

Μυλωνόπουλος, Δ. (2003). Η τρομοκρατική απειλή στην αερομεταφορά ως παράγων ανάσχεσης της τουριστικής ανάπτυξης, *Τουριστική Επιστημονική Επιθεώρηση*, τεύχος 1, Νο 1, 2003, σελ. 87-102

Η τρομοκρατική απειλή στην αερομεταφορά ως παράγων ανάσχεσης της τουριστικής ανάπτυξης

Δρ. Μυλωνόπουλος Δημήτριος*

Terrorism threat in air transportation slows down the economic development

Abstract

Tourist development, especially after World War II, is based on air transportation. Nowadays, the air transportation slows down due to terrorist threats. Terrorist attacks in New York, form a New Unstable International Environment. A new type of terrorist threats in air carriers slows down the air passengers transportation and tourist development as well.

Περίληψη

Η τουριστική ανάπτυξη, ιδίως μεταπολεμικά, βασίσθηκε στην αερομεταφορά. Σήμερα, η αερομεταφορά πλήττεται από την τρομοκρατική απειλή. Μετά το τρομοκρατικό κτύπημα στη Νέα Υόρκη διαμορφώνεται ένα ασταθές διεθνές περιβάλλον. Η νέου τύπου τρομοκρατική απειλή στην αερομεταφορά, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην διακίνηση επιβατών και κατ' επέκταση στην τουριστική ανάπτυξη.

1. Εισαγωγή. Ο τουρισμός ως κοινωνικό φαινόμενο

Ο άνθρωπος ταξιδεύει από την αρχαιότητα. Το ταξίδι για την εμπορία, για τον εμπλουτισμό των γνώσεων, για την πολιτισμική επικοινωνία και για την αναψυχή δεν είναι επινόηση της σύγχρονης εποχής (Μυλωνόπουλος, 2000). Για τον άνθρωπο της σύγχρονης κοινωνίας, τουλάχιστον των ανεπτυγμένων κρατών, το ταξίδι έχει καταστεί ψυχική ανάγκη. Η διαπίστωση αυτή διεθνοποιείται στη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ στη Ρώμη, το έτος 1963, που είχε ως θέμα «τα διεθνή ταξίδια και ο τουρισμός». Στη Συνδιάσκεψη αυτή

* Ο Δρ. Μυλωνόπουλος Δημ. είναι πρώην Αξιωματικός/Καθηγητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και διδάσκει Νομικά μαθήματα, στο Τμήμα Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων και Ναυτιλιακά μαθήματα στο Τμήμα Εφαρμογών Ξένων Γλωσσών στη Διοίκηση και το Εμπόριο στο Τ.Ε.Ι. Ηπείρου.

τέθηκε, για πρώτη φορά, ως θέμα συζήτησης η διεθνής συνεργασία για την ανάπτυξη του παγκόσμιου τουρισμού. Στη ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού συνέδραμαν πολλοί παράγοντες (Ηγουμενάκης, 2000:24, Λύτρας, 1993:63 Τσάρτας, 1996:25) από τους οποίους, ως βασικοί, θα μπορούσαν να επισημανθούν:

(α) η *τεχνολογική εξέλιξη*. Η τεχνολογική εξέλιξη που σημειώθηκε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο επηρέασε θετικά την τουριστική ανάπτυξη. Ιδιαίτερα οι εξελίξεις στα μέσα μεταφοράς (σιδηρόδρομος, αεροσκάφος, πλοίο) μείωσαν το χρόνο και την απόσταση και κατέστησαν δυνατή την πρόσβαση σε απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη. Επίσης κατέστησαν τον τουρισμό, μαζικό και διεθνή. Η ανάπτυξη και διάδοση των συστημάτων τηλεπικοινωνίας διευκόλυνε τη διεθνοποίηση του τουρισμού.

(β) η *κατάκτηση του ελεύθερου χρόνου*. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στις ανεπτυγμένες χώρες, η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, οι διεκδικήσεις των εργαζομένων, είχαν ως αποτέλεσμα να συμβούν σπουδαίες αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις. Μετά τη θεσμοθέτηση των διακοπών για τους εργαζόμενους, ακολούθησε η κατάκτηση του ελεύθερου χρόνου και η αναγνώρισή του ως δικαίωμα. Το δικαίωμα της αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου, το δικαίωμα για διακοπές, αναγνωρίζεται ως φυσική συνέπεια του δικαιώματος για εργασία.

(γ) η *πολυδιάστατη σημασία του τουρισμού*. Τα κράτη αντελήφθησαν τη μεγάλη σημασία που έχει ο τουρισμός για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των λαών. Η σημασία αυτή αποτυπώνεται στη Διακήρυξη της Μανίλας για το Διεθνή Τουρισμό, η οποία υπογράφηκε από 112 κράτη στις 10 Οκτωβρίου 1980.

(δ) ο *σύγχρονος τρόπος ζωής*. Στα μεγάλα αστικά κέντρα, ο άνθρωπος δέχεται κοινωνικές και ψυχολογικές επιβαρύνσεις λόγω της αστικοποίησης, της ηχορύπανσης, της ρύπανσης του περιβάλλοντος, της εγκληματικότητας και γενικά λόγω των αρνητικών συνεπειών της βιομηχανικής ανάπτυξης. Ο κάτοικος των σύγχρονων πόλεων ζει σε ένα διαρκώς υποβαθμισμένο ποιοτικά περιβάλλον και αναζητά διέξοδο στα τουριστικά ταξίδια.

2. Η αερομεταφορά ως συντελεστής ανάπτυξης του τουρισμού

Η επέκταση του μαζικού τουρισμού, μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην τεράστια ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορικών μέσων. Οι μεταφορές αποτελούν ένα σύστημα που είναι συνυφασμένο με τον ανθρώπινο πολιτισμό (Καρβούνης, 1996:808). Το αυτοκίνητο, το λεωφορείο, ο σιδηρόδρομος, το πλοίο και το αεροπλάνο, επέτρεψαν την πρόσβαση σε οποιοδήποτε σημείο στη γη. Μέχρι την αρχή του 20^{ου} αιώνα, τα τουριστικά ταξίδια ήσαν περιορισμένα, όχι μόνο για κοινωνικούς λόγους, αλλά και για λόγους μη επαρκούς ανταπόκρισης των μέσων μεταφοράς στο μαζικό τουρισμό. Τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα επέτρεψαν την ικανοποίηση των τεχνικών αναγκών της τουριστικής μετακίνησης. Η τουριστική μετακίνηση απαιτεί ιδιαιτέρως:

- ♦ *δυνατότητα πρόσβασης*, είναι απαραίτητη προκειμένου να επιτευχθεί η μετακίνηση του ανθρώπου προς κάθε κατεύθυνση, ανεξάρτητα από το φυσικό ή το ανθρώπινο εμπόδιο (ανάγλυφο, θάλασσες, δάση, αστική συγκέντρωση) που θα συναντήσει.
- ♦ *μεταφορική ικανότητα*, η οποία επιτρέπει την καθημερινή μετακίνηση εκατοντάδων εκατομμυρίων ανθρώπων στον κόσμο.
- ♦ *ταχύτητα* της μετακίνησης, που αποτελεί πλεονέκτημα, στην αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου. Η ταχύτητα δεν αποτελεί πάντοτε βασικό παράγοντα της τουριστικής μετακίνησης. Η σημασία της εξαρτάται από τον προορισμό που επιλέγεται π.χ. το αεροπλάνο είναι κατάλληλο για τον τουρισμό μακρινών αποστάσεων (π.χ. υπερατλαντικά ταξίδια) και για τις διακοπές μικρής διάρκειας, το τρένο ή το αυτοκίνητο είναι κατάλληλο για τις ενδιάμεσες αποστάσεις ή τις διακοπές μεγάλης διάρκειας, το πλοίο είναι κατάλληλο όταν το απαιτούν οι γεωγραφικές συνθήκες (σύνδεση νησιών) ή όταν πρόκειται για κρουαζιέρες. Η έννοια του χωρο-χρόνου έχει καταστεί πολύ σημαντική στην τουριστική μετακίνηση, επειδή η ανάπτυξη της τεχνολογίας των μέσων μεταφοράς επιτρέπει σήμερα την κάλυψη οποιασδήποτε απόστασης. Η σύγχρονη τεχνολογική επανάσταση στον τομέα της αερομεταφοράς επέτρεψε τη μείωση του χρόνου του ταξιδιού. Χωρίς αυτή τη σημαντική πρόοδο δεν θα ήταν εφικτή η παγκοσμιοποίηση του τουρισμού. Για παράδειγμα, το 1964 το DC-4 κάλυπτε την απόσταση Παρίσι – Νέα Υόρκη σε 24 ώρες, ενώ σήμερα το Concorde καλύπτει την

ίδια απόσταση μόλις σε 4 ώρες (Lozato – Giotard 1996: 75). Επίσης η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του αεροπλάνου και παράλληλα η οικονομική του εκμετάλλευση μέσω του τύπου των αεροπορικών εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων (charters), συνέβαλαν, στη μαζικοποίηση και διεθνοποίηση του τουρισμού. Η συμβολή της αερομεταφοράς στην τουριστική ανάπτυξη είναι αναμφισβήτητη. Ο διεθνής τουρισμός μεταπολεμικά βασίσθηκε σε μεγάλο βαθμό σ' αυτή (Ηγουμενάκης και Ηγουμενάκης 2002: 11).

3. Η φοβία της πτήσης

Παράλληλα όμως με το θετικό στοιχείο της διευκόλυνσης της πρόσβασης στις διάφορες περιοχές του κόσμου, με άνεση και ταχύτητα, επενεργεί το αρνητικό στοιχείο, ότι δηλ. το αεροπλάνο είναι συνυφασμένο με μία έντονη ανθρώπινη φοβία. Ο τουρισμός από τη φύση του εμπεριέχει το άγνωστο και την αβεβαιότητα, λόγω του γεγονότος ότι το άτομο αναγκάζεται να προσαρμοσθεί σε νέες συνθήκες, να αντιμετωπίσει διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες και γενικότερα κινδύνους που ενδεχομένως δεν συναντά στην χώρα του. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η ανάπτυξη κάποιων ιδιαίτερων συμπεριφορών σε ορισμένα επίπεδα, που συχνά εμπεριέχουν στοιχεία ή δημιουργούν συνθήκες μέσα από τις οποίες προκύπτουν φόβοι νευρωτικής προέλευσης καθώς και διάφορα άγχη. Στον τουριστικό τομέα, τεράστια σημασία έχει ο νευρωσικός φόβος και κατ' επέκταση και το νευρωσικό άγχος (Λύτρας, 1993: 70) που προκαλείται στον τουρίστα κυρίως από τη χρήση του αεροπλάνου.

Αυτό συμβαίνει διότι:

- 1) υπάρχει αδυναμία του επιβάτη να συμβάλλει ή να επιχειρήσει τη διάσωσή του, όπως είναι πιο εύκολο να συμβεί σε ένα ναυάγιο,
- 2) υπάρχει άγνοια των πραγματικών κινδύνων μιας πτήσης,
- 3) το αποτέλεσμα ενός αεροπορικού ατυχήματος είναι συνήθως μοιραίο,
- 4) τα τελευταία χρόνια φαίνεται να πολλαπλασιάζονται οι περιπτώσεις αεροπορικών τραγωδιών με ταχύ ρυθμό (Λύτρας, 1993:147),
- 5) τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης τα τελευταία χρόνια, προβάλλουν σε παγκόσμιο επίπεδο και υπερτονίζουν με τις «εικόνες» τους κάθε

αεροπορικό ατύχημα, συμβάλλοντας στην δυσανάλογη αύξηση των φόβων για το αεροπορικό ταξίδι (Weimann, G. and Winn, C., 1994).

Εκτός όμως από τη φοβία ορισμένοι άνθρωποι αναπτύσσουν σταδιακά μια αίσθηση «δυσφορίας» για τις πτήσεις και μάλιστα συχνά δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος που να δικαιολογεί αυτή την αίσθηση. Μάλιστα έχει παρατηρηθεί ότι η «δυσφορία» αυτή αυξάνεται σταδιακά με την ηλικία, καθώς ο φόβος της πτήσης ξεκινά κατά μέσο όρο από την ηλικία των 27 ετών. Οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι όσο μεγαλώνουμε ηλικιακά, αρχίζουμε να δίνουμε μεγαλύτερη προσοχή στο «εύθραυστο» της ανθρώπινης ζωής, και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι όσο πιο ηλικιωμένος είναι ο άνθρωπος, τόσο περισσότερο αναπτύσσει το φόβο του θανάτου (R. Wilson, 1999). Κατ' επέκταση αναπτύσσεται πιο έντονος και ο φόβος της πτήσης. Ο φόβος αυτός μπορεί να εκδηλωθεί με ένα «κύμα» φόβου, το οποίο συχνότατα ακολουθείται από σωματικά συμπτώματα, όπως ταχυπαλμία, δύσπνοια, εφίδρωση κ.λπ. (Βάρβoλη, 2001: Α54). Η φοβία της πτήσης είναι μια αυθόρμητη αντίδραση άγχους που προκαλείται από το ίδιο το αεροπορικό ταξίδι είτε από τη σκέψη ενός επικείμενου αεροπορικού ταξιδιού.

Συχνά ο φόβος που αναπτύσσεται συνδυάζεται με:

- α) την ύπαρξη προηγούμενης δυσάρεστης εμπειρίας κατά τη διάρκεια μιας πτήσης,
- β) την ύπαρξη προσωπικών προβλημάτων και φόβων (κλειστών χώρων, αγοραφοβία κ.λπ.) που αυξάνουν την αίσθηση της ανασφάλειας,
- γ) την επίδραση των πληροφοριών από δυσάρεστες καταστάσεις που περιγράφονται από τα Μ.Μ.Ε.

Συχνά οι έχοντες αναπτύξει φοβίες για τις πτήσεις, αναζητούν στοιχεία που ενισχύουν τις φοβίες τους. Μάλιστα αγνοούν άρθρα και μελέτες φορέων της αεροπορικής βιομηχανίας για την ασφάλεια των πτήσεων και για την ανάπτυξη νέων μηχανισμών ασφαλείας.

3. Η τρομοκρατική απειλή

Ανάλογες νευρωσικές αντιδράσεις παρατηρούνται όταν σημειωθούν τρομοκρατικές ενέργειες σε περιοχές άμεσου ή έμμεσου τουριστικού ενδιαφέροντος. Ο τουρίστας αντιμετωπίζει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του διάφορες καταστάσεις που προκαλούν σ' αυτόν τρόμο. Οι καταστάσεις αυτές προέρχονται από το κοινωνικό/πολιτικό καθεστώς (Norton, 1987: 30-33) ή τις κοινωνικές συνθήκες της χώρας προέλευσης (Ryan, 1993: 173-83), των ενδιάμεσων σταθμών και της χώρας υποδοχής (αυξημένη εγκληματικότητα, ληστείες, επιθέσεις, φόνοι, βομβιστικές ενέργειες, ομηρίες κ.λπ.). Μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής:

α) σύμφωνα με το **γεωγραφικό** κριτήριο:

- ◆ να αφορούν ορισμένες ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, που υπερβαίνουν τα όρια ενός κράτους (π.χ. η πειρατεία στη θάλασσα περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας),
- ◆ να αφορούν ολόκληρη τη χώρα (π.χ. Αφγανιστάν),
- ◆ να περιορίζονται σε μία οριοθετημένη περιοχή, στο εσωτερικό ενός κράτους (π.χ. η περιοχή των Τσιάπας (Μοίρα, 2001: 151) στο Μεξικό),
- ◆ να αφορούν ορισμένες υποβαθμισμένες συνοικίες των αστικών κέντρων (Ρίο ντε Τζανέιρο, Μόσχα, Νέα Υόρκη κ.λπ.)

β) σύμφωνα με το **κοινωνικό** κριτήριο:

- ◆ να οφείλονται σε αντικοινωνικές συμπεριφορές και στην αυξημένη εγκληματικότητα, ιδιαίτερα κατά τουριστών (κλοπές, ληστείες, φόνοι, βιασμοί, ρατσισμός κ.λπ.).

γ) σύμφωνα με το **πολιτικό** κριτήριο:

- ◆ να οφείλονται σε τρομοκρατικές απειλές ή ενέργειες για πολιτικούς, θρησκευτικούς, ή άλλους λόγους (π.χ. στην Σρι Λάνκα/Κεϋλάνη, οι αντάρτες Ταμίλ, το 1996, μετά από μια επίθεση σε τρένο, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 70 ατόμων και τον τραυματισμό 600, δήλωσαν ότι θεωρούν τον τουρισμό «οικονομικό στόχο», γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα η χώρα να θεωρείται ως ανασφαλής τουριστικός προορισμός

(Μοίρα, 2000: 175), ή η σφαγή στο Λούξορ που προκάλεσε την ανάσχεση του τουριστικού ρεύματος προς την Αίγυπτο (Μοίρα, 2001: 39).

δ) σύμφωνα με το **γεωπολιτικό** κριτήριο:

- ♦ να προκύπτουν από την γενικότερη πολιτικο-οικονομική κατάσταση της χώρας, (αστάθεια πολιτικού καθεστώτος, εμφύλιος πόλεμος, έντονη αντίδραση μειονοτήτων, καθεστώδες που δεν ευνοεί τον τουρισμό, κ.λπ.) ή της ευρύτερης περιοχής (π.χ. η περιοχή της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Μοίρα, 1999: 273).

4. Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στην αερομεταφορά

Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στην αερομεταφορά, που έχει αυξηθεί λόγω των τρομοκρατικών χτυπημάτων στη Νέα Υόρκη, εστιάζεται στο έδαφος και στον αέρα. Μπορεί να εκδηλωθεί με τις ακόλουθες μορφές:

α) Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στα αεροδρόμια

Τα αεροδρόμια από την ίδια τη φύση τους, ως χώροι συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο και πολλές φορές διαφορετικών εθνοτήτων, αποτελούν στόχους βομβιστικών επιθέσεων. Γι' αυτό τα μέτρα ασφαλείας είναι συνήθως αυξημένα και συχνά οι επιβάτες ταλαιπωρούνται (Raymond Bar-on, 1996:159) από εκκενώσεις των χώρων του αεροδρομίου λόγω απειλής βομβιστικής ενέργειας (π.χ. η εκκένωση του αεροδρομίου Κέννεντυ της 22/9/2001). Οι έλεγχοι ασφαλείας, ιδιαίτερα στα αεροδρόμια, που μπορεί να διαρκούν πολύ, ενοχλούν ή και ανησυχούν πολλούς ταξιδιώτες. Επειδή τα αεροδρόμια είναι ευάλωτα σε τέτοιου είδους απειλές, στους χρήστες του αεροδρομίου αναπτύσσεται εύκολα η σχετική φοβία.

β) Η φοβία της αεροπειρατείας

Στις δεκαετίες του '70 και του '80 ήταν συχνό το φαινόμενο της αεροπειρατείας για πολιτικούς κυρίως λόγους, δηλ. της κατάληψης επιβατηγού αεροσκάφους από ομάδα ενόπλων ατόμων και η κατεύθυνσή του σε άλλο προορισμό είτε για την αίτηση πολιτικού ασύλου, είτε για την εκβίαση της απελευθέρωσης κάποιων πολιτικών κρατουμένων.

Τα τέσσερα πλέον θανάσιμα συμβάντα (www.airsafe.com), την περίοδο αυτή, ήταν:

- ◆ Η επίθεση τρομοκρατών σε αεροπλάνο της Pan Am στη Ρώμη στις 17/9/1973, κατά τη διάρκεια της επιβίβασης, που είχε 30 θύματα.
- ◆ Η αεροπειρατεία σε αεροσκάφος της TWA στην Αθήνα, στις 14/6/1985, που είχε ως αποτέλεσμα τη σύλληψη και κράτηση 153 ατόμων από τους αεροπειρατές επί αρκετές ημέρες.
- ◆ η απόπειρα κατάληψης αεροσκάφους της Pan Am στο Κανάτσι, την 5/9/1986, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 16 επιβατών.
- ◆ η δολοφονία των 5 μελών του πληρώματος και των 37 επιβατών ενός αεροσκάφους της Pacific Southwest Airlines κοντά στο San Louis, από ένα απολυμένο υπάλληλο του αερομεταφορέα.

γ) Η φοβία τρομοκρατικής απειλής νέου τύπου / τύπου Μανχάταν

Την 11/9/2001 εκδηλώθηκε μια συντονισμένη μορφή τρομοκρατικής ενέργειας, που είχε ως κύρια χαρακτηριστικά την κατάληψη, συγχρόνως, πολλών αεροσκαφών και την κατεύθυνσή τους σε συγκεκριμένους πολυσύχναστους στόχους, με αποτέλεσμα το θάνατο χιλιάδων ανθρώπων. Η τρομοκρατική αυτή ενέργεια προκαλεί νέας μορφής φοβία στους χρήστες του αεροπλάνου. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι ότι, όταν εκδηλωθεί αυτή η απειλή, οδηγεί αναπόφευκτα στο θάνατο, δεδομένου ότι οι τρομοκράτες είναι αποφασισμένοι να πεθάνουν και δεν επιζητούν κανενός είδους διαπραγμάτευση. Ενώ δηλαδή στην αεροπειρατεία υπάρχουν αιτήματα των τρομοκρατών που οδηγούν σε διαπραγματεύσεις, με αποτέλεσμα είτε την ικανοποίηση των αιτημάτων με παράλληλη απελευθέρωση των ομήρων, είτε παρέχουν τη δυνατότητα επέμβασης στις διωκτικές αρχές, στη νέα μορφή τρομοκρατίας, δεν υπάρχει καμία διέξοδος. Θα μπορούσε μάλιστα να ονομασθεί τρομοκρατική απειλή «τύπου Μανχάταν» ή «τύπου διδύμων», από την ονομασία της περιοχής όπου πρωτοεκδηλώθηκε ή από την ονομασία των διδύμων πύργων που έπληξαν τα δύο αεροσκάφη.

Επίλογος – Συμπεράσματα

Σήμερα μετά την τρομοκρατική επίθεση στις Η.Π.Α. και μάλιστα με τη χρήση αεροσκαφών, τα οποία κατέλαβαν αεροπειρατές/τρομοκράτες, που

επέφερε το θάνατο σε χιλιάδες ανθρώπους, προκαλούνται συνθήκες που κυριολεκτικά θέτουν τροχοπέδη και οπισθοδρομούν την τεράστια τουριστική ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Federal Aviation Administration (FAA), παρατηρήθηκε ότι το 15% των πτήσεων είχαν καθυστέρηση λόγω του ελέγχου των επιβατών και των αποσκευών τους. Πριν την επίθεση, οι προβλέψεις έδειχναν ότι, στο 2020, 1,26 δισ. άτομα θα μετακινούνταν για τουριστικούς σκοπούς σήμερα όμως αυτό δεν φαίνεται εφικτό. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού συνέστησε ειδική Επιτροπή Διαχείρισης Κρίσεων προκειμένου να περιορισθεί το ποσοστό της αναμενόμενης μείωσης στις τουριστικές μετακινήσεις (Stork 2002: 4).

Είναι πλέον αναμφισβήτητη η αναγκαιότητα λήψης αυξημένων μέτρων για την πρόληψη και καταστολή τρομοκρατικών ενεργειών, γεγονός το οποίο θέτει εμπόδια στη διακίνηση των τουριστών. Αίρεται, λοιπόν, στην πράξη το ανεμπόδιο της τουριστικής μετακίνησης που θεμελιώνουν η Διακήρυξη της Μανίλας και οι ανάλογες διακηρύξεις των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου στη Διεθνή Διάσκεψη του 1966, για τα Πολιτικά και Ατομικά Δικαιώματα και η Τελική Πράξη της Διάσκεψης, του 1975, για την Ασφάλεια και Συνεργασία στην Ευρώπη. Μέσα από αυτές τις διακηρύξεις προτρέπονται οι κυβερνήσεις να απόσχουν από την εισαγωγή περιορισμών, διατυπώσεων ή άλλων κωλυμάτων για την είσοδο ή έξοδο των ταξιδιωτών καθώς και από την εισαγωγή φραγμών, φυσικών ή ψυχολογικών στη ροή τουριστών από τη μία χώρα στην άλλη.

Οι φοβίες που έχουν αναπτυχθεί και αφορούν τις πτήσεις, δηλ. η φυσική φοβία λόγω του μεταφορικού μέσου και η επίκτητη λόγω της τρομοκρατικής απειλής, έχουν ενταθεί και θα περιορίσουν ακόμα περισσότερο τις τουριστικές μετακινήσεις. Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής καθίσταται έντονη και διαρκής όσο διατηρείται το ασταθές διεθνές περιβάλλον που διαμορφώνεται από την διένεξη μεταξύ των Η.Π.Α. και του καθεστώτος του Ιράκ και γενικότερα της ευρύτερης περιοχής.

Επίσης, θύματα της τρομοκρατικής απειλής είναι οι αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες πέρα από την πτώση των μετοχών τους στα Διεθνή

Χρηματιστήρια, βιώνουν τη δραματική μείωση της τουριστική κίνησης. Συνέπεια αυτής της μείωσης είναι η απόλυση χιλιάδων εργαζομένων, καθώς και η εμφάνιση σοβαρών οικονομικών προβλημάτων σε αεροπορικές εταιρείες με σημαντική παρουσία στον τουριστικό τομέα (Ηγουμενάκης και Ηγουμενάκης, 2002: 23-25).. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Alitalia απέλυσε 2.500 υπαλλήλους, η American Airlines 20.000, η Swissair 9.000 κ.λπ (βλ. Air et Cosmos, Flight International et Companies Aeriennes)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Air et Cosmos, Flight International et Companies Aeriennes
2. Federal Aviation Administration, www1.faa.gov
3. Lozato – Giotard, J.P. (1996), «Παγκόσμια Τουριστική Γεωγραφία», Intebooks
4. Norton, G. (1987), «Tourism and International Terrorism», *The World Today*, 43 (2)
5. Raymond Bar-on, Rafael, «Measuring the effects on tourism of violence and the promotion following violent acts», in Pizam, Abraham and Mansfeld, Yoel (1996), «Tourism, Crime and International Security Issues», Wiley
6. Ryan, C. (1993), «Crime, Violence, Terrorism and Tourism», *Tourism Management*, 14 (3)
7. Stork, U.M. (2002), «The Tourism Industry in the Third Millennium is a resilient Industry as shown at the Impact of the Terrorist Attack of 9-11-2001», La Salle University
8. Weimann, G. and Winn, C. (1994), «The Theater of Terror. Mass Media and International Terrorism», White Plains, N.Y. Longman
9. Wilson, R. (1999), *Fear of Flying*
10. Βάρβογλη, Λ., 30/9/2001, εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, «Ιπτάμενοι και τρομοκρατημένοι. Οι επιθέσεις με αεροπλάνα στη Νέα Υόρκη και στην Ουάσιγκτον προκάλεσαν παγκόσμια έξαρση στη φοβία των πτήσεων»
11. Ε.Ο.Τ. Υπουργείο Εξωτερικών & Γραφείο Διεθνών Σχέσεων (1981), *Η Διακήρυξη της Μανίλας για τον διεθνή τουρισμό*, Αθήνα
12. Ηγουμενάκης, Ν. – Ηγουμενάκης, Γ. (2002), «Οικονομικές επιπτώσεις στον τουρισμό από την επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομίας», *Ι.Τ.Ε., Ειδικά θέματα*, 3 (1)
13. Ηγουμενάκης, Ν. (2000), «Τουρισμός και Ανάπτυξη», Interbooks, Αθήνα
14. Καρβούνης, Σ. (1996), «Συστήματα Τεχνολογίας», Σταμούλης, Πειραιάς
15. Λύτρας, Π (1993), «Τουριστική Ψυχολογία», INTERBOOKS, Αθήνα

16. Μοίρα-Μυλωνοπούλου Πολ. (2000), «Τουριστική Γεωγραφία. Ασία», Σταμούλης, Αθήνα
17. Μοίρα-Μυλωνοπούλου, Πολ. (1999), «Τουριστική Γεωγραφία. Ευρώπη», Σταμούλης, Αθήνα
18. Μοίρα-Μυλωνοπούλου, Πολ. (2001), «Τουριστική Γεωγραφία. Αφρική-Αμερική-Ωκεανία», Σταμούλης, Αθήνα
19. Μυλωνόπουλος, Δημ. (2000), «Η ναυτική κληρονομιά ως πολιτισμικός πυλώνας της παγκοσμιοποίησης», πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, «Μεσόγειος: οι δρόμοι της θάλασσας»
20. Τσάρτας, Π. (1996), «Τουρίστες-Ταξίδια-Τόποι. Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό», Εξάντας, Αθήνα