα, ενώ η δεύτερη πόρτα ανοίγει μόνο εφόσον ο κυβερνήτης ή ο συγκυβερνήτης έχει αναγνωρίσει το άτομο που ζητά πρόσβαση στο πιλοτήριο.¹³⁵

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σύγχρονη τάση στην αεροναυπηγική χαρακτηρίζεται από ανθρωποκεντρική προσέγγιση, καθώς προσεγγίζει το θέμα της ασφάλειας πτήσεων λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη της περιορισμούς που είναι έμφυτοι στον άνθρωπο. Καταβάλλει δηλαδή προσπάθειες, να εξουδετερώσει τα εγγενή ελαττώματα και περιορισμούς που χαρακτηρίζουν τον άνθρωπο, αποσκοπώντας στην μείωση του ανθρώπινου σφάλματος και στην αντιμετώπιση των κινδύνων και των εγκληματικών ενεργειών και κατ' επέκταση στην αύξηση της ασφάλειας στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές. Έτσι, κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή ενός αεροσκάφους, λαμβάνονται υπόψη παράμετροι των ανθρώπινων χαρακτηριστικών, οι οποίες με τη βοήθεια της ανθρωπομετρίας, βιομετρίας, φυσιολογίας και ψυχολογίας αξιολογούνται ανάλογα με τον χώρο εργασίας. Οι παράμετροι αυτοί, έχουν να κάνουν με την εξωτερική εμφάνιση και τις διαστάσεις του ανθρώπου, τις φυσικές ανάγκες του (π.χ. νερό, τροφή και οξυγόνο), των οποίων η έλλειψη μπορεί να επηρεάσει την

¹³⁴ International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 2.

¹³⁵ Brown, D. (2010), σσ. 112, 117.

απόδοσή του, την καλή του κατάσταση και τα χαρακτηριστικά απόδοσής του, δηλαδή, την ανταπόκριση των αισθητηρίων οργάνων του στα εξωτερικά ερεθίσματα κατά την εκτέλεση της εργασίας του. Η σωστή χρησιμοποίηση για παράδειγμα των αισθητηρίων οργάνων των πιλότων συμβάλλει στην απόκτηση «επίγνωσης της κατάστασης» (Situational Awareness), στοιχείο εξαιρετικά κρίσιμο για την ορθή λήψη αποφάσεων. Εξαιρετικά κρίσιμη όμως είναι και η δυνατότητα του ανθρώπου να επεξεργάζεται πληροφορίες, καθώς είναι ένα στοιχείο το οποίο υπόκειται σε πολλούς περιορισμούς, (π.χ. στρες, κούραση) και ο τρόπος με τον οποίο λαμβάνεται μια πληροφορία καθορίζει σε μεγάλο βαθμό κατά πόσο αυτή θα επεξεργαστεί και θα αξιοποιηθεί σωστά. Είναι ανώφελο συνεπώς να δώσουμε στον πιλότο ενός πολιτικού αεροσκάφους μεγάλο όγκο πληροφοριών αν αυτές δεν μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα. Από την αδυναμία υπολογισμού αυτών των ανθρώπινων περιορισμών προέρχεται η ελλιπής σχεδίαση των θαλάμων διακυβερνήσεως παλαιότερων αεροσκαφών.¹³⁶

Στις μέρες μας, οι κατασκευάστριες εταιρείες προκειμένου να μειώσουν το φόρτο εργασίας (workload) στο πιλοτήριο, αφενός παράγουν αεροσκάφη με ψηφιακά όργανα πτήσης και αφετέρου παρέχουν στο πλήρωμα μόνο τις απαραίτητες πληροφορίες για το σκέλος πτήσης στο οποίο βρίσκονται (management by exception). Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που λαμβάνεται επίσης υπόψη, είναι τα εξωτερικά χαρακτηριστικά του ανθρώπου, όπως για παράδειγμα η χρήση της ανθρώπινης φωνής που αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία για την εφαρμογή προς την κατεύθυνση κίνησης των διακοπών ελέγχου σε ένα πολιτικό αεροσκάφος και για την επίτευξη αποτελεσματικής επικοινωνίας, είτε ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος, είτε ανάμεσα στο πλήρωμα και τις Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

Άλλες σημαντικοί παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη είναι οι περιβαλλοντικοί παράμετροι, όπως η θερμοκρασία, η υγρασία, η πίεση, ο θόρυβος, ο ήλιος κ.α., οι οποίες έχουν αρνητική επίδραση πάνω στον άνθρωπο και στη φυσική του κατάσταση. Καθώς ο άνθρωπος είναι ικανός να εργάζεται αποτελεσματικά μόνο σε ένα συγκεκριμένο εύρος περιβαλλοντικών συνθηκών, ένα κουραστικό, πιεστικό και απαιτητικό εργασιακό περιβάλλον επηρεάζει αρνητικά την απόδοσή του. Η μειωμένη απόδοση των εργαζομένων με την σειρά της, αντικατοπτρίζεται στην ποιότητα της εργασίας τους διαμορφώνοντας με τον τρόπο αυτό περιβάλλον ευνοϊκό για μία

¹³⁶ Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004), σ. 146.

εγκληματική ενέργεια ή ένα ατύχημα. Επειδή όμως, οι άνθρωποι διαφέρουν μεταξύ τους, αφού κάθε άνθρωπος είναι ξεχωριστός με μοναδικές ιδιαιτερότητες, χαρακτηριστικά και ικανότητες και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν μπορεί να υπάρξει συγκεκριμένη απόδοση, αλλά πάντα θα παρουσιάζονται αποκλίσεις και μεταβολές από το αναμενόμενο, η κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού δίνει τη δυνατότητα διόρθωσης αυτών των αποκλίσεων και λειτουργεί όπως θα δούμε και παρακάτω ως συμπληρωματική δικλείδα ασφαλείας για την πρόληψη και την αντιμετώπιση του εγκλήματος στον χώρο των αερομεταφορών.¹³⁷ Τι γίνεται όμως όταν η εκπαίδευση δεν επαρκεί ή όταν δεν τηρεί το ίδιο το πλήρωμα τις νόρμες ή τα ιδιαίτερα ζητήματα κανονισμών ασφαλείας πάνω στα οποία έχει εκπαιδευτεί; Σ' αυτήν την περίπτωση, όπως θα δείξουμε και με παραδείγματα αντίστοιχων περιπτώσεων στο κεφάλαιο της εκπαίδευσης, τίθεται στην καλύτερη περίπτωση ζήτημα διακινδύνευσης.

Ο σχεδιασμός για ασφάλεια στις αερομεταφορές δίνει μεγάλη επίσης σημασία στην αλληλεπίδραση του ανθρώπου με τη μηχανή, εφόσον η μηχανή πρέπει να προσαρμοστεί στα ανθρώπινα χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα. Συνεπώς, περιλαμβάνει συστήματα που κάνουν το έργο του ανθρώπου ευκολότερο μειώνοντας αποφασιστικά τον φόρτο εργασίας, απλοποιώντας διαδικασίες, και γενικότερα διευκολύνοντας την ανθρώπινη εργασία, με τελικό αντικειμενικό σκοπό την τυποποίηση των διαδικασιών και την πρόληψη ανθρώπινων παρανοήσεων και λαθών, ενώ διαθέτει και εναλλακτικές λύσεις για διπλά ή τριπλά ακόμη εφεδρικά συστήματα για την επίτευξη του ίδιου σκοπού.

Στο σημείο αυτό θα μπορούσαμε να αναφέρουμε πλείστα τέτοια συστήματα, όπως το Σύστημα Προειδοποίησης Γειτνιάζοντος Εδάφους (Ground Proximity Warning System GPWS), το οποίο είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα που παρέχει στους πιλότους των μεταφορικών αεροσκαφών έγκαιρη προειδοποίηση (15 δευτερόλεπτα πριν από την επικείμενη πρόσκρουση) όταν ένα αεροσκάφος προσεγγίζει το έδαφος ή υδάτινες επιφάνειες. Μια σειρά τέτοιου είδους διορθωτικών παρεμβάσεων προώθησε διεθνώς ο ICAO από το 1992, σε συνεργασία με το Αμερικανικό Ίδρυμα για την Ασφάλεια των Πτήσεων (FSF – Flight Safety Foundation). Ακολουθώντας τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις σήμερα χρησιμοποιείται μία εξελιγμένη μορφή Συστήματος Προειδοποίησης το EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System), το οποίο συνδυάζει το

¹³⁷ Στο ίδιο, σ. 148.

τελευταίας γενιάς GPWS, το δορυφορικό σύστημα πλοήγησης GPS (Global Positioning System) και δύο ισχυρότατες βάσεις δεδομένων, μία για όλα τα βουνά και μία για όλους τους διαδρόμους μεγάλων αεροδρομίων σε ολόκληρο τον κόσμο. Με το βελτιωμένο αυτό σύστημα δημιουργείται μία «προστατευμένη περιοχή» και το πλήρωμα ειδοποιείται έως και 60 δευτερόλεπτα πριν από μία επικείμενη πρόσκρουση. Ένα σύστημα που θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ακόμη, είναι το Σύστημα Εναέριου Ελέγχου και Αποφυγής Σύγκρουσης (Traffic Control and Collision Avoidance System TCAS), το οποίο αποτελεί ένα σύστημα αποφυγής σύγκρουσης μεταξύ αεροσκαφών,¹³⁸ ενώ ένα σύστημα φύλαξης πτήσης είναι και ο εξοπλισμός των αεροπλάνων με μία συσκευή με υπέρυθρες ακτίνες, η οποία εντοπίζει τους πυραύλους, είτε αυτοί προέρχονται από το έδαφος, είτε από εχθρικό αεροσκάφος και εκτοξεύει φωτοβολίδες για δόλωμα. Το τελευταίο είναι καινούριο και η μόνη εταιρεία που το χρησιμοποιεί είναι η EL AL, μετά από μια απόπειρα που έγινε να καταρριφθεί ένα από τα αεροπλάνα της με φορητό πύραυλο.¹³⁹

Ένα αεροπλάνο διαθέτει επίσης στον εξοπλισμό του όργανα όπως, ραντάρ για την παρακολούθηση των καιρικών συνθηκών, πυξίδες, αυτόματους πιλότους, υδραυλικές αντλίες που λειτουργούν τις συσκευές ελέγχου και τουλάχιστον δύο μηχανισμούς που κατεβάζουν τον εξοπλισμό προσγείωσης. Έχει ακόμη προβλεφθεί στην περίπτωση που ο ένας κινητήρας χαλάσει κατά την πτήση, το αεροπλάνο να μπορεί να πετάξει κανονικά με τους υπόλοιπους κινητήρες. Υπήρξαν βέβαια περιπτώσεις, που έχουν χαλάσει και οι δύο κινητήρες. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί η εισχώρηση ενός σμήνους πουλιών και στις δύο μηχανές ενός αεροσκάφους που προκάλεσε τη συντριβή της πτήσης 1549 της US Airways. Το περιστατικό αυτό συνέβη στις 15 Ιανουαρίου του 2009 και η συντριβή αυτή ήταν η πρώτη που προκλήθηκε από αυτή την αιτία. Κανείς όμως βέβαια δεν μπορεί να κατηγορήσει τα πουλιά για εγκληματική ενέργεια. Και η περίπτωση όμως ακόμη της επίθεσης από σμήνος πουλιών σε αεροπλάνο έχει προβλεφτεί με την τοποθέτηση κυνηγών και σκύλων στους χώρους μέσα και πέριξ του αερολιμένα.¹⁴⁰ Ωστόσο, και εκεί ακόμη τίθεται το ζήτημα του επαγγελματικού λάθους, καθώς υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί ζημιά στο αεροσκάφος από τη χρήση του κυνηγητικού όπλου.

¹³⁸ Στο ίδιο, σ. 167.

¹³⁹ Brown, D. (2010), σ. 112.

¹⁴⁰ Brown, D. (2010), σσ. 81, 85-86, 103.

Μέσα στο πλαίσιο των εφαρμοσμένων μεθόδων διαχείρισης ασφάλειας και ρίσκου, το σύστημα που χρησιμοποιείται εκτεταμένα στην αεροπορική βιομηχανία είναι το σύστημα FDM (Flight Data Monitoring), του οποίου η λειτουργία στηρίζεται σε ένα μεγάλο βαθμό στην καταγραφή των δεδομένων, στο κοινώς λεγόμενο «μαύρο κουτί». Το FDM είναι ένα ψηφιακό σύστημα καταγραφής δεδομένων, το οποίο προσδιορίζει, ποσοτικοποιεί, εκτιμά και καταδεικνύει το ρίσκο ως μέσο ελέγχου και βελτίωσης της ασφάλειας των διαδικασιών πτήσης του αεροπλάνου. Περιλαμβάνει τακτικές αναλύσεις των δεδομένων μίας πτήσης ενός αεροσκάφους και βάσει αυτών των αναλύσεων εξετάζει οποιεσδήποτε παρατυπίες στις λειτουργικές διαδικασίες και ανακαλύπτει τα πιθανά επικίνδυνα γεγονότα. Σε πολλές περιπτώσεις, εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο, τα σημαντικότερα δεδομένα γνωστοποιούνται σε τμήματα εκπαίδευσης πτήσεων καθώς και σε μέλη πληρώματος αεροσκαφών, ως στοιχεία ανατροφοδότησης. Κατά αυτόν τον τρόπο το FDM είναι σε θέση, από τη μία πλευρά, να προσδιορίσει εγκαίρως τεχνικές ανεπάρκειες και μη ασφαλείς πρακτικές και συνθήκες, ώστε να αποφευχθούν ανεπιθύμητες εγκληματικές ενέργειες ή ατυχήματα. Από την άλλη πλευρά, χρησιμοποιείται για την άρτια κατάρτιση όλων των εμπλεκόμενων μελών μίας πτήσης, παρέχοντας στοιχεία για διορθωτικές ενέργειες και για την τυποποίηση των λειτουργικών διαδικασιών.¹⁴¹ Τα ζητήματα που ανοίγονται εδώ, είναι τα εξής: Κατά πόσο λαμβάνονται υπόψη οι πληροφορίες για την αποφυγή νέων ανεπιθύμητων γεγονότων αν οι πιθανές διορθώσεις αντικρούονται με το οικονομικό όφελος των αεροπορικών εταιρειών; Στην περίπτωση ανακάλυψης οποιονδήποτε παρατυπιών γίνεται σωστός καταλογισμός ευθυνών ή υπάρχει συγκάλυψη μεταξύ των υπευθύνων μέσα στο αχανές γραφειοκρατικό και τεχνοκρατικό πεδίο της πολιτικής αεροπορίας; Στο σημείο αυτό, έχει δημιουργηθεί στην αντίληψη του κόσμου μέσα από τις καταγγελίες θυμάτων ή συγγενών θυμάτων ένα «γκρίζο» τοπίο για την ανάληψη των ευθυνών.

Με βάση τα ανωτέρω, αντίστοιχα ιδιαίτερα κρίσιμη παράμετρο όμως για την ασφάλεια των πτήσεων, αποτελεί και ο τομέας της συντήρησης ενός επιβατικού αεροσκάφους. Η κατασκευή, η συντήρηση και τα επισκευαστικά λάθη μπορούν να καταργήσουν σχεδιαστικά χαρακτηριστικά ασφάλειας και να εισάγουν κινδύνους που

¹⁴¹ Civil Aviation Authority. (2003). *Flight Data Monitoring. A Guide to Good Practice (CAP 739)*. UK: TSO, σ. 34.

μπορεί να μην είναι άμεσα εμφανείς, όμως σε βάθος χρόνου μπορούν να έχουν τραγικά αποτελέσματα προκαλώντας θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα. Γι αυτό το λόγο καθώς η εμπειρία σε επισκευή συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους αυξάνει, το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να παρακολουθείται, το περιεχόμενό του να εξελίσσεται, και να αναπροσαρμόζεται, όπου είναι απαραίτητο, προκειμένου να διατηρηθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας. Πρόσφατη καταγγελία μηχανικών αεροσκαφών που δημοσιοποιήθηκε στα ΜΜΕ αφορούσε τη διαπίστωση κατά τη συντήρηση ότι έπρεπε να τοποθετηθεί στο αεροσκάφος ένα εξάρτημα αξίας 2.000 ευρώ, αλλά αυτό δεν έγινε διότι θα υπήρχε καθυστέρηση δέκα ημερών και αυτό θα έθιγε τον οικονομικό «κύκλο» εργασιών της αεροπορικής εταιρείας όπου παρουσιάστηκε το πρόβλημα. Η μη τοποθέτηση αυτού του «ανταλλακτικού» είχε ως «αντάλλαγμα» μία αεροπορική τραγωδία με κόστος εκατοντάδων ζωών. Η συντήρηση ενός αεροσκάφους επομένως σχετίζεται άμεσα με την αξιοπιστία που παρουσιάζουν τα εξαρτήματα ενός αεροσκάφους, την πιθανότητα δηλαδή ότι το εξάρτημα αυτό θα λειτουργήσει ικανοποιώντας συγκεκριμένες προδιαγραφές για ορισμένο χρόνο και κάτω από προδιαγεγραμμένες συνθήκες. Η συντήρηση πρέπει να πραγματοποιείται με τέτοιο τρόπο, ώστε να διασφαλίζει ότι επιτυγχάνεται σε όλη τη διάρκεια της ζωής του αεροσκάφους ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

2.1.2. Έλεγχος, έρευνα και μέτρα ασφάλειας στα αεροσκάφη

Σε σχέση με τον έλεγχο, την έρευνα και τα προληπτικά μέτρα ασφαλείας των αεροσκαφών θα πρέπει να εξασφαλίζεται με βάση τους κανονισμούς του ICAO μια ενδελεχής προσεκτική εξέταση του εσωτερικού και του εξωτερικού ενός αεροσκάφους με σκοπό την ανακάλυψη ύποπτων αντικειμένων, όπλων, εκρηκτικών ή άλλων επικίνδυνων συσκευών, εμπορευμάτων ή αντικείμενων πριν την αναχώρησή του, αλλά και μετά την άφιξή του.¹⁴² Ορισμένα περιστατικά όμως, έχουν δείξει ότι υπάρχει κενό στις έρευνες αυτού του τύπου. Ένα από τα περιστατικά που έχει σημειωθεί αφορά στην τοποθέτηση μια εκρηκτικής ύλης από έναν επιβάτη κάτω από το μαξιλάρι ενός

¹⁴² International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 2.

καθίσματος στην πτήση TWA 840 της διαδρομής Κάιρο – Αθήνα και στην ενεργοποίηση της από άλλο επιβάτη, καθώς σηκώθηκε από το κάθισμα στη συνέχεια της πτήσης από Αθήνα για Ρώμη. Από την έκρηξη της βόμβας άνοιξε τρύπα στο αεροσκάφος και πολλά άτομα έπεσαν στο κενό πριν την τελική συντριβή τους αεροσκάφους στο έδαφος.¹⁴³

Άλλο ένα ζήτημα σε σχέση με την πρόληψη των τρομοκρατικών ενεργειών για τα αεροσκάφη εν πτήξει αφορά στην οπλοκατοχή ορισμένων επιβαινόντων προκειμένου να αποτραπούν οι δράστες να ολοκληρώσουν τρομοκρατικές ενέργειες και για την περίπτωση βεβαίως άμυνας και υπεράσπισης ανθρώπινων ζωών. Η οπλοκατοχή στο αεροσκάφος εν πτήξει από το προσωπικό, αστυνομικούς ή από ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό ασφαλείας επιτρέπεται μόνο κατόπιν ειδικής εξουσιοδότησης και μετά από συμφωνία μεταξύ των κρατών. Στην περίπτωση αυτή, ο πιλότος που κυβερνά θα πρέπει να γνωρίζει τον αριθμό των ατόμων που οπλοφορούν και τον αριθμό της θέσης τους.¹⁴⁴

Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, πολλοί πιλότοι, αλλά και άλλοι ειδικοί, ισχυρίστηκαν ότι οι αεροπειρατείες θα μπορούσαν να είχαν εμποδιστεί αν το πλήρωμα ήταν οπλισμένο με πιστόλια. Πάνω σ' αυτό το ζήτημα ακολούθησε μεγάλη διαμάχη και στις αερομεταφορές των ΗΠΑ συμφωνήθηκε το 2003, ότι μπορούν να διαθέτουν όπλα οι πιλότοι που υποβάλλονταν σε εντατική εκπαίδευση. Στις 22 Μαρτίου του 2008, ένας πιλότος της US Airways πυροβόλησε κατά λάθος με το όπλο του και η σφαίρα διαπέρασε τον σκελετό του αεροπλάνου, ενός Airbus A319. Το αεροπλάνο δεν έπαθε τίποτα, ωστόσο αμφισβητήθηκε η απόφαση να διαθέτουν όπλα οι πιλότοι. Ανάμεσα στις ενστάσεις, ακούστηκε η άποψη ότι η Transportation Security Administration (TSA) παρέχει οπλισμένους άντρες (sky marshalls) για την προστασία των αεροπλάνων από τους τρομοκράτες, ωστόσο, αυτό γίνεται είτε περιοδικά, είτε σε πολύ λίγα αεροπλάνα.

Πιο συγκεκριμένα, οι sky marshalls, τοποθετήθηκαν από την TSA στις ΗΠΑ, είναι αστυνόμοι επιβολής του νόμου και υπεύθυνοι για την προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και το πλήρωμα σε περίπτωση μιας απόπειρας πειρατείας, στον αέρα. Οι sky marshalls έχουν χρησιμοποιηθεί κυρίως από την ισραηλινή

¹⁴³ Vincent, B. H. (1990). Aviation security and terrorism. *Studies in Conflict & Terrorism*, vol. 13(6), pp. 397-439.

¹⁴⁴ International Civil Aviation Organization. (2006-β), 4-3.

αεροπορική εταιρεία EL AL, καθώς και από αεροπορικές εταιρείες στις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Γερμανία, ενώ στην Ε.Ε. η χρήση τους έχει εγκαταλειφθεί από μια σειρά ευρωπαϊκών χωρών.¹⁴⁵ Τα επιχειρήματα για τη μη χρησιμοποίησή τους, ήταν αφενός, ότι τα αυξημένα επίπεδα ασφαλείας πριν την επιβίβαση αναιρούν την απαίτηση για την τοποθέτηση των ενόπλων αξιωματικών στο αεροπλάνο και αφετέρου, ότι ακόμη και με την εισαγωγή τους στα αεροπλάνα η εναέρια ασφάλεια δεν μπορεί να είναι εγγυημένη, καθώς, με το δεδομένο ότι η φύση της δουλειάς τους είναι μυστική, η παρέμβαση των επιβατών σε κάθε πιθανό συμβάν μπορεί να αναιρέσει κάθε θετική τους επιρροή. Στις ΗΠΑ, οι sky marshals υπολογίζονται να είναι λιγότεροι από το 10% των πτήσεων και ο κύριος λόγος αυτών των χαμηλών ποσοστών είναι το υψηλό κόστος για τις αεροπορικές εταιρείες. Για τον προϋπολογισμό του 2007 υπολογίστηκαν 719 εκατομμύρια δολάρια για τους sky marshals. Οι sky marshals χρησιμοποιούνται συνήθως για ορισμένες πτήσεις, για λόγους που δεν οφείλονται στην τρομοκρατία, όπως η συνοδεία των φυλακισμένων, των VIP και η προσωπική προστασία. Επιπλέον, στις ΗΠΑ οι sky marshals έχουν κάνει 59 συλλήψεις από το 2001, αλλά κανένα από αυτά τα γεγονότα δεν αφορά την τρομοκρατία.¹⁴⁶

2.2. Η πρόληψη στους αερολιμένες

Τα αεροδρόμια αποτελούν την πρώτη γραμμή άμυνας απέναντι στο εγκληματικό φαινόμενο και την τρομοκρατία, καθώς σαφώς ο ορθότερος τρόπος πρόληψης είναι ο έλεγχος να ξεκινά πριν την επιβίβαση των επιβατών στα αεροπλάνα. Τα μέτρα προστασίας των αερολιμένων από εγκληματικές ενέργειες, εντοπίζονται σε δύο κυρίως πεδία: α) στον σχεδιασμό-αρχιτεκτονική των αεροδρομίων και β) στον έλεγχο πρόσβασης και έλεγχο ασφαλείας. Με βάση τους κανονισμούς του ICAO (Παράρτημα 17), κάθε συμβαλλόμενο κράτος οφείλει να καθιερώσει μέτρα για να αποτρέψει την εισαγωγή με οποιοδήποτε τρόπο στα αεροσκάφη, όπλων, εκρηκτικών υλών ή οποιονδήποτε άλλων επικίνδυνων αντικειμένων ή ουσιών, η μεταφορά ή η

¹⁴⁵ Brown, D. (2010), σ. 117.

¹⁴⁶ Stewart, B. L. (1990). Aviation Security: Cost and Technology. *Studies in Conflict & Terrorism*, vol. 13 (2), pp. 168 – 171.

κατοχή των οποίων δεν επιτρέπεται και τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για διάπραξη έκνομης ενέργειας.¹⁴⁷ Στους κανονισμούς επίσης, αναφέρεται (Παράρτημα 14) ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι συμπεριλαμβάνονται στο εθνικό πρόγραμμα ασφαλείας οι απαιτήσεις του σχεδιασμού του αεροδρομίου, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται αρχιτεκτονικές και οικοδομικές απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας. Θα πρέπει επίσης, στην περίπτωση που θα χρειαστούν αλλαγές για την διευκόλυνση της λειτουργίας των αεροδρομίων να υπάρχει η δυνατότητα επανασχεδιασμού, επέκτασης και νέων ρυθμίσεων. Στο πλαίσιο αυτό, κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να απαιτήσει κάθε αεροδρόμιο που υπάγεται στην πολιτική αεροπορία να εγκαθιδρύσει, να εφαρμόσει και να διατηρεί ένα γραπτό πρόγραμμα της ασφάλειας του αεροδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εθνικού προγράμματος ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, να εξασφαλίσει μια αρχή σε κάθε αεροδρόμιο, η οποία θα είναι υπεύθυνη για το συντονισμό της εφαρμογής των ελέγχων ασφαλείας και να κανονίσει περιοδικούς ελέγχους, τεστ, έρευνες και επιθεωρήσεις. Επίσης, προβλέπεται και σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις περιπτώσεις τρομοκρατικών επιθέσεων ή σοβαρών εγκληματικών ενεργειών, στο οποίο ενσωματώνεται ο συντονισμός όλων των απαραίτητων κατά περίπτωση υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα οι πυροσβεστικές, αστυνομικές, στρατιωτικές, λιμενικές και ιατρικές υπηρεσίες.¹⁴⁸

2.2.1. Σχεδιασμός/αρχιτεκτονική αεροδρομίων

Σε γενικές γραμμές όταν σκεφτόμαστε την πρόληψη του εγκλήματος σε κάποιο τομέα, πιστεύουμε ότι αφορά μόνο τα συστήματα ασφαλείας, όπως μηχανήματα ελέγχου, συστήματα φύλαξης και συστήματα συναγερμού. Είναι αλήθεια, ότι τα συστήματα αυτά είναι αναπόσπαστο μέρος κάθε συστήματος ασφαλείας, ωστόσο, από τη μια πλευρά είναι δαπανηρά και από την άλλη, μπορεί να δημιουργήσουν μια ψευδή αίσθηση ασφάλειας όταν κάποιος τομέας ή οργανισμός τα επικαλείται ως αποκλειστικό μέσο προστασίας. Στον τομέα των αερομεταφορών, η πρόληψη του εγκλήματος

¹⁴⁷ International Civil Aviation Organization. (2006-β), 2-1.

¹⁴⁸ International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 9.

συμπληρώνει στρατηγικά τα συστήματα ασφαλείας, με την κατανόηση και εφαρμογή των βασικών εννοιών της αποτροπής του εγκλήματος, μέσα από τη δημιουργία ενός ανθεκτικού φυσικού περιβάλλοντος, με ελάχιστο μάλιστα κόστος, μέσα δηλαδή από τον Περιβαλλοντικό σχεδιασμό (CPTED). Ο στόχος της πρόληψης του εγκλήματος μέσα από τον Περιβαλλοντικό σχεδιασμό είναι η μείωση των εγκληματικών ευκαιριών. Αυτό επιτυγχάνεται με το σχεδιασμό χαρακτηριστικών που αποθαρρύνουν την εγκληματικότητα, ενθαρρύνοντας παράλληλα την νόμιμη χρήση της προστατευόμενης περιοχής. Αν και η πρόληψη της εγκληματικότητας με τον σχεδιασμό του περιβάλλοντος είναι σχετικά νέα, τα επιμέρους στοιχεία του είναι τεχνικές κοινής ασφάλειας.¹⁴⁹

Έτσι, οι λέξεις-κλειδιά για το προληπτικό πλαίσιο των μέτρων για την αντιμετώπιση των εγκληματικών ενεργειών στον χώρο του αεροδρομίου είναι αποτροπή, καθυστέρηση, εντοπισμός και επιτήρηση. Ο στόχος της αποτροπής είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος που είναι μη ελκυστικό στους εγκληματίες. Οτιδήποτε αυξάνει την πιθανότητα ότι οι ενέργειες ενός εγκληματία παρατηρήθηκαν και αναφέρθηκαν στην αστυνομία ή στην ασφάλεια του προσωπικού αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα. Γενικά, ανοικτοί χώροι που έχουν καλό φωτισμό και χρησιμοποιούνται σωστά είναι λιγότερο ευάλωτοι στο έγκλημα. Η ορατή παρουσία των μέτρων ασφαλείας, η χρήση των συσκευών ελέγχου πρόσβασης και τα εμπόδια είναι αποτρεπτικά στοιχεία. Αποτρεπτικές είναι επίσης, οι αναγγελίες και οι επισημάνσεις των υπάλληλων, του προσωπικού ασφαλείας και των νόμιμων χρηστών του αερολιμένα, καθώς επίσης και οι ειδικές πινακίδες, οι αναρτημένοι πίνακες και οι σημάνσεις. Ένα επιτυχημένο πρόγραμμα αποτροπής καθιστά τον εγκληματία διστακτικό να διαπράξει εγκλήματα σε ένα τέτοιο περιβάλλον. Ακόμη και όταν οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου είναι ο στόχος τρομοκρατικών επιθέσεων, ένα καλά σχεδιασμένο πρόγραμμα αποτροπής μπορεί να εμποδίσει μια επίθεση. Επομένως, τα φυσικά, συμβολικά και ψυχολογικά εμπόδια αποτελούν αποτελεσματικούς τρόπους αποτροπής για τους εγκληματίες, διότι τους βοηθούν να συνειδητοποιήσουν ότι δεν έχουν την ευκαιρία για να διαπράξουν το έγκλημα τους με επιτυχία. Τα φυσικά εμπόδια είναι αφενός ουσιώδους χαρακτήρα, αφετέρου όμως περιορίζουν ή αποτρέπουν τη μετακίνηση των υπόπτων ή δραστών, π.χ. φράχτες, κλειδωμένες πόρτες, και

¹⁴⁹ Gardner, R. A. (2002), σ. 10.

διαχωριστικά. Τα συμβολικά εμπόδια είναι λιγότερο απτά και ενεργούν αποτρεπτικά χωρίς να εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία. Εξωτερικά συμβολικά εμπόδια είναι για παράδειγμα οι χαμηλοί διακοσμητικοί φράχτες ή τα μικρά κάγκελα στα πεζοδρόμια, ενώ τα εσωτερικά συμβολικά εμπόδια θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σε έπιπλα ή εμπόδια με σχοινί όπως αυτά που χρησιμοποιούνται σε ουρές αναμονής.¹⁵⁰

Παρά όμως τις καλύτερες προσπάθειες, μερικοί εγκληματίες δεν μπορούν να απομακρυνθούν από τα μέτρα ασφάλειας και από άλλες προσπάθειες αποτροπής. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η επόμενη γραμμή άμυνας του προληπτικού πεδίου δράσης των αεροπορικών εγκαταστάσεων είναι η καθυστέρηση της ολοκλήρωσης της επίθεσης. Όσο περισσότερος χρόνος χρειάζεται για τον εγκληματία να ολοκληρώσει την επίθεση του, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα ότι θα παρατηρηθεί και θα συλληφθεί. Εμπόδια όπως οι περιφράξεις και η υπόλοιπη φυσική ασφάλεια, οι στέρεες πόρτες, οι καλές κλειδαριές, και όλες οι συσκευές που καθυστερούν τις δραστηριότητες ενός εγκληματία είναι ορισμένα από τα μέτρα αυτού του είδους πρόληψης. Ακόμα όμως και όταν υπάρχουν τα καλύτερα συστήματα ασφαλείας, πάντα υπάρχει η πιθανότητα να συμβεί μια εγκληματική πράξη. Η απόλυτη ασφάλεια δεν υπάρχει. Όταν συμβαίνει το έγκλημα, ο έγκαιρος εντοπισμός θα αυξήσει τις πιθανότητες ότι ο εγκληματίας θα συλληφθεί. Ο έγκαιρος εντοπισμός μπορεί να γίνει με διάφορους τρόπους. Μπορούν να τοποθετηθούν συσκευές, όπως τα συστήματα συναγερμού και κλειστά συστήματα τηλεόρασης, ενώ σημαντικό ρόλο παίζει και το προσωπικό ασφαλείας που βρίσκεται σε ετοιμότητα. Τα μέσα αυτά στέλνουν το μήνυμα στον πιθανό εγκληματία, ότι οι πράξεις του θα εντοπιστούν. Οπότε η ευκαιρία μειώνεται.¹⁵¹

Το κύριο όπλο για την προστασία ενός σωστά διαμορφωμένου χώρου είναι η επιτήρηση. Οι εγκληματίες είναι λιγότερο πιθανό να ενεργήσουν όταν υπάρχει σημαντικός κίνδυνος παρακολούθησης των πράξεών τους. Σε ένα περιβάλλον στο οποίο, είτε οι αρχές του αεροδρομίου, είτε οι πολίτες μπορούν να ασκήσουν υψηλό βαθμό οπτικού ελέγχου υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα η εγκληματική δραστηριότητα να παρατηρηθεί και να αναφερθεί. Οι ευκαιρίες για άτυπη ή φυσική επιτήρηση συμβαίνει ως άμεσο αποτέλεσμα του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού. Σχέδια που ελαχιστοποιούν οπτικά εμπόδια και εξαλείφουν τους τόπους απόκρυψης για τους δυνητικούς δράστες προσφέρουν την μεγαλύτερη δυνατή προστασία έναντι της

¹⁵⁰ Στο ίδιο, σσ. 7-9, 11.

¹⁵¹ Στο ίδιο, σσ. 7-9.

εγκληματικότητα. Αυτός ο ανοικτός σχεδιασμός ενθαρρύνει τη χρήση του περιβάλλοντος και οι άνθρωποι αισθάνονται πιο ασφαλείς. Η χρήση του «προστατευμένου χώρου», σε συνδυασμό με τη φυσική επιτήρηση είναι ένα ισχυρό εργαλείο πρόληψης του εγκλήματος. Για τον επιβάτη και γενικότερα για το κοινό, η είσοδος ενός εισβολέα σε μία ελεγχόμενη ζώνη του αεροδρομίου δημιουργεί αιτία για την προσοχή και τις πιθανές αντιδράσεις κατάστασης συναγερμού.¹⁵² Σε ορισμένα μάλιστα αεροδρόμια γίνονται περιστασιακά ανακοινώσεις που ζητούν από τους πολίτες να αναφέρουν στις αρχές οποιαδήποτε ύποπτη κίνηση.¹⁵³

Καθώς όμως η άτυπη επιτήρηση δεν μπορεί από μόνη της να προστατεύσει επαρκώς μια περιοχή, τον κεντρικότερο ρόλο σε έναν αερολιμένα αποκτά η τυπική επιτήρηση. Με τις τυπικές μεθόδους επιτήρησης, όπως το κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, την ηλεκτρονική παρακολούθηση, τις σταθερές θέσεις φύλαξης και ασφάλειας και τις οργανωμένες περιπολίες, δίνεται η δυνατότητα μιας καλύτερης αντίληψης και πιο ευρείας άποψης για την εγκληματικότητα ή την εν δυνάμει εγκληματικότητα σε όλους τους χώρους του αερολιμένα.¹⁵⁴ Έτσι, με τον ένα ή/και με τον άλλο τρόπο επιτηρούνται χώροι, όπως οι αίθουσες άφιξης και αναχώρησης, ο χώρος διαχωρισμού των αποσκευών, η πίστα και άλλα προβλεπόμενα σημεία στάθμευσης αεροσκαφών, χώροι στάθμευσης, δημόσιες οδικές προσβάσεις προς τους τερματικούς σταθμούς, χώροι ενοικίασης αυτοκινήτων, περιοχές αναμονής των επίγειων μέσων και ταξί, ξενοδοχεία και γειτονικές ιδιοκτησίες και κάθε άλλη περιοχή όπου υπάρχει η πιθανότητα βλάβης στην αεροπορία από εγκληματική ενέργεια.¹⁵⁵

Η φιλοσοφία του σχεδιασμού και του τρόπου κατασκευής των αεροδρομίων έχει επομένως ως στόχο τον μέγιστο έλεγχο και γι' αυτό η διαίρεση του αερολιμένα γίνεται στη βάση ελεγχόμενων και μη ελεγχόμενων περιοχών. Οι υποκείμενοι σε έλεγχο χώροι είναι ο ελεγχόμενος χώρος του αερολιμένα (airside) και η αυστηρά ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας (security restricted areas – SRAs) με τα ζωτικά της τμήματα (critical parts – SCRA). Ως ελεγχόμενος χώρος του αερολιμένα (airside) ορίζεται η περιοχή κίνησης αερολιμένα, καθώς και ο παρακείμενος στεγασμένος ή μη χώρος, στον οποίο η πρόσβαση ελέγχεται, ενώ ως αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας ορίζονται οι περιοχές, για την πρόσβαση στις οποίες απαιτείται εκτός από τον έλεγχο πρόσβασης και

¹⁵² Στο ίδιο, σ. 12.

¹⁵³ Brown, D. (2010), σ. 111.

¹⁵⁴ Gardner, R. A. (2002), σ. 12.

¹⁵⁵ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σσ. 39-41.

έλεγχος ασφαλείας με την χρήση ειδικών τεχνικών (screening). Σ' αυτές τις υψηλού κινδύνου περιοχές περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστον όλες οι περιοχές διακίνησης των προς αναχώρηση επιβατών, μεταξύ των σημείων ελέγχου και του αεροσκάφους, η περιοχή στάθμευσης των αεροσκαφών (πίστα), η περιοχή εναπόθεσης και διαχωρισμού των ελεγμένων αποσκευών, τα υπόστεγα φορτίου και οι χώροι φύλαξης ειδών καθαρισμού, τροφοδοσίας και ανεφοδιασμού. Ως ζωτικά τμήματα των αερολιμένων λογίζονται τα αεροσκάφη, τα οχήματα μεταφοράς επιβατών, οι διάδρομοι διέλευσης (walk ways) των επιβατών προς τα αεροσκάφη και οι γέφυρες επιβίβασης (jet ways).¹⁵⁶

Για να διαχωριστούν όμως οι μη ελεγχόμενοι από τους ελεγχόμενους χώρους σε έναν αερολιμένα και για να αποτραπούν κατ' επέκταση οι εγκληματικές ενέργειες, είναι απαραίτητο να καθορισθούν τα φυσικά του όρια, είτε σε εσωτερικούς, είτε σε εξωτερικούς χώρους, με φράκτες, πύλες εισόδου και λοιπά φυσικά ή τεχνικά μέτρα προστασίας και παράλληλα να καθιερωθεί ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου πρόσβασης. Μέσα στους στόχους των φυσικών ορίων ενός αερολιμένα είναι η δημιουργία ενός φυσικού και ψυχολογικού αποτρεπτικού παράγοντα στα άτομα που προσπαθούν ή σχεδιάζουν παράνομη είσοδο, η καθυστέρηση της παρείσφρησης και η δυνατότητα να αντιληφθούν έγκαιρα οι φύλακες ασφαλείας και να συλλάβουν τους εισβολείς.

Το εφαρμοζόμενο μοντέλο προστασίας Αερολιμένων και Ειδικών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων περιλαμβάνει μια σειρά φάσεων προστασίας «εις βάθος» που αποσκοπούν στην διασφάλιση της περιμέτρου του αεροδρομίου, στην διασφάλιση των κτιρίων των αεροσταθμών και των πέριξ αυτών περιοχών και στην διασφάλιση μεμονωμένων ζωτικών εγκαταστάσεων ή ευαίσθητων αεροπορικών περιοχών. Με το μοντέλο αυτό ταξινομούνται μεμονωμένα σε ισχύ μέτρα και πρακτικές ασφαλείας με σκοπό την πολυεπίπεδη προστασία των αερολιμένων.¹⁵⁷

¹⁵⁶ Στο ίδιο, σ. 29.

¹⁵⁷ Στο ίδιο, σσ. 33-34.

2.2.2. Μέσα πρόληψης ελεγχόμενων περιοχών

Τα μέσα πρόληψης των ελεγχόμενων περιοχών δημιουργούν σε ένα πρώτο επίπεδο ένα προστατευτικό «κλοιό» απέναντι στην εγκληματική δραστηριότητα, ένα πρώτο επίπεδο ελέγχου πρόσβασης. Ως μέσα περιμετρικής προστασίας στους ανοικτούς χώρους χρησιμοποιούνται η περίφραξη και η κατασκευή ενός περιμετρικού/περιφερειακού δρόμου -καθώς είναι απαραίτητο να υπάρχει για τον αποτελεσματικό έλεγχο της περίφραξης- και τα περιμετρικά συστήματα ανίχνευσης και συναγερμού. Για να είναι αποτελεσματική μία περίφραξη για την αποτροπή «επίδοξων» εγκληματιών – παραβατών, θα πρέπει -ανάμεσα στα άλλα της βασικά στοιχεία προδιαγραφών- να δοθεί έμφαση στην αντοχή του υλικού και το ύψος, προκειμένου το υλικό να μην διαβρώνεται, να μην λυγίζει ή υποχωρεί, να καθίσταται δύσκολη η αναρρίχηση, και να αποτρέπεται η διείσδυση από το κάτω μέρος. Για τη διασφάλιση της περιμέτρου από εγκληματικές ενέργειες δίνεται μεγάλη προσοχή στις πύλες διερχόμενων οχημάτων και πεζών ή πύλες που χρησιμοποιούνται για ειδικούς λόγους, π.χ. πυρασφάλειας για την περίπτωση εμπρησμού, στον φωτισμό, στα υπερυψωμένα φυλάκια-παρατηρητήρια, στις πινακίδες και στην προστασία αγωγών υδάτων/τούνελ.¹⁵⁸

Η σωστή στελέχωση και φύλαξη, η επικοινωνία και η δραστηριοποίηση εμφανών εταιρικών λογοτύπων στα υπηρεσιακά ή άλλα αυτοκίνητα στις ελεγχόμενες πύλες εισόδου και εξόδου αποτελούν ένα εξαιρετικά κρίσιμο στάδιο για τον έγκαιρο εντοπισμό και σύλληψη των πιθανών υπόπτων ή δραστών. Ο σωστός φωτισμός αποτελεί από την πλευρά του ανασταλτικό παράγοντα παράνομης εισόδου στον αερολιμένα, ενώ τα υπερυψωμένα φυλάκια-παρατηρητήρια, τα οποία τοποθετούνται σε επιλεγμένα σημεία της περίφραξης και είναι συνδεδεμένα με ένα κεντρικό σύστημα συναγερμού στο κέντρο ελέγχου του αερολιμένα, δίνουν τη δυνατότητα επιτήρησης και εποπτείας ευαίσθητων ειδικότερα εγκαταστάσεων και σημείων ζωτικής σημασίας. Όσον αφορά τους αγωγούς υδάτων/τούνελ, για να αποτραπεί το ενδεχόμενο χρήσης τους για παράνομη είσοδο ατόμων στους ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα, ασφαλίζονται με τέτοιο τρόπο (πλέγματα, σχάρες) προκειμένου να εξυπηρετούν τον σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκαν. Σε σχέση με τον περιφερειακό δρόμο, δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο να μην υπάρχουν οποιουδήποτε είδους εμπόδια, όπως δέντρα,

¹⁵⁸ Στο ίδιο, σσ. 33-34.

βλάβηση, ηλεκτρικά καλώδια, μπάζα και σκουπίδια, για την διευκόλυνση της διεξαγωγής περιπολιών από τα αρμόδια όργανα της αστυνομίας ή και των ιδιωτικών εταιρειών, καθώς και των επιθεωρήσεων ασφαλείας.¹⁵⁹

Η συνεισφορά της τεχνολογίας ασφαλείας παρέχει τα τελευταία χρόνια ουσιαστικές λύσεις στον τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών, με πολυάριθμες βελτιωτικές προτάσεις, τόσο σε εσωτερικούς, όσο και σε εξωτερικούς – ανοικτούς χώρους από την μία πλευρά, από την άλλη όμως, έχει μειονεκτήματα και «ανοίγει» ένα σωρό άλλα ζητήματα, με κυρίαρχο το ζήτημα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Το περιμετρικό σύστημα ανίχνευσης και συναγερμού είναι ένα σύστημα μαγνητικού πεδίου ή τεχνολογίας άλλων αισθητήρων (κραδασμών, οπτικών ινών, κ.λ.π.), το οποίο εγκαθίσταται είτε επί της περιφράξης, είτε εσωτερικά και αμέσως μετά από αυτήν και παρομοιάζεται με ηλεκτρονικό φράχτη. Το σύστημα αυτό, σε συνεργασία με τα ηλεκτρονικά συστήματα κάλυψης ανοικτού χώρου, όπως οι κάμερες μεγάλης εμβέλειας και λοιπά συστήματα καμερών (CCTV: Close Circuit T.V) από τη μια πλευρά αναβαθμίζει τα υπάρχοντα συστήματα ασφαλείας κατά ένα μεγαλύτερο επίπεδο από αυτό που παρέχουν τα συμβατικά μέτρα ασφαλείας και διασφαλίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την ακεραιότητα των ελεγχόμενων χώρων του αερολιμένα, από την άλλη όμως παρουσιάζει μειονεκτήματα, όπως τη σύγκυση μεταξύ πραγματικών και εικονικών παραβιάσεων (π.χ. επαφή με ζώα ή ακραία καιρικά φαινόμενα), και ζημιές στους αισθητήρες από τυχαία γεγονότα.¹⁶⁰

Στην ίδια λογική κινούνται και τα μέσα περιμετρικής προστασίας όλων των ελεγχόμενων χώρων του αεροδρομίου, τα οποία βεβαίως επεκτείνονται και στο εσωτερικό του αεροσταθμού. Το μέτρο ελέγχου πρόσβασης απευθύνεται χωρίς εξαιρέσεις σε όλα τα διακινούμενα πρόσωπα στους ελεγχόμενους χώρους των αερολιμένων, όπου για τους επιβάτες απαιτείται εκτός των άλλων αναγνωριστικά στοιχεία, όπως, η κάρτα επιβίβασης, για το προσωπικό η αναγνωριστική ταυτότητα ασφαλείας, για τα πληρώματα ορισμένων πτήσεων η εταιρική ταυτότητα και για τους επισκέπτες η κάρτα επισκέπτη.¹⁶¹

¹⁵⁹ Στο ίδιο, σσ. 35-37.

¹⁶⁰ Στο ίδιο, σσ. 33-39.

¹⁶¹ Στο ίδιο, σ. 38.

2.2.3. Μέσα πρόληψης αυστηρά ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας

Ενώ οι περισσότεροι θα συμφωνούσαν ότι η ασφάλεια των αερομεταφορών στο σύνολό της έχει βελτιωθεί μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, η δημόσια συζήτηση συνεχίζεται σχετικά με την αξία των υφιστάμενων μέτρων και για τα υπόλοιπα τρωτά σημεία της αεροπορίας. Σύμφωνα με τους κανονισμούς του ICAO, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες και οι αποσκευές/χειραποσκευές τους, καθώς και το φορτίο και η αλληλογραφία έχουν ελεγχθεί και είναι προστατευμένοι/α από έκνομη ενέργεια από το σημείο ελέγχου μέχρι την επιβίβαση και την φόρτωση στο αεροσκάφος. Για την εφαρμογή της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει επίσης να αναπτυχθούν διαδικασίες για την ακεραιότητα των συνόρων, τον έλεγχο των ναρκωτικών και τον έλεγχο με μέτρα της μετανάστευσης, όπου κρίνεται σκόπιμο, ενώ δίνεται η δυνατότητα επιπλέον, ενσωμάτωσης βιομετρικών μεθόδων για λόγους ασφαλείας, (Annex 9).¹⁶²

Τα μέτρα πρόληψης στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας δημιουργούν ένα δεύτερο επίπεδο ασφαλείας, έναν ακόμη πιο αυστηρό και κλειστό «κλοιό» απέναντι στην εγκληματική δραστηριότητα με σκοπό, όχι μόνο αυτόν της αποτροπής, καθυστέρησης, εντοπισμού και σύλληψης του δράστη, αλλά και την αποτροπή του «μέσου» που πρόκειται να χρησιμοποιήσει ο δράστης για τρομοκρατική ενέργεια κατά το εγχείρημα εισαγωγής του στα αεροσκάφη. Επομένως, το βάρος της έρευνας μοιράζεται στα δυο, καθώς η έρευνα προσανατολίζεται επίσης και σε όπλα, εκρηκτικές ύλες και οποιοδήποτε ύποπτο αντικείμενο που θα μπορούσε να αποτελέσει όπλο ή μέρος ενός ευρύτερου υλικού για τον αυτοσχεδιασμό εκρηκτικής ύλης μέσα στο αεροπλάνο ή οποιοδήποτε γενικότερα υλικό που μπορεί να προκαλέσει ζητήματα ασφαλείας στο αεροσκάφος. Επικίνδυνα υλικά θεωρούνται ουσίες ή υλικά, τα οποία κάτω από ορισμένες συνθήκες (θερμοκρασίας, πίεσης, τριβής, κρούσης) εμφανίζουν ιδιότητες επικίνδυνες για την υγεία, την ασφάλεια και τα περιουσιακά στοιχεία. Έτσι, τα φορτία, οι αποσκευές και οι χειραποσκευές, αλλά και τα πιθανά σημεία πάνω ή μέσα στο σώμα των ιδίων των επιβατών, αλλά και των οχημάτων, όπου θα μπορούσε να κρυφτεί οποιοδήποτε απαγορευμένο υλικό που θα μπορούσε να συνδράμει σε

¹⁶² International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 4.

τρομοκρατική ενέργεια, αποκτούν ιδιαιτέρως βαρύνουσα σημασία για την πολιτική αεροπορία.¹⁶³

Απαγορευμένες ουσίες, αντικείμενα και επικίνδυνα υλικά

Με βάση τους ανωτέρω κινδύνους, ο κατάλογος των απαγορευμένων ουσιών, υλικών και αντικειμένων της πολιτικής αεροπορίας είναι μακρύς. Στα απαγορευμένα αντικείμενα σε επιβάτες και χειραποσκευές περιλαμβάνονται όλων των ειδών τα όπλα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα κατασκευαστικά τους μέρη, κάθε είδους όπλα-παιχνίδια, βιομηχανικά όπλα κοχλίωσης και κάρφωσης, αναπτήρες σε σχήμα πυροβόλου όπλου και σφεντόνες. Επίσης, απαγορεύονται πάσης φύσεως αιχμηρά/κοφτερά όπλα και αντικείμενα που είναι ικανά να τραυματίσουν, όπως π.χ. μαχαίρια, σουγιάδες, μπαλτάδες, βέλη, καμάκια και λόγχες, συμπεριλαμβάνοντας ξυραφάκια ή ξυριστικές λεπίδες, γάντζους, νυστέρια, παγοπέδιλα, βελόνες πλεξίματος και σύριγγες. Στον κατάλογο των απαγορευμένων αντικειμένων σε επιβάτες και χειραποσκευές περιλαμβάνονται και μη αιχμηρά αντικείμενα, όπως ρακέτες, ρόπαλα, και καλάμια ψαρέματος, αλλά και κάθε εκρηκτική ή εύφλεκτη ύλη, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, ψεκαστικά υγρά και αλκοολούχα ποτά, καθώς και χημικές ή τοξικές ουσίες, όπως υγρές μπαταρίες, χλώριο, ραδιενεργά και μολυσματικά ή βιολογικώς επικίνδυνα υλικά. Ορισμένα ωστόσο, από τα απαγορευμένα αντικείμενα επιτρέπεται να μπαίνουν στις αποσκευές ή στα φορτία που τοποθετούνται στο αμπάρι του αεροπλάνου, είτε ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας, είτε κατόπιν σχετικής ειδικής άδειας.

Από τις 6/11/2006 σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1546/2006, η απαγόρευση επεκτάθηκε στη μεταφορά υγρών στις χειραποσκευές των επιβατών, εάν αυτά ξεπερνούν μία ορισμένη ποσότητα και πάνω. Στην έννοια των υγρών αυτών περιλαμβάνονται νερό και άλλα ποτά, γαλακτοκομικά προϊόντα, αρώματα και καλλυντικά προϊόντα, ακόμη και τα κραγιόν σε υγρή μορφή (lip gloss). Εξαιρέσεις σε λογικές ποσότητες αποτελούν π.χ. ορισμένα φάρμακα ή παιδικές τροφές, ειδικές τροφές

¹⁶³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 48.

για αλλεργικούς επιβάτες και αυτά που έχουν αγοραστεί από τα καταστήματα του αερολιμένα.¹⁶⁴

Όσο όμως μεγαλώνει ο κατάλογος των απαγορευμένων αντικειμένων, τόσο πληθαίνουν και τα ερωτήματα που προκύπτουν, αλλά και οι ενστάσεις, και έχει ανοίξει ένας τεράστιος διάλογος για αυτό το ζήτημα. Πολλοί κάνουν λόγο για υπερβολή, άλλοι μιλούν για αναποτελεσματικότητα τέτοιου είδους μέτρων, άλλοι κάνουν λόγο για «κλοπή» από την πλευρά του αεροδρομίου λόγω της ελλιπούς ενημέρωσης του κοινού και του μεγάλου αριθμού των κατασχέσεων των απαγορευμένων αντικειμένων και άλλοι μιλούν για καταστρατήγηση ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η πολιτική αεροπορία από την πλευρά της, προτάσσει επί της ουσίας προς απάντηση το ζήτημα της ασφάλειας. Ένας από τους λόγους που ισχυρίζεται για παράδειγμα με τον περιορισμό της μεταφοράς ορισμένων υγρών που ξεπερνούν μία συγκεκριμένη ποσότητα, είναι ότι θα μπορούσαν να κατασκευαστούν πολύ εύκολα οι λεγόμενες σπιτικές εκρηκτικές ύλες (homemade).¹⁶⁵

Ηλεκτρονικά μηχανήματα/συσκευές – Φυσικός έλεγχος

Ο έλεγχος στους αερολιμένες περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες, έγκυες γυναίκες και παιδιά, ενώ εφαρμόζονται ιδιαίτερες διαδικασίες για ειδικές κατηγορίες ατόμων, όπως άτομα με ειδικές ανάγκες, ανάπηροι, ασθενείς και ανεπιθύμητοι επιβάτες. Εξαίρεση αποτελούν και ως προς τον έλεγχο πρόσβασης και ως προς τον έλεγχο ασφαλείας, ορισμένοι επιβάτες που ανήκουν στην κατηγορία των VIP (αρχηγοί κρατών και εκκλησιών, μέλη της κυβέρνησης, κ.λ.π.), καθώς και τα μέλη των οικογενειών τους εφόσον τους συνοδεύουν.

Για τον έλεγχο των αποσκευών, των επιβατών, καθώς και του προσωπικού, σε όλα τα σημεία ελέγχου ασφαλείας του αεροσταθμού χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικές

¹⁶⁴ Στο ίδιο, σσ. 48-50, 154-161.

¹⁶⁵ De Ruiter, C. J. & Lemmens, O.M.E.J. (2008). Liquid Explosives - The Threat to Civil Aviation and the European Response. In H. Schubert and A. Kuznetsov (eds.) *Detection of Liquid Explosives and Flammable Agents in Connection with Terrorism*. Netherlands: Springer Science + Business Media B.V, 205-213.

συσκευές και συστήματα ασφαλείας. Ο έλεγχος των αποσκευών, καθώς και ο έλεγχος των χειραποσκευών, ο οποίος γίνεται ταυτόχρονα με τον έλεγχο των επιβατών γίνεται με εναλλακτικές μεθόδους. Οι επιβάτες ελέγχονται, είτε μέσω της **πύλης ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων** (WTMD-Walk Through Metal Detectors) και εναλλακτικά, σε περίπτωση βλάβης ή μη ύπαρξης πύλης ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων χρησιμοποιούνται **φορητοί ανιχνευτές μετάλλων** (HHMD). Στην περίπτωση που θα εντοπιστούν μεταλλικά αντικείμενα σε απόκρυφα σημεία του σώματος των επιβατών, διενεργείται φυσικός έλεγχος σε κλειστό παρακείμενο χώρο από τον ελεγκτή ασφαλείας (screener). Φυσικός έλεγχος διενεργείται επίσης, με τυχαία σειρά, σε ένα ποσοστό 10% των επιβατών που έχουν ήδη ελεγχθεί από τις πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων χωρίς να προκαλέσουν συναγερμό. Οι πιο σύγχρονες τεχνολογίας πύλες διαθέτουν λειτουργία που υποδεικνύει το άτομο που θα πρέπει να υποστεί τον φυσικό έλεγχο, υπολογίζοντας ταυτόχρονα το 10% και σε τυχαία χρονικά διαστήματα.¹⁶⁶ Ωστόσο, υπήρξαν περιπτώσεις όπου, είτε λόγω βλάβης, είτε λόγω του ότι οι ελεγκτές ασφαλείας απέτυχαν να αξιολογήσουν τον κώδωνα του κινδύνου σωστά, οι επιβάτες υπέστησαν τον φυσικό έλεγχο.¹⁶⁷ Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις που οι ανιχνευτές μετάλλων δεν ήταν τόσο ευαίσθητοι και που υποχρεώθηκαν οι άνθρωποι που επρόκειτο να ταξιδέψουν να βγάλουν κοσμήματα, παπούτσια, ζώνες μεταλλικές και άλλα αντικείμενα που δεν είχαν γίνει αντιληπτά από τους ανιχνευτές μετάλλων. Ένας νέος ανιχνευτής που δοκιμάζεται για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας είναι ένας **ανιχνευτής υποδημάτων**.¹⁶⁸

Ορισμένα από τα αρνητικά στοιχεία αυτών των προληπτικών μεθόδων είναι το κόστος των μηχανημάτων, οι συνεχείς βλάβες, το ποσοστό των επιβατών που ελέγχονται ανά ώρα, η καθυστέρηση που προκαλείται στους επιβάτες, η προστασία της ιδιωτικής ζωής και οι ανησυχίες για έκθεση σε ακτινοβολία.¹⁶⁹ Οι ανησυχίες εστιάζονται ακόμη περισσότερο στις έγκυες γυναίκες, στις περιπτώσεις ανθρώπων που έχουν εμφυτευμένα μηχανικά στοιχεία (π.χ. βηματοδότη στην καρδιά), οπότε πλην της

¹⁶⁶ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σσ. 102-103.

¹⁶⁷ Department of Homeland Security. Privacy impact assessment for the registered traveler interoperability pilot. (1 Σεπτεμβρίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 2 Οκτωβρίου, 2010, στο: http://www.tsa.gov/assets/pdf/pia_tsa-rt_20060901.pdf

¹⁶⁸ Brown, D. (2010), σσ. 11, 116.

¹⁶⁹ Department of Homeland Security. Privacy impact assessment for the registered traveler interoperability pilot. (1 Σεπτεμβρίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 2 Οκτωβρίου, 2010, στο: http://www.tsa.gov/assets/pdf/pia_tsa-rt_20060901.pdf

ανησυχίας για την επίδραση πάνω στην υγεία τους, ο συναγερμός μπορεί να χτυπά κάθε φορά που περνούν από την πύλη, με συνεπακόλουθο τον διαρκή φυσικό έλεγχο, και στη βλάβη που μπορεί να προκαλούν τα μηχανήματα στις πιστωτικές κάρτες.¹⁷⁰ Οι επιβάτες δεν θέλουν να ταλαιπωρούνται. Ακούγονται ήδη πολλές επικρίσεις και οι επιβάτες παραπονούνται για υπερβολικές διαδικασίες ελέγχου, για τους υπεύθυνους που τους υποχρεώνουν να βγάζουν μέχρι και τα σκουλαρίκια και, γενικώς, για έλλειψη σωστής κρίσης.¹⁷¹ Επιπλέον, γίνεται λόγος για αναποτελεσματικότητα, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι οι περισσότεροι ανιχνευτές μετάλλων δεν ενεργοποιούν τον συναγερμό και επιτρέπουν να περάσουν ορισμένα μέταλλα ή νέα πλαστικά όπλα. Σε σχέση με τον φυσικό έλεγχο υποστηρίζεται επίσης, ότι οι διαδικασίες δεν είναι τόσο διεξοδικές και ότι σε κάποιες κουλτούρες ή νόρμες είναι δύσκολο να εφαρμοστεί.¹⁷² Ο αντίλογος από την πλευρά της αεροπορίας έρχεται με τον ισχυρισμό του πιο αξιόπιστου ελέγχου, της καταγραφής των πιθανών συμβάντων, της εξυπηρέτησης των μηχανημάτων στην αποφυγή των ανθρώπινων λαθών και της αποφυγής καθυστέρησης των επιβατών και αεροσκαφών που προκαλεί ο φυσικός έλεγχος εάν δεν υπήρχαν τα μηχανήματα.¹⁷³

Μεγαλύτερες ακόμη όμως αντιδράσεις, έχει ξεσηκώσει η εγκατάσταση κάποιων νέων μηχανημάτων, των *Body Scanners*, σε πολύ μεγάλους αερολιμένες. Τα Body Scanners είναι μηχανήματα πλήρους απεικόνισης των ανθρώπινων σωμάτων σε οθόνη και βρίσκονται ήδη σε χρήση σε αεροδρόμια ορισμένων πόλεων, συμπεριλαμβανομένων του Άμστερνταμ, της Μελβούρνης, της Μόσχας και του Phoenix. Απαντώνται επίσης, σε δικαστικά μέγαρα και φυλακές υψηλής ασφάλειας στην «πράσινη ζώνη» της Βαγδάτης και στις ΗΠΑ. Η εγκατάσταση των μηχανημάτων αυτών έγινε στην Μελβούρνη τον Οκτώβριο του 2009¹⁷⁴ και στις ΗΠΑ ξεκίνησε σωρηδόν από τον Μάρτιο του 2010, μετά από μια απόπειρα βομβαρδισμού σε μια αεροπορική εταιρεία τα προηγούμενα Χριστούγεννα. Η Διοίκηση Ασφάλειας Μεταφορών (TSA) έχει δαπανήσει περισσότερα από 80 εκατομμύρια δολάρια σε περίπου 500 μηχανήματα, εκ των οποίων τα 133 έχουν τοποθετηθεί ήδη στα

¹⁷⁰ Weiser - Easteal, P. & Wilson P. (1991), σ. 59.

¹⁷¹ Brown, D. (2010), σ. 116.

¹⁷² Weiser - Easteal, P. & Wilson P. (1991), σ. 59.

¹⁷³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), σ. 97.

¹⁷⁴ Canada Approves Harmful Airport Scanners. (2 Νοεμβρίου, 2009). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010, στο: <http://www.healthywithaim.com/blog/2009/11/02/canada-approves-harmful-airport-scanners>

αεροδρόμια, ενώ σχεδιάζει να εγκαταστήσει περίπου 1.000 ακόμη μηχανήματα μέχρι το τέλος του 2011.

Η εφαρμογή τέτοιων προληπτικών μεθόδων για την εγκληματικότητα έχει προκαλέσει έντονες διαμαρτυρίες και την κριτική των επιβατών, οι οποίοι αντιδρούν για τη χρήση του ως πρωτογενή έλεγχο ασφάλειας, για ακόμη μεγαλύτερες καθυστερήσεις και για την εισβολή στην μυστικότητα τους και την παραβίαση του προσωπικού απορρήτου, καθώς εμφανίζει σαφές περίγραμμα των μαστών και των γεννητικών οργάνων και παράγει γυμνές εικόνες των επιβατών. Οι επιβάτες υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχουν εγγυήσεις και ανησυχούν ακόμη περισσότερο σε σχέση με τα άλλα μηχανήματα για ενδεχόμενες επιπτώσεις στην υγεία. Κινούμενοι στην ίδια κατεύθυνση, τον Ιούλιο του 2010, οι υπάλληλοι ασφαλείας στο Ντουμπάι αρνήθηκαν να χρησιμοποιήσουν αυτά τα μηχανήματα.¹⁷⁵

Σύμφωνα με δημοσιευμένο άρθρο της Amy Worthington, έρευνες έδειξαν ότι πράγματι δεν υπάρχουν εγγυήσεις, καθώς η ακτινοβολία που παράγει το συγκεκριμένο μηχάνημα μπορεί να προκαλέσει μετάλλαξη στα κύτταρα του DNA και να οδηγήσει σε καρκίνο ή να εμποδίσει την αποκατάσταση των κατεστραμμένων κυττάρων. Εάν εφαρμοστεί σε έγκυες γυναίκες μπορεί να γεννηθούν τερατώδη και παραμορφωμένα μωρά και να θέσει σε κίνδυνο τους απογόνους των ατόμων που βρίσκονται σε αναπαραγωγική ηλικία. Η ακτινοβολία είναι αθροιστική και μπορεί να εκδηλωθούν παθολογικές βλάβες μετά από χρόνια. Ο κορυφαίος Ομότιμος Καθηγητής της Μοριακής και Κυτταρικής Βιολογίας, στο Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνιας των ΗΠΑ, Δρ. John Gofman, δηλώνει σε σχέση με τις βιολογικές επιδράσεις της ακτινοβολίας X γενικότερα, ότι οδηγήθηκε στο συμπέρασμα μετά από εξαντλητική έρευνα, ότι δεν υπάρχει ασφαλές επίπεδο δόσης της ιονίζουσας ακτινοβολίας. Οι μελέτες του δείχνουν, όπως αναφέρει, ότι η ακτινοβολία που δέχονται οι άνθρωποι για λόγους ιατρικής διάγνωσης και θεραπείας, είναι αιτιώδης συμπαράγοντας κατά 50% των καρκίνων και κατά 60% των ισχαιμικών καρδιοπαθών των ΗΠΑ και τονίζει ότι η συχνότητα με την οποία οι Αμερικανοί ακτινοβολούνται ιατρικά δημιουργεί ένα πολύ σημαντικό ραδιολογικό αντίκτυπο.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Gary Stoller. USA Today. Backlash grows vs. full-body scanners. Fliers worry about privacy, health risks. (23 Ιουλίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010 στο: http://www.usatoday.com/printedition/news/20100713/1abodyscans13_st.art.htm

¹⁷⁶ Amy Worthington. Full-Body Scanners to Fly Travellers With Radiation. (1 Ιανουαρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010, στο:

Τον Ιούνιο του 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωσε σε μια έκθεσή της, ότι πριν αναπτυχθεί η εφαρμογή αυτών των μηχανημάτων στην Ε.Ε. είναι απαραίτητη μία «αυστηρή επιστημονική αξιολόγηση» των δυνητικών κινδύνων για την υγεία. Ο εκπρόσωπος της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών Steve Lott, που αντιπροσωπεύει 250 αεροπορικές εταιρείες από όλο τον κόσμο, αναφέρει ότι η TSA στερείται «μια στρατηγική και ένα όραμα» και ότι με μια τέτοια εφαρμογή για την πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές «είναι σαν να βάζουμε το κάρο μπροστά από το άλογο». Αντιδράσεις όμως εκφράστηκαν και από το Accountability Office της κυβέρνησης των ΗΠΑ τον Οκτώβριο του 2010 -αλλά για άλλους λόγους- για λόγους αποτελεσματικότητας, καθώς υποστηρίχτηκε ότι η TSA δεν έχει κάνει τις κατάλληλες δοκιμές και αξιολόγηση, ούτως ώστε να αποδειχτεί ότι τα μηχανήματα εντοπίζουν πράγματι κρυμμένα «αντικείμενα απειλής» σε διάφορα μέρη του σώματος. Από την άλλη πλευρά, ο εκπρόσωπος της TSA, Kristin Lee, αντιπαρέρχεται των αντιδράσεων και αναφέρει, ότι ο οργανισμός ολοκλήρωσε τις δοκιμές στα τέλη του περασμένου έτους και ότι έχει πολύ μεγάλη εμπιστοσύνη στα μηχανήματα με ικανότητα ανίχνευσης. Υποστηρίζει επίσης, ότι η χρήση τους δεν έχει επιβραδύνει τον έλεγχο στα αεροδρόμια και ότι ο οργανισμός έχει λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει την προστασία της ιδιωτικής ζωής και της ασφάλειας.¹⁷⁷

Η πρόληψη για την αποτροπή των επικίνδυνων υλικών και αντικειμένων για τις χειραποσκευές στα αεροδρόμια γίνεται με τις *Ακτινοσκοπικές Συσκευές X-ray*, όπου οι επιβάτες εναποθέτουν τις χειραποσκευές τους προκειμένου να περάσουν τον έλεγχο. Οι ακτίνες X αυτών των μηχανημάτων, έχουν τη δυνατότητα να διαπερνούν το εξωτερικό των χειραποσκευών και δίνουν τη δυνατότητα στους ελεγκτές ασφαλείας να εντοπίζουν έγκαιρα μέσα από μια οθόνη, όπλα, εκρηκτικές ύλες και γενικότερα τα απαγορευμένα αντικείμενα.¹⁷⁸ Τα μηχανήματα αυτά, αν και αυξάνουν ως προς τον εντοπισμό των αντικειμένων την ικανότητα των screeners, κρίνονται ανεπαρκή, προβληματικά και αναποτελεσματικά.¹⁷⁹ Σε μία απόπειρα βομβιστικής επίθεσης, το πλαστικό εκρηκτικό

<http://www.healthywithaim.com/blog/2010/01/01/full-body-scanners-to-fry-travelers-with-radiation>

¹⁷⁷ Gary Stoller. USA Today. Backlash grows vs. full-body scanners. Fliers worry about privacy, health risks. (23 Ιουλίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010 στο: http://www.usatoday.com/printedition/news/20100713/labodyscans13_st.art.htm

¹⁷⁸ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), 104.

¹⁷⁹ U.S. Department of Homeland Security, Office of inspector general. (2004) *Audit of Passenger and Baggage Screening Procedures At Domestic Airports*. Washington D.C.: U.S. Department of Homeland Security, σ. 4.

ήταν σαν ένα λεπτό φύλλου χαρτιού και τοποθετήθηκε στο κάτω μέρος μιας αποσκευής, ενώ ο πυροκροτητής ήταν κρυμμένος σε έναν υπολογιστή τσέπης. Αυτό διαπιστώθηκε από τον φυσικό έλεγχο και όχι από τις ακτίνες X.

Αντίστοιχα μεγαλύτερες συσκευές χρησιμοποιούνται και για τις αποσκευές, οι οποίες ελέγχονται σε μια ανεξάρτητη από τους επιβάτες πορεία, από ένα **Ολοκληρωμένο Αυτόματο Πολυεπίπεδο Σύστημα 100% Ελέγχου Ασφαλείας** (100% HBSS).¹⁸⁰ Αν κριθεί σκόπιμο δίνεται η δυνατότητα στους ελεγκτές ασφαλείας να ελεγχθούν οι αποσκευές των επιβατών με τα χέρια. Αυτή η πρακτική έχει εγείρει πολλές αντιδράσεις, καθώς γίνεται λόγος για υπαλλήλους που αφαιρούν πράγματα από τις βαλίτσες των επιβατών και οι κανονισμοί παρουσιάζουν μία ασάφεια σχετικά με τις περιπτώσεις που ο επιβάτης θα βρίσκεται μπροστά στο άνοιγμα της βαλίτσας του. Από την άλλη πλευρά όμως, αυτή η πρακτική έχει αποδειχτεί σωτήρια ορισμένες φορές, καθώς έχουν υπάρξει περιπτώσεις όπου με τον φυσικό έλεγχο των αποσκευών έχουν εντοπιστεί έγκαιρα επικίνδυνα υλικά. Ένα τέτοιο περιστατικό συνέβη, στις 7/11/1984 στο διεθνές αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου συνελήφθη από τις δυνάμεις ασφαλείας ένας Παλαιστίνιος με πλαστό τυνησιακό διαβατήριο, ο οποίος προσπάθησε να επιβιβαστεί σε πτήση της Lufthansa για την Αθήνα. Η φυσική εξέταση της βαλίτσας του αποκάλυψε ένα ψεύτικο πάτο που περιείχε περίπου τρία κιλά πλαστικών εκρηκτικών.¹⁸¹ Η ισραηλινή εταιρεία El Al έχει προχωρήσει ένα βήμα παρακάτω στον έλεγχο των αποσκευών, καθώς είναι η μόνη εταιρεία που χρησιμοποιεί **θαλάμους αποσυμπίεσης** για τον εντοπισμό βομβών που μπορεί να εκραγούν κατά την αποσυμπίεση του αεροπλάνου και στέλνει τους δικούς της υπαλλήλους στα αεροδρόμια όλου του κόσμου για να ελέγχουν αποσκευές.¹⁸²

Για περαιτέρω έλεγχο, ορισμένων αντικειμένων, όπως π.χ. κινητά τηλέφωνα και φορητοί υπολογιστές, γίνεται χρήση των **Συσκευών Ανίχνευσης Ιχνών Εκρηκτικών** (Explosive Trace Detector System), στην οποία απαιτείται η τοποθέτηση ειδικών φίλτρων που έχουν έρθει σε επαφή προηγουμένως με το αντικείμενο, είτε ακόμη με τις παλάμες του επιβάτη, τη ζώνη του, τις τσέπες του και τα παπούτσια του. Οι συσκευές αυτές χρησιμοποιούνται στην περίπτωση που δημιουργούνται υποψίες για πιθανή ενσωμάτωση εκρηκτικών υλών γενικότερα σε μέρη που παρουσιάζουν μεγαλύτερο

¹⁸⁰ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), 134.

¹⁸¹ Vincent, B. H. (1990). Aviation security and terrorism. *Studies in Conflict & Terrorism*, vol. 13(6), pp. 397-439.

¹⁸² Brown, D. (2010), σ. 112.

βαθμό δυσκολίας για έλεγχο.¹⁸³ Σε ορισμένα αεροδρόμια έχουν τοποθετηθεί ομάδες με σκύλους, οι οποίοι είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για να εντοπίζουν βόμβες ή υλικά που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή εκρηκτικών.¹⁸⁴ Πολλοί υποστηρίζουν, ότι τα σκυλιά-βιοανιχνευτές είναι καλύτερα από τα μηχανήματα, λόγω της μεγαλύτερης ακρίβειας εντοπισμού ιχνών (95%), αλλά και ταχύτητας και επομένως αποτελεσματικότητας. Μπορούν να αναγνωρίζουν δέκα διαφορετικές μυρωδιές ταυτόχρονα, να τις συγκρατούν στη μνήμη τους για αρκετό χρονικό διάστημα και να μην επηρεάζονται από την παρουσία άλλων οσμών συγκάλυψης, ακόμη και αν αυτές είναι 10-100 φορές ισχυρότερες.¹⁸⁵

Ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας - Βιομετρικές μέθοδοι - Μέθοδος Profiling

Ποικίλες αντιδράσεις έχουν εγείρει και άλλες προληπτικές μέθοδοι για την αντιμετώπιση του εγκλήματος, όπως τα ηλεκτρονικά συστήματα, οι βιομετρικές μέθοδοι και ο συνδυασμός τους που συμπεριλαμβάνεται στη μέθοδο profiling. Το ***Ηλεκτρονικό Σύστημα Ελέγχου Φυσικής Πρόσβασης*** (Access Control), ελέγχει και επιτρέπει ή αποτρέπει την πρόσβαση των εργαζόμενων κάθε ιδιότητας ή ειδικότητας (πλήρωμα, διοικητικοί, προσωπικό αεροσταθμών κ.ά.) στους ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα μέσω μίας βάσης δεδομένων όπου καταγράφονται όλα τα στοιχεία, το ιστορικό, αλλά και οι κινήσεις των χρηστών και έχει ως εργαλεία ειδικές κάρτες-ταυτότητες και τους ηλεκτρονικούς αναγνώστες των καρτών (Card Reader). Το ***Ηλεκτρονικό Σύστημα Ελέγχου και Επιτήρησης Χώρων με Κλειστό Κύκλωμα Τηλεόρασης*** (CCTV), είναι, όπως είδαμε και σε προηγούμενο σκέλος της εργασίας, μία συστοιχία καμερών που τοποθετούνται σε επιλεγμένα σημεία του αερολιμένα για την επιτήρηση όλων των χώρων και την πρόληψη και αποτροπή εκδήλωσης εγκληματικών πράξεων που σκοπό έχουν να βλάψουν τους αερολιμένες και την ασφάλεια των πτήσεων.¹⁸⁶ Με τη χρήση όμως αυτής της τεχνολογίας επιτρέπεται η παρακολούθηση

¹⁸³ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), 128.

¹⁸⁴ Brown, D. (2010), σ. 113.

¹⁸⁵ Martonosi, S. A. (2005), σ. 70.

¹⁸⁶ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009), 130.

των ατόμων, χωρίς τις περισσότερες φορές αυτά να το γνωρίζουν. Η χρήση των καμερών, όχι μόνο στα αεροδρόμια, αλλά και ευρύτερα στην κοινωνία (δρόμους, καταστήματα, ιδρύματα) έχει ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων. Γίνεται λόγος για προσβολή ουσιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων, για προσβολή στην ιδιωτική ζωή και για κοινωνική επιτήρηση,¹⁸⁷ ενώ εγείρει πολλά ερωτηματικά και ασκείται έντονη κριτική για το πώς χρησιμοποιούνται οι πληροφορίες που λαμβάνονται από τις ιδιωτικές εταιρείες, που αποτελούν, αν όχι το σύνολο, το μεγαλύτερο μέρος των αερομεταφορών. Πέρα από το γεγονός, ότι οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες έχουν ιδιωτικό χαρακτήρα, η κατάσταση επιβαρύνεται και με την ανάθεση της φύλαξης εταιρειών security στα αεροδρόμια, όπου αμφισβητείται η εμπειρία, η εκπαίδευση, το ποιόν και η κρίση των χιλιάδων υπαλλήλων που απασχολούν ανά τον κόσμο. Τα δύο ανωτέρω συστήματα όμως δημιουργούν αίσθημα «ασφυξίας» και στους εργαζόμενους, καθώς μπορεί να παρακολουθείται σχεδόν κάθε κίνησή τους και αυτό δεν τους επιτρέπει να χαλαρώσουν. Ίσως όμως, τα προληπτικά αυτά μέτρα από μία άλλη οπτική να έχουν ένα θετικό ρόλο στην αποφυγή των επαγγελματικών λαθών.

Μία μέθοδος που θεωρείται ότι παρέχει ένα ανεξάρτητο συμπλήρωμα στις τεχνικές ανίχνευσης εκρηκτικών και όπλων, είναι η **μέθοδος profiling**. Σύμφωνα με τους Torres, Boccaccini και Miller, (2006) το profiling μπορεί να περιγραφεί ως η διαδικασία της χρήσης αποδεικτικών στοιχείων της συμπεριφοράς για να συμπεράνουμε τις μελλοντικές ενέργειες των δραστών, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών της προσωπικότητάς τους και της ψυχοπαθολογίας τους.¹⁸⁸ Οι Homant και Kennedy (1998) αναφέρουν ότι το profiling, υποθέτει ότι οι παραβάτες έχουν σταθερά χαρακτηριστικά συμπεριφοράς, τα οποία μπορούν να εντοπιστούν για να συλληφθούν μελλοντικά,¹⁸⁹ ενώ οι Wilson, Lincoln και Kocsis, (1997) περιγράφουν το profiling ως μια ανάλυση της συμπεριφοράς του εγκλήματος για να προβλεφθούν τα πιθανά χαρακτηριστικά του δράστη.¹⁹⁰ Ο Turvey (1999), αναφέρει ότι το profiling

¹⁸⁷ Μαγγανάς, Α. (2007), σ. 21.

¹⁸⁸ Torres, A. N., Boccaccini, M. T., & Miller, H. A. (2006). Perceptions of the validity and utility of criminal profiling among forensic psychologists and psychiatrists. *Professional Psychology: Research and Practice*, vol. 37 (1), pp. 51-58.

¹⁸⁹ Homant, R. J., & Kennedy, D. B. (1998). Psychological aspects of crime scene profiling: Validity research. *Criminal Justice and Behavior*. vol. 25, pp. 319-343.

¹⁹⁰ Wilson, P. R., Lincoln, R. & Kocsis, R. N. (1997). Validity, utility and ethics of psychological profiling for serial violent and sexual offenders. *Psychiatry, Psychology & Law*. vol. 4, pp. 1-12.

«είναι μια διαδικασία συναγωγής διακριτικών χαρακτηριστικών της προσωπικότητας των ατόμων που ευθύνονται για τη διάπραξη αξιόποινων πράξεων».¹⁹¹ Δύο είναι οι βασικές παραδοχές στις οποίες στηρίζονται κυρίως οι ορισμοί του profiling που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η πρώτη είναι ότι η δράση ενός συγκεκριμένου δράστη είναι συνεπής σε αδικήματα που οφείλονται σε παρόμοιες συνθήκες συμπεριφοράς και η δεύτερη, είναι ότι παρόμοιες μορφές εγκλήματος συνδέονται με παρόμοια χαρακτηριστικά του παρελθόντος. Για παράδειγμα, τα επιθετικά άτομα είναι επιθετικά, τόσο στην αξιόποινη συμπεριφορά τους, όσο και με τον τρόπο που δρουν σε άλλες καταστάσεις. Αυτές οι υποθέσεις, είναι οι προϋποθέσεις για να είναι έγκυρη η χρήση των εγκληματικών προφίλ.¹⁹²

Υπάρχουν δύο γενικές προσεγγίσεις για τη μέθοδο profiling. Η μία συγκρίνει τα δημογραφικά και ιστορικά δεδομένα του επιβάτη (ηλικία, φύλο, εθνικότητα, τα ταξίδια δρομολόγιο, κ.λπ.) και η άλλη βασίζεται στην ψυχολογική αξιολόγηση του επιβάτη, λαμβάνοντας υπόψη τη νευρικότητα, την εχθρότητα ή άλλα ύποπτα χαρακτηριστικά. Το σύστημα των αερομεταφορών χρησιμοποιεί και τα δύο αυτά συστήματα, καθώς θεωρείται ότι είναι αδύνατη σε ένα σύγχρονο σύστημα μεταφοράς η λεπτομερής εξέταση των επιβατών και των προσωπικών τους ειδών, και ότι αυξάνεται η ασφάλεια, ενώ παράλληλα διευκολύνεται η ταχύτητα και η ροή της μεταφοράς, ώστε να μην δημιουργούνται υπερβολικές καθυστερήσεις. Έτσι, η επιτυχία του profiling εξαρτάται από ένα μεγάλο σύστημα υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων των γενικών πληροφοριών δικτύων και των αναλύσεων απειλών, ενός συστήματος τεχνολογίας πληροφοριών με επεξεργασία μεγάλων βάσεων δεδομένων, της συμπεριφορικής έρευνας και ανάλυσης, μίας δραστήριας ομάδας ειδικά εκπαιδευμένων ατόμων και ενός πολυεπίπεδου προσωπικού ελέγχου.¹⁹³

Οι τρεις πιο δημοφιλείς τρόποι ενσωμάτωσης ενός συστήματος profiling των επιβατών σε προγράμματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας είναι η χρήση των

¹⁹¹ Turvey, B. E. (1999). *Criminal profiling: An introduction to behavioral evidence analysis*. New York: Academic Press, σ. xxi.

¹⁹² Alison, L., Bennell, C., Mokros, A., & Ormerod, D. (2002). The personality paradox in offender profiling: A theoretical review of the processes involved in deriving background characteristics from crime scene actions. *Psychology, Public Policy, and Law*. vol. 8 (1), pp. 115-135.

¹⁹³ U.S. Congress, Office of Technology Assessment. (1992). *Technology Against Terrorism: Structuring Security*. Washington, DC: U.S. Government Printing Office, σ. 85.

δεδομένων PNR (Passenger Name Record), τα προγράμματα ταξιδιωτών και η αυξανόμενη χρήση των βιομετρικών στοιχείων.

Η **χρήση των δεδομένων PNR**, είναι μία μέθοδος συλλογής πληροφοριών που βασίζεται στην επεξεργασία μίας μεγάλης βάσης δεδομένων και περιλαμβάνει το όνομα του επιβάτη, διεύθυνση, αριθμό τηλεφώνου, αριθμό πτήσης, τον τρόπο πληρωμής και τη διαδρομή. Τα προγράμματα είναι CAPPS, CAPPS II, και Secure Flight.¹⁹⁴ Ανησυχίες προκαλεί το γεγονός πως όταν τα δεδομένα διαβιβάζονται από τα συστήματα κράτησης θέσεων ή/και αναχωρήσεων από το ένα κράτος στο άλλο, ενδέχεται να περιλαμβάνονται στο φάκελο ορισμένα δεδομένα PNR, τα οποία χαρακτηρίζονται ως «ευαίσθητα». Τέτοια «ευαίσθητα» δεδομένα PNR ενδέχεται να περιλαμβάνουν, σύμφωνα με το κείμενο απόφασης της Ε.Ε., «*ορισμένες πληροφορίες που αποκαλύπτουν τη φυλετική ή εθνοτική καταγωγή, τις πολιτικές ιδέες, τις θρησκευτικές ή φιλοσοφικές πεποιθήσεις, την υγεία ή τον σεξουαλικό προσανατολισμό του ατόμου*». Με σχετική ρύθμιση στην ίδια απόφαση διατυπώνεται ότι τα δεδομένα PNR που σχετίζονται με τις πτήσεις μεταξύ της Ε.Ε. και των ΗΠΑ «*μπορεί να κοινοποιηθούν σε άλλες εσωτερικές αρχές και σε κρατικές αρχές άλλων χωρών, οι οποίες είναι αρμόδιες για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και την επιβολή του νόμου*»¹⁹⁵ Σκοπός της αποστολής των στοιχείων PNR των επιβατών είναι η καταπολέμηση τρομοκρατικών ενεργειών, άλλων σοβαρών εγκλημάτων, συμπεριλαμβανομένων του οργανωμένου και διασυνοριακού εγκλήματος και η παρεμπόδιση της κατάληψης αεροσκαφών.¹⁹⁶

Ένας ακόμη τρόπος εφαρμογής του προφίλ ενός επιβάτη του συστήματος των αερομεταφορών είναι το **πρόγραμμα καταχωρημένων ταξιδιωτών** (Registered Traveler), το οποίο ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2006 στις ΗΠΑ.¹⁹⁷ Το πρόγραμμα αυτό διαχωρίζει τους επιβάτες και τις αποσκευές τους σε τρεις κατηγορίες: χαμηλής, μέσης και υψηλής επικινδυνότητας. Οι επιβάτες που χαρακτηρίζονται ως μεσαίου και υψηλού

¹⁹⁴ Swartz, N. (2004). U.S. to start airline background checks. *Information Management Journal*, vol. 38 (6), σ. 12.

¹⁹⁵ Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Απόφαση αρ. 67/2004 Τελευταία πρόσβαση 16 Αυγούστου, 2010, στο: www.dpa.gr/Documents/Gre/Apofaseis/OLYMPIAKH%20AEROPORIA-A2.doc

¹⁹⁶ Official Journal of the European Union. Council Decision of 17 May 2004. (20 Μαΐου, 2004). Τελευταία πρόσβαση 12 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_183/l_18320040520en00830083.pdf

¹⁹⁷ Department of Homeland Security. Privacy impact assessment for the registered traveler interoperability pilot. (1 Σεπτεμβρίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 2 Οκτωβρίου, 2010, στο: http://www.tsa.gov/assets/pdf/pia_tsa-rt_20060901.pdf

κινδύνου υποβάλλονται σε αυστηρότερους ελέγχους ασφαλείας κάθε φορά που παρουσιάζονται σε ένα αεροδρόμιο, ενώ οι χαμηλού κινδύνου ταξιδιώτες ελέγχονται με έρευνες βάθους παρελθόντος.¹⁹⁸ Λειτουργώντας στο ίδιο πλαίσιο με τα PNR, με την απρόσκοπτη μεταφορά στοιχείων των επιβατών μεταξύ των διασυνδεδεμένων φορέων στο πλαίσιο της αεροπορικής συμμαχίας, αυτή η πρακτική ενισχύει από τη μια πλευρά την πιθανότητα εντοπισμού και σύλληψης των εγκληματιών, από την άλλη όμως μπορεί να οδηγήσει ορισμένα άτομα με την κατηγορία του «υπόπτου» στον στιγματισμό.

Η επιτάχυνση των ελέγχων ασφαλείας μετά το τρομοκρατικό χτύπημα των Δίδυμων Πύργων έφερε στην πρώτη γραμμή στις αερομεταφορές, για την πρόληψη της επιβίβασης τρομοκρατών και εγκληματιών στα αεροσκάφη και τη χρήση της βιομετρίας. Ως **βιομετρικές μέθοδοι** νοούνται οι τεχνικές πιστοποίησης της ταυτότητας των ατόμων μέσω ανάλυσης σταθερών χαρακτηριστικών τους. Οι βιομετρικές μέθοδοι μπορούν να ταξινομηθούν σε δύο κατηγορίες: α) στις τεχνικές που στηρίζονται στην ανάλυση φυσικών ή γενετικών χαρακτηριστικών (όπως δακτυλικών αποτυπωμάτων, γεωμετρίας της παλάμης, ανάλυσης των χαρακτηριστικών του προσώπου, της κόρης του ματιού, του DNA) και β) στις τεχνικές που στηρίζονται στην ανάλυση συμπεριφοράς, όπως φωνής, τρόπου πληκτρολόγησης και υπογραφής.¹⁹⁹ Ο ICAO έχει ορίσει την αναγνώριση προσώπου ως το πρωτεύων βιομετρικό χαρακτηριστικό. Η αναγνώριση του δακτυλικού αποτυπώματος, έχει οριστεί ως εφεδρική και μη υποχρεωτική αναγνώριση.²⁰⁰ Η χρήση των βιομετρικών δεδομένων στον τομέα των αερομεταφορών γίνεται κατά κύριο λόγο μέσα από την αποθήκευση των βιομετρικών στοιχείων σε ένα τσιπ υπολογιστών, τα οποία μπορούν στη συνέχεια να ελέγχονται αυτόματα από τα χαρακτηριστικά του επιβάτη, όταν υποβάλλονται σε ελέγχους στα σύνορα. Οι βιομετρικές μέθοδοι κερδίζουν έδαφος σε όλο και περισσότερα αεροδρόμια και χρησιμοποιούνται, είτε στην ειδική ζώνη των διαβατηρίων, όπου στα διαβατήρια αποτυπώνονται με ψηφιακό πλέον τρόπο τα βιομετρικά χαρακτηριστικά, είτε σε μηχανήματα ελέγχου ασφαλείας, προκειμένου να πιστοποιηθεί η ταυτότητα των επιβατών. Στο αεροδρόμιο Fresno των ΗΠΑ για παράδειγμα, βρίσκονται μπροστά στις

¹⁹⁸ Elias, B. (2009). *Airport Passenger Screening: Background and issues for Congress*. Washington D.C.: Congressional Research Service, σ. 20.

¹⁹⁹ Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Τελευταία πρόσβαση 14 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: http://www.dpa.gr/portal/page?_pageid=33,37057&_dad=portal&_schema=PORTAL

²⁰⁰ Διεύθυνση Διαβατηρίων. Τελευταία πρόσβαση 14 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: <http://www.passport.gov.gr/npc-periexomeno/npc-periexomeno/viometrika-xarakteristika-diavatiou.html>

στήλες της πύλης ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων ενσωματωμένες βιομετρικές κάμερες, οι οποίες φωτογραφίζουν τον ταξιδιώτη υπό διάφορες γωνίες και οι εικόνες γίνονται στη συνέχεια αντικείμενο επεξεργασίας σε υπολογιστή. Αν δεν υπάρχει αντιστοιχία με τον ταξιδιώτη χτυπάει συναγερμός.²⁰¹

Οι υποστηρικτές των βιομετρικών μεθόδων επικαλούνται την αυξανόμενη απειλή της απάτης με την χρήση πλαστών ταξιδιωτικών εγγράφων και την απαίτηση για την ενίσχυση των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων ασφάλειας στα διαβατήρια. Ο συνδυασμός αυτός των βιομετρικών χαρακτηριστικών έχει ως σκοπό να δημιουργήσει από τη μία πλευρά, ένα επίπεδο ασφάλειας και προστασίας ενάντια στα πλαστά και ψευδή έγγραφα ταυτοποίησης και από την άλλη, να εξασφαλίσει την ακεραιότητα του διαβατηρίου. Με αυτόν τον τρόπο εντοπίζονται εκτός από τους εγκληματίες και οι παράνομοι μετανάστες και επιτυγχάνεται ο κύριος σκοπός της πρόληψης στον τομέα των αερομεταφορών, η ασφάλεια των επιβατών, του προσωπικού και των αεροσκαφών. Στα πλαίσια της νέας αυτής τεχνολογίας, εφαρμόζεται το πρόγραμμα «Inpass» (Immigration and Naturalization Service Passenger Accelerated Service system), το οποίο απαλλάσσει όσους ταξιδεύουν συχνά, από τις διαδικασίες ελέγχου της ταυτότητάς τους.

Ακόμα κι αν οι ανωτέρω τεχνικές του profiling, αποκαλύπτουν πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν για την ταυτοποίηση, αλλά και τα στοιχεία, το ταξιδιωτικό και γενικότερο παρελθόν των επιβατών, που οι ελεγκτές ασφαλείας δεν μπορούν με άλλο τρόπο να διακρίνουν, δεν αγνοήθηκε από τις αερομεταφορές η ανάγκη για την ψυχολογική σκιαγράφηση των επιβατών από ειδικούς υπάλληλους εντοπισμού συμπεριφοράς (profilers), οι οποίοι είναι εκπαιδευμένοι να εντοπίζουν την ύποπτη συμπεριφορά. Χαρακτηριστικά όπως η νευρικότητα ανιχνεύονται μόνο από έναν διορατικό profiler. Τα άτομα που συμπεριφέρονται ύποπτα στέλνονται για ανάκριση, κατά την διάρκεια της οποίας υπάρχει η πεποίθηση ότι οι περισσότεροι πιθανοί τρομοκράτες δεν μπορούν να παραμείνουν ήρεμοι. Στο Ορλάντο της Φλόριντας τον Απρίλιο του 2008, οι profilers εντόπισαν έναν ύποπτο επιβάτη και ειδοποίησαν τους υπαλλήλους στον έλεγχο των αποσκευών, οι οποίοι βρήκαν τα υλικά μιας αυτοσχέδιας βόμβας στη βαλίτσα του υπόπτου. Θα πρέπει να σημειωθεί, ότι τα υλικά από μόνα τους

²⁰¹ Μαγγανάς, Α. (2007), σ. 142.

στις αποσκευές του ύποπτου δεν συνιστούσαν κίνδυνο για το αεροπλάνο ή τους επιβάτες του.²⁰²

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του profiling είναι η συγκαλυμμένη φύση του. Εξαιτίας αυτού, το profiling μεγιστοποιεί τις πιθανότητες να μειωθεί ο κίνδυνος σε σχέση με άλλες πιο εμφανείς μορφές αναγνώρισης, όπως του ελέγχου των επιβατών. Αυτές οι δυνατότητες μείωσης του κινδύνου υποστηρίζονται από την ιδέα ότι το profiling γίνεται μακριά από την άποψη του κοινού και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον εντοπισμό πιθανών εγκληματιών χωρίς να το γνωρίζουν. Αυτή η ικανότητα είναι η μεγαλύτερη δύναμή της. Εξαιτίας αυτού, το profiling και ο έλεγχος ασφαλείας αλληλοσυμπληρώνονται και έτσι το περιβάλλον για κάθε πιθανό εγκληματία είναι πιο δύσκολο. Επομένως, η διασυνδεσιμότητα των χαρακτηριστικών των επιβατών έχει τη δυνατότητα να μειώσει τις πιθανότητες για τους επίδοξους κακοποιούς στην πρόκληση ενός περιστατικού. Σύμφωνα με τους Viscusi και Zeckhauser (2005), στο FBI έχουν αναπτύξει μια τεχνική profiling που λαμβάνει υπόψη την ηλικία, τη φυλή, το φύλο, την εθνική καταγωγή, την εμφάνιση και τις αποσκευές του άτομου. Επιπλέον, το FBI έχει ενσωματώσει σε αξιολογήσεις το profiling τρομοκρατικών κινδύνων.²⁰³ Η στοχευμένη επιλογή ατόμων με βάση τις κατηγορίες κινδύνου, θα μπορούσε να μειώσει τον κίνδυνο για την ασφάλεια, αλλά μπορεί και να οδηγήσει σε διακρίσεις και να εντάξει ορισμένες ομάδες ατόμων και ορισμένες κατηγορίες πολιτών, σε μία νέα κατηγορία, στην κατηγορία του «πιθανού υπόπτου».²⁰⁴ Αυτό ενέχει από την πλευρά της εγκληματολογίας άλλον ένα κίνδυνο. Με την επικέντρωση μόνο σε εκείνους τους ανθρώπους που «ταιριάζουν» σε ένα συγκεκριμένο προφίλ που πιθανολογείται ότι μπορούν να προκαλέσουν βλάβη, αγνοείται η πιθανότητα κάποιος που δεν ταιριάζει στο προφίλ να είναι εγκληματίας ή συνεργός σε εγκληματική πράξη και να προκαλέσει βλάβη.

²⁰² Brown, D. (2010), σσ. 111,113.

²⁰³ Viscusi, W. K. & Zeckhauser, R. J. (2005). Recollection bias and the combat of terrorism. *Journal of Legal Studies*, vol. 34, pp. 27-55.

²⁰⁴ O' Malley, P. (2006). Risks, ethics, and airport security. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, vol. 48(3), pp. 413-421.

2.3. Επιλογή - εκπαίδευση/κατάρτιση – αξιολόγηση προσωπικού

Στον τομέα της αεροπορικής βιομηχανίας είδαμε πώς ο κρίκος του ανθρώπινου παράγοντα μελετάται και αξιοποιείται στο μέγιστο δυνατό βαθμό για να επιτευχθεί αντίστοιχα η μέγιστη δυνατή αποτροπή των εγκληματικών ενεργειών. Η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές, πέρα από τις προσπάθειες για την εξέλιξη και τη βελτίωση όλων των βοηθητικών και τεχνολογικών συστημάτων σε ένα αεροσκάφος, περιλαμβάνει και την κατάλληλη επιλογή, εκπαίδευση, κατάρτιση και αξιολόγηση του προσωπικού, όχι μόνο στο πεδίο των αεροσκαφών, αλλά όπως είναι αυτονόητο και στο πεδίο των αερολιμένων. Στο Παράρτημα 17 του ICAO αναφέρεται, ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να εξασφαλίσει ότι υπηρετεί στην πολιτική αεροπορία εξουσιοδοτημένο και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό που θα έχει την ικανότητα να βοηθά στην αντιμετώπιση ύποπτων ή πραγματικών υποθέσεων έκνομων ενεργειών.²⁰⁵

Η επιλογή για την πρόσληψη προσωπικού είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για την πρόληψη του εγκλήματος στο χώρο των αερομεταφορών, καθώς έχουν σημειωθεί αρκετές περιπτώσεις, όπου για παράδειγμα οι ίδιοι οι «φύλακες» είχαν εγκληματικό παρελθόν. Με την ATSA (την πράξη περί ασφαλείας της αεροπορίας και των μεταφορών που υπογράφηκε δύο μήνες μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες στους Δίδυμους Πύργους) επιχειρήθηκε μία εκ νέου προσέγγιση του θέματος και απαιτήθηκε η υποβολή των νέων ομοσπονδιακών screeners σε έλεγχο ιστορικού, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι υπάλληλοι δεν ήταν οι ίδιοι εγκληματίες ή δεν αποτελούσαν απειλή για την ασφάλεια. Παρ' όλα αυτά, κατά τη διάρκεια των πρώτων έξι μηνών του 2003, αρχειοθετήθηκαν στις αερομεταφορές των ΗΠΑ περισσότερες από 6.700 καταγγελίες από επιβάτες που κατηγορούσαν τους υπαλλήλους για κλοπές σε computers, κοσμήματα και χρήματα. Την ίδια περίοδο, συνέλαβαν στη Νέα Υόρκη πολλούς screeners για παραβάσεις που αφορούσαν στην κατοχή ναρκωτικών ουσιών και παράνομων πολυβόλων όπλων, ενώ στον διεθνή αερολιμένα του Λος Άντζελες, βρέθηκαν στο μητρώο δώδεκα screeners, ποινές για παράνομη χρήση, πώληση, διανομή ή κατασκευή όπλων ή εκρηκτικών υλών. Μέχρι το τέλος του 2003, το TSA είχε απολύσει περισσότερους από 1.900 εργαζόμενους σε αερολιμένες των ΗΠΑ, τουλάχιστον 500 εκ των οποίων είχαν συλληφθεί ή ήταν καταδικασμένοι για

²⁰⁵ International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 2.

διάφορους τύπους εγκλημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εγκλημάτων του βιασμού, της ανθρωποκτονίας, και της διάρρηξης και είχαν πει ψέματα στις αιτήσεις εργασίας τους.²⁰⁶

Η εκπαίδευση διαπερνά όλους τους τομείς και όλα τα επίπεδα, ξεκινώντας από το πλήρωμα των αεροσκαφών και το προσωπικό των αεροδρομίων και φτάνοντας μέχρι τους ελεγκτές και επιθεωρητές ασφαλείας, ακόμη και μέχρι τα ανώτερα διοικητικά επίπεδα.²⁰⁷ Οι περισσότεροι εκπαιδευτές πολιτικής αεροπορίας υποστηρίζουν σε κάθε ευκαιρία, ότι ο καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης των ατυχημάτων και των συμβάντων που εμπερικλείουν εγκληματικές ενέργειες είναι η σωστή και συστηματική εκπαίδευση, τόσο των κυβερνητών όσο και του λοιπού πληρώματος. Στο πεδίο του πληρώματος των αεροσκαφών τα προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης θα πρέπει για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των έκνομων ενεργειών να περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα ακόλουθα στοιχεία: α) τον καθορισμό της σοβαρότητας του κάθε περιστατικού, β) την επικοινωνία και τον συντονισμό του πληρώματος, γ) τις κατάλληλες απαντήσεις αυτοάμυνας, δ) τη χρήση μη θανατηφόρων προστατευτικών συσκευών στην περίπτωση που αυτή επιτρέπεται από το κράτος που υπάγεται η αεροπορική εταιρεία, ε) κατανόηση της συμπεριφοράς των τρομοκρατών, ώστε να διευκολύνεται η δυνατότητα των μελών του πληρώματος για την αντιμετώπιση της συμπεριφοράς τους, αλλά και της συμπεριφοράς των επιβατών στην περίπτωση τρομοκρατικής ενέργειας, στ) ασκήσεις σε σχέση με διάφορες συνθήκες απειλής, ζ) τις διαδικασίες θαλάμου διακυβέρνησης για την προστασία του αεροπλάνου και η) διαδικασίες αναζήτησης εκρηκτικών μηχανισμών στο αεροπλάνο και κατευθύνσεις για την τοποθέτησή τους σε σχετικά λιγότερο επικίνδυνα σημεία, όταν αυτό είναι δυνατόν. (Παράρτημα 6).²⁰⁸

Την πλέον εξαντλητική εκπαίδευση περνούν οι πιλότοι, όπου μεταξύ άλλων περνούν από εξαντλητικά ψυχολογικά τεστ και από συνέντευξη για να εκτιμηθεί η σταθερότητα της προσωπικότητάς τους, από εκπαίδευση με πτήσεις σε εξομοιωτές και από ειδική εκπαίδευση, αλλά και συνεχείς επανεκπαιδεύσεις για την αντιμετώπιση κρίσιμων περιστάσεων, όπως αυτές μιας τρομοκρατικής ενέργειας. Επίσης, περνούν από εξετάσεις για χρήση φαρμάκων, ναρκωτικών ουσιών ή αλκοόλ, οι οποίες μετά την

²⁰⁶ Felcher, M. (2004). Aviation Security. In D. F. Kettl, [*The Department of Homeland Security's First Year*](#). United States: The Century Foundation, σ. 40.

²⁰⁷ International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 2.

²⁰⁸ Στο ίδιο.

πρόσληψη επαναλαμβάνονται χωρίς προειδοποίηση και σε ανύποπτη χρονική στιγμή, περνούν δηλαδή κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής τους πορείας από διαδικασίες επιτήρησης. Στην περίπτωση μάλιστα που θα χρειαστεί να πάρουν φάρμακα που περιέχουν βαρβιτουρικά, κωδεΐνη και άλλες παρόμοιες ουσίες κατόπιν εντολής γιατρού, κατά την περίοδο χρήσης αυτών των σκευασμάτων δεν επιτρέπεται να πετούν.

Για την πρόληψη αποφυγής ατυχημάτων και εγκληματικών ενεργειών υπάρχουν βεβαίως και οι αντίστοιχοι κανονισμοί. Ο κανονισμός για παράδειγμα της FAA απαγορεύει στους πιλότους να πίνουν οκτώ ώρες πριν από την πτήση, ενώ πολλές αεροπορικές εταιρείες έχουν ακόμη πιο αυστηρούς κανονισμούς και ορισμένες απαγορεύουν στους πιλότους να πίνουν 24 ώρες πριν από την πτήση. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν περιπτώσεις παραβίασης των κανονισμών. Στις 8 Μαρτίου του 1990 συνελήφθησαν τρεις πιλότοι που έπιναν σε ένα μπαρ της Μινεσότα, τη νύχτα πριν από την πτήση προς το Φάργκο της Βόρειας Ντακότας. Αυτή η υπόθεση πήρε μεγάλη δημοσιότητα, οδήγησε σε μεγαλύτερη ακόμη επιτήρηση και στην υιοθέτηση ενός προγράμματος τυχαίων εξετάσεων για αλκοόλ, το οποίο ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 1995. Ωστόσο, το 2002, δύο πιλότοι της αμερικανικής εταιρείας Air West συνελήφθησαν και κατηγορήθηκαν για χρήση αλκοόλ, έξι ώρες πριν από την προγραμματισμένη πτήση τους από το Μαϊάμι στο Φοίνιξ. Οι πιλότοι έχασαν αμέσως την άδειά τους και το 2005 καταδικάστηκαν. Στον κυβερνήτη επιβλήθηκε ποινή πενταετούς κάθειρξης και στον συγκυβερνήτη φυλάκιση δύομισι ετών. Με δεδομένο ότι ο μισθός των πιλότων των μεγάλων εταιρειών στις ΗΠΑ ανέρχεται στο ύψος των 75.000-200.000 δολαρίων το χρόνο, τα ποτά που ήπιαν αυτοί οι πιλότοι εκτιμώνται από τα πιο ακριβά ποτά της ιστορίας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι διαδικασίες επιτήρησης των πιλότων εμπεριέχουν και την επίβλεψη από τα άλλα μέλη του πληρώματος, ακόμη και από τις αεροσυνοδούς, καθώς τα άλλα μέλη του πληρώματος είναι υποχρεωμένα να αναφέρουν το άτομο που παραβιάζει τους κανόνες, γιατί σε διαφορετική περίπτωση θα απολυθούν. Σε σχέση με την κόπωση, το άγχος και το στρες που δημιουργείται στους πιλότους, οι κανονισμοί προβλέπουν συγκεκριμένες ώρες πτήσης προκειμένου να τους δοθεί η δυνατότητα ανάπαυσης ή προβλέπεται κατά την πτήση η χρήση για παράδειγμα του αυτόματου πιλότου, ωστόσο έχουν σημειωθεί περιστατικά που εξ αιτίας αυτών των

παραγόντων έχουν σημειωθεί χαμηλά επίπεδα αντίστασης απέναντι στο εγκληματικό φαινόμενο ή ατυχήματα.²⁰⁹

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι αντίστοιχες διαδικασίες επιλογής, εκπαίδευσης, επιτήρησης και αξιολόγησης με αυτές των πιλότων κινούνται και προς όλα τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος των αεροσκαφών, καθώς επίσης και προς όλες τις ειδικότητες των αερολιμένων που αφορούν ακόμη και τους ελεγκτές και τους επιθεωρητές ασφαλείας των αερογραμμών, με ορισμένες αποκλίσεις ανάλογα με τον τομέα, την ιδιαιτερότητα και τη φύση της εργασίας.²¹⁰ Όπως και με τους πιλότους, βέβαια, έχουν σημειωθεί και στις άλλες ειδικότητες αντίστοιχα περιστατικά. Όπως είναι αυτονόητο, η επιλογή, η εκπαίδευση και η αξιολόγηση των πιλότων, αλλά και του υπόλοιπου προσωπικού των αερογραμμών δεν αφορά μόνο στις περιπτώσεις αποφυγής ατυχημάτων, αλλά αφορά και σε θέματα αντίληψης, συνεχούς επαγρύπνησης, εγρήγορσης και σωστών αντανακλαστικών για τις περιπτώσεις επιθέσεων και εγκληματικών ενεργειών σε οποιοδήποτε τομέα των αερομεταφορών.

Στο πεδίο των αερολιμένων, ο αερομεταφορέας θα πρέπει με βάση το Παράρτημα 6 του ICAO να καθιερώνει και να διατηρεί πρόγραμμα εκπαίδευσης για την εξοικείωση των υπαλλήλων με τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα και τεχνικές σε σχέση με τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο, τον εξοπλισμό, τα αποθέματα και τα εφόδια που προορίζονται για μεταφορά με αεροπλάνο, έτσι ώστε να συμβάλλουν στην πρόληψη των πράξεων δολιοφθοράς ή άλλων μορφών παράνομων παρεμβολών.²¹¹ Ωστόσο, η ανάθεση του έργου φύλαξης των αεροδρομίων σε ιδιωτικές εταιρείες security που πήρε τεράστιες διαστάσεις από το 2001 και μετά, και που καταλαμβάνει –αν όχι όλο– το μεγαλύτερο σκέλος φύλαξης των αεροδρομίων διεθνώς, έχει δημιουργήσει πολλά ερωτήματα σε σχέση με την εκπαίδευση των υπαλλήλων των εταιρειών αυτών. Η TSA βρέθηκε αμέσως μετά το χτύπημα των Δίδυμων Πύργων αντιμέτωπη με το έργο της μίσθωσης και σε μια πρώτη φάση με την πρόσληψη 50.000 νέων υπαλλήλων.²¹²

Η εκπαίδευση των ελεγκτών ασφαλείας (screeners) γίνεται με 40 ώρες διδασκαλίας στην τάξη και 60 ώρες πρακτικής άσκησης, προτού αποκτήσουν τα προσόντα να παίρνουν ανεξάρτητες αποφάσεις ως προς μεμονωμένα άτομα ή

²⁰⁹ Brown, D. (2010), σσ . 70-76.

²¹⁰ Στο ίδιο, σσ . 76-79.

²¹¹ International Civil Aviation Organization. (2006-β), ATT 2.

²¹² Martonosi, S. A. (2005), σ. 16.

περιουσιακά στοιχεία και να μπορούν να εισέλθουν σε «αποστειρωμένους» χώρους του αεροδρομίου ή στο αεροσκάφος χωρίς περαιτέρω επιθεώρηση. Επειδή δεν υπάρχει επίσημο πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης γι' αυτό τον σκοπό, οι ειδικευμένοι screeners μπορεί να μην λαμβάνουν καμία συνεχή επαγγελματική κατάρτιση για την βελτίωση και τον εμπλουτισμό των δεξιοτήτων τους. Η έλλειψη συνεχούς εκπαίδευσης και κατάρτισης οδήγησε σε πολλές αποτυχίες στα σημεία ελέγχου.²¹³ Παρ' όλα αυτά, οι υπάλληλοι των ιδιωτικών εταιρειών, καλούνται να επιβάλουν τον νόμο, μπορούν και εισχωρούν στα προσωπικά δεδομένα των επιβατών και να υποβάλλουν τους επιβάτες σε όποιο τύπο ελέγχου αυτοί κρίνουν. Λόγω της αυστηρότητας και της φύσης της δουλειάς τους οι πολίτες πολλές φορές νομίζουν ότι έχουν να κάνουν με δημόσιο αστυνομικό και όχι με ιδιωτικό πράκτορα.²¹⁴ Οι ταξιδιώτες κάνουν παράπονα για κακή συμπεριφορά, έλλειψη ευγένειας και κατάχρηση εξουσίας. Τα ερωτήματα που προκύπτουν είναι πολλά. Μπορεί ο ιδιωτικός τομέας φύλαξης στα αεροδρόμια να εγγυηθεί την ασφάλεια και την προστασία των πολιτών; Είναι οι υπηρεσίες που προσφέρει συμβατές με τις αξίες της ισότητας και της ανθρώπινης αξιοπρέπειας που ισχύουν σε μια δημοκρατική κοινωνία; Οι υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας θέτουν ως πρωταρχικό σκοπό την ασφάλεια, όμως τέτοιου είδους επιλογές οδηγούν το ταξιδιωτικό κοινό σε μεγαλύτερη ακόμη ανασφάλεια. Οι επόπτες και οι διευθυντές ελέγχου απαιτείται από την άλλη πλευρά, να είναι πιο προσεκτικοί στον προσδιορισμό και τη διόρθωση σε ανεπαρκείς ή ακατάλληλες επιδόσεις των screeners. Ένα σημαντικό στοιχείο στα πλαίσια της δικής τους εκπαίδευσης, είναι και η εκπαίδευση και η ευαισθητοποίηση ως προς τον πρωταρχικό ρόλο που διαδραματίζουν στην βελτίωση της απόδοσης των screeners στα σημεία ελέγχου.

Η εκπαίδευση στο σύστημα των αερομεταφορών συνδέεται ως προληπτικό μέτρο για την ασφάλεια και με το ανθρώπινο-επαγγελματικό λάθος. Ο ανθρώπινος ρόλος σε ένα σύστημα ασφαλείας όπως είδαμε είναι περίπλοκος και επομένως, η φύση των ανθρώπινων σφαλμάτων από το διανοητικό ως το φυσικό επίπεδο, ποικίλλει σημαντικά. Τα ψυχικά ή νοητικά λάθη μπορεί να περιλαμβάνουν ακατάλληλη κρίση ή λήψη αποφάσεων, ενώ τα σωματικά λάθη μπορεί να προέλθουν από ελλείψεις κινητικών δεξιοτήτων ή από ελαττωματικό σχεδιασμό του εξοπλισμού. Ένας συνδυασμός της σωματικής και ψυχικής διαδικασίας μπορεί να επηρεάσει άλλα είδη

²¹³ U.S. Department of Homeland Security, Office of inspector general. (2004), σ. 3.

²¹⁴ Μαγγανάς, Α. (2007), σσ. 144-146.

σφαλμάτων, όπως εκείνα που αφορούν την επικοινωνία, την αντίληψη, ή την εγρήγορση. Ένα κρίσιμο συστατικό της εκπαίδευσης, ως μέρος του σχεδιασμού της λειτουργίας του συστήματος των αερομεταφορών, είναι η μη πρόκληση ή έστω η ελαχιστοποίηση του επαγγελματικού λάθους. Βασικά βήματα για την ελαχιστοποίηση των επαγγελματικών λαθών αποτελούν η επιλογή των υπαλλήλων με ανθρώπους που είναι λιγότερο πιθανό να κάνουν λάθη και ο συνεχής έλεγχος της ποιότητας που διατηρείται μέσω της κατάρτισης και της παρακολούθησης.²¹⁵

Κρίσιμο παράγοντα στο σημείο αυτό, αποτελούν οι αεροπορικές εταιρείες που βρίσκονται στο χείλος της χρεωκοπίας, όπου καθημερινά γίνονται συσκέψεις για εύρεση τρόπων μείωσης των εξόδων. Σε ορισμένες τέτοιες περιπτώσεις έχουν αναφερθεί περικοπές των μισθών του προσωπικού, στην εκπαίδευσή του και στη συντήρηση των αεροπλάνων. Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα: Οι υπάλληλοι που είναι δυσαρεστημένοι από τις περικοπές μισθών είναι το ίδιο προσεκτικοί στον τομέα εργασίας τους ή αδιαφορούν και θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή του πληρώματος και των επιβατών; Από την άλλη πλευρά έχουν σημειωθεί στο παρελθόν αναφορές για ελεγκτές που πλαστογραφούσαν αρχεία συντήρησης σε κάποια αεροπλάνα χωρίς να υπολογίσουν το κόστος που μπορεί να προκαλέσει η νόθευση των αρχείων. Βέβαια, κανείς δεν θα μπορούσε να πιστέψει ότι η αεροπορική βιομηχανία θα κάνει περικοπές και θα θέσει σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, αν μάλιστα σκεφτεί ότι μία συντριβή έχει ως αποτέλεσμα την καταστροφή ενός αεροπλάνου αξίας 20-120 εκατομμυρίων δολαρίων και ένα επιπλέον κόστος εξαιτίας των μηνύσεων. Ο αντίλογος έρχεται από τους κακόπιστους με την ασφάλιση των αεροπλάνων σε ασφαλιστικές εταιρείες.²¹⁶

Η επιλογή κατάλληλων ατόμων στην θέση με τα αντίστοιχα προσόντα, η σωστή τους εκπαίδευση, ο σχεδιασμός του περιβάλλοντος εργασίας, η εναλλαγή τους στο χρονοδιάγραμμα για να αποσπάσει την καλύτερη δυνατή απόδοση και η παροχή κινήτρων είναι θεμελιώδεις απαιτήσεις για την επιτυχία των δράσεων, ανεξάρτητα από το είδος της τεχνολογίας στην χώρα. Οι λειτουργίες αυτές συνεπάγονται ανθρώπινη απόδοση. Η εκπαίδευση μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την αξιοποίηση της τεχνολογίας για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Ως ανάγκη της πολιτικής αεροπορίας παραμένει η αναβάθμιση της πρόσληψης, της επιλογής, της εκπαίδευσης

²¹⁵ U.S. Congress, Office of Technology Assessment. (1992), σ. 80.

²¹⁶ Brown, D. (2010), σσ . 66-67.

και της διαχείρισης του προσωπικού ασφαλείας. Αυτό είναι απαραίτητο, εάν θέλουμε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που επιφέρουν βελτιώσεις στον τεχνικό εξοπλισμό. Το ανθρώπινο στοιχείο παραμένει το νούμερο ένα συστατικό σε ένα πρόγραμμα ασφάλειας. Σύμφωνα με την Rodney Wallis, «δεν έχει νόημα να έχουμε εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας, εάν χρησιμοποιήσουμε ανθρώπους χαμηλής αποτελεσματικότητας για να τον λειτουργήσουν».²¹⁷ Οι τεχνολογικές ενισχύσεις μπορεί να είναι παρούσες στα αεροδρόμια, αλλά εφόσον δεν χρησιμοποιούνται αποτελεσματικά, η εφαρμογή του σύγχρονου εξοπλισμού είναι εντελώς άχρηστη.

2.4. Τεχνολογία - Επιτήρηση - Ανθρώπινα Δικαιώματα

Στο πλαίσιο της θετικιστικής εγκληματολογίας παρατηρούμε ότι η μέριμνα για την κατοχύρωση και προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου υποχωρεί μπροστά στο αίτημα της λήψης αποτελεσματικών μέτρων για την προστασία της δημόσιας ασφάλειας. Ωστόσο, η επίκληση του κριτηρίου της αποτελεσματικότητας, οδηγεί συχνά στην πράξη, σε εντελώς αντίθετα από τις αρχικές διακηρύξεις αποτελέσματα.²¹⁸ Φαίνεται πως στη σύγχρονη εποχή η πληθώρα των διατάξεων που αναφέρεται στα ανθρώπινα δικαιώματα δεν είναι ικανή να εξασφαλίσει την προστασία τους.

Όπως είδαμε, η εμφάνιση νέων μορφών εγκλημάτων συνιστά μια σοβαρή απειλή για την πολιτική αεροπορία, για την εξουδετέρωση της οποίας επιστρατεύεται η τεχνολογία. Από τη μια πλευρά, η χρήση της τεχνολογίας αποτελεί το μέσο για τη διευκόλυνση της διάπραξης εγκληματικών πράξεων και από την άλλη ταυτόχρονα, αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο για την αεροπορία και της δίνει της δυνατότητα να τεθεί κάτω από ένα πιο αποτελεσματικό έλεγχο το έγκλημα.²¹⁹ Ωστόσο, εν ονόματι της ασφάλειας και της τρομοκρατίας ισχυροποιείται και καθιερώνεται το δόγμα της

²¹⁷ Wallis, R. (1998). The role of the international aviation organisations in enhancing security. *Terrorism and Political Violence*, vol. 10 (3), pp. 83-100.

²¹⁸ Νικολόπουλος, Γ. (2009). *Δικαιώματα του ανθρώπου*. Παραδόσεις στο πλαίσιο του μαθήματος του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Η Σύγχρονη Εγκληματικότητα και η Αντιμετώπισή της» για το Β' Εξάμηνο 2008-2009. Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο, σ. 19.

²¹⁹ Χάιδου, Α. (2003). Σύγχρονη τεχνολογία και κοινωνικός έλεγχος, Στο: Α. Χάιδου, *Εγκληματολογικά κείμενα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη, 96-98.

απόλυτης διαφάνειας εις βάρος θεμελιωδών δικαιωμάτων των ταξιδιωτών. Το προσωπικό απόρρητο δεν διασφαλίζεται, η μυστικότητα και η εμπιστευτικότητα των προσωπικών επικοινωνιών καταστρατηγείται, η ανθρώπινη αξιοπρέπεια, η ελευθερία της έκφρασης και γενικότερα η αξία των ατομικών δικαιωμάτων αποδυναμώνεται και θίγεται. Η εγκατάσταση των κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης με κάμερες στους χώρους των αερολιμένων περιορίζει το δικαίωμα της ελεύθερης ανάπτυξης της προσωπικότητας, αλλά και το δικαίωμα ελεύθερης έκφρασης, καθώς οι πολίτες βρίσκονται κάτω από ένα καθεστώς διαρκούς επιτήρησης και εποπτείας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αναστέλλεται ο αυθορμητισμός των ενεργειών τους και η συμπεριφορά τους να γίνεται αντικείμενο χειραγώγησης. Έτσι, από τη μια πλευρά, ο τομέας των αερομεταφορών παρέχει εξ αντικειμένου κοινωνικές υπηρεσίες, παρά το κόστος χρέωσης στους επιβάτες και από την άλλη, αρνείται να εκπληρώσει την υποχρέωσή του και να εξασφαλίσει την ανεμπόδιστη ανάπτυξη της προσωπικότητας κάθε ατόμου, την ελεύθερη ύπαρξη και δράση του. Η εγκατάσταση των κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης στα αεροδρόμια εντάσσεται επιπλέον στον ευρύτερο εποπτικό μηχανισμό του σύγχρονου κράτους. Ο Φουκώ χαρακτηρίζει αυτή τη νέα πραγματικότητα «κοινωνία της επιτήρησης». Όπως ο ίδιος αναφέρει στο έργο του «Επιτήρηση και Τιμωρία» κάθε κοινωνική δράση είναι ορατή και ελέγξιμη και η ιδιωτική ζωή τείνει να καταργηθεί στο πλαίσιο μιας «διαφανούς κοινωνίας».²²⁰

Σε σχέση με τα συστήματα βιομετρίας κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί με βεβαιότητα ότι παρέχουν απόλυτη ασφάλεια. Τα βιομετρικά συστήματα από τη μία πλευρά παρέχουν πολλές δυνατότητες στη προστασία των προσωπικών δεδομένων και διευκόλυνση στους ανθρώπους που ταξιδεύουν συχνά, από την άλλη όμως εμπεριέχουν κινδύνους, καθώς η χρήση τους προϋποθέτει τη χρήση των προσωπικών δεδομένων και κατ' επέκταση μπορεί να εξυπηρετήσουν πρακτικές χειραγώγησης και ελέγχου. Από τη χρήση των τεχνολογικών μεθόδων όμως τίθεται και ζήτημα πρόκλησης σωματικής βλάβης ή άλλων προβλημάτων υγείας ή ακόμη και ο κίνδυνος να χάσουν τη ζωή τους είτε άμεσα, είτε σε ανύποπτο χρόνο αθώοι πολίτες. Επομένως, η χρήση των σύγχρονων τεχνολογικών μέσων που εμπερικλείουν τους ανωτέρω και όχι μόνο κινδύνους, είτε από τις αερομεταφορές, είτε από άλλους φορείς ή οργανισμούς, θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα του σεβασμού στην ανθρώπινη ζωή και στα ανθρώπινα δικαιώματα.

²²⁰ Φουκώ, Μ. (1989). *Επιτήρηση και τιμωρία - Η γέννηση της φυλακής*. Αθήνα: Ράππα, σ. 292.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τομέας των αερομεταφορών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παγκοσμιοποίησης και ένα καθοριστικό παράγοντα στη σύγχρονη κοινωνία, καθώς στα πλαίσια ενός απαιτητικού κοινωνικο-οικονομικού περιβάλλοντος η χρήση των αεροσκαφών ως μέσο μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων γίνεται ολοένα και περισσότερο απαραίτητη και ως εκ τούτου, η βιωσιμότητά του είναι καίριας σημασίας για την επιτυχία της παγκόσμιας οικονομίας. Το εγκληματικό φαινόμενο στο περιβάλλον των αερομεταφορών αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, καθώς είναι ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους με τους οποίους έρχεται αντιμέτωπος ο τομέας των αερομεταφορών και συνιστά σοβαρή απειλή για την εύρυθμη λειτουργία και την ασφάλεια των ανθρώπινων και υλικών μέσων, όχι μόνο του κλάδου, αλλά και ευρύτερα της κοινωνίας.

Η πρόληψη, η διαχείριση και η καταπολέμηση του εγκλήματος αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την Πολιτική Αεροπορία και την θέτει σε κατάσταση εγρήγορσης και διαρκούς επαγρύπνησης. Οι λόγοι όπως διαπιστώσαμε είναι πολλοί. Το ιδιαίτερα δυναμικό, πλούσιο τεχνολογικά και επικίνδυνο περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί, οι δεδομένες αδυναμίες στο σύστημα λόγω του περιορισμένου χρόνου και πεδίου αντίδρασης και οι ιδιαίτερες γενικότερα συνθήκες που αντιμετωπίζει συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς, το ευρύ φάσμα των εγκληματικών ενεργειών, η απρόβλεπτη χρήση νέων εξελιγμένων τεχνολογιών από την πλευρά των εγκληματιών, ο διττός ρόλος της ως σκοπός ή/και ως μέσο της τρομοκρατίας, οι βαρύτατες σε μέγεθος, διάρκεια και εμβέλεια επιπτώσεις που μπορεί να δεχτεί ή και να προκαλέσει, και βεβαίως η απαίτηση των πολιτών για τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων και προστασία, είναι ορισμένοι μόνο από τους λόγους που θέτουν την πρόληψη του εγκλήματος σε ένα ζήτημα υψίστης σημασίας και άμεσης προτεραιότητας για την αεροπορία. Όπως γίνεται φανερό, η ίδια η ύπαρξη των αερομεταφορών ταυτίζεται με την έννοια της ασφάλειας και καθώς το έγκλημα έχει κομβικό ρόλο και συνδέεται με την ασφάλεια, συνδέεται/ταυτίζεται κατ' επέκταση με την ίδια την ύπαρξη του κλάδου των αερομεταφορών και επομένως ο ρόλος της πρόληψης φαίνεται να αποκτά ιδιαίτερα μεγάλη βαρύτητα.

Είδαμε ότι η πρόληψη του εγκλήματος εντάσσεται σε ένα διεθνές νομικό και οργανωτικό πλαίσιο και αποτελεί για τον τομέα των αερομεταφορών ένα δυναμικό και

πολυεπίπεδο σύνολο κατευθύνσεων και δράσεων, οι οποίες είναι αποτέλεσμα της διεύρυνσης της συμμετοχής και της επίδρασης πολλών και διαφορετικών φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Απέναντι στην αναγνώριση της διεθνοποίησης του εγκλήματος, αντιπαραβάλλεται η διεθνοποίηση της αντίδρασης, με αποτέλεσμα την υποχώρηση της εθνικής κυριαρχίας στη χάραξη αντεγκληματικής πολιτικής και την εναρμόνιση των εθνικών κρατών με τις διεθνείς οδηγίες, κανονισμούς και συμβάσεις. Όπως φάνηκε ωστόσο, υπάρχει πρόληψη διαφορετικών ταχυτήτων μεταξύ των κρατών, είτε ακόμη και στο εσωτερικό ενός κράτους, και κατ' επέκταση ασφάλεια διαφορετικών ταχυτήτων.

Η διαχείριση κινδύνου είναι κομβικό σημείο της προληπτικής πολιτικής των αερομεταφορών και αποσκοπεί στην καλύτερη απόδοση των λαμβανομένων μέτρων ασφαλείας με την στοχευόμενη εφαρμογή τους στους τομείς των αεροπορικών μεταφορών που παρουσιάζουν τα μεγαλύτερα κενά ασφαλείας. Αυτό πρακτικά σημαίνει, ότι η πρόληψη για την αποφυγή εγκληματικών ενεργειών αποκτά μία πολυεπίπεδη, κάθετη και οριζόντια διάσταση που συμπεριλαμβάνει έναν συνδυασμό μέτρων, τεχνικών και διαδικασιών, τα οποία αφορούν σε όλα τα ανθρώπινα και υλικά μέσα του τομέα των αερομεταφορών, κατευθύνονται δηλαδή προς πάσα κατεύθυνση. Από την κατασκευή και συντήρηση των αεροσκαφών, την εκπαίδευση του πληρώματος, προσωπικού και στελεχών, μέχρι τον σχεδιασμό - κατασκευή των αεροδρομίων και τον έλεγχο πρόσβασης και ασφαλείας υπαλλήλων, επιβατών και αποσκευών. Θεωρητικά, η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές προσεγγίζεται μέσα από την ποινική γενική και την περιστασιακή πρόληψη. Κύρια σημεία αναφοράς για την προληπτική δράση του τομέα των αερομεταφορών απέναντι στο έγκλημα αποτελούν η θεωρία της ορθολογικής επιλογής, η θεωρία των ευκαιριών και η περιβαλλοντική θεωρία, ενώ οι έννοιες, αποτροπή, καθυστέρηση, εντοπισμός και επιτήρηση που χρησιμοποιούνται ευρύτερα στην πρόληψη του εγκλήματος αποτελούν ζωτικά σημεία των στρατηγικών πρόληψης για ένα μεγάλο εύρος κρίσεων. Στο χώρο των αεροδρομίων ωστόσο όπως διαπιστώθηκε, η έννοια της αποτροπής παίρνει διπλή διάσταση. Τα μέτρα πρόληψης στις αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας όπου δημιουργείται ένα δεύτερο επίπεδο ασφαλείας έχουν ως σκοπό, όχι μόνο αυτόν της αποτροπής, καθυστέρησης, εντοπισμού και σύλληψης του δράστη, αλλά και την αποτροπή του «μέσου» που πρόκειται να χρησιμοποιήσει ο δράστης για εγκληματική ενέργεια κατά το εγχείρημα εισαγωγής του στα αεροσκάφη.

Στα πλαίσια της αναζήτησης των θετικών και αρνητικών σημείων της πρόληψης του εγκλήματος στις αερομεταφορές, έχει ανοίξει ένας ευρύτερος διάλογος που σχετίζεται με την αξία των υφιστάμενων μέτρων μετά τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου και που ανάγεται σε ένα γενικότερο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό επίπεδο. Αναφορικά με τη θετική διάσταση, τη σημασία και τον ρόλο της πρόληψης στις αερομεταφορές αναγνωρίζεται η υψηλή αξιοπιστία της αεροπορίας και η θετική της προσφορά στην κοινωνία με την προώθηση των κοινωνικο-οικονομικών και πολιτισμικών δεσμών, αλλά και η αποτελεσματική νοοτροπία της ασφάλειας, καθώς μειώνει το κόστος και τις επιπλοκές και βοηθά στο σχεδιασμό βελτιωμένων διαδικασιών ασφαλείας.

Από την άλλη πλευρά, έχει δημιουργηθεί ένας προβληματισμός που σχετίζεται με το ίδιο το εγκληματικό φαινόμενο στους κόλπους της αεροπορίας, την εννοιολογική του διάσταση και την οριοθέτησή του, την εμπλοκή με μια ασαφή και αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία, τις πραγματικές διαστάσεις του και τις αρνητικές προεκτάσεις του. Είναι προφανές ότι το προληπτικό πλαίσιο για την εγκληματικότητα στον χώρο των αερομεταφορών συνοψίζεται στο πλαίσιο της καταπολέμησης της τρομοκρατίας σε ένα παγκοσμιοποιημένο σύστημα ασφάλειας. Κάθε εγκληματική ενέργεια εις βάρος των αερομεταφορών «φιλτράρεται» μέσα από το πρίσμα της τρομοκρατίας. Σήμερα, ασφάλεια σημαίνει κυρίως προστασία από την τρομοκρατία και το οργανωμένο έγκλημα που συνδέθηκε με την παράνομη μετανάστευση και τις εθνικές μειονότητες. Οι αντιτρομοκρατικές νομοθεσίες μετά την 11^η Σεπτεμβρίου που επηρέασαν τη μεταναστευτική πολιτική αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα. Παρατηρείται επομένως, μια αναγέννηση της έννοιας της επικινδυνότητας στην αντεγκληματική πολιτική, η οποία απομακρύνεται από τους βιολογικούς, κοινωνικούς και ψυχολογικούς παράγοντες και επικεντρώνεται σε ιδιότητες ομάδων πληθυσμών, οι οποίες θεωρούνται απειλή για τη δημόσια τάξη και ασφάλεια.

Τα ζητήματα που ανοίγονται υπό αυτό το πρίσμα, είναι η αυξημένη βαρύτητα της πρόληψης στην τρομοκρατία και ο προσανατολισμός του ποινικού συστήματος από την εγκληματική πράξη στο φρόνημα του ύποπτου δράστη, από τη διάπραξη δηλαδή του εγκλήματος στην ίδια την απειλή της διάπραξης. Εν ονόματι της τρομοκρατίας διακινούνται πολιτικές των κρατών με στόχο την κοινωνική επιτήρηση, την χειραγώγηση, την καλλιέργεια φόβου και την ιδεολογική μετατόπιση των λαών και

παρά την αυξημένη βαρύτητα στην πρόληψη της τρομοκρατίας, το «συνηθισμένο» έγκλημα (κλοπές, βιασμοί) συνεχίζει να υφίσταται στους κόλπους της αεροπορίας. Στο νέο μοντέλο ποινικής τάξης και ασφάλειας η καταπολέμηση της βαριάς εγκληματικότητας προκύπτει ως παράπλευρη ωφέλεια. Με δεδομένο δε ότι το 90% των αεροπορικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος, «καυτό» ζήτημα αποτελεί η ποινική ανομοιομορφία του επαγγελματικού λάθους και τα εγκλήματα του λευκού κολάρου στον κλάδο της αεροπορίας. Καθώς η επιτυχία στην πρόληψη απαιτεί ένα συγκερασμό παραγόντων διαπιστώνεται ότι η αεροπορία δεν μπορεί να ξεπεράσει εγγενή προβλήματα. Σοβαρό ζήτημα επίσης αποτελεί, η ανάθεση του έργου φύλαξης στα αεροδρόμια σε ιδιωτικές εταιρείες, όπου αμφισβητείται η επιλογή, εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού και συνακόλουθα το ποιόν, η κρίση και η αποτελεσματικότητά του. Η παρέμβαση είναι αναγκαίο να είναι έγκαιρη και εφοδιασμένη με κατάλληλους επαγγελματίες.

Κρίσιμο σημείο που καταδεικνύει τις αρνητικές προεκτάσεις της πρόληψης του εγκλήματος στον χώρο των αερομεταφορών, αποτελεί η λήψη «εξαιρετικών μέτρων», τα οποία συγκρούονται ευθέως με τα ανθρώπινα δικαιώματα. Στη βάση αυτή, ο ρόλος της τεχνολογίας είναι καίριος, καθώς σύγχρονοι τεχνολογικοί εξοπλισμοί, όπως για παράδειγμα τα κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης και οι βιομετρικές μέθοδοι, συμβάλλουν στη συλλογή και διάθεση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και τη «διακριτική» παρακολούθηση. Σήμερα τα όρια μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής σφαίρας του ανθρώπου καθίστανται όλο και πιο δυσδιάκριτα. Η δημιουργία μιας τεράστιας βάσης δεδομένων με δικαίωμα πρόσβασης σε ολοένα αυξανόμενο αριθμό φορέων, σε συνδυασμό με την απουσία δημοκρατικών εγγυήσεων για την προστασία του ατόμου από την αλόγιστη επεξεργασία των προσωπικών του δεδομένων και τη διακριτική του παρακολούθηση στη βάση απλών υποψιών, δημιουργεί εύλογους φόβους για τη διατάραξη της ισορροπίας ανάμεσα στην κατοχύρωση της ασφάλειας και την προστασία των δικαιωμάτων του ατόμου. Ορισμένα μόνο από τα δικαιώματα που θίγονται από τα μέτρα πρόληψης στις αερομεταφορές, είναι το δικαίωμα στην ελευθερία, στην υγεία, στην αξιοπρέπεια, στην ισότητα, στο προσωπικό απόρρητο και το δικαίωμα του τεκμηρίου της αθωότητας. Εν τούτοις, το ζήτημα της ύψιστης ασφάλειας προσεγγίζεται από την πολιτική αεροπορία ως επικρατέστερη αξία. Στο πλαίσιο των μέτρων πρόληψης παρατηρούνται ήδη πολλές επικρίσεις και παράπονα για

το κόστος της πρόληψης, για υπερβολικές ή μη διεξοδικές διαδικασίες ελέγχου και για μη αποτελεσματική εφαρμογή σε κουλτούρες άλλων λαών.

Η Πολιτική Αεροπορία προσφέρει κοινωνικές υπηρεσίες και ως εκ τούτου οι όποιες παρεμβάσεις προληπτικού χαρακτήρα θα πρέπει να γίνονται με γνώμονα το σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα. Θα πρέπει σαφώς να αναζητηθεί η χρυσή τομή μεταξύ ασφάλειας και ελευθερίας, αλλά θα πρέπει επίσης να αποσαφηνιστεί η αόριστη διαλεκτική για την τρομοκρατία. Ωστόσο, η πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές δεν πρέπει να ιδωθεί υπό το πρίσμα υπεραπλουστεύσεων, αλλά θα πρέπει να αναζητηθούν τα βαθύτερα κοινωνικο-οικονομικά, και γεωπολιτικά αίτια που την επηρεάζουν και συντελούν στη διαμόρφωση κόστους – οφέλους. Ίσως θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια αναθεώρηση ορισμένων πρακτικών της πρόληψης και οι απαντήσεις στο εγκληματικό φαινόμενο να στραφούν σε πιο ενδεδειγμένες έρευνες και μακροπρόθεσμες πολιτικές για τη διαχείριση του εγκληματικού φαινομένου στις αερομεταφορές. Η επιτυχημένη πρόληψη του εγκλήματος στις αερομεταφορές στο μέλλον θα εξαρτάται κυρίως από την εξέλιξη της τεχνολογίας και την αναγνώριση των απρόβλεπτων κινδύνων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αλεξιάδης, Σ. (1986). Η επικινδυνότητα του εγκληματία: ένα στοιχείο πλαστό. Στο: *Μνήμη Ν. Χωραφά, Η. Γάφου, Κ. Γαρδίκια*, τομ. Β'. Αθήνα: Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Ανθόπουλος, Χ. (2005). Κράτος πρόληψης και δικαίωμα στην ασφάλεια, Στο: Χ. Ανθόπουλος, Ξ. Κοντιάδης, Θ. Παπαθεοδώρου (επιμ.), *Ασφάλεια και δικαιώματα στην κοινωνία της διακινδύνευσης*. Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλας.

Brown, D. (2010). *Χωρίς φόβο στο αεροπλάνο. Πως θα πάψετε να φοβάστε τις αεροπορικές πτήσεις*. Αθήνα: Μοντέρνοι Καιροί.

Δασκαλάκης, Η. (1985). *Μεταχείριση του εγκληματία*. Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Delmas-Marty, M. (1991). *Πρότυπα & Τάσεις Αντεγκληματικής Πολιτικής*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Δημόπουλος, Χ. (1988). *Η προεγκληματική επικινδυνότητα και τα μέτρα για την αντιμετώπισή της*. Αθήνα –Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. ΥΑ Δ15/Α/40447/3750/2004 - ΦΕΚ 1624/Β/2.11.2004.

Ιωακειμίδης, Π. Κ. (1998). *Η Συνθήκη του Άμστερνταμ- Νέο πρότυπο ολοκλήρωσης ή σύμπτωμα απο-ολοκλήρωσης;*. Αθήνα: Θεμέλιο.

Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Μ. (2007). *Θέματα δικαίου του εναέριου χώρου*. Αθήνα: Ι. Σιδέρης.

Λάζος, Γ. (2007). *Κριτική Εγκληματολογία*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Λαμπροπούλου, Ε. (1994). *Κοινωνικός έλεγχος του εγκλήματος*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Λαμπροπούλου, Ε. (2001). *Εσωτερική Ασφάλεια και Κοινωνία του Ελέγχου*, Αθήνα: Κριτική.

Μαγγανάς, Α. (2007). *Ιδιαίτερα ζητήματα Ποινικού Δικαίου και Ποινικής Δικονομίας*, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Μανιτάκης, Α., Τάκης, Α. (2004). *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας.

Μανωλεδάκης, Ι. (2004). *Δημοκρατία - Ελευθερία - Ασφάλεια. Το Τρίπτυχο της Ιδανικής Πολιτείας*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας.

Melossi, D. (1999). Η κοινωνική θεωρία και οι μεταβαλλόμενες αναπαραστάσεις του εγκληματία, Στο: Α. Κουκουτσάκη (επιμ.), *Εικόνες Εγκλήματος*. Αθήνα: Πλέθρον.

Μίλς, Σ. Ρ. (1991). *Η αριστοκρατία της εξουσίας*. Αθήνα: Αρσενίδης.

Μπελάντης, Δ. (2004). Ανθρωπιστική επέμβαση και Τρομοκρατία: Η Δύση ως εγγυητής της ελευθερίας και της ασφάλειας. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας.

Νικολόπουλος, Γ. (2005). Κατασκευάζοντας έναν ευρωπαϊκό χώρο «ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης»: Πρόγραμμα της Χάγης και τα διακυβεύματα μιας υπερκρατικής βαθμίδας κοινωνικού ελέγχου. *Ποινική Δικαιοσύνη*, τεύχ. 79, 323-332.

Νικολόπουλος, Γ. (2009). *Δικαιώματα του ανθρώπου*. Παραδόσεις στο πλαίσιο του μαθήματος του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Η Σύγχρονη Εγκληματικότητα και η Αντιμετώπισή της» για το Β' Εξάμηνο 2008-2009. Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Παπαθεοδώρου, Θ. (2002). *Δημόσια Ασφάλεια και Αντεγκληματική Πολιτική*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Παρασκευόπουλος, Ν. (2004). Ασφάλεια του κράτους και ανασφάλεια του δικαίου. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας.

Σαπουντζάκη, Κ. (2007). *Το αύριο εν κινδύνω*, Αθήνα: Gutenberg.

Σαραφιανός, Δ., Τσαϊτουρίδης, Χ. (2004). Η υπεράσπιση της Δημοκρατίας από τρομοκρατικά αδικήματα και η προάσπιση της ελευθερίας από αντιτρομοκρατικά νομοθετήματα. Στο: Α. Μανιτάκης, Α. Τάκης (επιμ.), *Τρομοκρατία και Δικαιώματα. Από την ασφάλεια του κράτους στην ανασφάλεια του δικαίου*. Αθήνα: Σαββάλας.

Σπινέλλη, Κ. (1982). *Η γενική πρόληψη των εγκλημάτων*. Αθήνα – Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα.

Συμεωνίδου - Καστανίδου, Ε. (2004). Οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος. *Ποινική Δικαιοσύνη*, τευχ. 67, σσ. 191-201.

Τζατζάκης, Σ. (2009). *Ανάλυση σεναρίων – ρίσκου για τη μελέτη της ασφάλειας – Εφαρμογή στην αεροπορική βιομηχανία*. Διπλωματική διατριβή. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.

Τσαλίκोगλου, Φ. (1989). *Μυθολογίες βίας και καταστολής*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (2009). *Εκπαίδευση ελεγκτών ασφαλείας αερομεταφορών (screeners)*. Ελληνικό: Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, Τμήμα διαρκούς επιμόρφωσης σε θέματα ασφαλείας.

Φουκώ, Μ. (1989). *Επιτήρηση και τιμωρία - Η γέννηση της φυλακής*. Αθήνα: Ράππα.

Χάιδου, Α. (2003). Σύγχρονη τεχνολογία και κοινωνικός έλεγχος, Στο: Α. Χάιδου, *Εγκληματολογικά κείμενα*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Ξενογλώσση

Alison, L., Bennell, C., Mokros, A., & Ormerod, D. (2002). The personality paradox in offender profiling: A theoretical review of the processes involved in deriving background characteristics from crime scene actions. *Psychology, Public Policy, and Law*. vol. 8 (1), pp. 115-135.

Albrecht, H.- J. (2002). Immigration, crime and unsafety. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing.

Boeing. Commercial airplanes. (2010). *Statistical summary of commercial jet airplane accidents Worldwide Operations 1959-2009*. Seattle, Washington: Aviation Safety Boeing Commercial Airplanes.

Civil Aviation Authority. (2003). *Flight Data Monitoring. A Guide to Good Practice (CAP 739)*. UK: TSO.

Crawford, A. (1998). *Crime Prevention and Community Safety: Politics, Policies and Practices*. Edinburgh: Longman.

Crawford, A. (2002). The governance of crime and insecurity in an anxious age: the trans-European and the local. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing.

Deflem, M. (2002). Technology and the internationalization of policing: a comparative historical perspective. *Justice Quarterly*, vol. 19 (3), pp. 453-475.

Dekker, S. W. A. (2009). Prosecuting professional mistake: Secondary victimization and a research agenda for criminology. *International Journal of Criminal Justice Sciences*, vol. 4 (1), pp. 60-78.

De Ruiter, C. J. & Lemmens, O.M.E.J. (2008). Liquid Explosives - The Threat to Civil Aviation and the European Response. In H. Schubert and A. Kuznetsov (eds.) *Detection of Liquid Explosives and Flammable Agents in Connection with Terrorism*. Netherlands: Springer Science + Business Media B.V.

Dugan, L., LaFree, G. & Piquero, A. R. (2005). Testing a rational choice model of airline hijackings. *Criminology*. vol. 43 (4), pp. 1031-1065.

Dunn, D. (2003). Incident reports – Correcting processes and reducing errors. *AORN Journal*, vol. 78 (2), pp. 212-233.

Elias, B. (2009). *Airport Passenger Screening: Background and issues for Congress*. Washington D.C.: Congressional Research Service.

Federal Aviation Administration. (2000). *Criminal Acts against Civil Aviation*. Washington D.C.: Federal Aviation Administration's Office of Civil Aviation Security.

Felcher, M. (2004). Aviation Security. In D. F. Kettl, [*The Department of Homeland Security's First Year*](#). United States: The Century Foundation.

Frederickson, H. G. & LaPorte, T. R. (2002). Airport security, high reliability, and the problem of rationality. *Public Administration Review*, vol. 62, pp. 33-43.

Gardner, R. A. (2002). *Rural & Small Town Airport Security Manual and Checklist*. Philadelphia, Pennsylvania: Alfred L. & Constance C. Wolf Aviation Fund.

Geis, G., Meier, F. R. & Salinger, M.L. (1995). *White-Collar crime: Classic and Contemporary Views.*, New York : The Free Press.

Goodey, J. (2002). Whose insecurity? Organised crime, its victims and the EU. In A. Crawford, *Crime and Insecurity - The governance of safety in Europe*, UK: Willan Publishing.

Homant, R. J., & Kennedy, D. B. (1998). Psychological aspects of crime scene profiling: Validity research. *Criminal Justice and Behavior*. vol. 25, pp. 319-343.

Huang, Jiefang. (2008). Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes. *Chinese Journal of International Law*, vol. 8 (1), pp. 63-79.

International Civil Aviation Organization. (2006-α), *Safety Management Manual, Doc 9859 AN/460*. ICAO.

International Civil Aviation Organization. (2006-β). *Annex 17, International Standards and Recommended Practices, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*. ICAO.

Joint Committee of Public Accounts and Audit. (2004). *Review of Aviation Security in Australia: Report 400*. Canberra, AUS: Australian Government Publishing Service.

Martonosi, S. A. (2005). *An Operations Research Approach to Aviation Security* . In partial fulfilment of the requirements for the degree of Doctor of Philosophy in Operations Research. Massachusetts: Institute of Technology.

Mythey, G. & Walklate, S. (2005). Criminology and terrorism, Which thesis? Risk society of governmentality. *British journal of Criminology*, pp. 1-20.

O' Malley, P. (2006). Risks, ethics, and airport security. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, vol. 48(3), pp. 413-421.

Punch, M. (1996). *Dirty Business: Exploring Corporate Misconduct: Analysis and Cases*. London: Sage Publications.

Stewart, B. L. (1990). Aviation Security: Cost and Technology. *Studies in Conflict & Terrorism*, vol. 13 (2), pp. 168 – 171.

Swartz, N. (2004). U.S. to start airline background checks. *Information Management Journal*, vol. 38 (6).

Szyliowicz, J. S. (2004). International Transportation Security. *Review of Policy Research*, vol. 21 (3), pp. 351-368.

Torres, A. N., Boccaccini, M. T., & Miller, H. A. (2006). Perceptions of the validity and utility of criminal profiling among forensic psychologists and psychiatrists. *Professional Psychology: Research and Practice*, vol. 37 (1), pp. 51-58.

Turvey, B. E. (1999). *Criminal profiling: An introduction to behavioral evidence analysis*. New York: Academic Press.

U.S. Congress, Office of Technology Assessment. (1992). *Technology Against Terrorism: Structuring Security*. Washington, DC: U.S. Government Printing Office.

U.S. Department of Homeland Security, Office of inspector general. (2004). *Audit of Passenger and Baggage Screening Procedures At Domestic Airports*. Washington D.C.: U.S. Department of Homeland Security.

Vincent, B. H. (1990). Aviation security and terrorism. *Studies in Conflict & Terrorism*, vol. 13(6), pp. 397-439.

Viscusi, W. K. & Zeckhauser, R. J. (2005). Recollection bias and the combat of terrorism. *Journal of Legal Studies*, vol. 34, pp. 27-55.

Wallis, R. (1998). The role of the international aviation organisations in enhancing security. *Terrorism and Political Violence*, vol. 10 (3), pp. 83-100.

Weiser - Easteal, P. & Wilson P. (1991). *Preventing crime on transport: rail, buses taxis, planes*. Australia: Woden Printers & Publishers.

Wells, A.T. & Rodrigues, C.C. (2004). *Commercial Aviation Safety*. New York: McGraw-Hill.

Wilson, P. R., Lincoln, R. & Kocsis, R. N. (1997). Validity, utility and ethics of psychological profiling for serial violent and sexual offenders. *Psychiatry, Psychology & Law*. vol. 4, pp. 1-12.

Πηγές Διαδικτύου

Amy Worthington. Full-Body Scanners to Fly Travellers With Radiation. (1 Ιανουαρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010, στο:

<http://www.healthywithaim.com/blog/2010/01/01/full-body-scanners-to-fry-travelers-with-radiation>

Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Τελευταία πρόσβαση 14 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

http://www.dpa.gr/portal/page?_pageid=33,37057&_dad=portal&_schema=PORTAL

Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Απόφαση αρ. 67/2004 Τελευταία πρόσβαση 16 Αυγούστου, 2010, στο:

www.dpa.gr/Documents/Gre/Apofaseis/OLYMPIAKH%20AEROPORIA-A2.doc

Athens International Airport. Eleftherios Venizelos. Τελευταία πρόσβαση 10 Οκτωβρίου, 2010, στο:

www.aia.gr/enty.asp?pageid=741&tablepageid=13&langid=1&entryid=346

Canada Approves Harmful Airport Scanners. (2 Νοεμβρίου, 2009). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010, στο:

<http://www.healthywithaim.com/blog/2009/11/02/canada-approves-harmful-airport-scanners>

Department of Homeland Security. Privacy impact assessment for the registered traveler interoperability pilot. (1 Σεπτεμβρίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 2 Οκτωβρίου, 2010, στο:

http://www.tsa.gov/assets/pdf/pia_tsa-rt_20060901.pdf

Διεύθυνση Διαβατηρίων. Τελευταία πρόσβαση 14 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

<http://www.passport.gov.gr/npc-periexomeno/npc-periexomeno/viometrika-xarakteristika-diavatiriou.html>

Εξπρές. Πονοκέφαλος για την Cathay Pacific Airways η κλοπή των σωσίβιων γιλέκων από τα αεροσκάφη της. (7 Αυγούστου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 16 Οκτωβρίου, 2010, στο: <http://cebil.gr/news/Moda-i-klopi-sosibion-apo-aeroskafi-sto-Xongk-Kongk>

Gary Stoller. USA Today. Backlash grows vs. full-body scanners. Fliers worry about privacy, health risks. (23 Ιουλίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 28 Αυγούστου, 2010 στο: http://www.usatoday.com/printedition/news/20100713/1abodyscans13_st.art.htm

International Civil Aviation Organization. Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο: <http://www.icao.int>

Καθημερινή. Παράτολμη ληστεία σε αεροσκάφος στη Στοκχόλμη. (9 Μαρτίου, 2006). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_world_2_09/03/2006_176486

News Ert. Βρετανία: Δύο γυναίκες συνελήφθησαν προσπαθώντας να επιβιβάσουν νεκρό σε αεροπλάνο. (6 Απριλίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 17 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

<http://news.ert.gr/el/paraksena/eidiseis/35123-bretania-dyo-gynaikes-synelifthisan-prospathontas-na-epibibasoun-nekro-se-aeroplane>

News it. Ρόδος: Γερμανός βίασε στο αεροδρόμιο Αγγλίδα! (17 Ιουνίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=31245&catid=6

Official Journal of the European Union. Council Decision of 17 May 2004. (20 Μαΐου, 2004). Τελευταία πρόσβαση 12 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_183/l_18320040520en00830083.pdf

Σκάι. Επιχείρησε να περάσει 95 φίδια από το αεροδρόμιο. (6 Οκτωβρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο:

<http://www.skai.gr/news/weird/article/151354/epi>

Skyjack. Aviation Terrorism Research. Chronology of aviation terrorism 1968-2004. Τελευταία πρόσβαση 20 Αυγούστου, 2010, στο:

<http://www.skyjack.co.il/chronology.htm>

Στέλιος Μπαμιατζής. Βαλίτσα φτιαγμένη από κοκαΐνη. News 247. (1 Οκτωβρίου, 2010). Τελευταία πρόσβαση 20 Οκτωβρίου, 2010, στο:

www.news247.gr/ellada/th_vrhkan_sto_el.venizelos.558805.html

Transport Canada. (2007). *Safety study on risk profiling the air taxi sector in Canada*. Τελευταία πρόσβαση 10 Αυγούστου, 2010, στο:

<http://www.tc.gc.ca/civilaviation/systemsafety/AirTaxiStudy/menu.htm>

Τύπος. Νέα ληστεία με λεία τριών εκατομμυρίων δολαρίων στο αεροδρόμιο Χίθροου. (2002, 19 Μαρτίου). Τελευταία πρόσβαση 16 Σεπτεμβρίου, 2010, στο:

www.typos.comcy/nqcontent.cfm?a_id=17579

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Τελευταία πρόσβαση 23 Σεπτεμβρίου, 2010, στο: www.ypa.gr/statistics