

ΣΧΟΛΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
62^η ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΣΕΙΡΑ
ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΦΟΙΤΗΣΗ



ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ
«ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ – ΝΕΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ»
ΑΠΟ
ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟ ΛΣ ΤΡΥΦΩΝΑ ΚΟΡΟΝΤΖΗ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Α.ΘΕΣΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ

1. Αποστολή, ρόλος και δομή του Λιμενικού Σώματος.
2. Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Συνόρων (Ε.Κ.ΘΑ.Σ.)

Β.ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΦΥΛΑΞΗΣ ΤΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε./ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

1. Η πολιτική της Ε.Ε. για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της. Προς μια κοινή πολιτική διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων
2. Η διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε.
3. Σύστημα ελέγχου εισόδου – εξόδου στην Ε.Ε..
4. Αποστολή, αρμοδιότητες και καθήκοντα της Frontex
5. Δράσεις της Frontex
6. Συστήματα Επιτήρησης
 - α. LRIT
 - β. EUROSUR
 - γ. VTMIS
 - δ. C 4I

Γ. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

1. Η αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης από τα θαλάσσια σύνορα
2. Προβλήματα του Ανατολικού Αιγαίου
3. Frontex και Λιμενικό Σώμα

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ **ΕΠΙΛΟΓΟΣ** **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σήμερα όλο και περισσότερο καθίσταται επιτακτική και αποτελεσματική η επιτήρηση των Ελληνικών θαλάσσιων συνόρων. Η αναγκαιότητα αυτή καθίσταται επιτακτική, καθώς το φαινόμενο της παράνομης διακίνησης μεταναστών έχει λάβει τεράστιες διαστάσεις με επιδράσεις τόσο στην εθνική όσο και στην ευρωπαϊκή πολιτική. Σε αυτό το φαινόμενο θα πρέπει να υπολογιστούν και λοιπές παράνομες δραστηριότητες που έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, όπως το οργανωμένο έγκλημα, το λαθρεμπόριο, το trafficking κ.λπ..

Στη φύλαξη των θαλασσιών συνόρων τα οποία αποτελούν και τα ανατολικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σημαντικό ρόλο τα τελευταία χρόνια διαδραματίζει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός της FRONTEX. Ο ρόλος, οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του υπόψη Οργανισμού θα αναλυθούν εκτενώς στην παρούσα μελέτη καθώς η σύσταση αυτού του Οργανισμού δείχνει την διάθεση της Ε.Ε., να βοηθήσει αποτελεσματικά στη διαχείριση των θαλασσιών συνόρων και δη στην αποτελεσματική αστυνόμευση τους. Αυτή η πολιτική είναι απόρροια, κυρίως της έξαρσης της παράνομης διακίνησης μεταναστών που επηρεάζει σχεδόν όλα τα Κ-Μ της Ε.Ε..

Τον πλέον σημαντικό ρόλο για την φύλαξη των ελληνικών αλλά ταυτόχρονα και ευρωπαϊκών θαλασσιών συνόρων διαδραματίζει το Λιμενικό Σώμα, ο κατεξοχήν αρμόδιος θεσμικά φορέας αστυνόμευσης του θαλάσσιου χώρου στον ελληνικό χώρο. Το Λιμενικό Σώμα καλείται με τα στελέχη του, τον εξοπλισμό και τα μέσα που διαθέτει να υλοποιήσει τόσο τις εθνικές όσο και τις ευρωπαϊκές πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί αλλά και αναπτύσσονται. Το έργο όμως που καλείται να υλοποιήσει είναι δύσκολο, η ελληνική γεωπολιτική πραγματικότητα συγκροτείται από τα εξής χαρακτηριστικά:

α. εκτεταμένη ελληνική ακτογραμμή (περίπου 18.400 χιλιόμετρα περίγραμμα και 1.150.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα συνολικής επιφάνειας), ενώ το συνολικό μήκος των εξωτερικών ορίων της Ελληνικής χωρικής θάλασσας ανέρχεται σε 8.670 χιλιόμετρα.

β. πλήθος νησιών και βραχονησίδων άνω των 9.000, που δημιουργούν ένα χώρο προσπελάσιμο από πολλές κατευθύνσεις ειδικά στον θαλάσσιο χώρο,

γ. πυκνή ναυτιλιακή κίνηση στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο, τον οποίο διαπλέουν πλοία, που συνδέουν περιοχές της Δυτικής Μεσογείου και Ανατολικής Μεσογείου, της Βόρειας Αφρικής και της Ευρώπης, του Ευξείνου Πόντου με την Μεσόγειο.

Η έξαρση του φαινομένου της παράνομης εισόδου μεταναστών στον Ευρωπαϊκό χώρο, οδήγησε τα Κ- Μ στην εκπόνηση πολιτικών και στην σύσταση φορέων για υλοποίησή τους, προσβλέποντας στον εξορθολογισμό του φαινομένου της παράνομης εισόδου. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί και αναπτύσσονται σε θεσμικό επίπεδο, τα συστήματα επιτήρησης, ο ρόλος και οι δραστηριότητες του Λιμενικού Σώματος, η συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό της FRONTEX και οι προοπτικές που διαγράφονται για το μέλλον, οι διμερείς συμφωνίες που έχουν συναφθεί με όμορες γειτονικές χώρες θα αποτελέσουν το αντικείμενο της παρούσης συνοπτικής μελέτης η οποία θα ολοκληρωθεί με την παράθεση συμπερασμάτων.

Α.ΘΕΣΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ

1. Αποστολή, ρόλος και δομή του Λιμενικού Σώματος.

Το Λιμενικό Σώμα είναι στρατιωτικά συντεταγμένο σώμα¹ το οποίο υπάγεται στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.²

Το ΛΣ διαθέτει προσωπικό και μέσα για τη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων αποσκοπώντας αφενός στην ανάσχεση εισόδου παρανόμων μεταναστών με συνεχείς περιπολίες αεροσκαφών και πλοίων και αφετέρου στην ουσιαστική αντιμετώπιση πάσης φύσεως έκνομων ενεργειών με κεντρικό στόχο τη δημιουργία ενός χώρου «ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης» για όλους τους ευρωπαίους πολίτες.

Το κοινωνικό έργο του Λιμενικού Σώματος εκφράζεται μέσω του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) το οποίο με την χρήση όλων των διαθέσιμων πλωτών, χερσαίων και εναέριων μέσων που διαθέτει το ΛΣ, προστατεύει την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα.

Το Λιμενικό Σώμα διαθέτει τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών για εκτέλεση ειδικών επιχειρήσεων και για την αντιμετώπιση θαλάσσιας τρομοκρατίας, υποθαλάσσιων ερευνών, έρευνας και διάσωσης και ανορθόδοξες επιχειρήσεις για επιτήρηση θαλασσίων συνόρων

Επίσης στα κύρια σημεία εισόδου στη χώρα μας (“πύλες εισόδου”) έχουν ιδρυθεί και στελεχωθεί **(18) Κλιμάκια Ειδικών Αποστολών** στα οποία υπηρετεί προσωπικό Λ.Σ. με ειδική εκπαίδευση σε θέματα αστυνόμευσης και φύλαξης εγκαταστάσεων, αντιμετώπισης λαθρομεταναστών, ανίχνευσης και εξουδετέρωσης εκρηκτικών μηχανισμών στη στεριά κ.α.

Στις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος περιλαμβάνεται η άσκηση της αστυνομικής εξουσίας στους λιμένες και στα χωρικά ύδατα, καθώς και στα ελληνικά πλοία κατά το άρθρο 5 του Ποινικού Κώδικα.

Σχετικό με την άσκηση της αστυνομικής εξουσίας είναι το Ν.Δ. 444/1970 (Α΄ 39) «περί αρμοδιοτήτων Λιμενικού Σώματος και σχέσεων προς τας αρμοδιότητας των Σωμάτων Ασφαλείας» σε συνδυασμό με το Ν 2800/2000 (Α΄ 41) στον οποίο καθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΕΛ.ΑΣ. και ειδικότερα ότι η ΕΛ.ΑΣ. ασκεί δικαιοδοσία σε όλη την επικράτεια πλην των περιοχών όπου η νομοθεσία έχει προβλέψει αρμοδιότητα του Λ.Σ..

Η αστυνομική δικαιοδοσία των Λιμενικών Αρχών διακρίνεται σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/73 περί Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Α΄ 261) σε διοικητική³ και δικαστική,⁴ και ειδικότερα η αστυνομική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών ασκείται σε καθορισμένο χώρο (κατά τόπον) και για συγκεκριμένο κύκλο θεμάτων (καθ΄ ύλην).

Σε ότι αφορά την παράνομη διακίνηση μεταναστών από το 1999, το - τότε - ΥΕΝ (σε συνεργασία με το τώως Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως), συμμετείχε ενεργά στη σύνταξη ειδικού Επιτελικού Σχεδίου, με την ονομασία “ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ” (αναμορφώνοντας και επικαιροποιώντας αντίστοιχο Σχέδιο του ΓΕΕΘΑ του έτους 1992), προκειμένου να επιτευχθεί αποτελεσματικότερος συντονισμός των Αρχών και Υπηρεσιών, που εμπλέκονται στην αντιμετώπιση της δια θαλάσσης λαθρομετανάστευσης.

Με βάση το ανωτέρω σχέδιο οι Υπηρεσίες του ΛΣ ασχολούνται - καθημερινά

¹ Βλ. ενδεικτικά άρθρο 5 παραγρ. 1.β του Ν 2287/1995 (Α΄ 20) «Κύρωση του Στρατιωτικού Ποινικού Κώδικα» στο οποίο ενδεικτικά ορίζεται μεταξύ των λοιπών ορισμών, ότι: «Στρατιωτικοί είναι όσοι ανήκουν στο στρατό και στο λιμενικό σώμα», άρθρο 46 παραγρ. 7 του Ν 2935/2001 (Α΄ 162) «Προσωπικό Λιμενικού Σώματος και άλλες διατάξεις» άρθρο 129 του Ν 3079/2002 (Α΄ 311) «Κύρωση του Κώδικα του Προσωπικού Λιμενικού Σώματος», στο οποίο ορίζεται ότι «Το Λ.Σ. είναι στρατιωτικά συντεταγμένο Σώμα και το προσωπικό αυτού διέπεται από τις κάθε φορά ισχύουσες διατάξεις για τους Αξιωματικούς, Ανθυπασπιστές και Υπαξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, προς τους οποίους εξομοιώνεται σε ότι αφορά την κατάσταση, ποινική δωσιδικία, την πειθαρχία, το αποστρατευτικό δικαίωμα, τις αποδοχές, τα οδοιπορικά έξοδα.....»

² Βλ. π.δ. 184, 185/2009 (Α΄ 213) και 189/2009 (Α΄ 2009)

³ Βλ. Άρθρα 141-157 ν.δ. 187/73 (Α΄ 261 περί(Κ.Δ.Ν.Δ.)

⁴ Βλ. άρθρα 158-163 ν.δ. 187/73 (Α΄ 261 περί (Κ.Δ.Ν.Δ.)

και σε 24ωρη βάση - με τον έλεγχο και την επιτήρηση των θαλασσιών συνόρων της χώρας μας, δίδοντας έμφαση στην αποτροπή της παράνομης εισόδου σε αυτήν⁵ (και κατά συνέπεια και στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο SCHENGEN), αλλοδαπών υπηκόων τρίτων χωρών.

Επιπροσθέτως, υπογραμμίζεται ότι οι δράσεις του Λιμενικού Σώματος αποσκοπούν στην ενίσχυση και ποιοτική αναβάθμιση της συνεργασίας με διωκτικές Αρχές άλλων Κρατών - Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και διεθνείς αστυνομικούς Οργανισμούς (όπως η EUROPOL, INTERPOL), συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της πραγματοποίησης κοινών επιχειρήσεων εντοπισμού και εξάρθρωσης οργανωμένων εγκληματικών, δικτύων.

2. Εθνικό Κέντρο Θαλασσιών Συνόρων (Ε.Κ.ΘΑ.Σ.)

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα για την προστασία των Κρατών Μελών της Ε.Ε. από τη λαθρομετανάστευση και κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος, με αποφάσεις του ίδρυσε:

- Το Κέντρο Χερσαίων Συνόρων με έδρα τη Γερμανία,
- Το Κέντρο Εναέριων Συνόρων με έδρα την Ιταλία,
- Δυο Κέντρα Θαλασσιών Συνόρων, μετά από Ελληνοϊσπανική πρόταση, με έδρες αντίστοιχα την Ελλάδα και την Ισπανία.

Οι αρμοδιότητες των εν λόγω Κέντρων Θαλασσιών Συνόρων είναι οι εξής:

- Ο σχεδιασμός – οργάνωση – συντονισμός κοινών επιχειρήσεων σε θαλάσσιες περιοχές και Νομοθετημένα Σημεία των Ευρωπαϊκών Χωρών.
- Η αξιολόγηση και αναφορά περί των διεξαγόμενων επιχειρήσεων στα Ευρωπαϊκά Όργανα.
- Ο προσδιορισμός σημείων επικινδυνότητας (Focal points), σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές.
- Η ανταλλαγή Αξιωματικών Συνδέσμων μεταξύ συγκεκριμένων Νομοθετημένων Σημείων ή Μονάδων θαλάσσιας επιτήρησης.
- Η Βελτίωση μεθόδων και αποδοχή κοινών πρακτικών επί ελέγχων προσώπων σε Νομοθετημένα σημεία των θαλασσιών Συνόρων καθώς και στην επιτήρηση θαλασσιών συνόρων.
- Η Βελτίωση χρήσης ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων μεταξύ των αρμοδίων Αρχών για τους ελέγχους προσώπων και την επιτήρηση των θαλασσιών περιοχών.

Τα Κέντρα αυτά λειτουργούν στα Επιτελεία των αντιστοίχων Ελληνικών και Ισπανικών Αρχών, αρμοδίων για θέματα λαθρομετανάστευσης και υποστηρίζονται από το κατάλληλο προσωπικό (Επιτελείς Αξιωματικούς - Γραμματεία).

Με σκοπό τον αποτελεσματικότερο συντονισμό της επιχειρησιακής δράσεως των δύο Κέντρων, λειτουργεί επίσης Συντονιστική Επιτροπή (Coordination Committee), αποτελούμενη από τους Διευθυντές των δύο Κέντρων, Εμπειρογνώμονες των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λοιπών Ευρωπαϊκών Οργάνων.

⁵ Για το συγκεκριμένο θέμα υπάρχει μεγάλος αριθμός δημοσιεύσεων ήτοι βιβλία, μελέτες κ.λπ.. Ενδεικτικά και σε ότι αφορά την παρούσα μελέτη αναφέρονται τα άρθρα «Μεταναστευτικό – Εθνική Άμυνα», του Αντιστρατήγου ε.α. Χ. Αγγελόπουλου, περιοδικό ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ, τεύχος 39, σελ. 5-8, «Μετανάστευση και Εθνική Συνοχή», του Σ. Καργάκου,, περιοδικό ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ, τεύχος 39, σελ. 9-12 καθώς και Μ. Μπόση, Ζητήματα ασφάλειας στη νέα τάξη πραγμάτων, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1999, σελ. 249-256. Επίσης βλ. ν 3386/2005 (Α' 212) «Είσοδος, διαμονή και κοινωνική ένταξη υπηκόων τρίτων χωρών στην Ελληνική επικράτεια» και Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Μία κοινή μεταναστευτική πολιτική για την Ευρώπη: Αρχές, ενέργειες και μέσα», Βρυξέλλες, 17.06.2008, COM (2008) 359 ΤΕΛΙΚΟ καθώς και «Οι λαθρομετανάστες, οι δουλέμποροι και τι πρέπει να γίνει», του Θ. Κατσανέβα, εφ. Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ, της 13-14/06/09, σελ. 35 και «Οι παράνομοι μετανάστες στον βωμό του εκλογικού αποτελέσματος», του Μ. Παπακωνσταντή, εφ. Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ, της 4-5/07/09, σελ. 32

Η επιχειρησιακή λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Θαλασσίων Συνόρων στην χώρα μας επιτυγχάνει δύο Στρατηγικούς Στόχους της εξωτερικής πολιτικής μας:

- Προσδίδει στην Ελλάδα ηγετικό ρόλο στην διαμορφούμενη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα της.
- Ενισχύει την διαπραγματευτική μας θέση σε θέματα δικαίου της θαλάσσης.

Η ανάθεση του Κέντρου στη χώρα μας αποτέλεσε έμμεση αναγνώριση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του Λ.Σ. σε σύγκριση με αντίστοιχα σώματα των κρατών μελών της Ε.Ε.

Στα πλαίσια λειτουργίας του Κέντρου Θαλασσίων Συνόρων (Ε.Κ.ΘΑ.Σ.)⁶ έχουν συσταθεί ομάδες Έργου με συμμετοχή Εμπειρογνομώνων των Κ.Μ.-Ε.Ε. προκειμένου να μελετηθούν και να προταθούν οι βέλτιστες πρακτικές για τη διαχείριση των εξωτερικών θαλασσίων συνόρων της Ε.Ε. (Βάσεις Δεδομένων, Επικοινωνία μεταξύ λιμένων ΚΜ Ε.Ε., καταγραφή επιχειρησιακών μέσων Κ.Μ.-Ε.Ε., νέες τεχνολογίες κ.τ.λ.).

Για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά διεξήχθη το 2009 η κοινή Ευρωπαϊκή επιχείρηση με την κωδική ονομασία «ΠΟΣΕΙΔΩΝ 2009»⁷ σε συνεργασία με την ΕΛ.ΑΣ. και με τον συντονισμό και συγχρηματοδότηση του FRONTEX.

Επισημαίνεται ότι, ο φετινός «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» αποτέλεσε τόσο για την Ελλάδα όσο και για τον FRONTEX και την υπόλοιπη ΕΕ ένα «πείραμα», καθόσον ήταν η πρώτη επιχείρηση από ιδρύσεως FRONTEX με τόσο μεγάλο εύρος, τόσο από γεωγραφικής πλευράς όσο και από πλευράς συμμετοχής μέσων (σκαφών, αεροσκαφών, ελικοπτέρων) και ανθρώπινου δυναμικού (guest officers) από άλλα Κ-Μ της ΕΕ.⁸

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ «ΠΟΣΕΙΔΩΝ 2008»

⁶ Βλ. αριθ. 2217.70/01/04 από 27/01/04, 2217.70/21/04 από 21-07-04 και 2217.70/14/2005 από 14/01/2005 έγγραφα ΥΕΝΑΝΠ/ΕΚΘΑΣ

⁷ Βλ. αριθ. 2217.70/118/2009 από 14/04/09 εγκύκλιο ΥΕΝΑΝΠ/ΔΠΠΑΣ Α΄- ΕΚΘΑΣ Β΄- ΔΕΜΕΜ Ε΄

⁸ Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το άρθρο 12 του Καν (ΕΚ) 863/2007 του Ε. Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στο άρθρο 1^ο ορίζεται ότι «ως ``εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών`` νοούνται τα χερσαία και θαλάσσια σύνορα των κρατών μελών καθώς και οι αερολιμένες και οι λιμένες τους, για τους οποίους ισχύουν οι διατάξεις του κοινοτικού δικαίου σχετικά με τη διέλευση προσώπων από τα εξωτερικά σύνορα»



ΠΗΓΗ: ΥΠΠ/ΕΚΘΑΣ 2009

Β.ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΦΥΛΑΞΗΣ ΤΩΝ ΣΥΝΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε./ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ⁹

1.Η πολιτική της Ε.Ε. για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της. Προς μια κοινή πολιτική διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων

Δεδομένου ότι η νομοθεσία σε θέματα ελέγχου των εξωτερικών συνόρων είναι σχετικά πλήρης, η σημερινή πρόκληση συνίσταται μάλλον στον συντονισμό της δράσης των αρμοδίων εθνικών υπηρεσιών. Οι προβλεπόμενες δράσεις μπορούν να αναπτυχθούν βραχυπρόθεσμα (ένα έτος) ή μεσοπρόθεσμα (πριν οι υποψήφιας χώρες μπορέσουν να εφαρμόσουν το κεκτημένο του Σένγκεν). Πρόκειται ως εκ τούτου για την πρόβλεψη ενεργειών όσον αφορά:

- τη νομοθεσία,
- το κοινό και λειτουργικό μηχανισμό διαβούλευσης και συνεργασίας,
- την ολοκληρωμένη αξιολόγηση των κινδύνων,
- το διαλειτουργικό προσωπικό και εξοπλισμό,
- τον καταμερισμό του οικονομικού βάρους μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης.

2.Η διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε.

Η Ένωση προτείνει κοινές μεθόδους εργασίας ώστε οι ασκούντες τους ελέγχους στα εξωτερικά σύνορα να μπορούν να συντονίσουν τη δράση τους, με σκοπό την υλοποίηση ενός συνεκτικού πλαισίου για την κοινή δράση

⁹ Βλ. www.europa.eu.int

μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα η οποία θα παράσχει τη δυνατότητα ολοκληρωμένης διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων.

3.Σύστημα ελέγχου εισόδου – εξόδου στην Ε.Ε.¹⁰

Το σύστημα Εισόδου-Εξόδου, είναι το πιο φιλόδοξο σχέδιο της Ε.Ε. το οποίο θα καταγράφει κάθε είσοδο και έξοδο πολιτών τρίτων χωρών.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κάθε χρόνο καταγράφονται περίπου 300 εκατ. εισοδοί και έξοδοι από και προς την Ε.Ε.

Με το εν λόγω σύστημα θα καταγράφονται όλοι οι πολίτες τρίτων χωρών που μένουν στην Ε.Ε. μέχρι 90 μέρες, όπως και εκείνοι για τους οποίους απαιτείται visa. Αυτό σημαίνει ότι θα καταγράφεται από το νέο Σύστημα Πληροφοριών για τη Visa, κάθε είσοδος και έξοδος πολιτών από χώρες εκτός της Ε.Ε.

Θα εφαρμοστεί ένα βιομετρικό σύστημα ελέγχου σε κάθε σημείο εισόδου. Οι πολίτες της Ε.Ε. θα αναγνωρίζονται με τη χρήση βιομετρικών διαβατηρίων, ενώ βιομετρικοί δείκτες θα απαιτούνται για τους πολίτες όλων των άλλων χωρών όταν κάνουν αίτηση για visa ή όταν διασχίζουν τα σύνορα χωρίς visa.

Μακροπρόθεσμα, η Επιτροπή φαίνεται να σχεδιάζει να αντικαταστήσει το σύστημα Visa με το STA (Σύστημα Ταυτοποίησης Ταξιδιωτών). Η ιδέα είναι να αντικατασταθούν τα δεδομένα της Visa με βιομετρικούς δείκτες που θα συλλέγονται σε μια κεντρική βάση δεδομένων. Θα υπάρχει από την άλλη μεριά ένα άλλο σύστημα που θα δίνει στους συχνούς ταξιδιώτες την επιλογή της προ-εγγραφής, έτσι ώστε να μπορούν να εισέρχονται σύντομα. Θα πρέπει να παρέχονται μόνο στοιχεία της ίριδας, τα οποία θα ελέγχονται μέσα σε 15”.

Αυτή η απόφαση φαίνεται να προέρχεται από την μελέτη Borsec την οποία είχε παραγγείλει ο FRONTEX. Επιθυμία της Επιτροπής φαίνεται να είναι ο απόλυτος έλεγχος των εισόδων-εξόδων από και προς την Ε.Ε. περιορίζοντας έτσι τους κύριους δρόμους της παράνομης μετανάστευσης.

Ο FRONTEX παραδέχεται ότι οι περισσότεροι παράνομοι μετανάστες διασχίζουν τα σύνορα με νόμιμα έγγραφα, αλλά μένουν στην Ε.Ε. αφού λήξει η visa τους. Αυτή η πιθανότητα θα περιοριστεί, επειδή το VIS θα γνωστοποιεί στα κράτη μέλη της Ε.Ε. τα άτομα των οποίων η visa έχει λήξει ώστε ακολούθως να απελαθούν.

Ακόμη κι αν αυτό δεν έχει σαν αποτέλεσμα την άμεση σύλληψη, θα υπάρχει η δυνατότητα στα κράτη να γνωρίζουν ποιος μένει μέσα στην επικράτεια χωρίς να διαθέτει σε ισχύ τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι το 2006 έμειναν στην Ε.Ε. γύρω στα 8 εκατομμύρια παράνομοι μετανάστες, ενώ εκτιμά βασιζόμενη σε διάφορες έρευνες, ότι αυτοί που μένουν αφού λήξει η visa τους κυμαίνονται σε ένα ποσοστό περίπου στο 50%.

Το εν λόγω πρόγραμμα συλλογής δεδομένων, θα είναι μοναδικό στον κόσμο, είναι ωστόσο αμφίβολο το αν θα μπορεί να είναι τεχνολογικά επιτυχημένο λόγω της πολυπλοκότητάς του. Η κριτική στο εν λόγω πρόγραμμα έχει περιοριστεί μέχρι τώρα σε επιχειρήματα σχετικά με την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Τα μελλοντικά εργαλεία για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε., μπορούν να είναι:

1. Η διευκόλυνση των συνοριακών ελέγχων των αξιόπιστων (bona fide) ταξιδιωτών.

2. Η πιθανή εισαγωγή συστήματος καταχώρισης εισόδου εξόδου.

¹⁰ Βλ. επίσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 343/2003 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2003 για τη θέσπιση των κριτηρίων και μηχανισμών για τον προσδιορισμό του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για την εξέταση αίτησης ασύλου που υποβάλλεται σε κράτος μέλος από υπήκοο τρίτης χώρας και ΚΑΝ (ΕΚ) αριθ. 562/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 15^{ης} Μαρτίου 2006 για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν)

3. Η εξέταση της δημιουργίας ενός ηλεκτρονικού συστήματος έγκρισης μετακίνησης (ταξιδιού) (Electronic System of Travel Authorization - ESTA).

4.Αποστολή, αρμοδιότητες και καθήκοντα της Frontex ¹¹

Τα κύρια καθήκοντα του οργανισμού συνίστανται:

- στο συντονισμό της επιχειρησιακής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων·
- στην εκπόνηση ενός προτύπου κοινής και ολοκληρωμένης αξιολόγησης των κινδύνων και την προετοιμασία των αναλύσεων των γενικών και ειδικών κινδύνων·
- στην παροχή συνδρομής στα κράτη μέλη για την επαγγελματική κατάρτιση των εθνικών συνοριακών φρουρών τους μέσω ανάπτυξης κοινών κανόνων επαγγελματικής κατάρτισης, παρέχοντας επίσης επαγγελματική κατάρτιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο στους εκπαιδευτές των εθνικών συνοριακών φρουρών, οργανώνοντας σεμινάρια και προσφέροντας συμπληρωματική επαγγελματική κατάρτιση στους υπαλλήλους των αρμόδιων διοικήσεων·
- στην παρακολούθηση της εξέλιξης της έρευνας στον τομέα του ελέγχου και της εποπτείας των εξωτερικών συνόρων·
- στη συνδρομή στα κράτη μέλη που αντιμετωπίζουν μια κατάσταση που απαιτεί ενισχυμένη τεχνική και επιχειρησιακή βοήθεια στα εξωτερικά τους σύνορα·
- στην παροχή στα κράτη μέλη της αναγκαίας στήριξης για την οργάνωση κοινών επιχειρήσεων επαναπατριsmού. Ο οργανισμός μπορεί να χρησιμοποιήσει τους οικονομικούς πόρους της Κοινότητας που είναι διαθέσιμοι γι' αυτόν το σκοπό και οφείλει να καταρτίσει κατάσταση των ορθών πρακτικών απομάκρυνσης των υπηκόων τρίτων χωρών που βρίσκονται παράνομα στα κράτη μέλη.

Υπό την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων του οργανισμού, τα κράτη μέλη δύνανται να συνεχίσουν την καθορισμένη συνεργασία σε επιχειρησιακό επίπεδο με τα άλλα κράτη μέλη ή/και τρίτες χώρες στα εξωτερικά σύνορα, όταν αυτή η συνεργασία είναι συμπληρωματική της δράσης του οργανισμού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τον οργανισμό σχετικά με τις δραστηριότητές τους στα πλαίσια αυτής της συνεργασίας που δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο του οργανισμού.

5.Δράσεις της Frontex

Από την έναρξη λειτουργίας του μέχρι σήμερα ο οργανισμός έχει αναλάβει έναν αριθμό σημαντικών δράσεων και πρωτοβουλιών όπως:

- διεξαγωγή κοινών ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στα θαλάσσια σύνορα
- συγκρότηση ευρωπαϊκού δικτύου περιπολιών
- σύσταση κεντρικού μητρώου διαθέσιμου τεχνικού εξοπλισμού
- ανάπτυξη συνοριακών ομάδων ταχείας επέμβασης
- εκπαίδευση συνοριοφυλάκων – κατάρτιση κοινών προτύπων εκπαίδευσης

¹¹Βλ. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2007/2004 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 26^{ης} Οκτωβρίου 2004 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της Ε.Ε. καθώς και τον ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΚ) αριθ. 863/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11^{ης} Ιουλίου 2007 για τη θέσπιση μηχανισμού σύστασης ομάδων ταχείας επέμβασης στα σύνορα και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2007/2004 του Συμβουλίου όσον αφορά τον εν λόγω μηχανισμό για τη ρύθμιση των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων των προσκεκλημένων υπαλλήλων και . «Το Αιγαίο μαύρη τρύπα δικαιωμάτων/Ο ΚτΕ φωτίζει τη δραστηριότητα του FRONTEX στην Ελλάδα, τις ενστάσεις των διεθνών οργανισμών, τα νομικά κενά και τον σχεδόν ανύπαρκτο κοινοβουλευτικό έλεγχο», της Χρύσας Βίλκενς, εφ. Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ, της 20-21/12/2009, σελ. 28-29

6. Συστήματα Επιτήρησης

α.LRIT

Η σταδιακή υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου παρακολούθησης σκαφών και συστημάτων ηλεκτρονικής πλοήγησης (e-navigation) για τα ευρωπαϊκά παράκτια ύδατα και την ανοικτή θάλασσα, περιλαμβανομένης και της δορυφορικής παρακολούθησης καθώς και του συστήματος της Ταυτοποίησης και Παρακολούθησης Μεγάλης Ακτίνας (LRIT), θα προσφέρει επίσης ένα πολύτιμο εργαλείο στις ακτοφυλακές των κρατών μελών της Ε.Ε.. Την 1-1-2008 τέθηκαν σε ισχύ τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Δ.Σ. για την «ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (SOLAS), οι οποίες υιοθετήθηκαν με την Απόφαση MSC 202(81)/19.5.2006 του IMO. Με τις τροποποιήσεις προστέθηκε νέος Κανονισμός 19-1 "Long Range Identification and Tracking of Ships".

Με τον Κανονισμό αυτό καθορίζονται απαιτήσεις εφοδιασμού των επιβατηγών πλοίων, των φορτηγών πλοίων 300 gt και άνω και των κινητών μονάδων υπεράκτιων γεωτρήσεων με σύστημα αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων μακράς αποστάσεως (Long Range Identification and Tracking).

Ο εφοδιασμός θα είναι άμεσος για τα πλοία που θα κατασκευασθούν την ή μετά την 31 Δεκεμβρίου 2008. Για πλοία κατασκευασμένα πριν από την 31 Δεκεμβρίου 2008 ο εφοδιασμός θα γίνει όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση της ραδιοεγκατάστασης μετά την 31 Δεκεμβρίου 2008 ή την 31 Δεκεμβρίου 2009 αναλόγως των περιοχών στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Τα συστήματα LRIT που θα εγκαθίστανται στα πλοία με Ελληνική σημαία πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου και να πληρούν τις τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις της Απόφασης MSC 210(81) του IMO.

β.EUROSUR¹²

Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης Συνόρων (European Border Surveillance System - EUROSUR) στην πλήρη ανάπτυξή του θα συμβάλλει στην απόκτηση πληρέστερης εικόνας στα θαλάσσια σύνορα και κατ'επέκταση στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας επεμβάσεων. Η ανάπτυξή του στη νότια και ανατολική περιφέρεια της ΕΕ αναμένεται να αποτελέσει έναν οδικό χάρτη (πιλότο) για τις υπόλοιπες περιοχές της ΕΕ.

Η Επιτροπή εξέδωσε τον Φεβρουάριο του 2008 ανακοίνωση για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού συστήματος επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR), με κύριο στόχο την αποτροπή της παράνομης διέλευσης των συνόρων, τη μείωση του αριθμού λαθρομεταναστών που χάνουν τη ζωή τους στη θάλασσα και την αύξηση της εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ συμβάλλοντας στην πρόληψη του διασυνοριακού εγκλήματος.

Η ανακοίνωση εξετάζει τις παραμέτρους σύμφωνα με τις οποίες μπορεί να αναπτυχθεί ένα ευρωπαϊκό σύστημα επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR), το οποίο θα επικεντρώνεται αρχικά στα νότια και ανατολικά εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, και προτείνει στα κράτη μέλη ένα χάρτη πορείας για τη σταδιακή ανάπτυξη ενός τέτοιου "συστήματος συστημάτων" κατά τα ερχόμενα έτη. Η συγκεκριμένη ανακοίνωση επικεντρώνεται στην ενίσχυση της επιτήρησης των συνόρων, με σκοπό:

- **τη μείωση του αριθμού των παράνομων μεταναστών που εισέρχονται στην ΕΕ χωρίς να εντοπίζονται**

¹² Βλ. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT , Βρυξέλλες, 10/10/2007 , SEC (2007) 1278. Επίσης COM (2007) 574 final, COM (2007) 575 final, SEC (2007) 1279, SEC (2007) 1280, SEC (2007) 1283

- τη μείωση του υψηλού ποσοστού θανάτων παράνομων μεταναστών με τη διάσωση περισσότερων ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα
- την ενίσχυση της εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ ως συνόλου, συμβάλλοντας στην πρόληψη του διασυνοριακού εγκλήματος

γ. VTMIS¹³

Την προηγούμενη δεκαετία αναπτύχθηκε το σύνολο του κανονιστικού πλαισίου που διέπει την παροχή σύγχρονων ναυτιλιακών υπηρεσιών με χρήση νέων τεχνολογιών. Το 1997 η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας MSC (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO (International Maritime Organisation) υιοθέτησε νέα πρότυπα για τις Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας VTS (Vessel Traffic Services) που περιλαμβάνονται στο Κεφ. 5 της Διεθνούς Σύμβασης για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα SOLAS (Safety of Life at Sea) για την καθιέρωση υπηρεσιών VTS στις επιλεγμένες περιοχές ευθύνης τους. Στη συνέχεια, ο IMO και ο IALA (International Association of Lighthouses Authorities) εξέδωσαν συστάσεις για την υλοποίηση, λειτουργία και εκπαίδευση προσωπικού των συστημάτων VTS. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε την Οδηγία 2002/59/EC για τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης κυκλοφορίας των πλοίων.

δ. C 4I¹⁴

Κατά τη διάρκεια των Ο.Α. 2004 προβλεπόταν η λειτουργία επιχειρησιακών κέντρων καθώς και των συστημάτων C4I¹⁴ τα αποτελούσαν το μέσο αποτελεσματικής διοίκησης των δυνάμεων και μέσων ασφαλείας, καθώς και το μηχανισμό της αντιμετώπισης των διαφόρων συμβάντων που θα συνέβαιναν στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Ήταν κατά βάση πληροφοριακά συστήματα που υποστήριζαν την ανάπτυξη του Προτύπου διοίκησης και των Επιχειρησιακών Σχεδίων Ασφαλείας.

Τα συστήματα αυτά περιλάμβαναν:

- ασφαλή ενσύρματα και ασύρματα συστήματα επικοινωνιών και δίκτυα μετάδοσης δεδομένων
- εφαρμογές πληροφορικής για τη διαχείριση των συμβάντων και των επιχειρησιακών πόρων
- συστήματα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης (CCTV) και συναγερμών
- συστήματα μεταφοράς εικόνας από εναέρια και θαλάσσια μέσα
- αυτόματο σύστημα εντοπισμού και αναγνώρισης οχημάτων κ.λπ.

Για την ανάπτυξη αυτών των συστημάτων είχε πραγματοποιηθεί ειδική μελέτη από ιδιωτική εταιρεία με εμπειρία σε θέματα Ολυμπιακών Αγώνων που είχε προσληφθεί από την Ο.Ε.Ο.Α.. Η μελέτη στηρίχτηκε σε διεθνώς αποδεκτές αρχές και διαδικασίες σχεδίασης συστημάτων (System Engineering Approach). Βάσει των αρχών αυτών η αρχιτεκτονική των συστημάτων περιελάμβανε τα εξής τρία αλλά αυτοτελή αλλά και αλληλένδετα συστατικά υποσυστήματα:

¹³ Βλ. www.yen.gr.

¹⁴ Ο όρος C4I (ακρωνύμιο των λέξεων Command – Control – Coordination – Communication – Integration) αναφερόταν στο μοντέλο που εφαρμόζοταν διεθνώς για το μάνατζμεντ των μεγάλων έργων και αφορούσε : τη Διοίκηση, τον Έλεγχο, το Συντονισμό, τις Επικοινωνίες και την Ενοποίηση – Ολοκλήρωση.

- Σύστημα Υποστήριξης της Διοίκησης και Λήψης Αποφάσεων (CDSS)
 - Σύστημα Επικοινωνιών και Πληροφορικής (CIS)
 - Σύστημα Κέντρων διοίκησης – Επιχειρησιακών Κέντρων (CCS)
- Τα έργα που σχετίζονταν με τα C4I ήταν:
- η κατασκευή και ο εξοπλισμός των Κέντρων Διοίκησης – Επιχειρησιακών Κέντρων Ολυμπιακής Ασφάλειας
 - η αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος του τότε ΥΔΤ και η ανάπτυξη μεγάλου αριθμού μηχανογραφικών εφαρμογών
 - η ανάπτυξη κλειστού συστήματος τηλεόρασης (CCTV) στο οδικό δίκτυο και στις σημαντικότερες ολυμπιακές εγκαταστάσεις
 - η ανάπτυξη και λειτουργία του Ολυμπιακού Κέντρου Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος καθώς και η εγκατάσταση συστημάτων ασφάλειας σε λιμένες και η ασύρματη μετάδοση εικόνας
 - η ανάπτυξη και λειτουργία Κέντρου Συντονισμού και Επιχειρήσεων του Πυροσβεστικού Σώματος
 - η χρήση στην περιοχή της Αττικής με δυνατότητα επέκτασης, Ενιαίου Συγκαναλικού Ψηφιακού Συστήματος Επικοινωνιών για την κάλυψη των αναγκών επικοινωνίας των Κύριων Αρχών Ασφαλείας και των Υπηρεσιών Άμεσης Ανάγκης (ΕΛ.ΑΣ., Λ.Σ., Π.Σ., Ε.Υ.Π., Ε.Κ.Α.Β., ΣΔΟΕ, ΤΕΛΩΝΕΙΑ κ.λπ)
 - η προμήθεια κινητού επιχειρησιακού κέντρου, ενός αερόπλοιου και δύο συστημάτων FLIR για κάλυψη των αναγκών της Ελληνικής Αστυνομίας.
- Τα εν λόγω συστήματα τα οποία δεν παρελήφθησαν κατά την διάρκεια των Ο.Α.2004 ενδεχομένως αν λειτουργούσαν να μπορούσαν να καλύψουν και θέματα όπως φύλαξη – επιτήρηση θαλασσίων συνόρων.¹⁵

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

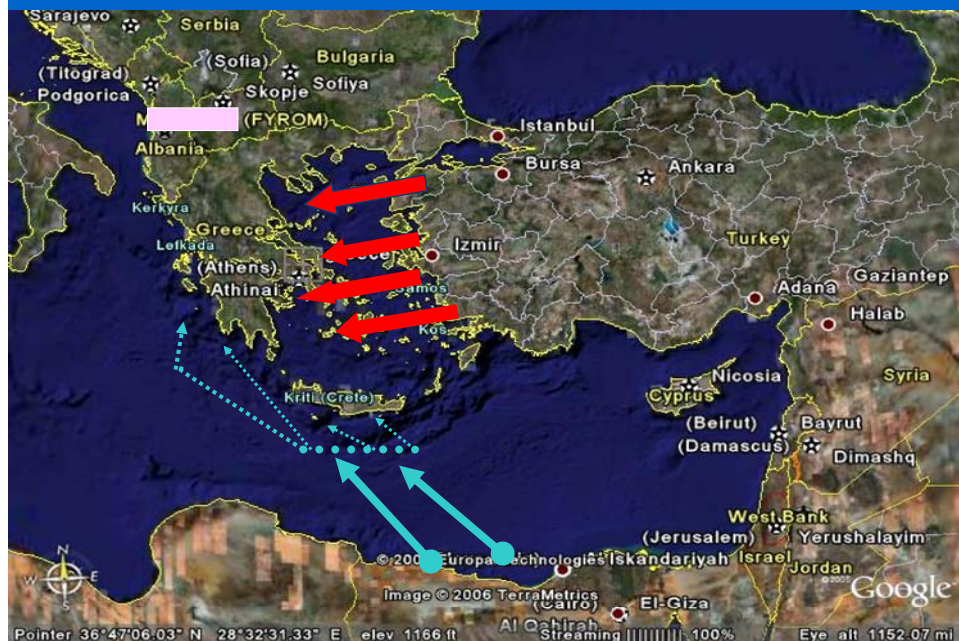
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ/ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

¹⁵ Τα εν λόγω συστήματα έπρεπε να είχαν παραληφθεί και αυτονόητα να λειτουργήσουν πριν την έναρξη των Ο.Α. 2004, γεγονός το οποίο δεν συνέβη. Ειδικότερα η σύμβαση για τα υπόψη συστήματα υπεγράφη τον Μάιο του 2003 και η παραλαβή που έπρεπε να πραγματοποιηθεί τον Μάιο του 2004 πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2008; Παραμένει ερωτηματικό τελικά η παραλαβή ή όχι των συγκεκριμένων συστημάτων. Στην εφημερίδα "Ο Κόσμος του Επενδυτή" της 25-26/04/2009, σελ. 16 στην στήλη «πολιτική + ουσία» παρατίθενται τα εξής:

[Επειδή πολύς λόγος γίνεται τις τελευταίες ημέρες για τη Siemens και το C4I, πέρα από το γεγονός ότι η διαδικασία παραλαβής είναι ακόμα στον αέρα, με τον αρμόδιο υπουργό Χρήστο Μαρκογιαννάκη να σκέφτεται ακόμα πότε θα βάλει τελικά την υπογραφή του στο τελικό πρωτόκολλο.....»για να πάει το παλιόμπτελο», θυμήθηκα ότι την περίοδο των νέων «Δεκεμβριανών» ο αρχηγός της ΕΛ.ΑΣ., ο Βασίλης Τσιατούρας, είχε τη φαινή ιδέα να δει στην πράξη πόσα απίδια πιάνει ο σάκος..... Πήγε, λοιπόν στο Κέντρο Επιχειρήσεων της Αστυνομίας και ζήτησε από τους αστυνομικούς να θέσουν σε λειτουργία το σύστημα. Προσπάθησαν αυτοί μια και δυο φορές αλλά ματαίως.]. Το υπόψη θέμα δε θα αναλυθεί στην παρούσα μελέτη, αλλά αξίζει να επισημανθεί, ότι πέντε χρόνια μετά τους Ο.Α. 2004 είναι ζήτημα αν έχουν παραληφθεί ολοκληρωμένα τα υπόψη συστήματα. Βλ. ενδεικτικά εφημερίδα "Ο Κόσμος του Επενδυτή" της 28-29/03/2009., Μανόλης Σταυρακάκης, «Κλείνουν όπως τον φάκελο του αμαρτωλού C4I», σελ.36, εφημερίδα "Ελεύθερος Τύπος", «C4I : Το σύστημα ασφαλείας λειτουργεί υποτυπωδώς και η Ελλάδα αρνείται να το παραλάβει. Τα λεφτά μας πίσω.....», των Θανάση Αργυράκη, Μαριτίνας Ζαφειριάδου, της 05-05-2005, σελ. 17, εφημερίδα "ΑΥΡΙΑΝΗ", «Ασφάλεια Ολυμπιακών Αγώνων. Ποιος πήρε τη μίζα από την προμήθεια των 60 δις.», της 04-05-2005, σελ. 3,εφημερίδα "ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ", της 18/19-04-2009, «Δώσαμε 1,5 εκ. ευρώ για το C4I», του Ηλία Μαρούτση, σελ. 12

Το εν λόγω ζήτημα απασχολεί τακτικά την πολιτική επικαιρότητα και λόγω της εμπλοκής της SIEMENS.βλ. εφημερίδα "Ο Κόσμος του Επενδυτή", «Καταθέσεις – φωτιά και διαφεύσεις», της Χρύσας Βίλκενς, της 31/05/08 – 01/06/08, σελ. 19 , εφημερίδα "Η Καθημερινή", της 28-4-2005 «Εισαγγελική παρέμβαση για το C4I», της Εύας Καραμανώλη, εφημερίδα "Μισό – Μισό", της 5-9-2004, «Ερωτήματα για την ασφάλεια», του Δ. Μπόλαρη, σελ. 14, εφημερίδα "Η Καθημερινή", του Γεωργίου Μαλούχου, της 7-12-2003, «μετ' εμποδίων η εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας», σελ. 14, εφημερίδα "CITY PRESS", «Ασύμφορο το C4I», της 3-9-2004, εφημερίδα "Ο Κόσμος του Επενδυτή" της 2-3/2/2008, «Πακτωλός μαύρου χρήματος», του Τάκη Κωνσταντινόπουλου, σελ. 22-23, εφημερίδα "ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ", της 3-2-2008, «Εν μέσω του σκανδάλου παραλαμβάνουν το C4I», του Δημήτρη Μαρκόπουλου, σελ. 8-13 , εφημερίδα "Ο Κόσμος του Επενδυτή" της 31-3/1-4/2007, «Ολυμπιακό άγος 400 εκατ. Ευρώ», του Μανόλη Σταυρακάκη, σελ. 27, του ίδιου στην ίδια εφημερίδα της 18-19/2/2006, «Σουρωτήρι το C4I», σελ. 22, επίσης «Ανανεώνουν μέχρι και σήμερα συμβάσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες», της 11-12/3/2006, του Ανδρέα Καβαμπέλη, σελ. 21, εφημερίδα "ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ", της 19-2-2006, «Με εντολή Καραμανλή παρελήφθη άχρηστο το C4I», του Μάκη Τριανταφυλλόπουλου, σελ. 5, εφημερίδα "ΕΘΝΟΣ", της 15-04-2008, «Παραγγελία διώξεων για C4I», της Μαίρη Μπενέα, σελ. 12

ILLEGAL MIGRATION FLOWS TO GREECE



ΠΗΓΗ: ΥΠΠ/ΕΚΘΑΣ 2009

Γ. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

1. Η αντιμετώπιση του φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης από τα θαλάσσια σύνορα

Η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει οξύ πρόβλημα με την είσοδο παράνομων μεταναστών κυρίως από τα θαλάσσια σύνορα της Επικράτειάς της.

Η εξελικτική πορεία της από θάλασσα παράνομης μετανάστευσης στη χώρα, η σημερινή κατάσταση του προβλήματος, τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπισή του καθώς και οι ιδιαιτερότητες που εμφανίζει, οι οποίες δυσχεραίνουν το έργο των διωκτικών αρχών, προεξάρχοντος του ΛΣ, παρουσιάζονται αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Η θέση της Ελλάδος στη Βαλκανική χερσόνησο και η γειτνίασή της με τις χώρες της Μέσης Ανατολής, της Βόρειας Αφρικής και του Ευξείνου Πόντου, την καθιστά αυτόχρημα σταθμό στα δρομολόγια που συνήθως ακολουθούν οι παράνομοι μετανάστες για να μεταβούν στον πλούσιο «Βορρά», ενώ η ιδιότητά της ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθιστά και την ίδια ελκυστική για μόνιμη εγκατάσταση και εργασία.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 η από θάλασσα παράνομη μετανάστευση περιοριζόταν :

- Σε μικρό αριθμό προσφύγων Κουρδικής καταγωγής και Τούρκων καταδιωκόμενων, που διαπεραιώνονταν από τις τουρκικές ακτές στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου με μικρά πλωτά μέσα τα οποία έκλεβαν από τουρκικές παραλίες ή αγόραζαν και τα εγκατέλειπαν μετά την διαπεραίωσή τους. Κατά τα μέσα της ίδιας δεκαετίας στους ανωτέρω πρόσφυγες προστέθηκαν και Ιρανοί καταδιωκόμενοι από το καθεστώς ΧΟΜΕΪΝΙ, παράλληλα δε εμφανίσθηκαν και οι πρώτοι μεταφορείς που με αμοιβή διαπεραίωναν τους πρόσφυγες από τις τουρκικές ακτές στα ελληνικά νησιά.
- Ελάχιστους ομογενείς Βορειοηπειρώτες που με αυτοσχέδια πλωτά μέσα ή ακόμη και κολυμπώντας, αφηφώντας τα πυρά των επάκτιων αλβανικών πυροβολείων διαπεραιώνονταν στην Κέρκυρα.
- Σε μερικές δεκάδες αφροασιατών που λιποτακτούσαν από τα πλοία των οποίων ήταν πλήρωμα, όταν αυτά ναυλοχούσαν σε ελληνικό λιμάνι, κυρίως του Πειραιά και παρέμεναν παράνομα στη χώρα.

Μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και των κομμουνιστικών καθεστώτων της Βαλκανικής, τις επιχειρήσεις κατά των Κούρδων στην Τουρκία, την σκλήρυνση του καθεστώτος του Σαντάμ Χουσεΐν στο Ιράκ και τη φυγή χιλιάδων οικονομικών προσφύγων από αφροασιατικές χώρες για αναζήτηση δουλειάς, η κατάσταση μεταβάλλεται άρδην και από τα μέσα του 1991 η παράνομη μετανάστευση λαμβάνει μεγαλύτερες διαστάσεις.

Περιστατικά παράνομης αποβίβασης μεταναστών καταγράφονται στο εξής συχνότερα, ο αριθμός τους κατά περίπτωση κυμαίνεται μεταξύ 20 και 30 ατόμων, τα δε σκάφη που χρησιμοποιούνται πλέον για τις μεταφορές είναι ταχύπλοα. Παράλληλα η διαπεραίωση των λαθρομεταναστών και προσφύγων από τα τουρκικά και αλβανικά παράλια προς τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου,¹⁶ την Κέρκυρα και τις ακτές της Θεσπρωτίας οργανώνεται και εκτελείται από οργανωμένους σε κυκλώματα μεταφορείς.

Οι παράνομοι μετανάστες ως επί των πλείστον προέρχονται από την Τουρκία,¹⁷ και είναι κατά κύριο λόγο Κούρδοι Τουρκικής υπηκοότητας, Ιρανοί, Πακιστανοί ή άλλοι Ασιάτες ενώ κάποιο διάστημα υπήρξαν και Αφρικανοί εθνικότητας Ρουάντα. Οι παραπάνω συγκεντρώνονται σε στρατόπεδα της

¹⁶ Βλ. «VIP μεταφορές λαθρομεταναστών» του Σταύρου Μαλαγκονιάρη, εφ. ΕΘΝΟΣ της 14-09-2009, σελ. 19. Σημειώνεται ότι το τουρκικό λιμενικό παρέχει κάλυψη στα δουλεμπορικά αλλά επίσης τουρκικά αεροσκάφη παρενοχλούν κατ'επανάληψη τα ευρωπαϊκά που συμμετέχουν στην επιτήρηση των ανατολικών θαλάσσιων συνόρων της Ε.Ε., βλ. «το τουρκικό λιμενικό παρέχει κάλυψη στα δουλεμπορικά», εφ. Η ΣΦΗΝΑ, της 25-09-2009, σελ. 48, «Νέο γκρίζο στο Αιγαίο με απειλές στη FRONTEX», του Χρ. Καπούτση, εφ. Η ΣΦΗΝΑ, της 30-10-09, σελ. 20. Στο τελευταίο άρθρο αξίζει να σημειωθεί μία νέα σημαντική παράμετρος που σχετίζεται με τις απειλές της Τουρκίας στα αεροσκάφη της Ε.Ε. που συμμετέχουν στα προγράμματα – επιχειρήσεις της FRONTEX. Ειδικότερα οι Τουρκικές Αρχές κατ'επανάληψη απειλούν τα αεροσκάφη της ΕΕ με αναχαίτιση από πολεμικά τους αεροσκάφη αν δεν εγκαταλείψουν την περιοχή αν και δραστηριοποιούνται σε ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο. Επίσης παρενοχλούνται από τα τουρκικά ραντάρ. Συνήθως τέτοια περιστατικά λαμβάνουν χώρα όταν τα αεροσκάφη πετάνε μεταξύ των νησιών Φαρμακονήσι, Αγαθονήσι και Φούρνοι. Το θέμα που δημιουργείται είναι ότι ουδείς ευρωπαίος αξιωματούχος έχει καταδικάσει τις παρενοχλήσεις των αεροσκαφών της ΕΕ από την Τουρκία και αφετέρου οι Τούρκοι βρίσκουν έδαφος για να εισάγουν εκτός του ΝΑΤΟ τις επεκτατικές τους βλέψεις εις βάρος της Ελλάδος στο πεδίο της ΕΕ..

¹⁷ Βλ. ν 2926/2001 (Α' 139) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Δημοκρατίας της Τουρκίας για τη συνεργασία του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Υπουργείου Εσωτερικών της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την καταπολέμηση του εγκλήματος ιδιαίτερα της τρομοκρατίας, του οργανωμένου εγκλήματος, της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών και της λαθρομετανάστευσης», και ν 3030/2002 (Α' 163) Κύρωση του Πρωτοκόλλου για την εφαρμογή του άρθρου 8 της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Τουρκίας για την καταπολέμηση του εγκλήματος, ιδιαίτερα της τρομοκρατίας, του οργανωμένου εγκλήματος, της παράνομης διακίνησης των ναρκωτικών και της παράνομης μετανάστευσης».

κεντρικής και νότιας Τουρκίας και προωθούνται δια των κυρίων οδικών αξόνων προς τα δυτικά και νοτιοδυτικά λιμάνια της χώρας αυτής και στη συνέχεια με πλωτά μέσα (ταχύπλοα-πλαστικές ή ξύλινες βάρκες) προς τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου.

Στην όλη αυτή διαδικασία, κατά πάσα πιθανότητα, κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζουν οργανωμένα κυκλώματα διακίνησης παράνομων μεταναστών με την ανοχή και ενδεχομένως με την βοήθεια των κατά τόπους Αρχών.

Έχει παρατηρηθεί δε, με το κάλυμμα του Παράνομου μετανάστη, να διακινούνται ύποπτα άτομα και να γίνεται διακίνηση παρανόμων φορτίων όπως ναρκωτικά, όπλα κλπ.

Με την πάροδο του χρόνου αρχίζουν να καταγράφονται και περιστατικά μεταφοράς παράνομων μεταναστών με θαλαμηγά σκάφη από τις δυτικές τουρκικές ακτές προς την ηπειρωτική Ελλάδα των οποίων ο αριθμός κατά περίπτωση κυμαίνεται μεταξύ 30 και 40 ατόμων.

Παράλληλα εμφανίζεται η οργανωμένη μεταφορά αφροασιατών με αλιευτικά σκάφη και φορτηγά πλοία στα ενδότερα παράλια της ηπειρωτικής Ελλάδας αλλά και της νότιας Κρήτης με αφετηρία περιοχές του Λιβάνου, της Συρίας, της κατεχόμενης Κύπρου, της νοτιοανατολικής Τουρκίας και χωρών του Ευξείνου Πόντου. Στις περιπτώσεις αυτές, οι οποίες αποτελούν και τα συχνότερα περιστατικά που αντιμετωπίζονται σήμερα διακινούνται πολλές δεκάδες λαθρομεταναστών, εκτελούνται δε από οργανωμένα κυκλώματα που δραστηριοποιούνται στις χώρες προέλευσης και έχουν συνεργάτες στη χώρα μας.

Από τα περιστατικά μεταφοράς παράνομων μεταναστών που αντιμετωπίστηκαν στα πλαίσια συγκεκριμένου επιτελικού σχεδιασμού, έχει προκύψει ότι οι διακινητές τους ακολουθούν τις εξής μεθόδους:

(1) Ο Τούρκος - στις περισσότερες περιπτώσεις -μεταφορέας επιβιβάζεται μαζί με τους παράνομους μετανάστες από τα τουρκικά παράλια σε σκάφος με το οποίο τους μεταφέρει στις ελληνικές ακτές όπου και τους αποβιβάζει και ακολούθως επιστρέφει στο σημείο εκκίνησης.

(2) Το σκάφος με τους παράνομους μετανάστες, χειριζόμενο από τον Τούρκο μεταφορέα, αναχωρεί από τα τουρκικά παράλια, συνοδευόμενο από δεύτερο σκάφος, στο οποίο επιβαίνουν συνεργάτες του χειριστή. Κατά τη διάρκεια του πλου ο Τούρκος χειριστής του σκάφους μεταφορέας ενημερώνει έναν ή περισσότερους παράνομους μετανάστες για τον τρόπο χειρισμού του και εν συνεχεία σε κάποιο σημείο της διαδρομής, συνήθως πλησίον της μεθορίου, το εγκαταλείπει και αφού επιβιβασθεί στο σκάφος συνοδείας, διαφεύγει προς τα τουρκικά παράλια. Το σκάφος των παράνομων μεταναστών συνεχίζει πλέον τον πλου του προς το προκαθορισμένο σημείο αποβίβασης, χειριζόμενο από τους παράνομους μετανάστες.

(3) Οι Τούρκοι διακινητές δεν επιβαίνουν στο σκάφος μεταφοράς των παράνομων μεταναστών, αλλά εκπαιδεύουν έναν από τους παράνομους μετανάστες στον χειρισμό του, ο οποίος αναλαμβάνει την πραγματοποίηση της μεταφοράς από τις τουρκικές ακτές στα ελληνικά νησιά.

(4) Τελευταία καταγράφονται συχνά περιστατικά κατά τα οποία Αφγανοί υπήκοοι επιβιβαζόμενοι κατά ομάδες τριών ατόμων σε μικρές φουσκωτές κωπήλατες σχεδίες αποβιβάζονται λαθραία στα νησιά κατά κύριο λόγο της Κω και της Σάμου. Στην περίπτωση αυτή, Τούρκοι δουλέμποροι εφοδιάζουν με τις σχεδίες αυτές τους παράνομους μετανάστες, ενώ Έλληνες συνεργάτες τους, τους προωθούν από τα νησιά προς την ηπειρωτική Ελλάδα με τα πλοία της γραμμής.

(5) Όσον αφορά τις περιπτώσεις παράνομης μετανάστευσης με μεγάλα θαλαμηγά και αλιευτικά σκάφη ή φορτηγά πλοία στις περισσότερες από αυτές η μεταφορά οργανώνεται στη χώρα προέλευσης των παράνομων μεταναστών και η αποβίβασή τους ολοκληρώνεται σε διαφορετικό συνήθως σημείο του ελλαδικού χώρου, το οποίο έχει επιλεγεί από μέλη των κυκλωμάτων που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας με βασικό κριτήριο το

δυσπρόσιτο και το απόμερο της περιοχής. Τα πληρώματα των πλοίων συνήθως παραμένουν σ' αυτά και αφού ολοκληρώσουν τη μεταφορά επιστρέφουν και παραμένουν στις χώρες εκκίνησης μέχρις ότου βρεθεί το νέο «φορτίο». Έχουν καταγραφεί όμως και περιπτώσεις κατά τις οποίες τα πληρώματα των σκαφών μεταφοράς κατά την διάρκεια της νύχτας και πλησίον των ελληνικών χωρικών υδάτων επιβιβάζονται σε συνοδεύον σκάφος εγκαταλείποντας τους παράνομους μετανάστες, οι οποίοι εντοπίζονται συνήθως από παραπλέοντα πλοία ή περιπολικά σκάφη του Λ.Σ.. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται κυρίως από διακινητές αραβικών υπηκοοτήτων των οποίων τα σκάφη μεταφοράς αναχωρούν από χώρες της ανατολικής Μεσογείου (Λίβανο, Συρία, Αίγυπτο κλπ.).¹⁸

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον 11/2009 πραγματοποιήθηκε κοινή σύσκεψη εκπροσώπων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος και της ΕΥΠ, στην έδρα του Λιμενικού Σώματος, παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για τη θωράκιση των εξόδων της χώρας, με έμφαση στα νευραλγικά λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κορίνθου

Στρατηγικός στόχος ήταν να δημιουργηθούν συνθήκες αποτροπής, ώστε να μη χρησιμοποιείται η χώρα μας ως διαμετακομιστικό κέντρο μεταναστών από την Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική προς την Κεντρική, Δυτική και Βόρεια Ευρώπη.

Στη σύσκεψη κατέθεσαν αναλυτικά τις απόψεις τους οι Λιμενάρχες των τριών βασικών λιμανιών, αλλά και οι Αστυνομικοί Διευθυντές των αντίστοιχων περιοχών. Παρών στη σύσκεψη ήταν και ο Ιταλός αστυνομικός σύνδεσμος της Interpol.

Κοινή παραδοχή και αφετηρία του νέου πολιτικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού αποτέλεσε η διαπίστωση ότι η παράνομη μετανάστευση, η πλαστογράφιση ταξιδιωτικών εγγράφων και η διακίνηση ανθρώπων είναι αλληλένδετα στοιχεία του οργανωμένου εγκλήματος στη χώρα και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζονται.

Επισημάνθηκε επίσης ότι η παράνομη μετανάστευση αποτελεί μείζον εθνικό και ευρωπαϊκό ζήτημα, αλλά ταυτοχρόνως και μείζον ανθρωπιστικό ζήτημα.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αποφασίστηκε:

1) Η δημιουργία ενός στρατηγικού διακλαδικού οργάνου με τη συμμετοχή των Αρχηγών της Ελληνικής Αστυνομίας και του Λιμενικού, των Γενικών Γραμματέων Δημόσιας Τάξης και Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, του Διοικητή της ΕΥΠ και του Ειδικού Συμβούλου για θέματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας κ. Φώτη Νασιάκου. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς δίνουν έμφαση στη διακλαδική συνεργασία, σε μια πιο μόνιμη βάση, στο θέμα της παράνομης μετανάστευσης. Η διακλαδική αυτή δομή λειτουργίας για το θέμα της παράνομης μετανάστευσης, θα αποτελεί στην ουσία οδηγό για όλες τις δράσεις του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη από εδώ και στο εξής. Τόσο σε επίπεδο διαχείρισης κρίσεων εκτάκτων αναγκών, όσο και σε επιμέρους τομείς, όπως ναρκωτικά και οργανωμένο έγκλημα, θα συμπληρωθεί από μία διακλαδική βάση δεδομένων και πληροφοριών, στα πρότυπα του Ολυμπιακού μοντέλου, με στόχο τη συγκέντρωση, αξιολόγηση και αξιοποίηση τους.

2) Η ενίσχυση του ελεγκτικού έργου, από κοινά κλιμάκια της Ελληνικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος, με χαρακτηριστικά μονιμότητας και όχι περιοδικότητας, αλλά και με ενίσχυση των υπηρεσιών με τον απαραίτητο εξοπλισμό που θα συμβάλλει τόσο στον εντοπισμό παράνομα διακινούμενων ανθρώπων, όσο και των πλαστών εγγράφων που διαθέτουν. «Η επιχειρησιακή δράση θα πρέπει να είναι κοινή και μόνιμη» τόνισε κατά τη διάρκεια της σύσκεψης ο υπουργός Προστασίας του Πολίτη κ. Μιχάλης

¹⁸ συνέντευξη στον υπογράφωντα από ανώτερο Αξιωματικό του ΛΣ τον 12/2009

Χρυσοχοΐδης.

3) Επιπλέον, για την ενίσχυση του ελεγκτικού μηχανισμού θα ζητηθεί από τους Οργανισμούς Λιμένων να πράξουν, τουλάχιστον τα ελάχιστα των δυνατοτήτων τους, για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS, με στόχο την προμήθεια των υπηρεσιών με υλικότεχνικό εξοπλισμό ασφαλείας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΥΡΚΙΑ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ/ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ



ΠΗΓΗ: ΥΠΠ/ΕΚΘΑΣ 2009

2. Προβλήματα του Ανατολικού Αιγαίου

Εκτός των ανωτέρω, τα προβλήματα αντιμετώπισης των Τούρκων διακινητών που διαπεραιώνουν παράνομους μετανάστες από τις Τουρκικές ακτές στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου¹⁹ επιτείνονται ακόμη περισσότερο, για τους εξής λόγους:

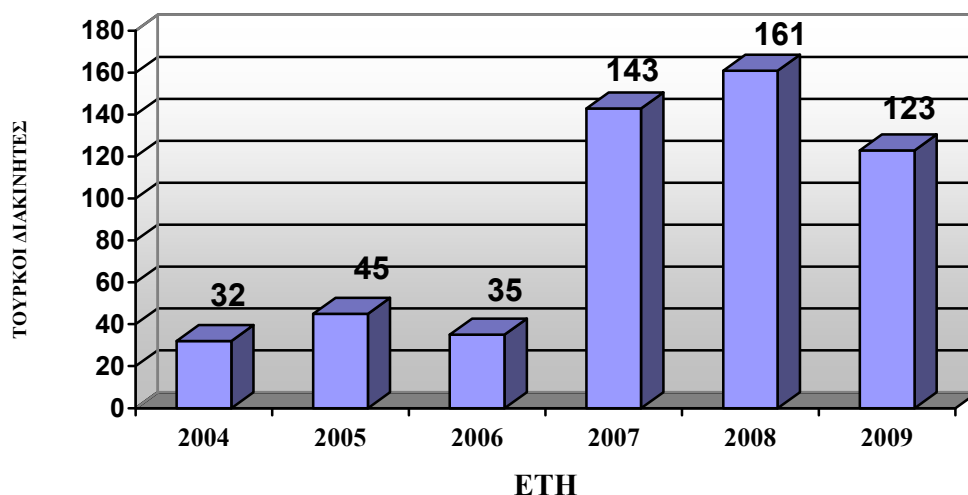
- Οι διακινητές αποβιβάζουν παράνομους μετανάστες σε όλα τα παραμεθόρια νησιά-νησίδες και βραχονησίδες από τη Μυτιλήνη και νοτιότερα μέχρι και την Σύμη και ανατολικά μέχρι τις νησίδες Στρογγυλή και Καστελόριζο. Ιδιαίτερα για την Δωδεκάνησο το πρόβλημα γίνεται οξύτατο αφού από τη νήσο Αγαθονήσι και νοτιότερα η περιοχή είναι κατάσπαρτη από ακατοίκητες νησίδες και βραχονησίδες όπου οι διακινητές δεν διστάζουν να εγκαταλείψουν τους λαθρομετανάστες με κίνδυνο να πεθάνουν από πείνα και δίψα αν δεν τους αντιληφθεί κάποιος αλιέας ή πλωτά του Λιμενικού Σώματος, εκμεταλλευόμενοι τις μηδαμινές αποστάσεις και τον ελάχιστο χρόνο που απαιτείται γι' αυτό.

¹⁹ Βλ. «Στεγανοποίηση συνόρων μεδιαρροή κονδυλίων. Στον αέρα το πρόγραμμα για τη φύλαξη της παραμεθόριου – Κοινοτικές επιδοτήσεις κινδυνεύουν να χαθούν, λόγω ανάθεσης της διαχείρισής τους σε αστυνομική υπηρεσία περιορισμένων δυνατοτήτων», του Μ. Σταυρακάκη, εφ. Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ, της 28-29/11/09, σελ. 19. «Κρύψτε τους στο καράβι για να μη φαίνονται...», εφ. ΤΟ ΕΘΝΟΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ, της 19/09/2009, σελ. 13 «Λαθραία όνειρα σε ανύπαρκτες Ιθάκες», της Χρύσας Βίλκενς, εφ. Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ, της 13-14/09/09, σελ. 24-25

- Η ευρύτερη θαλάσσια περιοχή που χρησιμοποιούν οι διακινητές εξαναγκάζει το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη να διασπείρει τα περιπολικά σκάφη σε πάρα πολλά σημεία με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η κάλυψη όλων των θαλασσιών περιοχών και ακτών των νησιών μας, που βρίσκονται εγγύτερα στα τουρκικά παράλια.
- Οι Τούρκοι διακινητές χρησιμοποιούν για τις μεταφορές παράνομων μεταναστών ταχύπλοα σκάφη, τα οποία αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες (50 κόμβους). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις μικρές αποστάσεις των τουρκικών από τις ελληνικές ακτές, δίνει την δυνατότητα μεταφοράς των λαθρομεταναστών σε ελάχιστο χρόνο (π.χ. 5 λεπτά) και περιορίζει σημαντικά τα περιθώρια εντοπισμού-επέμβασης των περιπολικών μας σκαφών.
- Η χρήση όπλων εκ μέρους των Λιμενικών, που επανδρώνουν τα περιπολικά σκάφη υπό συνθήκες σκότους, κυματισμού κ.α. είναι εξαιρετικά επικίνδυνη, διότι πιθανόν να υπάρξουν θύματα μεταξύ των παράνομων μεταναστών γι' αυτό και αποφεύγεται.
- Η αναχαίτιση των δουλεμπορικών σκαφών και η επιστροφή τους στα τουρκικά χωρικά ύδατα, όποτε αυτή είναι εφικτή, δεν έχει ουσιαστικά αποτελέσματα, αφού είναι βέβαιο ότι οι παράνομοι μετανάστες θα επιχειρήσουν την ίδια ή τις επόμενες μέρες να αποβιβαστούν σε άλλο σημείο.

Στα ανωτέρω προβλήματα θα πρέπει να προστεθεί η θρασύτητα των Τούρκων δουλεμπόρων και η αδιαφορία τους για την ζωή των παράνομων μεταναστών την οποία θέτουν σε άμεσο κίνδυνο υπερφορτώνοντας τα σκάφη με τα οποία τους μεταφέρουν ή εξαναγκάζοντάς τους να πέσουν στα βαθιά νερά για να διαφύγουν οι ίδιοι την σύλληψη.

ΣΥΛΛΗΦΘΕΝΤΕΣ ΤΟΥΡΚΟΙ ΔΙΑΚΙΝΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2004- 2009



Πηγή: ΥΠΠ/ΛΣ/Διεύθυνση Ασφαλείας 2009

3. Frontex και Λιμενικό Σώμα

Το Λιμενικό Σώμα από την πρώτη στιγμή λειτουργίας του Οργανισμού, συμμετέχει ενεργά σε όλες τις κοινές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, που διεξήχθησαν στη Μεσόγειο θάλασσα, με επιχειρησιακά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό.

Συμμετέχει επίσης, ανελλιπώς, από το 2007, στο ευρωπαϊκό δίκτυο περιπολιών, το οποίο αποτελεί πρόπλασμα για τη μελλοντική συγκρότηση μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, μια ιδέα που υποστηρίζεται από την Ελληνική κυβέρνηση.

Περαιτέρω, το Λιμενικό Σώμα έχει θέσει στη διάθεση του κεντρικού μητρώου διαθέσιμου τεχνικού εξοπλισμού, ένα πλοίο ανοικτής θαλάσσης, ένα δικινητήριο αεροσκάφος, ένα δικινητήριο ελικόπτερο, ένα όχημα – ραντάρ

παράκτιας επιτήρησης καθώς και το απαιτούμενο ανθρώπινο δυναμικό από εξειδικευμένα στελέχη του.

Στις συνοριακές ομάδες ταχείας επέμβασης, το Λιμενικό Σώμα έχει διαθέσει δεκαέξι στελέχη του για την ενίσχυση της δεξαμενής εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, το Λιμενικό σώμα συμμετέχει ενεργά στην εκπαίδευση συνοριοφυλάκων τόσο με την αποστολή στελεχών του για εκπαίδευση σε διάφορα σεμινάρια και σχολεία που διοργανώνει ο Οργανισμός όσο και με τη διάθεση εκπαιδευτών για εκπαίδευση συνοριοφυλάκων άλλων Κ-Μ στη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων.

Μελλοντική εξέλιξη του Frontex - Σχέση με το Λιμενικό Σώμα

Βασική επιδίωξη του οργανισμού είναι η διεξαγωγή επιχειρήσεων σε μόνιμη βάση με απώτερο στόχο τη συγκρότηση μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής. Επίσης προωθείται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και πληροφοριών μεταξύ κρατών-μελών της ΕΕ και η βελτίωση της συνεργασίας των Υπηρεσιών που είναι επιφορτισμένες με την επιτήρηση εξωτερικών συνόρων. Η χώρα μας θα εξακολουθήσει να υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες και δράσεις του Οργανισμού, θεωρώντας πολύτιμη τη συνεισφορά του στην αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης και στην εν γένει διαχείριση των θαλασσίων συνόρων. Πέραν όμως αυτού, αποτελεί βασική επιδίωξη μας η επαναξιολόγηση της ανάλυσης κινδύνου του Οργανισμού (Frontex risk analysis network), προκειμένου να αντικατοπτρίζονται αντικειμενικά οι πραγματικές διαστάσεις του προβλήματος που αντιμετωπίζει η χώρα μας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι για το έτος 2007 η χώρα μας κατετάγη στο επίπεδο κινδύνου τρία (Χαμηλό), ενώ άλλες χώρες (όπως η Ισπανία), κατετάγησαν στο επίπεδο ένα (Υψηλό). Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αισθητή μείωση της χρηματοδότησης της Ελλάδος από το Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων το έτος 2008, παρά τη μεγάλη αύξηση των παράνομων μεταναστευτικών ροών που αντιμετωπίστηκαν .

Το Λιμενικό Σώμα από την πρώτη στιγμή λειτουργίας του Οργανισμού, συμμετέχει ενεργά σε όλες τις κοινές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, που διεξήχθησαν στη Μεσόγειο θάλασσα, με επιχειρησιακά μέσα και ανθρώπινο δυναμικό.

Συμμετέχει επίσης, ανελλιπώς, από το 2007, στο ευρωπαϊκό δίκτυο περιπολιών, το οποίο αποτελεί πρόπλασμα για τη μελλοντική συγκρότηση μιας ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, μια ιδέα που υποστηρίζεται από την ελληνική Κυβέρνηση

Περαιτέρω, το Λιμενικό Σώμα έχει θέσει στη διάθεση του κεντρικού μητρώου διαθέσιμου τεχνικού εξοπλισμού, ένα πλοίο ανοικτής θαλάσσης, ένα δικινητήριο αεροσκάφος, ένα δικινητήριο ελικόπτερο, ένα όχημα – ραντάρ παράκτιας επιτήρησης καθώς και το απαιτούμενο ανθρώπινο δυναμικό από εξειδικευμένα στελέχη του.

Στις συνοριακές ομάδες ταχείας επέμβασης, το Λιμενικό Σώμα έχει διαθέσει δεκαέξι στελέχη του για την ενίσχυση της δεξαμενής εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, το Λιμενικό σώμα συμμετέχει ενεργά στην εκπαίδευση συνοριοφυλάκων τόσο με την αποστολή στελεχών του για εκπαίδευση σε διάφορα σεμινάρια και σχολεία που διοργανώνει ο Οργανισμός όσο και με τη διάθεση εκπαιδευτών για εκπαίδευση συνοριοφυλάκων άλλων Κ-Μ στη φύλαξη των θαλασσίων συνόρων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι λύση στην επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων μπορούν να διαδραματίσουν πρακτικές που έχουν αναπτύξει Υπηρεσίες σε κράτη που αντιμετωπίζουν προβλήματα παράνομης εισόδου μεταναστών. Συγκεκριμένα το νεοσύστατο Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των ΗΠΑ (DHS), εξετάζει την εκτεταμένη χρήση αερόπλοιων σε καθήκοντα συνοριακής

φύλαξης. Πολλές εταιρείες έχουν ενδιαφερθεί για το σχετικό πρόγραμμα, μεταξύ αυτών και η εδρεύουσα στο Μέριλαντ Multimax, η οποία προσφέρει ένα αερόπλοιο που θα μπορεί να αιωρείται σε ύψος 80.000 ποδών και το κόστος του ανά μονάδα (μόλις μπει σε παραγωγή) θα είναι περίπου δύο εκατομμύρια δολάρια. Τα αερόπλοια του προγράμματος θα πρέπει να μπορούν να μεταφέρουν φορτίο τουλάχιστον 1.000 λιβρών (454 κιλών) και να μπορούν να πετάνε ψηλότερα από 18.000 πόδια, έτσι ώστε να αποφεύγουν τα αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας και τα πιο βίαια μετεωρολογικά φαινόμενα.

Η εταιρεία Lockheed Martin, η οποία έχει λάβει συμβόλαιο αξίας 149 εκατομμυρίων δολαρίων για την ανάπτυξη ενός αερόπλοιου αντιβαλλιστικής άμυνας, το οποίο θα ίπταται σε ύψος 65.000 ποδών, δεν έχει ακόμη επιδείξει ενδιαφέρον για το σχετικό πρόγραμμα.

Σε μια άλλη προσπάθεια, η DARPA σχεδιάζει να τοποθετήσει σε ένα αερόπλοιο που θα αιωρείται σε ύψος 75.000 ποδών μια τεράστια κεραία διάταξης ηλεκτρονικής σάρωσης (AESA), η οποία θα επιτρέπει τον εντοπισμό με μεγάλη ακρίβεια μεγάλης ποικιλίας στόχων, τόσο εναέριων όσο και επίγειων και θα μεταδίδει τα στοιχεία σε άλλες πλατφόρμες. Για το σχετικό πρόγραμμα η DARPA ανέθεσε στην εταιρεία Raytheon Space and Airborne Systems (SAS), συμβόλαιο οκτώ εκατομμυρίων δολαρίων, που προβλέπει την ανάπτυξη του συστήματος.

Επίσης, το Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των ΗΠΑ (Department of Homeland Security / DHS) εξήγγειλε το πρόγραμμα SBInet (Secure Border Initiative net), το οποίο αποσκοπεί στον έλεγχο της συντοριακής γραμμής μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά και ΗΠΑ και Μεξικού, συνολικού μήκους 9.656 χλμ. Το DHS έχει αφήσει μεγάλη ελευθερία στις εταιρείες που ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό για το πώς θα καλύψουν την απαίτηση αυτή. Για παράδειγμα, η Raytheon, προσφέρει ένα δίκτυο αισθητήρων, σε ένα πρόγραμμα διαφόρων φάσεων και μορφών κάλυψης, που χρησιμοποιούν την υπάρχουσα υποδομή, όπως τους υπάρχοντες αισθητήρες και τους φράκτες. Στις προτάσεις της Raytheon περιλαμβάνονται θερμικές κάμερες σε πύργους επιτήρησης ανά τέσσερα χλμ συντοριακής γραμμής, τουλάχιστον σε μερικά τμήματα των συνόρων, αερόστατα, μη επανδρωμένα αεροχήματα και επανδρωμένα αεροσκάφη, καθώς και διεσπαρμένοι επίγειοι αισθητήρες, όπως ραντάρ αλλά και ακουστικοί και σεισμικοί αισθητήρες, ενοποιημένοι μεταξύ των στο πλαίσιο μιας δικτυοκεντρικής «έξυπνης» αρχιτεκτονικής με επιβλέπων λογισμικό που θα κάνει μεγάλο μέρος της δουλειάς «καθαρισμού» των σημάτων από τον θόρυβο και θα αφήνει στους ανθρώπινους χειριστές του δικτύου, τα πιο «λεπτά» μέρη της εργασίας. Παλαιότερα, το DHS είχε εξαγγείλει το πρόγραμμα America Shield για την προστασία των συνόρων, το οποίο είχε λάβει ποσόν 430 εκατομμυρίων δολαρίων πριν ακυρωθεί το 2004. Γενικότερα, το αμερικανικό Κογκρέσο έχει εκφράσει έντονο σκεπτικισμό για το πρόγραμμα, που δεν θα ήταν απίθανο να έχει την τύχη του προκατόχου του. Ωστόσο, ενδιαφέρον έχουν επιδείξει πολλές εταιρείες στις οποίες περιλαμβάνονται η Lockheed Martin, η Boeing, η Ericsson, η Northrop Grumman και η Raytheon.

Στο μεταξύ, σε μια άλλη προσπάθεια, το DHS σε συνεργασία με το Υπουργείο Άμυνας και την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, επιδιώκουν να αναπτύξουν ένα δίκτυο συστημάτων που θα τους επιτρέψουν να εντοπίζουν και να ελέγχουν κάθε μικρό ή μεγάλο πλεούμενο γύρω από τις ακτές τους, σε αποστάσεις μεταξύ 300 και 400 ναυτικών μιλίων. Η ικανότητα αυτή και το σχετικό πρόγραμμα – προγραμμάτων καλείται MDA (Maritime Domain Awareness) και για την εκπλήρωση των σκοπών του ενδέχεται να γίνει εκτεταμένη χρήση

αερόπλοιων / αεροστάτων (tethered aerostats) και αερόπλοιων μεγάλου υψομέτρου.²⁰

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το φαινόμενο της παράνομη μετανάστευσης που αποτελεί πρόβλημα για τα περισσότερα κράτη-μέλη της ΕΕ, παρατηρείται έντονα και στη χώρα μας, δεδομένης της γεωγραφικής της θέσης, της ιδιομορφίας των συνόρων της και της πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης που επικρατεί στις γειτονικές χώρες καθιστώντας την κομβικό σημείο για την παράνομη διακίνηση μεταναστών. Κατά συνέπεια υπάρχει επιβεβλημένη ανάγκη αποτελεσματικής επιτήρησης των θαλασσίων συνόρων.

Λόγω της στρατηγικής θέσης της χώρας μας, οι αστυνομικές αρχές και δει η ΕΛ.ΑΣ. και το Λ.Σ. αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση δεκάδες περιστατικά διακίνησης παράνομων μεταναστών, κυρίως από τα νότια και ανατολικά θαλάσσια σύνορα της. Πολλά από τα περιστατικά αυτά εξελίσσονται σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης καθώς οι περισσότεροι εκ των παράνομων μεταναστών κατόπιν και συμβουλών που παρέχουν οι διακινητές όταν αντιληφθούν Πλωτά Περιπολικά Σκάφη του Λιμενικού Σώματος βουλιάζουν συνήθως τις φουσκωτές λέμβους που τους μεταφέρουν ή πέφτουν στη θάλασσα από άλλα σκάφη προκειμένου να αντιμετωπιστούν ως άτομα που χρειάζονται διάσωση. Κατά συνέπεια από ένα σημείο και πέρα οι επιχειρήσεις χαρακτηρίζονται όχι ως αποτροπή, αλλά ως έρευνας και διάσωσης.

Την ευθύνη για την επιτήρηση και τον έλεγχο των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας έχει επωμιστεί το ΛΣ, το οποίο καλείται υπό το πρίσμα των νέων δεδομένων, να αναλάβει ένα μεγάλο μέρος της προσπάθειας σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, για την αποτροπή διείσδυσης λαθρομεταναστών στην Ελληνική επικράτεια ή μέσω αυτής σε κάποιο άλλο σημείο του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου.²¹

Κατά την άποψη μου η Ελλάδα θα πρέπει μέσω της κατάλληλης εξωτερικής πολιτικής να επιδιώξει την αντιμετώπιση του γενικότερου προβλήματος της λαθρομετανάστευσης είτε σε διμερές-διακρατικό επίπεδο είτε σε επίπεδο διεθνών οργανισμών (ΟΗΕ, ΕΕ, ΟΑΣΕ). Είναι ευνόητο ότι μεγάλη σημασία για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου φαινομένου διαδραματίζει η άσκηση πιέσεων στην Τουρκία μέσω κυρίως της Ε.Ε. ώστε να εφαρμοστεί η συμφωνία που έχει υπογραφεί μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας για την επανεισδοχή των παράνομων μεταναστών.

Η πραγματοποίηση κοινών περιπολιών εθνικών δυνάμεων με λοιπές δυνάμεις και μέσα της ΕΕ βοηθά κατά την άποψη μου τη συνειδητοποίηση εκ μέρους των Ευρωπαίων της διάστασης του φαινομένου της λαθρομετανάστευσης αλλά παράλληλα τα σύνορα της Ελλάδος πλέον και επιχειρησιακά θεωρούνται και σύνορα της ΕΕ. Το τελευταίο έχει θετικές διαστάσεις σε ότι αφορά τις πολιτικές της χώρας μας έναντι της Τουρκίας.

Παράλληλα δεν θα πρέπει να παραβλέπεται ότι η επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων είναι θέμα γενικότερης ασφάλειας. Χρειάζεται στενή συνεργασία του Λιμενικού Σώματος με λοιπούς φορείς στην Ελλάδα και ειδικότερα με μονάδες που φέρουν radar επιφανείας, με ναυτικές μονάδες που περιπολούν στο θαλάσσιο χώρο, με παρατηρητήρια των Ενόπλων Δυνάμεων. Επίσης ίσως θα

²⁰ Βλ. «ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ – ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΡΩΝ», του Αντιστρατήγου ε.α. Σ. Παναγόπουλου, ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ «Προβληματισμοί», τεύχος 39, σελ. 14-15. Σύμφωνα με το υπόψη άρθρο οι υφιστάμενες απαιτήσεις οδηγούν στην ανάπτυξη Drones για κάλυψη πολιτικού ή εμπορικού τομέα όπως : εφαρμογές αστυνόμευσης και ενίσχυσης του νομού, έλεγχου των συνόρων, έρευνα – διάσωση κ.λπ.

²¹ Σημαντικό ρόλο στην επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων θα διαδραματίσει όπως και διαδραματίζουν οι Ένοπλες Δυνάμεις, (βλ. "ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ", Σεπτέμβριος 2009, ΙΣΤΑΜΕ, σελ. 18

πρέπει να εξεταστεί από τη χώρα μας και η χρήση λοιπών μέσων για επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων όπως δορυφόροι, μη επανδρωμένα αεροσκάφη, αερόπλοια εφοδιασμένα με αισθητήρες κ.λπ. . Η συνεργασία με φορείς που χρησιμοποιούν παρεμφερή τεχνολογία αλλά και επιχειρήσεις που μπορούν να βοηθήσουν με την τεχνογνωσία τους κρίνεται κατά την άποψη μου επιβεβλημένη.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Ελλάδα θα πρέπει να συνεχίσει, όπως και πράττει να μετέχει ενεργά στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς και πρωτοβουλίες (Frontex, Eurosur, Eurorol κλπ) ούτως ώστε να αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο τις δυνατότητες που της παρέχονται για αποτελεσματικότερη φύλαξη και επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων της με την βοήθεια και των Ευρωπαίων εταίρων της, είτε με την απορρόφηση κοινοτικών πόρων, είτε επιδιώκοντας να καταστήσει τα Κ-Μ της ΕΕ κοινωνούς και συνδιαχειριστές του προβλήματος που αντιμετωπίζει στα ανατολικά θαλάσσια σύνορα με την λαθρομετανάστευση.

Οι νέες προκλήσεις στην εσωτερική ασφάλεια πιέζουν την ΕΕ να αντιμετωπίσει τα εξωτερικά σύνορα ως θέμα Προτεραιότητας παρόλο που το θέμα της επίτευξης ομοφωνίας για το συγκεκριμένο θέμα είναι δυσχερές. Η εναρμόνιση των πολιτικών είναι αβέβαιη έως αδύνατη ενώ κατά την άποψη μου η Συνθήκη Δουβλίνο II θα πρέπει να αναθεωρηθεί στην κατεύθυνση της συνολικής ευθύνης των Κ-Μ , και όχι το Κ-Μ που δέχεται αρχικά τους παράνομους μετανάστες να διαχειρίζεται συνολικά το θέμα. Ειδικότερα τα Κ-Μ της Μεσογείου υφίστανται μεγάλες πιέσεις λόγω του εν λόγω φαινομένου με επιδράσεις έντονες στον κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό ιστό τους (Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία). Η προσπάθεια της Ελλάδας για σύσταση Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής πρέπει να συνεχιστεί παρόλο που δεν έτυχε αποδοχής από τους Ευρωπαίους Εταίρους.

Η σχεδίαση αποτελεσματικών μεταναστευτικών πολιτικών σε βάθος χρόνου σε συνδυασμό με την ασφαλή φύλαξη – επιτήρηση των συνόρων ενδεχομένως θα βοηθήσει στον περιορισμό του αριθμού των παρανόμως εισερχομένων μεταναστών στην Ε.Ε. αλλά πιστεύω ότι το φαινόμενο οφείλεται σε κοινωνικοοικονομικά αίτια τα οποία η Ε.Ε. θα πρέπει πρωτίστως να τα αντιμετωπίσει στον τόπο που δημιουργούνται.

Οικονομική ενίσχυση, δημιουργία υποδομών, παροχή τεχνογνωσίας, σύναψη συμβάσεων οικονομικού χαρακτήρα κ.λπ., ή αλλιώς η ενεργής οικονομική εξωτερική πολιτική της Ε.Ε. ενδεχόμενα να αποφέρει περισσότερα αποτελέσματα σε αντίθεση με την ένταση των μέτρων επιτήρησης και φύλαξης των θαλασσίων συνόρων που σε τελικά ανάλυση αποτελούν αστυνομικά μέτρα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο αποτελεσματικός έλεγχος των θαλασσίων συνόρων είναι μια πρόκληση και απαιτεί μια πολυεπίπεδη προσπάθεια τόσο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε εθνικό επίπεδο καθώς οι δύο πολιτικές πρέπει να δρουν συμπληρωματικά. Τα Κ-Μ δεν μπορούν από μόνα τους να δώσουν λύσεις σε αυτό το παγκόσμιο φαινόμενο. Χρειάζονται διεθνείς πρωτοβουλίες οι οποίες σε κάθε περίπτωση θα λαμβάνουν υπόψη τους τα νομικά κείμενα για προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1- Μαίρη Μπόση, *Ζητήματα Ασφάλειας στη Νέα Τάξη Πραγμάτων*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1999

2- Γιώργος Παπακωνσταντής, Σύγχρονες Απειλές Ασφάλειας και η διεθνής αστυνομική συνεργασία για την αντιμετώπιση τους, 2^η έκδοση Ρέθυμνο 2004

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Όλο το αναφερόμενο στο κείμενο νομοθετικό πλαίσιο

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Η αναφερόμενη στο κείμενο

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη/ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ /ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ/ ΕΚΘΑΣ
