

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

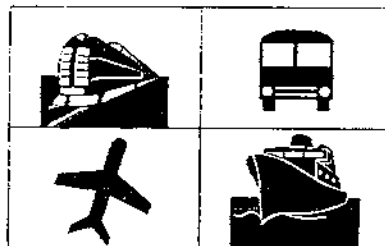
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: «Περί μεταφορών γενικά στην Ελλάδα:

(είδη μεταφορών, νομοθεσία, τρόπος, έλεγχος κ.λ.π.)

Ειδικότερα μεταφορές στο λιμάνι της Πάτρας:

(έλεγχος – έρευνα – ερωτηματολόγιο επί τόπου στο τελωνείο)»



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ: ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΚΑΛΛΑΣ ΡΙΤΑ ΚΑΤΩΧΙΑΝΟΥ ΑΦΡΟΔΙΤΗ

ΠΑΤΡΑ 1999

ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

2815A

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Γενικά περί μεταφορών 5

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

1. Έννοια των μεταφορών 6
2. Οι σύγχρονες μεταφορές 9
3. Οι μεταφορές στην Ελλάδα 12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Γενικά 14
2. Οδικές μεταφορές 16
 - 2.1 Εθνικές οδικές μεταφορές 16
 - 2.1.1 Εθνικές οδικές μεταφορές πραγμάτων 16
 - 2.1.2 Εθνικές οδικές μεταφορές προσώπων 17
 - 2.2 Διεθνείς οδικές μεταφορές 18
 - 2.3 Μεταφορικά μέσα 19
 - 2.4 Οδικό δίκτυο 20
 - 2.5 Στατιστικά στοιχεία 21
 - 2.6 Νομοθεσία 27
3. Σιδηροδρομικές μεταφορές 35
 - 3.1 Εθνικές σιδηροδρομικές χερσαίες μεταφορές 35
 - 3.2 Διεθνείς σιδηροδρομικές χερσαίες μεταφορές 36
 - 3.3 Σιδηροδρομικό δίκτυο 38
 - 3.4 Στατιστικά στοιχεία 40
 - 3.5 Νομοθεσία 43
4. Κοινά ταμεία εισπράξεως λεωφορείων 57

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Γενικά	58
2. Θαλάσσιο δίκτυο	60
3. Στατιστικά στοιχεία	61
4. Νομοθεσία ναυτιλιακών μεταφορών	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Γενικά	67
2. Αεροπορικό δίκτυο	68
3. Εναέρια μέσα μεταφοράς	70
4. Στατιστικά στοιχεία	73
5. Νομοθεσία αεροπορικών μεταφορών	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1. Γενικά	84
2. Μεταφορικές εταιρίες	85
2.1 Ορισμός	85
2.2 Ερωτηματολόγια	86
2.2.1 Ερωτηματολόγιο εταιρίας ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΗΜ. ΚΑΣΑΠΗΣ ..	87
2.2.2 Ερωτηματολόγιο εταιρίας ΚΡΙΚΕΤΟΥ ΚΑΣΣΙΑΝΗ	88
2.2.3 Ερωτηματολόγιο εταιρίας ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ	89
2.2.4 Ερωτηματολόγιο εταιρίας ΑΡΡΙΑΝ ΤΡΙΑΝΣ	90
3. Μεταφορικές υπηρεσίες	91
3.1 Ορισμός	91
3.1.1 Couriers	91
3.1.2 Ερωτηματολόγιο	92
3.1.3 ACS	93
3.1.4 PCS	95

3.1.5 ΕΛΤΑ	96	
3.2 Κοινά ταμεία εισπράξεως λεωφορείων (ΚΤΕΛ)	98	
3.2.1 ΚΤΕΛ Νομού Αχαΐας	98	
3.3 ΟΣΕ ερωτηματολόγιο	100	
3.3.1 ΟΣΕ Πατρών	101	
4. Ταξιδιωτικά γραφεία	103	10
4.1 Ορισμός	103	10
4.2 Ερωτηματολόγιο	104	10
4.2.1 Ερωτηματολόγιο TSIMARAS TRAVEL	105	
4.2.2 Ερωτηματολόγιο MED LINK LINES S.A	106	
4.2.3 Ερωτηματολόγιο ΙΓΓΛΕΣΗ TRAVEL	107	
4.2.4 Ερωτηματολόγιο ΧΑΡ. ΚΑΚΟΥΡΗΣ κ' ΣΙΑ Ε.Π.Ε.	108	
4.2.5 Ερωτηματολόγιο PATRAS TRAVEL	109	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ο ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

1. Ο Βαλκανικός μεταφορικός κόμβος	110
1.1 Βαλκανική συμβατότητα με του ευρωπαϊκούς άξονες	112
2. Έργα ανάπτυξης οδικών μεταφορών	115
2.1 Εγνατία οδός	115
2.2 ΠΑΘΕ	116
2.3 Γέφυρα ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου	116
2.4 Αττική οδός	116
2.5 Αττικό μετρό	117
3. Έργα ανάπτυξης θαλάσσιων μεταφορών	118
3.1 Λιμάνι Πάτρας	118
3.2 Λιμάνι Ηγουμενίτσας	118
3.3 Λιμάνι Αλεξανδρούπολης	119
3.4 Λιμάνι Ηρακλείου	119
3.5 Λιμάνι Βόλου	119
3.6 Λιμάνι Μυκόνου	120

3.7 Λιμάνι Ρόδου	120
3.8 Λιμάνι Λαυρίου	120
3.9 Λιμάνι Κέρκυρας	120
3.10 Λιμάνι Μυτιλήνης	121
3.11 Λιμάνι Σούδας	121
4. Έργα ανάπτυξης αεροπορικών μεταφορών	
Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος	122

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

1. Ιστορική αναδρομή στο λιμάνι Πατρών ή Γενικά	125
---	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1. Εξέλιξη κατασκευής του λιμένα Πατρών	127
2. Εξέλιξη εμπορίου στο λιμένα Πατρών	132
3. Το λιμάνι της Πάτρας σήμερα	134
3.1 Περιγραφή του λιμανιού	136
3.2 Στατιστικά στοιχεία	139
3.3 Βασικά προβλήματα	142
4. Πρόγραμμα ανάπτυξης λιμένα	145
4.1 Πρόβλεψη ροών λιμανιού Πάτρας	147
4.2 Προβλέψεις μελλοντικού μεταφορικού έργου	148

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

1. Ερωτηματολόγιο Λιμεναρχείου Πατρών	149
2. Ερωτηματολόγιο Λιμενικού Ταμείου Πατρών	152
3. Γενικά για το Τελωνείο	154
3.1 Ερωτηματολόγιο Τελωνείου Πατρών	158

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	161
--------------------	-----

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η μεταφορά προσώπου και πραγμάτων είναι από τις πιο σημαντικές και τις πιο πολλές δραστηριότητες του ανθρώπου. Από τότε που ο άνθρωπος υπάρχει στην γη κινείται και μεταφέρει πράγματα. Στην αρχή μετατοπίζεται μόνο ο ίδιος ή μεταφέρει μόνο δικά του πράγματα. Με τον καιρό όμως αρχίζει να ασχολείται με την μεταφορά και άλλων προσώπων ή ξένων πραγμάτων. Και όταν η οικονομία αναπτύσσεται και διαμορφώνεται, η αρχή του καταμερισμού των έργων, ο άνθρωπος εξειδικεύεται στην μεταφορά και άλλων ανθρώπων ή αγαθών τους με αντάλλαγμα.

Αφού αναφέραμε ως πιο βασικό κίνητρο της μεταφοράς του οικονομικού παράγοντα και το εμπόριο δεν πρέπει να ξεχνάμε και τα κίνητρα εκείνα που συνδέονται άμεσα με την φύση του ανθρώπου. Την ανάγκη του ανθρώπου για επιβίωση, επικοινωνία και γνωριμία με ξένους τόπους και άλλους ανθρώπους.

Στην αρχή, η μεταφορά γίνεται με πρωτόγονους τρόπους και μέσα. Το βάδισμα, το κολύμπι, αργότερα άρχισαν να χρησιμοποιούν τα ζώα να κατασκευάζουν υποτυπώδη μέσα πλεύσης και άμαξες, ιπτάμενες μηχανές και ύστερα μηχανοκίνητα οχήματα κ.ο.κ. για να φθάσουμε στην σύγχρονη μορφή των μεταφορικών μας μέσων. Φυσικά, μεγάλη απόσταση χωρίζει τις πρωτόγονες μεταφορές από τις σύγχρονες που γίνονται από μεγάλες πλέον επιχειρήσεις. Σίγουρα όμως υπάρχει μια αδιάκοπη συνέχεια ανάμεσα σ'εκείνες και σ'αυτές και πολλές από τις αρχές των μεταφορών έλκουν την καταγωγή τους από τους παρωχημένους εκείνους χρόνους.

Από τότε που ο άνθρωπος άρχισε να μεταφέρει άλλους ανθρώπους ή ξένα πράγματα με αντάλλαγμα, άρχισαν οι διενέξεις ανάμεσα στον μεταφορέα και τον πελάτη του που αξίωσαν την διευθέτησή τους. Από τότε λοιπόν η μεταφορά προσελκύει την προσοχή του δικαίου για την επίλυση των διαφορών που δημιουργούν οι διενέξεις αυτές. Αυτό οδηγεί στην διαμόρφωση του δικαίου των μεταφορών που χρόνο με τον χρόνο πήρε μεγάλη έκταση.

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε γενικές γραμμές, μεταφορές είναι οι πράξεις με τις οποίες οργανώνονται μετατοπίσεις προσώπων και πραγμάτων με αντάλλαγμα. Η μεταφορά προϋποθέτει και μετατόπιση από ένα σημείο στο άλλο. Προϋποθέτει όμως και οργάνωση. Δεν υπάρχει μεταφορά χωρίς οργάνωση. Χωρίς την συντονισμένη χρησιμοποίηση των μεταφορικών μέσων και των υπηρεσιών του ανθρώπου.

Οι μεταφορές με βάση διάφορα κριτήρια διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

α. Με βάση το αντικείμενο της μεταφοράς διακρίνονται σε μεταφορές επιβατών και μεταφορές πραγμάτων. Εδώ θα μπορούσαμε να προσθέσουμε και την μεταφορά ειδήσεων αν και δεν συμπίπτει ακριβώς στις χερσαίες μεταφορές.

β. Με κριτήριο τον χώρο στον οποίο γίνονται οι μεταφορές και του μέσου που πραγματοποιούνται διακρίνονται σε χερσαίες που γίνονται με αυτοκίνητα και σιδηρόδρομο κυρίως. Οι θαλάσσιες μεταφορές που πραγματοποιούνται με πλοία (υπάρχουν και οι μεταφορές εσωτερικών υδάτων σε ποτάμια και λίμνες) και οι εναέριες που γίνονται με αεροσκάφη κάθε είδους.

Οι χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές μπορεί να είναι απλές, συνδυασμένες ή μικτές:

i) Συνδυασμένη είναι η μεταφορά - για τα ίδια πρόσωπα ή πράγματα - που γίνεται με μια σύμβαση, αλλά με περισσότερα από ένα είδος μεταφορικού μέσου (με αυτοκίνητο, πλοίο, σιδηρόδρομο, αεροπλάνο σε οποιοδήποτε συνδυασμό μεταξύ τους). Συναφής είναι η διαδοχική μεταφορά που εκτελείται από διαδοχικούς μεταφορείς. Αυτή μπορεί να γίνει με την χρησιμοποίηση ενός είδους μεταφορικού μέσου. Μπορεί λοιπόν να είναι απλή ή συνδυασμένη.

ii) Μικτή είναι η μεταφορά στην οποία το όχημα που μεταφέρει τα

πράγματα (αυτοκίνητο - βαγόνι) για τμήμα της μεταφοράς μεταφέρεται με άλλο μεταφορικό μέσο ξηράς ή θάλασσας χωρίς τα πράγματα να εκφορτώνονται. Στην μεταφορά αυτή, αντικείμενα δεν είναι μόνο τα πράγματα αλλά και το δεύτερο μεταφορικό μέσο και το όχημα που μεταφέρει τα πράγματα.

γ) Με βάση την χώρα που γίνονται οι μεταφορές διακρίνονται σε εθνικές ή διεθνείς.

- i) Εθνική (ή εσωτερικές) είναι η μεταφορά που περιορίζεται στα όρια μιας χώρας.
- ii) Διεθνής, είναι η μεταφορά που ξεπερνάει τα σύνορα μιας χώρας. Οι διεθνείς μεταφορές ρυθμίζονται και ελέγχονται από το δίκαιο των διεθνών μεταφορών καθώς φέρνει σε επαφή χώρες με διαφορετικές έννομες τάξεις.

δ) Μεταφορές ιδιωτικές και δημόσιες.

- i) Ιδιωτική είναι η μεταφορά που γίνεται για λογαριασμό του ίδιου του μεταφορέα π.χ. ο μυλωνάς με δικά του ή ξένα μέσα μεταφέρει το υλικό που θα χρησιμοποιήσει ή αυτός που μετακινεί την οικογένειά του μόνος, ο έμπορος βιομήχανος που διοχετεύει στην αγορά τα πράγματα που παράγουν. Ιδιωτική είναι η μεταφορά που το πρόσωπο την κάνει μόνο του για τον εαυτόν του. (Ενδιαφέρουν όχι τόσο το ιδιωτικό αλλά το δημόσιο δίκαιο καθώς αποτελούν δραστηριότητες που αφορούν την οικονομία της χώρας. Γι'αυτό και υπόκεινται στους κανόνες του δημοσίου δικαίου που ισχύουν γι'αυτήν.
- ii) Δημόσια είναι η μεταφορά που αφορά άλλα πρόσωπα ή ξένα για τον μεταφορέα πράγματα. Ενδιαφέρουν το δημόσιο δίκαιο καθώς γίνονται με σύμβαση και κυρίως γιατί γίνονται με μέσα δημόσιας χρήσεως. Οι δημόσιες μεταφορές αφορούν το δημόσιο συμφέρον γι'αυτό και δεν αφήνονται στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

ε) Τακτικές μεταφορές και μεταφορές κατά παραγγελία

- i) Τακτικές μεταφορές είναι οι μεταφορές που γίνονται με τακτικά προκαθορισμένα δρομολόγια. Σ'αυτές ο μεταφορέας ενεργεί μετα-

φορές με αντάλλαγμα σε ορισμένες ημερομηνίες, με ορισμένο επαναλαμβανόμενο δρομολόγιο και προκαθορισμένες στάσεις με προκαθορισμένο αντικείμενο μεταφοράς μέσα στα όρια δυνατοτήτων του.

- ii) Κατά παραγγελία είναι οι μεταφορές που εκτελούνται με βάση ειδική συμφωνία ανάμεσα στον μεταφορέα και σ'αυτόν που ενδιαφέρεται να κάνει την μεταφορά μόνος του ή μαζί με άλλους.

Η διάκριση αυτή των μεταφορών αφορά κυρίως το δημόσιο δίκαιο. Με βάση την πιο πάνω διάκριση οι μεταφορές διαμορφώνονται ως εξής:

Οι θαλάσσιες μεταφορές πλην τις ακτοπλοϊκές γίνονται κατά παραγγελία. Οι οδικές μεταφορές επιβατών είναι τακτικές πλην των μεταφορών με ταξί που είναι κατά παραγγελία. Ενώ οι οδικές μεταφορές πραγμάτων γίνονται συχνότερα κατά παραγγελία. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών είναι τακτικές, το ίδιο και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές πραγμάτων.

Τέλος οι εναέριες μεταφορές είναι κι αυτές συνήθως τακτικές τόσο για τα πρόσωπα όσο και για τα πράγματα. Μόνο σε εντελώς εξαιρετικές Περιπτώσεις για σκοπούς αθλητικούς ή τουριστικούς κ.λ.π. μπορεί να γίνονται κατά παραγγελία.

2. ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές στην εποχή μας γνωρίζουν τεράστια ανάπτυξη τόσο ποσοτική όσο και ποιοτική. Πραγματικά, με τον χρόνο δεν αυξάνονται μόνο τα μεταφορικά μέσα και δίκτυα αλλά βελτιώνεται και τελειοποιείται και η τεχνική των μεταφορών.

Καταρχήν τελειοποιούνται τα κλασσικά μεταφορικά μέσα. Γίνονται όλο και πιο τέλεια, άνετα και γρήγορα. Πλοία μεγάλα, ειδικά για κάθε είδος μεταφοράς, τρένα άνετα και γρήγορα, ηλεκτρικά τρένα και τρένα που κινούνται σε γραμμές πάνω από το έδαφος. Αεροσκάφη μεγάλα και γρήγορα που εκμηδενίζουν τις αποστάσεις.

Έπειτα, νέα τεχνικά μέσα, χρησιμοποιούνται στις μεταφορές. Ειδικά οχήματα για μεταφορά υγρών φορτίων, ή φορτίων στερεών που μεταφέρονται χύμα, χωρίς συσκευασία, αγωγός για φόρτωση εκφόρτωση υγρών φορτίων. Ειδικά οχήματα για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (Containers) κυλιόμενες σκάλες και διάδρομοι που διευκολύνουν την μεταφορά και ανετότερη και ταχύτερη την διακίνηση ανθρώπων και πραγμάτων σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμένες και αεροδρόμια.

Όλα αυτά δίνουν νέα όψη και διάσταση στις μεταφορές δημιουργώντας έτσι την ανάγκη υποστήριξης και κάλυψης του τομέα αυτού βάσει νομοθετικού πλαισίου εύκαμπτου και αξιόπιστου.

Είναι προφανές, λοιπόν, η σημασία των μεταφορών στην εποχή μας: για την ζωή των ανθρώπων, την οικονομία, την πολιτική, την κοινωνία και το δίκαιο.

1) Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων είναι ρυθμιστικός παράγοντας στην ζωή του ανθρώπου.

α) Οι μετακινήσεις προσώπων είναι ρυθμιστικός παράγοντας στην αστική μας ζωή. Η ανάπτυξη των μεταφορών διευκολύνει την επέκταση των πόλεων κατά πλάτος, ενώ αυτή, με την σειρά της υποχρεώνει τον άνθρωπο να βρίσκεται σε διαρκή μετακίνηση. Οι τακτικές συγκοινωνίες που υπάρχουν σήμερα διευκολύνουν τον άνθρωπο αλλά έχουν ως δυσμενείς επιπτώσεις (οικονομικό κόστος, αυτοκινητιστικά ατυχήματα κ.λ.π.)

Η ατομική διακίνηση που χαρακτηρίζει την εποχή μας παίρνει όλο και μεγαλύτερες διαστάσεις. Όλο και πιο μεγάλο μέρος του πληθυσμού ταξιδεύει έξω από την χώρα του και στο εσωτερικό της, για σκοπούς επαγγελματικών, ψυχαγωγικών - υγείας κ.λ.π. Αυτό μαρτυρά και ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός των πρακτορείων ταξιδιών.

β) Οι μεταφορές πραγμάτων έχουν ακόμα μεγαλύτερη σημασία στην ζωή του ανθρώπου. Όλα τα αγαθά που χρησιμοποιούμε αγροτικά κτηνοτροφικά, υγρά στέρεα καύσιμα, για θέρμανση κίνηση εργοστασίων, υφάσματα, ρούχα και άλλα καταναλωτικά αγαθά φθάνουν στον καθένα μας και στον προορισμό τους μέσω μεταφοράς. Κάθε πράξη παραγωγής αγαθών καταλήγει σε μεταφορά ή σε μια σειρά μεταφορών που έχει ως συνέπεια την ανάπτυξη διαφόρων εμπορικών δραστηριοτήτων των ενδιαμέσων του εμπορίου αλλά και την επιβάρυνση της τιμής των αγαθών.

II) Έχουν όμως και γενικότερη οικονομική σημασία. Πέραν την αρνητικότητος επίπτωση στην τιμή των αγαθών έχει και πολλά θετικά. Η δυνατότητα διακινήσεως και κυκλοφορίας αγαθών με τη μεταφορά συντελεί στην γεωγραφική τους κατανομή και αυξάνει την αξία τους. Φέρνει σε επαφή τις οικονομίες διαφόρων χωρών. Τα εθνικά προϊόντα προωθούνται σε διεθνείς αγορές και υπάγονται στους νόμους της προσφοράς και της ζήτησεως, καθώς και στο συναγωνισμό κάτι που συντελεί στην βελτίωση της ποιότητας και την διαμόρφωση της τιμής σε διεθνή επίπεδα.

III) Οι μεταφορές επηρεάζουν και την κοινωνική ζωή του ανθρώπου. φέρνουν σε επαφή ανθρώπους διαφόρων τόπων και διευκολύνουν την επικοινωνία μεταξύ τους. Επίσης διευκολύνουν τις μετακινήσεις πληθυσμών από τόπο σε τόπο. Επηρεάζουν έτσι την κατανομή πληθυσμού, αστυφιλία - μετανάστευση με όλα τα θετικά και αρνητικά τους.

IV) Έχουν όμως και την πολιτική τους σημασία. Όλες οι οικονομικές ενώσεις και οι πρώτες προσπάθειες δημιουργίας ενιαίων αγορών όπως η BENELUX, ο ΟΕΟΣ καθώς επίσης αργότερα η ΕΚΑΧ το 1951, η ΕΚΑΕ το 1957, η ΕΟΚ το 1957 και Ε.Ε που στην βάση τους είναι πολιτικές ενώσεις, δεν θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και να λειτουργήσουν χωρίς

ανεπτυγμένες και συντονισμένες μεταφορές. Δεν αρκεί μόνο η κατάργηση των δασμών μεταξύ των κρατών, το ενιαίο δασμολόγιο για τις εισαγωγές στις τρίτες χώρες. Χρειάζεται πάνω από όλα η ελεύθερη κυκλοφορία στο χώρο των κρατών μελών, των μέσων που διακινούν πρόσωπα και εμπορεύματα. Γι' αυτό και κύριο μέλημα των ενώσεων αυτών είναι η προώθηση και λειτουργία μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων, ανάμεσα στα κράτη που τις αποτελούν.

Η μεγάλη συνεπώς σημασία των μεταφορών σε συνδυασμό με την περίπλοκη δομή τους κάνει φανερή τη σημασία τους και για το δίκαιο. Οι μεταφορές ενδιαφέρουν το δίκαιο ιδιωτικό και δημόσιο που καλείται να βοηθήσει στην επίλυση των διαφορών στον τομέα αυτό αλλά και στον καθορισμό των πλαισίων μέσα στα οποία ασκούνται οι μεταφορές.

Κατ' αρχήν ενδιαφέρουν το ιδιωτικό δίκαιο με την σκέψη ότι κάθε μεταφορά δημιουργεί σχέσεις ανάμεσα σε ιδιώτες φυσικά ή νομικά πρόσωπα που χρειάζονται ρύθμιση. Αφορούν ιδιαίτερα το εμπορικό δίκαιο καθώς δημιουργούν εμπορικό δίκαιο.

Ενδιαφέρουν επίσης και το δημόσιο δίκαιο ιδιαίτερα στις μέρες μας. Το δημόσιο δίκαιο σήμερα ρυθμίζει την οργάνωση και λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων. Πολλές φορές, η μεταφορική επιχείρηση ασκείται από το κράτος ή κρατικούς οργανισμούς. Αλλά και όταν γίνονται από ιδιώτες, ασκούνται μέσα στα νομικά πλαίσια δημοσίου δικαίου.

3. ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι μεταφορές έχουν ιδιαίτερη σημασία για την χώρα μας που κατέχει καίρια γεωγραφική θέση. Η Ελλάδα βρίσκεται στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, της Ανατολής και του Νότου και γι' αυτό προσφέρεται ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και μεταφορών στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Μέχρι το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου οι μεταφορές δεν είχαν την ανάπτυξη που έπρεπε. Εκτός από τις θαλάσσιες μεταφορές που κατά παράδοση αποτελούν τον κύριο τρόπο μεταφοράς, στην Ελλάδα, οι άλλες μεταφορές δεν ήταν ικανοποιητικές. Οι οδικές μεταφορές ήταν Περιορισμένες με ανεπαρκές οδικό δίκτυο. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν ήταν ικανοποιητικές. Η εγκατάσταση σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα καθυστέρησε σημαντικά. Το πρώτο του τμήμα κατασκευάστηκε από το 1882 μέχρι το 1902 ως ο πρώτος συρμός (Πειραιά - Αθήνα - Θεσ/νίκη) μπήκε σε κυκλοφορία το 1918. Όσο για τις αεροπορικές μεταφορές δεν μπορούν να καλύψουν παρά μόνο ελάχιστη μεταφορική δραστηριότητα.

Η ατελής ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στο φυσικό διαμελισμό της χώρας μας. Χώρα ορεινή με μεγάλο μήκος ακτών, πολλά νησιά, που επιβάλλουν ειδικό σύστημα μεταφορών. Ιδιαίτερα για τις συνθήκες αυτές προσφέρονται οι συνδυασμένες μεταφορές όμως δεν υπήρχε ούτε υπάρχει ικανοποιητικές στην Ελλάδα. (Φυσικά δεν θα πρέπει να ξεχνάμε το ότι η Ελλάδα πρωτοστάτησε στην αρχαιότητα στον τομέα του εμπορίου και των μεταφορών αλλά ανέκαμψαν την πορεία της οι πόλεμοι και οι συνεχείς αναταραχές και συγκρούσεις στο έδαφός της).

Τα πράγματα βελτιώνονται μετά τον δεύτερο παγκόσμιο καθώς τα μέσα αυξάνονται, τελειοποιούνται και έτσι βελτιώνεται και επεκτείνεται και το οδικό δίκτυο. Γενικεύεται η χρήση του αυτοκινήτου, που ανταγωνίζεται την κίνηση των λιμανιών και σήμερα ανταγωνίζεται σοβαρά τους σιδηροδρόμους.

Οι διεθνείς μεταφορές ήταν λίγο προβληματικές για την χώρα μας καθώς η Ελλάδα είναι στην άκρη της Ευρώπης, στην «περιφέρειά» της. Και αυτό έχει δυο αδύνατα σημεία: α) οι αποστάσεις από τις κύριες αγορές της Ευρώπης είναι μεγάλες και β) οι μεταφορές μας γίνονται μέσα από πολλές ευρωπαϊκές χώρες που επιβάλλουν περιορισμούς στην διακίνηση ξένων αυτοκινήτων.

Τα τελευταία χρόνια όμως, η αύξηση της οικονομικής σημασίας της ανατολής και της βόρειας Αφρικής οδηγεί σε πύκνωση των μεταφορών προς αυτές και αυτό έχει μεγάλη σημασία για την Ελλάδα καθώς αποτελεί τον συγκοινωνιακό κόμβο της Ευρώπης προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής και αυξάνει τις δυνατότητές της.

Ήδη οι συνδυασμένες μεταφορές και οι μικτές με πορθμεία είναι συνηθισμένες στην Ελλάδα. Με την ένταξή μας στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα η υλοποίηση ορισμένων προγραμματισμένων συγκοινωνιακών έργων όπως ο αυτοκινητόδρομος Βορρά - Νότου, η πλωτή οδός Αξιού - Μοράβα - Δούναβη, ο συγκοινωνιακός κόμβος Brindisi - Ηγουμενίτσα - Βόλος - Μ. Ανατολή, αναδεικνύουν την θέση της χώρας.

Ακόμη περισσότερο και με πιο δυναμικούς τρόπους και περισσότερα έργα η Ελλάδα θα αξιοποιήσει όλες τις μεταφορικές της δυνατότητες. Τώρα πια με την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. Γενικά

Οι μεταφορές γίνονται με μέσα δημόσιας χρήσεως, γι' αυτό και οι μεταφορές αφορούν το δημόσιο συμφέρον που πρέπει να προστατεύεται και γι' αυτό η άσκηση της επιχείρησης χερσαίας μεταφοράς υποβάλλεται σε κρατικό έλεγχο και περιορισμούς.

Αρχικά οι έλεγχοι και οι περιορισμοί αφορούσαν τους κανόνες κυκλοφορίας και απέβλεπαν στην ασφάλεια κατά την διενέργειά τους οι οποίοι αργότερα αυξήθηκαν σημαντικά και πήραν την μορφή κρατικού παρεμβατισμού στην άσκηση της μεταφοράς.

I) Έτσι, σήμερα, η κρατική παρέμβαση αποβλέπει πολύ περισσότερο στην ικανοποίηση των αναγκών, στην ασφάλεια και προστασία του κοινού που προσφεύγει στον μεταφορέα.

Ακόμη, ο ευρύτετος σκοπός της κρατικής παρέμβασης αποβλέπει στο να γίνονται οι μεταφορές συστηματικά και προγραμματισμένα ώστε να εξυπηρετείται ο πληθυσμός σε όλα τα διαμερίσματα της χώρας και να γίνεται ορθολογιστικά η κατανομή ανάμεσα στα διάφορα είδη μεταφοράς (πλοία - σιδηρόδρομοι). Αποτελεί δηλαδή ο κρατικός παρεμβατισμός και μέσο κρατικής πολιτικής των μεταφορών.

II) Ο κρατικός παρεμβατισμός στις χερσαίες μεταφορές παίρνει διάφορες μορφές. Συγκεκριμένα:

α) Το κράτος αναλαμβάνει την μεταφορά το ίδιο ή διαμέσου νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) που ιδρύονται από το κράτος για τον σκοπό αυτό (π.χ. ΣΕΚ, σιδηροδρομικές μεταφορές). Σήμερα, η άσκηση μεταφορικής δραστηριότητας από το κράτος γίνεται με μορφή νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου ή ανώνυμης εταιρίας με μοναδικό μέτοχο το κράτος.

β) Το κράτος παραχωρεί σε ιδιώτες το δικαίωμα εκμετάλλευσης ορισμένων μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό γίνεται ... σύμβαση προσχώρησης

μεταξύ κράτους και ιδιώτη, η οποία ρυθμίζει τους όρους περιορισμού των μεταφορών, τις υποχρεώσεις - δικαιώματα μεταφορέα και τον νομικό τύπο των επιχειρήσεων αυτών. Είναι η περίπτωση των ΚΤΕΛ.

III) Τέλος η τρίτη μορφή κρατικού παρεμβατισμού είναι οι άδειες που απαιτούνται για την άσκηση της μεταφορικής δραστηριότητας. Άδειες που δίνονται από αρμόδιες κρατικές αρχές ύστερα από έλεγχο και εξακρίβωση της συνδρομής των προϋποθέσεων που απαιτεί ο νόμος. Είναι η περίπτωση των ταξί και εμπορευμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα.

Στην Ελλάδα οι χερσαίες μεταφορές γίνονται με τα αυτοκίνητα και το σιδηρόδρομο.

Ξεκινώντας την ανάλυση αυτήν θα δούμε πια μορφή παίρνουν στα δυο είδη χερσαίας μεταφοράς κατ'αρχήν στις εθνικές και μετά στις διεθνείς.

2. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1.1 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

Ο κρατικός παρεμβατισμός θέτει εδώ κάποιους περιορισμούς στην άσκηση επαγγέλματος οδικού μεταφορέα καθώς και απαγορεύσεις και Περιορισμούς για τα ιδιαίτερα είδη μεταφορών.

Για τις οδικές μεταφορές πραγμάτων δημιουργήθηκαν τα κοινά ταμεία εισπράξεως φορτηγών αυτοκινήτων (ΚΤΕΦΑ) στο οποίο υπάγονται όσοι ήθελαν να εκμεταλλευθούν φορτηγά αυτοκίνητα για μεταφορά πραγμάτων.

Τα ΚΤΕΦΑ όμως απέτυχαν στην πράξη και έτσι οι μεταφορές αφέθηκαν ελεύθερες, τα κόμιστρα για να αποφεύγονται καταχρήσεις καθορίζονταν από το υπουργείο συγκοινωνιών και ο κρατικός έλεγχος που καταργήθηκε δημιούργησε άλλους τρόπους ελέγχου μέσω υπηρεσιών. Όλες οι διατάξεις που αφορούσαν οδικές μεταφορές πραγμάτων συγκεντρώθηκαν και κωδικοποιήθηκαν το 1976 με το ν. 383/1976 που αποτελεί και το ισχύον εσωτερικό δίκαιο μεταφορών και περιέχει διατάξεις που αφορούν γενικότερα μεταφορές με αυτοκίνητα.

Ειδικότερα ο ν. 383/1976 προβλέπει τους όρους με τους οποίους επιτρέπεται η άσκηση επιχείρησης οδικής μεταφοράς πραγμάτων στο εσωτερικό. Ορίζονται οι έννοιες εμπορευματικών μεταφορών επαγγελματία αυτοκινητιστή - οδηγού, καθορίζονται οι κατηγορίες μεταφορών τα πρόσωπα, οι όροι άσκησης μεταφοράς. Ορίζονται τα οχήματα και οι προϋποθέσεις με τις οποίες χρησιμοποιούνται. Περιλαμβάνει επίσης και διαταγές σχετικά με τα κόμιστρα, μεταβίβαση και αντικατάσταση οχημάτων κ.λ.π.

Βάσει αυτού συνεπάγονται τα ακόλουθα:

α. Η οδική μεταφορά πραγμάτων στο εσωτερικό μπορεί να γίνεται μόνο επαγγελματικά με μορφή συλλογικής ή ατομικής μεταφορικής επιχειρήσεως αποκλειστικά από έλληνες επαγγελματίες αυτοκινητιστές και από ελληνικά νομικά πρόσωπα (εταιρίες στις οποίες συμμετέχουν μόνο επαγγελματίες αυτοκινητιστές).

β) Για να ασχοληθεί κανείς επαγγελματικά πρέπει: 1) να λάβει επαγγελματική άδεια οδήγησης, ανάλογη με το όχημα, 2) να λάβει έγκριση λειτουργίας μεταφορικής επιχείρησης από τον οικείο νομάρχη, 3) να είναι ασφαλισμένος στο Ταμείο Συντάξεως Αυτοκινητιστών

γ) Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορές πραγμάτων πρέπει να είναι δημοσίας χρήσεως και όχι ιδιωτικής χρήσης. Επίσης πρέπει να είναι εφοδιασμένα με άδεια κυκλοφορίας και να υποβάλλονται σε τεχνικό έλεγχο. Τα οχήματα είναι φορτηγά (βυτιοφόρα - ψυγεία - γερανοφόρα κ.λ.π.).

2.1.2 ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Ο νόμος που αποτέλεσε την βάση του συστήματος οδικών μεταφορών είναι ο ν. 2119/1950 «περί των δια λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών» με τον οποίο ιδρύθηκαν τα Κοινά Ταμεία Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Ίσχυσε μέχρι το 1973 οπότε και καταργήθηκε από τον ν.δ. 102/7973 «περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελούμενων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών» και ο οποίος οργάνωσε τις αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες και αποτελεί το ισχύον δίκαιο γι'αυτές. Με βάση τον νόμο αυτό οι εθνικές μεταφορές επιβατών ενεργούνται κατά μεγάλο μέρος από ενώσεις προσώπων με διάφορους νομικούς τύπους. Και εδώ οι μεταφορές ασκούνται με επιχειρηματική μορφή από επαγγελματίες αυτοκινητιστές με οχήματα κατάλληλα για μεταφορά επιβατών δημοσίας χρήσεως.

Αναφορικά, οι κυριότερες κατηγορίες επιχειρήσεων για μεταφορές επιβατών είναι οι ακόλουθες:

- Τα κοινά ταμεία εισπράξεως λεωφορείων
- Οι επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και Αθηνών (ΟΑΣΘ και ΕΑΣ αντίστοιχα)
- Τα τουριστικά λεωφορεία δημοσίας χρήσεως
- Επιβατηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως με ή χωρίς μετρητή (ταξί και αγοραία αντίστοιχα)

- Σχολικά λεωφορεία
- Ηλεκτροκίνητα λεωφορεία περιοχής Αθηνών και Πειραιά (ΗΛΠΑΠ), τα γνωστά τρόλει
- Οι ηλεκτρικοί σιδηρόδρομοι Αθηνών και Πειραιά (ΗΣΑΠ)

2.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι διεθνείς οδικές μεταφορές διέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις της Γενεύης. Η μια από αυτές αφορά την διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων CMR που την κύρωσε η Ελλάδα με τον ν. 559/1977 «περί κυρώσεως της συμβάσεως επί του συμβολαίου για διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων». Η άλλη, που αφορά την διεθνή οδική μεταφορά επιβατών και αποσκευών και δεν κυρώθηκε ακόμα από την χώρα μας.

Η συνθήκη της Ρώμης που ίδρυσε την ΕΟΚ προβλέπει την δημιουργία κοινής πολιτικής των μεταφορών στα κράτη - μέλη. Η πολιτική αυτή αποβλέπει: στην θέσπιση κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς επικράτεια κράτους - μέλους και στην θέσπιση όρων με τους οποίους γίνονται δεκτοί για εθνικές μεταφορές στα κράτη - μέλη μεταφορείς άλλων κρατών που δεν είναι εγκατεστημένοι στην χώρα μέλος όπου θέλουν να κάνουν μεταφορές.

α) Στο άρθρο 76 εξαγγέλλεται η υποχρέωση των κρατών - μελών κυρίως σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς καθώς και ορίζεται η υποχρέωση των κρατών - μελών να άρουν τις διακρίσεις που υπάρχουν για τους ξένους μεταφορείς ως προς τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς.

β) Για να μπορούν οι εθνικοί μεταφορείς να εκτελούν μεταφορές σε άλλα κράτη - μέλη στα οποία δεν έχουν επαγγελματική εγκατάσταση θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής όροι:

- i) Εντιμότητα (καθαρό ποινικό μητρώο)
- ii) Οικονομική ικανότητα (οικονομικές εγγυήσεις - λογαριασμοί τραπεζών)
- iii) Επαγγελματική ικανότητα (μόρφωση - πτυχία κ.λ.π.)

2.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

Τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα αποτελούν την κατακλείδα της διαχρονικής εξέλιξης των πρώτων μεταφορικών μέσων που έφτιαξε ο άνθρωπος.

Χωρίζονται σε τέσσερις (4) κατηγορίες:

α) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ τα οποία διακρίνονται σε επιβατηγά ΙΧ, αγροτικά, επαγγελματικά και ταξί.

β) ΔΙΚΥΚΛΑ τα οποία διακρίνονται σε μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και ποδήλατα.

γ) ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ τα οποία διακρίνονται σε υπεραστικά, αστικά, τουριστικά και επαγγελματικά.

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ τα οποία διακρίνονται σε απλά φορτηγά και σε φορτηγά για ειδικές μεταφορές (ψυγεία - βυτιοφόρα)

ε) ΤΡΕΝΑ τα οποία διακρίνονται σε επιβατηγά και εμπορικά

Πρέπει να σημειώσουμε ότι υπάρχουν και περαιτέρω διακρίσεις των κατηγοριών αυτών με κριτήριο κυρίως το είδος της μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων που καλείται να διεξαχθεί κάθε φορά.



2.4 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η οδική συγκοινωνία είναι αυτή που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό διακίνησης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στο εσωτερικό της χώρας μας.

Κύριοι άξονες διακίνησης εμπορευμάτων - επιβατών είναι οι βασικές συγκοινωνιακές αρτηρίες της ηπειρωτικής Ελλάδας. Από αυτές οι νέοι εθνικοί δρόμοι Αθήνας - Λάρισας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων, Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας, Ρίου - Αγρινίου - Άρτας - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας, Πρέβεζας - Πάργας - Ηγουμενίτσας, Κοζάνης - Κόνιτσας - Ιωαννίνων, Δελφών - Γαλαξιδίου - Αντιρρίου και η αρτηρία της βόρειας Κρήτης είναι δρόμοι για μεγάλες ταχύτητες.

Εκτός όμως από αυτούς τους δρόμους αξιόλογη κίνηση παρουσίασαν και οι παλιοί άξονες Αθήνας - Τρικάλων - Μετσόβου - Ιωαννίνων, Τρικάλων - Γρεβενών - Κοζάνης - Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης, ο περιφερειακός Πελοποννήσου καθώς και μερικοί άλλοι επαρχιακοί καλής ή κακής βατότητας ασφαλτόδρομοι.

Οι σημαντικότεροι συνοριακοί οδικοί σταθμοί είναι ο σταθμός των Ευζώνων - Κήπων - Νίκης και Καστανιών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι όλο και περισσότερο τα τελευταία χρόνια το οδικό δίκτυο της χώρας μας εκσυγχρονίζεται και παίρνει μια νέα μορφή, χάρη στα έργα που έχουν γίνει και γίνονται αλλά και πρόκειται να γίνουν ιδιαίτερα μετά την είσοδό μας στην ΟΝΕ. Έργα όπως η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, η διαπλάτυνση εθνικής οδού Αθηνών - Πατρών, η κατασκευή της Εγνατίας οδού, η οδός Ηγουμενίτσα - Γιάννενα που σηματοδοτούν μια νέα εποχή για τις χερσαίες μεταφορές.

2.5 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Υπάρχει μια άτυπη συνεργασία μεταξύ των περιοχών έτσι ώστε το περίσσευμα προϊόντων της μιας να διανέμεται στις άλλες. Παρ'όλα αυτά κάθε περιοχή προσπαθεί να είναι αυτάρκης σε όσο γίνεται περισσότερα προϊόντα έτσι ώστε να μειώνεται το κόστος μεταφοράς του από άλλες Περιοχές (χρόνος – τιμή) για να φθάνει στην μικρότερη δυνατή τιμή στον τελικό καταναλωτή του το προϊόν αυτό.

Όμως καμία περιοχή δεν μπορεί να γίνει απόλυτα αυτάρκης διότι δεν το επιτρέπει η μορφολογία εδάφους, το υπέδαφος, οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις, τα εργατικά χέρια, οι καιρικές συνθήκες και άλλοι παράγοντες.

Κωδικός	Όνομασία	Σελίδες
1.	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ	1
2.	ΦΡΟΥΤΑ ΦΡΕΣΚΑ - ΛΑΧΑΝΙΚΑ ΦΡ., ΚΑΤΕΞ., - ΠΑΤΑΤΕΣ	1
3.	ΖΩΑ ΖΩΝΤΑ - ΖΑΧΑΡΟΤΕΥΤΛΑ	1
4.	ΞΥΛΕΙΑ - ΦΕΛΛΟΣ (πρώτη κατηγορία)	1
5.	ΥΛΕΣ ΥΦΑΝΤΙΚΕΣ - ΑΚΑΤΕΡΓ. ΖΩΪΚΑ, ΦΥΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ	1
6.	ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ - ΚΑΠΝΟΣ - ΖΩΟΤΡΟΦΕΣ	1
7.	ΕΛΑΙΟΣΠΟΡΟΙ, ΕΛΑΙΟΓΕΝΗ ΦΡΟΥΤΑ ΖΩΪΚΑ ΚΑΙ ΦΥΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΛΙΠΗ	2
8.	ΣΤΕΡΕΑ ΟΡΥΚΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	2
9.	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΟ	2
10.	ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	2
11.	ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ	2
12.	ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΜΗ ΣΙΔΗΡΟΥΧΑ	2
13.	ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΥ (μη τελικής βιομηχανοποίησης)	3
14.	ΟΡΥΚΤΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΥΛΙΚΑ βιομηχανοποιημένα	3
15.	ΟΡΥΚΤΑ ΥΛΙΚΑ ΛΟΙΠΑ	3
16.	ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	3
17.	ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	3
18.	ΧΗΜΙΚΑ ΔΙΑΦΟΡΑ	4
19.	ΧΑΡΤΟΠΟΛΤΟΣ (εκτός ξύλου)	4
20.	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	4
21.	ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΕΚ ΜΕΤΑΛΛΟΥ ΤΕΛΙΚΑ	4
22.	ΥΑΛΙΚΑ - ΕΙΔΗ ΑΓΓΕΙΟΠΛΑΣΤΙΚΗΣ	4
23.	ΕΙΔΗ ΔΕΡΜΑΤΟΣ - ΥΦΑΝΣΕΩΣ - ΕΝΔΥΣΕΩΣ - ΕΛΑΣΤΙΚΟΥ - ΧΑΡΤΟΥ - ΦΕΛΛΟΥ	4
24.	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΙΔΗ Μ.Α.Α.	5
	ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	5

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (ΤΟΝΝΟΙ)													
---------	-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΞΕΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
101	184079	100149	21775	376815	206494								1036137	
102	533116	66979	6514	5814	1210666				88825	1031927		13953	266877	1318911
103	176927	438914	10790	158082	10764	1216622	3101		383852			73870	238804	2920079
104		37960	49829	171339	12623								79289	3416
195	894122	644002	17304	235367	16578	2975442	222218		88825	1415779		87823	1621117	4242406

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΓΙΑ ΆΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
201	642195	137794	5514	123486	10764	461038			59217	419676			421105	58786
202	251927	317482	90796	21086	1434515	195885			29608	383852		73870	274489	2920079
203		71479	10790	115246	5814	1079890	12623			612251		13953	925523	1263542
204		115246	10790			13710								
295	894122	644001	17304	235368	16578	2975443	222218		88825	1415779		87823	1621117	4242407

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΚΑΙ ΞΕΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
301	642195	137794	6514	123486	10764	461038			59217	419676			421105	58786
302	251927	317482	90796	21086	1434515	195885			29608	383852		73870	274489	2920079
303		71479	10790	115246	5814	1079890	12623			612251		13953	925523	1263542
304		115246	10790			13710								
395	894122	644001	17304	235368	16578	2975443	222218		88825	1415779		87823	1621117	4242407

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (ΤΟΝΝΟΙ)
---------	-------------------------------

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΞΕΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Σύνολο
101	35268			447035		206417			949325		3563494
102	169245			1044830		115922		10000	797500		6686760
103	202188			82608		27761	126463	29762	1350376		7450963
104	38858			55915		2847			221000		674086
195	446559			1630388		352947	126463	39762	3318201		18375303

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΓΙΑ ΆΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Σύνολο
201	224700			512167		15106		22757	1545445		4651986
202	75819			346879		12655	126463	5581	490420		7011476
203	124459			771343		325186		10000	1241140		6507897
204	21580							1424	41197		203947
295	446558			1630389		352947	126463	39762	3318202		18375306

ΦΟΡΤΙΟ ΠΟΥ ΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΚΑΙ ΞΕΦΟΡΤΩΘΗΚΕ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΊΔΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ

	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Σύνολο
301	30014596		323386	6558132		642849	403033	132423	1902363	2824890	75371334
302	11868105		187798	325486		47568	555043		510164	22483789	34470105
303	13000829		72522	891851		1820624	219630	105381	4228310	1245167	31681940
304	10229102		20410	250409				22776	88814	509145	16130721
395	65112632		604116	8025878		2511041	1177706	260580	6729624	7062391	157654100

Όπως βλέπουμε από τους πίνακες Α3 η Ελλάδα χωρίζεται σε 4 Περιοχές.

- Στην περιοχή της βόρειας Ελλάδας κατά το 1996 βλέπουμε ότι μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων που ξεφορτώνονται από άλλες περιοχές της Ελλάδας προς αυτήν είναι κυρίως είδη διατροφής, καπνός, χαρτί, ξύλο καθώς και προϊόντα μη τελικής βιομηχανοποίησης, διάφορα χημικά και είδη ενδύσεως. Ενώ φεύγουν προς άλλες περιοχές μεγάλες ποσότητες σε δημητριακά προϊόντα, είδη διατροφής και ζωοτροφές, χημικά διάφορα, είδη ενδύσεως και δέρματα. Διαπιστώνουμε ότι το έτος 1996 στην βόρεια Ελλάδα τα προϊόντα που φεύγουν από την περιοχή αυτή είναι 5,6% περισσότερα από αυτά που έρχονται προς την βόρεια Ελλάδα.

Εδώ τα προϊόντα που διακινούνται είναι κυρίως προϊόντα δημητριακά, είδη διατροφής - ζωοτροφές, στερεά ορυκτά, μέταλλα ορυκτά, οικοδομικά υλικά - λιπάσματα.

- Στην κεντρική Ελλάδα προϊόντα που έρχονται από άλλες περιοχές είναι κυρίως δημητριακά, είδη διατροφής, προϊόντα μετάλλου μη τελικής βιομηχανοποίησης - ορυκτά οικοδομικά υλικά - διάφορα χημικά - είδη δέρματος - χάρτου - ελαστικά. Προϊόντα που φεύγουν από κεντρική Ελλάδα προς άλλες περιοχές αφορούν κυρίως φρούτα, λαχανικά - είδη διατροφής - καπνός - οικοδομικά υλικά, είδη χάρτου κ.α.

Το 1996 το σύνολο προϊόντων που έφυγε προς κεντρική Ελλάδα από άλλες περιοχές ήταν κατά 1,77% λιγότερο από το σύνολο προϊόντων που διακινείται από την κεντρική Ελλάδα προς άλλες περιοχές. Όσον αφορά την διακίνηση προϊόντων - εμπορευμάτων στην ζώνη της κεντρικής Ελλάδας τις μεγαλύτερες ποσότητες τις συναντάμε στα φρούτα - λαχανικά - πατάτες - είδη διατροφής, λιπάσματα μη σιδηρούχα μεταλλεύματα - οικοδομικά υλικά, ζωοτροφές.

- Στην Αττική βλέπουμε ότι προς την ζώνη αυτή διακινούνται κυρίως φρούτα - λαχανικά - κατεψυγμένα προϊόντα, πατάτες, προϊόντα πετρελαίου, οικοδομικά υλικά (ορυκτά - βιομηχανοποιημένα), είδη δέρματος - ενδύσεως - υφάνσεως - ελαστικών - χαρτιών - ξύλου. Ενώ από την Αττική

προς τις άλλες περιοχές διακινούνται κυρίως προϊόντα πετρελαίου - μετάλλου - οικοδομικά υλικά - χημικά - μηχανήματα - μεταφορικά μέσα - είδη δέρματος - ενδύσεως.

Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Αττικής βλέπουμε ότι οι ποσότητες προϊόντων που κινούνται προς αυτήν είναι μεγαλύτερες των ποσοτήτων που φεύγουν κατά 5,7%.

Όσον αφορά την εσωτερική διακίνηση αυτή αφορά προϊόντα όπως φρούτα - λαχανικά - οπωροκηπευτικά - πετρέλαιο - οικοδομικά και ορυκτά υλικά, χημικά.

- Για τα νησιά για τα οποία πρέπει να σημειώσουμε την δυσκολία μεταφοράς λόγω του μικρού οδικού δικτύου που θα πρέπει να συνδυάζεται με την ακτοπλοία βλέπουμε ότι προς αυτά κινούνται κυρίως ποσότητες φρούτων - λαχανικών, ζωοτροφές, είδη διατροφής, κάποια είδη δέρματος - ενδύσεως - υφάνσεως - χημικά - ξυλεία.

Ενώ από τα νησιά προς άλλες περιοχές κινούνται κυρίως φρούτα, λαχανικά και ορυκτά υλικά.

Το σύνολο εμπορευμάτων - προϊόντων που φεύγουν από τα νησιά προς άλλες περιοχές της Ελλάδας είναι 2,56% μικρότερο από το σύνολο των προϊόντων εμπορευμάτων που διακινούνται προς αυτά. Τέλος, όσον αφορά την εσωτερική διακίνηση προϊόντων τις μεγαλύτερες ποσότητες τις συναντάμε στα δημητριακά - ξυλεία - καπνός - ζωοτροφές - είδη διατροφής, φυτικά έλαια - ελαιόλαδο, προϊόντα πετρελαίου, οικοδομικά υλικά.

2.6 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΜΗΜΑ Α΄ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 133: Έννοια

1. Με την σύμβαση χερσαίας μεταφοράς ο μεταφορέας υποχρεούται να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα στην ξηρά ή εσωτερικά νερά έναντι κομιστρού.
2. Αν το κόμιστρο έχει καθορισθεί, οφείλεται το συνηθισμένο στον τόπο και χρόνο της αποστολής.

ΑΡΘΡΟ 134: Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται για τις ταχυδρομικές μεταφορές.

ΑΡΘΡΟ 135

ΤΜΗΜΑ Β΄ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ

ΑΡΘΡΟ 136: Δελτίο μεταφοράς

Για την μεταφορά μπορεί να εκδοθεί δελτίο σε τρία πρωτότυπα που υπογράφονται από τον αποστολέα και τον μεταφορέα. Το πρώτο δίνεται στον αποστολέα, το δεύτερο ακολουθεί τα πράγματα και το τρίτο παραμένει στον μεταφορέα. Ο αποστολέας υποχρεούται να δηλώσει μόνο τα στοιχεία που αναγράφονται στο δελτίο, εκτός από εκείνα που αφορούν τον μεταφορέα.

ΑΡΘΡΟ 137: Χερσαία φορτωτική

Αντί δελτίου μεταφοράς ο μεταφορέας εκδίδει χερσαία φορτωτική σε διαταγή ή στον κομιστή αν το ζητήσει ο αποστολέας. Εκδίδεται σε ένα πρωτότυπο που δίνεται στον αποστολέα και σε δυο αντίγραφα, ένα για τον μεταφορέα και ένα που ακολουθεί τα πράγματα.

ΑΡΘΡΟ 138: Στοιχεία δελτίου μεταφοράς και φορτωτικής

1. Στο δελτίο μεταφοράς ή στη φορτωτική αναγράφονται:
 - α) ο τόπος και ο χρόνος έκδοσης

- β) το μεταφορικό μέσο
- γ) το όνομα και η διεύθυνση του αποστολέα, του μεταφορέα και του παραλήπτη
- δ) ο τόπος και ο χρόνος παραλαβής από τον μεταφορέα και ο τόπος παράδοσης
- ε) περιγραφή των πραγμάτων και η συσκευασία τους
- στ) ο αριθμός των μονάδων ή δεμάτων, τα διακριτικά σημεία και οι αριθμοί του
- ζ) το μικτό βάρος ή κατά άλλο τρόπο προσδιοριζόμενη ποσότητα πραγμάτων και
- η) το κόμιστρο και τα λοιπά έξοδα

2. Στο δελτίο ή την φορτωτική μπορούν ακόμη να αναγράφονται:

- α) το ποσό αντικαταβολής που οφείλει ο παραλήπτης
- β) η προθεσμία παράδοσης και
- γ) τα έγγραφα και οι οδηγίες που έχουν δοθεί στον μεταφορέα για την εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων

3. Στο δελτίο μεταφοράς ή στην φορτωτική μπορεί να αναγράφεται και κάθε άλλη συμφωνία ή χρήσιμο στοιχείο για την μεταφορά. Σε περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων πραγμάτων πρέπει να προσδιορίζονται η φύση του κινδύνου και οι ενδεικνυόμενες προφυλάξεις.

ΑΡΘΡΟ 139: Ευθύνη του αποστολέα

1. Ο αποστολέας ευθύνεται ανεξάρτητα από την υπαιτιότητα του για κάθε ζημία του μεταφορέα από ανακρίβεια ή ανεπάρκεια των εγγράφων του που του παρέδωσε και των δηλώσεων του που έκανε και αν δεν καταχωρήθηκαν σε δελτίο μεταφοράς ή φορτωτικής.

2. Αν δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, ο αποστολέας ευθύνεται απέναντι στον μεταφορέα για κάθε ζημία από έλλειψη ή ελάττωμα της συσκευασίας των πραγμάτων εκτός αν η έλλειψη ή το ελάττωμα ήταν φανερά ή γνωστά

ΑΡΘΡΟ 140: Έλεγχος των στοιχείων

Ο μεταφορέας ελέγχει την ακρίβεια των αριθμών των μονάδων ή δεμάτων των διακριτικών σημείων και αριθμών τους την εξωτερική κατάστα-

ση των πραγμάτων και αν το ζητήσει ο αποστολέας και υποβάλλει τα έξοδα, το περιεχόμενο των δεμάτων καθώς και το μικτό βάρος ή την ποσότητα των πραγμάτων. Ο μεταφορέας σημειώνει το δελτίο μεταφοράς ή την φορτωτική του διενέργεια του ελέγχου και αιτιολογημένα τις επιφυλάξεις. Αν ο έλεγχος δεν έγινε ο μεταφορέας σημειώνει τους λόγους.

ΑΡΘΡΟ 141: Αποδεικτική δύναμη

1. Αν στο δελτίο μεταφοράς ή στην φορτωτική δεν έχουν σημειωθεί αιτιολογημένες επιφυλάξεις του μεταφορέα, τεκμαίρεται ότι τα πράγματα ήταν σε καλή κατάσταση την στιγμή της παραλαβής τους από τον μεταφορέα και ότι ο αριθμός των μονάδων ή δεμάτων καθώς και τα διακριτικά τους σημεία και οι αριθμοί ήταν σύμφωνα με το περιεχόμενο του δελτίου μεταφοράς ή της φορτωτικής.

2. Στον παραλήπτη δεν αντιτάσσονται όροι που δεν αναγράφονται στη φορτωτική.

ΑΡΘΡΟ 142: Φόρτωση - εκφόρτωση

Αν δεν προκύπτει κάτι άλλο, η φόρτωση, μεταφόρτωση και εκφόρτωση εκτελείται από τον μεταφορέα με δαπάνη του.

ΑΡΘΡΟ 143: Δικαίωμα οδηγιών

1. Ο αποστολέας δικαιούται να ζητήσει από το μεταφορέα τη διακοπή της μεταφοράς, την επιστροφή των πραγμάτων ή την παράδοση τους σε διαφορετικό τόπο ή διαφορετικό παραλήπτη. Ο μεταφορέας δικαιούται να ζητήσει προπληρωμή πρόσθετου κομίστρου και των τυχόν δαπανών των ζημιών του.

2. Τα δικαιώματα αυτά περιέρχονται στον παραλήπτη, όταν του παραδοθεί φορτωτική ή δελτίο που συνοδεύει τα πράγματα ή όταν μετά από άφιξη των πραγμάτων, ο παραλήπτης νομιμοποιηθεί για την παραλαβή τους.

3. Τα δικαιώματα αυτά ανήκουν από την έναρξη της μεταφοράς στον παραλήπτη, αν αυτό έχει σημειωθεί στο δελτίο ή την φορτωτική.

ΑΡΘΡΟ 144: Αδυναμία εκτέλεσης

1. Αν για οποιοδήποτε λόγο η εκτέλεση της σύμβασης ήταν ή έγινε αδύνατη πριν από την άφιξη των πραγμάτων στο τόπο παράδοσης τους ο με-

ταφορέας υποχρεούται να ζητήσει και να ακολουθήσει τις οδηγίες αυτού που έχει το δικαίωμα οδηγιών.

2. Αν η εκτέλεση της μεταφοράς είναι δυνατή αλλά με διαφορετικούς όρους από τους συμφωνηθέντες, ο μεταφορέας αν δεν πάρει έγκαιρα οδηγίες ενεργεί κατά την κρίση του σύμφωνα με το συμφέρον αυτού που έχει το δικαίωμα οδηγιών.

ΑΡΘΡΟ 145: Εμπόδια στην παράδοση

1. Αν προκύψουν εμπόδια στην παράδοση, ο μεταφορέας υποχρεούται να ζητήσει και να ακολουθήσει τις οδηγίες του αποστολέα. Αν ο παραλήπτης αρνείται την παραλαβή, ο αποστολέας δικαιούται να διαθέσει τα πράγματα.

2. Αν ο παραλήπτης έδωσε ήδη εντολή να παραδοθούν τα πράγματα σε τρίτο και προκύψουν εμπόδια στην παράδοση ή ο τρίτος αρνηθεί να παραλάβει τα δικαιώματα της παραγράφου 1 έχει ο αρχικός παραλήπτης.

ΑΡΘΡΟ 146: Δικαιώματα του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας δικαιούται να απαιτήσει, εκτός από το κόμιστρο τις δαπάνες για την λήψη και την εκτέλεση οδηγιών κατά τα άρθρα 144 - 145. Εκτός αν οι δαπάνες αυτές οφείλονται σε πταίσμα του.

2. Στα άρθρα 144 - 145 ο μεταφορέας μπορεί να εκφορτώσει τα πράγματα για λογαριασμό του δικαιούχου. Με την εκφόρτωση θεωρείται ότι λήγει η μεταφορά. Ο μεταφορέας υποχρεούται στην φύλαξη των πραγμάτων. Αν αναθέσει την φύλαξη σε τρίτο, ευθύνεται, μόνο για την εκλογή του τρίτου.

3. Αν τα πράγματα υπόκεινται σε φθορά ή μείωση αξίας ή τα έξοδα φύλαξης είναι δυσανάλογα με την αξία τους, ο μεταφορέας μπορεί να τα διαθέσει κατά το άρθρο 126.

ΑΡΘΡΟ 147: Εξόφληση κατά την παραλαβή

1. Αν κατά την άφιξη των πραγμάτων στον τόπο παράδοσης οφείλονται κόμιστρα, δαπάνες ή αντικαταβολή, ο παραλήπτης για να παραλάβει τα πράγματα, οφείλει να εξοφλήσει αυτές ή αν υπάρχει αμφισβήτηση, να δώσει επαρκή ασφάλεια.

2. Ο αποστολέας ελευθερώνεται αν ο μεταφορέας παραδώσει τα πράγ-

ματα χωρίς επαρκεί ασφάλεια.

ΑΡΘΡΟ 148: Νόμιμο ενέχυρο

Ο μεταφορέας έχει ενέχυρο στα πράγματα για τις απαιτήσεις του από την σύμβαση μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ 149: Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας ευθύνεται για την απώλεια ή την βλάβη των πραγμάτων από την παραλαβή μέχρι την παράδοση τους, καθώς και για την καθυστέρηση της παράδοσης, εκτός αν αυτές οφείλονται σε περιστατικά που δεν μπορούσε να αποτρέψει. Το ελάττωμα του μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί περιστατικό απαλλαγής του μεταφορέα.

2. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για την απώλεια ή την βλάβη των πραγμάτων που προκλήθηκαν από τους ιδιαίτερους κινδύνους που περικλείουν:

- α) τη χρησιμοποίηση ακαλύπτων οχημάτων μετά ρητή συμφωνία
- β) η έλλειψη ή το ελάττωμα της συσκευασίας, εφόσον πρόκειται για πράγματα που χωρίς συσκευασία ή κατάλληλη συσκευασία είναι εκτεθειμένα σε ζημιές
- γ) φόρτωση, στοίβαξη, εκφόρτωση ή άλλος χειρισμός των πραγμάτων από τον αποστολέα ή τον παραλήπτη
- δ) ιδιάζουσα φάση ορισμένων πραγμάτων που προκαλεί απώλεια ή βλάβη οφειλόμενες ιδιαίτερα σε θραύση, οξειδωση, γρήγορη εσωτερική χειροτέρευση, από ξήρανση, διαρροή, φυσική φύρα ή σε δράση εντόμων
- ε) ανεπάρκεια των σημείων και αριθμών δεμάτων και
- στ) η μεταφορά ζωντανών ζώων

Στις περιπτώσεις αυτές ο μεταφορέας ευθύνεται αν αποδεικνύεται πταίσμα δικό του ή των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης.

3. Ο δικαιούχος μπορεί να θεωρήσει τα πράγματα απολεσθέντα αν δεν παραδοθούν μέσα σε 20 ημέρες από την συμφωνημένη παράδοση ή αν δεν είχε συμφωνηθεί ημέρα παράδοσης, μέσα σε 40 ημέρες από την παραλαβή.

ΑΡΘΡΟ 150: Υπολογισμός αποζημίωσης

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας η αποζημίωση περιορίζεται στην αξία που είχαν τα πράγματα στον χρόνο και τόπο παραλαβής για μεταφορά.
2. Σε περίπτωση βλάβης των πραγμάτων η αποζημίωση περιορίζεται στην μείωση της αξίας που είχαν τα πράγματα στον χρόνο και τόπο Παραλαβής για μεταφορά.
3. Σε περίπτωση καθυστέρησης ή αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό του κομίστρου.
4. Σε περίπτωση δόλου του μεταφορέα οφείλεται πλήρης αποζημίωση.

ΑΡΘΡΟ 151: Μεταφορά από περισσότερους μεταφορείς

1. Κάθε μεταφορέας ευθύνεται σε ολόκληρο για τις υποχρεώσεις του από την σύμβαση.
2. Ο μεταφορέας που κατέβαλε αποζημίωση έχει δικαίωμα αναγωγής έναντι των υπολοίπων. Αν δεν προσδιορίζονται οι υπαίτιοι ευθύνονται όλοι ανάλογα με το μερίδιό τους στο κόμιστρο. Εκτός εκείνων που αποδεικνύονται ότι η βλάβη δεν έγινε στο τμήμα τους.
3. Ο τελευταίος μεταφορέας υποχρεούται να εισπράξει από τον παραλήπτη το κόμιστρο, τις δαπάνες και την οφειλόμενη αντικαταβολή. Αν δεν το κάνει τότε ευθύνεται έναντι του αποστολέα και των λοιπών μεταφορέων. Σβήνουν οι αξιώσεις κάθε μεταφορέα έναντι του αποστολέα.

ΤΜΗΜΑ Γ΄ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

ΑΡΘΡΟ 153: Εισιτήριο

Αν για την μεταφορά προσώπου εκδώσει ο μεταφορέας εισιτήριο που υπογράφει το όνομα ορισμένου πελάτη, η αξίωση για την μεταφορά είναι αμεταβίβαστη.

ΑΡΘΡΟ 154: Επιβίβαση

Αν ο πελάτης δεν προσέλθει έγκαιρα για επιβίβαση ο μεταφορέας ελευ-

θερώνεται και ο επιβάτης οφείλει ολόκληρο το κόμιστρο.

ΑΡΘΡΟ 155: Καταλληλότητα μεταφορικού μέσου

Ο μεταφορέας υποχρεούται να διαθέσει μεταφορικό μέσο, κατάλληλο, ασφαλές και ανταποκρινόμενο στους όρους της σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 156: Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας ευθύνεται για το θάνατο ή βλάβη του σώματος ή της υγείας, του επιβάτη που προξενήθηκαν κατά την μεταφορά, για καθυστέρηση της μεταφοράς καθώς και για κάθε παράβαση των υποχρεώσεων του, εκτός αν οφείλονται σε περιστατικά που δεν μπορούσε να αποτρέψει με την επιμέλεια συνετού μεταφορέα. Το ελάττωμα του μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί λόγο απαλλαγής του μεταφορέα.

2. Αν καθυστερήσει η έναρξη ή συνέχιση της μεταφοράς, ο επιβάτης δικαιούται να καταγγείλει την σύμβαση οφείλει όμως κόμιστρο ανάλογο με την απόσταση που διανύθηκε. Ο μεταφορέας ευθύνεται κατά την προηγούμενη παράγραφο.

3. Για τις αποσκευές που την φύλαξη τους διατήρησε ο επιβάτης ο μεταφορέας ευθύνεται για πταίσμα δικό του ή των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της σύμβασης.

ΑΡΘΡΟ 157: Νόμιμο ενέχυρο πελάτη - επιβάτη

Ο επιβάτης έχει για τις απαιτήσεις του από τον μεταφορέα νόμιμο ενέχυρο στο μεταφορικό μέσο.

ΑΡΘΡΟ 158: Παραγραφή

Οι αξιώσεις από την σύμβαση μεταφοράς παραγράφονται μετά 3 χρόνια από το τέλος του έτους που ο πελάτης έφθασε στον τόπο προορισμού ή που διακόπηκε το ταξίδι εκτός αν έλαβε γνώση της ζημίας αργότερα οπότε η παραγραφή αρχίζει από την γνώση. Σε κάθε περίπτωση οι αξιώσεις παραγράφονται 5 έτη από το τέλος του έτους που συνέβη η ζημία.

ΑΡΘΡΟ 159: Αποσκευές

Για τις αποσκευές που η φύλαξη τους ανέθεσε ο επιβάτης στον μεταφορέα εφαρμόζονται ανάλογα με τις διατάξεις της μεταφοράς των πραγμάτων.

ΤΜΗΜΑ Δ'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 160: Απαλλακτικές ρήτρες

1. Συμφωνίες που αποκλείουν ή περιορίζουν την ευθύνη του μεταφορέα ή αντιστρέφουν σε όφελός του το βάρος της απόδειξης είναι άκυρες αν ο μεταφορέας ασκεί επιχείρηση μεταφοράς. Η ακυρότητα δεν επηρεάζει το κύρος των λοιπών όρων της σύμβασης.
2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου δεν εφαρμόζονται στις σχέσεις μεταξύ μεταφορέων ή μεταξύ παραγγελιοδόχων και μεταφορέων.

3. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1. ΕΘΝΙΚΕΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν είναι εύκολο από την φύση τους να ανατεθούν και να λειτουργήσουν από ιδιώτες. Πράγματι για την προμήθεια - εγκατάσταση και συντήρηση όλων όσων απαιτεί ένα σιδηροδρομικό δίκτυο χρειάζονται υπέρογκα ποσά που δεν διαθέτει ένας ιδιώτης. Πέραν αυτού όμως αποτελούν μια πολύ σοβαρή υπόθεση για το κράτος ώστε να είναι αδύνατο να αφεθούν αποκλειστικά στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Αρχικά λοιπόν, ιδρύθηκαν οι Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) που λειτούργησε ως νομικό πρόσωπο δικαίου με τους κανόνες εκμεταλλεύσεις ιδιωτικών επιχειρήσεων. Από το 1920 - 1953 είχε συγκεντρώσει όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα.

Η βελτίωση όμως του οδικού δικτύου συνεπώς και των οδικών μεταφορών καθώς και η δυσκαμψία της κρατικής αυτής επιχείρησης ΣΕΚ συνετέλεσαν ώστε να δημιουργηθεί ένας περισσότερο ανεξάρτητος οικονομικά και διοικητικά οργανισμός, ο ΟΣΕ, με τον ν. 674/1970 περί ιδρύσεως σιδηροδρόμων Ελλάδος ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου ως ανώνυμη εταιρία δηλαδή που ανέλαβε όλα τα δικαιώματα, τις δραστηριότητες και τις υποχρεώσεις του ΣΕΚ και του δόθηκε η δυνατότητα να έχει δικά του λεωφορεία για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού του οδικού δικτύου.

Κατά τον ν. 674/1970 είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου συγκεκριμένα μονοπρόσωπη ανώνυμη εταιρία με αναπαλλοτριώτες μετοχές που ανήκουν στο κράτος. Λειτουργεί με βάση το ιδιωτικό δίκαιο. Έχει διοικητικό συμβούλιο, είναι έμπορος και υπόκεινται στις συνέπειες της εμπορικότητας που μπορεί να κηρυχθεί σε πτώχευση.

Για να έχει τον έλεγχο το κράτος στην ανώνυμη εταιρία που επέλεξε για να κάνει τις δημόσιες μεταφορές δεν επιτρέπει την είσοδο άλλων μετόχων σ'αυτόν πλην του κράτους και διορίζει το διοικητικό συμβούλιο.

Συγχρόνως, υπάρχει και η συγγραφή υποχρεώσεων 404/1972 με την

οποία ο ΟΣΕ αναλαμβάνει υποχρεώσεις για την οργάνωσή του, την διάθεση καταλλήλων μεταφορικών μέσων, την εκτέλεση της μεταφοράς με επιμέλεια. Επίσης, υπάρχει κανονισμός που προβλέπει λεπτομερώς τον τρόπο μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων και καθορίζει τις σχέσεις επιβατών με τον ΟΣΕ.

Για την παράβαση κάθε φύσεως υποχρεώσεων του ΟΣΕ προβλέπονται κυρώσεις όχι μόνο για τον σιδηρόδρομο αλλά και των υπαλλήλων του αλλά και για το κοινό του (ως ταξιδιώτες και πολίτες) που οι πράξεις τους πλήττουν τις μεταφορές και τις συγκοινωνίες.

3.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- Το δίκαιο της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς αποτελείται από δυο συμβάσεις διεθνείς.

Μέχρι πρόσφατα υπήρχαν δυο διεθνείς συμβάσεις. Η σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων CIM και η σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών CIV που ονομάζονται Συμβάσεις της Βέρνης γιατί υπογράφηκαν στην Βέρνη.

Στις 9 Μαΐου 1980 υπογράφηκε νέα σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, COTIF, που τέθηκε σε ισχύ από 1 - 5 - 1985. Με αυτήν ιδρύθηκε διακρατικός οργανισμός, OTIF, με σκοπό την κατάρτιση ενιαίου καθεστώτος για την κατευθείαν διεθνή μεταφορά επιβατών - αποσκευών - εμπορευμάτων μεταξύ κρατών - μελών ώστε να διευκολύνει την εφαρμογή και εξέλιξη του νομικού αυτού καθεστώτος.

Η κυρίως σύμβαση COTIF συνοδεύεται από πρωτόκολλο για προνόμια και ασυλίες του διακρατικού οργανισμού OTIF και δυο παρατήματα που περιλαμβάνουν τις αρχικές συνθήκες διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς δηλαδή την CIM και CIV.

Την σύμβαση αυτή κύρωσε η Ελλάδα πρόσφατα και αποτελεί πλέον το δίκαιο που διέπει τις διεθνείς σιδηροδρομικές της μεταφορές.

Για τα ανατολικά κράτη υπάρχει η διεθνής σύμβαση CMGS που καταρτίστηκε για την Σοβιετική Ένωση και τις ανατολικές χώρες. Στην σύμ-

βαση αυτή μετέχουν και άλλα κράτη που έχουν υπογράψει και την συνθήκη της Βέρνης.

Οι ρυθμίσεις των συμβάσεων αυτών δεν διαφέρουν σημαντικά. Εκείνο που διαφέρει και εμποδίζει ενοποίηση του δικαίου σιδηροδρομικό μεταφορικό είναι μάλλον οι οικονομικές διαφορές των χωρών.



3.3 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Ο ΟΣΕ είναι μεταφορικό μέσο που παρέχει την δυνατότητα μαζικών και οικονομικότερων μεταφορών ενώ η θέση του ενισχύεται και από το στοιχείο της φιλικότητας προς το περιβάλλον έναντι άλλων μεταφορικών μέσων.

Αυτοί είναι και οι κυριότεροι παράγοντες που κάνουν ακόμη πιο δυνατή την ανάγκη για συνέχιση των προσπάθειών εκσυγχρονισμού του και δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού άξονα συνδεδεμένου με το ευρωπαϊκό δίκτυο καθώς και βελτιωμένων περιφερειακών γραμμών που θα τροφοδοτούν τον βασικό άξονα.

Ο βασικός άξονας των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι η εξής διαδρομή «Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη» που στα πλαίσια ευρωπαϊκού δικτύου υψηλών ταχυτήτων διακρίνεται στον άξονα βορά και νότου (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη) και του άξονα ανατολή – δύση (Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα).

A. Γραμμή «Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Ειδομένη» 586 χιλιόμετρα. Στο δρομολόγιο αυτό «Πειραιάς - Αθήνα - Λάρισα - Θεσσαλονίκη» οι ενδιάμεσοι σταθμοί είναι:

- Αθήνας
- Χαλκίδας
- Θήβας
- Λιβαδειάς
- Αμφίκλειας
- Παλαιοφαρσάλων
- Λάρισας
- Κατερίνης
- Πλατύ
- Θεσσαλονίκη

B. Γραμμή «Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα» 220 χιλιόμετρα. Στο δρομολόγιο αυτό «Πειραιάς - Κόρινθος - Πάτρα - Ολυμπία» οι ενδιάμεσοι σταθμοί είναι:

- Πειραιάς - Αθήνας
- Κόρινθος
- Ξυλόκαστρο
- Ακράτας
- Αίγιο
- Διακοπτού
- Πάτρας
- Κυλλήνης
- Πύργου
- Καλαμάτας

Άλλα δρομολόγια που γίνονται είναι:

Πειραιάς - Αθήνα - Οινοπ. - Χαλκίδα

Λάρισα - Βελεστίνο - Βόλος

Βόλος - Βελεστίνο - Καλαμπάκα

Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Αμύνταιο - Κοζάνη και Φλώρινα

Φλώρινα - Μεσονήσιο - Κρεμενίτσα

Διακοπτό - Καλάβρυτα

Καλονερό - Κυπαρισσία

Πύργος - Κατάκωλο

και πολλά άλλα

3.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα το έτος 1993 η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη κατά 4% σε σχέση με το 1992, το 1994 ήταν στο ίδιο επίπεδο με το 1993, το 1995 ήταν μειωμένη κατά 2,1 σε σχέση με το 1994 και το 1996 σε σχέση με το 1995.

Σημειώνεται ότι κατά το 1995 και 1996 υπήρξε μεγάλο πρόβλημα στον βασικό άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης εξαιτίας των κατολισθήσεων στον Μπράλο και στην Μαλακάσα, που είχαν σαν αποτέλεσμα τον αποκλεισμό της γραμμής για δυο μήνες περίπου.

Εκτιμάται ότι και κατά το 1997 το επιβατικό έργο είναι αυξημένο κατά το 10% περίπου έναντι εκείνου του προηγούμενου έτους.

Τα παραπάνω στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι τα τελευταία 2-3 τελευταία χρόνια υπάρχει μια σαφής τάση του κοινού προς το σιδηρόδρομο που θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια. Σ' αυτό είναι γεγονός ότι έχουν συμβάλλει οι βελτιώσεις που έχουν επέλθει στις συνθήκες μεταφοράς (τροχαίο υλικό, ανακαινισμένα τμήματα γραμμής κ.λ.π.).

Για το 1999 υπήρχαν σαφείς αποδείξεις ότι το επιβατικό έργο του ΟΣΕ θα έχει ανοδική πορεία.

Όσον αφορά την μεταφορά εμπορευμάτων ο ΟΣΕ αξιώνει ηγετική θέση ιδιαίτερα στην διεθνή μεταφορά ενόψει της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών και του εκσυγχρονισμού του.

Στο εσωτερικό της χώρας το περιορισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο μειώνει την δυνατότητα του μεταφορικού έργου ενώ αντιθέτως αισιόδοξη είναι η πορεία των διεθνών μεταφορών και ιδιαίτερα των τράνζιτο.

Το 1996 η εσωτερική διακίνηση εμπορευμάτων ανήλθε σε 554.000 τόνους ενώ το φορτίο προς τρίτες χώρες ήταν 1.650.000 τόνοι. Από αυτούς οι 1.102.000 τόνοι αφορούσαν τράνζιτ. Μεγάλο τμήμα τους διακινήθηκε προς την γειτονική FYROM.

Για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου έργου έχουν υπογραφεί σειρά συμφωνιών μεταξύ ΟΣΕ και FYROM που στόχο έχουν την κοινή λήψη μέ-

τρων προσέλκυσης νέων πελατών. Παρόμοιες συμφωνίες έχουν υπογράψει με τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ρωσίας, Ουκρανίας και Μολδαβίας.

Με τον τρόπο αυτό προσφέρεται συνολική τιμή στον πελάτη, για οποιαδήποτε απόσταση μεταφοράς προς τις χώρες αυτές.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που εντοπίζονται στον εν λόγω κλάδο είναι η απουσία σιδηροδρομικής σύνδεσης με τα λιμάνια της χώρας όπως Πάτρα - Βόλος - Πειραιά πλην Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα να σημειώνεται σημαντική απώλεια μεταφορικού έργου.

Τα έργα όμως εκσυγχρονισμού του δικτύου που βρίσκονται σε εξέλιξη αλλά και αυτά που έχουν προγραμματιστεί να εκτελεστούν σε συνδυασμό με τις τάσεις που επικρατούν γενικότερα για ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών, θα δώσουν στον ΟΣΕ την δυνατότητα για ουσιαστική αύξηση του μεριδίου του στην αγορά των χερσαίων μεταφορών της χώρας. Οι προοπτικές μάλιστα θα είναι εξαιρετικά ευνοϊκές με την σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού της Πάτρας και του Ιονίου (Πειραιά), μέσω των οποίων διακινούνται σημαντικά φορτία με μηδενική συμμετοχή του σιδηροδρόμου σήμερα.

Για τις προοπτικές που διαγράφονται ως προς τις διεθνείς μεταφορές σημειώνουμε τα εξής:

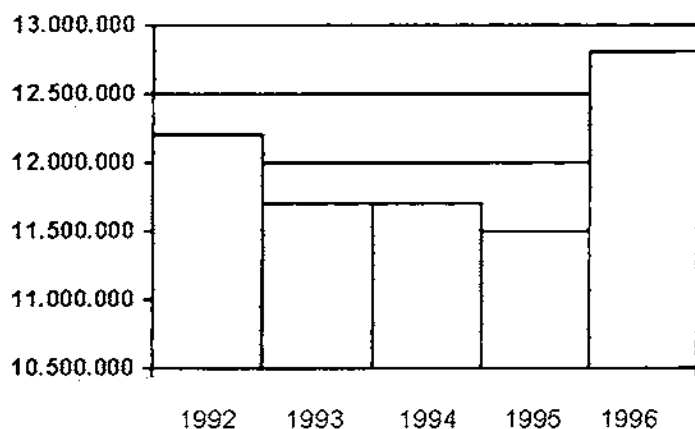
- α) Η άρση του εμπάργκο που είχε επιβληθεί αρχικά στην Γιουγκοσλαβία από τον ΟΗΕ και στα Σκόπια από την χώρα μας είχε θετικά για τον ΟΣΕ αποτελέσματα αφού το μεταφορικό του έργο έχει ανοδικές τάσεις.
- β) Η μεγάλη αγορά των χωρών της τέως Σοβιετικής ένωσης και ειδικότερα της Ρωσίας δημιουργεί προοπτικές για μελλοντική αύξηση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τις χώρες αυτές. Ήδη ο ΟΣΕ έχει λειτουργήσει προς την κατεύθυνση αυτή με ειδικές συμφωνίες με αυτά τα δίκτυα.

Μεταφορές εμπορευμάτων μέσω ΟΣΕ
(σε χιλιάδες τόνους)

Έτος	Διεθνής μεταφορά					
	Εσωτερική Διακίνηση	Εξαγωγές	Εισαγωγές	Τράνζιτ	Σύνολο	Συνολικό Φορτίο
1995	592	79	443	277	799	1.391
1996	554	122	426	1.102	1.650	2.204
Α' εξαμ. 1997	119	53	280	513	845	965

Το έτος 1993 η επιβατική κίνηση ήταν μειωμένη κατά 4% σε σχέση με το 1992, το 1994 ήταν στο ίδιο επίπεδο με το 1993, το 1995 ήταν μειωμένη κατά 2,1% σε σχέση με το 1994 και το 1996 ήταν αυξημένη κατά 11,7% σε σχέση με το 1995 το επιβατικό έργο είναι αυξημένο κατά 10% περίπου έναντι εκείνου του προηγούμενου χρόνου.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΕΠΙΒΑΤΩΝ 1992-1996



3.5 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Κανονισμός για τις εθνικές σιδηροδρομικές μεταφορές

ΜΕΡΟΣ Α': ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 1: ΟΡΙΟ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

1. Ο παρών κανονισμός ισχύει επί μεταφορών δια σιδηροδρόμου διενεργουμένων εντός των ορίων της εδαφικής περιοχής του κράτους.
2. Δια διεθνείς μεταφορές με σιδηρόδρομο βοηθητικά όταν υπάρχει έλλειψη ειδικών διατάξεων.

ΑΡΘΡΟ 2: Εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και σε περιπτώσεις μεταφοράς με άλλα πλην σιδηροδρόμων μεταφορικά μέσα.

ΜΙΚΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 3: Υποχρέωση σιδηροδρόμου προς ανάληψη και εκτέλεση αιτούμενης μεταφοράς.

1. Όταν συντρέχουν οι πιο κάτω προϋποθέσεις ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να αναλάβει και να εκτελέσει πάσα αίτηση για μεταφορά επιβατών, αποσκευών - εμπορευμάτων.

α) Η αίτηση μεταφοράς να είναι σύμφωνη με τον παρόντα κανονισμό των εγκεκριμένων τιμολογίων και διακηρύξεων των όρων του σιδηροδρόμου.

β) Να μην υπάρχει καμία υποχρέωση ή περιορισμός στις ισχύουσες διατάξεις του νόμου για την μεταφορά.

2. Ο σιδηρόδρομος δεν υποχρεούται να δεχθεί για μεταφορά αντικείμενα των οποίων η φόρτωση, εκφόρτωση ή μεταφόρτωση απαιτεί ειδικά μηχανήματα και εργασίες εκτός κι αν διατίθενται από τον σιδηρόδρομο.

3. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται να μεταφέρει πράγματα των οποίων η εκτέλεση προβλέπεται με την παράδοση στον σιδηρόδρομο. Ευχέρεια παραλαβής πραγμάτων ή προσωρινή παρακολούθηση προς μεταγενέστερη μεταφορά αυτών υφίσταται για τον σιδηρόδρομο από τις προϋποθέσεις του άρθρου 70.

4. Οι αποστολές μεταφορές μεταφορών θα διενεργούνται κατά την σειρά παραδόσεως στον σιδηρόδρομο εκτός κι αν έχουν επιβληθεί μέτρα απαγορευτικά ή περιοριστικά της μεταφοράς (όπως αναστολή της μεταφοράς, απαγόρευσης μεταφοράς ορισμένων ειδών ή προτεραιότητα μεταφοράς κάποιων ειδών).

ΑΡΘΡΟ 4: Χρόνος λειτουργίας υπηρεσιών σιδηροδρόμου

1. Με ειδικές ανακοινώσεις ο σιδηρόδρομος έγκαιρα και έγκυρα καθορίζει τις ώρες εργασίας των υπηρεσιών του, για έκδοση εισιτηρίων και Παραλαβή και παράδοση αποσκευών, εμπορευμάτων, μικροδεμάτων.

2. Κατά τις Κυριακές και τις βάσει τιμολογίου εξαιρετές εορτές η υπηρεσία παραλαβής και παράδοσης δεν λειτουργεί. Κατ'εξαίρεση μπορεί να λειτουργήσει με χρονικά όρια που όμως θα πρέπει να γίνονται γνωστά στο κοινό.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΠΙΒΑΤΕΣ

ΑΡΘΡΟ 12: Αμαξοστοιχίες – Δρομολόγια

1. Για την εξυπηρέτηση της μεταφοράς επιβατών προβλέπονται τακτικές αμαξοστοιχίες. Μεταφορά επιβατών με εμπορικές αμαξοστοιχίες επιτρέπεται κατ'εξαίρεση σε ορισμένες περιπτώσεις υπο ειδικές προϋποθέσεις.

2. Η υπηρεσία του σιδηροδρόμου υποχρεούται να αναρτά εγκαίρως στους σταθμούς και γραφεία του τους ισχύοντες πίνακες δρομολογίων και να τους ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα σε κάθε αλλαγή ή μεταβολή αυτών. Οι πίνακες πρέπει να ενημερώνουν για την ώρα εισδοχής και αναχώρησης των επιβατών και αμαξοστοιχιών καθώς και οι ώρες άφιξης και αναχώρησης των σημαντικών ενδιάμεσων και ακραίων σταθμών της διαδρομής.

3. Ο σιδηρόδρομος δικαιούται να καθορίζει όρους για την χρησιμοποίηση

των αμαξοστοιχιών μέχρι και απαγόρευση χρησιμοποίησης αυτών από ορισμένους επιβάτες. Το ίδιο ισχύει και για τα εμπορεύματα.

4. Οι ώρες αναχώρησης καθορίζονται από τον σιδηρόδρομο με βάση το Αστεροσκοπείο Αθηνών.

ΑΡΘΡΟ 13: Εισιτήρια

1. Πλην μερικών εξαιρέσεων βάσει αυτού του κανονισμού ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με τον έγκυρο τίτλο μεταφοράς και πρέπει να το κρατά σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής και να το επιδεικνύει στα όργανα ελέγχου.

2. Τα εισιτήρια αποκτώνται με την καταβολή ορισμένου αντιτίμου.

3. Τα εισιτήρια πρέπει να γράφουν τους σταθμούς άφιξης - προορισμού των επιβατών, το δρομολόγιο, την αμαξοστοιχία και την κλάση αυτού, ημερομηνία έκδοσης, την διάρκεια ισχύος και το αντίτιμο. Διακρίνονται με βάση το χρώμα, το σχήμα και το περιεχόμενο:

4. Είναι αμεταβίβαστα όταν είναι ονομαστικά ή ακόμη και τα μη ονομαστικά είναι αμεταβίβαστα όταν αναγράφουν οι αποσκευές του επιβάτη ή ξεκίνησε το ταξίδι.

5. Υφίσταται δυνατότητα αντικατάστασής αυτού λίγο πριν την άφιξη της αμαξοστοιχίας, συγκεκριμένα 2 ώρες πριν.

ΑΡΘΡΟ 14: Παιδικά εισιτήρια

1. Τα όρια ηλικίας βάσει των οποίων τα παιδιά μεταφέρονται δωρεάν ή με μείωση αντιτίμου καθορίζονται από τα τιμολόγια.

2. Αν η ηλικία που έχει δηλώσει ένα παιδί αποδειχθεί αναληθές πληρώνει την διαφορά του αντιτίμου καθώς και συγκεκριμένο πρόστιμο.

ΑΡΘΡΟ 15: Διάρκεια, ισχύς εισιτηρίου

1. Τα εισιτήρια, πλην εξαιρέσεων, ισχύουν κατά κανόνα για την ημερομηνία και αμαξοστοιχία που έχουν εκδοθεί. Εάν η μεταφορά καλύπτει μεγαλύτερο από την ημερομηνία έκδοσης χρονικό διάστημα τότε η προθεσμία ισχύς του εισιτηρίου καλύπτει τον αναγκαίο για τον επιβάτη χρόνο.

2. Τα τιμολόγια καθορίζουν την ισχύ των εισιτηρίων και τυχόν μεταβολές και εξαιρέσεις σ'αυτήν.

ΑΡΘΡΟ 16: Διακοπές ταξιδιού

Απόκείνται στα τιμολόγια να ορίσουν αν και κατά πόσον επιτρέπεται εις τον επιβάτη να διακοπή ενδιάμεσως το ταξίδι του καθώς και τις προϋποθέσεις και διατυπώσεις προς τις οποίες θα συναρτάται.

ΑΡΘΡΟ 17: Υπηρεσία εκδόσεως εισιτηρίων

ΑΡΘΡΟ 18: Αίθουσες αναμονής για επιβάτες, έξοδος και παραμονή

1. Η είσοδος και παραμονή στις αίθουσες αναμονής του σταθμού επιτρέπεται στον επιβάτη με εισιτήριο αλλά και σ'αυτούς που περιμένουν την άφιξη των επιβατών. Αναφέρονται και τα χρονικά όρια τους και μιάμιση ώρα ως διάρκεια παραμονής στο σταθμό.

2. Αποκλείονται η παραμονή στο σταθμό αποκλειόμενων της μεταφοράς προσώπων.

ΑΡΘΡΟ 19: Κατάληψη - ενοικίαση θέσεως

1. Κάθε εισιτήριο παρέχει δικαίωμα προς κατάληψη διαθέσιμου θέσεως στην αντίστοιχη αμαξοστοιχία.

2. Αν επιβάτης εγκαταλείψει την θέση του χωρίς να κάνει φανερή την κατάληψή της την χάνει (στερείται δικαιώματος αυτής).

3. Μπορεί συνταξιδεύοντα άτομα να ζητήσουν την παραχώρηση ολόκληρου διαμερίσματος με καταβολή του αντιτίμου του συνόλου ή μέρος των θέσεων του.

ΑΡΘΡΟ 20: Διαμερίσματα για καπνιστές

Σε κάθε επιβατικό όχημα πρέπει να υπάρχει εμφανή διάκριση μεταξύ διαμερισμάτων για καπνιστές και μη καπνιστές.

ΑΡΘΡΟ 21: Αλλαγή θέσεως ή αμαξοστοιχίας

1. Ο επιβάτης μπορεί να αλλάξει την θέση του ή την αμαξοστοιχία εφ'όσον πρώτα ειδοποιήσει τους αρμόδιους και καταβάλει το αντίτιμο ή διαφορά αντιτίμου. Χωρίς να ειδοποιήσει τους υπεύθυνους του σιδηροδρόμου οποιαδήποτε αλλαγή συνεπάγεται πρόστιμο συν την διαφορά αντιτίμου.

2. Σε περίπτωση έλλειψης της θέσης που αναγράφει το εισιτήριο ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αλλαγή θέσης ή να διακόψει το ταξίδι και να ζη-

τήσει το αντίτιμο του εισιτηρίου.

ΑΡΘΡΟ 22: Επιβάτης άνευ έγκυρου εισιτηρίου

1. Ο επιβάτης που αδυνατεί να επιδείξει τον έγκυρο τίτλο μεταφοράς του υποχρεούται σε πληρωμή του αντιτίμου της διαδρομής που έκανε μέχρι εκείνη την στιγμή. Επίσης πληρώνει πρόστιμο που καθορίζεται από τιμολόγια.

2. Όταν δεν είναι γνωστός ο σταθμός αναχώρησης του επιβάτη τότε αυτός καταβάλλει αντίτιμο εισιτηρίου από τον σταθμό αφετηρίας αμαξοστοιχίας μέχρι του πρώτου σταθμού μετά διαπίστωση έλλειψης όπου μπορεί να προμηθευτή κανονικό εισιτήριο για το υπόλοιπο της διαδρομής.

3. Αν ο επιβάτης δεν μπορεί να καταβάλει το αντίτιμο και το πρόστιμο του εισιτηρίου του τότε διακόπτεται το ταξίδι του.

ΑΡΘΡΟ 23: Πρόσωπα αποκλειόμενα της μεταφοράς ή μεταφερόμενα με όρους

1. Δεν γίνονται δεκτά ή δύναται να αποβληθούν τα κάτωθι πρόσωπα.

α) Αυτά που τελούν υπο επήρεια μέθης ή ανάρμοστης προς τους κανονισμούς συμπεριφορά (τα πρόσωπα αυτά δεν δικαιούνται την επιστροφή του εισιτηρίου τους ή του αντιτίμου των αποσκευών τους.

β) Τα πρόσωπα που ενοχλούν τους επιβάτες λόγω ασθένειας ή άλλων λόγων. Δύναται όμως για τα πρόσωπα αυτά να ενοικιασθεί ολόκληρο διαμέρισμα με σχετική αίτησή τους. Τα καθ'οδόν προσβαλλόμενα πρόσωπα μεταφέρονται μέχρι τον επόμενο σταθμό όπου είναι δυνατή η παροχή περίθαλψης και τους επιστρέφονται τα αντίτιμα εισιτήρια.

2. Πρόσωπα προσβεβλημένα υπο μολυσματικών νόσων δεν γίνονται ποτέ δεκτά ούτε και με ενοικίαση ολόκληρου διαμερίσματος παρά μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις με ιδιαίτερα οχήματα.

ΑΡΘΡΟ 24: Συμπεριφορά επιβατών κατά το ταξιδιών

1. Απαγορεύεται στους επιβάτες να σκύβουν προς τα έξω στα παράθυρα, να στηρίζονται στις πόρτες και να τις ανοίγουν.

2. Η κάθοδος και η άνοδος στα οχήματα πριν σταματήσουν και σταθμεύσουν καθώς επίσης και η περιφορά εντός των γραμμών.

3. Απαγορεύεται η κάθοδος των επιβατών ανοικτή γραμμή σε περίπτωση εκτάκτου σταθμεύσεως.

4. Απαγορεύεται η ρίψη αντικειμένων ικανών να προκαλέσουν βλάβη έξω από τα παράθυρα ή τις πόρτες.

5. Διαφωνίες σχετικά με το άνοιγμα παραθύρων ή το κλείσιμο αυτών καθώς και των εγκαταστάσεων αερισμού - θέρμανσης ή φωτισμού λύνονται με την παρέμβαση αρμοδίων υπαλλήλων.

6. Απαγορεύεται από τους επιβάτες ή άλλα πρόσωπα η χρήση των οχημάτων πέδης.

7. Ο σιδηρόδρομος είναι υπεύθυνος για οποιοδήποτε ατύχημα συμβεί ως συνέπεια παραβίασης των άνω.

ΑΡΘΡΟ 27: Παραλαβή εντός οχημάτων αποσκευών και ζώντων ζώων

1. Οι επιβάτες δικαιούνται να μεταφέρουν εντός των οχημάτων ευμετακίνητα αντικείμενα (αποσκευές τους) υπο την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται απαγόρευση ή περιορισμός από τελωνειακή αρχή ή διαφορετική αρχή και ότι αυτά δεν πρόκειται να προκαλέσουν βλάβη στο τρένο ή τους επιβάτες ή έστω ενόχληση σ'αυτούς.

2. Για τις αποσκευές χώρος υπάρχει πάνω και κάτω από την θέση του επιβάτη πλην ορισμένων κατηγοριών οχημάτων που υπάρχει ειδικός χώρος.

3. Απαγορεύεται η παραλαβή ζώντων ζώων εντός του οχήματος. Κατ'εξαίρεση μόνο μικρόσωμα κατοικίδια (κύνων - γάλων - πτηνών) εντός ειδικής συσκευασίας (κλουβιά κ.λ.π.).

4. Σε ειδικές περιπτώσεις τα τιμολόγια ορίζουν κόμιστρα μεταφοράς αυτών.

5. Για οτιδήποτε ζημία ή απώλεια αποσκευών - πραγμάτων και μόνο του επιβάτη ευθύνεται ο ίδιος ο επιβάτης όπως και για κάθε ζημία που θα προκληθεί στο σιδηρόδρομο από αυτά.

ΑΡΘΡΟ 28: Αντικείμενα των οποίων απαγορεύεται η εισαγωγή εν τοις οχήμασι

Απαγορεύεται η μεταφορά

1. Επικίνδυνων αντικειμένων όπως όπλα, εκρηκτικές ύλες, εύφλεκτα ή καυστικά υλικά, που ίσως προκαλέσουν ζημία στο όχημα, ρύπανση ή ε-

νόχληση:

2. Αν διαπιστωθεί παράβαση ο υπαίτιος αποκλείεται του ταξιδιού του ή αποβάλλεται άνευ δικαιώματος επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου του. Τα αντικανονικός εισαχθέντα αντικείμενα στο όχημα κατάσχονται και οδηγούνται στην αστυνομική αρχή.
3. Αν υπάρχει υπόνοια για παράβαση ο αρμόδιος υπάλληλος είχε δικαίωμα να διενεργήσει έλεγχο.
4. Επιτρέπεται η μεταφορά όπλων σε συνοδούς κρατουμένων, κυνηγών κ.ά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

ΑΡΘΡΟ 32: Ορισμός αποσκευής

1. Θεωρούνται αποσκευές είδη συσκευασμένα εντός δεμάτων, κιβωτίων, βαλιτσών, ταξιδιωτικών σάκων ή και άλλων παραπλήσιων συσκευών.
2. Γίνονται όμως δεκτά ως αποσκευές έστω και άνευ συσκευασίας
 - α) Φορητές ή κυλιόμενες πολυθρόνες για ασθενείς (καροτσάκια κ.λ.π.).
 - β) Παιδικά αμάξια, φορητά μουσικά όργανα, επαγγελματικά όργανα, αθλητικά όργανα, ποδήλατα, μοτοσικλέτες και άλλα οχήματα υπό τον όρο ότι έχουν αφαιρεθεί τα μη μόνιμα εξαρτήματά του.

Τα τιμολόγια καθορίζουν τον όγκο, το βάρος, το ποσό για την μεταφορά τους καθώς και τις προϋποθέσεις. Επίσης, καθορίζουν και τα είδη πλην αυτών που αναφέρονται που μπορούν να μεταφερθούν.

ΑΡΘΡΟ 33: Αντικείμενα αποκλειόμενα της μεταφοράς

Απαγορεύεται η μεταφορά

1. Αντικειμένων που έχει η μεταφορά τους απαγορευθεί από διοικητική αρχή.
2. Αντικειμένων που υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία της ταχυδρομικής υπηρεσίας και επικινδύνων υλών και αντικειμένων.

ΑΡΘΡΟ 34: Ευθύνη του επιβάτη προς τις αποσκευές του

1. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευής είναι υπεύθυνος για την τήρηση των άρθρων 32-33.
2. Αν υπάρχει υπόνοια παράβασης τα αρμόδια όργανα μπορούν να διενεργήσουν έλεγχο παρουσία του παραβάτη ή δυο ξένων αν αυτός δεν εντοπίστηκε.
3. Σε περίπτωση παράβαση ο επιβάτης πληρώνει συν τα κόμιστρα για τις αποσκευές και τυχόν αποκατάσταση προκύπτουσας ζημίας καθώς και πρόστιμο που ορίζεται από τα τιμολόγια.

ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ

ΑΡΘΡΟ 55: Υποχρέωση μεταφοράς

1. Ο σιδηρόδρομος υποχρεούται κατά τους όρους του άρθρου 3 του Παρόντος κανονισμού, να αναλαμβάνει και να εκτελεί την μεταφορά εμπορευμάτων παραδιδόμενων εις σταθμούς και προοριζομένων για σταθμούς του σιδηροδρομικού δικτύου, οι οποίοι λειτουργούν για την παραλαβή και την παράδοση των συγκεκριμένων αποστολών.
2. Παραλαβή και παράδοση κατ'οίκον είναι δυνατή στους σταθμούς που έχουν οργανώσει ειδική υπηρεσία γι'αυτό τον σκοπό.
3. Παραλαβή εκ σημείων και παράδοση σε σημεία προς τα οποία ο σιδηρόδρομος δεν έχει δυνατότητα άμεσου προσπελασιμότητας δεν είναι υποχρεωτική για τον σταθμό.

ΑΡΘΡΟ 56: Ταχύτητα μεταφοράς

1. Η ταχύτητα διενεργείται με μικρές ή μεγάλες ταχύτητες.
2. Καθοριστική για την επιλογή του τρόπου μεταφοράς είναι κατά κανόνα η βούληση του αποστολέα.
3. Η παραπάνω διάκριση ως προς την ταχύτητα της μεταφοράς εκφράζε-

ται με αντίστοιχη διάκριση των προθεσμιών παραδόσεως. Σε ότι όμως αφορά την τιμολόγηση αντίστοιχος διαφορισμός του κομίστρου δεν είναι υποχρεωτικός για τα τιμολόγια τα οποία μπορεί να καθορίσουν είτε ενιαία είτε κατ'είδαν κάθε ταχύτητα μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ 57: Αντικείμενα αποκλειόμενα της μεταφοράς

Αποκλείονται ολοσχερώς τα πιο κάτω είδη:

α) Είδη που απαγορεύεται από διοικητικές ή άλλες αρχές η μεταφορά τους.

β) Είδη που συμπίπτουν στο αποκλειστικό προνόμιο της ταχυδρομικής υπηρεσίας.

γ) Είδη που λόγω όγκου, βάρους ή διαστάσεων δεν προσαρμόζονται προς τις εγκαταστάσεις και το τροχαίο υλικό του σιδηροδρόμου.

δ) Είδη για την φόρτωση, εκφόρτωση ή μεταφόρτωση των οποίων δεν υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις στο σταθμό.

ε) Τα σε ειδικό κανονισμό του σιδηροδρόμου αναφερόμενα επικίνδυνα είδη και όλες και τα κατά του Διεθνή κανονισμού μεταφορών επικινδύνων υλών RID αποκλειόμενα της μεταφοράς είδη και ύλες.

στ) Με ειδικές διατάξεις δύναται να γίνουν δεκτά ορισμένα από τα παραπάνω είδη με ειδικούς όμως όρους και προϋποθέσεις.

ΑΡΘΡΟ 58: Είδη των οποίων η μεταφορά προϋποθέτει την τήρηση ορισμένων όρων

1. Με την απαραίτητη προϋπόθεση της ακριβούς τήρησης των ειδικών καθοριζομένων όρων γίνονται δεκτά προς μεταφορά τα κάτωθι είδη και αντικείμενα.

α) Νεκροί: αφού προαναγγελθεί στο σταθμό 6-12 ώρες πριν τηρηθούν οι απαραίτητες υγειονομικές διατάξεις και η προσαγωγή των αδειών και πληρωθούν τα τέλη μεταφοράς αμέσως. Η μεταφορά διενεργείται με κλειστό όχημα και με μεγάλη ταχύτητα.

β) Ζώντα ζώα: Η μεταφορά γίνεται με την έγκριση της υγειονομικής υπηρεσίας. Πρέπει να προσάγονται οι κατάλληλες άδειες. Η μεταφορά δεν πρέπει να συνεπάγεται κίνδυνο για πρόσωπα ή για το υ-

λικό και την εγκατάσταση του σταθμού. Πρέπει να βρίσκονται σε πολύ καλή και ισχυρή συσκευασία (κλουβιά κ.λ.π.). Ο σταθμός δικαιούται να ορίζει τις αμαξοστοιχίες που θα μπορούν να εκτελούν τέτοιες μεταφορές. Έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν την μεταφορά μεγάλων και επικίνδυνων ζώων.

γ) Τροχαίο υλικό σιδηροδρόμου: Μεταφορά σιδηροδρομικών οχημάτων κυλιόμενων δια των ιδίων τροχών του, εφ'όσον έχει κριθεί μετά από έλεγχο, ικανό για κυκλοφορία. Κινητήρια και εφοδιοφόρα οχήματα θα συνοδεύονται από συνοδό ορισμένου υπό του αποστολέως, έργου του οποίου θα είναι η λίπανση αυτού.

δ) Μεταφορά εξαιρετικών διαστάσεων ή βάρους: Αντικείμενα των οποίων η μεταφορά εμφανίζει δυσχέρεια από την άποψη όγκου ή βάρους είναι δυνατόν να γίνονται δεκτά υπό ορισμένους όρους τους οποίους καθορίζει ο σιδηρόδρομος.

ε) Μεταφορά χρημάτων, αξιών και αντικειμένων τέχνης: Γίνονται δεκτά υπό τον όρο ακριβούς δήλωσής του προς μεταφορά είδους και επαρκούς συσκευασίας εγγυημένη αποτελεσματική προστασία των μεταφερομένων ειδών. Είναι δυνατόν ο σιδηρόδρομος να αξιώσει και την διάθεση συνοδού ή ξεχωριστού διαμερίσματος στον σιδηρόδρομο.

2. Εάν ορίζονται συνοδοί θα πρέπει αυτό να είναι φανερό στην φορτωτική.

ΧΑΡΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ (ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ)

A. ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Με τον σιδηρόδρομο μεταφέρονται επιβάτες, αποσκευές και συνοδευόμενα αυτοκίνητα με δρομολόγια που πραγματοποιούνται με τρένα INTERCITY, προαστιακά και κοινές αμαξοστοιχίες. Τα τιμολόγια επιβατών είναι προκαθορισμένα και εγκεκριμένα από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά το ταξίδι οι επιβάτες έχουν δικαίωμα να μεταφέρουν αποσκευές, είτε δωρεάν (αποσκευές χειρός είτε με παράδοσή τους και καταβολή ειδικού τέλους στο αρμόδιο γραφείο του σταθμού (εγγεγραμμένες αποσκευές).

Για κάθε κατηγορία μεταφοράς (επιβάτες, αποσκευές) εκδίδεται ιδιαίτερος τίτλος, ενώ συμπληρωματικός τίτλος εκδίδεται για κάθε πρόσθετη υπηρεσία (διανυκτέρευση, συνοδευόμενο αυτοκίνητο, χρησιμοποίηση intercity κ.λ.π. Εάν ο επιβάτης ταξιδεύει χωρίς τίτλο μεταφοράς ή με μη έγκυρο τίτλο υποχρεώνεται να καταβάλλει εκτός από το σύνολο της διαδρομής και πρόστιμο.

Το καταναλωτικό κοινό για κάθε παράπονο ή διαμαρτυρία μπορεί να απευθύνεται στους επικεφαλής των σταθμών και των αμαξοστοιχιών. Επίσης, μπορεί να διαμαρτυρηθεί εγγράφως και θα λάβει την δέουσα απάντηση από τον ΟΣΕ μετά την εξέταση του θέματός του.

Τέλος, ο καταναλωτής εφόσον δεν ικανοποιείται με τις διαδικασίες αυτές έχει την δυνατότητα να προσφύγει στην Επιτροπή Επίλυσης Διαφορών.

ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

1. Σε περίπτωση μη πραγματοποιήσιμης μεταφοράς του επιβάτη ή των αποσκευών λόγω υπαιτιότητας του σιδηροδρόμου, επιστρέφεται στο ΑΚΕΡΑΙΟ το αντίτιμο του εισιτηρίου ή των κομίστρων των αποσκευών.
2. Σε περίπτωση μη πραγματοποίησης της μεταφοράς λόγω υπαιτιότητας ή επιθυμίας του επιβάτη, επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου ή των κομίστρων των αποσκευών με τις εξής παρακρατήσεις υπέρ του ΟΣΕ:

α) 20% εάν η σχετική αίτηση υποβληθεί μέχρι την προηγούμενη ημέρα πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας.

β) 30% εάν υποβληθεί κατά την ημέρα του ταξιδιού λίγο πριν την αναχώρηση.

γ) 50% εάν υποβληθεί μετά την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας.

δ) 20% για τις αποσκευές.

3. Σε ορισμένες περιπτώσεις καθυστέρησης ή κατάργησης της αμαξοστοιχίας ο επιβάτης δικαιούται:

α) Να διακόψει το ταξίδι του και να ζητήσει επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου για το τμήμα της διαδρομής που διανύθηκε.

β) Να συνεχίσει το ταξίδι του με το επόμενο ακόμη και με ανώτερης κατηγορίας και θέση τρένο.

γ) Να επιστρέψει ατελώς με το πρώτο κατάλληλο τρένο στην αφετηρία και να ζητήσει επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου.

ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Σε περίπτωση καθυστέρησης της αμαξοστοιχίας και απώλεια της ανταπόκρισης ή σε περίπτωση κατάργηση μιας αμαξοστοιχίας ο ΟΣΕ οφείλει χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του επιβάτη:

α) Να προωθήσει αυτόν με άλλη αμαξοστοιχία

β) Να επεκτείνει την διάρκεια ισχύος του εισιτηρίου του και

γ) Να προσφέρει χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση στον επιβάτη θέση ανώτερης κατηγορίας

ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται από την παραλαβή των αποσκευών στα γραφεία αποσκευών μέχρι την παράδοσή τους στον δικαιούχο στο σταθερό προορισμό. Σε περίπτωση ευθύνης, λόγω καθυστέρησης στην παράδοση, βλάβης, ή απώλειας των αποσκευών καταβάλλεται αποζημίωση:

α) Μέχρι 400 δρχ. ανά χιλιόγραμμο για μερική ή ολική απώλεια και εφόσον ο δικαιούχος αποδείξει την πραγματική αξία.

β) Μέχρι 200 δρχ. ανά χιλιόγραμμο εφόσον δεν αποδεικνύεται η αξία.

γ) Μέχρι του ποσού μείωσης της αξίας των αποσκευών και

δ) Με 2 δρχ. ανά χιλιόγραμμο για κάθε 24ώρο σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης των αποσκευών, εφόσον ο δικαιούχος δεν αποδείξει την αξία των αποσκευών αλλιώς με 8 δρχ. ανά χιλιόγραμμο.

ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο ΟΣΕ υποχρεούται να αποζημιώσει τον επιβάτη από ολική ή μερική απώλεια ή βλάβη των αντικειμένων, που ο επιβάτης είχε μαζί του αποσκευές χειρός μέχρι του ποσού των 700 λογισμικών μονάδων (μια λογισμική μονάδα ισούται με 434 δρχ. περίπου).

Για τις εγγεγραμμένες αποσκευές αποζημίωσης καταβάλλεται σε Περίπτωση:

α) Ολικής ή μερικής απώλειας των αποσκευών ίση, με ορισμένους Περιορισμούς, με το ποσό της ζημίας.

β) Βλάβης των αποσκευών μέχρι του ποσού της μείωσης της αξίας τους.

γ) Καθυστέρηση παράδοσης των αποσκευών και

δ) Μεταφοράς αυτοκινήτου και απώλειάς του (η ζημία υπολογίζεται με βάση την αξία του αυτοκινήτου κατά την ημέρα επεύλεσης του συμβάντος μέχρι του ποσού των 8.000 λογισμικών μονάδων).

ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ

Για απώλεια ή βλάβη των αποσκευών με αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του ΟΣΕ, ο επιβάτης αποζημιώνεται μέχρι του συνολικού ποσού των 100 δολαρίων για το σύνολο των αποσκευών.

Β. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι εμπορευματικές μεταφορές διακρίνονται σε Εσωτερικές μεταφορές, Διεθνείς και Transit. Για τις εμπορευματικές μεταφορές ο ΟΣΕ εφαρμόζει το τιμολόγιο μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι εγκεκριμένο από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο ΟΣΕ έχει υποχρέωση να πραγματοποιήσει την μεταφορά και να παραδώσει τα εμπορεύματα σε συγκεκριμένες προθεσμίες

ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Ο σιδηρόδρομος ευθύνεται στις εξής περιπτώσεις:

α) Για υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης του εμπορεύματος στον παραλήπτη μεγαλύτερης των 48 ωρών. Εφόσον ο δικαιούχος δεν αποδείξει το ποσόν της ζημίας του καταβάλλεται το 1/10 του ποσού των κομίστρων με ανώτατο όριο τις 750 δρχ. ανά αποστολή. Αν ο δικαιούχος αποδείξει το ποσό της ζημίας, καταβάλλεται σ'αυτόν το ποσό της ζημίας, όχι όμως πέραν της διπλασίας του ποσού του κομίστρου.

β) Για απώλεια του εμπορεύματος (ολική ή μερική): η καταβλητέα αποζημίωση καθορίζεται με βάση την αξία του εμπορεύματος και δεν υπερβαίνει το ποσό των 750 δρχ. για κάθε χιλιόγραμμο μικτού βάρους απολεσθέντος εμπορεύματος.

γ) Για βλάβη του εμπορεύματος: η καταβλητέα αποζημίωση ανταποκρίνεται στην υποτίμηση που υπέστη το εμπόρευμα εξαιτίας της βλάβης και δεν υπερβαίνει το ποσό των 750 δρχ. για κάθε χιλιόγραμμο βάρους του εμπορεύματος που υπέστη τη βλάβη.

ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας του εμπορεύματος ο ΟΣΕ καταβάλλει αποζημίωση, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με την χρηματιστηριακή τιμή ή αν ελλείπει αυτή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή της αγοράς ή αν έλλειπαν και οι δυο σύμφωνα με την συνηθισμένη τιμή των εμπορευμάτων ίδιας φύσης και ποιότητας κατά την ημέρα και τον τόπο που έγινε δεκτό προς μεταφορά το εμπόρευμα. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 17 δρχ. λογισμικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο βάρους.

Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος ο ΟΣΕ καταβάλλει αποζημίωση ισόποση με την μείωση της αξίας του εμπορεύματος.

Αν για ζημία ή βλάβη προκύπτει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης ο ΟΣΕ οφείλει να καταβάλλει αποζημίωση η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόμιστρο.

- Τα παραπάνω βασίζονται είτε σε νομικές διατάξεις είτε σε εγκυκλίους ή κανονισμούς του ΟΣΕ οι οποίες κάθε φορά είναι δυνατόν να τροποποιούνται τηρουμένων των προβλεπόμενων προϋποθέσεων.

4. ΚΟΙΝΑ ΤΑΜΕΙΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Μια από τις κυριότερες κατηγορίες επιχειρήσεων για την μεταφορά επιβατών.

Με αυτά γίνονται αστικές και υπεραστικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία. Τα ΚΤΕΛ διέπονται από το ν.δ 102/73. Με το νομοθέτημα αυτό ιδρύθηκαν τα νομαρχιακά ΚΤΕΛ, τα οποία υπάγονται στους κατά τόπους Νομάρχες.

Αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου στα οποία παραχωρήθηκε το δικαίωμα αποκλειστικής μεταφοράς επιβατών για ορισμένο χρόνο. Είναι λοιπόν τα ΚΤΕΛ ιδιωτικός οργανισμός που λειτουργεί κατά Παραχώρηση της αρχής βάσει ιδιωτικού δικαίου και με την επίβλεψη του Νομάρχη.

Λειτουργούν με βάση κανονισμό εγκεκριμένο από το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Τα λεωφορεία τους υποχρεούνται να τηρούν τα προκαθορισμένα δρομολόγια και τα κόμιστρα που καθορίζονται με υπουργικές αποφάσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών ή από το Νομάρχη.

Το ν.δ 102 συντονίζει τις μεταφορές επιβατών με τα ΚΤΕΛ, αλλά και αυτές των ΚΤΕΛ προς τις μεταφορές που δικαιούνται επίσης να ενεργεί ο ΟΣΕ με δικά του λεωφορεία που ακολουθούν γραμμές παράλληλες με σιδηροδρομικά δίκτυα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η μορφολογία του ελλαδικού γεωγραφικού χώρου και ιδιαίτερα του νότιου και ανατολικού τμήματος όπου τα πολυάριθμα νησιά του ελληνικού αρχιπελάγους κρατούν σημαντική θέση, η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία παίζει σπουδαίο ρόλο στις μετακινήσεις.

Το πλοίο εξακολουθεί να προσφέρει δυνατότητες για μαζικές και οικονομικές μετακινήσεις, σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις είναι το μοναδικό μέσο μετακίνησης από τον έναν τόπο στον άλλον. Χάρη στα οχηματαγωγά πλωτά μέσα (φέρρου μπόουτς) συνδέθηκαν τόποι και αυτό συντέλεσε στην γρήγορη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Τα πλοία διακρίνονται σε επιβατηγά και φορτηγά. Τα φορτηγά διαιρούνται σε μεταφοράς υγρού φορτίου, ξηρού φορτίου, μικτού φορτίου και ειδικών φορτίων.

Τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου είναι τα δεξαμενόπλοια (τάνκερς) χωρητικότητας κατά πλοίο έχει φτάσει τους 500.000 τόνους. Συνηθισμένες χωρητικότητες κατά πλοίο είναι από 40-250.000 τόνοι. Μ'αυτό μεταφέρονται πετρελαιοειδή και υγρά αέρια πετρελαίου και φυσικά.

Τα πλοία ξηρού φορτίου υποδιαιρούνται σε μεταφοράς γενικού φορτίου (διαφόρων συσκευασμένων εμπορευμάτων), μεταφοράς χύμα φορτίου (σιτηρών, σιδηρομεταλλευμάτων, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - containers), μεταφοράς φορτίων σε ψύξη (κρεάτων, ψαριών, φρούτων, λαχανικών) και μεταφοράς φορτωμένων αυτοκινήτων.

Τα πλοία μικτής μεταφοράς μπορούν να μετατρέπονται σε μεταφοράς χύμα ξηρού φορτίου και μεταφοράς πετρελαίου. Μικτής μεταφοράς επιβατών και φορτηγών αυτοκινήτων είναι τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία.

Σήμερα έχει διαδοθεί διεθνώς η μεταφορά με πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Αυτή εξυπηρετεί πολύ τους φορτωτές και τους παραλήπτες και το πλοίο, γιατί τα containers αφήνονται στα λιμάνια, το πλοίο δεν καθυ-

στερεί, η μεταφορά είναι ασφαλής και ο παραλήπτης παραλαμβάνει το ή τα containers που προορίζονται για αυτόν, σύμφωνα με την παραγγελία που έχει κάνει.

Το container είναι ειδικό κατασκευασμένο μεγάλο κιβώτιο από σίδηρο ή αλουμίνιο, που εξασφαλίζει ευκολία συσκευασίας μεταφοράς και εκφόρτωσης. Containers μεταφέρονται και με αυτοκίνητα και με σιδηροδρόμους αλλά σε μεγάλες ποσότητες με πλοία.

Στην διεθνή πρακτική έχουν καθιερωθεί 3 βασικοί τύποι containers ανάλογα με τις διαστάσεις τους (μήκος, ύψος, πλάτος) και την χωρητικότητά τους για κάθε εμπόρευμα. Για την φόρτωση και υποδοχή των containers πρέπει να υπάρχουν στα λιμάνια ειδικές εγκαταστάσεις (containers terminals). Λόγω της μεγάλης χρησιμοποίησης αυτού του τρόπου μεταφοράς διεθνώς, καθιερώθηκε ο όρος containerization.



2. ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το σπουδαιότερο λιμάνι από όπου ξεκινάνε οι διάφορες θαλάσσιες συγκοινωνιακές γραμμές του εσωτερικού είναι ο Πειραιάς.

Γενικά τα λιμάνια και οι όρμοι του ελλαδικού χώρου υπολογίζονται σε 750. Από αυτά τα 120 περίπου είναι τα σπουδαιότερα που εξυπηρετούν τις τοπικές γραμμές.

Λιμάνια με ιδιαίτερη κίνηση από το εξωτερικό είναι της Κερκύρας, της Πάτρας, του Πειραιά, της Ρόδου, του Ηρακλείου. Οι σημαντικότερες γραμμές οχηματαγωγών που εξυπηρετούν και τις τουριστικές μετακινήσεις, είναι οι γραμμές Ιταλίας - Δυτικής Ελλάδος (Πρίντεζι - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Πάτρα ή Ανκόνα - Πάτρα), Πειραιάς - Κρήτη (Πειραιάς - Χανίων και Πειραιάς - Ηρακλείου), Πειραιάς - Δωδεκανήσου, Πειραιάς - Κυκλάδων, Πειραιάς - Νησιά ανατολικού Αιγαίου, Πειραιάς - Αργοσαρωνικού, Βόλου - Βόρειων Σποράδων, Κυλλήνης - Ζακύνθου, Πάτρας - Κεφαλονιάς, Καβάλας - Νησιών ανατολικού Αιγαίου - Δωδεκανήσου, Θεσσαλονίκης - Σκιάθου και Αλεξανδρούπολης - Σαμοθράκης.

Τα τελευταία χρόνια ολοένα και αξιοποιούνται τα ελληνικά λιμάνια για την εξυπηρέτηση των διάφορων αναγκών. Στα περισσότερα λιμάνια συναντάμε το λιμεναρχείο, γραφείο πληροφοριών, αποθηκευτικούς χώρους, πρακτορείο, τηλεφωνικά κέντρα, καφετέριες και εστιατόριο.



3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Εξαιρετο μεταφορικό έργο επιδεικνύεται στις θαλάσσιες μεταφορές με συνεχώς μάλιστα σταθερή ανοδική πορεία. Με τη βοήθεια του 2^{ου} Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης τα ελληνικά λιμάνια άρχισαν να επεκτείνονται, να εκσυγχρονίζονται και να αποκτούν σιγά-σιγά νέο εξοπλισμό. Ωστόσο πέραν υποδομών πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα και στον τομέα παροχής υπηρεσιών καθώς πολλά μεσογειακά λιμάνια είναι έτοιμα να «αρπάξουν» πελάτες και σε μεγάλο βαθμό το κατορθώνουν.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το 1995 φορτώθηκαν σε πλοία περίπου 43.900 τόνοι προϊόντων και από αυτά οι 21.900 τόνοι είχαν προορισμό το εξωτερικό. Οι εκφορτώσεις ανήλθαν σε 60.500 τόνους έναντι 51.608 τόνους το 1994 ενώ η μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση σημειώνεται στα λιμάνια Θεσσαλονίκης, Ελευσίνας, Πειραιά, Αγίων Θεοδώρων και Χαλκίδας.

Εμπορευματική κίνηση στα ελληνικά λιμάνια
(σε χιλιάδες τόνους)

Έτος	Φορτώσεις Εσωτερικού	Φορτώσεις Εξωτερικού	Σύνολο Φορτώσεων	Εκφορτώσεις Εσωτερικού	Εκφορτώσεις Εξωτερικού	Σύνολο Εκφορτώσεων
1993	20.790	18.467	39.257	20.790	32.429	53.219
1994	18.560	21.086	39.646	18.560	33.048	51.608
1995	21.967	21.939	43.906	21.957	38.573	60.540

Η εμπορευματική κίνηση
στα κυριότερα ελληνικά λιμάνια το 1995
(σε χιλιάδες τόνους)

Λιμάνι	Φορτώσεις Εσωτερικού	Φορτώσεις Εξωτερικού	Εκφορτώσεις Εσωτερικού	Εκφορτώσεις Εξωτερικού
Πειραιά	1.285	1.237	1.751	4.310
Θεσσαλονίκης	1.273	3.118	1.486	7.552
Πάτρας	19	1.127	35	1.598
Βόλου	2.471	2.082	1.913	420
Καβάλας	355	614	306	598
Ηρακλείου	458	31	2.010	198
Ηγουμενίτσας	-	355	321	304
Χαλκίδας	163	1.513	373	1.060
Αλιβερίου	956	1.613	860	968
Αγ. Θεοδώρων	2.745	2.262	-	5.671
Ελευσίνας	4.914	2.748	1.723	7.443
Μεγάρων	-	-	314	6.085

Σημ.: Οι φορτώσεις και οι εκφορτώσεις εσωτερικού συμπίπτουν

ΠΗΓΗ: ΥΕΝ

4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΟΡΙΣΜΟΙ

ΑΡΘΡΟ: 3 - Έννοια του πλοίου

1. Πλοίον, κατά την έννοια του παρόντος κώδικος είναι παν σκάφος, προορισμένον όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησιν, επιθαλάσσιον αρωγήν, αλιείαν αναψυχήν, επιστημονικός έρευνα ή άλλον σκοπόν.

2. Τα πλοία αναλόγως του μέσου κινήσεως, του ειδικού προορισμού των της εκτάσεως πλοίων ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τα δια Π.Δ/τος οριζόμενα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

Ασφάλεια πλοίων

ΑΡΘΡΟ: 31 - Ικανότης πλοίου προς ασφαλή πλουν

Πλοίον ελληνικό δε δύναται να χρησιμοποιηθεί προς εκπλήρωσιν του προορισμού του εάν δε διαπιστωθεί ότι είναι ικανόν προς ναύσιπλοίαν και εφοδιασμένον δια των οικείων πιστοποιητικών ασφαλείας.

ΑΡΘΡΑ: 32 - 45

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Ειδικά ναυτιλιακά θέματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄

Ακτοπλοία

ΑΡΘΡΟ: 164 - Όριον απομακρύνσεως επιβατηγών πλοίων

Ελληνικά επιβατηγά πλοία, αναγνωρισμένα κατά την διάταξιν του άρθρου 5 παράγραφος 3 του παρόντος ή αναγνωρισθέντα αλλ'οπωσδήποτε εφοδιασθέντα μέχρι της 31^{ης} Δεκεμβρίου 1969 δια πρωτοκόλλου γενικής επιθεωρήσεως ή πιστοποιητικού ασφαλείας εμπορικών πλοίων, απομακρύνοντα υποχρεωτικώς της εξυπηρετήσεως των κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του παρόντος συγκοινωνιών επί τη συμπλήρωσει ηλικίας 35 ετών από του έτους της καθελκύσεώς των. Ως αφητηρία υπολογισμού του ανωτέρου ορίου λαμβάνεται η 31^η Δεκεμβρίου του έτους της καθελκύσεως.

ΑΡΘΡΟ: 165 - Μεταφορά επιβατών

1. Το δικαίωμα της μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφοράς επιβατών, περιλαμβανομένου και του μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς επιβατών αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι'εισιτηρίων συνεχείας, ανήκει εις τα κατά τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου δρομολογούμενα ελληνικά επιβατηγά πλοία, τα αναγνωρισμένα ως τοιαύτα κατά των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του παρόντος εν συνδυασμό προς την του προηγούμενου άρθρου 164.

2. Υπο την επιφύλαξιν τηρήσεως της προηγουμένης παραγράφου, η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και τανάπαλιν απ'ευθείας μεταφορά επιβατών δύναται να διενεργείται και δι'υπο ξένας σημαίας επιβατηγών πλοίων υπο τον όρον της αμοιβαιότητας.

3. Η μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά επαγγελματικών οδηγών συνοδευόντων τα οχήματα των δι'ελληνικών φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων δεν αντίκειται εις το κατά την διάταξιν της παραγράφου 1 δικαίωμα μεταφοράς υπέρ των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

4. Δια Π.Δ/των εκδιδομένων προτάσεις του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων:

α) Τα της διενεργείας περιηγητικών πλοίων μεταξύ ελληνικών λιμένων δι'ελληνικών επιβατηγών πλοίων

β) Αι μεταφοραί επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων δι'ελληνικών

πλοίων, αι διαμορφούμεναι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία ή εκ των αναγκών εξυπηρετήσεως του θαλασσίου τουρισμού.

5. Δια αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται εκάστοτε, κατά παρέκκλισιν των εν παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, τα της διενεργείας μεταφορών μεταξύ ελληνικών λιμένων, εις περιπτώσεις:

α) Μη εξυπηρετήσεως της συνδέσεως τούτων άπαξ τουλάχιστον της εβδομάδος δια πλοίων της κατηγορίας της παραγράφου 1.

β) Εκτάκτων και επειγουσών συγκοινωνιακών αναγκών μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως δια πλοίων της αυτής και άνω κατηγορίας.

γ) Διακινήσεως προσώπων συνδεομένων προς το πλοίον και το φορτίων.

δ) Μεταφοράς επιβατών μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, εφοδιασμένων δι'εισιτηρίων συνεχείας, με την σύμφωνον γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

6. Το δικαίωμα παραλαβής επιβατών εξ ελληνικών λιμένων δια περιήγησιν εις ελληνικούς λιμένας ανήκει εις τα ελληνικά επιβατηγά πλοία. Τουτ'αυτό ισχύει και δια την περίπτωσιν προεκτάσεως της περιηγήσεως εις λιμένας της αλλοδαπής εφόσον ο λιμήν οριστικής αποβιβάσεως είναι ελληνικός. Δια Π.Δ/τος δύναται να επιτραπεί η κατά τα ανωτέρω παραλαβή, περιήγησις και αποβίβασις επιβατών υπο επιβατηγών πλοίων υπο ξένης σημαίας υπο όρους και προϋποθέσεις καθοριζόμενοι δι'αυτών. Τα τουριστικά πλοία (θαλαμηγά και τουριστικά πλοίαρια) διέπονται υπο οδικών διατάξεων.

ΑΡΘΡΟ: 166 - Μεταφορά εμπορευμάτων

1. Το δικαίωμα της μετά ελληνικών λιμένων μεταφοράς εμπορευμάτων περιλαμβανομένων και τα μεταξύ ελληνικών λιμένων τμήματος μεταφοράς εμπορευμάτων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού, διακινουμένων δυνάμει φορτωτικής συνεχείας, ανήκει εις ελληνικά φορτηγά πλοία μέχρι 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας κατά το Π.Δ/τος, εφ'άπαξ εκδιδόμενου, ειδικώτερον καθορισθησόμενα.

2. Η μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων και ταύτα πάλιν απ'ευθείας μεταφορά εμπορευμάτων δύναται να διενεργείται και δια φορηγών πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητος υπο ξένης σημαίας υπο τον όρον της αμοιβαιότητος.

3. Ελληνικά φορηγά-οχηματαγωγά πλοία, διενεργούν μεταφοράς μεταξύ ελληνικών λιμένων, δεν υπόκεινται εις το κατά την διάταξιν της παραγράφου 1 τιθέμενον ανώτατον όριον χωρητικότητος. Δια Π.Δ/τος εφ'άπαξ εκδιδόμενο, δύναται να επεκτείνωνται εν όλω ή εν μέρει και εις τα πλοία της παρούσης παραγράφου τα καθαρισθησόμενα δια τα φορηγά πλοία της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

4. Ελληνικά επιβατηγά πλοία εξυπηρετούντα τας μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράς περί ων η διάταξις της παραγράφου 1 του προηγουμένου άρθρου δύναται να μεταφέρουν κατ'ανώτατον όριον εμπορεύματα μέχρι 5 τόνων κατά φορτωτή. Του περιορισμού τούτου εξαιρούνται πλοία εξυπηρετούντα άγονους γραμμάς. Επί μεταφοράς οχημάτων ή ετέρων μηχανμάτων δεν εφαρμόζεται ο ανωτέρω περιορισμός. Δια Π.Δ/των δύναται να αυξάνεται ή να μειούται το ανώτατον όριον των 5 τόνων και να διαφοροποιείται κατά δρομολογιακήν γραμμήν.

5. Δια Π.Δ/τος, εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού ρυθμίζονται κατά παρέκκλισιν των εν παραγράφω 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, οι μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοραί εμπορευμάτων διαμορφούμενοι εκ των τεχνολογικών εξελίξεων εν τη ναυτιλία.

6. Δια αποφάσεων του Υπουργού ρυθμίζονται, κατά παρέκκλισιν των εν παραγράφω 1 και 2 του παρόντος άρθρου οριζομένων, το της διενεργείας μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ ελληνικών λιμένων εις περιπτώσεις

α) Ανεπαρκείας των κατά τας προηγουμένας διατάξεις δικαιουμένων προς διενέργεια των πλοίων.

β) Εκτάκτων ή μη δυναμένων να εξυπηρετηθούν εγκαίρως συγκοινωνιακών αναγκών.

γ) Εμπορευμάτων ειδικών κατηγοριών (π.χ. χύδην φορτίων).

δ) Μεταφοράς οχημάτων, αυτοκινήτων ή ρυμουλκουμένων πλοιαρίων

ή ετέρων μεταφορικών μέσων αναψυχής μεταξύ ελληνικών λιμένων αρχικής προελεύσεως ή τελικού προορισμού εξωτερικού διακινουμένων δια φορτωτικής ή φορταποδείξεις συνεχείας και συνοδευόμενων υπο επιβατών ιδιοκτητών των, μετά συμφώνου γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

ΑΡΘΡΟ: 167 - Διακρίσεις ελληνικών επιβατηγών πλοίων

1. Δια Π.Δ/τος προτάσει του Υπουργού τα ελληνικά επιβατηγά πλοία τα περιλαμβανόμενα εις την διάταξιν του άρθρου 164 διακρίνονται εις κατηγορίας, αναλόγως:

- α) Του τόπου και του χρόνου ναυπηγήσεως και του φορέως δανειοδοτήσεως ταύτης.
- β) Του χρόνου εισόδου εις την εξυπηρέτησιν των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.
- γ) Της των εν όλου ή εν μέρει προς τεχνικάς προδιαγραφάς καθορισμού προσόντων, τιθεμένων υπο του Υπουργείου.
- δ) Της συμπληρώσεως κατά την 31^{ην} Δεκεμβρίου 1969 του 35^{ου} έτους της ηλικίας των δια τον προσδιορισμόν μεταβατικού καθεστώτος παραμονής των εις τας ακτοπλοϊκάς συγκοινωνίας.

2. Δια της κατά την προηγουμένην διατάξεως, εν συνδυασμό προς τας διατάξεις του επόμενου άρθρου, προσδιορίζεται το καθεστώς της μετάαχειρίσεως των πλοίων τούτων εν τη εξυπηρετήσει των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι αεροπορικές μεταφορές ή αερομεταφορές όπως τελευταία έχει επικρατήσει να λέγονται, είναι ένας δυναμικός κλάδος των μεταφορών που εμφανίζει εδώ και χρόνια υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Στη σύγχρονη έννοιά του, ο όρος αναφέρεται σε μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων με αεροσκάφη. Προϋποθέτει οργάνωση και χρήση αεροσκαφών, εγκαταστάσεων αερολιμένων, συστήματος ελέγχου εναέριας Κυκλοφορίας καθώς και την καταβολή κομίστρων που διαφέρουν κατά περίπτωση. Σε αντιδιαστολή ο όρος δεν καλύπτει τις πτήσεις αλλήσεως, ή και αναψυχής (αεροπλοΐας) και τις στρατιωτικές μεταφορές.

Οι αεροπορικές μεταφορές ξεκίνησαν μετά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο και αναπτύχθηκαν θεαματικά μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο. Η ανάπτυξη συμβάδισε και υποστηρίχθηκε από τα εξής:

- Την τεχνολογική ανάπτυξη των αεροσκαφών.
 - Την τεχνολογική ανάπτυξη των μέσων ελέγχου και καθοδήγησης της εναέριας κυκλοφορίας.
 - Την ανάπτυξη των κατασκευών και της τεχνολογίας που επέφερε την δυνατότητα κατασκευής μεγάλων αερολιμένων και τον εξοπλισμό αυτών.
 - Την ανάπτυξη των διεθνών ανταλλαγών και τον περιορισμό της σημασίας των συνόρων ως εμποδίου.
 - Την ανάπτυξη της επιστήμης στον τομέα της οργάνωσης με συνέπεια την παροχή δυνατότητας ομαλής λειτουργίας μέσα από συστήματα πολύπλοκων διαδικασιών.
-

2. ΔΙΚΤΥΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στην Ελλάδα οι αερομεταφορές γίνονται ως επί το πλείστον με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Κυριότερος σταθμός εισόδου-εξόδου είναι το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας. Για την διακίνηση των ταξιδιωτών στο εσωτερικό η Αθήνα συνδέεται με τα εξής αεροδρόμια:

- | | |
|-------------------|--------------|
| - Αλεξανδρούπολης | - Λήμνου |
| - Αστυπάλαιας | - Μήλου |
| - Ζακύνθου | - Μυκόνου |
| - Ηρακλείου | - Μυτιλήνης |
| - Θεσσαλονίκης | - Νάξου |
| - Ιωαννίνων | - Πάρου |
| - Καβάλας | - Πρέβεζας |
| - Καλαμάτας | - Ρόδου |
| - Καρπάθου | - Σάμου |
| - Καστοριάς | - Σαντορίνης |
| - Κέρκυρας | - Σητείας |
| - Κεφαλονιάς | - Σκιάθου |
| - Κοζάνης | - Σκύρου |
| - Κυθήρων | - Σύρου |
| - Κω | - Χανίων |
| - Λέρου | - Χίου |

Η Θεσσαλονίκη συνδέεται στο εσωτερικό με τις εξής πόλεις:

- Αθήνα
- Ηράκλειο
- Ιωάννινα
- Κέρκυρα
- Λήμνος
- Ρόδος
- Χανιά
- Χίος

Για την διακίνηση των ταξιδιωτών στο εξωτερικό η Αθήνα συνδέεται με τα αεροδρόμια των εξής πόλεων:

- | | |
|--------------------|---------------|
| - Αλεξάνδρεια | - Μιλάνο |
| - Άμστερνταμ | - Μόναχο |
| - Βαρκελώνη | - Μόντρεαλ |
| - Βεγγάζη | - Μπανγκόκ |
| - Βερολίνο | - Ναϊρόμπι |
| - Βηρυτός | - Νάπολη |
| - Βιέννη | - Νέα Υόρκη |
| - Βοστόνη | - Ντουμπάι |
| - Βρυξέλες | - Ντίσελντορφ |
| - Γενεύη | - Παρίσι |
| - Γιοχάνεσμπουργκ | - Ριάντ |
| - Δαμασκός | - Ρώμη |
| - Ζυρίχη | - Σικάγο |
| - Κάιρο | - Στουτγάρδη |
| - Κοπεγχάγη | - Σύδνευ |
| - Κουβέιτ | - Τελ Αβίβ |
| - Κωνσταντινούπολη | - Τζέντα |
| - Λάρνακα | - Τίρανα |
| - Λονδίνο | - Τόκιο |
| - Μαδρίτη | - Τορόντο |
| - Μασσαλία | - Φρανκφούρτη |
| - Μελβούρνη | |

Για την διακίνηση των ταξιδιωτών στο εξωτερικό η Θεσσαλονίκη συνδέεται με τις εξής πόλεις:

-
- | | |
|--------------------|---------------|
| - Άμστερνταμ | - Μιλάνο |
| - Βερολίνο | - Μόναχο |
| - Βρυξέλες | - Ντίσελντορφ |
| - Κοπεγχάγη | - Παρίσι |
| - Κωνσταντινούπολη | - Στουτγάρδη |

- Λάρνακα
- Λονδίνο

- Τίρανα
- Φρανκφούρτη

3. ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τα εναέρια μέσα μεταφοράς είναι πολλά και ανάλογα με τις αποστάσεις, τον τόπο προορισμού και τις συνθήκες του ταξιδιού διακρίνονται στις παρακάτω τέσσερις κατηγορίες:

- α) Αεροπλάνα
- β) Ελικόπτερο
- γ) Ελικοφόρα αεροπλάνα
- δ) Αεροταξί

Από αυτά τα μέσα μεταφοράς (εναέρια) κυρίαρχη θέση έχει το αεροπλάνο λόγω των πλεονεκτημάτων που συγκεντρώνει, ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε μεγάλες αποστάσεις.

Το αεροπλάνο είναι σήμερα το ταχύτερο, οικονομικότερο (στις περισσότερες περιπτώσεις), ανώτερο και ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς ανθρώπων και κατά δεύτερο λόγο, αγαθών, που συγκεντρώνουν μεγάλη αξία σε μικρό όγκο. Είναι το μεταφορικό μέσο που έφερε όσο κανένα άλλο κοντά τους ανθρώπους στα διάφορα μήκη και πλάτη της γης.

Σήμερα όλες οι πρωτεύουσες και τα σημαντικά βιομηχανικά και τουριστικά κέντρα του κόσμου συνδέονται μεταξύ τους με πυκνό και άρτιο αεροπορικό δίκτυο.

Τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών τις διακρίνουμε σε 3 κατηγορίες:

- α) Σε μεταφορά επιβατών με αεροσκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια (τακτικές γραμμές).
- β) Σε μεταφορά επιβατών με AIR-BUS, τα οποία αναχωρούν κάθε μισή ή μια ώρα (όπως τα υπεραστικά λ.χ. λεωφορεία), για κάποια άλλη πόλη εσωτερικού ή εξωτερικού και όπου όχι μόνο δεν χρειάζεται εκ των προτέρων κλείσιμο θέσεων (RESERVATION) αλλά οι επιβάτες μπορούν να βγάλουν εισιτήριο ακόμα και πάνω στο αεροπλάνο.
- γ) Σε μεταφορά επιβατών με ειδικά ναυλωμένα αεροσκάφη (CHARTERS)



που παρουσιάζει την ιδιομορφία ότι η αναχώρηση και η επιστροφή γίνεται συγκεκριμένη μέρα και ώρα, που δεν μπορεί να την αλλάξει ο ταξιδιώτης ακολουθώντας π.χ. μια άλλη πτήση της ίδιας ή ενδεχομένως μιας άλλης συνεργαζόμενης εταιρίας.

Τέλος, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει ανάπτυξη και εξάπλωση η χρησιμοποίηση ελικοπτέρων για την μεταφορά επιβατών και ιδιαίτερα τουριστών.

Κυρίως χρησιμοποιούνται για την μεταφορά σε νησιά ή σε περιοχές που είτε δεν υπάρχει εγκατάσταση αεροδρομίου, είτε το αεροδρόμιο που υπάρχει είναι μικρό και αδυνατεί να εξυπηρετήσει μια πολύ μεγαλύτερη κίνηση (π.χ. στην Ελλάδα χαρακτηριστική επί του προκειμένου είναι η περίπτωση της Σκιάθου, της Μυκόνου κ.λ.π.).

Η πρώτη ελληνική αεροπορική εταιρία στην Ελλάδα έγινε το 1930, με τίτλο: «Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών». Έπαιρνε επιχορήγηση από το κράτος και εκτελούσε περιορισμένα δρομολόγια. Κράτησε ως το 1941, όταν μας κήρυξε τον πόλεμο η Γερμανία.

Το Σεπτέμβριο του 1946 συστήθηκε και άρχισε να λειτουργεί η εταιρία «Τεχνικές και Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις», που τη διαδέχτηκε η εταιρία «Ολυμπιακή Αεροπορία» που ως την 1^η Ιανουαρίου 1975 εκτελούσε αεροπορικά δρομολόγια με τις κυριότερες πόλεις του εσωτερικού (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Αγρίνιο, Λάρισα, Κοζάνη, Καλαμάτα, Χανιά, Ηράκλειο, Ρόδος, Κω, Μυτιλήνη, Χίος, Λήμνος). Συνέδεε, επίσης, την Ελλάδα με όλε τις ηπείρους (Ευρώπη, Αμερική, Ασία, Αφρική, και Ωκεανία - Αυστραλία).

Από 1^{ης} Ιανουαρίου 1975, η Ο.Α. περιήλθε στο ελληνικό δημόσιο, που ανέλαβε την ευθύνη της αναδιοργάνωσης των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας μας.

Η σύγχρονη εξέλιξη της τεχνολογίας έχει επιτρέψει τη δυνατότητα κατασκευής μεγάλων επιβατικών αεροσκαφών που ταξιδεύουν με πολύ μεγάλες ταχύτητες παρέχουν ανέσεις, ασφάλεια και χαμηλό ναύλο. Το γεγονός αυτό κάνει τη χρήση τους πολύ διαδεδομένη στις μέρες μας.

Τα εναέρια μέσα μεταφοράς σήμερα ανήκουν είτε σε κρατικές είτε σε ιδιωτικές εταιρίες που σκοπό έχουν τη μεταφορά μέσω του αέρα προσώπων, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου με πτητικές μηχανές, αλλά ταυτόχρονα φροντίζουν για την εξυπηρέτηση τόσο των επιβατών όσο και των αεροσκαφών στους αερολιμένες υποδοχής και αναχώρησης των χωρών όλου του κόσμου.

4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι αεροπορικές μεταφορές ταλανίζονται από μια σειρά προβλημάτων που δεν τους επιτρέπουν να ανταποκριθούν στην ζήτηση. Η έλλειψη αποθηκευτικών χώρων, ψυγείων και άλλων διευκολύνσεων τόσο στο αεροδρόμιο του ελληνικού όσο και στα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα προσέλκυσης νέων πελατών. Τα μάτια όλων είναι στραμμένα στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων όπου θα διαθέτει όλες τις απαιτούμενες υποδομές για cargo. Και φυσικά στο παιχνίδι των αεροπορικών μεταφορών θα εισέλθουν και ιδιωτικές εταιρίες που μέχρι σήμερα περιορίζονται μόνο στην επιβατική κίνηση.

Στο εσωτερικό η Ολυμπιακή Αεροπορία ελέγχει πλήρως τις εναέριες μεταφορές ενώ στην κίνηση προς το εξωτερικό κατέχει μερίδιο 45%.

Το 1996 οι φορτώσεις εμπορευμάτων στα αεροδρόμια της χώρας ήταν 56.028 τόνοι και οι εκφορτώσεις 66.214 τόνοι.

Μεγαλύτερο μεταφορικό έργο επιδεικνύει το αεροδρόμιο του Ελληνικού ενώ αξιόλογη είναι η συμμετοχή των αεροδρομίων της συμπρωτεύουσας, του Ηρακλείου και της Κερκύρας.

Το 1997 η συνολική επιβατική κίνηση των ελληνικών αεροδρομίων ήταν 14.275.997 Αφίξεις και 13.795.079 Αναχωρήσεις.

Το 10% της αεροπορικής επιβατικής κίνησης στα μεγάλα αεροδρόμια Αθήνας-Θεσσαλονίκης κατέχουν οι πτήσεις τσάρτερ. Ενώ στα νησιά αγγίζουν το 100%.

Εμπορευματική κίνηση στα ελληνικά λιμάνια
(σε τόνους)

Έτος	Φορτώσ. Εσωτ.	Φορτώσ. Εξωτ.	Σύνολο Φορτώσ.	Εκφορτ. Εσωτ.	Εκφορτ. Εξωτ.	Σύνολο Εκφορ.	Τράνζιτ
1995	30.682	34.201	64.884	30.640	44.523	53.219	9.756
1996	27.539	28.489	56.028	28.615	37.598	51.608	5.391
Α' εξαμ. 97	13.487	16.747	30.235	13.583	29.584	60.540	257

ΠΗΓΗ: ΥΠΑ

Σημ.: Οι φορτώσεις και εκφορτώσεις εσωτερικού συμπίπτουν

5. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Αντικείμενο του Κώδικα

ΑΡΘΡΟ: 1 - Αεροσκάφος

1. Αντικείμενο του Κώδικα αυτού είναι η ρύθμιση των σχέσεων που απορρέουν από τη λειτουργία ή την εκμετάλλευση πολιτικού αεροσκάφους.
2. Αεροσκάφος κατά την έννοια του Κώδικα αυτού, είναι κάθε συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών.
3. Οι διατάξεις των άρθρων 117 έως 121 και 124 έως 128 εφαρμόζονται αναλόγως και σε κρατικό αεροσκάφος. Κρατικό αεροσκάφος θεωρείται το χρησιμοποιούμενο για στρατιωτικούς, τελωνειακούς, αστυνομικούς, νομικούς και γενικά κρατικούς σκοπούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Μεταφορά προσώπων αποσκευών και πραγμάτων

ΑΡΘΡΟ: 94 - Εισιτήριο

1. Η σύμβαση μεταφοράς προσώπων αποδεικνύεται με το εισιτήριο που εκδίδει ο μεταφορέας. Σε περίπτωση μεταφοράς ομάδος προσώπων ο μεταφορέας μπορεί να εκδώσει ενιαίο εισιτήριο.
2. Στο εισιτήριο περιέχεται και μνεία ότι η ευθύνη του μεταφορέα είναι περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο 110 παράγραφοι 1 περίπτωση α και 2.
3. Η σύμβαση μεταφοράς διέπεται από τις διατάξεις αυτού του νόμου και αν ο μεταφορέας δέχθηκε επιβάτη χωρίς να εκδοθεί εισιτήριο ή αν στο εισιτήριο που εκδόθηκε δεν περιέχεται η κατά την προηγούμενη παράγραφο μνεία.

ΑΡΘΡΟ: 95 - Δελτίο αποσκευών

1. Η σύμβαση μεταφοράς αποσκευών αποδεικνύεται με το ατομικό ή ενιαίο δελτίο αποσκευών που εκδίδει ο μεταφορέας (αποσκευές που έχουν υπογραφεί).
2. Το δελτίο αποσκευών μπορεί να ενσωματωθεί στο εισιτήριο.
3. Στο δελτίο περιέχεται και μνεία ότι η ευθύνη του μεταφορέα είναι Περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο 110 της παραγράφου 1 περίπτωση γ'.
4. Η σύμβαση μεταφοράς διέπεται από τις διατάξεις αυτού του νόμου και αν ο μεταφορέας παρέλαβε αποσκευές χωρίς να εκδώσει δελτίο αποσκευών ή αν στο δελτίο που εξέδωσε δεν περιέχεται η κατά την προηγούμενη παράγραφο μνεία.

ΑΡΘΡΟ: 96 - Αποσκευές που συνοδεύουν τον επιβάτη

Ο μεταφορέας υποχρεούται να μεταφέρει με το ίδιο αεροσκάφος τις αποσκευές των επιβατών οι οποίες δεν ξεπερνούν τα όρια που καθορίζει αυτός με τους γενικούς όρους μεταφοράς.

ΑΡΘΡΟ: 97 - Ανάλογη εφαρμογή διατάξεων

Κατά τα λοιπά στη μεταφορά αποσκευών που έχουν καταγραφεί εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις αυτού του νόμου για τη μεταφορά πραγμάτων.

ΑΡΘΡΟ: 98 - Δελτίο αεροπορικής μεταφοράς

1. Η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων αποδεικνύεται με το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς που εκδίδει ο μεταφορέας.
2. Στο κατά την προηγούμενη παράγραφο δελτίο περιέχονται:
 - α) Ο τόπος και η χρονολογία έκδοσης
 - β) Ο τόπος φόρτωσης και ο τόπος προορισμού
 - γ) Το όνομα του αποστολέα και του παραλήπτη
 - δ) Το είδος και η περιγραφή των μεταφερόμενων πραγμάτων
 - ε) Το κόμιστρο και οι σχετικές με αυτό συμφωνίες

στ) Μνεία ότι η ευθύνη του μεταφορέα είναι περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο 110 παράγραφος 1 περίπτωση β'

3. Η σύμβαση μεταφοράς διέπεται από τις διατάξεις του νόμου αυτού και αν ο μεταφορέας παρέλαβε τα προς μεταφορά πράγματα χωρίς δελτίο δεν περιέχεται η κατά την προηγούμενη παράγραφο μνεία.

ΑΡΘΡΟ: 99 – Αντίτυπα του δελτίου

1. Το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς πραγμάτων εκδίδεται σε 3 αντίτυπα, τα οποία φέρουν τις ακόλουθες ενδείξεις: το πρώτο «για το μεταφορέα» υπογράφεται από τον αποστολέα, το δεύτερο «για το παραλήπτη» υπογράφεται από τον μεταφορέα και τον αποστολέα και συνοδεύει το πράγμα, το τρίτο «για τον αποστολέα» υπογράφεται από τον μεταφορέα και παραδίδεται στον αποστολέα μετά την παραλαβή του πράγματος από το μεταφορέα.
2. Ο μεταφορέας υπογράφει το δελτίο πριν από τη φόρτωση του πράγματος.
3. Το δελτίο μπορεί να εκδοθεί ονομαστικό ή εις διαταγήν.
4. Στο δελτίο εις διαταγήν εφαρμόζονται αναλόγως ως προς τις ενστάσεις οι οποίες μπορούν να αντιταχθούν κατά του κομιστή, οι διατάξεις που ισχύουν για τη συναλλαγματική.

ΑΡΘΡΟ: 100 – Αποδεικτική ισχύς του δελτίου

1. Οι ενδείξεις του δελτίου που αναφέρονται στο είδος, το βάρος, στις διαστάσεις και στη συσκευασία του πράγματος καθώς και στον αριθμό των δεμάτων τεκμαίρονται ακριβείς εκτός αν υπάρχει αντίθετη απόδειξη.
2. Οι ενδείξεις που περιλαμβάνονται στο δελτίο με βάση τις δηλώσεις του αποστολέα για την ποσότητα τον όγκο και την γενική κατάσταση του πράγματος δεν αποτελούν απόδειξη κατά του μεταφορέα, εφόσον δεν βεβαιώθηκαν από αυτόν στο δελτίο ή δεν αφορούν στην εμφανή κατάσταση του πράγματος.

ΑΡΘΡΟ: 101 - Έλεγχος και ακρίβεια των ενδείξεων του δελτίου

1. Ο μεταφορέας δικαιούται να ελέγξει αν το πράγμα ανταποκρίνεται στις ενδείξεις που περιλαμβάνονται στο δελτίο σύμφωνα με τις δηλώσεις του αποστολέα, καθώς και αν τηρήθηκαν τα μέτρα για τη διενέργεια της μεταφοράς τα οποία επιβάλλουν οι ενδείξεις που ισχύουν.
2. Ο αποστολέας ευθύνεται για κάθε ζημία η οποία προήλθε από την ανακρίβεια ή την έλλειψη των δηλώσεών του που καταχωρίσθηκε στο δελτίο.

ΑΡΘΡΟ: 102 - Υποχρεώσεις του μεταφορέα

1. Αν το δελτίο εκδόθηκε ονομαστικό, ο μεταφορέας, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία υποχρεούται να ειδοποιήσει τον παραλήπτη μόλις φθάσει το πράγμα.

2. Αν το πράγμα δεν παραληφθεί μέσα σε 3 μέρες από την ειδοποίηση ο μεταφορέας υποχρεούται να το γνωστοποιήσει στο αποστολέα.

ΑΡΘΡΟ: 103 - Δικαιώματα του μεταφορέα στον τόπο παραλαβής

1. Αν το πράγμα δεν παραληφθεί μέσα σε 10 μέρες από τη άφιξή του, ο μεταφορέας δικαιούται να προβεί σε δημόσια κατάθεση ή σε εκποίηση του, ύστερα από άδεια του Ειρηνοδικείου που δικάζει κατά τη διαδικασία των άρθρων 740 έως 781 του Κώδικα Πολιτικής Αεροπορίας.

2. Αν το πράγμα υπόκειται σε άμεση φθορά ή εκποίηση μπορεί να γίνει και χωρίς να ακυρωθεί η 10ήμερη προθεσμία.

3. Ο μεταφορέας δικαιούται σε αποκατάσταση κάθε ζημίας του από την καθυστέρηση της παραλαβής του πράγματος.

ΑΡΘΡΟ: 104 - Διαμαρτυρία του παραλήπτη

1. Η παραλαβή του πράγματος από το νομιμοποιούμενο ως παραλήπτη χωρίς διαμαρτυρία δημιουργεί τεκμήρια ότι αυτό παραδόθηκε σε καλή κατάσταση και συμφωνία με το δελτίο μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση βλάβης του πράγματος ο παραλήπτης οφείλει να απευθύνει στον μεταφορέα διαμαρτυρία, μόλις διαπιστώσει τη βλάβη και το αργότερο μέσα σε 14 ημέρες από την παραλαβή του. Όταν πρόκειται για αποσκευές, η προθεσμία αυτή είναι 7 ημερών.

3. Σε περίπτωση καθυστέρησης ή διαμαρτυρία πρέπει να γίνει σε 20 ημέρες από την ημέρα κατά την οποία το πράγμα τέθηκε στην διάθεση του παραλήπτη.

4. Η διαμαρτυρία γίνεται πάνω στο δελτίο ή με ιδιαίτερο έγγραφο που απευθύνεται στο μεταφορέα.

5. Αν δεν γίνει διαμαρτυρία μέσα στις προθεσμίες που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3, το δικαίωμα για αποζημίωση αποσβήνεται. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται, αν ο παραλήπτης παρακωλύθηκε από δόλο του μεταφορέα να διατυπώσει εμπροθέσμως διαμαρτυρία.

ΑΡΘΡΟ: 105 - Δικαιώματα του αποστολέα

1. Ο αποστολέας στα χέρια του οποίου βρίσκεται το αντίτυπο του δελτίου που προορίζεται για τον αποστολέα δικαιούται πριν από την παράδοση του πράγματος στον παραλήπτη να ζητήσει από το μεταφορέα:

α) Την εκφόρτωση του πράγματος στο αεροδρόμιο της αποστολής, του προορισμού ή σε ενδιάμεσο αεροδρόμιο.

β) Την επιστροφή του πράγματος στο αεροδρόμιο της αποστολής.

γ) Την παράδοση του πράγματος σε άλλο παραλήπτη ή σε τόπο διαφορετικό από τον τόπο του προορισμού.

2. Η άσκηση των δικαιωμάτων της προηγούμενης παραγράφου από τον αποστολέα, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα του μεταφορέα.

3. Αν είναι δυνατή η εκτέλεση την κατά την πρώτη παράγραφο οδηγιών του αποστολέα, ο μεταφορέας υποχρεούται να το ειδοποιήσει χωρίς καθυστέρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΠΕΜΠΤΟ

Ευθύνη από την εκμετάλλευση αεροσκάφους

ΑΡΘΡΟ: 106 - Ευθύνη σε περιπτώσεις μεταφοράς προσώπων

Ο μεταφορέας υποχρεούται να αποζημιώσει τον επιβάτη ή εκείνους που σύμφωνα με το αστικό δίκαιο δικαιούνται αποζημίωση εξαιτίας του θανάτου ή της σωματικής βλάβης επιβάτη από συμβάν το οποίο επήλθε κατά το χρόνο κατά τον οποίο ο επιβάτης βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος ή κατά την διάρκεια των ενεργειών επιβίβασης ή αποβίβασης από αυτό. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη επήλθε αποκλειστικώς από την κατάσταση της υγείας του επιβάτη.

ΑΡΘΡΟ: 107 - Ευθύνη σε περιπτώσεις μεταφοράς πραγμάτων και αποσκευών

1. Ο μεταφορέας υποχρεούται σε αποζημίωση για την ολική ή μερική απώλεια, καταστροφή ή χειροτέρευση των προς τη μεταφορά πραγμάτων και αποσκευών από την παράδοσή τους σε αυτόν μέχρι να τεθούν στη

διάθεση του δικαιουμένου να τα παραλάβει. Ως αποσκευές θεωρούνται και τα πράγματα τα οποία φέρει μαζί του ο επιβάτης.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή, εφόσον αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημίας.

ΑΡΘΡΟ: 108 - Ευθύνη από καθυστέρηση

Ο μεταφορέας υποχρεούται σε αποζημίωση για τη ζημία από την καθυστέρηση κατά τη μεταφορά επιβατών, πραγμάτων ή αποσκευών, εκτός αν αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της καθυστέρησης.

ΑΡΘΡΟ: 109 - Πταίσμα του ζημιωθέντος

Η ευθύνη του μεταφορέα μπορεί κατά την κρίση του δικαστηρίου, να αρθεί ή να περιοριστεί αν η ζημία οφείλεται σε πταίσμα εκείνου που ζημιώθηκε ή των προσώπων που αυτός έχει ζημιώσει.

ΑΡΘΡΟ: 110 - Όρια της ευθύνης

1. Η υποχρέωση του μεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί:

α) Σε περίπτωση μεταφοράς προσώπων το ποσό των 4.000.000 δρχ. για κάθε επιβάτη. Αν η αποζημίωση καθορισθεί κατά περιοδικές Περιοχές το σύνολο των παροχών δεν μπορεί να υπερβεί το όριο αυτό.

β) Σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων το ποσό των 2.000 δρχ. κατά χιλιόγραμμο. Σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης μέρους των μεταφερομένων πραγμάτων, λαμβάνεται υπόψη ότι το βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή δεμάτων που αναγράφονται στο ίδιο δελτίο αεροπορικής μεταφοράς, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό βάρος των δεμάτων αυτών.

γ) Σε περίπτωση μεταφοράς καταγεγραμμένων αποσκευών το ποσό των 4.000 δρχ. κατά χιλιόγραμμο.

2. Η υποχρέωση του μεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τις 30.000 δρχ. για το σύνολο των πραγμάτων που φέρει μαζί του ο κάθε επιβάτης.

3. Τα παραπάνω όρια μπορούν να αυξομειώνονται με διάταγμα.

ΑΡΘΡΟ: 111 - Αποκλεισμός των ορίων ευθύνης

1. Ο μεταφορέας ευθύνεται απεριορίστως αν εκείνος που ζημιώθηκε αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε δόλο του μεταφορέα ή προσώπου που αυτός έχει προστήσει.

2. Επί μεταφοράς πραγμάτων και καταγεγραμμένων αποσκευών αν ο αποστολέας δήλωσε εγγράφως την αξία τους και κατέβαλε συμπληρωματικό ναύλο, ο μεταφορέας ευθύνεται μέχρι την αξία που δηλώθηκε. Επιτρέπεται όμως στο μεταφορέα να ανταποδείξει ότι η αξία που δηλώθηκε είναι ανώτερη από την πραγματική στον τόπο προορισμού.

ΑΡΘΡΟ: 112 - Ευθύνη του συμβαλλομένου και του πραγματικού μεταφορέα

Αν η μεταφορά εκτελεστεί ολικά ή κατά ένα μέρος από άλλο μεταφορέα ευθύνονται κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού και ο μεταφορέας που έχει συμβληθεί και εκείνος που έχει εκτελέσει την μεταφορά. Εκείνος που έχει συμβληθεί ευθύνεται για όλη τη μεταφορά που συμφωνήθηκε και εκείνος που την πραγματοποίησε ευθύνεται εις ολόκληρον με τον πρώτο για τη μεταφορά που αυτός έχει εκτελέσει.

ΑΡΘΡΟ: 113 - Ευθύνη προστηθέντων

Οι διατάξεις των άρθρων 110 και 111 εφαρμόζονται και ως προς την ευθύνη των προσώπων που έχει προστήσει ο μεταφορέας.

ΑΡΘΡΟ: 114 - Συνολικό όριο ευθύνης

Αν υπάρχουν περισσότεροι υπόχρεοι, το άθροισμα των αποζημιώσεων δεν μπορεί να υπερβεί τα όρια του άρθρου 110.

ΑΡΘΡΟ: 115 - Απαλλακτικές ρήτρες

1. Συμφωνία που αποκλείει ή κατά οποιοδήποτε τρόπο περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα ή των προσώπων που αυτός έχει προστήσει όπως αυτή διαγράφεται στο κεφάλαιο αυτό είναι άκυρη.

2. Σύμφωνα με την οποία τροποποιούνται οι κανόνες για το βάρος αποδείξεως είναι άκυρη.

ΑΡΘΡΟ: 116 - Μεταφορά χωρίς αντάλλαγμα

Οι διατάξεις των άρθρων 105 και 115 εφαρμόζονται και στις μεταφορές χωρίς αντάλλαγμα ή μεταφορές που διενεργούνται για εκτέλεση υπηρεσίας.

ΑΡΘΡΟ: 117 - Ζημίες τρίτων στην επιφάνεια

Ο εκμεταλλεούμενος και ο κύριος ευθύνονται εις ολόκληρον για ζημίες σε τρίτους στην επιφάνεια που προκλήθηκαν από αεροσκάφος σε πτήση ή από πρόσωπο ή αντικείμενο που έπεσε από αυτό.

ΑΡΘΡΟ: 118 - Πταίσμα του ζημιωθέντος

Η ευθύνη του εκμεταλλεούμενου ή του κυρίου μπορεί κατά την κρίση του δικαστηρίου να αρθεί ή περιορισθεί αν η ζημία οφείλεται σε πταίσμα εκείνου που ζημιώθηκε ή των προσώπων που έχει προστήσει.

ΑΡΘΡΟ: 119 - Όριο της ευθύνης

1. Η υποχρέωση του εκμεταλλεούμενου το αεροσκάφος για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί το τριπλάσιο της αξίας που αυτό θα είχε αν ήταν καινούργιο κατά την ημέρα του συμβάντος, και του κυρίου την πραγματική αξία του αεροσκάφους κατά την ίδια ημέρα.

2. Σε περίπτωση που το σύνολο των απαιτήσεων υπερβαίνει τα όρια της προηγούμενης παραγράφου:

α) Αν οι απαιτήσεις αφορούν αποκλειστικώς θάνατο ή σωματική βλάβη προσώπου ή αποκλειστικώς ζημία περιουσιακών αγαθών, ελαττώνονται ανάλογα με τα αντίστοιχα ποσά τους.

β) Αν οι απαιτήσεις αφορούν αποκλειστικώς θάνατο ή σωματική βλάβη προσώπου, καθώς και ζημίες περιουσιακών αγαθών το μισό του ολικού για κατανομή ποσού διατίθεται κατά προτίμηση για ικανοποίηση των απαιτήσεων από θάνατο και σωματική βλάβη. Αν το ποσοστό αυτό δεν επαρκεί, κατανέμεται κατ'αναλογία για ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών. Το υπόλοιπο ποσόν διατίθεται κατ'αναλογία για ικανοποίηση των απαιτήσεων για ζημίες περιουσιακών αγαθών και του μέρους των απαιτήσεων για θάνατο ή σωματική βλάβη που δεν ικανοποιήθηκε.

3. Αν εκείνος που ζημιώθηκε δεν ασκήσει αγωγή αποζημίωσης μέσα σε 6 μήνες από την ημέρα του συμβάντος, ικανοποιείται μόνο από το ποσό της συνολικής αποζημίωσης που απομένει μετά την ικανοποίηση ή επιδίκαση των απαιτήσεων που ασκήθηκαν εμπροθέσμως.

4. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται και ως προς την ευθύνη των προσώπων που ο εκμεταλλευόμενος ή ο κύριος τυ αεροσκάφους έχει προστήσει.

5. Ο περιορισμός της ευθύνης δεν ισχύει αν η ζημία οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια του εκμεταλλευομένου ή του κυρίου ή των προσώπων που έχει προστήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ ΕΒΔΟΜΟ

Αεροπορική ασφάλιση

ΑΡΘΡΟ: 129 - Αντικείμενο της ασφάλισης

Αντικείμενο της αεροπορικής ασφάλισης μπορεί να αποτελέσει κάθε έννομο συμφέρον που εκτίθεται σε αεροπορικούς κινδύνους, στο οποίο περιλαμβάνεται και το ελπιζόμενο κέρδος.

ΑΡΘΡΟ: 130 - Ασφαλιστήριο

1. Η σύμβαση της αεροπορικής ασφαλίσεως αποδεικνύεται εγγράφως (ασφαλιστήριο).

2. Το ασφαλιστήριο περιέχει τουλάχιστον:

α) Το όνομα, την κατοικία ή τη διανομή των συμβαλλομένων

β) Το αντικείμενο της ασφάλισης

γ) Το ασφαλιστικό ποσό

δ) Το ασφάλιστρο

ε) Τους κινδύνους τους οποίους αναδέχεται ο ασφαλιστής

στ) Το χρόνο της έναρξης και λήξης

3. Σε περίπτωση ασφάλισης αεροσκάφους εκτός από τα στοιχεία της προηγούμενης παραγράφου, το ασφαλιστήριο περιέχει την εθνικότητα, τον αριθμό καταχώρισης του αεροσκάφους στο οικείο μητρώο και τον τύπο του.

ΑΡΘΡΟ: 131 - Ασφάλιση του αεροσκάφους

Η ασφάλιση του αεροσκάφους καλύπτει την άτρακτο, τα συστατικά και παραρτήματά του.

ΑΡΘΡΟ: 132 - Έναρξη της ασφαλιστικής κάλυψης

1. Σε περίπτωση ασφάλισης αεροσκάφους κατά χρόνο η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από την χρονολογία του ασφαλιστηρίου.
2. Σε περίπτωση ασφάλισης αεροσκάφους κατά ταξίδι χρόνο η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από την έναρξη της πτήσης και λήγει μόλις αυτή τελειώσει.

ΑΡΘΡΟ: 133 - Ασφάλιση των μεταφερομένων πραγμάτων

1. Σε περίπτωση ασφάλισης των μεταφερομένων πραγμάτων, η ασφαλιστική κάλυψη αρχίζει από τότε που παρέλαβε ο μεταφορέας και λήγει με την παράδοση στον παραλήπτη και οπωσδήποτε μετά 5 ημέρες από την απόθεση του φορτίου στις αποθήκες του αεροδρομίου προορισμού.
2. Αν το αεροσκάφος δεν μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι και τα ασφαλισμένα πράγματα μεταφορτώθηκαν σε άλλο μεταφορικό μέσο, η ασφάλιση καλύπτει και τους κινδύνους της μεταφοράς αυτής.

ΑΡΘΡΟ: 134 - Καθορισμός του ασφαλισματος

Στην ασφάλιση πραγμάτων τα ασφαλισμα καθορίζεται σύμφωνα με την αξία τους στον τόπο και κατά το χρόνο της εκφόρτωσης.

ΑΡΘΡΟ: 135 - Παράταση της ασφαλιστικής κάλυψης

Αν ο χρόνος ασφάλισης λήξει κατά την διάρκεια της πτήσης η ασφάλιση παρατείνεται μέχρι την προσγείωση του αεροσκάφους στον τόπο του προορισμού. Ο ασφαλιστής δικαιούται ανάλογο ασφάλιστρο.

ΑΡΘΡΟ: 137 - Υποχρεωτική ασφάλιση

1. Ο μεταφορέας υποχρεούται να καλυφθεί ασφαλιστικώς για ζημίες από τη σύμβαση μεταφοράς επιβατών, πραγμάτων ή αποσκευών.
2. Ο εκμεταλλευόμενος αεροσκάφος υποχρεούται να καλυφθεί ασφαλιστικώς για βλάβες ή ζημίες των μελών του πληρώματος ή άλλων που επιβαίνουν στο αεροσκάφος για εξυπηρέτηση της πτήσης καθώς και τρίτων πάνω στη επιφάνεια.
3. Η ίδια υποχρέωση ασφάλισης υπάρχει και στις μεταφορές χωρίς αντάλλαγμα του άρθρου 116 νόμου αυτού.
4. Με διάταγμα ορίζεται το ελάχιστο όριο του ασφαλιστικού ποσού κατά περίπτωση και με την επιφύλαξη των άρθρων 110 και 119 του νόμου αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η γενικότερη βελτίωση και ανάπτυξη του παγκόσμιου δικτύου επικοινωνίας που συντελέστηκε με την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, την βελτίωση και διεύρυνση των δικτύων μεταφοράς, την τεχνολογική ανάπτυξη, την ικανοποίηση των διαρκώς εξελισσομένων και εξειδικευμένων αναγκών της παγκόσμιας αγοράς οδήγησε στην εξεύρεση και δημιουργία νέων σύγχρονων τρόπων μεταφοράς.

Οι σύγχρονες μορφές εξυπηρέτησης στον τομέα των μεταφορών συνοψίζονται στις εξής κατηγορίες:

- α) Μεταφορικές εταιρίες
- β) Μεταφορικές υπηρεσίες (ΚΤΕΛ, ΟΣΕ, ΕΛΤΑ, COURIERS)
- γ) Ταξιδιωτικά γραφεία (που αποτελούν την πορεία της εξέλιξης των κλασσικών τύπων μεταφοράς)

Με τις κατηγορίες αυτές θα ασχοληθούμε στο κεφάλαιο αυτό όπου θα παραθέσουμε και μερικά παραδείγματα.

2. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Οι μεταφορικές εταιρίες είναι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την μεταφορά εμπορευμάτων και τις σχετικές εργασίες όπως αποθήκευση, συσκευασία, συγκέντρωση στοιχείων, ασφάλιση, φόρτωση, διεκπεραίωση εγγράφων, μεταφορά και εκφόρτωση φορτίου.

Οι μεταφορικές εταιρίες διαθέτουν συνήθως δικά τους μεταφορικά μέσα. Μπορούμε να διαχωρίσουμε τις μεταφορικές εταιρίες σε εθνικές δηλαδή σε αυτές που μεταφέρουν εμπορεύματα σε έναν συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο και σε διεθνείς σε αυτές δηλαδή που μεταφέρουν προϊόντα και εκτός των γεωγραφικών ορίων ενός συγκεκριμένου κράτους.

2.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Επωνυμία επιχείρησης
2. Έδρα επιχείρησης - Δίκτυα μεταφοράς
3. Τι προϊόντα μεταφέρονται
4. Τι μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται (κατηγορία - χωρητικότητα - αριθμός κ.λ.π.)
5. Με ποιους φορείς συνεργάζονται
6. Υπάρχει συνεργασία με άλλες μεταφορικές εταιρίες
7. Τι έγγραφα χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία της μεταφοράς
8. Γίνεται έλεγχος κατά τη μεταφορά
9. Τι προσωπικό απασχολούν
10. Τι προβλήματα αντιμετωπίζει μια μεταφορική εταιρία
11. Τι ασφάλεια υπάρχει για τα εμπορεύματα και τους πελάτες
12. Μια καλά οργανωμένη μεταφορική εταιρία έχει ικανοποιητικά, οικονομικά αποτελέσματα

2.2.1 ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΣΑΠΗΣ κ' ΥΙΟΙ Ο.Ε.

1. ΕΜΠΟΡΙΚΗ Δημήτριος Κασάπης και Υιοί Ο.Ε.
2. Η έδρα της επιχείρησης βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη Μινωταύρου 18 - υποκατάστημα Πατρών Αυλώνας 50.
3. Μεταφέρονται τα πάντα εκτός από προϊόντα τα οποία είναι χύμα, σε υγρή μορφή ή χρειάζονται ψύξη-κατάψυξη.
4. Χρησιμοποιούνται για την μεταφορά των προϊόντων φορητά αυτοκίνητα Δημοσίας χρήσεως, μικτά βάρους 38 τόνων, χωρητικότητας 80 m³ έκαστο. Το σύνολο των φορητών που χρησιμοποιούνται είναι 10.
5. Η εταιρία συνεργάζεται κατά το 99% με ιδιωτικούς φορείς (εργοστάσια, βιομηχανίες, εμπόρους-ιδιώτες κ.λ.π.) χωρίς να αποκλείονται και Νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και Δημοσίου Δικαίου.
6. Υπάρχει συνεργασία με άλλες μεταφορικές εταιρίες όχι όμως ανταγωνιστικές.
7. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται είναι φορτωτικές του άρθρου 16 Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων.
8. Κατά τη μεταφορά γίνεται περιοδικός έλεγχος από τις κατά τόπους εφορίες ή ΥΠΕΔΑ.
9. Η εταιρία απασχολεί 7 οδηγούς, 5 εργάτες και 10 υπαλλήλους γραφείου.
10. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει είναι:
 - α) Υπερεπαγγελματισμός
 - β) Αθέμιτος ανταγωνισμός από Ι.Χ. φορητά αυτοκίνητα
 - γ) Η μη αντιμετώπιση με σοβαρότητα των μεταφορέων από το κράτος
 - δ) Η έλλειψη επιδοτήσεων από το κράτος στους μεταφορείς με αποτέλεσμα το τροχαίο υλικό να είναι πολύ μαλακό και η συντήρησή του ακριβή

11. Υπάρχει ασφάλιση για τα εμπορεύματα και καλύπτει την διάρκεια του ταξιδιού.
12. Κάθε χρόνο αυξάνει ο κύκλος εργασιών (τζίρος) και μειώνεται ή παραμένουν σταθερά τα κέρδη.

2.2.2 ΚΡΙΚΕΤΟΥ ΚΑΣΣΙΑΝΗ

1. Προσωπική Κρικέτου Κασσιανή
2. Πάτρα Παρ. Ακρωτηρίου 272, τηλ. 061/ 528-014
Δίκτυο μεταφοράς:
Πάτρα - Ήπειρος - Αιτωλοακαρνανία - Λευκάδα - Κέρκυρα - Αθήνα.
3. Μεταφέρονται όλων των ειδών τα προϊόντα κατάλληλα και συσκευασμένα.
4. Κατά τη μεταφορά χρησιμοποιούνται φορτηγά αυτοκίνητα απλού τύπου, τριαξονικά ή συρόμενα. Ο αριθμός των φορτηγών της εταιρίας ποικίλει ανάλογα με τις ανάγκες της.
5. Η εταιρία συνεργάζεται κυρίως με βιομηχανίες, εμπόρους-ιδιώτες.
6. Η εταιρία συνεργάζεται και με άλλες μεταφορικές εταιρίες για την προώθηση εμπορευμάτων σε άλλους προορισμούς.
7. Κατά τη μεταφορά χρησιμοποιούνται οι φορτωτικές.
8. Έλεγχος γίνεται από την εταιρία κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των προϊόντων και κατά την μεταφορά γίνονται έλεγχοι από τις κατά τόπους εφορίες.
9. Η εταιρία απασχολεί 6 οδηγούς, 4 φορτοεκφορτωτές και 1 υπάλληλο γραφείου.
10. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η εταιρία είναι:
 - α) Κακοπιστία
 - β) Χαμηλοί ναύλοι λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού (μεταφορά με Ι.Χ. χωρίς τιμολόγια κ.λ.π.).
 - γ) Συνεχώς αυξανόμενο κόστος μεταφοράς.
11. Η εταιρία δεν ασφαρίζει τα προϊόντα, όμως σε περίπτωση απώλειας, ζημίας ή καταστροφής η εταιρία υποχρεούται να αποζημιώσει τους πελάτες.
12. Μόνο μια καλά οργανωμένη μεταφορική εταιρία έχει ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα. Παρόλο αυτό στην Ελλάδα δεν υπάρχουν οργανωμένες εταιρίες.

2.2.3 ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ

1. Προσωπική - Ιδιωτική Καλαντζής
 2. Πάτρα - Κουκούλι, το δίκτυο μεταφοράς της καλύπτει όλη την Ελλάδα
 3. Η εταιρία μεταφέρει διάφορα είδη προϊόντων όπως π.χ. ζυμαρικά - σί-δερα - τρόφιμα - ρούχα.
 4. Τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιεί είναι φορτηγά 38 τόνων. Περί-που 40 το χειμώνα και 60 το καλοκαίρι που η ζήτηση είναι μεγαλύτε-ρη. Τα επιπλέον φορτηγά είναι ιδιωτικά τα οποία η εταιρία είναι υπο-χρεωμένη να ενοικιάσει.
 5. Η εταιρία συνεργάζεται άμεσα με τράπεζες για εξαργύρωση επιταγών καθώς με εμπόρους και ιδιώτες.
 6. Υπάρχει συνεργασία κυρίως με πρακτορεία για την φόρτωση και εκ-φόρτωση προϊόντων σε απομακρυσμένες περιοχές.
 7. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται κατά τη μεταφορά είναι και φορτω-τικές.
 8. Γίνεται έλεγχος από την εταιρία κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων και κατά την μεταφορά από την εφορία.
 9. Η εταιρία απασχολεί 40 οδηγούς οι οποίοι βοηθούν και στην φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων.
 10. Τα κυριότερα προβλήματα είναι:
 - α) Τεχνικά προβλήματα
 - β) Κυρίως προβλήματα ζημιών στα φορτηγά
 - γ) Ανταγωνισμός από άλλες μεταφορικές εταιρίες
 11. Η εταιρία ασφαλίζει τα εμπορεύματα και τα αυτοκίνητα με ξεχωριστές όμως ασφάλειες.
 12. Η εταιρία είναι κερδοφόρα και τα κέρδη της θα μπορούσαν να είναι ι-κανοποιητικότερα αν δεν υπήρχε ο αθέμιτος ανταγωνισμός.
-

2.2.4 APPIA TRANS

1. APPIA TRANS TRANCTIONS
INTERNATIONAL TRANSPORTS
2. Πάτρα, Αγ. Ανδρέου και στενό Βλασοπούλου, τηλ. 271-549, 624-024,
Fax 620-330
Δίκτυο διανομής: Ιταλία
3. Η εταιρία μεταφέρει κυρίως βιομηχανικά προϊόντα. Δεν μεταφέρει εύ-
φλεκτα - υγρά ή ζωντανά ζώα.
4. Τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται είναι: 30 νταλίκες 40 τόνων.
5. Η εταιρία συνεργάζεται με όλους τους φορείς και κυρίως με το λιμάνι
και το τελωνείο.
6. Υπάρχει συνεργασία και με άλλες μεταφορικές εταιρίες για την μετα-
φορά προϊόντων.
7. Κατά τη μεταφορά χρησιμοποιούν: Τιμολόγια - CMR - φορτωτικές - ει-
σιτήρια.
8. Διενεργείτε έλεγχο κατά τη φόρτωση των προϊόντων από τον φορτω-
τή καθώς και από τις τελωνειακές αρχές.
9. Η εταιρία απασχολεί 4 άτομα γραφείου και αρκετούς οδηγούς, ανάλο-
γα με τις ανάγκες της.
10. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η εταιρία είναι κυρίως:
 - α) Οικονομικά από τον αθέμιτο ανταγωνισμό.
 - β) Οι καιρικές συνθήκες.
 - γ) Ζημίες εμπορευμάτων.
 - δ) Όχι έγκυρη παράδοση από τυχών καθυστερήσεις ή μη έγκυρη
κράτηση θέσεων στα καράβια.
11. Η εταιρία ασφαλίζει τα προϊόντα με ασφάλεια σύμφωνα με την οποία
έχει μόνο αστική ευθύνη.
12. Μια καλά οργανωμένη επιχείρηση δεν έχει και τόσο ικανοποιητικά α-
ποτελέσματα ενώ το αντίθετο μπορεί να συμβεί σε μια μη σωστά ορ-
γανωμένη.

3. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Υπηρεσίες Μεταφορών, οργανισμός, γραφεία και επιχειρήσεις ιδιωτικού ή δημοσίου κερδοσκοπικού χαρακτήρα που η οργάνωση και λειτουργία τους έχει στόχο την ικανοποίηση της οικονομικής και εμπορικής τους πολιτικής.

3.1.1 COURIERS

Η δραστηριότητα των εταιριών courier ανάγεται στις αρχές της δεκαετίας του 70 και ήρθε να καλύψει τις ανάγκες του επιχειρηματικού χώρου στον συγκεκριμένο τομέα μεταφορών-παροχής υπηρεσιών.

Η εξέλιξή τους ήταν ταχύτατη λόγω του ότι η αναζήτηση γρήγορης λύσης μετατοπίστηκε εύκολα από το παραδοσιακό μονοπώλιο των ΕΛΤΑ στο χώρο των εταιριών Courier.

Σήμερα στον ελλαδικό χώρο λειτουργούν περισσότερες από 200 επιχειρήσεις.

3.1.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Επωνυμία μεταφορικής υπηρεσίας
2. Έδρα μεταφορικής υπηρεσίας
3. Τι μεταφέρονται με τις μεταφορικές εταιρίες;
4. Τι μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούν;
5. Ποιοι πελάτες την προτιμούν;
6. Με ποιους φορείς συνεργάζεστε;
7. Υπάρχει συνεργασία με άλλες μεταφορικές υπηρεσίες;
8. Τι έγγραφα χρησιμοποιείται κατά την διαδικασία μεταφοράς;
9. Γίνεται έλεγχος κατά την μεταφορά;
10. Τι προσωπικό απασχολείται;
11. Τι προβλήματα αντιμετωπίζει μια μεταφορική υπηρεσία;
12. Υπάρχει ασφάλεια για τα εμπορεύματα και τους πελάτες;
13. Μια καλά οργανωμένη μεταφορική υπηρεσία έχει ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα;

3.1.3 A.C.S. COURIER

1. A.C.S. COURIER

2. Η A.C.S. courier είναι η πρώτη ελληνική εταιρία courier με αποτελεσματικούς αντιπροσώπους σε όλη την Ελλάδα και με άμεση «ανταπόκριση» σε όλο τον κόσμο. Τα κεντρικά γραφεία της βρίσκονται στην Μεταμόρφωση Αττικής - Λειβαδιάς 3.
3. Παραλαμβάνει και παραδίδει έγγραφα-μικροδέματα και δέματα μέσα σε ελάχιστο χρόνο.
4. Διαθέτει ένα άριστο οργανωμένο ιδιόκτητο στόλο οχημάτων που αποτελείται από 150 αυτοκίνητα, 400 δίκυκλα καθώς επίσης και αποκλειστικά μισθωμένα αεροσκάφη για την εξυπηρέτηση της νησιώτικης Ελλάδας.
5. Το έμπυχο δυναμικό της αποτελείται από περισσότερα από 1.200 άτομα σε όλη την Ελλάδα και πάνω από 200.000 σε όλο τον κόσμο.
6. Οι πελάτες που την προτιμούν είναι ιδιώτες και επαγγελματίες, μεγάλες επιχειρήσεις και οργανισμοί τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα.
7. Συνεργάζεται με φορείς του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, καθώς και με πολύ καλούς πελάτες της.
8. Η A.C.S. αποτελεί την πρωτοπόρο εταιρία courier στο τομέα αυτό γι'αυτό και δεν έχει συνεργασίες με άλλες μεταφορικές εταιρίες.
9. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται κατά την διαδικασία της μεταφοράς είναι τιμολόγια και αποδείξεις όπως συνοδευτικά έγγραφα-δελτία καταχωρήσεων κ.λ.π.
10. Έχει το δικαίωμα αλλά όχι την υποχρέωση η εταιρία να ελέγξει τα αντικείμενα της αποστολής καθώς επίσης και το δικαίωμα να ανοίξει το ή τα αντικείμενα αυτά.
11. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει μια εταιρία είναι κυρίως ο ανταγωνισμός, προβλήματα στην διαδικασία των μεταφορών (καθυστερήσεις - ατυχήματα) και τεχνικές βλάβες των μεταφορικών μέσων.

12. Η μεταφορά μέσω της A.C.S. γίνεται πάντα με ασφάλεια. Δίνεται όμως και η δυνατότητα ασφαλιστικής κάλυψης των εμπορευμάτων. Όσο για τους πελάτες σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας για την οποία ευθύνεται η εταιρία υπάρχει αποζημίωση ανάλογα και με το - τα αντικείμενα.
13. Η πρωτοπορία της A.C.S. στον τομέα των επιχειρήσεων courier και η δυνατότητα να προσαρμόζει τις ανάγκες της υπηρεσίας της στις ιδιαίτερες ανάγκες των πελατών αποδεικνύουν την επιτυχία μιας οργανωμένης εταιρίας.

3.1.4 P.C.S. COURIERS

1. P.C.S. COURIERS Ταχυμεταφορές Παπαδάτος
2. Η έδρα της P.C.S. στην Πάτρα είναι στην Πατρέως 25. Διαθέτει και υποκατάστημα στο Αίγιο.
3. Μεταφέρει μικροδέματα και φάκελα αλλά όχι μεγάλα δέματα όπως επίπλα κ.λ.π. ούτε και εύθραυστα αντικείμενα μη επαρκώς συσκευασμένα, έργα τέχνης, προσωπική αλληλογραφία, μετοχές και παράνομα φορτία (χρήματα, χρυσό) καθώς ούτε και κοσμήματα και πολύτιμα μέταλλα.
4. Διαθέτει κυρίως επαγγελματικά αυτοκίνητα 10 τον αριθμό και δίκυκλα επίσης 10 τον αριθμό.
5. Απασχολεί συνολικά (προσωπικό γραφείου και courier) γύρω στα 100 άτομα.
6. Την προτιμούν τόσο ιδιώτες όσο και επαγγελματίες καθώς και γραφεία και επιχειρήσεις κυρίως της τοπικής αγοράς.
7. Συνεργάζεται με φορείς, δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις αλλά όχι με άλλες μεταφορικές υπηρεσίες.
8. Τα πιο συνηθισμένα έγγραφα που χρησιμοποιούνται είναι αποδεικτικά παραλαβών και συνοδευτικά έγγραφα.
9. Έχει το δικαίωμα ως εταιρία με συγκεκριμένη πολιτική να διενεργήσει έλεγχο εν μέρει των αντικειμένων που πρόκειται να μεταφέρει.
10. Ο ανταγωνισμός είναι ένα μεγάλο πρόβλημα όπως επίσης προβλήματα τεχνικά των μεταφορικών μέσων.
11. Υπάρχει ασφάλεια βεβαίως για τα εμπορεύματα και τους πελάτες καθώς και οι σχετικές αποζημιώσεις.
12. Ένα σωστό μάρκετινγκ, πάντα αποδίδει και επιφέρει μαζί με την Τεχνολογική κάλυψη και ενίσχυση ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα.

3.1.5 ΕΛ.ΤΑ

1. ΕΛ.ΤΑ

2. Τα ΕΛΤΑ έχουν 959 ταχυδρομικά γραφεία και 271 ταχυδρομικά πρακτορεία που μαζί με τα 12.860 γραμματοκιβώτια σε όλα τα σημεία της Ελλάδας αποτελούν τον «σιδηρούν βραχίονα» στον τομέα των μεταφορών. Στην Πάτρα, τα ΕΛΤΑ εδρεύουν στην Μαιζώνος 40.
3. Τα αντικείμενα μεταφοράς από τα ΕΛΤΑ είναι κυρίως επιστολές - επιταγές - δέματα.
4. Διαθέτουν ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα (τα ΕΛΤΑ της Πάτρας διαθέτουν 7 αυτοκίνητα και 5 δίκυκλα) αλλά χρησιμοποιούν και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και επικοινωνίας (τραίνα - πλοία - αεροπλάνα και το ΚΤΕΛ).
5. Στα ΕΛΤΑ εργάζονται συνολικά γύρω στα 13.000 άτομα ετησίως. 11.469 άτομα σε μόνιμη βάση και περίπου 1.500 σε έκτακτη. Στα ΕΛΤΑ της Πάτρας εργάζονται 160-200 άτομα.
6. Τα ΕΛΤΑ προτιμούνται από όλο το φάσμα των πελατών καθώς και δημόσιες επιχειρήσεις.
7. Συνεργάζεται με όλο το φάσμα των φορέων όπως αεροπορικές - ναυτιλιακές εταιρίες - τα ΚΤΕΛ - Τράπεζες.
8. Δεν συνεργάζεται με ιδιωτικές μεταφορικές εταιρίες. Αυτές απλώς γίνονται πελάτες των ΕΛΤΑ.
9. Συνοδευτικά έγγραφα και καταστάσεις – δελτία ειδικών καταχωρήσεων είναι οι γενικότερες κατηγορίες εγγράφων που χρησιμοποιεί.
10. Γίνεται έλεγχος από τα ΕΛΤΑ με ένα πολύ διακριτικό τρόπο. Ο πελάτης θα πρέπει να συμπληρώνει ειδικά έντυπα που περιγράφουν το είδος, την αξία του αντικειμένου που αποστέλλει (δέματα - επιστολές κ.λ.π.). Επίσης, τα ΕΛΤΑ απαγορεύουν την μεταφορά κατοικίδιων ειδών όπως τιμαλφή - χρυσάφι - χρήματα. Για τα δέματα ή επιστολές που στέλνονται στο εξωτερικό έχει και το δικαίωμα να τα ανοίξει.

11. Κυρίως προβλήματα προσωπικού και εξοπλισμού καθώς και δυσχέρεια στα δίκτυα μεταφορές ή ζημιές και φθορές πραγμάτων των πελατών.

12. Τα ΕΛΤΑ δίνουν την δυνατότητα ασφάλισης των αντικειμένων μεταφοράς σε μια ασφαλιστική εταιρία και πάντα δίνονται αποζημιώσεις. Με την προϋπόθεση ότι ο πελάτης έχει δηλώσει το αντικείμενο και την αξία του παίρνει αποζημίωση ένα παλιό ποσό, πολύ μεγαλύτερο της αντικειμενικής του αξίας. Αν όμως δεν έχει δηλώσει την αξία και το είδος του αντικειμένου λαμβάνει ως αποζημίωση ένα μικρό ποσό ίσο με την αντικειμενική του αξία.

13. Μια καλά οργανωμένη εταιρία έχει ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα μόνο που τα ΕΛΤΑ δεν είναι κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Δεν λειτουργεί με κερδοσκοπικά κριτήρια αλλά με κοινωνικά που του επιβάλλει το κράτος.

Οι ταχυμεταφορές στα πλαίσια των ΕΛΤΑ λειτουργούν με τρεις μορφές που η κάθε μια χαρακτηρίζεται από τους κανόνες λειτουργικότητας που ακολουθεί και τους στόχους που καλείται να υπηρετήσει ειδικότερα:

- Υπηρεσία κατ'επείγοντων (Express) με σκοπό την διακίνηση της κατεπείγουσας αλληλογραφίας στο εξωτερικό και εσωτερικό.

- Υπηρεσία πόρτα - πόρτα. Λειτουργεί από το 1987 με σκοπό την Παραλαβή, διαβίβαση και επίδοση των αντικειμένων μέσα σε μικρό και προσδιορισμένο χρόνο.

- Ταχυδρομείο επείγουσας προτεραιότητας (Express mail service). Λειτουργεί από το 1985 με σκοπό την διακίνηση επιστολών και δεμάτων (μέχρι 20 κιλά) με την μεγαλύτερη ασφάλεια από και προς το εξωτερικό.

3.2 ΚΤΕΛ

ΚΟΙΝΑ ΤΑΜΕΙΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Το μεγαλύτερο μέρος διακίνησης επιβατών κυρίως αλλά και εμπορευμάτων γίνεται μέσω του ΚΤΕΛ.

Ο μεγαλύτερος σταθμός υπεραστικών λεωφορείων βρίσκεται στην Αθήνα και την συνδέει σχεδόν με όλες τις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.

Ένα ακόμη μεγαλύτερο ΚΤΕΛ είναι αυτό του Νομού Αχαΐας, με έδρα την Πάτρα.

Συνδέεται με τις εξής πόλεις:

Πάτρα - Αθήνα, Πάτρα - Θεσσαλονίκη, Πάτρα - Γιάννενα, Πάτρα - Βόλος, Πάτρα - Καρδίτσα, Πάτρα - Πύργος, Πάτρα - Καλαμάτα, Πάτρα - Αίγιο και πολλές άλλες ακόμη πόλεις σε όλα τα διαμερίσματα της Ελλάδος.

Πρέπει, επίσης, να σημειώσουμε ότι τα ΚΤΕΛ Πατρών διαθέτουν γραφείο γενικού τουρισμού με την επωνυμία PATRAS TRAVEL.

3.2.1 ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

1. ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ

1. Εδρεύει στην Όθωνος Αμαλίας και Ζαΐμη 2, στην Πάτρα.
2. Το ΚΤΕΛ της Πάτρας φροντίζει για την μεταφορά των επιβατών (προσώπων) και των αποσκευών τους αλλά και την μεταφορά μικροδεμάτων που δεν συνοδεύονται (τα ασυνόδευτα). Για τον λόγο αυτό διαθέτει ειδικά διαμορφωμένο αποθηκευτικό χώρο.
3. Διαθέτει 144 λεωφορεία και συνεχώς κάνει προσπάθειες ώστε αυτά να είναι τα πιο σύγχρονα και άνετα λεωφορεία.
4. Με το ΚΤΕΛ ταξιδεύουν όλα τα άτομα κάθε ηλικίας αλλά και κάθε οικονομικής κατάστασης.
5. Συνεργάζεται με πάσης φύσεως φορείς, ιδιωτικούς και δημόσιους, όπως Τράπεζες, Ταχυδρομεία, Πρακτορεία εφημερίδων, επιχειρήσεις και μεγάλα γραφεία.



7. Δεν συνεργάζεται όμως με μεταφορικές υπηρεσίες και κυρίως δεν συνεργάζεται με μεταφορικές εταιρίες.
8. Τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται κατά την διαδικασία της μεταφοράς στα ΚΤΕΛ είναι τα εισιτήρια που δίνονται στους επιβάτες καθώς και διάφορα συνοδευτικά έγγραφα για τις αποσκευές και τα μικροδέματα.
9. Στην διάρκεια της μεταφοράς γίνεται έλεγχος στους επιβάτες μέσω των ελεγκτών του ΚΤΕΛ.
10. Το ΚΤΕΛ της Πάτρας απασχολεί περίπου 400 άτομα. από αυτά 200 είναι οδηγοί λεωφορείων και 150 περίπου είναι οι εισπράκτορες και ελεγκτές και τέλος 50 άτομα είναι το υπαλληλικό προσωπικό που στελεχώνει τα γραφεία του ΚΤΕΛ.
11. Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει είναι κυρίως προβλήματα που δημιουργούνται από κλείσιμο δρόμων λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών όπως χιόνια, κατολισθήσεις που δημιουργούν προσωρινές διακοπές λειτουργίας των φέρυ-μπωτ και πλοίων που μεταφέρουν λεωφορεία των ΚΤΕΛ. Επίσης, ο ανταγωνισμός που δημιουργείται από τα τουριστικά λεωφορεία π.χ. στο θέμα διοργάνωσης εκδρομών.
12. Υπάρχει αλληλοασφαλιστικός συνεταιρισμός για τα ατυχήματα.
13. Πάντα μια οργανωμένη επιχείρηση έχει ικανοποιητικά αποτελέσματα και όχι μόνο οικονομικά. Εκεί που δημιουργείται ένα μικρό πρόβλημα είναι στα ΚΤΕΛ των άγονων περιοχών που δεν υπάρχει καμία οργάνωση.

3.3 ΟΣΕ ΠΑΤΡΩΝ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Τι μεταφορικά μέσα χρησιμοποιεί ο ΟΣΕ. Πόσα και πως διακρίνονται μεταξύ τους;
2. Υπάρχουν στατιστικά στοιχεία διακίνησης εμπορευμάτων – επιβατών;
3. Τι εμπορεύματα διακινούνται συνήθως; Ποια περίοδος παρατηρείτε μεγαλύτερη κίνηση;
4. Υπάρχουν αποθηκευτικοί χώροι (αριθμός - χωρητικότητα);
5. Διαχρονικά έχει αυξηθεί ή μειωθεί η διακίνηση εμπορευμάτων - επιβατών με τον ΟΣΕ;
6. Υπάρχει ασφάλεια για τα εμπορεύματα και τους επιβάτες;
7. Γίνεται έλεγχος από τον ΟΣΕ στα εμπορεύματα που διακινούνται στο εσωτερικό και εξωτερικό;
8. Με ποιους φορείς συνεργάζεται ο ΟΣΕ;
9. Τι προσωπικό απασχολεί ο ΟΣΕ (αριθμό - ειδικευμένο - ανειδίκευτο);
10. Τι έγγραφα χρησιμοποιούνται κατά την μεταφορά εμπορευμάτων;
11. Πως αντιμετωπίζονται έκτακτες καταστάσεις και προβλήματα από τον ΟΣΕ;

3.3.1 ΟΣΕ ΠΑΤΡΩΝ

1. Ο ΟΣΕ χρησιμοποιεί και διαθέτει τρένα (εμπορικά και επιβατηγά) αλλά και λεωφορεία για τις γραμμές εξωτερικού (Αλβανία, Βουλγαρία και Τουρκία).
2. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία το μήνα Σεπτέμβριο του 1998 εκδόθηκαν 16.871 εισιτήρια εσωτερικού και 1.806 εξωτερικού. Διακινήθηκαν δε 70 τόνοι εμπορεύματα και αποσκευές.
3. Τα εμπορεύματα που διακινούνται με τον ΟΣΕ είναι μικροδέματα κυρίως με τις αμαξοστοιχίες κυρίως τις επιβατικές αλλά και μεγάλα δέματα όπως οικιακές συσκευές, μηχανάκια αλλά και υπάρχουν ειδικά βαγόνια για την μεταφορά ειδικών φορτίων για παράδειγμα πετρέλαιο, καύσιμα κ.λ.π. Επίσης, υπάρχουν και τρένα - ψυγεία αλλά όχι στην Πάτρα. Ο ΟΣΕ προτιμάτε από όλες τις ηλικίες και όλες τις οικονομικές καταστάσεις ανάλογα με το πώς και προς τα πού θέλει το άτομο να ταξιδέψει. Μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται σε περιόδους διακοπών και τους θερινούς μήνες.
4. Ο ΟΣΕ Πατρών διαθέτει σε δυο σημεία της Πάτρας αποθηκευτικούς χώρους. Ένας μικρός αποθηκευτικός χώρος μέσα στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και ένας πολύ μεγαλύτερος στον Άγιο Ανδρέα.
5. Διαχρονικά παρατηρείται μείωση του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ Πατρών.
6. Το ποσοστό ασφαλείας στον ΟΣΕ είναι πάρα πολύ υψηλά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι υπάρχει ειδικός χάρτης υποχρεώσεων προς τον επιβάτη - καταναλωτή μέσα στην Νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.
7. Ο ΟΣΕ δεν ελέγχει το περιεχόμενο των δεμάτων. Αν υπάρχει κάποιο πρόβλημα ή δεν γίνονται δεκτά για μεταφορά ή ειδοποιούνται οι κρατικές αρχές. Όσο για τους επιβάτες υπάρχουν οι εισπράκτορες ελεγκτές.
8. Συνεργάζεται με ορισμένα ΚΤΕΛ όταν οι σταθμοί είναι μακριά από την πόλη π.χ. Λειβαδιά. Καθώς και με το ΚΤΕΛ Ιωαννίνων και με τους

Οργανισμούς Συγκοινωνιών Αλβανίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας στις διεθνείς μεταφορικές γραμμές.

9. Απασχολεί ένα μεγάλο αριθμό υπαλλήλων τόσο οδηγών, ελεγκτικό και υπαλλήλων στα διάφορα φυλάκια στις διαβάσεις των τρένων και υπαλλήλων που στελεχώνουν τα γραφεία του ΟΣΕ.
10. Τα κυριότερα έγγραφα που χρησιμοποιούνται είναι τα εισιτήρια των επιβατών και οι φορτωτικές στις οποίες επισυνάπτονται τα φορολογικά ή και άλλα έγγραφα του αποστολέα.
11. Γίνεται προσπάθεια για την όσο το δυνατόν γρηγορότερη αποκατάσταση κάθε ανωμαλίας (αποκατάσταση βλαβών στις γραμμές, αντικατάσταση χαλασμένης ντιζελομηχανής, εκτροχιασμός σε περιπτώσεις εκτροχίασης κ.λ.π. Σε περιπτώσεις απεργίας προσωπικού κυκλοφορούν οι αμαξοστοιχίες κοινωνικών αναγκών, μια από Αθήνα για Πάτρα - Καλαμάτα και μια από Καλαμάτα για Πάτρα - Αθήνα.

4. ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Τα ταξιδιωτικά γραφεία αποτελούν υπηρεσίες που ασχολούνται με την παροχή πληροφοριών και το κλείσιμο θέσεων για τη μεταφορά επιβατών που επιθυμούν να ταξιδέψουν στο εξωτερικό και εσωτερικό μιας χώρας.

Τα γραφεία αυτά εξυπηρετούν μετακινήσεις μεμονωμένων ατόμων αλλά και ομάδων για επαγγελματικούς, εκπαιδευτικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς.

Λειτουργούν οργανωμένα και με κανόνες που ρυθμίζονται από το κράτος.

Μεγαλύτερη κίνηση παρουσιάζουν τους θερινούς μήνες λόγω αύξησης της τουριστικής κίνησης. Αρκετά από αυτά διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα όπως πούλμαν, είτε συνεργάζονται με διάφορες ναυτιλιακές ή αεροπορικές εταιρίες.

Επίσης είχαν την δυνατότητα να παρέχουν πληροφορίες που αφορούν ξενοδοχειακές μονάδες, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων ή ακόμα και να συνεργάζονται με αυτές.

4.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Έδρα ταξιδιωτικού γραφείου
2. Επωνυμία ταξιδιωτικού γραφείου
3. Πόσους κατά μέσο όρο πελάτες εξυπηρετεί το χρόνο;
4. Ποιοι συνήθως προτιμούν τα ταξιδιωτικά γραφεία;
5. Τι μέσα προτιμούν συνήθως οι πελάτες;
6. Ποιες εποχές παρατηρείται μεγαλύτερη κίνηση;
7. Από οικονομικής πλευράς συμφέρει η επιλογή του ταξιδιωτικού γραφείου;
8. Μένουν ευχαριστημένοι οι πελάτες;
9. Τι προβλήματα αντιμετωπίζει ένα ταξιδιωτικό γραφείο;
10. Ένα καλά οργανωμένο ταξιδιωτικό γραφείο έχει ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα;
11. Διαθέτει το ταξιδιωτικό γραφείο δικά του μεταφορικά μέσα αν ναι πόσα και τι είδους;

4.2.1 ΤΣΙΜΑΡΑΣ TRAVEL

1. Πάτρα, Όθωνος Αμαλίας
2. Η επωνυμία της επιχείρησης είναι ΤΣΙΜΑΡΑΣ TRAVEL
3. Κατά μέσο όρο εξυπηρετεί 20.000 πελάτες σε περιόδους σταθερής μεταφορικής κίνησης.
4. Το Τσιμάρας Travel εξυπηρετεί μεμονωμένα άτομα αλλά και οργανωμένες ομάδες ατόμων, κάθε ηλικίας και κάθε οικονομικής κατάστασης.
5. Δυο είναι κυρίως τα μεταφορικά μέσα που προτιμούν οι πελάτες, τα πλοία και τα αεροπλάνα.
6. Μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται τους καλοκαιρινούς μήνες.
7. Γίνονται πολλές προσφορές και εκπτώσεις ιδίως σε οργανωμένα γκρουπ, καθώς και διευκολύνσεις σε κατόχους πιστωτικών καρτών.
8. Η προτίμηση του ταξιδιωτικού αυτού γραφείου από νέους πελάτες καθώς και από πελάτες που είχαν ήδη την εμπειρία μιας συνεργασίας μαζί του αποδεικνύουν την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει και τον βαθμό που μένουν ευχαριστημένοι οι πελάτες.
9. Τα προβλήματα που συνήθως αντιμετωπίζει ένα ταξιδιωτικό γραφείο είναι προβλήματα ανταγωνισμού, ακύρωσης δρομολογίων ή κυρώσεις σε κρατήσεις θέσεων.
10. Το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι τουριστική χώρα συμβάλλει στην άνθηση των ταξιδιωτικών γραφείων τα οποία με την κατάλληλη οργάνωση και το σωστό μάρκετινγκ μπορεί να έχει πάντα οικονομικά αποτελέσματα.
11. Δεν διαθέτει δικά του μεταφορικά μέσα.

4.2.2 MED LINK LINES SA

1. Πάτρα, Όθωνος Αμαλίας 15. Έχει επίσης γραφείο στο Πρίντεζι, Ηγουμενίτσα, Κεφαλονιά και Πειραιά.
2. Ονομασία MED LINK LINES
3. Το συγκεκριμένο ταξιδιωτικό γραφείο εξυπηρετεί 3.000 πελάτες κατά μέσο όρο το χρόνο.
4. Συνήθως μεμονωμένα άτομα, αλλά και γκρουπ.
5. Η MED LINK LINES συνεργάζεται με πλοία όπως με το Αφροδίτη, Ποσειδών και Άγιος Ανδρέας με δρομολόγια από Πάτρα - Πρίντεζι - Ηγουμενίτσα - Κεφαλονιά και από Πρίντεζι - Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κεφαλονιά.
6. Παρατηρείται μεγαλύτερη κίνηση τους μήνες Μάιο - Ιούνιο - Ιούλιο - Αύγουστο - Σεπτέμβριο.
7. Γίνονται διάφορες εκπτώσεις.
8. Η πλειοψηφία των πελατών μένει ευχαριστημένη και γι' αυτό το προτιμούν ξανά.
9. Τα πιο συνηθισμένα προβλήματα της MED LINK LINES είναι οι ακυρώσεις εισιτηρίων την τελευταία στιγμή από τους πελάτες.
10. Η MED LINK LINES πιστεύει στην αποτελεσματικότητα της στρατηγικής του μάρκετινγκ που εφαρμόζει.
11. Διαθέτει δικά του λεωφορεία για την εξυπηρέτηση των πελατών που κινούνται προς Αθήνα.

4.2.3. ΙΓΓΛΕΣΗΣ TRAVEL

1. Πάτρα, Όθωνος Αμαλίας 12
2. Αφοι ΙΓΓΛΕΣΗ – ΙΓΓΛΕΣΗ TRAVEL
3. Κατά μέσο όρο εξυπηρετούνται 4.500-5.000 άτομα το χρόνο.
4. Εξυπηρετεί μόνο μεμονωμένα άτομα όλων των ηλικιών και κάθε οικονομικής κατάστασης.
5. Τα μέσα που προτιμούν οι πελάτες είναι πλοία και αεροπλάνα.
6. Μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται τους θερινούς μήνες καθώς και την περίοδο των εορτών,
7. Κάνει κάθε είδους εκπτώσεις και προσφορές προκειμένου να διατηρήσει την πελατεία του.
8. Το φιλικό περιβάλλον που έχει αναπτύξει η εταιρία, οι σχέσεις εμπιστοσύνης με τους πελάτες του και η σωστή και άμεση εξυπηρέτηση αυτών, είναι λόγοι για τους οποίους οι πελάτες μένουν ικανοποιημένοι.
9. Τα κυριότερα προβλήματα οφείλονται σε εξωτερικούς παράγοντες όπως ακυρώσεις δρομολογίων (λόγω άσχημων καιρικών συνθηκών) και ακυρώσεις εισιτηρίων και κρατήσεων λόγω προσωπικών προβλημάτων των πελατών.
10. Η υπευθυνότητα και η συνέπεια του γραφείου καθώς και η στελέχωσή του με τα κατάλληλα στελέχη συμβάλλουν στην αποτελεσματικότητά του.
11. Δεν διαθέτει δικά του μεταφορικά μέσα.

4.2.4 ΧΑΡ. ΚΑΚΟΥΡΗΣ κ' ΣΙΑ Ε.Π.Ε.

1. Πάτρα, Όθωνος Αμαλίας.
2. Χαρ. Κακούρης κ' Σια Ε.Π.Ε.
3. Εξυπηρετεί κατά μέσο όρο 100.000 πελάτες ετησίως.
4. Συνήθως εξυπηρετεί μεμονωμένα άτομα αλλά και γκρουπ. Προτιμάται από άτομα όλων των ηλικιών.
5. Συνεργάζεται με ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρίες. Πρώτο στις προτιμήσεις των πελατών είναι το πλοίο.
6. Μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται κυρίως τους μήνες Ιούνιο και Σεπτέμβριο.
7. Κάνει πολλές προσφορές στους πελάτες όπως μείωση τιμή εισιτηρίου για παιδιά, καθώς και ειδικές τιμές για γκρουπ.
8. Καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για την μεγαλύτερη ικανοποίηση των πελατών μας.
9. Ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ένα ταξιδιωτικό γραφείο είναι οι μεγάλες απαιτήσεις των πελατών που δεν μπορούν να ικανοποιηθούν καθώς και ο ανταγωνισμός.
10. Εξαρτάται από τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά.
11. Σε περιόδους αυξημένης κίνησης συνεργάζονται με γραφεία ενοικιάσεως λεωφορείων και αυτοκινήτων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών.

4.2.5 PATRAS TRAVEL (ΚΤΕΛ)

1. Πάτρα, Όθωνος Αμαλίας 15.
 2. PATRAS TRAVEL
 3. Εξυπηρετεί κατά μέσο όρο 1.000 - 1.500 άτομα το χρόνο.
 4. Αναλαμβάνει κυρίως μεμονωμένα άτομα αλλά και γκρουπ, προσκοπικές εκδρομές, εκδρομές του ΤΕΙ και οργανώνει εκδρομές εσωτερικού και εξωτερικού. Τα άτομα που το προτιμούν είναι από 10 - 90 ετών.
 5. Εκδίδει εισιτήρια αεροπορικών εταιριών αλλά οι πελάτες προτιμούν τα εισιτήρια πλοίων. Κατά κύριο λόγο όμως οι πελάτες που επιλέγουν το γραφείο αυτό ζητούν να ταξιδέψουν με τα λεωφορεία του.
 6. Επειδή διαθέτει δικό του πούλμαν παρουσιάζει κίνηση όλον τον χρόνο και αυξημένη κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες.
 7. Ενεργεί πάντα με βάση τις επιθυμίες των πελατών του και φροντίζει να τους εξυπηρετεί πάντα σύμφωνα με τις προσωπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες του καθενός. Επίσης επειδή δεν έχει συγκεκριμένο δίκτυο μεταφοράς οι πελάτες μπορούν να επιλέξουν οι ίδιοι τον προορισμό τους.
 8. Ο σεβασμός προς τον πελάτη , η άμεση εξυπηρέτηση και πληροφόρησή του με συνέπεια και υπευθυνότητα έχουν σαν αποτέλεσμα την ικανοποίηση των πελατών του.
 9. Το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει το γραφείο αυτό είναι ο ανταγωνισμός και η έλλειψη προσωπικού.
 10. Για να έχει περισσότερο ικανοποιητικά αποτελέσματα θα πρέπει να εφοδιαστεί με τα κατάλληλα τεχνικά μέσα και με εξειδικευμένο προσωπικό.
 11. Το Patras Travel διαθέτει τέσσερα υπερσύγχρονα πούλμαν.
-

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

1. Ο ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ

Σε περιφερειακό κόμβο μεταφορών μετεξελιίσσεται η Ελλάδα καθώς η ανάπτυξη και υλοποίηση των υποδομών στην χώρα μας και στις όμορες χώρες βελτιώνουν την διασυνοριακή συνεργασία , διευκολύνουν το μεταφορικό έργο και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για περιφερειακή ανάπτυξη.

Η πολιτική υποδομών μεταφορών που ασκείται, λαμβάνει υπόψη τους στόχους της Ε.Ε. για ανάπτυξη των μεταφορών στην ΝΑ Ευρώπη και ειδικότερα στις Βαλκανικές χώρες. Έτσι μέσω της υλοποίησης κοινών προγραμμάτων η Ελλάδα αναδεικνύεται ως ο ζωτικός χώρος των Βαλκανίων. Πολλοί συγκοινωνιακοί κόμβοι καταλήγουν στην χώρα εάν αντίστοιχοι πολλοί ξεκινούν για να διέλθουν τα εδάφη των γειτονικών μας χωρών.

Αναλυτικότερα το πλαίσιο συνεργασίας της Ελλάδας με τις άλλες Βαλκανικές χώρες έχει ως εξής:

- Αλβανία

Από το έδαφος της Αλβανίας διέρχεται ο πανευρωπαϊκός άξονας VIII. Η Ελλάδα έχει προτείνει και η Αλβανία έχει αποδεχτεί να συμπεριληφθούν δυο νέοι κλάδοι στον άξονα αυτό. Πρόκειται για την σύνδεση Δυρράχιο - Κρυσταλλοπηγή - Σιάτιστα - Δυρράχιο - Κακκαβιά - Ιωάννινα.

Και στις δυο περιπτώσεις οι κλάδοι καταλήγουν στην Εγγνατία.

Σε ότι αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές το δίκτυο των δυο μεταφορών δεν συνδέονται. Από τον ΟΣΕ έχει προταθεί η σύνδεση των δυο δικτύων (μέσω Φλώρινας – Πόγραδετς) και έχει εκπονηθεί μελέτη σκοπιμότητας.

Στις 30-12-1997 υπεγράφη στην Αθήνα νέα διμερείς συμφωνία οδικών μεταφορών η οποία ρυθμίζει τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές μεταξύ των δυο χωρών καθώς και πρωτόκολλο για την ευρύτερη συνεργασία στον τομέα των μεταφορών.

- Βουλγαρία

Με την Βουλγαρία υπάρχουν δυο κύριες συνδέσεις κατά μήκος των αξόνων Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα και Αλεξανδρούπολης - Ορμένιου.

Το τμήμα Αλεξανδρούπολης - Ορμένιο αποτελεί την κατάληξη του άξονα ΙΧ, ενώ ταυτόχρονα εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα και μάλιστα στα έργα α΄ προτεραιότητας ως τμήμα της Εγνατίας οδού.

Επιπλέον, υπάρχει συμφωνία μεταξύ των δυο χωρών για την διάνοιξη νέων διασυννοριακών δρόμων. Βασικός στόχος των πρόσθετων συνδέσεων είναι η ανάπτυξη της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και η άμεση σύνδεση του Δούναβη - Αιγαίου.

- FYROM

Με την π.ΓΔΜ η Ελλάδα συνδέεται μέσω του πανευρωπαϊκού άξονα Χ.

Οι διμερείς και τράνζιτ οδικές εμπορευματικές μεταφορές Ελλάδας - π.ΓΔΜ διενεργούνται χωρίς ποσοτώσεις και οικονομικές επιβαρύνσεις.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών η Ελλάδα δεν έχει υπογράψει συμφωνία.

- Γιουγκοσλαβία

Συνδέεται μέσω του νέου πανευρωπαϊκού άξονα Χ που υιοθετήθηκε στην Γ΄ πανευρωπαϊκή διάσκεψη μεταφορών.

Μεταξύ της Ελλάδας και της ΟΔΓ έχει υπογραφεί πρωτόκολλο συνεργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, με βάση τις ρυθμίσεις, του οποίου η ελληνική πλευρά έχει εξασφαλίσει πολυάριθμες άδειες για διμερείς και διαμετακομιστικές εμπορευματικές μεταφορές παραμένει όμως το πρόβλημα του υψηλού κόστους των αδειών.

- Ρουμανία

Η συνεργασία της Ελλάδας με την Ρουμανία στον τομέα των μεταφορών καθίσταται δυσχερής λόγω της έντονα παρεμβατικής πολιτικής της Ρουμανικής κυβέρνησης στην αγορά των μεταφορών.

- Τουρκία

Η Ελλάδα συνδέεται με την Τουρκία μέσω της επέκτασης της Εγνατίας οδού προς Κωνσταντινούπολη με το τμήμα Αρδάνιο - Κήποι - Κωνσταντινούπολη.

Η σύνδεση αυτή εμπεριέχεται στον σχεδιασμό των δυο πλευρών αλλά η περαιτέρω προώθηση και υλοποίησή της θα εξαρτηθεί από τις πολιτικές σχέσεις τους. Η Τουρκία ενδιαφέρεται για επέκταση των πανευρωπαϊκών αξόνων, συγκεκριμένα, του ΙΧ πέρα από την Κωνσταντινούπολη προς Ασία μέσω τούρκικου εδάφους.

Οι διμερείς εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται στην βάση προσπτώσεων οι οποίες κρίνονται ικανοποιητικές. Η Τουρκία, πάντως, πιέζει για αύξηση του αριθμού διελεύσεων από την Ελλάδα.

1.1 ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ

Προς την ανάπτυξη ενός περιφερειακού δικτύου υποδομών μεταφορών στην νότια Βαλκανική συμβατού με τους ευρωπαϊκούς άξονες στοχεύει η Ελλάδα.

Η οικονομική συνεργασία της χώρας με άλλες βαλκανικές χώρες επιτείνει τις προσπάθειες που καταβάλλονται για υλοποίηση των περιφερειακών και πανευρωπαϊκών υποδομών στον τομέα των μεταφορών.

Το θεσμικό πλαίσιο ανάπτυξης πολιτικής υποδομών μεταφορών αποτελούν:

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα

Τα πανευρωπαϊκά δίκτυα

Η κοινοτική πρωτοβουλία ΤΙΝΑ όπου εξετάζονται οι ανάγκες σε υποδομές των χωρών της Ε.Ε.

Οι προτεραιότητες της εθνικής πολιτικής υποδομών στον βαλκανικό χώρο συνδέονται με τον σχεδιασμό και την προώθηση των πανευρωπαϊκών διαδρόμων.

Ειδικότερα:

Πανευρωπαϊκός άξονας VIII

Η Ελλάδα επιδιώκει να συμμετάσχει στην Διευθύνουσα Επιτροπή (Steering Committee) του άξονα VIII και να υπογράψει το σχετικό Memorandum of Understanding που ετοιμάζει η ιταλική πλευρά αλλά επιθυμεί την ένταξή της ως πλήρες μέλος με την ένταξη των εξής κλάδων στον ά-

Άξονα VIII

- Δυρράχιο - Κρυσταλλοπηγή - Σιάτιστα (Εγνατία οδός)

Η σύνδεση αυτή προτάθηκε από την Ελλάδα στις 4-5 Φεβρουαρίου 1997 να αποτελέσει κλάδο του άξονα. Υποστηρίχθηκε και από την αλβανική πλευρά.

- Ορμένιο (ελληνο-βουλγαρικά σύνορα) Burgas

Η σύνδεση αυτή αποτελεί το μόνο ελλείπον τμήμα για την σύνδεση της Εγνατίας οδού με τον Εύξεινο Πόντο. Είχε προταθεί από την ελληνική πλευρά να αποτελέσει κλάδο του άξονα με τα εξής επιχειρήματα.

Η Εγνατία οδός είναι οδικός άξονας υψηλών προδιαγραφών που θα δώσει την δυνατότητα να δημιουργηθεί ένας πολύ βασικός άξονας, στην περιοχή ο οποίος αναμένεται να απορροφήσει σημαντικό μέρος της Κυκλοφορίας μεταξύ Αδριατικής και Εύξεινου Πόντου.

Πανευρωπαϊκός άξονας IX

Για τον άξονα αυτό στην 1^η Συνάντηση της Διευθύνουσας Επιτροπής που έγινε στις 10-11 Ιουνίου 1996 είχε συμφωνηθεί ότι η σύνδεση μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Dimitrograd θα είχε δυο εναλλακτικές οδεύσεις.

• Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο | Svilegrad - Dimitrograd

• Αλεξανδρούπολη - Κομοτηνή - Makaza - Καρτζινταλι - Dimitrograd

Σε ότι αφορά την πρώτη όδευση προβλέπεται ότι μέχρι το 2.000 το 30% του συνολικού μήκους θα έχει μετατραπεί σε δρόμο υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητόδρομο και δρόμο ταχείας κυκλοφορίας) ενώ το υπόλοιπο 20% που εξυπηρετεί τώρα απλώς ικανοποιητικά την κίνηση θα αναβαθμιστεί κι αυτό σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας μέχρι το 2000.

Για την δεύτερη όδευση θα πρέπει να κατασκευαστεί νέος δρόμος που σημαίνει πολύ μεγάλο κόστος λόγω παρουσίας ορεινών όγκων.

Γι' αυτό και θεωρείται ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην όδευση Dimitrograd – Svilegrad | Ορμένιο – Αλεξανδρούπολη.

Πανευρωπαϊκός άξονας X

Η ελληνική πλευρά αναλαμβάνει την προεδρία της Διευθύνουσας Επιτροπής του άξονα X η οποία θα διαρκέσει τουλάχιστον 3 χρόνια και δε-

σμεύεται να συνεργαστεί με την Commission για την αναζήτηση της προ-
σφορότερης λύσης στο πολιτικό θέμα που προκύπτει.

Συγκεκριμένα, οι δυσκολίες που προκύπτουν από το γεγονός ότι η
Κοινότητα δεν έχει υπογράψει ακόμα διπλωματικές σχέσεις με την Ομο-
σπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας παρεμβάλλονται όταν πρόκει-
ται να υπογραφούν επίσημα έγγραφα. Στόχος της Κοινότητας εδώ είναι η
αναζήτηση συμβιβαστικής φόρμουλας για το ξεπέρασμα των δυσκολιών
αυτών.

Θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι ακόμη δεν έχει δοθεί ο ορισμός του
άξονα X.

2. ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Για την βελτίωση των οδικών μεταφορών έχει σχεδιασθεί ένα τεράστιο πρόγραμμα έργων υποδομής στην Ελλάδα που βρίσκεται υπο εξέλιξη.

Τα κυριότερα έργα από αυτά είναι:

2.1 Εγνατία οδός

Ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει οριζόντια την Ελλάδα. Έχει ως αφετηρία το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και στην πορεία της προς ανατολάς, διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη).

Με συνολικό μήκος 687 χιλιομέτρων θα αποτελέσει ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης όλων των περιοχών που διασχίζει. Σε συνδυασμό με τους 9 κάθετους άξονες της ανοίγει τεράστιες προοπτικές.

Έχουν κατασκευασθεί τα 122 χιλιόμετρα. Για το έργο της Εγνατίας οδού έχει εξασφαλισθεί από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και Ταμείο Συνοχής το ποσό των 460.000.000.000 δρχ. Από αυτά το 60% είναι κοινοτικοί πόροι και το 40% εθνική συμμετοχή. Αυτοί οι πόροι καλύπτουν την κατασκευή 424 χιλιομέτρων.

Για να προωθηθεί η κατασκευή των υπολοίπων τμημάτων που δεν έχουν ενταχθεί σε προγράμματα χρηματοδότησης θα συνδυαστούν όλες οι δυνατές μορφές χρηματοδότησης με την αξιοποίηση εθνικών πόρων-δανειακών και ιδιωτικών κεφαλαίων.

Η Ευρωπαϊκή Κεντρική τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) ενέκρινε την χρηματοδότηση του ανατολικού τμήματος της Εγνατίας οδού δηλαδή από Θεσσαλονίκη μέχρι τους Κήπους και ιδιαίτερα τα τμήματα «Παράκαμψης Καβάλας» και «Κομοτηνή - Κήποι» που ήδη κατασκευάζονται.

Η Εγνατία οδός τις μελέτες των τμημάτων «Δερβένι - Προφήτης» και «Ξάνθη - Κομοτηνή» συνολικού μήκους 80 χιλιομέτρων και προϋπολογισμού 80.000.000.000 δρχ. περίπου.

2.2 Οδικός άξονας Πατρών - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων - ΠΑΘΕ

Ο κύριος οδικός άξονας της χώρας συνολικού μήκους 730 χιλιομέτρων μετά την προβλεπόμενη του μείωση κατά 40 χιλιομέτρων λόγω ζεύξης του Μαλιακού συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τα σύνορα (ΠΑΘΕ) και ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Γίνεται σύγχρονος αυτοκινητόδρομος με ευρωπαϊκές προδιαγραφές και προωθείται με συνέπεια η κατασκευή του. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα έχουμε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο με 2 ή 3 λωρίδες έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), νησίδα με στηθαία ασφάλειας μεταλλικού τύπου ή New Jersey (από μπετόν), μεγάλο αριθμό ανισόπεδων κόμβων, σηράγγων, καλαθογεφυρών, μεγάλων και μικρών τεχνικών, άνω και κάτω διαβάσεις, εκτεταμένο παράπλευρο δίκτυο.

Στο χρονικό διάστημα 1994 - 2000 προβλέπεται πέραν των ήδη κατασκευασμένων 217 χιλιομέτρων αυτοκινητόδρομου, να ολοκληρωθούν επιπλέον 328 χιλιόμετρα συνολικού προϋπολογισμού της τάξης των 450-500.000.000.000. δρχ. στα οποία συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή της Κακιάς Σκάλας και η ζεύξη του Μαλιακού. Για το ίδιο χρονικό διάστημα (1994-2000) έχουν εξασφαλισθεί από τους κοινοτικούς πόρους 80.000.000.000 δρχ. από τα οποία τα 120 είναι εθνικής σημασίας.

2.3 Γέφυρα ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου

Στο σταυροδρόμι ενός από τους δυο βασικούς άξονες Πάτρα - Αθήνα Θεσσαλονίκη - Ευζώνων ή ΠΑΘΕ και του δυτικού άξονα βορά-νότου Καλαμάτα - Ηγουμενίτσα) και αφετηρία ενός από τους δευτερεύοντες (Αντίρριο - Λαμία), η γέφυρα Ρίο - Αντίρριο αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας και όχι μόνο. Με το έργο αυτό, η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής και νοτιοδυτικής Ελλάδας καθίσταται συνεχής και απρόσκοπη, ενώ αναβαθμίζεται το σύστημα των δυτικών πόρων προς την δυτική Ευρώπη.

2.4 Αττική οδός

Το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών της Αττικής έχει διαμορφωθεί ακτινικά από το κέντρο προς την περιφέρεια με αποτέλεσμα όλες οι μετακινήσεις να πραγματοποιούνται μέσω του κέντρου δημιουργώντας μεγάλο

κυκλοφοριακό φόρτο και δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες. Η λύση στα ανωτέρω προβλήματα της Αττικής γενικότερα θα δοθεί με την κατασκευή του περιφερειακού δακτυλίου της Αττικής. Ο οποίος έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και την βιώσιμη και ισορροπη ανάπτυξη της Αττικής.

2.5 Αττικό μετρό

Το μετρό είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής που κατασκευάζονται σήμερα στον ελληνικό χώρο και αποτελεί το πολυπλοκότερο έργο στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα αλλά και από τα σημαντικότερα στην Ευρώπη. Η μελέτη και η κατασκευή έχει ανατεθεί σε κοινοπραξία γαλλικών, γερμανικών και ελληνικών εταιριών, ενώ η διαχείριση του έργου και η επίβλεψη των εργασιών ασκείται από την εταιρία Αττικό Μετρό Α.Ε. η οποία θα αναλάβει την λειτουργία-εκμετάλλευση και ανάπτυξη του δικτύου.

3. ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στο πρόγραμμα λιμενικών έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ περιλαμβάνονται παρεμβάσεις, αναβαθμίσεις υφισταμένων και κατασκευής νέων λιμανιών.

- Τα έργα αυτά αναφέρονται σε κύρια εμπορικά λιμάνια και κύρια λιμάνια ακτοπλοΐας

- Με τις παρεμβάσεις αυτές:

- Αυξάνεται η χωρητικότητα και το επίπεδο λειτουργικής εξυπηρέτησης των κύριων θαλάσσιων εισόδων της χώρας και παράλληλα διευκολύνονται οι διεθνείς tranzit μεταφορές από την Ευρώπη προς τη Μέση Ανατολή και Μαύρη θάλασσα.

- Βελτιώνεται η εξυπηρέτηση για τις επιβατικές μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας.

- Μειώνεται η απομόνωση και η μειονεκτική θέση των απομακρυσμένων νησιών και αμβλύνονται οι κοινωνικές ανισότητες.

Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένα λιμάνια με διεθνή αναφορά και εθνική σημασία.

3.1 ΛΙΜΑΝΙ ΠΑΤΡΑΣ: Πρόκειται για τη δημιουργία νέου λιμανιού το οποίο θα μιλήσουμε στο δεύτερο μέρος της εργασίας.

3.2 ΛΙΜΑΝΙ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ: Πρόκειται για νέο λιμάνι με δυνατότητα εξυπηρέτησης 7 οχηματαγωγών πλοίων ταυτοχρόνως και 1600 επιβατικών ανά ώρα. Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 30.000.000.000 δρχ. Δημοπρατήθηκαν και υλοποιούνται τα λιμενικά έργα της Α΄ φάσης με προϋπολογισμό 15.000.000.000 δρχ. Προβλεπόμενο έτος διεκπεραίωσης το 2000.

Με τα έργα αυτά σε συνδυασμό με την κατασκευή της Εγνατίας οδού και στο λιμάνι Αλεξανδρούπολης υλοποιείται ένας ολόκληρος μεταφορικός διάδρομος στον άξονα Δύσης-Ανατολής, ο οποίος εξασφαλίζει πρόσβαση απομονωμένων περιοχών αλλά και άμεση σύνδεση με την ευρωπαϊκή ένωση.

3.3 ΛΙΜΑΝΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ: Είναι ενταγμένα σε αυτό το πρόγραμμα έργα συνολικής δαπάνης 10.500.000.000 δρχ. Βρίσκονται σε εξέλιξη οι δυο πρώτες φάσεις του έργου και η Τρίτη θα δημοπρατηθεί εντός του έτους 1998.

Οι εργασίες αφορούν την επέκταση και ολοκλήρωση και προσήνεμου μόλου, κατασκευή υπήνεμου μόλου, κατασκευή εμπορευματικής προβλήτας, εκβάθυνση λιμενολεκάνης και διαύλου, διαμόρφωση χερσαίων χώρων και διευθέτηση εκβάλλοντος χειμάρρου. Προβλεπόμενη περαίωση τέλος 1999. Με τα παραπάνω έργα αναβαθμίζεται και ολοκληρώνεται το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης.

Εξασφαλίζεται έτσι η συνεργασία μέσων και εναλλακτικών εξυπηρετήσεων, η περιφερειακή ανάπτυξη, η εξαγωγική δραστηριότητα, η διαμετακόμιση προς τις χώρες της ανατολικής Βαλκανικής και η υλοποίηση του μεταφορικού διαδρόμου Ανατολής-Δύσης μέσω Εγνατίας οδού.

3.4 ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ: Εκτελούνται εργασίες κατασκευής προβλήτα IV και V μήκους 850 μέτρων, εκβάθυνσης λιμενολεκάνης, εκτροπής χειμάρρου και διαμόρφωσης χερσαίου χώρου. Συνολικού προϋπολογισμού 7.000.000.000 δρχ. με πρόβλεψη περαίωσης τον Δεκέμβριο του 1999.

Με το έργο αυτό επιτυγχάνεται ο διαχωρισμός της επιβατικής και εμπορικής λειτουργίας του λιμανιού με αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση της εξυπηρέτησης επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, με παράλληλη θετική επίδραση στον τουρισμό, στις παραγωγικές δραστηριότητες της περιοχής καθώς και στην εξαγωγική δραστηριότητα.

3.5 ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ: Το πρόγραμμα περιλαμβάνει έργα και προμήθειες προϋπολογισμού 4.200.000.000 δρχ.

- Στη γεφύρωση του χειμάρρου Κρουσίδων 10.300.000.000 δρχ., ολοκληρώθηκε.

- Στη κατασκευή υπήνεμου μόλου (500.000.000 δρχ., ολοκληρώθηκε).

- Στην προμήθεια δυο ηλεκτρονικών γερανών (2.200.000.000 δρχ., ολοκληρώθηκε).

Στην κατασκευή της Β' φάσης του προβλήτα containers (1.200.000.000 δρχ.), πρόβλεψη περαίωσης αρχές 1999.

Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην αναβάθμιση του λιμανιού, διευκολύνουν τον διαχωρισμό και την εξυπηρέτηση των εμπορικών και επιβατικών λειτουργιών και αυξάνουν την ασφάλεια του λιμανιού.

3.6 ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΚΟΝΟΥ: Πρόκειται για την κατασκευή νέου λιμανιού στη θέση Τούρλος συνολικού προϋπολογισμού 5.000.000.000 δρχ. (εκτελούνται έργα 3.300.000.000 δρχ. και θα δημοπρατηθούν έργα 1.500.000.000 δρχ. το Γ' τρίμηνο 1998), πρόβλεψη περαίωσης το 1999.

Σκοπός του έργου είναι η εξυπηρέτηση της αυξημένης κίνησης του νησιού καθώς και η παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας στα προσεγγίζοντα κρουαζιερόπλοια και οχηματαγωγά.

3.7 ΛΙΜΑΝΙ ΡΟΔΟΥ: Ο προϋπολογισμός των έργων που έχουν ενταχθεί ανέρχεται σε 4.500.000.000 δρχ. (2.500.000.000 δρχ. εκτελούνται και 2.000.000.000 δρχ. θα δημοπρατηθούν το Γ' τρίμηνο του 1998), πρόβλεψη ολοκλήρωσης των εργασιών, το τέλος του 1999.

Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην εξυπηρέτηση της αυξημένης κίνησης του νησιού και αφορούν επιβατικές και εμπορευματικές λειτουργίες του λιμανιού.

3.8 ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΥΡΙΟΥ: Εκτελούνται έργα δαπάνης 1.700.000.000 δρχ. και επιπλέον προγραμματίζεται και ανάθεση έργων 1.000.000.000 δρχ. μέχρι του τέλους του 1998.

Τα έργα αφορούν την κατασκευή μόλου και προβλήτας για την ασφαλή προσέγγιση των σκαφών και δημιουργία χερσαίων χώρων εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης. Πρόβλεψη ολοκλήρωσης τέλος του 1999.

Με τα έργα αυτά αναβαθμίζεται ο ρόλος του λιμανιού ως συμπληρωματικό λιμάνι του Πειραιά σε συνδυασμό με τα υλοποιούμενα μεγάλα έργα μεταφορών στην Αττική (Λεωφόρος Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων και αεροδρόμιο Σπάτων).

3.9 ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ: Υλοποιούνται έργα προϋπολογισμού 1.000.000.000 δρχ. που αφορούν την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, κα-

κατασκευή κρηπιδωμάτων και δικτύων ηλεκτροφωτιστικών, απορροής ομβρίων για εξασφάλιση της δυνατότητας πρόσδεσης και εξυπηρέτησης μεγάλων σκαφών και κρουαζιερόπλοιων. Πρόβλεψη ολοκλήρωσης εντός του 1999.

3.10 ΛΙΜΑΝΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ: Υλοποιούνται έργα προϋπολογισμού 1.000.000.000 δρχ. που αφορούν την κατασκευή κρηπιδωμάτων και τη διαμόρφωση των όπισθεν αυτών χώρων. Πρόβλεψη ολοκλήρωσης εντός του 1999.

Με τα έργα αυτά επιτυγχάνεται η προστασία του λιμανιού και η αύξηση των χερσαίων χώρων με θετική επίδραση στην περιφερειακή ανάπτυξη και στις οικονομικές δραστηριότητες του νησιού.

3.11 ΛΙΜΑΝΙ ΣΟΥΔΑΣ: Υλοποιούνται έργα προϋπολογισμού 1.000.000.000 δρχ. που αφορούν την κατασκευή κρηπιδωμάτων και τη διαμόρφωση χερσαίων χώρων και εκβάθυνση λιμενολεκάνης. Πρόβλεψη ολοκλήρωσης εντός του 1999.

Με τα έργα αυτά επιτυγχάνεται η βελτίωση της λειτουργίας και του επιπέδου εξυπηρέτησης του λιμανιού.

4. ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα αυτοχρηματοδοτούμενο έργο με συνολικό προϋπολογισμό 660.000.000.000 δρχ. Με την ολοκλήρωση του έργου δίνεται η προοπτική για την Αθήνα να αναβαθμιστεί σε διεθνή κόμβο μεταξύ ανατολής και δύσης, για μεταφορές από και προς την Ασία, τις Αραβικές χώρες και την Αφρική. Ωστε η πρόοδο του έργου θα πρέπει να φθάσει στα ακόλουθα ποσοστά αποπεράτωσης.

Ιούνιος 1998: > 30%

Οκτώβριος 1998: > 40%

Δεκέμβριος 1998: > 50%

Στη συνέχεια θα μείνουν 21 μήνες από τη διάρκεια της σύμβασης για να ολοκληρωθεί το υπόλοιπο 50%.

Ένα από τα πιο σύγχρονα της Ευρώπης.

Αριθμός επιβατών: 16.000.000.000 το χρόνο στο πρώτο στάδιο.

Δυνατότητες επέκτασης: έως και 50.000.000.000 επιβάτες εάν οι περιπτώσεις το απαιτούν.

Διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης: 2 παράλληλοι διάδρομοι (ταυτόχρονες προσγειώσεις-απογειώσεις).

Μήκος διαδρόμου: 4 χιλιόμετρα ο καθένας.

Κίνηση αεροσκαφών: έως και 65 προσγειώσεις-απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα.

Θέσεις αεροσκαφών: 89 (εφαπτόμενες 24, απομακρυσμένες 65).

Κτίριο δορυφορικού αεροσταθμού: 4 επίπεδα, 10 γέφυρες επιβίβασης.

Εμπορευματική κίνηση (cargo): 220.000 τόνοι τον χρόνο.

Πρόσβαση: λεωφόρος 6 λωρίδων από τον νότο, ύπαρξη διαθέσιμου χώρου για μελλοντική διπλή σιδηροδρομική σύνδεση με το αεροδρόμιο.

Σε ότι αφορά το πρόγραμμα έργων ΥΠΕΧΩΔΕ αυτό ακολουθεί τον σχεδιασμό της ΥΠΑ η οποία είναι αρμόδια για την ιεράρχηση και την μελέτη όλων των αεροδρομίων.

Για την καλύτερη προώθηση του προγράμματος το ΥΠΕΧΩΔΕ συνέστησε δυο ειδικές υπηρεσίες. Την Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος και την Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος.

Το πρόγραμμα θα υλοποιηθεί με χρηματοδότηση κατά κύριο λόγο από το ειδικό τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων, το γνωστό «Σπατόσημο».

Ήδη εκποιοούνται οι μελέτες ανάπτυξης (Master Plan) για όλα τα αεροδρόμια της χώρας, όπως επίσης και Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για όσα απαιτείται τέτοια μελέτη.

Μέσα στο 1998 δημοπρατήθηκαν 16 έργα συνολικού προϋπολογισμού 9.500.000.000 δρχ. των οποίων οι μελέτες έχουν ήδη ολοκληρωθεί ενώ πισπεύεται η μελέτη άλλων 4, προϋπολογισμού 9.300.000.000 δρχ.

Όλα τα έργα έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ειδικό τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης Α/Δ.

Συνοπτικά τα ανωτέρω έργα είναι:

Α/Δ Καβάλας: νέο δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών και περιβάλλον χώρος, προϋπολογισμού 2.000.000.000 δρχ.

Α/Δ Καστοριάς: νέος διάδρομος και νέο δάπεδο στάθμευσης, προϋπολογισμού 3.000.000.000 δρχ.

Α/Δ Σκιάθου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 2.700.000.000 δρχ.

Α/Δ Κερκύρας: επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, προϋπολογισμού 6.000.000.000 δρχ.

Α/Δ Λήμνου: νέο δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών, προϋπολογισμού 1.500.000.000 δρχ.

Α/Δ Ικαρίας: επέκταση διαδρόμου προσγείωσης, προϋπολογισμού 1.500.000.000 δρχ.

Α/Δ Μυκόνου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 4.800.000.000 δρχ.

Α/Δ Ρόδου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 13.000.000.000 δρχ.

Α/Δ Πρέβεζας: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 3.300.000.000 δρχ.

Α/Δ Σάμου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 5.000.000.000 δρχ.

A/Δ Πάρου: νέος διάδρομος και νέο δάπεδο στάθμευσης, προϋπολογισμού 5.640.000.000 δρχ.

A/Δ Σύρου: επέκταση διαδρόμου, προϋπολογισμού 2.770.000.000 δρχ.

A/Δ Λέρου: νέος διάδρομος και νέο δάπεδο στάθμευσης, προϋπολογισμού 16.800.000.000 δρχ.

A/Δ Μυτιλήνης: ενίσχυση διαδρόμου και τροχοδρόμων, αναβάθμιση φωτισήμανσης, προϋπολογισμού 1.500.000.000 δρχ.

A/Δ Ηρακλείου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 5.000.000.000 δρχ

A/Δ Ζακύνθου: επέκταση αεροσταθμού, προϋπολογισμού 4.000.000.000 δρχ

A/Δ Σαντορίνης: νέος αεροσταθμός, προϋπολογισμού 4.000.000.000 δρχ.

A/Δ Σάμου: επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, προϋπολογισμού 1.500.000.000 δρχ.

A/Δ Πρέβεζας: επέκταση δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών, προϋπολογισμού 1.000.000.000 δρχ.

A/Δ Μήλου: νέος διάδρομος, προϋπολογισμού 2.800.000.000 δρχ.

Μέσα στο 1997 ολοκληρώθηκε η διερεύνηση των εναλλακτικών λύσεων για το Λοξό Διάδρομο Ηρακλείου και προωθείται η έγκριση χωροθέτησης της επιλεγείσας θέσης με προοπτική τη δημοπράτηση του έργου που ο προϋπολογισμός του εκτιμάται σε 40.000.000.000 δρχ. περίπου.

Επίσης μέσα στο 1997 ολοκληρώθηκε το κτίριο αφίξεων εξωτερικού στο A/Δ Κέρκυρας, η επέκταση του διαδρόμου στη Μύκονο, τα έργα επέκτασης αεροσταθμού της Κω, ενώ εξελίσσονται ομαλά σύμφωνα με το χρονοδιαγράμματά τους τα έργα νέων αεροσταθμών στην Καβάλα και Λήμνο.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

Εισαγωγή

1. Ιστορική αναδρομή στο λιμάνι Πατρών

Η ιστορία της δημιουργίας του λιμανιού της Πάτρας χάνεται στα βάθη των αιώνων.

Στην αρχαιότητα η Πάτρα δεν είχε λιμάνι, ούτε κατάλληλο όρμο για ακυροβόλημα. Όπως αναφέρει ο Στράβωνας, στην εποχή του, το λιμάνι της Πάτρας, ήταν μικρό και μέτριο και το χαρακτηρίζει «ύφορμον μέτριον». Σύμφωνα με αυτή την μαρτυρία το λιμάνι ήταν ενωμένο με τείχη με την πόλη και σε 10-20 μέτρα υψηλότερη από την σημερινή θέση. Κατά τον Πausανία, στολίζονταν με ναούς και αγάλματα του Ποσειδώνα και της Αφροδίτης.

Οι Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της Πάτρας για την επικοινωνία τους με την Ιταλία. Φαίνεται όμως ότι δεν τους ικανοποιούσε ιδιαίτερα γ'αυτό και έφτιαξαν ένα τεχνητό λιμάνι με δυο παράλληλες προκυμαίες οι οποίες έχουν στις άκρες τους πύργους που χρησίμευαν για υπεράσπιση της εισόδου του. Έφτιαξαν ακόμη και μεγάλο στωικό κτίσμα και ναούς στην παραλία του λιμανιού όπως φαίνεται από πατρινά νομίσματα της εποχής Κόμοδου (190 μ.Χ) και Σεπτίμιου Σεβήρου (200 μ.Χ). Ένας μύθος λέει ότι το λιμάνι έφτανε μέχρι τα Υψηλά Αλώνια για προστασία από πειρατές όπου και φαίνονται ακόμη το τείχος του καθώς και μεγάλοι κρίκοι που έδεναν τα πλοία.

Επί Φραγκοκρατίας το λιμάνι ήταν σημαντικό κέντρο μεταφορών ιδιαίτερα για την Δύση. Ακόμη και σήμερα Καλαματιανοί ναυτικοί αποκαλούν την Πάτρα «Φράγκα Σκάλα».

Στην Ενετοκρατία το λιμάνι είχε αποκτήσει αρκετό βάθος για να φιλοενήσει φρεγάτες. Σε μια έκθεση Ενετού διοικητή (1645) αναφέρεται ότι η πόλη (η παλιά πόλη σήμερα) απέχει το ¼ του μιλίου από το λιμάνι. Το

1700 αναφέρεται ότι δημιουργήθηκε λοιμοκαθαρητήριο πλάι στο τελωνείο του λιμανιού και στις πρώτες αποθήκες σιτηρών για το Ναυτικό.

Κατά την περίοδο της τελευταίας Τουρκοκρατίας ο Ρουquevill αναφέρει για την ύπαρξη μόλου που ήταν κατεστραμμένος ήδη το 1816. Τα κτίρια που υπήρχαν εκεί τα ονομάζει «σεράγια» που χρησιμεύουν για σταφιδο-αποθήκες, αποθήκες παστών και υπόστεγα ψαράδων.

Το 1821, στο παλιό λιμάνι προσέγγιζαν πλοία από νησιά του Ιονίου και παραλάμβαναν γυναικόπαιδα, ενώ το 1828 έρχονται τα πλοία της Αμερικάνικης βοήθειας και δυο μήνες μετά την απελευθέρωση έρχονται 100 ιστιοφόρα με υλικό οικοδομικών, κεράμους, ξυλείας, τρόφιμα και γενικά υλικό οικονομικής βοήθειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Ι. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

(Μελέτες και έργα)

Η κατασκευή του λιμανιού έχει την προτεραιότητα στα έργα για την ανοικοδόμηση της Πάτρα. Πρώτα, μάλιστα, κατασκευάζεται ο Μόλος του Αγίου Νικολάου για να δένουν τα πλοία και να αποβιβάζονται οι επιβάτες. Σ' αυτόν αποβιβάζεται και ο Όθωνας το 1938 κατά την επίσκεψή του στην Πόλη.

Την 22-8-1836 ήδη το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε να εισηγηθεί την κατασκευή του. Αμέσως μετά στις 16-12-1836 αρχίζει η είσπραξη φόρων εισαγωγής για την εκπλήρωση των έργων.

Την εποπτεία για την κατασκευή του λιμανιού αναλαμβάνει η Λιμενική Επιτροπή. Το έργο σχεδιάζεται το 1872 από το Γάλλο μηχανικό Πασκάλ, Διευθυντή των έργων του λιμανιού της Μασσαλίας. Τον Αύγουστο του 1873 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Γάλλου εργολάβου Π. Μανιάκ και της Λιμενικής Επιτροπής για την έναρξη των εργασιών, αντί 6.000.000.000 δρχ. Μετά από ορισμένες διαμαρτυρίες που καταφέρνουν να ακυρώσουν την πρώτη αυτή ανάθεση προκηρύσσεται πάλι διαγωνισμός. Το έργο αναλαμβάνει πάλι ο Π. Μανιάκ (Maniac) έναντι 5.000.000.000 δρχ. 17-8-1879. Η κατασκευή των έργων αρχίζει πανηγυρικά στις 4-3-1881.

Σύντομα όμως ο Μανιάκ σταματά και ζητά μεγαλύτερη αμοιβή (1833). Λιγότερο είναι η καταβύθιση, στις 24-9-1882, ήδη κατασκευασθέντος τμήματος του κυματοθραύστη και καθίζηση του Μόλου του Αγίου Νικολάου από σεισμό.

Αποφασίζεται τότε να κατασκευαστεί δοκιμαστικά ένα τμήμα από 100 μέτρα για να ελεγχθούν οι αξιώσεις του εργολάβου. Στις 5-5-1889 παρατηρείται πτώση στο μόλο Καλαβρύτων ενώ παρατηρείται πτώση του βόρειου άκρου του κυματοθραύστη.

Τελικά τα έργα αποπερατώνονται το 1894 από την Γαλλική εταιρία Μανιάκ με την κατασκευή του κυματοθραύστη μήκους 310 μέτρων, ύψους

20 μέτρων και πλάτους 20 μέτρων και των δυο μόλων, του Αγίου Νικολάου μήκους 340 μέτρων και των Καλαβρύτων μήκους 248 μέτρων.

Τα έργα αυτά στοιχίζουν 8.065.000 χρυσές δραχμές και το εμπόριο υποχρεώνεται σε φορολογία 1%.

Στις 16-6-1889 είχε προκηρυχθεί νέα σύμβαση που κατακυρώνεται στον Αύγουστο Σάιν για να κατασκευαστούν τα κρηπιδώματα.

Ο Σάιν που αναλαμβάνει το έργο έχει δοκιμαστικά σκάψει στο λιμάνι 25.000 μέτρα με την βυθοκόρο του Μανιάκ.

Επιβλέπων μηχανικός ο D'ISTZIA με σχέδια κρηπιδωμάτων από τον Κέλλενικ σύμφωνα με τα πρωτότυπα του λιμανιού του Αγίου Λουδοβίκου του Ροδανού που το έδαφος του μοιάζει με της Πάτρας.

Αφού όμως κατασκευάζονται τα πρώτα 26 μέτρα η θάλασσα κατακλύζει το συνεργείο και τα έργα σταματούν. Οι πραγματογνώμονες του δημοσίου χαρακτηρίζουν το έδαφος του λιμανιού τελείως ακατάλληλο για την κατασκευή κρηπιδωμάτων.

Κατά την λιμενική επιτροπή αυτό είναι λάθος γιατί, ενώ επί 25 χρόνια το έργο είχε σταματήσει, παραμένουν άθικτα 26 μέτρα που είχε κατασκευάσει ο Σάιν καθώς και οι μόλοι. Αν το έδαφος ήταν ακατάλληλο θα είχαν καταρρεύσει. Η έλλειψη, εν τω μεταξύ κρηπιδωμάτων στο λιμάνι έχει σαν αποτέλεσμα να μην προσεγγίζουν τα καράβια στις αποβάθρες για να αποβιβάσθουν οι επιβάτες και να ξεφορτωθούν εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να γίνονται πολλά ατυχήματα, όπως και η ύπαρξη πολλών φορηγίδων να δημιουργεί προβλήματα στις κινήσεις.

Το 1870 που αποφασίζεται η κατασκευή των κρηπιδωμάτων υπάρχουν 40 φορηγίδες από 10-15 τόνους η κάθε μια. Αργότερα το 1912 όμως που η εμπορευματική κίνηση αυξάνεται σημαντικά και προσεγγίζουν μεγάλα ατμόπλοια 15-20.000 τόνων οι φορηγίδες φθάνουν τις 120 από 20-100 τόνους η κάθε μια. Υπάρχουν ακόμα και 200 βάρκες.

Παρακάτω θα αναφερθούμε συνοπτικά στις μελέτες που είχαν γίνει και τις προτεινόμενες εργασίες μετά την περίοδο 1880-1894 και την μελέτη Μανιάκ.

ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1930-1940

Την 1-9-1930 Η Λιμενική Επιτροπή Πατρών ανέθεσε την εκτέλεση σειράς νέων λιμενικών έργων στην τεχνική εταιρία γενικών κατασκευών Ο.ΡΩ.ΒΕ (Κολλινιάτης, Ρωμαΐδης, Βρεττός).

Τα έργα περιλαμβάνουν:

- . Αύξηση βάθους λεκάνης του λιμένα από 8,50 στα 9,50 μέτρα.
- . Κατασκευή νέων κρηπιδοτοίχων μήκους 1.400 μέτρα με ταυτόχρονη αύξηση του πλάτους της λιμενικής ζώνης από 40 σε 80 μέτρα.
- . Διαπλάτυνση του Μόλου Γούναρη από τα 8 στα 42 μέτρα.
- . Κατασκευή μόλου στην προέκταση Άστιγγος μήκους 120 μέτρων για την εκφόρτωση σιτηρών.

ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1950-1992

Το 1954 άρχισε από τον πολιτικό μηχανικό Άθω Δάλλα η μελέτη του προβλήτα υπερωκεανίων για την αντιμετώπιση της συνεχούς αυξανόμενης κίνησης. Εξαιτίας όμως των προβλημάτων μεταβλήθηκε ο χαρακτήρας της μελέτης.

Το 1968 η τεχνική ομάδα «Α. Δάλλας - Παπαπάνος» εκπόνησε τεχνικοοικονομική μελέτη για την ανάπτυξη του λιμανιού της Πάτρας και της γύρω περιοχής. Κατά την μελέτη αυτή το λιμάνι θα δέχεται 5.000 πλοία το χρόνο με εμπορευματική κίνηση εξωτερικού 2.400.000 τόνων μέχρι το 1980 και εσωτερικού 400.000 τόνων και 1.100.000 επιβάτες από τους οποίους 600.000 εξωτερικού.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ

Έργα πρώτης τετραετίας 1969-1972

α) Λιμενικά έργα

- . Διαπλάτυνση του Μόλου Καλαβρύτων από 20 μέτρα σε 80 μέτρα και διαμόρφωση της κεφαλής αυτού.

2. Διαπλάτυνση του Μόλου Αγίου Νικολάου από 30 μέτρα σε 66 μέτρα για την εξυπηρέτηση των οχηματαγωγών εσωτερικού και λοιπών επιβατηγών πλοίων.
 3. Κατασκευή νέας μεγάλης προβλήτας Άστιγγος για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών εξωτερικού.
- β) Οικοδομικά έργα
1. Ανέγερση ισογείων παραλιακών αποθηκών
 2. Ανέγερση μπροστά στο σιδηροδρομικό σταθμό κτίριο υποδοχής επιβατών εσωτερικού.
 3. Ανέγερση σταθμού επιβιβάσεως και αποβιβάσεως επιβατών.
- γ) Έργα οδοποιίας
1. Οδοστρώση όλων των παραλιακών χώρων συνολικής επιφάνειας 73.000 τετραγωνικών μέτρων

Έργα δεύτερης τετραετίας 1973-1976

- α) Προβλέπεται δημιουργία λιμενικών έργων
1. Νέα επέκταση κυματοθραύστη προ βορά.
 2. Αποκατάσταση κρηπιδωμάτων βόρειας λεκάνης.
 3. Επέκταση βάθους κρηπιδωμάτων λεκάνης υπερωκεανίων.
 4. Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων.
- β) Οικοδομικά έργα
1. Συμπλήρωση ορόφων παραλιακών αποθηκών.
 2. Ανέγερση δυόροφης αποθήκης μικτής εξυπηρέτησης.
 3. Ανέγερση σταθμού εξυπηρέτησης φορτηγών αυτοκινήτων.
 4. Στέγαστρα μόλου Αγίου Νικολάου.
- γ) Έργα οδοποιίας

1. Οδοστρώση μόλου Αγίου Νικολάου

Έργα τρίτης τετραετίας 1977-1980

Λιμενικά έργα

1. Ολοκλήρωση του κυματοθραύστη.

2. Κατασκευή ακραίου βορείου προβλήτα.

ΜΕΛΕΤΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ

Η μελέτη ολοκληρώθηκε το 1975. Αναφέρεται στην σύνδεση της Πάτρας με την Λιβύη.

Σκοπός της μελέτης να δείξει ότι συμφέρει στην χώρα μας να συνδεθεί ο λιμάνι των Πατρών με την Λιβύη δεδομένου ότι και οικονομικά οφέλη θα έχει η περιοχή της Δ. Ελλάδος και θα πραγματοποιηθεί ο σκοπός του Κράτους για αποκέντρωση σε όλους τους τομείς.

Αυτές ήταν και οι κυριότερες μελέτες και τα σημαντικότερα έργα πάνω στα οποία στηρίχθηκε η κατασκευή και διαμόρφωση του λιμανιού της Πάτρας.

2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ

Η κίνηση και η ζωτικότητα του λιμανιού της Πάτρας κατά τα μέσα του 9^{ου} μ.Χ αιώνα έπαιξε σημαντικό ρόλο στην πρώτη ακμή της Πάτρας. Αλλά και στην μεγάλη της ακμή αυτή του 9^{ου} και 10^{ου} αιώνα τότε που η Πάτρα αναβίωσε οικονομικά, απόκτησε πληθυσμό και δυναμικότητα και έγινε ένα οργανωμένο αστικό κέντρο και πάλι το λιμάνι έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο. Και συνέχισε να παίζει αυτόν τον πρωτεύοντα ρόλο σε όλες σχεδόν τις εποχές που ακολούθησαν, με κύρια εξαίρεση του 11^{ου} αιώνα όταν επικράτησε ο θαλάσσιος δρόμος γύρω από την Πελοπόννησο (μεγάλα πλοία). Στην εποχή αυτή το λιμάνι έχασε την δραστηριότητά του και περιορίστηκε σε τοπικό επίπεδο.

Επί Φραγκοκρατίας είχε αναπτυχθεί κήπος και αμπελώνας στην παραλία του λιμανιού. Ανάπτυξη του λιμανιού παρατηρήθηκε και στην εποχή των Παλαιολόγων και στην εποχή της Ενετοκρατίας. Στην διάρκεια της Β' τουρκοκρατίας, που έχουμε και τις περισσότερες γραπτές μαρτυρίες η κίνηση του λιμανιού ήταν αξιολογότερη. Πλοία ναπολιτάνικα, αυστριακά, γαλλικά, ολλανδικά, σουηδικά, γαλλικά, και προπάντων μεσολογγίτικα έφταναν στο πατρινό λιμάνι και φόρτωναν για εξαγωγή σταφίδα, λάδι, σιτηρά, μαλλιά, πρινοκόκι τυρί, εσπεριδοειδή κ.α. Η κίνηση αυτή του λιμανιού ήταν αποτέλεσμα της πλούσιας πατρινής ενδοχώρας και της Πάτρας φυσικά.

Η ναυτιλιακή και εμπορική κίνηση ήταν σημαντικές και μετά την Επανάσταση, παρά τις καταστροφές που έφερε ο απελευθερωτικός αγώνας. Αποτέλεσμα της υψηλής ναυτιλιακής κίνησης και της εμπορικής δραστηριότητας υπήρξε η ίδρυση υγειονομολιμεναρχείου (1829-1831), η κατασκευή τεχνητού λιμανιού, η σύσταση εμπορικού επιμελητηρίου, η κατασκευή του πρώτου μόλου.

Το πρώτο εξάμηνο του 1830 έφτασαν στο λιμάνι 230 πλοία (149 ελληνικά) και το δεύτερο εξάμηνο του επόμενου έτους 132 πλοία (97 ελληνικά). Η αυξημένη κίνηση του λιμανιού είχε σαν αποτέλεσμα την κατασκευή ονάδων επισκευής πλοίων.



Εξαγωγή σταφίδας στην Όθωνος-Αμαλίας στο ύψος της οδού Παντανάσσης γύρω στο 1908. Ο φάρος, σημείο αναφοράς πάντα, στο βάθος αριστερά.



Φόρτωμα των κιβωτίων σταφίδας στις μαούνες για να μεταφορτωθούν στα πλοία μπροστά από τον παλιό κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό που ήταν στην γωνία Όθωνος-Αμαλίας και Αράτου. 1910 περίπου.

Το 1890 καταπλέουν στο λιμάνι της Πάτρας συνολικά 5.000 ατμόπλοια και ιστιοφόρα συνολικής χωρητικότητας 1-100.000 τόνους. Το 1915 την εποχή που το λιμάνι περνάει κρίση η χωρητικότητα των πλοίων καταβαίνει στις 480.000 τόνους. Σταδιακά όμως παρατηρούμε ότι τα εμπορεύματα μειώνονται και αυξάνεται η επιβατική κίνηση. Το 1928 καταπλέουν 3.192 ατμόπλοια (τα 2.521 από το εσωτερικό) και η επιβατική κίνηση φθάνει στις 73.874 αφίξεις επιβατών και 77.036 αναχωρήσεις.

Αυτό όμως ανατρέπεται στην εποχή της σταφίδας τους 3 φθινοπωρινούς μήνες παρατηρείται δυσανάλογη συγκέντρωση εμπορικών και επιβατικών πλοίων.

Η πόλη των Πατρών έχει ανεπτυγμένο εμπόριο σε σταφίδες και ξυλεία. Προϊόντα τα οποία μέχρι το 1970 (αν και πέρασαν και περίοδοι μεγάλης κάμψης) μεταφέρονταν ανελλιπώς από το λιμάνι της Πάτρας. Μετά το 1970 η εμπορία ελαχιστοποιήθηκε και αυξήθηκε η επιβατική κίνηση λόγω μεταφοράς εμπορευμάτων γίνονται με Containers από το λιμάνι του Πειραιά.

Η επιβατική κίνηση άρχισε να αναπτύσσεται από το 1961 (σαν καθαρή κίνηση μεταξύ Πάτρας και Ιταλίας διότι παλαιότερα υπήρχαν και γραμμές Πάτρα-Νέα Υόρκη, Πάτρα-Νέα Ορλεάνη, Πάτρα-Ρίο κ.λ.π. περίοδος με αναστέυσης με την δρομολόγηση του Εγνατία και Απία). Η γραμμή αυτή προτιμήθηκε πολύ από τους επιβάτες όπως και από ένα μεγάλο μέρος εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται σε φορτηγά και έχουν προορισμό στην Ιταλία και Κεντρική Ευρώπη.

Αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης είναι να έχουμε σήμερα γύρω στα 40 πέρυ-μπώτ.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΗΜΕΡΑ

Σήμερα, το λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο της χώρας μας.

Είναι ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια από πλευράς τόσο εξωτερικού εμπορίου όσο και από πλευράς διακίνησης επιβατών. Γι' αυτό και κατατάσσεται στους λιμένες εθνικής σημασίας από το λιμενικό σύστημα της χώρας μας.

Επίσης, κατέχει μια ιδιαίτερα ξεχωριστή γεωγραφική θέση. Βρίσκεται στο μέσο περίπου της δυτικής Ελλάδας, στο βορειοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου και στην ανατολική ακτή της Αδριατικής θάλασσας Ιονίου Μελάγους που χωρίζει αλλά και ενώνει την χώρα μας με τις άλλες χώρες που βρέχει η θάλασσα αυτή.

Λόγω της στρατηγικής αυτής θέσης της αλλά και λόγω της διαρκούς ελιτίωσης και ανάπτυξης της τεχνολογίας μεταφορών και της σημασίας των μεταφορών σήμερα σε μια παγκόσμια αγορά, η Πάτρα καθίσταται εθνική πόλη ή αλλιώς η Δυτική πύλη της Ευρώπης ή αλλιώς έχει καταστεί συγκοινωνιακός κόμβος του δικτύου που περιλαμβάνει θαλάσσιους και ερσαίους συνδέσμους και εξυπηρετεί μεγάλο τμήμα του Ελλαδικού χώρου.

Το λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας. Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Τα πρώτα χρόνια μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μαρasmus μέχρι προπολεμίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά την θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον 5 F/B που την συνδέουν με τα λιμάνια της Ιταλίας το Πρίντεζι, το Μπάρι και την Αγκώνα.

Το λιμάνι της Πάτρας συνδέεται οδικά μέσω της οδού Αντιρρίου - Ιτέας - Θερμοπυλών με την βόρεια Ελλάδα, ενώ η οδός Αντιρρίου - Μεσολογγίου - Άρτας - Ιωαννίνων την συνδέει με την δυτική στερεά και Ηπείρου. Επίσης, υπάρχει οδική σύνδεση με την νότια Πελοπόννησο με την οδό Πά-

Πάτρας - Πύργου - Ολυμπίας και στην συνέχεια με την οδό Πύργου - Καλαμάτας. Ενώ υπάρχει και οδική σύνδεση με την κεντρική Πελοπόννησο. Υπάρχει όμως και άμεση σιδηροδρομική σύνδεση.

Έτσι, έχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει εκτός από την περιοχή και μια ευρύτερη περιοχή του Ελλαδικού χώρου.

Είναι το κέντρο εξαγωγής βιομηχανικών και άλλων προϊόντων που παράγονται στην περιοχή και κυρίως των γεωργικών προϊόντων. Μια άλλη μεταφορική δραστηριότητα που καλύπτει είναι η διακίνηση των φορτηγών οχημάτων Διεθνών Μεταφορών (TIR) που μεταφέρουν κυρίως νωπά Αιγαιώδη αγροτικά προϊόντα στις αγορές της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης (κάτι που φάνηκε πολύ χρήσιμο στις περιόδους των προβλημάτων στην πρώην Γιουγκοσλαβία).

Κυριότερα προϊόντα που εξάγονται είναι κρασιά διάφορα και άλλα ποτά, σταφίδα, λαχανικά, καρπούζια, ψάρια, ελιές βιώσιμες, προϊόντα γάλακτος, υφάσματα, δέρματα, νήματα, τσιμέντα κ.λ.π.

Εισάγονται ορυκτά προϊόντα, πλαστικές ύλες, χαρτόμαζα και προϊόντα ξύλου, ξυλεία, είδη μηχανικού εξοπλισμού και τεχνολογίας, προϊόντα χημικών βιομηχανιών κ.λ.π.

Όπως έχει εξελιχθεί και λειτουργεί σήμερα το λιμάνι χαρακτηρίζεται σύγχρονως και επιβατικό, εμπορικό και διαμετακομιστικό. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Λιμενικού Ταμείου συγκεντρώνει ένα ποσοστό γύρω στο 10% της συνολικής επιβατικής κίνησης εξωτερικώς της χώρας ενώ σημειώνεται μια αύξηση στο ποσοστό του 30% στην διακίνηση Φ/Γ οχημάτων.

Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί επίσης και την εμπορική και επιβατική κίνηση της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης.



Το λιμάνι από ΝΔ. ΦΩΤΟ: Adam Editions, Χαλάνδρι



Το λιμάνι από ΒΑ. Σε πρώτο πλάνο η «Μαρίνα». ΦΩΤΟ: Adam Editions, Χαλάνδρι

3.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Το λιμάνι της Πάτρας είναι τεχνητό, έγινε δηλαδή με την φροντίδα των ανθρώπων. Για να γίνει όπως είναι σήμερα δούλεψαν πολλοί τεχνικοί και κοδεύτηκαν πολλά χρήματα.

Αποτελείται από 3 κύριες λιμενολεκάνες, την βόρεια, την κεντρική και την νότια (που προστατεύονται από κυματοθραύστη σχεδόν παράλληλο στην ακτή) και 4 μόλους-προβλήτες.

Η βόρεια και κεντρική λεκάνη χωρίζονται από τον προβλήτα Αγίου Νικολάου, το πρώτο έργο που κατασκευάστηκε στο λιμένα.

Είναι ο μεγαλύτερος μόλος με μήκος 260 μέτρων και πλάτος 16 μέτρων και παρουσιάζει επίσης την μεγαλύτερη κίνηση.

Στα νότια του λιμένα σχηματίζεται ο «νότιος προλιμένας» βάθους 4 μέτρων που εξυπηρετεί κυρίως μικρά αλιευτικά σκάφη, ενώ μετά την βόρεια λεκάνη σχηματίζεται ήδη νέα λεκάνη με την κατασκευή του «βόρειου προβλήτα». «Ο νότιος προλιμένας» περιορίζεται, προς νότο, με κρηπίδωμα βάθους 3,5 μέτρων επί του οποίου βρίσκεται το κτίριο της ιχθυόκαλας.

Προς βοράν συναντάται ο Μόλος Γούναρης ή Μόλος Καλαβρύτων ή αλλικός τραπεζοειδούς κάτοψης που αποτελεί το νότιο άκρο της κεντρικής λεκάνης. Η νότια πλευρά έχει μήκος 235 μέτρων και κεφαλή μήκους 10 μέτρων. Στην βόρεια πλευρά έχει κατασκευασθεί κρηπίδωμα που αποτελείται από δυο ευθύγραμμα τμήματα μήκους 130 μέτρων και 120 μέτρων.

Ακολουθεί κατά μήκος της ακτής παραλιακό κρηπίδωμα συνολικού μήκους 350 μέτρων και βάθους 9 μέτρων. Μεταξύ του μόλου Γούναρη και του προβλήτα Αγίου Νικολάου σχηματίζεται κύκλος ελιγμών διαμέτρου 60 μέτρων και λειτουργικού βάθους 9 μέτρων.

Βορείως του προβλήτα Αγίου Νικολάου και παράλληλα προς την ακτή κτείνεται το «κρηπίδωμα υπερωκεανίων» συνολικού μήκους 420 μέτρων και βάθους 9 μέτρων.

Ακολουθεί ο «προβλήτας Αστιγγος» επίσης τραπεζοειδούς κάτοψης. Η νότια πλευρά του είναι κρηπιδωμένη σχεδόν κάθετα στην ακτή και έχει

μήκος 160 μέτρων και βάθος 9 μέτρων. Το βόρειο τμήμα του μόλου είναι επίσης κρηπιδωμένο κατ'άξονα υπό κλίση ως προς την παραλιακή γραμμή, μήκους 200 μέτρων και βάθους 11-50 μέτρων.

Το βορειότερο έργο που έχει ολοκληρωθεί και λειτουργεί στο λιμένα είναι το παραλιακό «κρηπίδωμα Γλυφάδας» μήκους 375 μέτρων και βάθους 10-50 μέτρων στο οποίο βρίσκεται το κτίριο εξυπηρέτησης των επιβατών.

Σήμερα συνεχίζεται η προς βοράν επέκταση του λιμανιού με την κατασκευή του «βόρειου προβλήτα», τραπεζοειδούς κάτοψης. Με τα έργα αυτά κλείνει και η νέα λιμενολεκάνη βάθους 1.050 μέτρων στην οποία δημιουργείται κύκλος ελιγμών διαμέτρου 390 μέτρων περίπου.

Τα παραπάνω εσωτερικά έργα του λιμανιού Πατρών προστατεύονται από δυο συνεχόμενα τμήματα που σχηματίζουν γωνία μεταξύ τους ώστε να παραμένουν παράλληλα με την ακτογραμμή. Το πρώτο τμήμα μήκους 50 μέτρων προστατεύει την περιοχή από το «Μόλο Γούναρη» μέχρι τον Προβλήτα Άστιγγος» και έχει κατασκευασθεί, όπως προαναφέρθηκε με τα έργα περιόδου Μανιάκ. Στην συνέχεια βρίσκεται το δεύτερο τμήμα μήκους 650 μέτρων για την προστασία της «νέας λιμενολεκάνης».

Το λιμάνι της Πάτρας μπορεί να εξυπηρετήσει φορτηγά πλοία μέχρι 5.000 τόνων και επιβατηγά μέχρι 16.000 τόνων και μήκους 220 μέτρων. Μπορεί να εξυπηρετήσει ταυτόχρονα 40-45 πλοία με πλαγιοδετήσεις.

Διαθέτει κατάλληλους και ευρύχωρους χώρους, προσπελάσιμους στα μηχανικά μέσα για την προσωρινή, εναπόθεση και προφύλαξη των εμπορευμάτων. Το σύνολο των στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων είναι 100.000 τετραγωνικών μέτρων και των υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων είναι 80.000 τετραγωνικών μέτρων.

Έχει την δυνατότητα υδροδότησης των πλοίων σε 24ωρη βάση και παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικής εξυπηρέτησης. Παρέχει πυρασφάλεια με ειδικό πυροσβεστικό σταθμό που λειτουργεί μέσα στο λιμάνι, ο οποίος διαθέτει και πυροσβεστικό πλοiάριο.

Μέσα στο χώρο του λιμανιού στεγάζονται επίσης οι κυριότεροι φορείς διοίκησης, προστασίας και εκμετάλλευσης του λιμένα. Συγκεκριμένα το λιμεναρχείο που αποτελεί την γενική αστυνομία του λιμανιού, το Λιμενικό Γραμείο που ασχολείται με την Διοίκηση και Διαχείριση των χώρων και των οικονομικών του λιμανιού και το Τελωνείο που αποτελεί την διοικητική υπηρεσία που επιβλέπει την τήρηση της οροθεσίας και των κανονισμών του λιμανιού.

3.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Συγκρίνοντας τα στατιστικά στοιχεία της περιόδου 1997 και 1998 αντίστοιχα που περιλαμβάνονται στους παρακάτω πίνακες παρατηρούμε τα εξής:

1. Έχει σημειωθεί μια πολύ σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης αλλά και της εμπορευματικής διακίνησης στο λιμάνι της Πάτρας.
 2. Η επιβατική κίνηση είναι πολύ λίγο μεγαλύτερη από την εμπορευματική κίνηση.
 3. Παράλληλα, διαπιστώνουμε ότι τους καλοκαιρινούς μήνες ιδιαίτερα, όσον αφορά την επιβατική κίνηση, κατά την διάρκεια του Αυγούστου, έχουμε μια μεγάλη αύξηση της κίνησης των επιβατών λόγω αύξησης του τουρισμού και επιστροφής αυτών που είχαν φύγει για διακοπές. Όσον αφορά την εμπορευματική διακίνηση παρατηρούμε ότι αυξάνεται κυρίως τον Ιούλιο λόγω αυξημένης διακίνησης των γεωργικών προϊόντων της ευρύτερης περιοχής των Πατρών.
- Επίσης, αξίζει να σημειώσουμε ότι η κίνηση στην γραμμή Πάτρα-Ιταλία έχει τριπλασιασθεί και αυτό είναι σημαντικό.
- Έχοντας υπόψη, λοιπόν τα στοιχεία αυτά και τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την μελέτη τους, βλέπουμε ότι η αναγκαιότητα επέκτασης του λιμανιού θεωρείται επιβεβλημένη εκ των πραγμάτων.

ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1997

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος	180/17	14851	7178	1948	23	92190
Φεβρουάριος	228/23	14735	9424	1406	17	114327
Μάρτιος	222/21	22102	9523	2095	71	89714
Απρίλιος	246/24	37135	8359	3595	149	77475
Μάιος	251/17	39200	9502	5336	542	85703
Ιούνιος	327/10	43700	11413	6408	970	148158
Ιούλιος	356/21	72587	10435	10754	1186	131619
Αύγουστος	332/15	132850	7687	23980	3768	98541
Σεπτέμβριος	332/16	85513	10140	17076	1569	126046
Οκτώβριος	283/20	44126	10621	7305	370	120184
Νοέμβριος	247/20	18093	10958	2624	41	143014
Δεκέμβριος	212/17	19325	9091	2886	31	108841
Όλο	3216/221	544217	114331	85413	8737	1335812

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1997

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος	170/13	14093	6492	2547	11	86166
Φεβρουάριος	229/18	16874	11055	2974	19	143037
Μάρτιος	223/18	30614	11535	5214	113	145696
Απρίλιος	248/26	40838	10288	6404	222	138977
Μάιος	249/14	44342	10503	8594	832	161426
Ιούνιος	329/10	54272	12252	10337	1090	181435
Ιούλιος	355/22	106921	12066	19270	1549	178255
Αύγουστος	328/14	125436	8746	23123	3401	138312
Σεπτέμβριος	333/19	53932	11384	8296	834	173891
Οκτώβριος	281/17	32510	12771	4843	133	187875
Νοέμβριος	246/18	20179	12544	3827	35	184144
Δεκέμβριος	215/18	22845	12085	4451	37	174283
Όλο	3206/207	562856	131721	99880	8276	1893497

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1997

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος		28944	13670	4495	34	178356
Φεβρουάριος		31609	20479	4380	36	257364
Μάρτιος		52716	21058	7309	184	235410
Απρίλιος		77973	18467	9999	371	216452
Μάιος		83542	20005	13930	1374	247129
Ιούνιος		97972	23665	16745	2060	329593
Ιούλιος		179508	22501	30024	2735	309874
Αύγουστος		258286	16433	47103	7169	236853
Σεπτέμβριος		139445	21524	25372	2403	299937
Οκτώβριος		76636	23392	12148	503	308059
Νοέμβριος		38272	23502	6451	76	327158
Δεκέμβριος		42170	21176	7337	68	283124
Όλο		1107073	246052	185293	17013	3229309

ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1998

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος	207/13	19554	10106	2535	29	135928
Φεβρουάριος	188/15	15979	9533	1590	17	115094
Μάρτιος	207/15	21667	10718	1904	25	122950
Απρίλιος	240/15	45835	8999	4451	193	92939
Μάιος	267/14	37175	10311	4376	476	101619
Ιούνιος	277/11	49768	11415	7879	1053	149426
Ιούλιος	333/16	80411	10691	12256	1102	143693
Αύγουστος	329/17	145427	7580	26580	3892	145427
Σεπτέμβριος	288/8	87720	10507	18287	1494	109115
Οκτώβριος	261/9	46154	10425	7336	310	101608
Νοέμβριος	216/16	20078	9980	3282	32	93595
Δεκέμβριος	217/15	20875	9199	3115	21	101242
Όλο	2813/164	590643	119464	93591	8644	1412636

ΑΠΟΒΙΒΑΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ 1998

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος	200/15	19352	9952	3635	23	154065
Φεβρουάριος	188/14	18159	11205	3339	25	162493
Μάρτιος	209/16	28398	12561	5011	44	182661
Απρίλιος	240/15	48751	10581	7659	236	154389
Μάιος	266/14	46354	12267	9679	730	170116
Ιούνιος	279/11	57573	11999	11183	1013	171441
Ιούλιος	329/15	107803	12042	20139	1489	167976
Αύγουστος	330/16	134132	9126	24620	3448	134132
Σεπτέμβριος	290/8	52640	11719	8333	714	151673
Οκτώβριος	257/9	33037	12518	5505	105	158441
Νοέμβριος	217/16	21555	12043	3712	30	149376
Δεκέμβριος	224/15	23994	12085	4739	19	138978
Όλο	3029/164	591748	138098	107554	7876	1895741

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΤΟΥΣ 1998

Μήνας	Πλοία	Επιβάτες	Φορτηγά	Ι/Χ	Δίτροχα	Φορτίο
Ιανουάριος		38906	20058	6170	52	289993
Φεβρουάριος		34138	20738	4929	42	277587
Μάρτιος		50065	23279	6915	69	305611
Απρίλιος		94586	19580	12110	429	247328
Μάιος		83529	22578	14055	1206	271735
Ιούνιος		107341	23414	19062	2066	320867
Ιούλιος		188214	22733	32395	2591	311669
Αύγουστος		279559	16706	51200	7340	279559
Σεπτέμβριος		140360	22226	26620	2208	260788
Οκτώβριος		79191	22943	12841	415	260049
Νοέμβριος		41633	22023	6994	62	242971
Δεκέμβριος		44869	21284	7854	40	240220
Όλο		1182391	257562	201145	16520	3308377

3.3 ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Εμφανή είναι τα προβλήματα στο λιμάνι των Πατρών όσον αφορά τις μετακινήσεις των επιβατών αλλά και των αντιστοίχων εμπορευμάτων που γίνονται και με φορτηγά. Τα προβλήματα αυτά γίνονται ακόμη πιο έντονα τις περιόδους ακμής, δηλαδή τους καλοκαιρινούς μήνες Ιούλιο-Αύγουστο.

Τα κυριότερα προβλήματα στο λιμάνι της Πάτρας συνοψίζονται στα εξής: Έλλειψη χερσαίων χώρων και στενότητας αυτών κυρίως καθώς και των λιμενολεκανών δευτερευόντος.

Το ότι περιβάλλεται ασφυκτικά από τον αστικό ιστό της πόλης με αποτέλεσμα την δυσκολία πρόσβασης προς τον υπεραστικό ιστό της πόλης, δυσχέρεια στην κυκλοφοριακή κίνηση και μεγάλη ενόχληση του κόσμου.

Αναλυτικότερα:

Ο χερσαίος χώρος του λιμένα δεν είναι επαρκής, κάτι που αποδεικνύεται ιδιαίτερα στις περιόδους αιχμής. Δεν υπάρχουν επαρκείς χώροι αναμονής, δεν υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης ενώ οι κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένα καταλαμβάνουν χώρους ελιγμών των οχημάτων. Εκεί πολλές φορές παρατηρείται στάθμευση οχημάτων όχι μόνο σε λιμενικούς χώρους αλλά και στον αστικό ιστό της πόλης που δυσκολεύει έτσι την κίνηση της κυκλοφορίας.

Το πρόβλημα της εσωτερικής κυκλοφορίας του λιμένα επιτείνεται πολλές φορές και την κάποιες τελωνειακές διαδικασίες διατυπώσεων, η οποία λόγω της «διασποράς» των κτιρίων των υπηρεσιών αυτών προκαλεί ανάγκες μετακινήσεων μέσα στο λιμάνι.

Τους χειμερινούς μήνες η έλλειψη πολλών ΙΧ διευκολύνει τις μετακινήσεις των φορτηγών για την είσοδο-μεταβίβαση όπως και αποβίβαση και έξοδο από τους χώρους και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Την θερινή όμως περίοδο υπάρχουν και πολλά ΙΧ αλλά και πολλά λεωφορεία λόγω αυξημένης τουριστικής κίνησης καθώς και πολλά φορτηγά. Έτσι δημιουργείται ένα «μποτιλιάρισμα» στους χώρους του λιμανιού το οποίο εκτείνεται μέχρι και τους δρόμους Όθωνος Αμαλίας - Αγίου Ανδρέου, στο αστικό

ηλαδή ιστό της πόλης.

Το πρόβλημα αυτό επιδεινώνεται όταν στους γύρω δρόμους που περιβάλλουν το λιμάνι έχουμε παρκαρισμένα άλλα ΙΧ και φορτηγά καθώς και όταν παρατηρείται ταυτόχρονος απόπλους/κατάπλους των πλοίων. Πολλές φορές έως και 14 πλοία φορτωεκφορτώνουν ταυτόχρονα. Αυτή είναι και η μέγιστη χωρητικότητα του λιμένα, για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων. Έτσι εκτός του ότι δεν διευκολύνεται η γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση υπάρχει και το πρόβλημα αγκυροβολίου των πλοίων διότι δεν μπορούν όλα λόγω των ιδιαίτερων τεχνικών χαρακτηριστικών τους να δέσουν σε όλα τα κρηπιδώματα.

Η λιμενολεκάνη επίσης πολύ δύσκολα εξυπηρετεί την νέα γενιά F/B μικρότερα από τα οποία είναι μεγαλύτερα των 150 μέτρων ενώ το λιμάνι της Πάτρας έχει σχεδιαστεί για πλοία μέχρι 130 μέτρων. Πρόσθετο πρόβλημα επίσης δημιουργείται από την ύπαρξη αριθμού φορτηγών πλοίων τα οποία στις περιόδους ακμής μετακινούνται από θέση σε θέση για την εξυπηρέτηση των F/B.

Τέλος, δεν υπάρχει ανεπτυγμένος λιμενικός σιδηροδρομικός σταθμός και η ισόπεδος διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής προκαλεί μια μικρή καθυστέρηση στην κυκλοφοριακή κίνηση.

Το λιμάνι της Πάτρας λόγω θέσης αλλά και απόστασης ιδίως από τα παραδοσιακά λιμάνια του Πρίντεζι και του Μπάρι, μπορεί να λειτουργήσει και να εξυπηρετεί εν μέρει σαν ένα λιμάνι Ro-Ro. Παρ'όλα αυτά λόγω ελλείψεως χώρων χερσαίων χώρων, η λειτουργία αυτή περιορίζεται σε φορτοεκφόρτωση φορτηγών και ιδιωτικών οχημάτων χωρίς να υπάρχει δυνατότητα:

- α) Φορτοεκφόρτωση ασυνόδευτων τρέιλερ με πράκτορες του λιμένα.
- β) Φορτοεκφόρτωση μοναδοποιημένων φορτίων containers, swap-bodies, παλέτες κ.λ.π.
- γ) Φορτοεκφορτώσεις συρμών και σιδηροτροχών με χρήση γερανών κρηπιδώματος ή και ακόμα φορτοεκφόρτωση όλου του συρμού (block containers εκ ειδικού πλοίου Ro-Ro).

Θα μπορούσαμε λοιπόν να καταλήξουμε στα εξής 4 γενικά προβλήματα:

· Η προσπέλαση και στάθμευση των φορτηγών εντός και εκτός τελω-
νιακού χώρου.

· Η προσπέλαση και στάθμευση των υπολοίπων οχημάτων στο γύρω
από το λιμάνι οδικό δίκτυο κυρίως τις περιόδους αιχμής.

· Στην ανεπάρκεια εξυπηρέτησης στους χώρους και στις υπάρχουσες
εγκαταστάσεις.

· Η υποχρεωτική πορεία των οχημάτων από τις περιβάλλουσες το λιμάνι
οδούς με σκοπό την είσοδό τους από την κυρία είσοδο αυτήν της
Γούναρη.

Ένα πέμπτο σχετικά νέο ή υπό νέα μορφή και σε μεγαλύτερη έκταση
πρόβλημα είναι το θέμα των λαθρεμπόρων αλλά και των Κούρδων-
Αλβανών λαθρομεταναστών προσφύγων.

Το λιμάνι της Πάτρας αποδεικνύεται ότι δεν έχει την κατάλληλη και α-
ποτελεσματικότερη αστυνόμευση. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι έγιναν
αρκετές προσπάθειες πολλές από αυτές με επιτυχία για την καλύτερη ορ-
γάνωση και λειτουργία του λιμανιού (π.χ. σηματοδότηση των εξόδων του
λιμανιού στον προβλήτα Αστιγγος κ.α.) αλλά δεν αρκούν μόνο αυτές.

Τα σύγχρονα δεδομένα στον τομέα των μεταφορών (παγκόσμια αγορά
εξειδικευμένες αγορές - νέα τεχνολογία - μέσα - συνδυασμένες μεταφο-
ρές κ.λ.π.) και άμεση σχέση τους με την οικονομική και κοινωνική ανά-
πτυξη και ευημερία τόσο στο τοπικό επίπεδο της Πάτρας όσο και σε εθνι-
κό επίπεδο απαιτούν μεγαλύτερη και πιο οργανωμένη προσπάθεια από
τους τοπικούς φορείς, από τους φορείς της πολιτείας αλλά και της Ευρω-
παϊκής Ένωσης.

Απαιτεί την ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου λιμανιού της Πά-
τρας.

Ε. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οι υψηλοί ρυθμοί επέκτασης της Πάτρας τα τελευταία 20 χρόνια, οι αλλαγές στη δομή της και οι συνεχώς αυξανόμενοι φόρτοι που παράγονται στο λιμάνι της έχουν οξύνει τα προβλήματα που σχετίζονται με την απαίτηση ικανοποιητικής εξυπηρέτησης των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων της, όπως και τα προβλήματα οργάνωσης της μεταφορικής υποδομής για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και των διακινουμένων φορτίων. Τα προβλήματα αυτά επιδεινώνονται από την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των μεγάλων οδικών έργων και από την έλλειψη ικανοποιητικής αστικής συγκοινωνιακής υποδομής.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί πηγή ζωής για την πόλη, αποτελεί βασική αναπτυξιακή παράμετρο που πρέπει να υποστηριχθεί με κάθε τρόπο. Το λιμάνι και η πόλη πρέπει να συνυπάρχουν με στόχο την εξασφάλιση των μέγιστων δυνατών πλεονεκτημάτων στην τοπική οικονομία, με αυτόχρονη πρόνοια για την ομαλή ένταξη όλων των σχετικών δραστηριοτήτων στο αστικό περιβάλλον. Η αντίληψη της συνύπαρξης αυτής οδήγησε στην διεκδίκηση των αναγκαίων πόρων για την δημιουργία νέου σύγχρονου λιμανιού.

Σύμφωνα με την μελέτη που εκπονήθηκε η επέκταση της λιμενικής εγκατάστασης θα γίνει στην Ακτή Δυμαίων από τον Άγιο Ανδρέα μέχρι και τον Γλαύκο, σε δυο φάσεις.

Η πρώτη φάση προβλέπει την κατασκευή:

- α) Παραλιακού κρηπιδοτοίχου μήκους 600 μέτρων από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με ωφέλιμο βάθος -11 μέτρων. Τα κιβώτια θα κατασκευαστούν σε ειδική πλωτή εξέδρα θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.
- β) Κυματοθραύστη μικτής διατομής μήκους 1.200 μέτρων, με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδρασή του.
- γ) Επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων και

) Έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηρίων, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.

Η κατασκευή των πρώτων έργων της πρώτης φάσης θα είναι συνολικού προϋπολογισμού 60 .000.000.000 δρχ. και προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2001.

Η δεύτερη φάση βρίσκεται υπό μελέτη. Τα έξοδα κατασκευής του νέου λιμανιού καλύπτονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

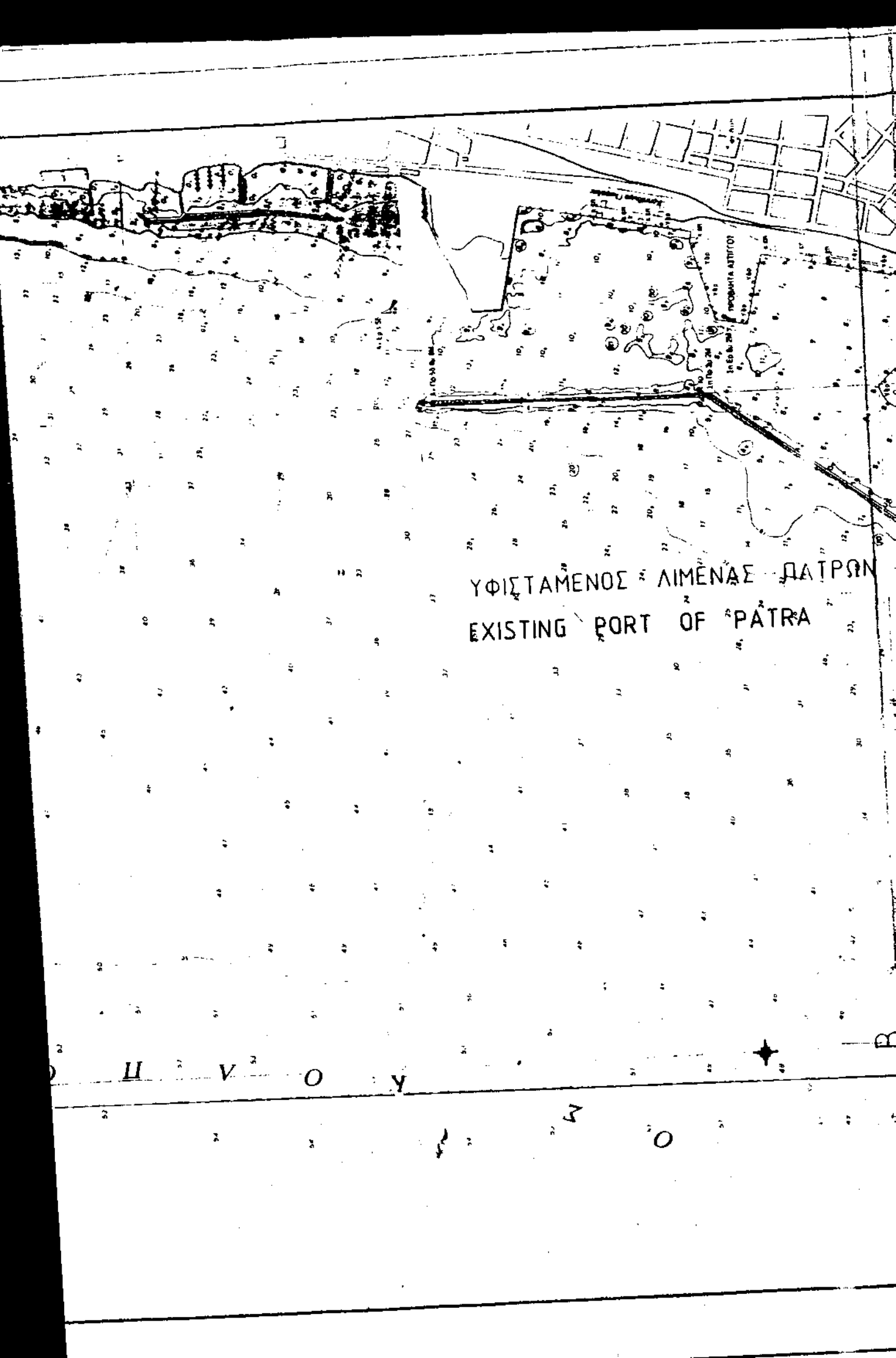
Το έργο αυτό εκπονήθηκε μετά από συνεργασία του Δήμου με το Λιμενικό Ταμείο το οποίο ανέλαβε την διαχείριση του λιμενικού χώρου.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Πάτρας με σύγχρονες εγκαταστάσεις είναι επιβεβλημένος λόγω του σφοδρού ανταγωνισμού που θα αντιμετωπίσουν σύντομα τα ελληνικά λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Θα πρέπει επίσης να υπογραμμισθεί το ελληνικό ανταγωνιστικό έργο ιδίως των ευπαθών προϊόντων, προσφέροντας μαζική μεταφορά, μοναδοποίηση, ταχύτητα και ασφάλεια.

Το νέο λιμάνι μαζί με σύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό, μηχανικά μέσα κίνησης φορτίου (γερανογέφυρες κ.λ.π.), αιθουσών αναμονής, σταθμούς υποδοχής επιβατών, συστήματα πληροφόρησης καθώς και η προεπιλεγμένη σύνδεση του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο διεθνών γραμμών, για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, θα προσελκύσουν νέα φορτία και επιβάτες που θα αλλάξουν την όψη του λιμανιού και της πόλης.

Επίσης το λιμάνι σε συνδυασμό με τον οδικό άξονα που ΠΑΘΕ στοχεύει στην καλύτερη διασύνδεση της Ελλάδος με την Ευρωπαϊκή Ένωση, υλοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνές διασυνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρομών στον άξονα Δύσης-Ανατολής.

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμανιού της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η κίνηση από/προς Ιταλίας/Ευρωπαϊκή Ένωση τουλάχιστον μέχρι το έτος 2010.



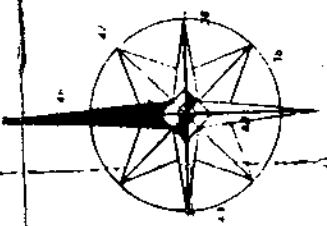
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ
EXISTING PORT OF PATRA

Π V O Y

M O

Scale: 1:50,000
Vertical scale: 1:50,000
Horizontal scale: 1:50,000
Projection: UTM
Datum: WGS 84
Source: Aerial Photographs

ΠΑΤΡΑ



PHASE B
ΦΑΣΗ Β

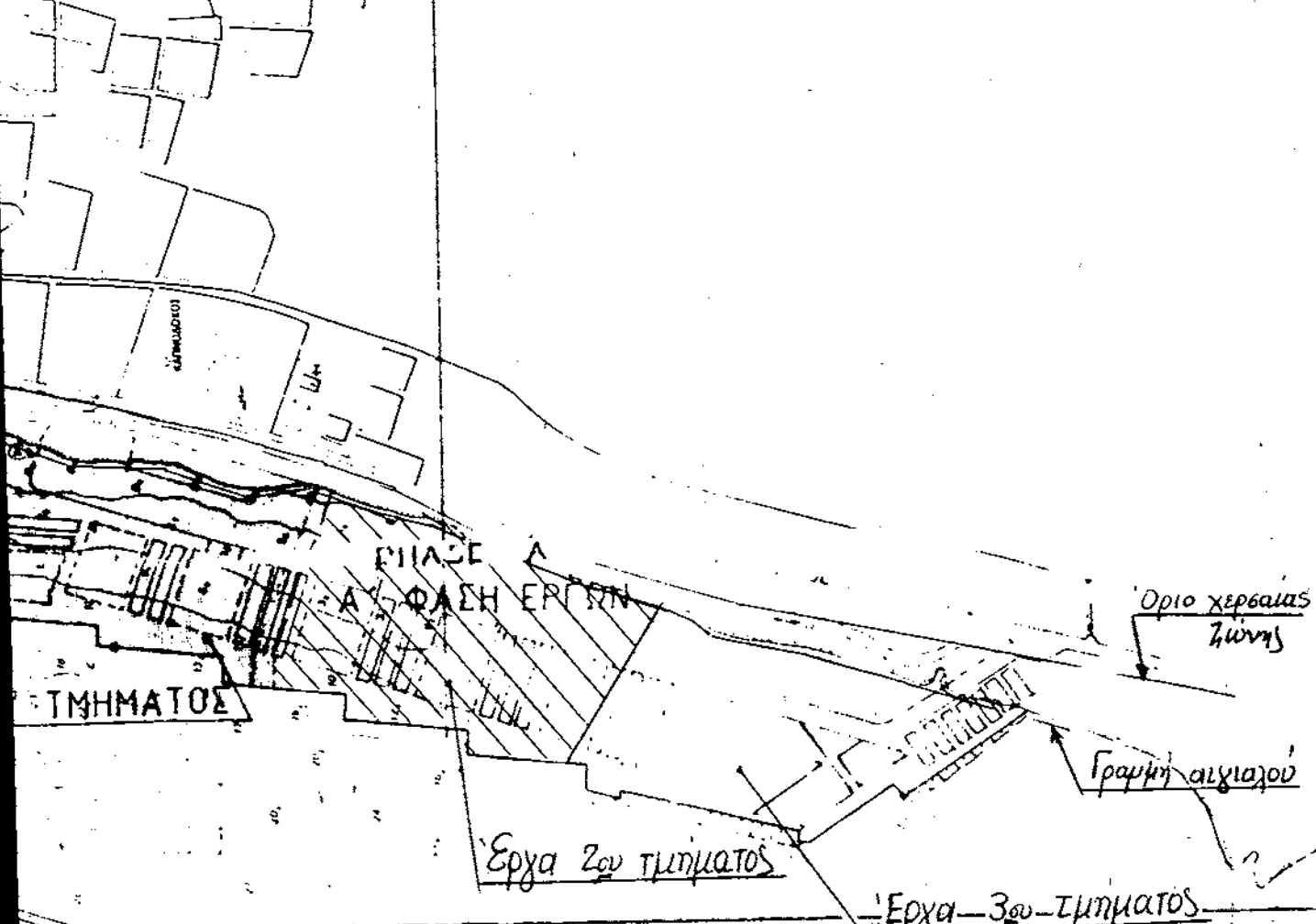
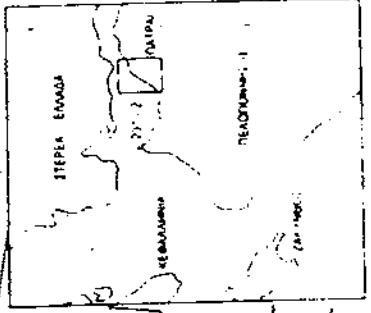
ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ
NEW PORT OF PATRA



50774001

1:10000
1:10000
1:10000
1:10000

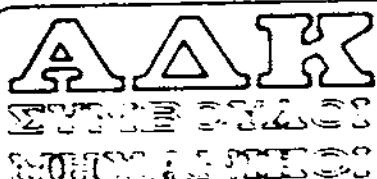
100 0
100 0
100 0
100 0



ΕΡΓΩΝ
TE WORKS I

ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Α.Α. ΤΡΟΠ	ΕΝΔΕΞΗ	ΓΕ. ΤΡΑΧΗ	ΠΟΥ ΔΟΥΛΑ



ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ - ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ - ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΟ

ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟ - ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ - ΓΕΩΤΕΧΝΙΚΟ

ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ

Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.
 Γ.Γ.Δ.Ε. Δ/ΣΗ ΔΑ

ΕΡΓΟ:

ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ
 NEW PORT OF PATRA

ΣΤΑΔΙΟ:

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:

ΧΑΡΤΕΣ - ΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ
 MAPS - SITE LOCATION

	ΗΜΕΡΟΜ.	ΟΝΟΜΑ	ΑΡ. ΕΡΓΟΥ	ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ
ΜΕΛΕΤΗ	ΝΟΕ.94	Ν.Π	267	Λ
ΣΧΕΔΙΑΣΗ	ΝΟΕ.94	Ι.Σ.	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ Ν. ΕΜΒΡΙΟΥ 1994	
ΕΛΕΓΧΟΣ	ΝΟΕ.94	Ν.Π	ΚΟΣΤΟΣ 1/500.000 1/10.000	

1.1 ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΡΟΩΝ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ

Για την πρόβλεψη της μελλοντικής κινήσεως χρησιμοποιήθηκε ένα συγκοινωνιακό μοντέλο, το οποίο δίνει προβλέψεις σε όλα τα εθνικά δίκτυα και σε όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικό, σιδηροδρομικό, θαλάσσιο, αερίο).

Σύμφωνα με αυτή και την παραδοχή ότι μετά την ολοκλήρωση του οδικού άξονα της Εγνατίας, η Πάτρα θα εξυπηρετεί το 75% περίπου της συνολικής κινήσεως εξωτερικού. Οι προβλέψεις κινήσεως είναι οι εξής:

Επιβατική κίνηση 1999: 1.930.000 (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1998: 5,4%).

Επιβατική κίνηση 2010: 3.130.000 επιβάτες (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής έναντι 1999: 4,5%).

Εμπορευματική κίνηση 1999:

Εκφορτώσεις: 890.000 τόνοι

Φορτώσεις: 590.000 τόνοι

Σύνολο: 1.480.000 τόνοι

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1998: 5,5%)

Εμπορευματική κίνηση 2010:

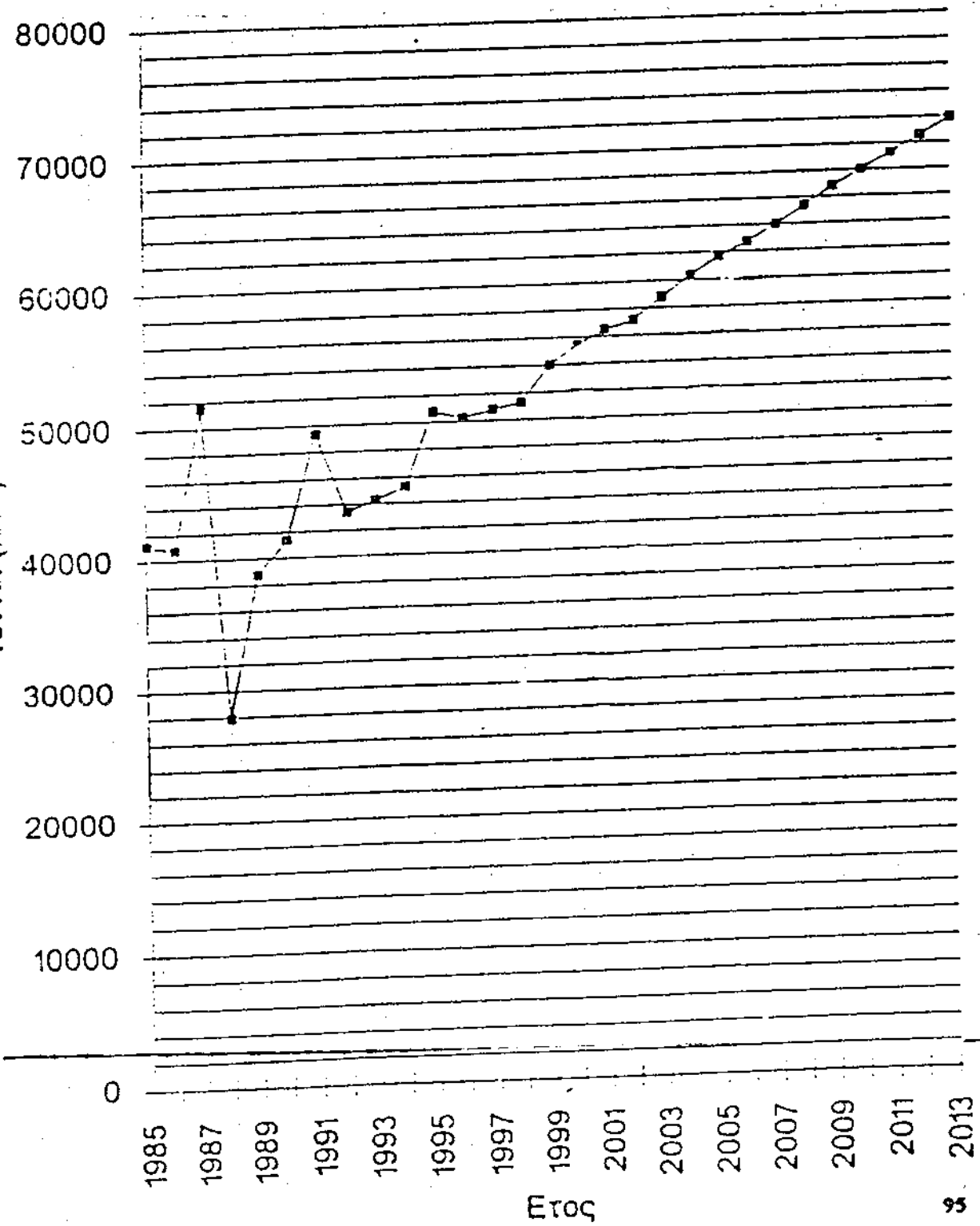
Εκφορτώσεις: 1.420.000 τόνοι

Φορτώσεις: 940.000 τόνοι

Σύνολο: 2.360.000 τόνοι

(μέση ετήσια αύξηση έναντι 1999: 4,3%)

ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΧΩΡΑΣ



4.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς δραστηριοτήτων στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες αφού το 90% των κοινοτικών εισαγωγών-εξαγωγών και το 30% του ενδοκοινοτικού μεταφορικού έργου διεξάγεται δια θαλάσσης. Ο τομέας των μεταφορών σε επίπεδο κοινότητας αποδίδει το 70% του ακαθάριστου προϊόντος, απασχολεί το 30% του εργατικού δυναμικού, καταναλίσκει το 30% της ενέργειας και απορροφά το 40% των πόρων των Δημοσίων Επενδύσεων.

Σε πλαίσια προώθησης των στόχων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τις μεταφορές αποφασίστηκε η ανάπτυξη του λιμανιού της Πάτρας.

Επιπλέον το συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχε ήδη καταλήξει να τους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες που θα αποτελέσουν το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυσασμένων μεταφορών στο χερσαίο σκέλος του.

Έτσι οι συνολικές προοπτικές εξέλιξης του λιμανιού της Πάτρας διαγράφονται εξαιρετικά θετικές, όσον αφορά το ενδιαφέρον από πλευράς των λεπτών αποφάσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικό επίπεδο. Τούτο επιβάλλει την μακροσκοπική θεώρηση του μελλοντικού έργου του όσον αφορά τουλάχιστον την εμπορευματική διακίνηση.

Εκτιμάται ότι η ανάπτυξη και επέκταση του λιμανιού της Πάτρας για την εξυπηρέτηση πρόσθετου φόρτου, θα έχει σαν αποτέλεσμα την αναβάθμιση της συνολικής του ελκτικότητας, για την εμφάνιση και άλλων δραστηριοτήτων λιμενικής εξυπηρέτησης (όπως η διακίνηση ασυνόδευτων μοναδοποιημένων φορτίων διαφόρων μορφών, η δημιουργία εγκαταστάσεων σταθμών φορτηγών, η δημιουργία χώρων υπό καθεστώς «ελευθέρων αποθηκών»).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

ΕΡ: Ποιες είναι οι αρμοδιότητες του Λιμεναρχείου;

ΑΠ: Η δικαιοδοσία του Λιμεναρχείου Πατρών ξεκινά από το Κουνουπέλι ως τον Ψαθόπυργο και επεκτείνεται στην Στερεά Ελλάδα από το Κριονέρι ως τα Τριζόνια.

Το Λιμεναρχείο αποτελεί την γενική αστυνομία του λιμανιού, σε αντίθεση με το Τελωνείο που αποτελεί ειδική αστυνομία και έχει ως αρμοδιότητα την δίωξη του λαθρεμπορίου.

Το Λιμεναρχείο αποτελείται από το λιμενικό σώμα και έχει τις ίδιες αρμοδιότητες που έχει η αστυνομία ξηράς, μόνο που οι αρμοδιότητές του αφορούν την θάλασσα.

Το κεντρικό Λιμεναρχείο αποτελείται από τα εξής τμήματα:

Γραφείο Λιμενάρχη

Γραφείο υπολιμενάρχη

Γραφείο Λιμενικής αστυνομίας

Δικαστικό γραφείο (για παραβάσεις των θαλάσσιων μεταφορών)

Γραφείο επιθεώρησης (ασχολείται με τον έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων, του τεχνικού εξοπλισμού των πλοίων, ναυπηγήσεις κ.λ.π.)

Γραφείο αλληλογραφίας

Γραφείο διαχείρισης (ασχολείται με την διαχείριση των οικονομικών)

Γραφείο ναυτολογίας (ασχολείται με το προσωπικό των πλοίων)

Γραφείο επιστασίας (είναι το γραφείο του προσωπάρχη και ασχολείται με την έκδοση αδειών, οργάνωση εκδηλώσεων και γενικώς ότι αφορά το προσωπικό του Λιμεναρχείου)

Σηματώριο (είναι ειδικό εξοπλισμένο γραφείο με τηλέφωνο, φάξ, ασυρμάτους, τέλεξ για την επικοινωνία των πλοίων με το Λιμεναρχείο. Εκεί υπάρχει και το ειδικό σύστημα DSE που δίνει το στίγμα πλοίου σε οποιοδήποτε σημείο της γης βρίσκεται)

Γραφείο ασφάλειας (ασχολείται με την παρακολούθηση πλοίων για

ναρκωτικά, διενεργεί ελέγχους πάντα με ένταλμα)

- Γραφείο ανάκρισης (ασχολείται με την υποβολή δικογραφιών, έκδοση πειθαρχικών ποινών π.χ. στέρηση αδείας)
- Κρατητήριο
- Μονάδα ειδικών αποστολών (αποτελείται από βατραχανθρώπους και 2 πυροτεχνουργούς)
- Τμήμα τροχαίας (αποτελείται από ειδικούς τροχονόμους για την επιβολή του κ.ο.κ. και τη ρύθμιση της κίνησης εντός του λιμανιού)

ΕΡ: Σε ποιους τομείς συνεργάζεται το Τελωνείο με το Λιμεναρχείο;

ΑΠ: Το Τελωνείο ασχολείται με την δίωξη του λαθρεμπορίου, τον έλεγχο των αυτοκινήτων, την πάταξη του νομικού εγκλήματος και τον έλεγχο των πλοίων που προέρχονται από τρίτες χώρες (χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε).

Το Λιμεναρχείο συνεργάζεται με το Τελωνείο καθώς και με το γραφείο ελέγχου διαβατηρίων και συναλλάγματος επιβατών, σύμφωνα με την συνθήκη του Σέγκεν, που επιβάλλει την κοινή αντιμετώπιση των ποινικών αδικημάτων λαθρομεταναστών-κλοπών κ.ο.

Το ίδιο καθεστώς ισχύει σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΡ: Με ποιους άλλους φορείς συνεργάζεται το Λιμεναρχείο;

ΑΠ: Εκτός από το Τελωνείο και το γραφείο ελέγχου διαβατηρίων και συναλλάγματος, το λιμεναρχείο συνεργάζεται και με άλλους φορείς όπως το Λιμενικό Ταμείο το οποίο είναι υπεύθυνο για την οικονομική διαχείριση και εκμετάλλευση του λιμανιού, καθώς επίσης συνεργάζεται με την Νομαρχία και το Δημαρχείο.

ΕΡ: Τι προσωπικό απασχολεί το Λιμεναρχείο;

ΑΠ: Το Λιμεναρχείο απασχολεί ειδικευμένο προσωπικό τόσο μέσα στα γραφεία του, όσο και στα πλοία. Συνολικά απασχολεί 102 άτομα τα οποία είναι Κυβερνήτες πλωτών, σκαφών, 2 πυροτεχνουργοί, βατραχάνθρωποι, υπάλληλοι γραφείου.

ΕΡ: Διενεργείται έλεγχος από το Λιμεναρχείο κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών;

ΑΠ: Από το Λιμεναρχείο διενεργούνται έλεγχοι κυρίως στα πληρώματα των πλοίων.

Πάντως από το 1994 ως σήμερα έχουν συλληφθεί 541 λαθρομετανάστες, έχουν εκδοθεί 52 ποινικές δικογραφίες για μετανάστευση και έχουν κατασχεθεί 20 φορτηγά οχήματα.

ΕΡ: Πόσα πλοία είναι νηολογημένα στο λιμάνι της Πάτρας;

ΑΠ: Είναι νηολογημένα 4 σούπερ φάστ. Τα πλοία που είναι νηολογημένα είναι:

Super Fast I	Ionian Victory	Δαίδαλος
Super Fast II	Ionian Island	Ερωτόκριτος
Super Fast III & VI	Κρήτη I & II	Φαίδρα
Αφροδίτη II	Ελευθέριος Βενιζέλος	Ταλος
Πασιφάη	Παουράνα	Super Ferry Ελλάς
Εγνατία II	Ίκαρος	
Αρετούσα	Μαρία Ε.	
Ποσειδών		

ΕΡ: Πόσα πλοία εξυπηρετεί το λιμάνι της Πάτρας;

ΑΠ: Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί συνολικά 28 επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία, ενώ τα κύρια προϊόντα που μεταφέρονται είναι χαρτόμαζα και οινόπνευμα.

ΕΡ: Υπάρχουν συγκεκριμένα δρομολόγια;

ΑΠ: Υπάρχουν συγκεκριμένα δρομολόγια από Πάτρα προς Ιταλία (Αγκόνα, Πρίντεζι, Βενετία, Τεργέστη), Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Κεφαλονιά.

ΕΡ: Είναι κατάλληλα διαμορφωμένος ο χώρος του λιμανιού της Πάτρας για την εξυπηρέτηση των πλοίων;

ΑΠ: Παρόλο που ο χώρος του λιμανιού είναι κατάλληλος θα δημιουργηθεί νέο λιμάνι, το οποίο θα βοηθήσει στην αποσυμφόρηση του ήδη υπάρχοντος λιμανιού, με νέες θέσεις, καθώς επίσης θα βοηθήσει στην καλύτερη εξυπηρέτηση των σύγχρονων πλοίων.

2. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ

ΕΡ: Ποιες είναι οι αρμοδιότητες του λιμενικού Ταμείου;

ΑΠ: Το λιμενικό ταμείο είναι Ν.Π.Δ.Δ. και είναι ο «ιδιοκτήτης» του λιμανιού.

Ιεραρχικά αποτελείται:

α) Πρόεδρο Διοικητικού Συμβουλίου ο οποίος εκλέγεται από την Κυβέρνηση

β) Αντιπρόεδρος – Λιμενάρχης

γ) Διοικητικό Συμβούλιο (το οποίο απαρτίζεται από φορείς της πόλης)

Το λιμενικό ταμείο ασχολείται με την Διοίκηση και διαχείριση των λειτουργιών του λιμανιού της Πάτρας. Είναι υπεύθυνο για την συντήρηση, επέκταση και τον εμπλουτισμό των εγκαταστάσεων του λιμανιού. Επιβλέπει την κυκλοφορία μέσα στους χώρους του λιμανιού.

Ασχολείται με την διαχείριση των οικονομικών του λιμανιού τα οποία προέρχονται, το 60% από τα τέλη επιβατών και εμπορευμάτων και 40% από εκμίσθωση καταστημάτων μέσα στο λιμάνι καθώς από ενοικίαση μηχανημάτων-κλάρκ που ανήκουν στο λιμενικό ταμείο καθώς και από επιγραφές αφισοκολλήσεις.

Τα έσοδα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για την συντήρηση του λιμανιού, π.χ. ασφαλτοστρώσεις, καθαριότητα, ηλεκτροδότηση κ.λ.π.

ΕΡ: Υπάρχουν σχέδια για την επέκταση του λιμανιού της Πάτρας;

ΑΠ: Υπάρχουν σχέδια για νέο λιμάνι στην περιοχή απέναντι από τον Βασιλόπουλο.

ΕΡ: Σε ποιο στάδιο βρίσκονται τα έργα για την επέκταση του λιμανιού και πόσο θα διαρκέσουν;

ΑΠ: Το νέο λιμάνι βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο και συγκεκριμένα στην δοκιμή του επιχώματος. Για την επιλογή της περιοχής εξετάστηκαν από ειδικούς η γεωγραφική θέση, το βάθος και το έδαφος.

Πρώτη σκέψη ήταν το νέο λιμάνι να γίνει στην βόρεια περιοχή της Πάτρας δηλαδή στο Ρίο, όμως θεωρήθηκε καταλληλότερη η νότια περιοχή η οποία και επιλέχθηκε.

Το έργο αυτό χωρίζεται σε δυο μέρη το πρώτο θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2001 ενώ το δεύτερο έως το 2005.

ΕΡ: Ποιο είναι το μέγεθος του προϋπολογισμού;

ΑΠ: Τα έξοδα κατασκευής του νέου λιμανιού ανέρχονται σε 8.500.000.000 δρχ. για το πρώτο μέρος και σε 13.000.000.000 δρχ. για το δεύτερο μέρος.

ΕΡ: Από πού καλύπτονται τα έξοδα του νέου λιμανιού;

ΑΠ: Τα έξοδα της κατασκευής του νέου λιμανιού καλύπτονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΕΡ: Ποια είναι τα πλεονεκτήματα της δημιουργίας του νέου λιμανιού;

ΑΠ: Το βασικότερο είναι η εξυπηρέτηση σύγχρονων πλοίων αφού τα νέα πλοία είναι ψηλά οπότε και οι προβλήτες του λιμανιού θα γίνουν ψηλές. Επίσης θα αποσυμφορηθεί το λιμάνι της Πάτρας.

ΕΡ: Με ποιους άλλους φορείς συνεργάζεται το Λιμενικό Ταμείο;

ΑΠ: Συνεργάζεται με το ΥΠΕΧΩΔΕ και την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος.

3. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟ

Το τελωνείο είναι διοικητική υπηρεσία αρμόδια για την εφαρμογή της νομοθεσίας που αφορά στις εισαγωγές και τις εξαγωγές εμπορευμάτων και για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων που προέρχονται από την επιβολή δασμών και φόρων σ'αυτά.

Συγκεκριμένα η Τελωνειακή Υπηρεσία εφαρμόζει την κείμενη νομοθεσία: 1) για την βεβαίωση και την είσπραξη των δασμών και των φόρων που επιβάλλονται στην εισαγωγή εμπορευμάτων, βάσει του ισχύοντος Τελωνειακού Δασμολογίου Εισαγωγής και 2) για την δίωξη του λαθρεμπορίου.

Η Τελωνειακή Υπηρεσία διαιρείται σε Κεντρική, Επιθεώρησης και Περιφερειακές Υπηρεσίες (τα κατά τόπους Τελωνεία). Επιτελικά όργανα είναι οι Υπηρεσίες Τελωνειακού Ελέγχου, Τελωνειακών Ερευνών, Προσδιορισμού της αξίας των Εμπορευμάτων κ.α.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Είναι το σύνολο των μέτρων με τα οποία εξασφαλίζεται η τήρηση των κείμενων νόμων και κανονισμών για την εφαρμογή των οποίων είναι αρμόδιο του Τελωνείου.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Είναι οι διάφορες φάσεις από τις οποίες μπορεί να περάσουν τα υποκείμενα σε τελωνειακό έλεγχο εμπορεύματα σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και ανάλογα με τον προορισμό τους. Τέτοια Τελωνειακά καθεστώτα είναι, η αποταμίευση του εμπορεύματος, η παραλαβή του για ανάλυση, η προσωρινή εισαγωγή, η διαμετακόμιση.

ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΑΠΟΨΗ

1. Η βασική διάκριση των εμπορευμάτων είναι σε:

- α) Υποκείμενα, στα οποία επιβάλλονται τελωνειακός δασμός και λοιποί φόροι

- β) Ελεύθερα, στα οποία δεν επιβάλλονται τελωνειακός δασμός και λοιποί φόροι
2. Άλλη διάκριση αφορά το εφαρμοζόμενο Δασμολόγιο και τα εμπορεύματα διακρίνονται σε εκείνα για τα οποία ισχύει το «Συμβατικό Δασμολόγιο»; σε εκείνα για τα οποία ισχύει το «Ελαστικό ή Μεταβλητό Δασμολόγιο» και σε εκείνα για τα οποία ισχύει το «Διαφορικό Δασμολόγιο»
 3. Στις χώρες που ανήκουν σε διακρατικούς οικονομικούς συνασπισμούς (όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση) μεταξύ των οποίων δεν υπάρχουν τελωνειακές διατυπώσεις (γιατί αποτελούν «τελωνειακές ενώσεις») τα εισαγόμενα προϊόντα διακρίνονται σε «Κοινοτικά» (προερχόμενα από χώρες-μέλη της διαμορφωμένης Κοινής Αγοράς) στα οποία δεν επιβάλλονται δασμοί και «Τρίτων κρατών» για τα οποία ισχύει το κοινό Εξωτερικό Δασμολόγιο.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ ή ΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ

Είναι η τήρηση των επιβαλλομένων τελωνειακών διατυπώσεων για την εισαγωγή προς ανάλωση εμπορευμάτων εισαγομένων από το εξωτερικό ή για την υπαγωγή τους σε άλλο τελωνειακό καθεστώς και για την εξαγωγή τους στο εξωτερικό.

Η διαδικασία που ακολουθείται για τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων που εισάγονται είναι:

1. Σύνταξη Δηλωτικού Εισαγωγής. Είναι το έγγραφο που περιλαμβάνει περιληπτικό πίνακα των εμπορευμάτων που αποτελούν το φορτίο του πλοίου κατά την άφιξη του στην τελωνειακή θαλάσσια ζώνη.
2. Με βάση το δηλωτικό εισαγωγής το εισαγόμενο εμπόρευμα παραδίδεται στην τελωνειακή υπηρεσία και αποθηκεύεται υπό τελωνειακό έλεγχο.
3. Ο εισαγωγέας καταθέτει Διασάφηση Εισαγωγής. Αυτή είναι πράξη με την οποία ο εισαγωγέας ζητεί την εφαρμογή ορισμένου τελωνειακού καθεστώτος σύμφωνα με τον προορισμό του εισαγόμενου εμπορεύματος. Ενώ το Δηλωτικό Εισαγωγής είναι περιληπτικά η Διασάφηση Εισαγωγής, είναι λεπτομερείς και αναλυτική και περιλαμβάνει όλα τα α-

παιτούμενα στοιχεία (είδος, ποσότητα, ποιότητα, βάρος, αξία) σύμφωνα με τις διακρίσεις του Δασμολογίου. Ανάλογα με τον προορισμό του εμπορεύματος κατατίθεται διασάφηση αποταμίευσης, ανάλωσης, διαμετακόμισης, μεταφοράς μέσα στη χώρα και εξαγωγής.

4: Η τελωνειακή υπηρεσία κάνει την επαλήθευση των στοιχείων και αν αυτά είναι ορθά, προχωρεί στον εκτελωνισμό του εμπορεύματος που συνιστάται στη βεβαίωση και είσπραξη των δασμών και φόρων οι οποίοι αναλογούν.

Αν η τελωνειακή υπηρεσία κρίνει ανακριβή τα στοιχεία της Διασάφησης, κατατάσσει σε άλλη κλάση του Δασμολογίου το εμπόρευμα. Και αν μεν ο εισαγωγέας το δεχθεί αυτό, καταβάλλει τους δασμούς και τους φόρους και γίνεται εκτελωνισμός. Αν όμως αμφισβητήσει την κατάταξη που κάνει η τελωνειακή υπηρεσία μπορεί να προσφύγει στην αρμόδια Επιτροπή Τελωνειακών Αμφισβητήσεων για την επίλυση της διαφοράς. Κατά την απόφαση αυτής η Επιτροπή, αν δεν τον ικανοποιεί, ο εισαγωγέας μπορεί να προσφύγει στα Διοικητικά Δικαστήρια.

Τις ενέργειες προς την τελωνειακή υπηρεσία, ο εισαγωγέας δεν τις κάνει ο ίδιος προσωπικά, αλλά τις αναθέτει σε εκτελωνιστή που ασκεί βοηθητικό εμπορικό επάγγελμα και ασχολείται με την διεκπεραίωση των τελωνειακών διατυπώσεων.

ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΗ

Είναι το τελωνειακό καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τα εισαγόμενα από το εξωτερικό εμπορεύματα αποθηκεύονται υπό τελωνειακή επίβλεψη (έλεγχος) σε ειδικούς χώρους (αποθήκες) χωρίς να καταβάλλονται εισαγωγικοί δασμοί και φόροι.

Τα εμπορεύματα που αποταμιεύονται σε αποθήκες υπό τελωνειακό έλεγχο δεν θεωρείται ότι εισάγονται, για το χρονικό διάστημα που παραμένουν μέσα σε αυτές. Η είσπραξη των δασμών και φόρων εισαγωγής αναστέλλεται και πραγματοποιείται μόνο όταν τα εμπορεύματα βγουν από την αποθήκη για να πουληθούν στη χώρα εισαγωγής. Αν επανεξαχθούν

στο εξωτερικό πρόκειται για «διαμετακόμιση» και δεν υπάρχει υποχρέωση καταβολής δασμών.

Η αποταμίευση υπό τελωνειακό έλεγχο μπορεί να έχει τρεις μορφές:

1. Δημόσια αποταμίευση. Αυτή γίνεται σε αποθήκες που τις διαχειρίζεται υπεύθυνα η τελωνειακή υπηρεσία.
2. Αποταμίευση σε χώρους που ανήκουν σε εταιρία που έχει αναγνωρισμένο προνόμιο από το Κράτος. Στην περίπτωση αυτή η εταιρία που αναφέραμε είναι υπεύθυνη για τη μη εξαγωγή από τις αποθήκες εμπορευμάτων που τελούν υπό τελωνειακό έλεγχο, χωρίς καταβολή δασμών. Στην Ελλάδα το ρόλο αυτό έχει η Προνομιούχος Ανώνυμος Εταιρία Γενικών Αποθηκών της Ελλάδος (ΠΑΕΓΑΕ) που διαθέτει κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους.
3. Αποταμίευση σε ιδιωτικούς Αποθηκευτικούς χώρους μετά την έγκριση της Τελωνειακής Αρχής. Τα εμπορεύματα παραλαμβάνονται στις αποθήκες των εμπόρων και των βιομηχάνων που πραγματοποίησαν την εισαγωγή με την έγκριση της αρμόδιας τελωνειακής υπηρεσίας η οποία σφραγίζει και αναλαμβάνει τον έλεγχο των αποθηκών. Υποχρέωση καταβολής δασμών γεννιέται όταν ζητηθεί η έγκριση της τελωνειακής υπηρεσίας να ανοιχτούν οι αποθήκες και να παραληφθούν τα εμπορεύματα για ανάλωση, δηλαδή είτε για μονοπώληση, είτε για μεταποίηση.

1. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

P: Ποια είναι η διαδικασία λειτουργίας του Τελωνείου;

Π: Μετά το 1993 και την πλήρη ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα εμπορεύματα μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακινούνται ελεύθερα, αρκεί να προκύπτει η καταγωγή τους, δηλαδή ότι παρήχθη σαν σε ένα από τα κράτη-μέλη ή εισήχθησαν σε αυτό από μια Τρίτη χώρα προς την Ένωση και εκπληρώθηκαν οι ανάλογοι δασμοί και λοιποί φόροι, οπότε έγιναν και από κοινοτικό.

Όταν λοιπόν τα εμπορεύματα είναι κοινοτικά εισάγονται ελεύθερα χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις και εναποτίθενται στις αποθήκες των παραληπτών (ιδιωτών ή επιχειρήσεων).

Τα εμπορεύματα των τρίτων χωρών που εισάγονται στη χώρα μας αφού επαληθευθούν δηλαδή διαπιστωθεί και ταυτιστεί η φύση τους τα χαρακτηριστικά τους με τα συνοδευτικά τους έγγραφα (τιμολόγια), τελωνίζονται.

Ο τελωνισμός τους γίνεται με κατάθεση από τελωνείο παραστατικών που λέγονται Διασάφηση εισαγωγής και περιέχει το ονοματεπώνυμο του εισαγωγέα, το ΑΦΜ, τη διεύθυνση, τόπο καταγωγής του εμπορεύματος, την περιγραφή του εμπορεύματος, την αξία του, τις υπογραφές των υπαλλήλων που μεσολάβησαν καθ'όλη τη διαδικασία του τελωνισμού και τέλος του αριθμού της απόδειξης καταβολής των δασμών.

P: Με ποιους φορείς συνεργάζεται το Τελωνείο;

Π: Συνεργάζεται με το Λιμεναρχείο, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, Αστυνομία, Λιμενικό Ταμείο, Ιντερπόλ, Δασαρχείο, Υγειονομική Υπηρεσία, Οργανισμό Ελέγχου Φαρμάκων.

P: Υπάρχουν ποσοτικοί δασμοί στην μεταφορά εμπορευμάτων και με ποια κριτήρια καθορίζονται;

ΑΠ: Η δασμολόγηση των εμπορευμάτων γίνεται βάση της αξίας των και όχι κατά όγκο. Επομένως μπορεί να εισαχθεί οποιαδήποτε ποσότητα εμπορεύματος αρκεί να πληρωθούν οι δασμοί εφόσον τα είδη αυτά προέρχονται από τρίτη χώρα. Για τα είδη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υφίσταται θέμα δασμού όπως αναφέραμε παραπάνω.

Μόνο για ένα περιορισμένο αριθμό ειδών υπάρχει μια αντισταθμιστική εισφορά με σκοπό να προστατέψουν τα ευρωπαϊκά είδη ή όταν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη απαγόρευση εισαγωγής για κάποιο είδος.

ΕΡ: Υπάρχουν ποσοτικοί περιορισμοί στις αγορές των επιβατών; Υπάρχουν απαγορεύσεις για κάποια συγκεκριμένα είδη;

ΑΠ: Γενικά δεν υπάρχουν περιορισμοί στις αγορές των επιβατών που είναι για ιδιόχρηση αρκεί μόνο να φαίνεται ότι είναι για ατομική ιδία χρήση και όχι για εμπόριο.

Υπάρχουν απαγορεύσεις για μερικά είδη όπως τα όπλα, πυρομαχικά, ναρκωτικά, πρόδρομες ουσίες με τις οποίες παρασκευάζονται χημικά ναρκωτικά και ορισμένα φάρμακα.

ΕΡ: Τι έγγραφα χρησιμοποιούνται στη διαδικασία λειτουργίας του Τελωνείου;

ΑΠ: Χρησιμοποιούνται πρωτόκολλο εξέτασης αποσκευών-επιβατών (ΠΕ-ΑΕ), Απόδειξης παραλαβής αποσκευών επιβατών (ΑΠΑΕ), δηλωτικό πλοίου, Πρωτόκολλο Αζήτητων Εμπορευμάτων, Διασάφηση Εισαγωγής Εμπορευμάτων, Διασάφηση εξαγωγής Εμπορευμάτων, ΕΠΕΤ (έγγραφο με το οποίο καταβάλλονται τα τέλη για τις πινακίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων), ΣΔΕ (έγγραφο με το οποίο συνδέονται τα είδη που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης), όπως (τα οινοπνευματώδη προϊόντα, τσιγάρα) και τέλος το ΔΑΟ (Δήλωση άφιξης οχημάτων προερχομένων από χώρες της ΕΟΚ).

ΕΡ: Διαθέτει το τελωνείο δικά του σώματα ασφαλείας; (πόσο, τι είδους;)

ΑΠ: Υπάρχει το σώμα δίωξης ναρκωτικών και όπλων που εμποδίζει κάθε ενέργεια που μπορεί να βλάψει το Κράτος και τον πολίτη.

ΕΡ: Τι προσωπικό απασχολεί το τελωνείο; Είναι επαρκές;

Π: Η δασμολόγηση των εμπορευμάτων γίνεται βάση της αξίας των και όχι κατά όγκο. Επομένως μπορεί να εισαχθεί οποιαδήποτε ποσότητα εμπορεύματος αρκεί να πληρωθούν οι δασμοί εφόσον τα είδη αυτά προέρχονται από τρίτη χώρα. Για τα είδη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υφίσταται θέμα δασμού όπως αναφέραμε παραπάνω.

Μόνο για ένα περιορισμένο αριθμό ειδών υπάρχει μια αντισταθμιστική εισφορά με σκοπό να προστατέψουν τα ευρωπαϊκά είδη ή όταν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη απαγόρευση εισαγωγής για κάποιο είδος.

P: Υπάρχουν ποσοτικοί περιορισμοί στις αγορές των επιβατών; Υπάρχουν απαγορεύσεις για κάποια συγκεκριμένα είδη;

Π: Γενικά δεν υπάρχουν περιορισμοί στις αγορές των επιβατών που είναι για ιδιόχρηση αρκεί μόνο να φαίνεται ότι είναι για ατομική ιδία χρήση και όχι για εμπόριο.

Υπάρχουν απαγορεύσεις για μερικά είδη όπως τα όπλα, πυρομαχικά, ναρκωτικά, πρόδρομες ουσίες με τις οποίες παρασκευάζονται χημικώς ναρκωτικά και ορισμένα φάρμακα.

P: Τι έγγραφα χρησιμοποιούνται στη διαδικασία λειτουργίας του Τελωνείου;

Π: Χρησιμοποιούνται πρωτόκολλο εξέτασης αποσκευών-επιβατών (ΠΕ-ΑΕ), Απόδειξης παραλαβής αποσκευών επιβατών (ΑΠΑΕ), δηλωτικό πλοίου, Πρωτόκολλο Αζητήτων Εμπορευμάτων, Διασάφηση Εισαγωγής Εμπορευμάτων, Διασάφηση εξαγωγής Εμπορευμάτων, ΕΠΕΤ (έγγραφο με το οποίο καταβάλλονται τα τέλη για τις πινακίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων), ΣΔΕ (έγγραφο με το οποίο συνδέονται τα είδη που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης), όπως (τα οινοπνευματώδη προϊόντα, τσιγάρα) και τέλος το ΔΑΟ (Δήλωση άφιξης οχημάτων προερχομένων από χώρες της ΕΟΚ).

P: Διαθέτει το τελωνείο δικά του σώματα ασφαλείας; (πόσο;, τι είδους;)

Π: Υπάρχει το σώμα δίωξης ναρκωτικών και όπλων που εμποδίζει κάθε ενέργεια που μπορεί να βλάψει το Κράτος και τον πολίτη.

P: Τι προσωπικό απασχολεί το τελωνείο; Είναι επαρκές;

*

Π: Απασχολεί 116 άτομα συνολικά. Ο αριθμός του προσωπικού είναι επαρκείς.

P: Υπάρχουν αποθηκευτικοί χώροι; Τι χωρητικότητα έχουν;

Π: Υπάρχουν υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι με χωρητικότητα 5.000 m² επί 17.000 m².

P: Για πόσο χρονικό διάστημα μπορεί να παραμείνει ένα εμπόρευμα στις αποθήκες;

Π: Ένα εμπόρευμα μπορεί να παραμείνει στις αποθήκες μέχρι 45 ημέρες, μετά κηρύσσεται αζήτητο δηλαδή βγαίνει στον πλειστηριασμό.

P: Τι ασφάλεια υπάρχει για τα εμπορεύματα;

Π: Τοποθετούνται σε αποθηκευτικούς χώρους οι οποίοι φυλάσσονται.

P: Ποιες περιόδους παρατηρείται μεγαλύτερη κίνηση;

Π: Μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω διακοπών.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Στοιχεία δικαίου χερσαίας μεταφοράς και νομοθετικά κείμενα

Αλίκης Κιάντου – Παμπούκη

Ναυτικό Δίκαιο

Πάτρα: οδηγός πληροφόρησης – Λάμπρος Βρεττός

Νομός Αχαΐας – Πατριδογνωσία – Λάμπρος Βρεττός

Ιστορικό Λεξικό – Τριανταφύλλου

Η ιστορία μιας πρωτοποριακής πόλης – Μαρασλής

Τελωνειακός Κώδικας – Κ.Ν. Κονίστη

Εκδόσεις Πάμισος 1997

Διεθνές Εμπορικές Σχέσεις – Διεθνές Εμπόριο

Γιάννης Χολέβας – INTERBOOKS 1997

ΕΞΠΡΕΣ Οικονομική Εφημερίδα

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ Οικονομική Εφημερίδα