

ΑΡΙΘΜΟΣ  
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ 5841



Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

## Πτυχιακή Εργασία

*“Ο εθνικός μας αερομεταφορέας.  
Οι ανταγωνιστικές εταιρίες. Οι πτήσεις charter.  
Ισχύουσες νομοθεσίες και διατάξεις που  
διέπουν τις αερομεταφορές.”*

**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:** ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ Α.  
**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:** ΣΑΡΙΔΑΚΗ ΜΑΡΙΑ (Α.Μ. 3980)  
ΕΞΑΜΗΝΟ: ΠΤΥΧΙΟ Β΄  
ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΗΣ (Α.Μ. 3776)  
ΕΞΑΜΗΝΟ: ΠΤΥΧΙΟ Γ΄

Πάτρα, Νοέμβριος 2005



# Περιεχόμενα

Πρόλογος	σελ.	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> – Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΜΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ</b>		
1. Πώς ξεκίνησαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.....		2
2. Αριστοτέλης Ωνάσης και Ολυμπιακή Αεροπορία.....		2
3. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στη δεκαετία του 1960.....		4
4. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στη δεκαετία του 1970.....		4
5. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στις δεκαετίες 1980, 1990 και 2000.....		5
6. Ίδρυση και λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.....		6
7. Ασφάλεια – Ατυχήματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών.....		6
8. Επίγεια Εξυπηρέτηση.....		8
8.1 Υπηρεσίες που παρέχονται.....		8
8.2 Η εικόνα της δραστηριότητας σε αριθμούς.....		8
9. Εμπορευματικές Μεταφορές.....		9
10. Προορισμοί ολυμπιακών αερογραμμών.....		9
10.1 Διεθνείς Προορισμοί (Υπερατλαντικοί, Μέσης Ανατολής, & Ευρωπαϊκοί).....		9
10.2 Προορισμοί εντός Ελλάδας.....		11
11. Διακεκριμένη θέση - executive class.....		12
11.1 Πτήσεις Εσωτερικού.....		12
11.2 Πτήσεις Εσωτερικού Μικρών και Μεσαίων Αποστάσεων.....		13
11.3 Υπηρεσίες στο έδαφος.....		13
11.4 Υπηρεσίες εν πτήση.....		13
11.5 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.....		14
12. Πτήσεις Εξωτερικού Μέγαλων Αποστάσεων.....		14
12.1 Υπηρεσίες στο έδαφος.....		14
12.2 Υπηρεσίες εν πτήση.....		14
12.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.....		15
13. Εδεσματολόγιο Διακεκριμένης Θέσης.....		15
13.1 Olympic Club.....		15
13.2 Olympian Executive Class.....		16
14. Οικονομική θέση – economy class.....		16
14.1 Πτήσεις Εσωτερικού.....		16
14.2 Υπηρεσίες στο έδαφος.....		16
14.3 Υπηρεσίες εν πτήση.....		17
14.4 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.....		17

15. Πτήσεις Εσωτερικού Μικρών και Μεσαίων Αποστάσεων.....	17
15.1 Υπηρεσίες στο έδαφος.....	17
15.2 Υπηρεσίες εν πτήση.....	17
15.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.....	18
16. Πτήσεις Εξωτερικού Μεγάλων Αποστάσεων.....	18
16.1 Υπηρεσίες στο έδαφος.....	18
16.2 Υπηρεσίες εν πτήση.....	18
16.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια.....	19
17. Εδεσματολόγιο Διακεκριμένης Θέσης.....	19
17.1 Εσωτερικό.....	19
17.2 Εξωτερικό.....	19
18. Icarus frequent flyer program.....	19
19. Υπηρεσίες για παιδιά και άτομα με ειδικές ανάγκες.....	20
19.1 Νήπια ως 12 μηνών.....	20
19.2 Παιδιά 1 – 10 ετών.....	20
19.3 Ασυνόδευτα Παιδιά.....	20
19.4 Άτομα με Ειδικές Ανάγκες.....	21
20. Το μέλλον των ολυμπιακών αερογραμμών.....	21
20.1 Το "φιλέτο" των Ο.Α.....	23
20.2 Στα 140 εκατ. Ευρο έφτασαν οι ζημιές.....	24
20.3 Το αγκάθι της εταιρείας.....	24
21. Άνοδος για τις ολυμπιακές αερογραμμές το 2005.....	24
22. Η απόφαση της Commission.....	25
23. Αμερικάνικο ενδιαφέρον για την Ο.Α.....	27

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> - ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΡΙΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

1. Συμμετοχές- Συμμαχίες- Συγχωνεύσεις- Εξαγορές.....	28
2. Επιπτώσεις από τις συμμαχίες.....	29
2.1 Θετικές.....	29
2.2 Αρνητικές.....	29
3. One World - StarAlliance – SkyTeam.....	30
3.1 One World.....	30
3.2 StarAlliance.....	31
3.3 SkyTeam.....	31
4. Εταιρίες εσωτερικού.....	32
5. Aegean Airlines.....	32
5.1 Economy Class.....	32

5.2 Business Class εσωτερικού.....	32
5.3 Business Class εξωτερικού.....	33
5.4 Υπηρεσίες.....	33
5.5 Ασφάλεια.....	34
6. Εταιρίες εξωτερικού.....	35
7. KLM royal Dutch airlines.....	35
7.1 Economy class.....	35
7.2 Business class.....	35
7.3 Υπηρεσίες.....	35
7.3.1 KLM e- ticket.....	35
7.3.2 Check in.....	36
7.3.3 Flying blue.....	36
7.3.4 Άτομα με ειδικές ανάγκες.....	37
7.3.5 Ασουνόδευτα παιδιά.....	37
7.3.6 Γεύματα.....	37
8. Lufthansa.....	38
8.1 Check in.....	38
8.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες.....	38
8.3 Ο στόλος.....	38
9. British Airways.....	38
9.1 Παρεχόμενα προγράμματα.....	38
9.2 Ειδικές υπηρεσίες.....	39
9.3 Υπηρεσίες εν πτήση.....	40
9.4 Διευκολύνσεις για οικογένειες.....	40
10. Alitalia.....	40
10.1 Check in.....	40
10.2 E – Ticket.....	40
10.3 Ειδικές υπηρεσίες.....	41
10.4 Υπηρεσίες για παιδιά.....	41
10.5 Ο στόλος.....	41
10.6 Συνεργασίες.....	42
11. Air France.....	42
11.1 Κρατήσεις εισιτηρίων.....	42
11.2 Check – In.....	42
11.3 Υπηρεσίες εν πτήση.....	42
11.4 Υπηρεσίες για παιδιά.....	43
11.5 Ειδικές υπηρεσίες.....	44

11.6 Συνεργασίες.....	44
11.7 Στόλος.....	45
11.8 Παρεχόμενα προγράμματα.....	45
12. Swiss air.....	46
12.1 Check – in.....	46
12.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες και προγράμματα.....	46
13. Cyprus Airways.....	46
13.1 Παρεχόμενα προγράμματα.....	47
13.2 Συνεργασίες.....	48
13.3 Ο στόλος.....	48

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> - ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER**

1. Εισαγωγή.....	49
2. Προβλήματα παροχής υπηρεσιών εμπορικών μεταφορέων.....	51
3. Η εναλλακτική λύση των Charter.....	52
4. Charter και Διαδίκτυο.....	55
5. Μια νέα εποχή στις πτήσεις charter.....	56
6. Θα επιστρέψουν οι ναυλωμένες πτήσεις ξανά στην Αθήνα;.....	59
7. Πτώση των πτήσεων charter το 2001-2004.....	60

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> - ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

1. Ιστορική εξέλιξη.....	62
2. Αεροπορικές ελευθερίες.....	64
2.1 Τεχνικά δικαιώματα (operating rights).....	64
2.2 Εμπορικά δικαιώματα (traffic rights).....	65
3. Η συμφωνία περί διερχομένων διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών.....	65
4. Η συμφωνία περί διεθνών αεροπορικών μεταφορών.....	66
5. Διεθνείς, τακτικές και μη, αεροπορικές μεταφορές.....	66
6. Μη τακτικές πτήσεις.....	68
6.1 Πτήσεις δίχως αμοιβή.....	68
6.2 Κατηγορίες πτήσεων έπ’ αμοιβή.....	68
7. Η πολυμερής συμφωνία των Παρισίων περί εμπορικών δικαιωμάτων για τις μη τακτικές μεταφορές.....	69
8. Η επίδραση του τρίτου πακέτου φιλελευθεροποίησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις σχέσεις των επιχειρήσεων τακτικών γραμμών και ναυλωμένων πτήσεων.....	70

9. Διεθνείς Οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας.....	73
9.1 International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.).....	73
9.1.1 Αντικειμενικοί Σκοποί.....	73
9.1.2 Όργανα του I.C.A.O.....	74
10. European Civil Aviation Conference (E.C.A.C.).....	74
11. International Air Transport Association (I.A.T.A.).....	74
11.1 Οργανόγραμμα και οι βασικές υπηρεσίες της IATA.....	75
11.2 Ασφάλεια και Παροχές.....	76
11.3 Λειτουργίες αεροσκαφών.....	76
12. Θεσμικό Πλαίσιο Καθορισμού Κομίστρων.....	77
13. Το Τρίτο Πακέτο Απελευθέρωσης των αερομεταφορών των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	78
14. Πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια και πτήσεις ενδοκοινοτικών αερογραμμών.....	78
15. Τρόποι εφαρμογής των κομίστρων και τιμολογίων στις ενδοκοινοτικές εναέριες μεταφορές (τακτικές και έκτακτες).....	80
16. Έκδοση άδειας λειτουργίας κοινοτικής επιχείρησης εναέριων μεταφορών.....	80
17. Το Διεθνές Ομοιόμορφο Ιδιωτικό Δίκαιο της Πολιτικής Αεροπορίας.....	81
18. Σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς & η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα... 81	
19. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929).....	82
20. Το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955).....	83
21. Η «Συμφωνία» του Μόντρεαλ (1966).....	84
22. Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα (1971).....	85
23. Τα τέσσερα πρόσθετα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ (1975).....	86
24. Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα (Σύμβαση του Μεξικού [1961]).....	87
25. Οι Διεθνείς Συμβάσεις Ευθύνης Για Τις Από Αεροσκάφη Προκαλούμενες Ζημιές Σε Τρίτους Επί Του Εδάφους.....	87
26. Η Σύμβαση της Ρώμης(1952) Για Τις Από Ξένα Αεροσκάφη Προκαλούμενες Ζημιές Εις Τρίτους Επί Του Εδάφους.....	87
27. Η Σύμβαση της Γενεύης (1948) για τη «διεθνή αναγνώριση δικαιωμάτων επί αεροσκαφών».....	90
28. Η Συμφωνία Σένγκεν.....	91
Επίλογος- Συμπεράσματα.....	92
Παράρτημα.....	93
Βιβλιογραφία.....	107

## Πρόλογος

Στην παρούσα Πτυχιακή Εργασία θα ασχοληθούμε κυρίως με τον τομέα των αερομεταφορών. Γίνεται προσπάθεια να αναλυθεί και να γίνει κατανοητή η λειτουργία και η οργάνωση των αεροπορικών συγκοινωνιών και ο τρόπος με τον οποίο δρουν οι αεροπορικές εταιρείες. Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στον εθνικό αερομεταφορέα της Ελλάδος ο οποίος, όπως είναι γνωστό περνά μια κρίσιμη περίοδο. Η Εργασία αναφέρεται με λεπτομέρειες στο ιστορικό και ένδοξο παρελθόν της Ολυμπιακής Αεροπορίας και κάτω από ποιες συνθήκες φτάσαμε στα σημερινά δεδομένα, με τον κίνδυνο της διακοπής της λειτουργίας της να είναι κάτι παραπάνω από ορατός.

Επιπλέον, πραγματοποιείται εκτενή αναφορά στους κύριους ανταγωνιστές της Ολυμπιακής Αεροπορίας ανά τον κόσμο και παρουσιάζεται ο κύριος όγκος των ανταγωνιστριών εταιρειών όσον αφορά τις υπηρεσίες που κάθε μία είναι σε θέση να παρέχει. Δίνεται έτσι η δυνατότητα στον αναγνώστη να κάνει κάποιου είδους σύγκριση ανάμεσα στις μεγαλύτερες και πιο γνωστές αεροπορικές εταιρείες του κόσμου.

Επίσης, γίνεται πλούσια αναφορά στις νομοθεσίες και τις διατάξεις υπό το πλαίσιο των οποίων πραγματοποιούνται οι αερομεταφορές. Δηλαδή, παραθέτονται οι νόμοι κάτω από τους οποίους εκτελούν τις λειτουργίες τους οι αεροπορικές εταιρείες. Παρουσιάζεται το νομικό μέρος των αερομεταφορών και πως αυτό εξελίχθηκε και αναπτύχθηκε με την πάροδο του χρόνου, ενώ αναφέρονται τα αρμόδια, για την τήρηση της νομοθεσίας, όργανα και ο τρόπος που λειτουργούν.

Τέλος, ένα τμήμα αυτής της Εργασίας αναπτύσσεται πάνω στις αεροπορικές μεταφορές οι οποίες καλούνται πτήσεις *charter*. Παρουσιάζει με λεπτομέρειες τι είναι αυτού του είδους οι πτήσεις, τον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται τέτοιου είδους πτήσεις, ποιον ωφελούν, ποια είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά τους.

*Κεφάλαιο Πρώτο*

*Ο εθνικός μας αερομεταφορέας*



## Ο εθνικός μας αερομεταφορέας

### 1. Πώς ξεκίνησαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Η ιστορία των αερομεταφορών στην Ελλάδα ξεκινά ουσιαστικά το 1930 όταν ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία, η Έλληνική Αεροπορική Εταιρία ΙΚΑΡΟΣ. Η εταιρία χρεοκόπησε και λίγο αργότερα ιδρύθηκε η Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρία Εναέριων Συγκοινωνιών). Παράλληλα, το 1935 ιδρύθηκε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρία, η Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις). Μετά



τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδρύθηκε, το 1947 η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και η Α.Μ.Ε (Αεροπορικά Μεταφοράι Ελλάδος), ενώ συνέχισε τη πορεία της και η Τ.Α.Ε.. Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρίες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρία Τ.Α.Ε. . Όμως από το 1951 και έπειτα, αρχίζουν τα δύσκολα χρόνια για τον νέο κρατικό αερομεταφορέα. Η επιβατική κίνηση πέφτει και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της, με σκοπό την πώλησή της. Ο πλειστηριασμός ξεκινά με προσφορά 60.000.000 δρχ.. Κανείς όμως δε τη

θέλει και έτσι κατοχυρώνεται υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Και έτσι, στα τέλη Ιουλίου 1956 υπογράφεται νέα συμφωνία του Ελληνικού Κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση, που περιλαμβάνει και την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας.

Από τις 6 Απριλίου 1957 ανοίγει τα φτερά της η νέα αεροπορική εταιρία, η **Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ)**.

### 2. Αριστοτέλης Ωνάσης και Ολυμπιακή Αεροπορία.

Ο τίτλος της εταιρίας κλείνει κοντά το μισό αιώνα ζωής του. Ότι σημαίνει για τον επιβάτη "αεροπορική εταιρία" - αεροσκάφος, κυβερνήτης, αεροσυνοδός – δεν χωρά στη μετονομασία. Κι ούτε επηρεάζεται άμεσα από το καθεστώς ιδιοκτησίας των μετόχων. Ασφαλώς, η μεγαλύτερη και ταχύτερη εξέλιξη και η εξάπλωση της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας έγινε μέσα στα δεκαοχτώ χρόνια της "Ωνάσειας" φροντίδας (1957-1975). Το 1957 είναι ακόμα μακριά από τις μοιραίες στροφές της ζωής της

οικογένειας Ωνάση – ζωές που πέρασαν στο μύθο, ακριβώς και για τη τραγική τους κατάληξη. Όμως ο Αριστοτέλης Ωνάσης βρίσκεται στο ζενίθ της ήδη μυθιστορηματικής καριέρας του και η όμορφη γυναίκα του, Τίνα Λιβανού, καθώς και τα μικρά του παιδιά, Αλέξανδρος και Χριστίνα, φωτογραφίζονται από όλα τα περιοδικά του κόσμου. Δεν ήταν, λοιπόν, παράξενο που η φήμη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας μόνο να κερδίσει είχε από την παντρεία της με τον ελληνικής καταγωγής μεγιστάνα των τάνκερ. Είναι φυσικό που τα πρώτα χρόνια οι ξένοι, βλέποντας στα αεροδρόμια και στα ξενοδοχεία του εξωτερικού τα ελληνικά πληρώματα, ρωτούσαν σε ποια εταιρία ανήκουν και μετέφραζαν την απάντηση "Olympic Airways" με την αντιφώνηση "Oh, Onassis!"



λέει

Όμως, γιατί ο Αριστοτέλης Ωνάσης ενδιαφέρθηκε να αγοράσει την Τ.Α.Ε. και να επενδύσει τα χρήματά του σε μία αεροπορική εταιρία; "Το όραμα του Ωνάση δεν είχε όρια", ο Παύλος Ιωαννίδης, που υπήρξε για δεκαετίες ένας από τους στενότερους συνεργάτες του στην Ο.Α. . "Κάτι τον κυνηγούσε συνεχώς να προχωρήσει. Το αεροπλάνο ήταν ένας τομέας εντελώς καινούργιος για αυτόν. Ήθελε να πετάξει σε όλο το κόσμο, όπως ήθελε να πάει ο στόλος του σε όλο το κόσμο. Τελείωσε. Δεν τον σταματούσε ούτε το κόστος, ούτε τίποτα. Απόδειξη πως ξεκινήσαμε με τις ντακότες και τα DC4 και φτάσαμε να πετάμε στις πέντε ηπείρους". Και γιατί διάλεξε την Ελλάδα και δεν ίδρυε μία αεροπορική εταιρία κάπου αλλού, λοιπόν; "Ήταν πολύ Έλληνας ο Ωνάσης", λέει ο κ. Ιωαννίδης και συμπληρώνει "Και γιατί πίστευε πολύ στο Ρωμιό". Μπορεί να μπήκε, λοιπόν το όνομα της Ελλάδας στο τίτλο της νέας εταιρίας, αλλά το όνομα "Ολυμπιακή", που αυτόματα φέρνει στο νου την ελληνική αρχαιότητα, γρήγορα σταμάτησε να ταυτίζεται με τον Ωνάση και έγινε συνώνυμο της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας. Επιλέχτηκε με αυτό το σκεπτικό; Ρωτήθηκε ο Παύλος Ιωαννίδης. Ένα χαμόγελο πριν την απάντηση. "Έτσι ήταν βαφτισμένα όλα τα καράβια του. Δεν υπάρχει καράβι Ωνασείο, που να μην είναι βαφτισμένο Olympic Armoys, Olympic Legacy, Olympic Loyalty, Olympic Flair, Olympic Flame. Ήταν αθλητής, είχε μανία με τους Ολυμπιακούς Αγώνες". Και ξαναείπε "Ήταν πολύ Έλληνας".

**3. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στη δεκαετία του 1960.**

Η νέα εταιρεία αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Το 1960 παραλαμβάνεται το πρώτο αεροσκάφος De Havilland Comet 4B και η Ο.Α. μπαίνει στην εποχή των jet. Αυτή την εποχή γίνονται και οι πρώτες συμφωνίες μεταξύ της Ο.Α. και της Αγγλικής BEA, με κοινούς κωδικούς πτήσεων. Το 1965 έγιναν οι πρώτες παραγγελίες των νέων αεροσκαφών τύπου Boeing 707 – 300 και το 1966 παραλαμβάνεται το πρώτο από αυτά, το "Πόλις της Κορίνθου". Αυτή τη χρονιά ξεκινούν οι πρώτες πτήσεις προς Ν. Υόρκη. Το 1968 ανοίγουν οι πρώτες γραμμές προς Αφρική και η Ο.Α. παραλαμβάνει τα πρώτα Boeing 727 – 200. Το 1969 ανοίγουν οι γραμμές προς Καναδά και αποσύρονται τα Comet 4B.

**4. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στη δεκαετία του 1970.**

Το 1970 η Ο.Α. προμηθεύεται τα νέα αεροσκάφη YS – 11A της ιαπωνικής εταιρείας NIHON τα οποία θα αντικαθιστούσαν σταδιακά τα παλαιά Douglas DC – 3 και DC – 6 στις πτήσεις του εσωτερικού. Στις 5 Νοεμβρίου 1970 γίνεται ένα ατύχημα στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας όταν ένα DC – 6 ξέφυγε από τον αεροδιάδρομο κατά την προσγείωση, χωρίς ευτυχώς θύματα. Το 1971 ιδρύεται η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α.Ε. με αποστολή την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών της Ελλάδος. Το 1972 η Ελλάδα αποκτά σύνδεση με την Αυστραλία για πρώτη φορά. Ένα από τα Boeing 707-300, το "Πόλις των Αθηνών" προσγειώθηκε, μετά από 20 ώρες πτήσης στο αεροδρόμιο του Sidney και η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρία των πέντε ηπείρων. Όμως, στις 21 Οκτωβρίου 1972 γίνεται ένα μοιραίο ατύχημα. Ένα YS - 11A το οποίο επέστρεφε από την Κέρκυρα συντριβή λίγο έξω από τη Βούλα, με 52 επιβάτες και 4 μέλη πληρώματος. Διασώθηκαν 16 επιβάτες και 3 από τα 4 μέλη του πληρώματος. Το 1973 αγοράζονται τα πρώτα Boeing 720 – 051 B και τα πρώτα Boeing 747 – 200, τα καινούργια τζάμπο τζετ. Επίσης η Ο.Α. εκδηλώνει ενδιαφέρον για τα νέα υπερηχητικά αεροσκάφη BAC – Aerospatiale Concorde στις 5 Ιανουαρίου 1973 προσγειώνεται στο αεροδρόμιο του Ελληνικού ένα από αυτά τα θαυμαστά αεροσκάφη.



Στις 22 Ιανουαρίου 1973 συνέβη κάτι που άλλαξε όλη την πορεία της Ο.Α. Ο θάνατος του γιου του Αριστοτέλη Ωνάση. Λίγους μήνες αργότερα, ο Ωνάσης πουλά την Ο.Α. στο Ελληνικό Δημόσιο και το 1975 πεθαίνει. Το 1976, υπό τη διοίκηση του Ελληνικού Δημοσίου η Ο.Α. προμηθεύεται τα πρώτα Boeing 737 - 200 και δημιουργεί την Olympic Catering. Στις 23 Νοεμβρίου 1976, η πτήση ΟΑ 830 από Αθήνα προς Κοζάνη μέσω Λάρισας χάνεται από τα ραντάρ και λίγο αργότερα ανακαλύπτονται τα συντρίμια της. Το 1977, σε μία προσπάθεια για περιορισμό του κόστους λειτουργίας, κλείνει η γραμμή της Αυστραλίας που ακολουθείται από την γραμμή του Καναδά τον Οκτώβρη του 1978, όταν η Ο.Α. παραγγέλνει και τα καινούργια αεροσκάφη της Airbus, τα A300.

### 5. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στις δεκαετίες 1980, 1990 και 2000.

Το 1984 αγοράζονται δύο B 747 – 200 από την Singapore Airlines και ανοίγονται πάλι οι γραμμές της Αυστραλίας και του Καναδά. Επιπλέον, ξεκινά μία προσπάθεια δημιουργίας Εταιρίας Εμπορευμάτων με τη μετατροπή του B707 – 300 Πόλης της Λίνδου αλλά πολύ σύντομα σταματά τη λειτουργία της. Το 1986 γίνονται οι γνωστές απεργίες των υπαλλήλων της Ο.Α. και το έλλειμμα της εταιρίας εκτοξεύεται ενώ η επιβατική κίνηση μειώνεται. Παράλληλα, ιδρύεται η Ολυμπιακή Τουριστική που εκδίδει εισιτήρια τόσο της Ο.Α. όσο και άλλων αεροπορικών εταιριών. Στις αρχές της



δεκαετίας του 1990, υπό τη διοίκηση του Λουκά Γραμματικού ανοίγεται η νέα γραμμή προς Τόκιο, η οποία όμως κλείνει μετά από λίγα χρόνια επειδή ζημίωνε την εταιρία. Το 1993 αγοράζονται νέα αεροσκάφη τύπου

Boeing 737 – 400, ενώ λίγα χρόνια αργότερα αγοράζεται ο εξελιγμένος τύπος του A300, το A300 – 605 R της Airbus. Τα χρέη της εταιρίας όμως αυξάνονται και η κυβέρνηση, σε μία προσπάθεια να επαναφέρει την Ο.Α. στην κερδοφορία εφαρμόζει σχέδιο εξυγίανσης με παραγραφή των χρεών της, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο αποτυγχάνει, όπως και όλα τα επόμενα. Μερικά χρόνια αργότερα, σε μία άλλη προσπάθεια εξυγίανσης το Ελληνικό Κράτος αναθέτει τη διοίκηση της Ο.Α. στην θυγατρική της British Airways, Speed wing, χωρίς όμως θετικά αποτελέσματα. Το 1999 η Ο.Α. προμηθεύεται νέα αεροσκάφη Airbus A340 - 300 που αντικαθιστούν τα Boeing 747 – 200 στις μακρινές πτήσεις. Όμως, το Δεκέμβριο του 2003, το έλλειμμα της Ο.Α. είχε ήδη ξεπεράσει κατά πολύ τις προβλέψεις και η κυβέρνηση προώθησε

σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ομίλου Ολυμπιακής Αεροπορίας με τη μετονομασία της θυγατρικής εταιρίας "Μακεδονικές Αερογραμμές" σε "Ολυμπιακές Αερογραμμές" και την ανάληψη του πτητικού έργου της Ο.Α. από αυτήν, με παραγραφή των χρεών της. Όλες οι υπόλοιπες εταιρίες ( Olympic Airways, Olympic Aviation, Olympic In-to – Plane Company, Olympic Fuel Company, το Handling και η Τεχνική Βάση ) συγχωνεύθηκαν και δημιούργησαν μία εταιρία, την Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες Α.Ε. . Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α. σε ιδιώτη και ο διαγωνισμός αυτός θα ολοκληρωθεί στα τέλη Ιανουαρίου 2006.

### **6. Ίδρυση και λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.**

Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα ιδρύθηκε στις 2 Αύγουστο 1971, όταν ακόμη η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.) βρισκόταν στη κατοχή του Αριστοτέλη Ωνάση. Μέχρι τότε ήταν γνωστή ως τμήμα της Ο.Α., ως "Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών και Ελικοπτέρων". Πρώτος διοικητής της έγινε ο γιος του Αριστοτέλη Ωνάση, Αλέξανδρος. Βασικός στόχος της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας ήταν να συνδέσει όλα τα νησιά με την κυρίως Ελλάδα και για το λόγο αυτό εκτελούσε πτήσεις με ένα στόλο μικρών



ελικοφόρων, κυρίως, αεροσκαφών που μπορούσαν να προσεγγίσουν κάθε αεροδρόμιο της χώρας. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα εκτελούσε σχεδόν όλες τις πτήσεις εσωτερικού της μητρικής Ο.Α., ενώ διέθετε τα αεροσκάφη της για πτήσεις charter.

Κάτω από την επίβλεψη της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας λειτουργούσε, επίσης, και μία Σχολή Εκπαίδευσης Χειριστών (Σ.Ε.Χ.Ο.Α.), η οποία διέθετε και εξομοιωτές πτήσεων για αεροσκάφη τύπου ATR 42/72 και Boeing 737 – 400. Η σχολή αυτή ιδρύθηκε το 1970, επίσης από τον Αλέξανδρο Ωνάση. Αυτή τη στιγμή η σχολή ανήκει στην Ολυμπιακή Αεροπορία – Υπηρεσίες Α.Ε. και σε αυτήν εκπαιδεύονται τόσο τα πληρώματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών, όσο και ξένων αεροπορικών εταιριών. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα έκλεισε τον Δεκέμβριο του 2003.

### **7. Ασφάλεια – Ατυχήματα των Ολυμπιακών Αερογραμμών.**

Σαν ένα καλό βιβλίο που δεν έχει ανάγκη από διαφήμιση κι ακόμα παραπάνω, αφού το αίσθημα της ασφάλειας είναι η μέγιστη προϋπόθεση για ένα ταξίδι, έτσι, διαδίδεται από στόμα σε στόμα: "Η Ολυμπιακή συγκαταλέγεται ανάμεσα στις

ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρίες του κόσμου. Δεν είναι δύσκολο να αναγνωρίσουμε το πως δημιουργήθηκε αυτή η φήμη. Φτάνει να συναντήσουμε τους πιλότους με τις εξαιρετικές σπουδές και με τη σοβαρότητα απέναντι στο επάγγελμά τους. Φτάνει να γνωρίσουμε κάποιους από τους άρτια εκπαιδευμένους τεχνικούς της συντήρησης των αεροσκαφών. Χρειάζεται να λάβουμε υπόψη μας ακόμα ένα σημαντικότερο παράγοντα. Τη ζεστασιά που δημιουργείται, την οικειότητα και την άνεση μέσα σε ένα αεροπλάνο. Χωρίς αυτό το αίσθημα του "δικού μας", ίσως καμία αντικειμενική διαβεβαίωση δεν φτάνει, για να εδραιωθεί η αναντικατάστατη εμπιστοσύνη. Η φιλοξενία είναι λέξη – και αξία – ελληνική. Αν η Ο.Α. είχε στεγαστεί στα ιπτάμενα οχήματά της κάτι από το άρωμα αυτής της οικειότητας, ίσως είχε βρει το κέντρο του αισθήματος εμπιστοσύνης. Λέει ο κ. Π. Ιωαννίδης για την αντίληψη φιλοξενίας που είχε ο Ωνάσης : Όταν ξεκινήσαμε και κάναμε δρομολόγια Ευρώπης, είχε επίχρυσα μαχαιροπήρουνα. Στην πρώτη θέση είχε κερί στα τραπεζάκια. Ήθελε στα 707 και στα 747 να βάλει πιάνο μέσα. Ο νους του ήταν να δώσει το καλύτερο σέρβις κι αυτό του το αναγνώρισαν οι ξένοι. Ήθελε να δώσει στον επιβάτη ότι καλύτερο υπήρχε. Δεν κοιτούσε το κόστος. Ήθελε να μπει τέλειος στην αγορά. Η εμφάνιση του αεροσκάφους ήταν συνδεδεμένη με την εμφάνιση της Ελλάδας. Ο τρόπος με τον οποίο φερόταν το προσωπικό έπρεπε να μυρίζει Ελλάδα. Συνέβησαν όμως και ατυχήματα. Κάποια από αυτά μοιραία.

- 29 Οκτωβρίου 1959 : Ένα Douglas DC – 3 της Ο.Α. συνετρίβη κοντά στην Αθήνα. Όλοι οι 18 επιβάτες ( 15 επιβάτες και 3 μέλη πληρώματος ) χάθηκαν.
- 8 Δεκεμβρίου 1969 : Ένα Douglas DC – 6 της Ο.Α. συνετρίβη κοντά στην Κερατέα Αττικής. Όλοι οι 90 επιβαίνοντες (85 επιβάτες και 5 μέλη πληρώματος) χάθηκαν.
- 18 Φεβρουαρίου 1972 : Ένα Learjet 25 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συνετρίβη έξω από τις ακτές του Μόντε Κάρλο. Και τα δύο μέλη του πληρώματος που επέβαιναν, σκοτώθηκαν.
- 21 Οκτωβρίου 1972 : Ένα NAMC YS - 11A της Ο.Α. συνετρίβη στις ακτές της Βούλας. 37 επιβαίνοντες ( 36 επιβάτες και 1 μέλος πληρώματος ) πνίγηκαν, ενώ 16 επιβάτες και 3 μέλη πληρώματος κατάφεραν να σωθούν φτάνοντας στην ακτή.
- 23 Νοεμβρίου 1976 : Ένα NAMC YS - 11A της Ο.Α. συνετρίβη κοντά στην Κοζάνη. 46 επιβάτες και 4 μέλη πληρώματος χάθηκαν.

- 3 Αυγούστου 1989 : Ένα Shorts 330 της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας συνετρίβη κοντά στο αεροδρόμιο της Σάμου. Και οι 31 επιβάτες και τα 3 μέλη πληρώματος χάθηκαν.

## **8.Επίγεια Εξυπηρέτηση**

### **8.1 Υπηρεσίες που παρέχονται:**

- Εξυπηρέτηση επιβατών
- Εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες
- Έκδοση και έλεγχος εισιτηρίων
- Εξυπηρέτηση αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου
- Έλεγχος και παρακολούθηση εφοδίων μεταφοράς φορτίων πτήσεων
- Διαχείριση πτήσεων και σχέδια πτήσεων
- Εξυπηρέτηση διακεκριμένων πελατών
- Τεχνική υποστήριξη αεροσκαφών
- Ζυγοστάθμιση αεροσκαφών
- Αντιπροσωπεία και διαχείριση απροβλέπτων
- Επίβλεψη εξυπηρέτησης πτήσεων
- Μεταφορές εδάφους

### **8.2 Η εικόνα της δραστηριότητας σε αριθμούς:**

- Περισσότερες από 170 εταιρίες πελάτες με εκτέλεση τακτικών, charter, ή ιδιωτικών πτήσεων πανελλαδικά.
- 75% μερίδιο αγοράς στους ανοιχτούς στον ανταγωνισμό αερολιμένες και 100% στους υπόλοιπους.
- 99,8% ακρίβεια στην εξυπηρέτηση πτήσεων σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια έως το 2003.
- 270.000 αφίξεις αεροσκαφών εξυπηρετήθηκαν στη διάρκεια του 2003.
- 26.000.000 επιβάτες εξυπηρετήθηκαν στη διάρκεια του 2003.
- 144.000 τόνοι φορτίου εξυπηρετήθηκαν στη διάρκεια του 2003.
- Περισσότερα από 126 εκατ. Ευρο διατέθηκαν για επενδύσεις σε εφόδια και οχήματα, εγκαταστάσεις τεχνικής συντήρησης, εγκαταστάσεις εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, εγκαταστάσεις συντήρησης εφοδίων εδάφους τα τριετία 2000-20003

- 1000 τ.μ. νέων πολυτελών αιθουσών φιλοξενίας και εξυπηρέτησης διακεκριμένων επιβατών κατασκευάστηκαν στον αερολιμένα Αθηνών.
- Περισσότερα από 5.000 άτομα, τακτικό και εποχικό προσωπικό με υψηλή επαγγελματική κατάρτιση, στη διάθεση των εταιρικών πελατών σε ημερήσια 24ωρη βάση και σε όλα τα αεροδρόμια.

## **9. Εμπορευματικές Μεταφορές**

Οι εμπορευματικές μεταφορές της Ολυμπιακής Αεροπορίας-Υπηρεσίες δραστηριοποιούνται με επιτυχία στην αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, διαθέτοντας τις σχετικές άδειες παροχής υπηρεσιών. Η 48ετής εμπειρία ως φορέας ποιοτικής εξυπηρέτησης, ο επαγγελματισμός και η συνέπεια σε κάθε φάση της διαδικασίας, την οδήγησαν στην κατάκτηση και διατήρηση της πρώτης θέσης στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Ο Εμπορευματικός Σταθμός της Ο.Α. βρίσκεται στο Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος



και αποτελεί τον μεγαλύτερο Εμπορευματικό Σταθμό της Ν.Α. Ευρώπης, με επιφάνεια 25.000 τμ. έχοντας τη δυνατότητα να διαχειριστεί 140.000 τόνους φορτίου ετησίως. Παρέχει υπηρεσίες πωλήσεων και εξυπηρέτησης σε Αεροπορικές Εταιρίες, Υπουργεία, Δημόσιες Υπηρεσίες, Ιδιώτες, Πρακτορεία IATA & NON IATA. Χρησιμοποιεί τα πιο εξελιγμένα συστήματα με στόχο την παροχή ποιοτικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών στους πελάτες της. Μερικές από τις Αεροπορικές Εταιρίες που εξυπηρετεί ο Εμπορευματικός Σταθμός της Ο.Α. στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, είναι: AERO SWEET, ALITALIA, AUSTRIAN, BRITISH AIRWAYS, EGYPT AIR, EL – AL, GULF AIR, HAPAG LOYD, IBERIA, SINGAPORE AIRLINES, TUNIS AIR, UZBEKISTAN, AIR ZENA.

## **10. ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ**

### **10.1 Διεθνείς Προορισμοί (Υπερατλαντικοί, Μέσης Ανατολής, & Ευρωπαϊκοί):**

- Η.Π.Α.: Ν. Υόρκη. Διεθνές αεροδρόμιο "Τζον Φ. Κέννεντυ".
- Αυστραλία: Σίδνεϋ. Διεθνές αεροδρόμιο "Κίνγκσφορντ Σμιθ". Πτήσεις κοινού κωδικού με τη Golf Air.
- Καναδάς: Μόντρεαλ. Διεθνές αεροδρόμιο "Μόντρεαλ-Πιερ Έλιοτ Τριντό". Τορόντο. Διεθνές αεροδρόμιο "Λέστερ Μπ. Πήρσον".



- Μπαχρέιν: Διεθνές αεροδρόμιο Μπαχρέιν. Πτήσεις κοινού κωδικού με τη Golf Air.
- Ισραήλ: Τελ Αβιβ. Διεθνές αεροδρόμιο Μπ. Γκούριον.
- Λίβανος: Βηρυτός. Διεθνές αεροδρόμιο Βηρυτού.
- Κουβέιτ: Διεθνές αεροδρόμιο Κουβέιτ. Σε συνεργασία με την Kuwait Airways.
- Αίγυπτος: Διεθνές αεροδρόμιο Αλεξάνδρειας "El Nozha". Διεθνές αεροδρόμιο Καΐρου. Και οι δύο πτήσεις εκτελούνται σε συνεργασία με την Egypt Air.
- Νότια Αφρική: Διεθνές αεροδρόμιο Γιοχάνεσμπουργκ.
- Ηνωμένο Βασίλειο: Λονδίνο. Διεθνές αεροδρόμιο "Χήθρου", Διεθνές αεροδρόμιο "Γκάτγουικ". Διεθνές αεροδρόμιο Μάντσεστερ. Σε συνεργασία με την Hellas Jet.

- Γαλλία: Παρίσι. Διεθνές αεροδρόμιο "Σαρλ ντε Γκωλ". Αεροδρόμιο "Ορλύ".

- Ισπανία: Μαδρίτη. Διεθνές αεροδρόμιο "Μπαράχας".

- Πορτογαλία: Λισσαβόνα. Διεθνές αεροδρόμιο "Πορτέλα". Σε συνεργασία με την TAP Air Portugal.

- Βέλγιο: Βρυξέλλες. Διεθνές αεροδρόμιο "Zaventem". Μερικές πτήσεις σε συνεργασία με την Hellas Jet.

- Ολλανδία: Άμστερνταμ. Διεθνές αεροδρόμιο "Σίπχολ".

- Γερμανία: Μόναχο. Διεθνές αεροδρόμιο "Φρανς Γ. Στράους". Φρανκφούρτη. Διεθνές αεροδρόμιο "Άμ Μάιν". Βερολίνο. Διεθνές αεροδρόμιο "Τέγκελ". Ντίσελντορφ. Διεθνές αεροδρόμιο "Λοχάουζεν". Στουτγάρδη. Διεθνές αεροδρόμιο "Έχτερντίνγκεν".

- Ελβετία: Γενεύη. Διεθνές αεροδρόμιο "Κουαντρίν".

- Ιταλία: Ρώμη. Διεθνές αεροδρόμιο "Λεονάρντο Ντα Βίντσι" (Φιουμίντσιο).

- Μιλάνο. Διεθνές αεροδρόμιο "Μαλπένσα". Αεροδρόμιο "Λινάτε".

- Μάλτα: Διεθνές αεροδρόμιο Μάλτας. Σε συνεργασία με την Air Malta.



- Κύπρος: Διεθνές αεροδρόμιο Λάρνακας. Σε συνεργασία με τις Κυπριακές Αερογραμμές.
- Τουρκία: Κωνσταντινούπολη, Διεθνές αεροδρόμιο "Ατατούρκ".
- Ουκρανία: Διεθνές αεροδρόμιο Κίεβου. Διεθνές αεροδρόμιο Οδησσού.
- Ρωσία: Μόσχα. Διεθνές αεροδρόμιο "Σερεμέτγεβο".
- Τσεχία: Διεθνές αεροδρόμιο Πράγας. Σε συνεργασία με την CSA Czech Airlines.
- Αυστρία: Βιέννη. Διεθνές αεροδρόμιο "Schwechat".
- Σερβία & Μαυροβούνιο: Διεθνές αεροδρόμιο Βελιγραδίου.
- Ρουμανία: Βουκουρέστι. Διεθνές αεροδρόμιο "Ότοπένι".
- Αλβανία: Τίρανα. Διεθνές αεροδρόμιο "Ράινας".
- Βουλγαρία: Διεθνές αεροδρόμιο Σόφιας.
- Ταϊλάνδη: Διεθνές αεροδρόμιο Μπανγκόκ.

#### **10.2 Προορισμοί εντός Ελλάδας:**

- Αθήνα: Διεθνές αερολιμένας Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος".
- Αλεξανδρούπολη: Αερολιμένας "Δημόκριτος".
- Αστυπάλαια: Αερολιμένας Αστυπάλαιας.
- Ζάκυνθος: Αερολιμένας Ζακύνθου.
- Ηράκλειο: Αερολιμένας "Νίκος Καζαντζάκης".
- Θεσσαλονίκη: Αερολιμένας "Μακεδονία".
- Ικαρία: Αερολιμένας Ικαρίας.
- Ιωάννινα: Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων.
- Καβάλα: Αερολιμένας "Μέγας Αλέξανδρος".
- Κάρπαθος: Αερολιμένας Καρπάθου.
- Καστελόριζο: Αερολιμένας Καστελόριζου.
- Καστοριά: Αερολιμένας "Αριστοτέλης".
- Κέρκυρα: Αερολιμένας "Ιωάννης Καποδίστριας".
- Κεφαλονιά: Αερολιμένας Κεφαλονιάς.
- Κοζάνη: Αερολιμένας "Φίλιππος".
- Κύθηρα: Αερολιμένας Κυθήρων.
- Κως: Αερολιμένας Κω.
- Λέρος: Αερολιμένας Λέρου.
- Λήμνος: Αερολιμένας Λήμνου.

- Μήλος: Αερολιμένας Μήλου.
- Μύκονος: Αερολιμένας Μυκόνου.
- Μυτιλήνη: Αερολιμένας Μυτιλήνης.
- Νάξος: Αερολιμένας Νάξου.
- Πάρος: Αερολιμένας Πάρου.
- Πρέβεζα: Αερολιμένας Ακταίου.
- Ρόδος: Αερολιμένας Διαγόρας.
- Σάμος: Αερολιμένας Άρισταρχος ο Σάμιος.
- Σαντορίνη: Αερολιμένας Σαντορίνης.
- Σητεία: Αερολιμένας Σητείας.
- Σκιάθος: Αερολιμένας Άλέξανδρος Παπαδιαμάντης.
- Σκύρος: Αερολιμένας Σκύρου.
- Σύρος: Αερολιμένας Σύρου.
- Χανιά: Αερολιμένας Χανίων.
- Χίος: Αερολιμένας Χίου.



## **11. ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΘΕΣΗ - EXECUTIVE CLASS**

### **11.1 Πτήσεις Εσωτερικού**

Για τις πτήσεις εσωτερικού η Ο.Α. έχει δημιουργήσει την Olympic Club. Η Olympic Club πετάει από Αθήνα σε Θεσσαλονίκη, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Χανιά, Κω, Ρόδο, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Λήμνο, Μυτιλήνη. Οι πτήσεις πραγματοποιούνται με τη μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων από οποιαδήποτε άλλη εταιρία. Η Olympic Club παρέχει μία σειρά από υπηρεσίες υψηλού επιπέδου που διευκολύνουν την μετακίνηση των επιβατών.

Τέτοιες είναι :

- Προτεραιότητα στην κράτηση θέσεων και στη λίστα αναμονής του αεροδρομίου.
- 24ωρο, δωρεάν, parking στα αεροδρόμια.
- Ειδικό check-in desk.
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Αίθουσα VIP σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.
- Μεσαίο κενό κάθισμα (B-737).
- Ποτό-αναψυκτικό, snacks, εφημερίδες εν πτήση.
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών.
- 520 μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program.

### 11.2 Πτήσεις Εσωτερικού Μικρών και Μεσαίων Αποστάσεων

Για αυτές τις πτήσεις η Ο.Α. έχει δημιουργήσει την Διακεκριμένη θέση Executive Class. Τα ταξίδια συνοδεύονται από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα υπηρεσιών και διευκολύνσεων.

### 11.3 Υπηρεσίες στο έδαφος:

- Προεπιλογή θέσης.
- Προτεραιότητα στην κράτηση θέσεων και στη λίστα αναμονής του αεροδρομίου.
- 72 ώρες δωρεάν parking στο αεροδρόμιο του "Ελευθέριος Βενιζέλος".
- Ειδικό check-in desk.
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών (tag) .
- Αίθουσα VIP σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και εξωτερικό.
- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση.
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών.

### 11.4 Υπηρεσίες εν πτήση:

- Στα αεροσκάφη τύπου B 737-300 και B 737- 400 το μεσαίο καθίσμα παραμένει πάντοτε κενό για μεγαλύτερη άνεση, με 35 ίντσες pitch, ενώ τα καθίσματα νέου τύπου με φαρδιά καθίσματα (convertible) Business Class, μοντέρνας αισθητικής, χωρίς άλλον επιβάτη δίπλα (διαχωρισμός από το διπλανό με ένα πλατύ τραπεζάκι ποτού), με ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος και πλευρικά, μεγάλη ανάκλιση πλάτης και αναπαυτήρα ποδιών.
- Φαρδιά καθίσματα Business Class, στα αεροσκάφη τύπου A300, με 40 ίντσες pitch, μεγάλη ανάκλιση πλάτης, αναπαυτήρα ποδιών, ρύθμιση μέσης, ατομικό τραπεζάκι φαγητού.



- Γαλλική σαμπάνια ή χυμός πορτοκάλι, πριν την απογείωση.
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.
- Βεσιάριο.
- Ζεστά επιθέματα για τα χέρια.
- Επιλογή γεύματος.
- Εξειδικευμένα μενου (κατόπιν παραγγελίας κατά τη κράτηση).
- Ποτά, αναψυκτικά, σαμπάνια, λευκός /ερυθρός οίνος με το γεύμα.
- Επιδόρπιο, καφές ή τσάι, επιλεγμένα liquour.
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική, ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ.
- Πωλήσεις αφορολογήτων ειδών για χώρες εκτός της Ε.Ε.

#### **11.5 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια:**

- Επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program.
- Φιλοξενία σε ξενοδοχείο, με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά προς και από το αεροδρόμιο, για ανταποκρίσεις με πτήσεις της Ο.Α. και χρόνο αναμονής άνω των δύο ωρών.

#### **12. Πτήσεις Εξωτερικού Μέγαλων Αποστάσεων**

Και αυτές οι πτήσεις εντάσσονται στην Executive Class.

##### **12.1 Υπηρεσίες στο έδαφος:**

- Προεπιλογή θέσης.
- Προτεραιότητα στην κράτηση θέσεων και στη λίστα αναμονής του αεροδρομίου.
- 72 ώρες δωρεάν parking στο αεροδρόμιο του "Ελευθέριος Βενιζέλος".
- Ειδικό check-in desk.
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.
- Ειδικό καρτελάκι αναγνώρισης αποσκευών (tag) .
- Αίθουσα VIP σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και εξωτερικό.f
- Ξεχωριστή μεταφορά στο αεροσκάφος.
- Προτεραιότητα στην αποβίβαση.
- Προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών.

##### **12.2 Υπηρεσίες εν πτήση:**

- Υπερσύγχρονα αεροσκάφη

- Εδικά καθίσματα - κρεβάτια, με 58 ίντσες pitch, ατομικό φως, ατομικό τραπεζάκι φαγητού, ατομική οθόνη τηλεόρασης, τηλεχειριστήριο, δορυφορικό τηλέφωνο ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής καθ' ύψος, ηλεκτρικά πτυσσόμενο αναπαυτήρα ποδιών και ρύθμιση μέσης.
- Φαξ.
- Γαλλική σαμπάνια ή χυμός πορτοκάλι πριν την απογείωση.
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.
- Ζεστά επιθέματα για τα χέρια.
- Δωρεάν ακουστικά απομόνωσης θορύβου.
- Προετοιμασία φαγητού σε ειδικούς φούρνους ατμού.
- Επιλογή γεύματος.
- Επιπλέον ελαφρύ γεύμα ή πρωινό πριν την άφιξη.
- Εξειδικευμένα menu (κατόπιν παραγγελίας κατά τη κράτηση).
- Ποτά, αναψυκτικά, σαμπάνια, λευκός /ερυθρός οίνος με το γεύμα.
- Επιδόρπιο, καφές (espresso ή φίλτρου), τσάι, επιλεγμένα liqueur.
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας, με 12 κανάλια ελληνικής και ξένης μουσικής, video 8 καναλιών με κινηματογραφικές ταινίες, ντοκιμαντέρ και ταινίες μικρού μήκους.
- Χάρτης διανυόμενης διαδρομής.
- Πωλήσεις αφορολογήτων ειδών.

### **12.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια:**

- Επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program.
- Φιλοξενία σε ξενοδοχείο, με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά προς και από το αεροδρόμιο, για ανταποκρίσεις με πτήσεις της O.A. και χρόνο αναμονής άνω των οχτώ ωρών.

## **13. Εδεσματολόγιο Διακεκριμένης Θέσης**

### **13.1 Olympic Club**

Η ποικιλία των εδεσμάτων "κρύου σνακ" που προσφέρεται στην Olympic Club ανάλογα με την ώρα πτήσης περιλαμβάνει τα εξής :

**Μενού α:** Κρουασάν με τυρί και γαλοπούλα καπνιστή, λαχανικά και γλύκισμα (έως 11 π. μ.).

**Μενού β:** Μπριός με τυρί και ζαμπόν, λαχανικά και γλύκισμα (έως 11 π. μ.).

Μενού γ: Σάντουιτς με σολομό καπνιστό, λαχανικά και γλύκισμα (από 11.00 έως 24.00).

Μενού δ: Σάντουιτς με ψωμί αθλητών και λαδωτήρι, λαχανικά και γλύκισμα (από 11.00 έως 24.00).

Τα ανωτέρω εδεσματολόγια α, β, γ, δ εναλλάσσονται ανά δεκαπενθήμερο και παρασκευάζονται από την Olympic Catering με βάση την προτίμηση των πελατών.

### **13.2 Olympian Executive Class**

Το προσφερόμενο εδεσματολόγιο στην Olympian Executive Class ποικίλλει ανάλογα με τη διαδρομή και την ώρα αναχώρησης. Περιλαμβάνει πρωινό, γεύμα ή δείπνο, ζεστό σνακ (μόνο σε ενδιάμεσες ώρες), καφέ & επιδόρπιο και ποτά.

Πρωινό: Φρουτοσαλάτα από φρέσκα φρούτα, κρουασάν, αυγά και κρέπα.

Γεύμα ή Δείπνο: Περιλαμβάνει ανάμικτη σαλάτα - διάφορα φρέσκα λαχανικά, ορεκτικά - φέτες σολομού, πατέ πέρκας, κυρίως πιάτο – φιλέτο χοιρινό, ψάρι γλώσσα φιλέτο και επιδόρπιο.

Ζεστό Σνακ: Περιλαμβάνει ορεκτικό, γεύμα- ατομικές μερίδες κοτόπουλο, μπιφτέκι, επιδόρπιο.

Καφές & Επιδόρπιο: Μικρά παστέκια αμυγδάλου, καφές φίλτρου, τσάι.

Προσφερόμενα ποτά: Απεριτίφ, ποτά, αναψυκτικά, κρασιά, μπύρες, επιλεγμένα λικέρ, σαμπάνια.

## **14. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΗ – ECONOMY CLASS**

### **14.1 Πτήσεις Εσωτερικού**

Η Ο.Α. για την οικονομική θέση του εσωτερικού έχει δημιουργήσει την Economy Class Domestic, παρέχοντας μία σειρά από υπηρεσίες και προνόμια για τη διευκόλυνση του επιβατικού κοινού.

### **14.2 Υπηρεσίες στο έδαφος:**

- Προεπιλογή θέσης.
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check – in.
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.

#### **14.3 Υπηρεσίες εν πτήση:**

- Αεροσκάφη jet B737 – 300 με αναβαθμισμένη αισθητική καμπίνας επιβατών.
- Αναπαυτικά καθίσματα economy class με 32 ίντσες pitch, αναπαυτήρα ποδιών και ανάκληση πλάτης.
- Ζεστό ρόφημα, χυμός πορτοκάλι , μεταλλικό



#### **14.4 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια:**

- 800 μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program, για ταξίδια μετ' επιστροφής.

#### **15. Πτήσεις Εσωτερικού Μικρών και Μεσαίων Αποστάσεων**

Η οικονομική θέση για πτήσεις του εξωτερικού καλείται Economy Class International. Καλύπτονται μικρές και μεσαίες αποστάσεις για Ευρώπη, Μ. Ανατολή, Αραβικό Κόλπο και Β. Αφρική.

#### **15.1 Υπηρεσίες στο έδαφος:**

- Προεπιλογή θέσης.
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check – in.
- 20 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.

#### **15.2 Υπηρεσίες εν πτήση:**

- Αεροσκάφη jet B737–300, B737–400, A300-600 με αναβαθμισμένη αισθητική καμπίνας επιβατών.
- Αναπαυτικά καθίσματα economy class με 32 ίντσες pitch, αναπαυτήρα ποδιών (πλην των B737 – 300) και ανάκληση πλάτης.
- Ελληνικές και ξενόγλωσσες εφημερίδες και περιοδικά.
- Ποτά, αναψυκτικά, χυμοί, μεταλλικό νερό.
- Πρωινό, γεύμα ή δείπνο (ζεστό ή κρύο), ανάλογα με την απόσταση και την ώρα πτήσης.
- Εξειδικευμένα menu κατόπιν παραγγελίας, κατά την κράτηση



- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας με ελληνική και ξένη μουσική, ταινίες μικρού μήκους και ντοκιμαντέρ.
- Πωλήσεις αφορολογήτων ειδών για χώρες εκτός της Ε.Ε.

### **15.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια:**

- Επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program, ανάλογα με την διαδρομή.
- Φιλοξενία σε ξενοδοχείο, με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά προς και από το αεροδρόμιο, για ανταποκρίσεις με πτήσεις της O.A. και χρόνο αναμονής άνω των οχτώ ωρών.

## **16. Πτήσεις Εξωτερικού Μεγάλων Αποστάσεων**

Οι πτήσεις αυτές κατευθύνονται προς Η.Π.Α., Καναδά, Αυστραλία, Ταϊλάνδη και Ν. Αφρική.

### **16.1 Υπηρεσίες στο έδαφος:**

- Προεπιλογή θέσης.
- Άμεση εξυπηρέτηση στην αίθουσα check – in.
- 30 κιλά δωρεάν μεταφορά αποσκευών.

### **16.2 Υπηρεσίες εν πτήση:**

- Υπερσύγχρονα αεροσκάφη A340 – 300.
- Νέου τύπου καθίσματα, με 32-34 ίντσες pitch, ατομικό τραπέζακι φαγητού, ατομική οθόνη τηλεόρασης, ρυθμιζόμενο στήριγμα κεφαλής, ανασπαιτήρα ποδιών και μεγάλη ανάκλιση πλάτης.
- Ελαφρύ φαγητό μετά το πρωινό, το γεύμα ή το δείπνο (ανάλογα με την ώρα πτήσης).
- Ποτά, αναψυκτικά, χυμοί, λευκός / ερυθρός οίνος, μεταλλικό νερό.
- Πλούσιο οπτικοακουστικό πρόγραμμα ψυχαγωγίας, με 12 κανάλια ελληνικής και ξένης μουσικής, video 8 καναλιών με κινηματογραφικές ταινίες, ντοκιμαντέρ και ταινίες μικρού μήκους.
- Χάρτης διανυόμενης διαδρομής.

### **16.3 Πρόσθετες υπηρεσίες και προνόμια:**

- Επιπλέον μίλια στα μέλη του Icarus Frequent Flyer Program, ανάλογα με την διαδρομή.
- Φιλοξενία σε ξενοδοχείο, με πλήρη γεύματα και δωρεάν μεταφορά προς και από το αεροδρόμιο, για ανταποκρίσεις με πτήσεις της O.A. και χρόνο αναμονής άνω των οχτώ ωρών.

## **17. Εδεσματολόγιο Διακεκριμένης Θέσης**

### **17.1 Εσωτερικό:**

Σε όλες τις πτήσεις εντός Ελλάδας με διάρκεια από 35 έως 55 λεπτά της ώρας προσφέρονται χυμός πορτοκάλι, μεταλλικό νερό, καφές, τσάι.

### **17.2 Εξωτερικό:**

Το εδεσματολόγιο σε αυτές τις πτήσεις ποικίλλει ανάλογα με την διαδρομή και την ώρα αναχώρησης.

Πρωινό: Κρουασάν, ομελέτα, τυρί, κρακεράκια.

Γεύμα ή δείπνο: Χωριάτικη σαλάτα, ορεκτικό – φέτες πέστροφας, κυρίως φαγητό – φιλέτο στρογγανώφ, επιδόρπιο – πάστα βανίλια με σοκολάτα.

Προσφερόμενα ποτά: Ποτά, αναψυκτικά, κρασιά, μπύρες.

Ελαφρύ Γεύμα: Περιλαμβάνει κυρίως πιάτο – λεπτές φέτες μόσχου Ουέλινγκτον, γαλοπούλα, επιδόρπιο – ατομικό μπακλαβαδάκι.

## **18. ICARUS FREQUENT FLYER PROGRAM**

Το Icarus Frequent Flyer Program είναι ένα πρόγραμμα της O.A. το οποίο παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες και προνόμια, που αυξάνονται ανάλογα με τα μίλια που διανύει ο επιβάτης και την θέση στην οποία ταξιδεύει. Το άθροισμα των μιλίων που συγκεντρώνεται από τις πτήσεις 12 μηνών, καθορίζει τη θέση του εκάστοτε επιβάτη στην πυραμίδα υψηλών προνομίων. Η εγγραφή στο πρόγραμμα είναι άμεση και δε συνεπάγεται καμία υποχρέωση. Ο ενδιαφερόμενος επιβάτης απλά συμπληρώνει και στέλνει την Αίτηση Συμμετοχής του. Εκδίδεται μία προσωρινή κάρτα (Temporary Card) με την οποία μπορεί αμέσως να αρχίσει η καταμέτρηση των μιλίων ώσπου να σταλεί ταχυδρομικώς η πρώτη κάρτα μέλους του προγράμματος, Join & Fly Icarus. Ανάμεσα στα στοιχεία που συμπληρώνει ο επιβάτης, είναι και αυτά της οικογένειάς του (σύζυγος, παιδιά). Έτσι, κάθε φορά που θα ταξιδεύει στην ίδια ημερομηνία, στην ίδια πτήση και με τον ίδιο προορισμό, τα μίλια που αντιστοιχούν στα

μέλη της οικογένειας του, θα προστίθενται στο δικό του λογαριασμό (ισχύει για μέλη της οικογένειας, με ηλικία από 2 έως 18 ετών).

**Join & Fly Icarus:** Είναι η πρώτη βαθμίδα – κάρτα του Icarus Frequent Flyer Program. Αποκτάται άμεσα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των μιλίων που διανύονται ετησίως.

**Silver Icarus:** Είναι η δεύτερη βαθμίδα – κάρτα του Icarus Frequent Flyer Program. Αποκτάται με την συμπλήρωση 30.000 μιλίων, μόνο με υπηρεσίες της Ο.Α. με ημερομηνία έναρξης αυτή της αίτησης συμμετοχής στο πρόγραμμα.

**Gold Icarus:** Η τρίτη και τελευταία βαθμίδα του προγράμματος. Τα προνόμια της Silver Icarus πολλαπλασιάζονται σε ποσότητα και ποιότητα, εξασφαλίζοντας στο κάτοχό της μοναδική εξυπηρέτηση, τόσο κατά τη διάρκεια της πτήσης, όσο και στο έδαφος.

## **19. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΠΑΙΔΙΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ**

Η Ο.Α. ανταποκρινόμενη στις αυξημένες απαιτήσεις φροντίδας των παιδιών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες έχει θέσει σε ισχύ ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα υπηρεσιών και προσφορών.

### **19.1 Νήπια ως 12 μηνών :**

1. Βρεφική τροφή σε βαζάκι, στις πτήσεις εξωτερικού (για μικρές και μεσαίες αποστάσεις, κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση θέσης.
2. Καλαθάκια ανάπαυσης στη διακεκριμένη θέση των A340 – 300 και στη διακεκριμένη θέση των B737.
3. Ειδικό στήριγμα αλλαγής πάνας (A340 – 300, A300 – 600, B737 – 400, 737 – 300)
4. Εδικές ζώνες ασφαλείας για παιδιά έως 2 ετών.

### **19.2 Παιδιά 1 – 10 ετών:**

1. Εδικό παιδικό μενού, για πτήσεις εξωτερικού δικτύου, κατόπιν παραγγελίας του συνοδού κατά την κράτηση της θέσης.
2. Παιδικό περιοδικό ποικίλης ύλης "Τα Μαγικά Φτερά".

### **19.3 Ασυνόδευτα Παιδιά:**

1. Φροντίδα και παρακολούθηση κατά την πτήση και ασφαλή παράδοση στους κηδεμόνες.
2. Αποκλειστική αεροσυνοδός, εφόσον ζητηθεί, με επιπρόσθετη χρέωση.

#### **19.4 Άτομα με Ειδικές Ανάγκες:**

1. Δωρεάν παροχή αναπηρικής καρέκλας προς και από το αεροσκάφος, εφόσον ζητηθεί, κατά την κράτηση θέσης.
2. Ειδικά ανυψωτικά οχήματα, για την μεταφορά και επιβίβαση ασθενών.
3. Παροχή φορείου εν πτήση, , εφόσον ζητηθεί, κατά την κράτηση θέσης, με υπόδειξη των αντίστοιχων ιατρικών εγγράφων.
4. Παροχή θεραπευτικού οξυγόνου και μάσκας, εν πτήση, κατόπιν συνεννόησης.
5. Ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες (A340 – 300, B737 – 300, B737 – 400, A300 – 600).
6. Δυνατότητα μετακίνησης με ειδική αναπηρική καρέκλα (A340 – 300).
7. Αρθρωτά εξωτερικά προσάγκωνα στα καθίσματα (A340 – 300, B737 – 300, B737 – 400, A300 – 600).
8. Ειδικές παροχές ηλεκτρικού ρεύματος για ιατρικούς σκοπούς, όπως θερμοκοπίδες, αναπνευστικές συσκευές κ.α. ( A340 – 300).

#### **20. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ**

Πίσω από "κλειστά χαρτιά", απαιτήσεις, αμφισβητήσεις, και αρνητικές αποφάσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, που επηρεάζουν την ήδη επιβαρυνόμενη οικονομική κατάσταση των Ολυμπιακών Αερογραμμών, συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις των συμβούλων της κυβέρνησης με τους πέντε υποψήφιους αγοραστές της εταιρίας. Οι φάκελοι που έχουν κατατεθεί χαρακτηρίζονται ως ογκωδέστατοι και περιλαμβάνουν οικονομικές προσφορές, επιχειρησιακά σχέδια, αλλά και στοιχεία για των αριθμό των απασχολούμενων ατόμων στις Ο.Α., τις εργασιακές σχέσεις κλπ. Στελέχη της κυβέρνησης δεν διστάζουν να αναφέρουν ότι η κυβέρνηση δεν έχει κανένα ενδιασμό να καταλήξει σε συμφωνία με οποιοδήποτε από τους πέντε ενδιαφερόμενους, είτε από την εγχώρια, είτε από την διεθνή αγορά, αρκεί να έχει δώσει μία ικανοποιητική προσφορά και να διασφαλίζει τις θέσεις των εργαζομένων. Οι προσφορές που έχουν στα χέρια τους οι σύμβουλοι της κυβέρνησης, σύμφωνα με πληροφορίες προβλέπουν:



**Aegean Airlines:** Προτείνει την εκκαθάριση της εταιρείας με την πώληση των περιουσιακών στοιχείων της, ενώ ζητεί την εκτέλεση του πτητικού έργου. Οι ίδιες

πληροφορίες θέλουν την προσφορά της Aegean να προβλέπει αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας κατά 75 εκατ. Euro και άμεση καταβολή 43 εκατ. Euro σε μετρητά στα ταμεία της εταιρίας.

**Intro:** Γερμανικό επενδυτικό σχήμα, που εξειδικεύεται στην αεροπορική αγορά και ελέγχει σε ποσοστό 80% την αεροπορική εταιρεία Deutsche BA (πρώην θυγατρική της British Airways). Η οικονομική προσφορά προβλέπει 60 εκατ. Euro, από τα οποία τα 30 εκατ. Euro θα δοθούν στη κυβέρνηση και τα υπόλοιπα 30 εκατ. Euro θα επενδυθούν στην εταιρεία. Παράλληλα, προτείνουν την αύξηση των υπαλλήλων της Ο.Α. από 700 άτομα σε 1.300 άτομα, την αναθεώρηση του πτητικού προγράμματος, αλλά και διαπραγμάτευση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

**Klesh and Company:** Βρετανικό σχήμα, η προσφορά του οποίου αφορά 70 εκατ. Euro, τα οποία προβλέπονται ως αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

**Olympic Investors:** Ηγέτης είναι ο επιχειρηματίας κ. Αλεξάκης. Η οικονομική προσφορά είναι 103 εκατ. Euro, από τα οποία τα 30 εκατ. Euro θα δοθούν στη κυβέρνηση και τα 73 εκατ. Euro ως αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των Ο.Α. Το συγκεκριμένο σχήμα στηρίζεται στα κεφάλαια της ισραηλινής York Capital.

**Sure Estate:** Είναι ολλανδικό επενδυτικό σχήμα. Η οικονομική προσφορά διαμορφώνεται σε 210 εκατ. Euro, από τα οποία τα 25 εκατ. Euro πηγαίνουν στα κρατικά ταμεία και τα 185 εκατ. Euro ως αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Παρά το γεγονός ότι η οικονομική προσφορά είναι μεγαλύτερη από όλων των άλλων υποψηφίων, η συμμετοχή αυτή έχει προβληματίσει την κυβέρνηση, καθώς πίσω από το σχήμα φαίνεται ότι βρίσκεται ένας Έλληνας επιχειρηματίας, ο οποίος φέρεται να έχει αποδείξει την πιστοληπτική του ικανότητα, αλλά παρά τις πιέσεις των συμβούλων δεν αποκαλύπτεται. Οι εκπρόσωποι του ολλανδικού σχήματος τονίζουν ότι καλύπτονται νομικά και ότι δεν πρόκειται να γνωστοποιήσουν τον Έλληνα επιχειρηματία παρά μόνο αν καταλήξουν σε συμφωνία.

Η εξέλιξη αυτή έχει βραχυκυκλώσει προσωρινά τη διαδικασία. Στελέχη της κυβέρνησης αναφέρουν ότι στόχος είναι "να επιλεγεί η πιο συμφέρουσα πρόταση τόσο για την εταιρεία, όσο και για το ελληνικό δημόσιο".

Πάντως, η κυβέρνηση έχει αποφασίσει ότι αν δεν βρεθεί αγοραστής θα ζητηθεί νέα περίοδος χάρητος από την Ε.Ε. Σημειώνεται ότι αρχικά θα συνταχθεί και θα συνυπογραφεί ένα προσύμφωνο το οποίο θα σταλεί στην Ε.Ε. προκειμένου να ελεγχθεί το περιεχόμενό του και σε περίπτωση που κριθεί ικανοποιητικό, θα δοθεί περαιτέρω χρόνος για την οριστική υπογραφή του συμφωνητικού πώλησης, που αναμένεται να γίνει περίπου στις αρχές Σεπτεμβρίου. Όπως αναφέρει ο Υπουργός

Μεταφορών κ. Μ. Λιάπης, εάν ο διαγωνισμός καρποφορήσει όλοι οι ανοικτοί φάκελοι της εταιρείας (κρατικές χρηματοδοτήσεις, διαχωρισμός της Ο.Α. σε δύο εταιρείες κλπ.) με την Ε.Ε. θα κλείσουν προκειμένου να συνεχίσει την λειτουργία της χωρίς προβλήματα. Σε περίπτωση, όμως, που η Ε.Ε. κρίνει το αίτημα αρνητικά, η εταιρεία θα πρέπει να κλείσει, τα περιουσιακά της στοιχεί να πωληθούν, ενώ οι εργαζόμενοι είτε θα μεταταχθούν σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες, είτε θα αποχωρήσουν μέσα από πρόγραμμα εθελούσιας εξόδου. Την ίδια στιγμή επιχειρείται αναστροφή του αρνητικού κλίματος που έχει δημιουργήσει για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές η πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, που "καταδικάζει" την εταιρεία υποχρεώνοντάς την να καταβάλει στο ελληνικό δημόσιο 194 εκατ. Ευρο. Μάλιστα αποφασίστηκε η άμεση εφαρμογή της σχετικής απόφασης με την επιβάρυνση του ελληνικού δημοσίου. Η απόφαση αυτή δίνει το πράσινο φως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να πιέσει ακόμα περισσότερο την Ελλάδα να προχωρήσει είτε στην πώληση των Ο.Α. είτε στο κλείσιμο της Ολυμπιακής, ώστε να μην κινήσει περαιτέρω διαδικασίες και αυξημένα πρόστιμα, όπως στη περίπτωση της βελγικής Sabena.

### **20.1 Το "φιλέτο" των Ο.Α.**

Η επίγεια εξυπηρέτηση της Ο.Α. αποτελεί μία ιδιαίτερα κερδοφόρα υπηρεσία και ήδη έχει ξεκινήσει η διαδικασία πώλησής της. Σύμφωνα με πληροφορίες, ενδιαφέρον, μεταξύ άλλων, έχουν εκδηλώσει τρεις εταιρείες: Η Gold air Handling μαζί με την Aegean Airlines (η οποία έχει καταθέσει πρόταση και για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές), και η Sure Estate. Ενδιαφέρον δείχνουν ωστόσο και άλλοι τρεις υποψήφιοι αγοραστές των Ολυμπιακών Αερογραμμών, Olympic Investors, Deutsche BA και SPV Sertice, που ζητούν ως "προίκα" την κερδοφόρα υπηρεσία της επίγεια εξυπηρέτησης για την εξαγορά του πτητικού έργου. Η Ο.Α. εδραιώνεται και στο χώρο της επίγεια εξυπηρέτησης σε επιβάτες, αεροσκάφη και φορτία σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια. Σημειώνεται ότι μετά από ανοικτή διαγωνιστική διαδικασία επελέγη και πάλι για την παροχή υπηρεσιών στα αεροδρόμια της Κέρκυρας και της Ρόδου. Η Ο.Α. – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Α.Ε. εξυπηρετεί σήμερα πάνω από 170 αεροπορικές εταιρείες εμπορικές, charter, στρατιωτικές ή executive, ενώ είναι εγκατεστημένη και στα 38 πολιτικά αεροδρόμια της χώρας. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αρμόδιων υπηρεσιών της εταιρείας, η Ο.Α. θα εξυπηρετήσει περίπου 23 εκατ. επιβάτες και 280.000 πτήσεις κατά το τρέχον έτος 2005.

**20.2 Στα 140 εκατ. Ευρο έφτασαν οι ζημιές.**

Σε 140 εκατ. Ευρο εκτιμούνται οι συσσωρευμένες ζημιές των Ολυμπιακών Αερογραμμών μέχρι το Μάιο, σύμφωνα με στελέχη της εταιρείας. Συγκεκριμένα, μέχρι το τέλος του 2004, οι ζημιές των Ο.Α. είχαν διαμορφωθεί στα 103 εκατ. Ευρο ενώ για το πρώτο πεντάμηνο του 2005 οι ζημιές διαμορφώθηκαν σε περίπου 37 εκατ. Ευρο. Αρνητικό στοιχείο στην προσπάθεια ιδιωτικοποίησης το γεγονός ότι στην εταιρεία δεν μπορεί να γίνει πλέον απόσχιση χρέους, μετά και τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το διαχωρισμό της Ο.Α. Κατά συνέπεια, ο αγοραστής θα πρέπει να ξεκινήσει με αρνητική θέση, αλλά και να επενδύσει άμεσα περίπου 60 εκατ. Ευρο για εκπαίδευση προσωπικού και νέα αεροσκάφη που πρέπει να πάρει η εταιρεία προκειμένου να υλοποιήσει το πρόγραμμά της.

**20.3 Το αγκάθι της εταιρείας.**

Με πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα της εκπαίδευσης σε όλες τις βάλκανικές χώρες, η τεχνική βάση της Ο.Α., αν και θα έπρεπε να αποτελεί ελκυστική επένδυση για την αγορά, αποτελεί μεγάλο "αγκάθι" λόγω του αυξημένου κόστους εργασίας. Σήμερα στην τεχνική βάση απασχολούνται περίπου 800 άτομα, το ετήσιο κόστος των οποίων ξεπερνά τα 73 εκατ. Ευρο. Το 60% του κόστους αυτού αποτελεί πληρωμή υπερωριών των υπαλλήλων της τεχνικής βάσης. Πρόσφατα, η τεχνική βάση έλαβε πιστοποίηση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας Αεροπορίας και γίνεται η πρώτη και μοναδική εταιρεία στην Ελλάδα η οποία πιστοποιείται ως "Φορέας Εκπαίδευσης Προσωπικού Συντήρησης Αεροσκαφών" και με βάση ευρωπαϊκού κανονισμού μπορεί να παρέχει εκπαίδευση και να διενεργεί εξετάσεις σε αεροπορικό υλικό, καθώς επίσης και να εκδίδει σχετικά πιστοποιητικά αναγνώρισης. Οι τύποι των αεροσκαφών και κινητήρων πάνω στους οποίους εκπαιδεύονται ήδη οι σπουδαστές του Τεχνικού Εκπαιδευτικού Κέντρου της Ο.Α. περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, και τα περισσότερα από τα αεροσκάφη τύπου Airbus και Boeing αποτελούν το 75% του παγκόσμιου αεροπορικού στόλου.

**21. Άνοδος για τις ολυμπιακές αερογραμμές το 2005**

Παρόλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ολυμπιακή Αεροπορία το επιβατικό κοινό φαίνεται να τη στηρίζει και να την εμπιστεύεται αφού σημαντική βελτίωση παρουσίασαν τα έσοδα και οι δείκτες επιβατικής κίνησης και πληρότητας της

εταιρίας. Αυτό συνέβη παρ' όλο που ο στόλος ήταν αριθμητικά μικρότερος σε σχέση με πέρυσι.

Ιδιαίτερα θεαματική ήταν η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε προορισμούς του εξωτερικού προς και από τους οποίους ταξίδεψαν περισσότεροι από 184.939 επιβάτες, αύξηση δηλαδή 12,3% έναντι του αντίστοιχου 7μήνου του 2004. Τα έσοδα της εταιρίας την περίοδο αυτή ανήλθαν σε 298,6 εκατ. ευρώ έναντι 260,5 το 2004. Σημειώνεται ότι η εταιρία λειτούργησε το 2004 με στόλο 44 αεροσκαφών ενώ το 2005 μόνο με 40. Η μέση πληρότητα των αεροσκαφών της εταιρίας ανήλθε για πρώτη φορά στο 69% , παρουσιάζοντας αύξηση επτά μονάδων σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

Οι φετινές επιδόσεις των Ολυμπιακών Αερογραμμών υπερέβησαν τις προσδοκίες της διοίκησης, αφού τα παραπάνω απολογιστικά στοιχεία 7μήνου ξεπερνούν τα προβλεπόμενα στο επιχειρησιακό σχέδιο λειτουργίας της εταιρίας κατά 2,1% σε έσοδα και 3% σε επιβατική κίνηση.

Επίσης η Ο.Α. Υπηρεσίες Α.Ε. γίνεται η πρώτη και μοναδική εταιρία στην Ελλάδα η οποία πιστοποιείται ως «φορέας εκπαίδευσης προσωπικού συντήρησης αεροσκαφών», σύμφωνα με το μέρος 147 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού, βάσει του οποίου η τεχνική βάση δύναται να παρέχει εκπαίδευση και να διενεργεί εξετάσεις σε αεροπορικό υλικό, καθώς επίσης και να εκδίδει σχετικά πιστοποιητικά αναγνώρισης.

## **22. Η απόφαση της Commission**

Ιστορικό Στις 11 Δεκεμβρίου 2002, η Επιτροπή έλαβε τελική αρνητική απόφαση για τις ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν στην Ολυμπιακή Αεροπορία και ζήτησε από την Ελλάδα την ανάκτηση παράνομων ενισχύσεων ύψους 160 εκατ. ευρώ. Με την εφαρμογή ενός ειδικού νόμου, η Ελλάδα δημιούργησε στο τέλος του 2003 μία νέα εταιρία, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, η οποία ανέλαβε το πτητικό έργο και το μεγαλύτερο μέρος των στοιχείων του ενεργητικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αφήνοντας στην τελευταία το σύνολο σχεδόν του παθητικού της.

Η δημιουργία της νέας αυτής εταιρίας, σε αντίθεση με τις συνήθεις οικονομικές και λογιστικές πρακτικές, θα είχε ως αποτέλεσμα να παρακαμφθεί η υποχρέωση ανάκτησης των ενισχύσεων, όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο στην απόφασή του της 12ης Μαΐου 2005. Κατά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας τον Μάρτιο 2004, η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσο είναι συμβατή με τα όσα ορίζει η Συνθήκη η συνεχιζόμενη μη πληρωμή από την Ολυμπιακή Αεροπορία των οφειλόμενων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, καθώς επίσης και ο τρόπος



με τον οποίο δημιουργήθηκαν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές στο τέλος του 2003.

Στην πραγματικότητα, αυτό που φαίνεται να συνέβη το Δεκέμβριο 2003 είναι ότι όλες οι πτητικές δραστηριότητες, οι οποίες διεξήγοντο προηγουμένως εντός του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας από την Ολυμπιακή Αεροπορία, την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και τις Μακεδονικές Αερογραμμές, συγκεντρώθηκαν σε μία νέα οντότητα η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακές Αερογραμμές. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές παρέλαβαν επίσης τις χρονοθυρίδες (slots), τα δικαιώματα κυκλοφορίας και τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όλες οι άλλες δραστηριότητες, κυρίως η επίγεια εξυπηρέτηση, η συντήρηση και η επισκευή αεροσκαφών, παρέμειναν στην Ολυμπιακή Αεροπορία (η οποία μετονομάστηκε σε Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες). Η τελευταία συνέχισε να κατέχει ορισμένες πλειοψηφικές συμμετοχές σε διάφορες άλλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών συναφών με τις αερομεταφορές στην Ελλάδα, όπως είναι οι υπηρεσίες τροφοδοσίας (catering), τεχνολογίας πληροφοριών και ανεφοδιασμού καυσίμων.

Η Επιτροπή διαπίστωσε συνεπώς ότι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές αποτελούν διάδοχο εταιρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και ότι, από τη δημιουργία τους, έχουν λάβει σημαντικές κρατικές ενισχύσεις. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μισθώνουν αεροσκάφη είτε από την Ολυμπιακή Αεροπορία είτε άμεσα από το ελληνικό Δημόσιο και καταβάλλουν σημαντικά χαμηλότερα, δεδομένου ότι η εταιρία είχε ήδη λάβει κατά το παρελθόν ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

Ολοκληρώνοντας τη διαδικασία που είχε κινήσει τον Μάρτιο 2004 για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην εταιρεία από τον Δεκέμβριο του 2002, η Επιτροπή κήρυξε παράνομα αρκετά μέτρα με τα οποία το ελληνικό Δημόσιο παρείχε «αδικαιολόγητο πλεονέκτημα» στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Και ζητεί να επιστραφεί στο ελληνικό Δημόσιο ένα ποσό γύρω στα 700 εκατ. ευρώ, κινώντας την προδικαστική διαδικασία κατά της Ελλάδας και απειλώντας με επιβολή προστίμου.

Κατά την Επιτροπή, το ποσό που πρέπει να επιστρέψει η εταιρεία αφορά:

- ❖ Την ανάληψη από το Ελληνικό Δημόσιο και την Ο.Α. μέρους του κόστους μίσθωσης αεροσκαφών από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, συνολικού ύψους περίπου 40 εκατομ. ευρώ.
- ❖ Την αδικαιολόγητη καταβολή περίπου 90 εκατομ. ευρώ από το ελληνικό Δημόσιο προς την Ο.Α. κατά τη στιγμή της δημιουργίας των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της μεταβίβασής τους στο Δημόσιο. Η ενίσχυση προκύπτει από την υπερεκτίμηση των στοιχείων του ενεργητικού που μεταβιβάστηκαν στο Δημόσιο.

- ❖ Την ανοχή από το Ελληνικό Δημόσιο της μη πληρωμής από την Ο.Α., μεταξύ Δεκεμβρίου του 2002 και Δεκεμβρίου του 2004, οφειλόμενων φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης ποσού άνω των 350 εκατομ. ευρώ.
- ❖ Την ανάληψη από το Ελληνικό Δημόσιο διαφόρων οικονομικών υποχρεώσεων της Ο.Α., που συνδέονται κυρίως με συμβάσεις μίσθωσης αεροσκαφών και την αποπληρωμή τραπεζτικού δανείου, ποσού το οποίο μπορεί να ανέλθει σε 60 εκατομ. ευρώ.
- ❖ Την καταβολή από το Ελληνικό Δημόσιο παράνομων ενισχύσεων ύψους 160 εκατομ. ευρώ που αφορούν την πριν από το 2002 περίοδο και για τις οποίες η Ελλάδα καταδικάστηκε τον Μάιο του 2004 από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι το ακριβές συνολικό ποσό που πρέπει να επιστρέψει στο ελληνικό Δημόσιο η Ο.Α., το οποίο εκτιμά γύρω στα 700 εκατομ. ευρώ, θα καθοριστεί μετά από διαβουλεύσεις με την κυβέρνηση. Οι συζητήσεις με την Αθήνα, που θα αυξήσουν ή θα μειώσουν το ποσό, θα αφορούν κυρίως το ποσό των 350 εκατομ. ευρώ για οφειλόμενους φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης της εταιρείας.

Η Επιτροπή έλαβε 5 αποφάσεις στο διάστημα μιας 10ετίας για την Ο.Α., εκ των οποίων οι 3 ήταν θετικές για την εταιρεία, επιτρέποντας τη χορήγηση ενισχύσεων με σκοπό την αναδιάρθρωσή της, μια αναδιάρθρωση που δεν έγινε ποτέ. Θα ήταν άδικο για τις άλλες εταιρείες που τηρούν τους κανόνες ανταγωνισμού να κλείσει τα μάτια η Επιτροπή στις παράνομες κρατικές επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στην Ο.Α. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της ελληνικής πλευράς, θα υπάρξει επιβολή προστίμου από το Ευρωπαϊκό δικαστήριο.

Η Επιτροπή θα στείλει προειδοποιητική επιστολή στην κυβέρνηση, η οποία θα πρέπει εντός δύο μηνών να την ενημερώσει για τα μέτρα που προτίθεται να λάβει ώστε να συμμορφωθεί με την απόφαση. Διαφορετικά, θα στείλει στη συνέχεια αιτιολογημένη γνώμη, ένα στάδιο πριν από την άσκηση προσφυγής στο Ευρωδικαστήριο.

### **23. Αμερικάνικο ενδιαφέρον για την Ο.Α.**

Από τους «μνηστήρες» που αναφέρθηκαν παραπάνω για την Ολυμπιακή Αεροπορία εξακολουθεί να ενδιαφέρεται ο όμιλος Olympic Investors. Ο όμιλος ενδιαφέρεται για το πτητικό έργο, ενώ στις προθέσεις του είναι να ενταχθούν άλλα 8 αεροσκάφη στον ήδη υπάρχοντα στόλο και να αναπτυχθεί μια ακόμα γραμμή προς τις ΗΠΑ. Για τους εργαζόμενους αναφέρουν ότι λογικό είναι να ανησυχούν και ότι θα οι

περισσότεροι θα παραμείνουν στην εταιρία, ενώ εφ' όσον ανοίξουν νέοι προορισμοί θα χρειαστούν ακόμα περισσότερα άτομα.

Οι εργαζόμενοι τηρούν στάση αναμονής, τονίζοντας ότι δεν προτίθενται να διαταράξουν την λειτουργία της εταιρίας με κινητοποιήσεις. Από την άλλη μεριά η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Συντακτών προτρέπει τις Ενώσεις (ΕΣΗΕΑ, ΕΣΗΕΜ-Θ, ΕΣΗΕΠΗΝ, ΕΣΗΕΘΣΕΕ και ΕΣΠΗΤ) και τα μέλη τους να χρησιμοποιούν αποκλειστικά τον εθνικό αερομεταφορέα για όλους τους αεροπορικούς προορισμούς τους.

Ο ρόλος της Ολυμπιακής στην ανάπτυξη του τουρισμού ήταν και είναι πολύ σημαντικός. Οι Ολυμπιακές Αερογραμμές μεταφέρουν κάθε χρόνο 5 εκατομμύρια επιβάτες και αν «βγουν» από την αγορά θα είναι δύσκολο να καλυφτούν αυτές οι θέσεις. Αυτό εκτός από τις σοβαρές παρενέργειες που θα έχει για τον τουρισμό.

## *Κεφάλαιο Δεύτερο*

### *Οι ανταγωνιστικές εταιρίες*

---

## Οι Ανταγωνίστριες Εταιρίες

### 1. Συμμετοχές- Συμμαχίες- Συγγωνεύσεις- Εξαγορές

Η συνεργασία ανάμεσα στις αεροπορικές επιχειρήσεις αποτελούσε ανέκαθεν ένα συστατικό στοιχείο της αεροπορικής βιομηχανίας. Οι συνηθέστερες μορφές ήταν τα pool agreements και τα interline agreements. Η διαφορά ανάμεσα στις παραδοσιακές και τις σύγχρονες μορφές συνεργασίας ανάμεσα στις αεροπορικές επιχειρήσεις, έγκειται στην έκταση και το βάθος της αλληλοδιείσδυσης. Οι παράγοντες που οδήγησαν στις συμμαχίες είναι:

- ❖ Οι επιπτώσεις από την φιλελευθεροποίηση των Η.Π.Α.
- ❖ Ο συνωστισμός στα αεροδρόμια που πιέζει για συνεργασία.
- ❖ Οι ανάγκη για αύξηση της συχνότητας των μικρών και μεσαίων αποστάσεων δρομολογίων.
- ❖ Η εμφάνιση των CRS'S.
- ❖ Η απόφαση της ΕΟΚ για φιλελευθεροποίηση των εναέριων μεταφορών και η τάση για ιδιωτικοποίηση που αφαίρεσε τη δυνατότητα από τις εθνικές αεροπορικές επιχειρήσεις για κρατική χρηματοδότηση, πιέζουν τις μικρές εθνικές αεροπορικές επιχειρήσεις να βελτιώσουν την αποδοτικότητα τους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι από τις 172 συνεργαζόμενες αεροπορικές επιχειρήσεις το 1990, οι 82 είχαν επιλέξει τη μορφή ανταλλαγής μετοχών. Σαν κύρια αιτία της επιλογής για συνεργασία μέσω της ανταλλαγής πακέτου μετοχών προβάλλεται η προσπάθεια για πρόσβαση σε νέες αγορές που εμποδιζόταν από τις ήδη κυρίαρχες στις αγορές αυτές αεροπορικές εταιρίες.

Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η εκχώρηση από την SAS στην TWA των ΗΠΑ του 10% του πακέτου των μετοχών της για την απόκτηση του δικαιώματος της 8ης ελευθερίας (cabotage), δηλαδή του δικαιώματος να πραγματοποιεί η SAS εσωτερικά δρομολόγια στις ΗΠΑ από το διεθνές αεροδρόμιο Newark.

Οι συμμαχίες λοιπόν, που πραγματοποιούνται μπορούν να χωριστούν, ανάλογα με την αιτία για την οποία πραγματοποιούνται, σε δύο κατηγορίες. Στις επιθετικές (κατάκτηση νέων αγορών, εξαγορά μικρότερων) και στις αμυντικές (υπεράσπιση του ήδη κατακτημένου τμήματος της αγοράς κτλ). Οι μεγάλες λοιπόν αεροπορικές επιχειρήσεις προωθούν τις συμμαχίες και κύρια τις ανταλλαγές μετοχών, με στόχο την κυριαρχία στην αγορά, ενώ οι μικρότερες ακολουθούν με στόχο την

επιβίωση, που όμως στην περίπτωση αυτή θα έχει σαν αποτέλεσμα τον συμπληρωματικό τους ρόλο και τον εξαρτημένο τους χαρακτήρα.

Άλλο παράδειγμα global alliance μπορεί να χαρακτηριστούν οι σχέσεις που διαμορφώθηκαν το 1990 ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρίες SWISSAIR, SINGAPORE και DELTA που περιλαμβάνουν:

- ❖ Ανταλλαγή πακέτου μετοχών
- ❖ Συμφωνία για συντονισμό στα επίπεδα των διεθνών ναύλων
- ❖ Συμφωνία για συντονισμό στα διεθνή δρομολόγια
- ❖ Συμφωνία για αλληλοδανεισμό προσωπικού καμπίνας επιβατών
- ❖ Συμφωνία για συντονισμό στις ευκαιρίες αγοράς

Σαν παράδειγμα μιας μέσου επιπέδου συμμαχίας μπορεί να αναφερθεί η περίπτωση της BRITISH AIRWAYS και της UNITED που περιλαμβάνει:

- ❖ Συμφωνία για συντονισμό στα διεθνή δρομολόγια
- ❖ Ταύτιση των κωδικών των διεθνών πτήσεων των CRS'S

Στο άλλο άκρο βρίσκονται οι πιο χαλαρές και γι' αυτό λιγότερο ισχυρές συμμαχίες αγοράς (market alliance), που αφορούν σε αλληλοεξυπηρέτηση δρομολογίων που μετατρέπει όμως έτσι σταδιακά τις αδύνατες εταιρείες σε συμπληρωματικές των ισχυροτέρων.

---

## **2. Επιπτώσεις από τις συμμαχίες**

### **2.1 Θετικές**

1. Είναι δυνατόν να αυξηθεί η χωρητικότητα στα δρομολόγια μακρινών αποστάσεων αλλά και η συχνότητα των δρομολογίων.
2. Επίσης να αυξηθούν οι εξυπηρετούμενοι προορισμοί μακρινών αποστάσεων.
3. Μειώνονται ορισμένες πλευρές του κόστους, λόγω της συνδυασμένης αμοιβαίας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμιο, CRS κλπ.

### **2.2 Αρνητικές**

1. Μείωση του ανταγωνισμού με συνέπεια το μονοπώλιο, την αύξηση των ναύλων, τη μείωση της έντασης για μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας.
2. Πιθανότητα θα μειωθούν οι απευθείας πτήσεις, αφού στα πλαίσια των συμμαχιών θα επιδιώκεται η συγκέντρωση των επιβατών στο ευνοϊκότερο για τις σύμμαχες εταιρείες με το ακτινωτό σύστημα. Με το σύστημα αυτό βέβαια κερδισμένος βγαίνει ο ισχυρότερος εταίρος, αφού έτσι έχει πρόσβαση στις αγορές του πλέον αδυνάτου.

3. Μείωση της εξυπηρέτησης των δρομολογίων μικρότερων αποστάσεων που είναι λιγότερο κερδοφόρα, συγκριτικά με εκείνα των μεγάλων αποστάσεων.
4. Οι συμμαχίες, ιδιαίτερα λίγων και μεγάλων μεταφορέων, θα έχουν σαν συνέπεια να ελέγχουν και ένα σεβαστό ποσοστό της αγοράς και ταυτόχρονα το πλέον κερδοφόρο. Σα συνέπεια όχι του ανταγωνισμού αλλά της δημιουργίας ολιγοπωλιακών συνθηκών.

Ανεξάρτητα από τις προθέσεις και τις επιδιώξεις αυτών των αεροπορικών επιχειρήσεων που προωθούν και υλοποιούν τις συμμαχίες και ιδιαίτερα εκείνες που με ανταλλαγή μετοχών, οι διακηρύξεις για αμοιβαίο όφελος όχι μόνο δεν έχουν επιβεβαιωθεί ακόμα αλλά εκτιμάται ότι από τις συμμαχίες αυτές δεν μπορούν να βγουν όλοι κερδισμένοι. Θα ωφεληθούν ιδιαίτερα, οι μεγάλοι αεροπορικοί όμιλοι, που έχουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση κεφαλαίων, που ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς, που ελέγχουν την παραγωγή και έχουν την πλέον ολοκληρωμένη χρήση των νέων τεχνολογιών.

### 3. One World - StarAlliance - SkyTeam

Το μέλλον της πολιτικής αεροπορίας φαντάζει αδιανόητο χωρίς την στενή συνεργασία των αεροπορικών εταιριών. Η μακροχρόνια συνεργασία μεταξύ KLM και Northwest Airlines έχει δείξει ότι μια τέτοια συμμαχία μπορεί να φέρει ουσιαστικά πλεονεκτήματα, παρά τον σκληρό ανταγωνισμό και τη ασταθή οικονομία. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 3 μεγάλες συμμαχίες στον κόσμο της πολιτικής αεροπορίας. Αυτές είναι η **One World** η οποία περιλαμβάνει τις British Airways, American Airlines, Quanta, Cathaway Pacific, Iberia, LAN, Finnair, Aer Lingus, η **StarAlliance**, η οποία περιλαμβάνει τις Air Canada, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, BMI, Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines, Spannair, TAP, Thai Airways International, United, US Airways, Varig, και τέλος η **SkyTeam** με τις Aeromexico, Air France, KLM, Alitalia, Continental Airlines, Delta, Korean Air, NWA, Tjech Airlines.



#### 3.1 One world

Η One World ενώνει 8 από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες στον κόσμο, όλες με πολύ καλή φήμη στην εξυπηρέτηση των πελατών γι' αυτό και έχει τα παρακάτω πλεονεκτήματα.

- Παρέχει στους πελάτες και τις αεροπορικές εταιρίες εξυπηρετήσεις που καμία αεροπορική εταιρία δεν μπορεί να παρέχει μόνη της.
- Προσφέρει ένα μεγάλο εύρος ναύλων και προϊόντων.
- Υποστηρίζει τις καινοτομίες, ώστε να μπορεί να προσφέρει το καλύτερο δυνατό στους πελάτες της.
- Πρόσφατα απέκτησε το διεθνές βραβείο για τις αεροπορικές συμμαχίες.
- Εξυπηρετεί ένα απaráμιλλο διεθνές δίκτυο.

Πέρυσι, η One World μετέφερε πάνω από 230 εκατομμύρια επιβάτες και πέταξε πάνω από 2.25 δις μίλια. Με τις συμμαχίες οι διεθνείς μεταφορές γίνονται πιο εύκολες, αποκτούν μεγαλύτερη αξία και είναι πιο αποδοτικές. Επίσης μπορούν να προσφέρουν λύσεις πέρα από το στενά όρια του τοπικού δικτύου μιας αεροπορικής εταιρίας. Για να μπει μία εταιρία στην συμμαχία, η τελευταία θέτει υψηλά στάνταρ ποιότητας στην εξυπηρέτηση και την ασφάλεια. Με αυτόν τον τρόπο οι πελάτες νιώθουν άνετα και σαν το σπίτι τους με όλες τις δυνατές περιποιήσεις και οι αεροπορικές εταιρίες επιτυγχάνουν προνόμια που καμία δεν θα μπορούσε να τα αποκτήσει μόνη της.

STAR ALLIANCE™ 

### **3.2 StarAlliance**

Η StarAlliance έχει πρόσβαση σε 795 αεροδρόμια σε 139 χώρες. Κάθε επιβάτης που ταξιδεύει με οποιαδήποτε εταιρεία που ανήκει στην StarAlliance έχει τη δυνατότητα να κερδίσει μίλια και να έχει κάποια ιδιαίτερα προνόμια όπως π.χ. την προτεραιότητα στην κράτηση θέσεων και στην επιβίβαση. Η συμμαχία περιλαμβάνει 16 αεροπορικές εταιρίες και η είναι η μεγαλύτερη αυτή τη στιγμή.



### **3.3 SkyTeam**

Η SkyTeam είναι μία παγκόσμια συμμαχία η οποία έχει 9 μέλη, και περιλαμβάνει τις Aeromexico, Air France, Alitalia, Continental, Czech Airlines, Delta, KLM, Korean Air, Northwest Airlines. Προσφέρει σε 343,6 εκατομμύρια ετήσιους επιβάτες ένα παγκόσμιο δίκτυο με περισσότερους από 15,000 κύριους προορισμούς.





#### **4. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

##### **5. AEGEAN AIRLINES**

Η Aegean airlines είναι η σημαντικότερη ανταγωνίστρια εταιρία της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο εσωτερικό. Αυτή τη στιγμή ίσως είναι και η μοναδική. Ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1999 και μέσα σε ένα χρόνο κατάφερε να πραγματοποιεί πτήσεις σε 11 προορισμούς σε όλη την Ελλάδα και περισσότερες από 80 πτήσεις ημερησίως. Ο στόλος της μέσα σε αυτόν τον χρόνο έχει αυξηθεί σημαντικά. Ξεκινάει με 2 αεροσκάφη JET AVRO RJ 100 το 1999 και σήμερα ο στόλος της αποτελείται από 6 ιδιόκτητα JET AVRO RJ 100, κατασκευής BAE SYSTEMS και 13 αξιόπιστα αεροσκάφη τύπου BOEING 737-300/400.

Τον Οκτώβριο του 2000 βραβεύεται ως η τρίτη καλύτερη αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη από τον Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιριών (ERA). Το 2001 ενώνεται με την Cronus Airlines, εξυπηρετώντας 11 προορισμούς στο εσωτερικό και 7 στο εξωτερικό. Μέχρι τώρα έχει επεκτείνει το δίκτυο της, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, με άλλους 4 προορισμούς.

##### **5.1 Economy class**

Στην οικονομική θέση της Aegean Airlines ο επιβάτης μπορεί να απολαύσει περισσότερο χώρο και άνεση και επιπλέον άψογη εξυπηρέτηση που προσφέρει το προσωπικό. Κατά τη διάρκεια της πτήσης σερβίρονται σάντουιτς, καφές ή αναψυκτικό. Ο επιβάτης μπορεί να διαβάσει κατά τη διάρκεια της πτήσης το περιοδικό ποικίλης ύλης "BLUE", ενώ στις πτήσεις εξωτερικού το περιοδικό "SHOP ON BOARD" το οποίο ανανεώνεται δύο φορές το χρόνο, και να αγοράσει επώνυμα αρώματα, καλλυντικά και αξεσουάρ σε πολύ ελκυστικές τιμές.

##### **5.2 Business class εσωτερικού**

Η Aegean παρέχει δωρεάν την ενοικίαση αυτοκινήτου για μία ημέρα στους επιβάτες της business class με μόνη χρέωση τους φόρους αν ο επιβάτης επιθυμεί να το παραλάβει από το αεροδρόμιο αλλιώς δεν υπάρχει καμία επιβάρυνση.

Ταξιδεύοντας με business class σε πτήσεις εσωτερικού υπάρχουν τα εξής προνόμια:

- ❖ Check in σε ξεχωριστό counter
- ❖ Προτεραιότητα στην παραλαβή των αποσκευών
- ❖ Δυνατότητα κλεισίματος θέσης τηλεφωνικά
- ❖ Επιπλέον βάρος αποσκευών έως και 10 κιλά
- ❖ Ειδικό όχημα μεταφοράς από και προς το αεροσκάφος.

- ❖ Πρόσβαση στις αίθουσες αναμονής “Aegean Club Lounge” στα αεροδρόμια «Ελ. Βενιζέλος» στην Αθήνα, «Μακεδονία» στη Θεσσαλονίκη και «Δημόκριτος» στην Αλεξανδρούπολη. Πριν από το ταξίδι υπάρχει η δυνατότητα χαλάρωσης με ένα ποτό ή σνακ.

### **5.3 Business class εξωτερικού**

Στη business class εξωτερικού παρέχονται τα ίδια προνόμια όπως στις πτήσεις εσωτερικού και επιπλέον:

- ❖ Ειδικά διαμορφωμένος χώρος για περισσότερο χώρο μέσα στο αεροσκάφος
- ❖ Κενό μεσαίο κάθισμα για περισσότερη άνεση
- ❖ Προσφορά κρύου πιάτου
- ❖ Επιλογή από 3 διαφορετικά ζεστά γεύματα
- ❖ Ζεστές πετσέτες
- ❖ Επιλογή από ποικιλία εδεσμάτων
- ❖ Προσφορά σαμπάνιας ή πορτοκαλάδας κατά την απογείωση
- ❖ Προσφορά καφέ, λικέρ, κονιάκ και σοκολατάκια
- ❖ Ποικιλία εφημερίδων και περιοδικών σε διάφορες γλώσσες
- ❖ Δυνατότητα αγοράς προϊόντων

### **5.4 Υπηρεσίες**

#### **❖ Άτομα με ειδικές ανάγκες**

Η Aegean airlines παρέχει σε όλα τα άτομα με ειδικές ανάγκες, όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες, προκειμένου να έχουν μια ασφαλή επιβίβαση στο αεροσκάφος και μία άνετη πτήση. Οι αναπηρικές καρέκλες μεταφέρονται χωρίς χρέωση, επιπρόσθετα με το κανονικό επιτρεπόμενο όριο αποσκευών. Ειδική μέριμνα υπάρχει και για ηλικιωμένους επιβάτες κατά το Check-in, εφόσον ζητηθεί κατά την κράτησή τους.

#### **❖ Ασυνόδευτα παιδιά**

Η υπηρεσία για ασυνόδευτα παιδιά, επιτρέπει σε ανήλικα άτομα από 5-12 ετών να ταξιδεύουν με ασφάλεια όταν λόγω συγκεκριμένων περιπτώσεων δεν ταξιδεύουν με τους γονείς τους. Η υπηρεσία είναι εφικτή εφόσον ζητηθεί κατά τη κράτηση. Τα ασυνόδευτα παιδιά επιβιβάζονται πρώτα και είναι υπό την επίβλεψη του προσωπικού εδάφους μέχρι να παραδοθούν στο υπεύθυνο άτομο, που έχει ορισθεί από τους γονείς, στο αεροδρόμιο άφιξης.

#### **❖ Miles & bonus**

Είναι ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που παρέχει τη δυνατότητα όσο πιο συχνά ένας επιβάτης πετάει με την εταιρία, στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, να

απολαμβάνει προνόμια και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Με κάθε ταξίδι ο επιβάτης κερδίζει μίλια που ανταποκρίνονται σε δωρεάν εισιτήρια για τους προορισμούς του δικτύου, δωρεάν ενοικίαση αυτοκινήτου και άλλες επιπρόσθετες παροχές.

❖ **E- ticket**

Μέσω της νέας υπηρεσίας e- ticket πραγματοποιείται ταυτόχρονη κράτηση και έκδοση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, μέσω της πιστωτικής κάρτας. Δεν χρειάζεται πλέον έντυπο εισιτήριο, γεγονός που επιτρέπει την εξοικονόμηση χρόνου πηγαίνοντας κατευθείαν στο check-in. Για την πραγματοποίηση του ταξιδιού αρκεί μόνο η επίδειξη ταυτότητας ή διαβατηρίου στον έλεγχο εισιτηρίων του αεροδρομίου.

❖ **E- check in**

Με τη νέα υπηρεσία e- check in παρέχεται η δυνατότητα να πραγματοποιείται μέσω υπολογιστή ο έλεγχος του e- ticket για μία ή περισσότερες πτήσεις. Έτσι εξοικονομείται χρόνος πηγαίνοντας απευθείας στη θύρα επιβίβασης του αεροδρομίου, τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από την αναχώρηση της πτήσης, χωρίς να χρειαστεί ο επιβάτης να παρουσιαστεί προηγουμένως στο check in counter. Η υπηρεσία του ηλεκτρονικού check in απευθύνεται σε επιβάτες που μεταφέρουν μόνο χειραποσκευές, σε περίπτωση που μεταφέρουν αποσκευές, η παρουσία στο check in counter του αεροδρομίου είναι υποχρεωτική.

❖ **Εξυπηρέτηση πελατών**

Για περιπτώσεις που η καθυστέρηση της πτήσης ξεπερνά τη 1 ώρα και οφείλεται σε υπαιτιότητα της Aegean, η εταιρία προσφέρει στους επιβάτες της συγκεκριμένης πτήσης ένα δωρεάν εισιτήριο. Η παραπάνω διαδικασία ισχύει μόνο για τις πτήσεις εσωτερικού.

### **5.5 Ασφάλεια**

Μερικές από τις προδιαγραφές λειτουργίας της εταιρίας είναι τα αυστηρά κριτήρια επιλογής στελεχών, η διαρκής εκπαίδευση του προσωπικού πτήσεων, οι μέθοδοι και τα εργαλεία εκπαίδευσης, η επιλογή των αεροσκαφών και εξοπλισμού και η πιστή εφαρμογή σύγχρονων διαδικασιών. Οι πιλότοι επιλέγονται με βάση τον χαρακτήρα, τις επαγγελματικές τους ικανότητες και την πειθαρχία τους. Τα αεροσκάφη είναι εξοπλισμένα με την πιο εξελιγμένη τεχνολογία και υποστηρίζουν την πτητική δραστηριότητα σε όλες τις καιρικές συνθήκες. Η συντήρηση του στόλου γίνεται σε καθημερινό επίπεδο στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου από το τεχνικό τμήμα, το οποίο αποτελείται από μηχανικούς, αεροναυπηγούς, μηχανολόγους.

**6. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ****7. KLM ROYAL DUTCH AIRLINES**

Η KLM είναι μία διεθνής αεροπορική εταιρία που λειτουργεί σε όλο τον κόσμο. Η βάση της είναι στο αεροδρόμιο του Άμστερνταμ "Schiphol", ένα από τα πιο μοντέρνα αεροδρόμια στον κόσμο. Η KLM ασχολείται με τρεις δραστηριότητες : μεταφορά επιβατών, μεταφορά εμπορευμάτων και μηχανικοί έλεγχοι και συντήρηση. Εξυπηρετεί πάνω από 400 πόλεις, σε 85 χώρες, σε 6 ηπείρους.

Το 2004-2005 ένωσε τις δυνάμεις της με την Air France, και έγινε μέλος της SkyTeam, μίας παγκόσμιας συμμαχίας, στην οποία πολλές σημαντικές ευρωπαϊκές, αμερικάνικες, και ασιατικές αεροπορικές εταιρίες έχουν ενώσει τις δυνάμεις τους (συμπεριλαμβανομένων των Air France, Alitalia, CSA, Delta Air Lines και Korean Air). Σαν μέλος της SkyTeam, η KLM θα κερδίσει τη δυνατότητα να γίνει ένας ισχυρός παίχτης στην παγκόσμια συμμαχία που προσφέρει μια σημαντική θέση στις τρεις κυριότερες οικονομικές αγορές, της Ευρώπης, της Αμερικής και της Ασίας. Με τη συνεργασία της με την Kenya Airways, έχει μια ισχυρή θέση και στην Αφρική.

**7.1 Economy class**

Στην οικονομική θέση οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν τις τελευταίες ταινίες, να ακούσουν μουσική της αρεσκείας τους ή να ακούσουν ειδήσεις. Υπάρχει η δυνατότητα, με την βοήθεια της εξελιγμένης τεχνολογίας, να ξεκινάει ο κάθε επιβάτης όποια στιγμή θέλει την ταινία. Η μπορεί να διαβάσει το περιοδικό της KLM, Holland Herald. Επίσης σερβίρεται πλήρες γεύμα και υπάρχει η δυνατότητα επιλογής ποτού από τον κατάλογο.

**7.2 Business class**

Στην business class οι θέσεις είναι σε αρκετά μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και μπορούν να πέσουν πίσω περίπου 150 μοίρες για έναν ευχάριστο ύπνο. Ο κάθε επιβάτης έχει ξεχωριστό φως, οθόνη τηλεόρασης και τηλέφωνο. Υπάρχει επιλογή από 3 διαφορετικά γεύματα, ενώ αν το ταξίδι είναι αργά τη νύχτα μπορεί να επιλέξει ένα ελαφρύ γεύμα ή ένα σνακ. Όπως και στην οικονομική θέση υπάρχουν προβολές ταινιών και ραδιοφωνικών εκπομπών, οι οποίες μπορούν να ξεκινάνε όποτε ο επιβάτης το επιθυμεί.

**7.3 Υπηρεσίες****7.3.1 KLM e- ticket**

- ❖ Είναι γρήγορο. Δεν χρειάζεται πλέον να παραλαμβάνουν οι επιβάτες το εισιτήριο από το αεροδρόμιο ή μέσω ταχυδρομείου.

- ❖ Είναι ασφαλές. Μόλις κλειστεί το εισιτήριο αποθηκεύεται σε μία βάση δεδομένων, οπότε είναι αδύνατο να χαθεί ή να κλαπεί. Επίσης ο επιβάτης έχει πρόσβαση στο εισιτήριο του για τυχόν αλλαγές πριν εκδοθεί.
- ❖ Είναι εύκολο. Μπορεί να κλειστεί μέσω της ιστοσελίδας της εταιρίας ή μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα.  
Ανάλογα με το τόπο διαμονής η εταιρία μπορεί να στείλει το εισιτήριο με e-mail, fax ή ταχυδρομείο. Για λόγους ασφαλείας θα πρέπει να το έχουν οι επιβάτες επάνω τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

### **7.3.2 Check in**

Το check in γίνεται μέσω:

- ❖ Των γραφείων check in στο αεροδρόμιο. Για πτήσεις μέσα στην Ευρώπη το check in ξεκινάει 2 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης και σταματάει 40 λεπτά πριν την αναχώρηση. Για διηπειρωτικές πτήσεις είναι επίσης 2 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης αλλά η πτήση κλείνει 60 λεπτά πριν την αναχώρησή της.
- ❖ Internet. Το Internet check in είναι διαθέσιμο 30 – 1 ώρα πριν την αναχώρηση της πτήσης.
- ❖ Μηχανημάτων check in. στο αεροδρόμιο υπάρχει μηχάνημα στο οποίο οι επιβάτες μπορούν να κάνουν check in οποιαδήποτε ώρα της ημέρας αναχώρησης τους.
- ❖ Τηλεφωνικό check in. Είναι διαθέσιμο από 30 ώρες μέχρι 1 ώρα πριν αναχώρηση.

### **7.3.3 Flying blue**

Είναι το πρόγραμμα με το οποίο οι συχνοί επιβάτες της KLM, μαζεύουν μίλια και κερδίζουν κάποια ιδιαίτερα προνόμια κάθε φορά που πετάνε. Το πρόγραμμα αυτό είναι σε συνεργασία με την Air France. Ανάλογα με τα μίλια που διανύουν αποκτούν 3 κάρτες προνομίων, την Silver Benefits, την Gold Benefits και τέλος την Platinum Benefits.

Με την Silver Benefits έχουν τα ακόλουθα προνόμια:

- ❖ 50% bonus για κάθε πτήση που κάνουν
- ❖ αποκλειστική υπηρεσία κρατήσεων
- ❖ εξασφαλισμένη θέση με ειδοποίηση 7 ημερών
- ❖ προτεραιότητα στη λίστα αναμονής
- ❖ επιλογή προτιμώμενης θέσης
- ❖ προτεραιότητα στο check in και στη μεταφορά
- ❖ επιπλέον βάρος αποσκευών
- ❖ προτεραιότητα στην επιβίβαση

Με την Gold Benefits ισχύουν τα ίδια προνόμια όπως και στη Silver με μερικά επιπλέον:

- ❖ 75% bonus για κάθε πτήση
- ❖ προτεραιότητα στην παραλαβή των αποσκευών
- ❖ πρόσβαση στο σαλόνι πριν την αναχώρηση της πτήσης

Τέλος, η Platinum Benefits έχει ακριβώς τα ίδια προνόμια με την Gold μόνο που έχει ισόβια ισχύ από την στιγμή που ο επιβάτης την αποκτήσει.

#### **7.3.4 Άτομα με ειδικές ανάγκες**

Για τα άτομα με κινησιακές δυσκολίες υπάρχουν παροχές χωρίς χρέωση όπως:

- ❖ ειδικό διαιτολόγιο
- ❖ βοήθεια κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και των μεταφορών
- ❖ τη μεταφορά της αναπηρικής καρέκλας
- ❖ συνοδεία σκύλου-οδηγού για όσο είναι απαραίτητο
- ❖ ειδική καμπίνα για αναπηρικές καρέκλες

Επίσης υπάρχει φυλλάδιο το οποίο αναφέρει όλες τις υπηρεσίες και τις διευκολύνσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, το οποίο είναι διαθέσιμο σε γραφή Braille, έκδοση με μεγάλα γράμματα και σε κασέτα.

#### **7.3.5 Ασυνόδευτα παιδιά**

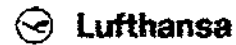
Παιδιά 5-14 χρόνων μπορούν να ταξιδεύουν μόνα τους κάνοντας χρήση της υπηρεσίας για ασυνόδευτα ανήλικα παιδιά. Με αυτή την υπηρεσία οι γονείς μπορούν να είναι σίγουροι ότι τα παιδιά τους θα έχουν επιπλέον προσοχή από το προσωπικό καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Στο αεροδρόμιο του Άμστερνταμ υπάρχει ειδικός χώρος όπου τα παιδιά μπορούν να απολαύσουν ένα αναψυκτικό, να διαβάσουν βιβλία ή να παίξουν παιχνίδια πριν την επιβίβαση. Μόλις το παιδί φτάσει στο προορισμό του θα παραδοθεί στο άτομο που έχει υποδειχθεί σαν κηδεμόνας του.

#### **7.3.6 Γεύματα**

Μερικοί επιβάτες έχουν ιδιαίτερες προτιμήσεις όσο αφορά τα γεύματά τους εν πτήση. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει ένας αριθμός από ειδικά γεύματα για τις διηπειρωτικές πτήσεις. Η προετοιμασία των φαγητών αυτών στηρίζεται στις απαιτήσεις ιατρικών διαίτων, θρησκευτικών και χορτοφαγικών πεποιθήσεων. Επίσης υπάρχουν ειδικά γεύματα για νήπια και παιδιά. Αυτά τα γεύματα μπορούν να παραγγελθούν 36 ώρες πριν από την αναχώρηση της πτήσης μέσω της κράτησης.

## **8. LUFTHANSA**

### **8.1 Check in:**



Η αεροπορική εταιρεία της Lufthansa, εκδίδει μία κάρτα επιβίβασης την οποία οι πελάτες οφείλουν να έχουν μαζί τους κατά το ταξίδι. Η κάρτα αυτή λειτουργεί σαν κάρτα αναγνώρισης για την εταιρεία στη διαδικασία του check in. Εκδίδεται κατά την κράτηση δωρεάν, εφόσον επιθυμεί ο πελάτης και έχει σαν στόχο την άμεση επιβίβασή του στην πτήση, χωρίς καθυστερήσεις. Ο πελάτης με αυτή την κάρτα, η οποία αναγράφει όλα τα στοιχεία της πτήσης, μπορεί να βρίσκεται στο αεροδρόμιο έως και είκοσι λεπτά πριν την πτήση. Σε περίπτωση που ο πελάτης δεν επιθυμεί την έκδοση τέτοιας κάρτας, το check in γίνεται με το "παραδοσιακό" τρόπο, δηλαδή, με έλεγχο του εισιτηρίου και ταυτότητα, δίπλωμα, ή διαβατήριο. Η κράτηση μπορεί να πραγματοποιηθεί έως και 24 ώρες πριν από την πτήση.

### **8.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες:**

Η Lufthansa παρέχει στους πελάτες της, μία τεράστια ποικιλία απευθείας πτήσεων για πάνω από 1000 αεροδρόμια στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την Ελβετία και την Νορβηγία. Εγγυάται την μικρότερη δυνατή καθυστέρηση για το check in, την μεταφορά αποσκευών, τους ελέγχους ασφάλειας μέχρι τον τελικό προορισμό. Όσον αφορά την ασφάλεια, η Lufthansa ακολουθεί κατά γράμμα τους κανόνες που έχει επιβάλει η IATA. Υπάρχει η δυνατότητα, εφόσον ζητηθεί, η εταιρεία να οργανώσει πτήση ακριβώς στα "μέτρα" του πελάτη, με τα ιδιωτικά τζετ που διαθέτει για αυτό ακριβώς το σκοπό. Επίσης, παρέχεται μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο, αν ζητηθεί. Τέλος, σε κάθε πτήση προσφέρεται διαφορετικό μενού, το οποίο εξαρτάται από την χώρα στην οποία βρίσκεται το αεροδρόμιο από το οποίο ξεκίνησε η πτήση.

### **8.3 Ο στόλος:**

Το αεροπορικό γκρουπ της Lufthansa περιλαμβάνει 323 αεροσκάφη. Από αυτά, περίπου τα 19 αποτελούν αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων και τα 21 δεν εκτελούν τακτικές πτήσεις. Ο μέσος όρος ηλικίας των αεροσκαφών είναι 7 έως 9 χρόνια. Είναι ένας στόλος όχι πολύ καινούργιος αλλά, με μεγάλη δύναμη και ισχύ.

## **9. BRITISH AIRWAYS**

### **9.1 Παρεχόμενα προγράμματα:**

BRITISH AIRWAYS 

*Executive Club:* Στόχος αυτού του προγράμματος της BA είναι να κάνει πιο εύκολη και άνετη τη ζωή του κάθε ταξιδιώτη. Ειδικά για αυτούς που ταξιδεύουν για δουλειές, οι ευκολίες φαίνονται κάθε φορά και σε όλα τα στάδια του ταξιδιού : πριν, μετά και κατά την διάρκεια. Το Executive Club προσφέρει αποκλειστικά προνόμια

όπως προεπιλογή θέσης, προτεραιότητα στη λίστα αναμονής και όχι μόνο. Όσο περισσότερο ταξιδεύει ο πελάτης, τόσο περισσότερους πόντους συγκεντρώνει και τόσο περισσότερα προνόμια απολαμβάνει. Οι πόντοι προσφέρουν αναβάθμιση στη Silver και στη Gold κατηγορία το οποίο σημαίνει ακόμη μεγαλύτερη άνεση και ευκολίες, όπως χρήση των ειδικών αιθουσών αναμονής Executive Club και προτεραιότητα στο check – in.

*On Business*: Είναι το εταιρικό πρόγραμμα της British Airways. Το πρόγραμμα αυτό αφορά εταιρείες που έχουν από 5 μέχρι 100 υπαλλήλους. Με αυτό το πρόγραμμα η εκάστοτε εταιρεία αποκομίζει πολλά οφέλη κάθε φορά που κάποιος υπάλληλος ταξιδεύει με την British Airways. Η συμμετοχή στο πρόγραμμα είναι δωρεάν και πάρα πολύ εύκολη να γίνει. Τα εισιτήρια που δικαιούνται μίλια θα χαρίζουν στην εταιρεία On Business μίλια και αυτά χαρίζουν δωρεάν εισιτήρια. Το πρόγραμμα αυτό έχει σχεδιαστεί για να μειώνει το προϋπολογισμό ταξιδιών την εταιρεία που είναι μέλος. Με μικρότερο προϋπολογισμό για τις εταιρικές μετακινήσεις, η εταιρεία θα μπορεί να πραγματοποιεί περισσότερα ταξίδια. Τα μίλια που κερδίζει η εταιρεία μπορεί να τα χρησιμοποιήσει για κάποιο εταιρικό ταξίδι ή για να ανταμείψει κάποιον υπάλληλο. Οι υπάλληλοι της εταιρείας που είναι μέλη του προγράμματος Executive Club συνεχίζουν να μαζεύουν τα μίλια τους χωρίς να αλλάζει τίποτα.

## **9.2 Ειδικές υπηρεσίες:**

*Ασθένειες* : Για άτομα που έχουν πρόσφατα νοσηλευτεί λόγω ασθένειας, τραυματισμού, εγχείρησης, απαιτείται να συμπληρώσουν το επίσημο έγγραφο που διατίθεται από την IATA σε τέτοιες περιπτώσεις, με την υπογραφή του θεράποντος ιατρού. Επιβάτες που χρειάζονται παροχή οξυγόνου, φορείο, ή άλλου είδους ιατρική βοήθεια οφείλουν να ενημερώνουν την εταιρεία κατά την κράτηση του εισιτηρίου.

*Αναπηρικό αμαξίδιο* : Αν ο επιβάτης δεν διαθέτει δικό του, η BA μπορεί να του παρέχει ώστε να μεταφερθεί από και προς το αεροπλάνο στους χώρους του αεροδρομίου. Το προσωπικό αμαξίδιο, έως 30 kg, μεταφέρεται δωρεάν υπό την προϋπόθεση ότι ο κάτοχος έχει ενημερώσει για τις διαστάσεις του, κατά την κράτηση του εισιτηρίου.

*Άτομα με προβλήματα ακοής ή όρασης* : Η εταιρεία, όπου χρειάζεται, παρέχει συνοδό για την μετακίνηση των επιβατών μέσα στους χώρους του αεροδρομίου. Στα αεροδρόμια της Αγγλίας υπάρχει προσωπικό της εταιρείας που γνωρίζει τυφλό σύστημα ανάγνωσης (*Braille*), προς εξυπηρέτηση των επιβατών. Σε ορισμένες πτήσεις διατίθεται μικρή σχετικά γκάμα εντύπων με τη μέθοδο *Braille*. Στο βίντεο με τις οδηγίες για την ασφάλεια που προβάλλεται πριν την απογείωση, υπάρχουν αγγλικοί υπότιτλοι.



Οι σκύλοι – οδηγοί μεταφέρονται δωρεάν σε ειδικό χώρο του αεροπλάνου, με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά και αφού η εταιρεία έχει ενημερωθεί μία εβδομάδα πριν από την πτήση.

### **9.3 Υπηρεσίες εν πτήση:**

Το προσωπικό της εταιρείας εκπαιδεύεται σε ετήσια βάση, στη παροχή πρώτων βοηθειών. Κατά τη διάρκεια της πτήσης τα άτομα που χρειάζονται συνοδεία πρέπει να έχουν συνοδό, καθώς η εταιρεία δεν μπορεί να τους παρέχει (όσον αφορά τις ανάγκες για τουαλέτα, φαγητό κλπ.). Το μενού που παρέχεται καλύπτει μία μεγάλη γκάμα γεύσεων ανάλογα με το προορισμό της πτήσης (ανατολίτικες, ευρωπαϊκές γεύσεις). Στις πτήσεις της British Airways παρέχεται μεγάλη ποικιλία αγαπημένων ταινιών – κλασσικές, οικογενειακές, παιδικές – καθώς επίσης και σύνδεση με το τηλεοπτικό δίκτυο του BBC, του CNN και του Discovery Channel.

### **9.4 Διευκολύνσεις για οικογένειες:**

Η BA δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και φροντίδα για επιβάτες που αποτελούν οικογένεια. Παρέχει ειδικές τιμές (εκπτώσεις) για τα παιδιά, προτεραιότητα στην επιβίβαση, ώστε να εισέρχονται στο αεροσκάφος πριν τους υπόλοιπους επιβάτες, και παιδικό γεύμα το οποίο μπορεί να προπαραγγελθεί έως και 24 ώρες πριν από τη πτήση.

## **10. ALITALIA**



### **10.1 Check in:**

Η εταιρεία έχει καθορισμένα προγράμματα για τα check in όσον αφορά την ώρα προσέλευσης των επιβατών. Σύμφωνα με αυτά για πτήσεις εσωτερικού οι επιβάτες προσέρχονται στο check in 30' νωρίτερα, για πτήσεις εξωτερικού 40' νωρίτερα και για διηπειρωτικές πτήσεις 1 ώρα νωρίτερα από την ώρα αναχώρησης. Με την ολοκλήρωση του check in, οι επιβάτες λαμβάνουν την κάρτα επιβίβασης. Σε αυτήν αναγράφονται τα προσωπικά στοιχεία του επιβάτη και της πτήσης του, καθώς και η ακριβής ώρα την οποία θα πρέπει να βρίσκεται στην πύλη αναχώρησης.

### **10.2 E – Ticket:**

Είναι μία μορφή αεροπορικού εισιτηρίου κατά την οποία ο επιβάτης δεν λαμβάνει στα χέρια του το εισιτήριο, παρά μόνο στο check in όπου επιδεικνύει την ταυτότητά του. Τα E – TICKET, κλείνονται μέσω τηλεφώνου, 24 ώρες τη μέρα, 7 μέρες την εβδομάδα, έως και μία ώρα πριν την αναχώρηση. Έτσι ο πελάτης δεν χρειάζεται να προγραμματίζει το ταξίδι του πολύ νωρίτερα ούτε να δεσμεύεται με τις κρατήσεις. Έχει τη δυνατότητα να ταξιδέψει ανά πάσα στιγμή που θα χρειαστεί.

**10.3 Ειδικές υπηρεσίες:**

*Έγκυοι* : Η Alitalia συνιστά στις εγκύους να μην ταξιδεύουν 7 μέρες πριν και 7 μέρες μετά από την μέρα περάτωσης της γέννας. Οι έγκυες γυναίκες κατά την διάρκεια του check in πρέπει να παρουσιάζουν πιστοποίηση από το γιατρό που τις παρακολουθεί. Το έντυπο αυτό είναι απαραίτητο αν η έγκυος βρίσκεται στις τελευταίες βδομάδες της εγκυμοσύνης, αν υπάρχουν επιπλοκές ή κάποιου είδους ιατρικά προβλήματα και αν πρόκειται να γεννηθούν δίδυμα. Αν υπάρχει συνοδός τοποθετείται σε κάθε περίπτωση σε διπλανή θέση ώστε να μπορεί να παρέχει βοήθεια ( με το φαγητό, την τουαλέτα ) εφ' όσον χρειαστεί. Αν η έγκυος επιβάτης χρειάζεται ειδική βοήθεια ή εξοπλισμό ή εξυπηρέτηση από την εταιρεία, πρέπει να το δηλώσει κατά την κράτηση του εισιτηρίου.

*Πρόσθετη παροχή οξυγόνου* : Αν κάποιος επιβάτης λόγω ασθένειας χρειάζεται παροχή οξυγόνου κατά την διάρκεια της πτήσης, πρέπει να το δηλώσει κατά την κράτηση του εισιτηρίου, αφού η εταιρεία δεν παρέχει σε όλες τις πτήσεις της.

*Αναπηρικό αμαξίδιο* : Η εταιρεία παρέχει πλήρης εξυπηρέτηση σε άτομα με αναπηρικό καροτσάκι. Εύκολη μεταφορά από και προς το αεροπλάνο με ειδική ράμπα και δωρεάν μεταφορά του προσωπικού αμαξιδίου του επιβάτη, σαν απλή αποσκευή.

**10.4 Υπηρεσίες για παιδιά:**

Στα αεροδρόμια Fiumicino και Milan Malpensa υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένοι παιδικοί σταθμοί, πλήρως εξοπλισμένοι.

*Εν πτήση* : Για παιδιά κάτω των 2 ετών, τα οποία δεν κλείνουν θέση, είναι υποχρεωτική η παρουσία συνοδού άνω των 18 ετών. Στις πτήσεις εξωτερικού και διηπειρωτικές παρέχονται διάφορα χρήσιμα αντικείμενα όπως πάνες, μπιμπερό, γάλα σε σκόνη και παιδικό σαπούνι. Για παιδιά από 2 έως 12 ετών, που πληρώνουν μειωμένο εισιτήριο, παρέχεται "παιδικό γεύμα", παζλ, ζωγραφική.

**10.5 Ο στόλος:**

Ο στόλος της Alitalia, ο οποίος αυτή τη περίοδο ενισχύεται και ανανεώνεται με καινούργια, υπερσύγχρονα αεροπλάνα, αποτελείται από 193 αεροσκάφη. Από αυτά, 23 εκτελούν μακρινές πτήσεις και 170 για μικρές και μεσαίες πτήσεις. Και οι δύο θέσεις των αεροσκαφών είναι εξοπλισμένες με πρακτικά, άνετα καθίσματα, προσωπικές οθόνες προβολής βίντεο και εξελιγμένα συστήματα multimedia, όπως προσωπικά τηλέφωνα και πρόσβαση στο internet. Σύμφωνα με στοιχεία που παρέχει η ίδια η εταιρεία 22 εκατ. επιβάτες μετακινούνται κάθε χρόνο με την Alitalia, ενώ απασχολεί 22.000 υπαλλήλους στην Ιταλία και στο εξωτερικό.

**10.6 Συνεργασίες:**

Από το 2001 η Alitalia είναι μέλος της *Sky Team*, μίας από τις μεγαλύτερες συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών στο κόσμο. Σε αυτήν συμμετέχουν πολλές μεγάλες εταιρείες όπως η Air France, η Delta Airlines, η Aero Mexico, η Korean και η CSA. Περισσότερες από 8.000 πτήσεις ημερησίως σε 512 διαφορετικούς προορισμούς, σε 114 χώρες πραγματοποιούνται από τα μέλη της Sky Team, της οποίας η Alitalia έχει εξελιχθεί σε ηγετικό στέλεχος. Ο σκοπός της Alitalia, δηλαδή η επικράτηση και η διατήρησή της στις ηγετικές εταιρείες του κλάδου, φαίνεται να επιτυγχάνεται πανηγυρικά.

**11. AIR FRANCE****11.1 Κρατήσεις εισιτηρίων:**

Η διαδικασία κράτησης των εισιτηρίων είναι απλή και πρακτική. Η κράτηση μπορεί να γίνει μέσω του διαδικτύου ή μέσω τηλεφώνου, έως 48 ώρες πριν από την αναχώρηση της πτήσης. Για την πραγματοποίηση της κράτησης απαιτείται ο αριθμός της πιστωτικής κάρτας του πελάτη. Η εταιρεία εκδίδει ένα "ταξιδιωτικό φυλλάδιο" το οποίο αποστέλλεται στο πελάτη και πάνω στο οποίο αναγράφονται αναλυτικά όλα τα στοιχεία της πτήσης. Σε περίπτωση πιθανής αλλαγής σε κάποιο από τα στοιχεία της πτήσης, ο πελάτης ειδοποιείται τηλεφωνικά.

**11.2 Check – in:**

Το check in της Air France είναι πολύ καλά οργανωμένο και με πολλά πλεονεκτήματα. Η εταιρεία έχει εισάγει μία μορφή αυτοεξυπηρέτησης για τους πελάτες τις, το *Self Service Kiosk*. Η κάρτα επιβίβασης του πελάτη εκδίδεται άμεσα. Αν ο πελάτης δεν έχει αποσκευές η κάρτα εκδίδεται σε 30 δευτερόλεπτα. Παρέχεται η δυνατότητα, αν η κράτηση γίνει από 24 ώρες έως 30 λεπτά από την ώρα αναχώρησης, ο πελάτης να επιλέξει τη θέση του ανάμεσα στις διαθέσιμες. Ο επιβάτης δεν μπορεί να εκδώσει με αυτό το τρόπο το εισιτήριό του αν έχει αποσκευές, αν επιθυμεί και έχει τη δυνατότητα να εκδώσει μειωμένο εισιτήριο, αν πρόκειται για άτομο που χρειάζεται ειδική βοήθεια κατά την πτήση, για πτήσης προς Η.Π.Α., Αλγερία, ή Τελ Αβίβ, ή για πτήσης που περιλαμβάνουν μετεπιβίβαση.

**11.3 Υπηρεσίες εν πτήση:**

Τα αεροσκάφη της Air France είναι εξοπλισμένα με καθίσματα νέου τύπου που διασφαλίζουν περισσότερο προσωπικό χώρο για τους επιβάτες, και προσαρμόζονται κατάλληλα για χαλάρωση, εργασία, φαγητό ή ύπνο. Σε κάθε θέση διατίθεται ατομική οθόνη τηλεόρασης, βίντεο – εφ' όσον ζητηθεί, δυνατότητα σύνδεσης ηλεκτρονικού

υπολογιστή, αυτόματο μασάζ, ατομική τηλεφωνική γραμμή, κρυφός φωτισμός και ειδική λάμπα διαβάσματος.

Όσον αφορά τα μενού της Air France, είναι και αυτά πολύ προσεγμένα. Το σερβίρισμα γίνεται σε κινέζικης προέλευσης πιάτα, με ανοξείδωτα μαχαιροπήρουνα και λινά τραπεζομάντιλα και πετσέτες. Ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να διαλέξει ανάμεσα σε δύο ειδών ορεκτικά πιάτα και τρία κυρίως πιάτα, συμπεριλαμβανομένου και μίας σπεσιαλιτέ του σεφ, τα οποία αλλάζουν κάθε 10 μέρες. Επιπλέον προσφέρονται τριών ειδών τυριά και δύο είδη ψωμιού, ατομικά γλυκάκια και μπισκότα με διαφορετικές γεύσεις.

Υπάρχει δυνατότητα να σερβιριστεί αμέσως μετά την απογείωση ένα μικρό "κρύο" γεύμα σε περίπτωση που ζητηθεί από τον πελάτη.

Σε ορισμένες πτήσης, άνω των 10 ωρών, διατίθεται και μπαρ, περιοδικά και εφημερίδες σε ξεχωριστό τμήμα του αεροσκάφους, όπου οι επιβάτες μπορούν να χαλαρώσουν χωρίς να ενοχλούν τους υπόλοιπους επιβαίνοντες.

#### **11.4 Υπηρεσίες για παιδιά :**

Η Air France έχει εισάγει ένα πρόγραμμα παροχής υπηρεσιών, το οποίο καλείται *Planete Bleue* και απευθύνεται σε νήπια και ανηλίκους με σκοπό την πληρέστερη εξυπηρέτησή τους. Σύμφωνα με στοιχεία που δίνει στη δημοσιότητα η ίδια η εταιρεία, 2 εκατ. παιδιά μετακινούνται ετησίως με την Air France σε όλο το κόσμο μέσω του προγράμματος αυτού.

*Υπηρεσίες στο αεροδρόμιο :* Σε πτήσης μακρινών αποστάσεων, ολόκληρη η οικογένεια έχει προτεραιότητα κατά την επιβίβαση. Πριν την επιβίβαση, τα παιδιά έχουν την δυνατότητα να χαλαρώσουν με διάφορα ψυχαγωγικά προγράμματα και μίνι διαγωνισμούς που διοργανώνει η εταιρεία.

*Υπηρεσίες εν πτήση :* Μετά την επιβίβαση τα παιδιά μπορούν να χρησιμοποιήσουν το πακέτο- δώρο που προσφέρει η εταιρεία το οποίο περιλαμβάνει σεντ ζωγραφικής και άλλα ψυχαγωγικά παιχνίδια. Σε πτήσεις μακρινών αποστάσεων προβάλλονται παιδικές ταινίες. Σε ορισμένες πτήσεις παρέχεται άτομο το οποίο ασχολείται αποκλειστικά με τα παιδιά. Όσον αφορά τα γεύματα, στα νήπια από έξι μηνών έως δύο ετών, σερβίρεται ειδικό γεύμα το οποίο καθορίζεται κατά την κράτηση. Για παιδιά από δύο έως οχτώ ετών, η Air France σερβίρει τα γεύματα που προσφέρει το πρόγραμμα *Planete Bleue*. Τα παιδιά από εννέα ετών και πάνω, μπορούν να σερβιριστούν εκτός από τα περιλαμβανόμενα στο πρόγραμμα *Planete Bleue* γεύματα, και τα γεύματα των ενήλικων κατόπιν επιλογής κατά την κράτηση.

Οι τιμές στα παιδικά εισιτήρια είναι διαμορφωμένες ως εξής :

- τα βρέφη κάτω των δύο ετών, στις πτήσεις εσωτερικού ταξιδεύουν δωρεάν ενώ για πτήσεις εξωτερικού χρεώνονται το 10% της τιμής του εισιτηρίου
- τα παιδιά από δύο έως έντεκα ετών, λαμβάνουν 50% έκπτωση για τις πτήσεις του εσωτερικού και 33% έκπτωση για τις πτήσεις εξωτερικού.

### **11.5 Ειδικές υπηρεσίες:**

Σε ότι αφορά άτομα με ειδικές ανάγκες η κράτηση, σύμφωνα με τους κανονισμούς της εταιρείας, πρέπει να πραγματοποιείται τουλάχιστον 48 ώρες πριν την αναχώρηση. Κατά τη κράτηση ο επιβάτης οφείλει να ενημερώσει την εταιρεία για έξτρα παροχές που είναι πιθανόν να χρειαστεί. Η Air France παρέχει συνοδεία από και προς το αεροπλάνο, όπου χρειαστεί. Αν κάποιος επιβάτης με ειδικές ανάγκες επιθυμεί να ταξιδέψει χωρίς συνοδεία, θα πρέπει να είναι ικανός να βάζει και να βγάζει τη ζώνη ασφαλείας του καθίσματος, να χρησιμοποιεί τη μάσκα οξυγόνου, να τρώει και να χρησιμοποιεί την τουαλέτα, χωρίς βοήθεια. Σε αντίθετη περίπτωση, η εταιρεία απαγορεύει στον επιβάτη να ταξιδεύει ασυνόδευτος.

Για άτομα με μειωμένη όραση που έχουν "σκύλο-οδηγό", υπάρχει δυνατότητα ο σκύλος να συνοδεύσει τον επιβάτη στην καμπίνα του αεροπλάνου.

Η Air France ζητά πιστοποιητικά γιατρού για επιβάτες οι οποίοι έχουν πρόσφατα υποβληθεί σε χειρουργική επέμβαση, ή είναι ασθενείς και υπάρχει περίπτωση η κατάστασή τους να διαφοροποιηθεί κατά τη διάρκεια της πτήσης.

### **11.6 Συνεργασίες:**

Η αεροπορική εταιρεία της Air France είναι από τα ιδρυτικά μέλη της παγκόσμιας συμμαχίας *SKY TEAM* η οποία, από τα Σεπτέμβριο του 2004 περιλαμβάνει ακόμα την Aero México, την Alitalia, την KLM, την Royal Dutch Airlines, την Korean Air, την CSA Czech Airlines και άλλες ισχυρές εταιρείες του αεροπορικού κλάδου. Εκτός αυτού, η Air France έχει υπογράψει συμφωνίες με περίπου 40 συνεργάτες σε ολόκληρο το κόσμο. Είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία που συνεργάζεται με τόσες πολλές εταιρείες. Χάρη στα πολλά της πλεονεκτήματα η Air France είναι αδιαμφισβήτητα ένας «ελκυστικός» συνέταιρος. Είναι η ηγετική αεροπορική εταιρεία στην Γαλλική αγορά, τη μεγαλύτερη αγορά αεροπορικής μεταφοράς στην Ευρώπη και έχει ένα ισχυρό δίκτυο, με δυνατότητες επέκτασης στο μέλλον. Η Air France έχει συμπεριλάβει τριών ειδών συμφωνίες: α) συμφωνίες franchising με εταιρίες με τοπικά δίκτυα, β) code sharing συμφωνίες, γ) συμφωνία για το πρόγραμμα επέκτασης μιλίων flying blue για τους συχνούς επιβάτες.

Όλοι οι συνέταιροι της Air France, επιλέγονται με αυστηρή επιλογή, πρώτα για την ασφάλεια που παρέχουν και δεύτερον με εμπορικά κριτήρια. Είναι λογικό να

«δανείζει» το όνομά της σε πτήσεις εταιριών που έχουν εγγυημένα πρότυπα εξυπηρέτησης, ισάξια με τα δικά της, ούτως ώστε να μην κινδυνέψει το κύρος της.

Είναι η 3η στον κόσμο εταιρία για διεθνή μεταφορά επιβατών και 2η για πολλαπλή συντήρηση των αεροσκαφών. Είναι η τρίτη αεροπορική εταιρεία παγκοσμίως σε μετακίνηση επιβατών.

### **11.7 Στόλος:**

Ο στόλος της Air France αποτελείται από 373 αεροσκάφη, με τελευταία ενίσχυση το Μάρτιο του 2005. Καθημερινά, εκτελούνται 1.800 πτήσεις, σε 200 προορισμούς, σε 88 χώρες. Διαθέτει αεροπλάνα τύπου Airbus και Boeing μεταφοράς επιβατών και φορτίων. Το κεφαλαίο της Air France ανέρχεται σε 1.901.231.625 Euro.

### **11.8 Παρεχόμενα προγράμματα:**

Η αεροπορική εταιρεία της Air France έχει εισάγει ένα πρόγραμμα συγκέντρωσης μιλίων, του οποίου τα μέλη απολαμβάνουν μία σειρά από προνόμια. Το πρόγραμμα καλείται *Flying Blue* και είναι ότι χρειάζεται για κάποιον που ταξιδεύει συχνά, για τη δουλειά του ή για ψυχαγωγία. Οποιοσδήποτε μπορεί να γίνει μέλος σε αυτό το πρόγραμμα της Air France, με πολύ εύκολο τρόπο. Η εγγραφή γίνεται είτε μέσω του διαδικτύου, είτε από το ταξιδιωτικό πράκτορα, κατόπιν συνεννόησης με τον πελάτη, είτε στα αεροδρόμια, στα εκδοτήρια της Air France και της KLM. Εκδίδεται μία κάρτα μέλους η οποία καλείται *Ivory membership card* και σε αυτή καταγράφονται τα μίλια που διανύει ο πελάτης. Υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες, σε μία από τις οποίες ανήκει ο πελάτης ανάλογα με τα μίλια που διανύει. Η *Flying Blue Ivory*, το πρώτο και πιο απλό επίπεδο, η *Flying Blue Silver*, η *Flying Blue Gold* και η *Flying Blue Platinum*. Ο πελάτης περνά από το ένα επίπεδο στο άλλο αν μέσα σε ένα ημερολογιακό έτος έχει καλύψει τα μίλια που η εταιρεία έχει θέσει ως πλαφόν. Όσον αφορά τα προνόμια είναι πολλά και σημαντικά. Προσφέρεται προσωπική γραμμή επικοινωνίας με την εταιρεία για αμεσότερη κράτηση θέσης, προτεραιότητα στις λίστες αναμονής, στο check in και στην επιβίβαση. Δυνατότητα μεταφοράς έξτρα ποσότητας αποσκευών, δυνατότητα εύρεσης καταλύματος και μέσου μεταφοράς ( ξενοδοχεία – αυτοκίνητα ) μέσω της Air France χωρίς ανάμειξη του πελάτη, ενώ ένα μέρος των εσόδων από τα προγράμματα αυτά διατίθεται από την εταιρεία για φιλανθρωπικούς σκοπούς.

**12. SWISS AIR****12.1 Check – in:**

Σύμφωνα με τους κανονισμούς της Swiss Air το check in "κλείνει" 45 λεπτά πριν την προκαθορισμένη ώρα αναχώρησης . Η εταιρεία εκδίδει μία κάρτα με σκοπό οι πελάτες της να μην περνούν από το check in, για εξοικονόμηση χρόνου. Η κάρτα ονομάζεται *Advanced Boarding Card* και εκδίδεται για προορισμούς εντός της Ιβηρικής χερσονήσου και κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διαδικασία του check in γίνεται αυτόματα χρησιμοποιώντας την κάρτα και τα μηχανήματα που έχει εγκαταστήσει η Swiss Air σε πληθώρα αεροδρομίων στα οποία εκτελεί πτήσεις. Παρόλα αυτά συνίσταται στους πελάτες της εταιρείας να βρίσκονται στην πύλη επιβίβασης τουλάχιστον 20 λεπτά πριν την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, καθώς επίσης και να ενημερώνουν την εταιρεία για την άφιξη τους στο αεροδρόμιο.

**12.2 Παρεχόμενες υπηρεσίες και προγράμματα:**

Η Swiss International Airlines, όπως είναι η πλήρης επωνυμία της εταιρίας, διαθέτει από τα πιο οργανωμένα συστήματα συγκέντρωσης μιλίων ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρίες. Συνεργάζεται με πληθώρα εταιριών ενοικιάσεως αυτοκινήτων (π.χ. Hertz), ξενοδοχείων και τουριστικών θέρετρων όπως για παράδειγμα Marriott Hotels & Resorts, Hilton, Hyatt Hotels & Resorts. Επιπλέον, συνεργάζεται με τις περισσότερες εταιρίες πιστωτικών καρτών όπως Diners, Visa, MasterCard, ενώ έχει συνάψει συμφωνίες ακόμη και με ελβετικούς εκδοτικούς οίκους. Κάθε φορά που ένας πελάτης της εταιρίας πραγματοποιεί συναλλαγές με κάποια από τις εταιρίες που συνεργάζεται η Swiss, αυτόματα συμπληρώνει μίλια στην κάρτα του.

Swiss Travel Silver Club και Swiss Travel Gold Club είναι τα προγράμματα που έχει εισάγει η Swiss Air για τα μέλη της. Σύμφωνα με τα προγράμματα αυτά στα μέλη παρέχεται ελεύθερη πρόσβαση στα σαλόνια πρώτης θέσης μαζί με ένα ακόμα άτομο, αποκλειστικές τηλεφωνικές γραμμές για κρατήσεις εισιτηρίων και πληροφορίες ώστε να αποφεύγεται η αναμονή στο τηλέφωνο, δωρεάν μεταφορά αποσκευών, επιπλέον αποσκευές στις οποίες πραγματοποιείται δωρεάν check-in, αναβάθμιση από την business class στην πρώτη θέση με αντάλλαγμα αριθμό μιλίων, προτεραιότητα στην παραλαβή αποσκευών, υπηρεσίες παροχής τηλεφωνικών γραμμών και γραμμών fax.

**13. CYPRUS AIRWAYS**

Η Cyprus Airways είναι, θα μπορούσαμε να πούμε, ο εθνικός αερομεταφορέας της Κύπρου. Ιδρύθηκε πριν από περίπου 60 χρόνια με την αγγλική κυβέρνηση να κατέχει τη πλειοψηφία των μετοχών και τα πρώτα της χρόνια πραγματοποιούσε

πτήσεις προς Κάιρο, Χάιφα, Κωνσταντινούπολη και Αλεξάνδρεια. Τα τελευταία χρόνια γίνεται συνεχής προσπάθεια αναβάθμισης των υπηρεσιών που προσφέρει με ανανέωση του στόλου και εισαγωγή επιπλέον ανέσεων και παροχών στις πτήσεις της. Ιδιοκτησία της Cyprus Airways είναι η Hellas Jet. Μία ανερχόμενη και πολλά υποσχόμενη εταιρεία η οποία πραγματοποίησε την πρώτη πτήση της τον Ιούνιο του 2003 και αυτή την περίοδο πραγματοποιεί πτήσεις σε Λονδίνο, Παρίσι και Βρυξέλες. Η Cyprus Airways στο πρόγραμμα των πτήσεών της πλέον έχει : Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Λονδίνο, Μάντσεστερ, Άμστερνταμ, Βρυξέλες, Φρανκφούρτη, Μόσχα, Βαρσοβία Παρίσι, Ζυρίχη, Βιέννη, , Μιλάνο, Ρώμη, , Βουδαπέστη, Τελ – Αβίβ, Βηρυτό, Δαμασκό, Αμάν, Μπαχρέιν, Ντουμπάι.

### **13.1 Παρεχόμενα προγράμματα:**

Η Cyprus Airways κατά την διάρκεια των πτήσεών της παρέχει μία σειρά από υπηρεσίες. Στο πρόγραμμα της θέσης Business, την *Apollo Business Class*, στα airbus A330, προσφέρει προσωπικό σύστημα ψυχαγωγίας σε κάθε κάθισμα με δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε πληθώρα προγραμμάτων καθώς και ατομική τηλεφωνική γραμμή σε κάθε επιβάτη. Όσον αφορά το μενού, η εταιρεία προσφέρει μεγάλη ποικιλία κυπριακών εδεσμάτων και γλυκών καθώς και μεγάλη γκάμα κυπριακών κρασιών υψηλής ποιότητας. Επιπλέον οι πελάτες της *Apollo Business Class* έχουν προτεραιότητα κατά την επιβίβαση και το check in.

### **13.2 Ειδικές υπηρεσίες:**

Οι Κυπριακές Αερογραμμές παρέχουν ειδικές, εκπτώτικες, τιμές σε άτομα με αναπηρία και στους συνοδούς τους, εφ' όσον ο πελάτης είναι μέλος της κυπριακής ένωσης παραπληγικών. Η μεταφορά του αναπηρικού αμαξιδίου του επιβάτη γίνεται δωρεάν. Στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου παρέχεται δωρεάν ανέλκυση στο αεροσκάφος, για άτομα με κινητικές δυσκολίες από ειδικούς ανελκυστήρες. Επίσης, όπου είναι απαραίτητο, η Cyprus Airways μπορεί να παρέχει οξυγόνο και μεταφορά επιβάτη με φορείο ή με ειδικό αμαξίδιο. Τα ειδικά σκυλιά – οδηγοί μεταφέρονται χωρίς χρέωση ενώ τους παρέχεται και φαγητό, σε ορισμένες μακρινές πτήσεις. Επιπλέον η εταιρεία δίνει στους πελάτες της τη δυνατότητα επιλογής μενού όπως εκείνοι το επιθυμούν. Οι παραπάνω υπηρεσίες για να πραγματοποιηθούν, θα πρέπει η εταιρεία να λάβει ενημέρωση τουλάχιστον 48 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης. Οι γυναίκες η οποίες επιθυμούν να πετάξουν με τις κυπριακές αερογραμμές κατά την διάρκεια της εγκυμοσύνης τους, θα πρέπει να προσκομίσουν ειδικό δικαιολογητικό από το γιατρό που τις παρακολουθεί το οποίο θα πιστοποιεί την κατάσταση της υγείας τους.



### **13.3 Συνεργασίες:**

Η Cyprus Airways έχει συνάψει ισχυρές συμφωνίες με πλήθος μεγάλων αεροπορικών εταιρειών του κόσμου όπως για παράδειγμα με την Alitalia, την KLM, την Gulf Air. Οι συμφωνίες αυτές παίζουν καθοριστικό ρόλο για την πορεία της εταιρείας και τρόπο που αυτή κινείται τα τελευταία χρόνια.

### **14.4 Ο στόλος:**

Ο στόλος που αποτελεί το έμπυχο δυναμικό των κυπριακών αερογραμμών είναι δύο αεροσκάφη *airbus A319*, έξι αεροσκάφη *airbus A320*, δύο αεροσκάφη *airbus A330* και ένα αεροσκάφος Boeing 737 – 800.

*Κεφάλαιο Τρίτο*

*Οι πτήσεις Charter*

---

## *Πτήσεις Charter*

### 1. Εισαγωγή

Ιστορικά, οι εμπορικοί μεταφορείς έχουν παράσχει ικανοποιητικές, οικονομικές και ασφαλείς μεταφορικές υπηρεσίες σε εταιρικά και επιχειρησιακά στελέχη. Πρόσφατα όμως, εμπορικοί μεταφορείς που λειτουργούν κάτω από το Ομοσπονδιακό Κανονισμό Αεροπορίας, έχουν ζήσει πτήσεις με μη έγκυρες αφίξεις, παράπονα επιβατών, συμφόρηση γύρω από μεγάλους άξονες αεροδρομίων, αυξανόμενες αρνήσεις επιβίβασης και αύξηση των ναύλων στην business class. Αυτοί οι παράγοντες οδήγησαν πολλούς εταιρικούς ταξιδιώτες στο να επιθυμούν καλύτερες εναλλακτικές λύσεις για αεροπορική μεταφορά.

Οργανισμοί και ανεξάρτητα άτομα που ψάχνουν εναλλακτικές λύσεις για εμπορικές υπηρεσίες έχουν πολλές επιλογές, η κάθε μία με διαφορετική δομή δαπάνης. Η πρώτη επιλογή είναι ένα προσωπικό ή εταιρικό αεροσκάφος. Αυτή η εναλλακτική προσφέρει μέγιστο βαθμός ευελιξίας ταξιδιού, αλλά απαιτεί ουσιαστική κεφαλαιακή υποχρέωση και είναι βιώσιμη μόνο για τους οικονομικά γερούς οργανισμούς. Η δεύτερη είναι προγράμματα ιδιοκτησίας, με το οποίο οι οργανισμοί αγοράζουν ένα ποσοστό από τα αεροσκάφη και λαμβάνουν έναν εγγυημένο αριθμό ωρών χρήσης. Αυτή η εναλλακτική λύση επιτρέπει σε πολλούς μικρότερους οργανισμούς να αποκτήσουν τα οφέλη ιδιοκτησίας του αεροσκάφους σε προσιτά οικονομικά επίπεδα. Στο πλαίσιο των προγραμμάτων ιδιοκτησίας, το κόστος της ιδιοκτησίας και της συντήρησής των αεροσκαφών είναι μοιρασμένο μεταξύ αρκετών ιδιοκτητών. Αυτή η εναλλακτική λύση έχει αποδειχθεί επιτυχής και ευεργετική για πολλές εταιρίες, όμως ακόμα απαιτείται μια κεφαλαιακή υποχρέωση ιδιοκτησίας. Η υπόλοιπη βιώσιμη εναλλακτική λύση για τα εμπορικά προϊόντα είναι η ζήτηση των πτήσεων charter. Οι υπηρεσίες των Charter έχουν κρατήσει παραδοσιακά μικρό, αλλά σταθερό μερίδιο της συνολικής αμερικανικής εγχώριας αγοράς. Στην Ευρώπη, εντούτοις, οι υπηρεσίες Charter έχουν αποτελέσει ένα σημαντικό μερίδιο (56% το 1996) του διευρωπαϊκού αεροπορικού ταξιδιού. Οι εμπορικές αερογραμμές συνεχίζουν να επιβαρύνουν τους πελάτες πρώτης κατηγορίας με τις εξαιρετικά υψηλές τιμές και τα φτωχά προγράμματα και υπηρεσίες. Ένα μέσο εισιτήριο πρώτης θέσης από ακτή σε ακτή κοστίζει περίπου \$4.500. Εάν τέσσερις άνθρωποι πετούν, το κόστος αρχίζει να γίνεται το ίδιο με την ενοικίαση ενός αεροσκάφους, όπου

μπορεί κανείς να εργαστεί με την ησυχία του κατά τη διάρκεια της πτήσης και να προσαρμόσει τις ώρες πτήσης στο πρόγραμμά του. Πολλές επιχειρήσεις υπολογίζουν ότι η υπηρεσία charter έχει οικονομικό νόημα ειδικά όταν χάνεται ο χρόνος και η παραγωγικότητα των ιδιαίτερα καλοπληρωμένων ανώτερων υπαλλήλων που παραμένουν με τις ώρες στους αερολιμένες περιμένοντας τις εμπορικές πτήσεις.

Παραδείγματος χάριν, εάν ταξιδεύετε συχνά έναν τρόπο και δεν επιστρέφετε για αρκετές εβδομάδες, ένα κλασματικό πρόγραμμα μπορεί να λειτουργήσει για σας.

Λίγα χρόνια πριν η Air Group έκανε μια περιεκτική έρευνα με σκοπό να καταλάβει τους πελάτες τις ανάγκες τους καλύτερα. Περιέλαμβανε χιλιάδες ώρες πτήσης και εκατοντάδες αποστολές. Το αποτέλεσμα ήταν ότι 88 % των ταξιδιών τους ολοκληρώθηκε μέσα σε λίγες ημέρες, όχι εβδομάδες, έτσι για αυτούς, οι προσφορές των charter ήταν μια καλύτερη διαπραγμάτευση από την κλασματική ιδιοκτησία.

Οι κρυμμένες δαπάνες της κλασματικής ιδιοκτησίας τη καθιστούν συχνά ακριβότερη από τη ναύλωση αεροσκάφους, και μερικές φορές ακριβότερο από την κατοχή ενός αεροπλάνου. Επιπλέον, οι συμμετέχοντες δεν απολαμβάνουν το ίδιο επίπεδο ευελιξίας ή υπηρεσίας. Τέλος, οι περισσότεροι ιδιοκτήτες δεν συνειδητοποιούν ότι καταβάλλουν τη λιανική τιμή για το αεροπλάνο, όχι την εκπτώτικη τιμή που η επιχείρηση λαμβάνει όταν αγοράσει χονδρικά. Και, στο τέλος των πέντε ετών υποχρέωσής τους, εάν αποφασίσουν να πωλήσουν το μερίδιό τους θα πληρώσουν μια προμήθεια πίσω στη κλασματική επιχείρηση για το προνόμιο της επαναπώλησης του μεριδίου τους που μπορεί να είναι ακετά υψηλό όπως 5 έως 7 %.

Κάθε κλασματικός ιδιοκτήτης χαρακτηριστικά χρεώνεται για το ετήσιο κόστος της συντήρησης, της ασφάλειας και άλλων δαπανών σε ποσοστά συγκρίσιμα με εκείνα εάν το άτομο είχε στην κυριότητά του ένα αεροπλάνο. Παραδείγματος χάριν, με ένα Gulfstream IV SP το οποίο ανήκει σε τέσσερις μετόχους, κάθε ένας χρεώνεται περισσότερο από \$550.000 ετησίως για αυτές τις δαπάνες. Επιπλέον, κάθε ένας θα πληρώσει μια ωριαία λειτουργική δαπάνη \$3.300 ανά ώρα για κάθε πτήση που γίνεται. Συνολικό κόστος περίπου \$6.200 ανά ώρα. Εάν προσθεί η υποτίμηση, το ωριαίο κόστος μπορεί να ανεβεί στα ύψη σε τουλάχιστον \$10.000 ανά ώρα. Τέλος, όταν πωλεί ένας συμμετέχων το μερίδιό του στη ελεύθερη αγορά, εάν η αγορά μεταπώλησης δεν είναι καλή αυτός διακινδυνεύει να πουλήσει το αεροπλάνο για λιγότερα χρήματα από ότι το πλήρωσε.

Τα πλεονεκτήματα της εξοικονόμησης χρόνου, της ευκολίας ταξιδιού, της ασφάλειας και όλων των άλλων οφελών του ιδιωτικού ταξιδιού μπορούν να γίνουν

πραγματικότητα μέσω της χρήσης των κατάλληλα χρησιμοποιημένων αεροσκαφών ναύλωσης και για τα πολύ λιγότερα χρήματα. Οι περισσότερες μεγάλες επιχειρήσεις charter έχουν έναν στόλο αεροπλάνων που μπορούν να ταιριάζουν με τις ανάγκες του ταξιδιώτη. Ένας επαγγελματίας χειριστής charter μπορεί αποτελεσματικά να διαχειριστεί τις δαπάνες σας αποτελεσματικότερα με το να ταιριάζει τα σωστά αεροσκάφη με την σωστή αποστολή.

Το αρχικό πλεονέκτημα της λειτουργίας των charter είναι η ελαστικότητα. Η υπηρεσία είναι ελκυστική στις εταιρίες που δεν έχουν υψηλά επίπεδα απαίτησης για τις από σημείο σε σημείο υπηρεσίες. Συνολική ή κλασματική ιδιοκτησία τα προγράμματα υποστηρίζουν καλύτερα τη συνεχή υψηλή απαίτηση για από σημείο σε σημείο απαιτήσεις. Οι υπηρεσίες Charter είναι επίσης οικονομικώς αποδοτικές λύσεις όταν απαιτείται ώθηση για να υποστηριχθούν οι υπάρχουσες λειτουργίες πτήσεων. Η χρησιμοποίηση της λειτουργίας των charter που παρέχουν και τα αεροσκάφη και το πλήρωμα, που λειτουργούν σε ευέλικτα προγράμματα αντιπροσωπεύουν μια βιώσιμη εναλλακτική λύση στο τρέχον εμπορικό δίλημμα των αεροποτικών μεταφορών. Τα ποσοστά αποτυχίας παράδοσης από τους εμπορικούς μεταφορείς δημιουργούν ένταση στη βάση των πελατών των μεταφορικών εταιρειών: ο επιχειρησιακός ταξιδιώτης. Αυτή η ταξιδιωτική βάση είναι όλο και περισσότερο μη ανεκτική στην μη-σωστή παροχή υπηρεσιών. Αυτή η αυξανόμενη αδιαλλαξία δημιουργεί την τεράστια απαίτηση για βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις ταξιδιών. Αυτές οι δύο παρατηρήσεις οδηγούν σε διάφορες διερευνητικές ερωτήσεις. Μια ερώτηση κλειδί είναι ποια κανάλια αγοράς πρέπει να ναυλώσουν παροχές υπηρεσιών για να προσεγγίσουν αποτελεσματικά αυτήν την ταξιδιωτική βάση.

## **2. Προβλήματα παροχής υπηρεσιών εμπορικών μεταφορέων**

Τα παράπονα των πελατών των εμπορικών μεταφορέων βρίσκονται σε έξαρση από τις αυξήσεις σε αερα και γη της συμφορησης των αεροδρομίων. Σύμφωνα με το Υπουργείο Μεταφορών της Αμερικής η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις εθνικές οδούς γύρω από μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές το 1999 προκάλεσαν έναν μέσο όρο 9,2 ωρών καθυστέρησης ανά επιβάτη ετησίως. Προβλέπει ότι το τρέχον πρόγραμμα επέκτασης του αερολιμένα δεν θα ασκήσει σημαντική επίδραση στη συμφόρηση αερολιμένων έως το 2006 ή το 2007. Ακόμα, θεωρείται ότι τα υψηλά ποσοστά παραπόνων των επιβατών των εμπορικών μεταφορέων απεικονίζουν μια γενική απογοήτευση με τη βιομηχανία.

Οι εμπορικοί μεταφορείς ισχυρίζονται ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου είναι ένας σημαντικός λόγος αύξησης των ναύλων. Αυτό έδειξε την έλλειψη ανταγωνισμού σαν πρωταρχικό λόγο της αύξησης της τιμής των ναύλων. Επίσης προστίθεται και η έλλειψη ικανότητας σε σημαντικούς αερολιμένες και η έλλειψη ανταγωνισμού ως πρωταρχικοί λόγοι της αύξησης της τιμής.

Ανεξάρτητα από ποιο από τα παραπάνω πρότυπα χρησιμοποιείται για να δικαιολογήσει τις κλιμακώμενες αυξήσεις ναύλων, οι επιχειρησιακοί ταξιδιώτες απορροφούν δυσανάλογα ένα υψηλό μερίδιο των αυξήσεων των αεροπορικών ναύλων. Η δυσκολία του επιχειρησιακού ταξιδιώτη να προβλέψει και να προγραμματίσει ταξίδια επτά, δεκατέσσερις, είκοσι μια ημέρες πριν και να προλαβαίνει εκπτώσεις όταν αγοράζει εισιτήρια εκ των προτέρων, που συνδέεται με την ανελαστική φύση της επιχείρησης, η απαίτηση του ταξιδιού επιτρέπει τους μεταφορείς να ανεβάζουν τους ναύλους όσο το δυνατόν περισσότερο.

### **3. Η εναλλακτική λύση των Charter**

Απογοητευμένοι από τα μειωμένα επίπεδα υπηρεσιών και τις κλιμακώμενες τιμές των ναύλων, οι επιχειρησιακοί ταξιδιώτες επιδιώκουν τις εναλλακτικές λύσεις στις εμπορικές μεταφορές. Το να πετάει μία ομάδα τριών έως έξι ανώτερων υπαλλήλων μιας επιχείρησης σε τρεις έως τέσσερις προορισμούς την ίδια ημέρα και να επιστρέφει το ίδιο απόγευμα στην έδρα της επιχείρησης με λιγότερο από 14 ημερών ειδοποίηση έχει απαγορευτικό κόστος, μειώνει την παραγωγικότητα και ουσιαστικά αδύνατο να σχεδιάσει το πρόγραμμα των ταξιδιών με τις αεροπορικές εταιρείες τακτικών πτήσεων. Αντιθέτως, οι πτήσεις των charter είναι σε θέση να υποστηρίξουν τέτοιους πολλαπλούς προορισμούς και πολλούς ταξιδιώτες με σχετική ευκολία. Οι πτήσεις charter θα μπορούσαν να γίνουν απαραίτητο μέσο για μεσαίες έως μεγάλες επιχειρήσεις με σταθερό αριθμό ταξιδιωτών, πολλαπλούς ταξιδιωτικούς προορισμούς.

Η κατόπιν παραγγελία υπηρεσία charter ορίζεται ως το ενοίκιο ενός αεροσκάφους και του ιπτάμενου πλήρωματος για ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Υπάρχουν σειρές αεροσκαφών ναύλωσης που διαφέρουν στο μέγεθος είναι είτε μικρά αεροσκάφη δύο ή τριών επιβατών μέχρι και μεγάλα αεροσκάφη τριάντα ή περισσότερων επιβατών. καθορίζουν τις υπηρεσίες χαρτών όπως: Η ναύλωση ενός αεροπλάνου είναι παρόμοια με τη χρήση ενός ταξί για ένα ταξίδι. Η εταιρεία charter παρέχει το αεροσκάφος, το ιπτάμενο πλήρωμα, καύσιμα, και όλες τις άλλες υπηρεσίες για κάθε ένα ταξίδι. Το συμβαλλόμενο

μέρος που ναυλώνει τα αεροσκάφη καταβάλλει μια αμοιβή, συνήθως βασισμένη στις ώρες που πετούν ή την απόσταση σε μίλια, συν το χρόνο που μπορεί να χρειαστεί το αεροσκάφος να περιμένει και τα έξοδα των πληρωμάτων. Η ναύλωση ενός αεροσκάφους είναι ιδιαίτερα ελκυστική για μια εταιρία που δεν απαιτεί συχνά ένα αεροπλάνο ή δεν χρειάζεται συχνά ένα συμπλήρωμα στον υπάρχων του στόλο αεροσκαφών. Η ναύλωση μπορεί να είναι οικονομικώς αποδοτική για μια ομάδα ανώτερων υπαλλήλων που ταξιδεύουν μαζί ή για μια έκτακτη ανάγκη. Όταν ο μεμονωμένος επιχειρηματίας ταξιδεύει μόνος, οι αερογραμμές, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών μεταφορέων, θα ήταν πιθανώς περισσότερο οικονομικές, ειδικά εάν το ταξίδι ήταν μεταξύ δύο πόλεων που εξυπηρετούνται καλά από τις τακτικές πτήσεις.

Οι υπηρεσίες των charter πετούν σύμφωνα με το πρόγραμμα του πελάτη-ταξιδιώτη και στον επιθυμητό του προορισμό. Βρίσκονται γενικά μεταξύ των 5.400 γενικών αερολιμένων αεροπορίας, και εξυπηρετούνται από τους εμπορικούς μεταφορείς. Αυτοί οι αερολιμένες είναι γενικά λιγότερο κορεσμένοι σε σχέση με άλλους σημαντικούς κόμβους αερολιμένων, προσφέρεται ευκολότερο έδαφος στην είσοδο και την έξοδο και μπορεί να είναι αρκετά πιο κοντά στον τελευταίο προορισμό του ταξιδιώτη. Η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας (FAA) υπολογίζει ότι μεταξύ 1998 –2010 ο αριθμός των επιχειρησιακών αεροσκαφών θα αυξηθεί περίπου 60,0 τοις εκατό και 81,6 τοις εκατό οι ώρες πτήσης. Σύμφωνα με αυτήν την έκθεση, κατά τη διάρκεια του ίδιου χρονικού πλαισίου, 806 γενικά αερολιμένες θα απαιτήσουν την επέκταση των διαδρόμων, και εγκατάσταση της ενισχυμένων οργάνων προσέγγισης και ναυσιπλοϊκα συστήματα. Αυτές οι βελτιώσεις, που υπολογίζονται σε \$3,3 δισεκατομμύρια, θα απαιτηθούν ώστε να αντιμετωπιστούν ασφαλέστερα και αποτελεσματικά οι προβλεπόμενες αυξήσεις στον αριθμό των αεροσκαφών και ο αριθμός των πτήσεων.

Μια πρόσφατη έρευνα για τους εταιρικούς διευθυντές ταξιδιού, επιχειρησιακής αεροπορίας, έδειξε ότι 72 % από τους ερωτηθέντες είπαν ότι οι επιχειρήσεις τους χρησιμοποιούσαν εταιρικά αεροπλάνα ή υπηρεσίες charter για τους κατώτερους σε βαθμό υπαλλήλους, πάνω από 56 % πέρυσι. Η διαχείριση του χρόνου, ο έλεγχος, η διακριτικότητα και η ποιότητα ζωής είναι μερικοί από τους κύριους λόγους που οδηγούν στην χρήση των υπηρεσιών charter στα χαμηλότερα επίπεδα του οργανισμού. Οι ναυλωμένες πτήσεις επιτρέπουν σε έναν πωλητή να σχεδιάσει πρόσθετες πωλήσεις κάθε ημέρα, όπου στο παρελθόν εκείνος ο χρόνος ξοδεύτηκε στο έδαφος να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται σε τακτικές πτήσεις με όλες τις καθυστερήσεις που συνεπάγονται. Στη

δεκαετία του '80, τα εταιρικά αεριωθούμενα αεροπλάνα θεωρούνταν ως σύμβολα status. Σήμερα οι υπηρεσίες charter σχετίζονται με την παραγωγικότητα της εργασίας, την αξία του χρόνου των υπαλλήλων και την ποιότητα της ζωής.

Τέλος, θα πρέπει να εξετάσουμε την πορεία των εταιριών ναυλωμένων πτήσεων (charter), που υπήρξαν πρωτοπόρες στην παροχή φθηνών αερομεταφορών. Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο της Ε.Ε. δεν υπάρχει πλέον διάκριση μεταξύ των αερομεταφορέων σε τακτικούς και σε charter. Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια οι εταιρίες charter προσπάθησαν να αναθεωρήσουν το επιχειρηματικό τους μοντέλο, ώστε να προσμοιάσουν τις εταιρίες χαμηλού κόστους και να γίνουν ελκυστικότερες στο καταναλωτικό κοινό. Στο παρελθόν, οι ναυλωμένες πτήσεις αποτελούσαν συνήθως τμήμα ενός τουριστικού πακέτου (που προσφερόταν από έναν tour operator και περιελάμβανε παραμονή ή και άλλες υπηρεσίες στον τουριστικό προορισμό) και δεν μπορούσαν να αγοραστούν αυτόνομα. Αυτό πλέον έχει αλλάξει, καθώς παρέχεται η δυνατότητα αγοράς μόνο του αεροπορικού εισιτηρίου χωρίς μάλιστα την ύπαρξη χρονικών περιορισμών παραμονής σε έναν προορισμό - τα εισιτήρια αυτά μπορούν μάλιστα να αγοραστούν χωρίς επιστροφή, όπως και των εταιριών χαμηλού κόστους.

Ως εναλλακτική στρατηγική επανατοποθέτησης στην αγορά, μερικές εταιρίες charter αποφάσισαν να δημιουργήσουν τις δικές τους θυγατρικές χαμηλού κόστους ακολουθώντας το παράδειγμα ορισμένων παραδοσιακών εταιριών: για παράδειγμα, ο βρετανικός tour operator My Travel εκτός από την ομώνυμη εταιρία charter έχει δημιουργήσει την My Travel Lite, που λειτουργεί ως αερομεταφορέας χαμηλού κόστους. Ομοίως, η γερμανική εταιρία charter Hapag Lloyd έχει δημιουργήσει την Hapag Lloyd Express, που όπως και η μητρική της αποτελεί και αυτή μέλος της TUI, που είναι ο μεγαλύτερος ευρωπαϊκός ταξιδιωτικός οργανισμός.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980 ο αερολιμένας του Ελληνικού παρουσίαζε μεγάλη κίνηση ναυλωμένων πτήσεων. Σε μεγάλο βαθμό, ωστόσο, η κίνηση αυτή ήταν αποτέλεσμα του κρατικού προστατευτισμού υπέρ της Ολυμπιακής. Ο αριθμός των διεθνών αερολιμένων της χώρας ήταν εξαιρετικά περιορισμένος κατά συνέπεια, ένας τουρίστας ή μία τουρίστρια, που ήθελε να ταξιδέψει από το Λονδίνο στη Σαντορίνη θα έπρεπε να το πράξει συνδυάζοντας μία πτήση charter Λονδίνου - Αθήνας με μία πτήση της Ολυμπιακής, που είχε το μονοπώλιο στην εσωτερική αγορά. Σταδιακά η απελευθέρωση της ελληνικής αεροπορικής αγοράς και η αύξηση του αριθμού των διεθνών αερολιμένων της χώρας οδήγησε σε εκτροπή της κίνησης από την Αθήνα με



πτήσεις απευθείας προς τους διάφορους τουριστικούς προορισμούς. Η αλλαγή αυτή σε συνδυασμό με τη μετάβαση στον υψηλού κόστους νέο ΔΑΑ έχει οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση, όπου η επιβατική κίνηση charter στην Αθήνα είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Η ειρωνεία δε είναι πως, ενώ στο παρελθόν οι Έλληνες και οι Ελληνίδες απαγορευόταν να αγοράσουν εισιτήρια πτήσεων charter με αναχώρηση από την Αθήνα μετ' επιστροφής, τώρα πλέον δεν υφίστανται τέτοιοι περιορισμοί, αλλά υπάρχουν ελάχιστες εταιρίες charter που να πετούν από και προς την ελληνική πρωτεύουσα (η γερμανική LTU είναι ένα από τα λίγα παραδείγματα).

#### **4. Charter και Διαδίκτυο**

Η κατά παραγγελία ζήτηση charter παρέχει στην επιχείρηση την άμεση πρόσβαση στις πτήσεις γι οποιοδήποτε προορισμό επιθυμεί. Πολλοί πελάτες είναι νέοι στην χρήση των charter. Η δραστηριότητα των charter στις Ηνωμένες Πολιτείες αυξήθηκε κατά 30% το 2001, ιδιαίτερα μετά από την 11η Σεπτεμβρίου.

Η δραστηριότητα των charter είχε μια εποχιακή επιβράδυνσή στο τέλος του 2002, η οποία έγινε χειρότερη από την ισχνή οικονομία και την αβεβαιότητα για τον πόλεμο. Θεωρείται ότι μια από τις σημαντικότερες τάσεις είναι η επικείμενη είσοδος των υπηρεσιών charter στο διαδίκτυο και οι on-line κρατήσεις. Δεδομένου ότι οι αγοραστές έχουν βελτιώσει την πρόσβαση για να μελετήσουν και να αγοράσουν τις υπηρεσίες των charter on-line, τα charter θα αυξηθούν και θα συνεχίσουν να ενεργούν ως το αρχικό επίπεδο για όλους τους τύπους των γενικών αεροποριών.

Το τέλος του 2002 ήταν η πιο αργή περίοδος ειδικότερα από την 11η Σεπτεμβρίου 2001. Η πώση φαίνεται να είναι βασισμένη στη οικονομία και, σημαντικότερα, την ανασταλμένη δραστηριότητα ταξιδιού και επιχειρήσεων σε αναμονή για έναν πιθανό πόλεμο στη Μέση Ανατολή.

Εξηγώντας τη δημοτικότητα των charter, ο Ted Dennis της Guardian Jet Center είπε ότι ο "τα charter προσφέρουν τα ίδια οφέλη με το να έχετε δική σας αερογραμμή. Το πρόγραμμά σας είναι δικό σας, είναι ελαστικό, και αποφεύγετε τον χαμένο χρόνο στα αεροδρόμια, τις καθυστερήσεις των πτήσεων και των ατελείωτων ελέγχων ασφάλειας."

"Συν," ο Dennis πρόσθεσε, "η οικονομική αποτελεσματικότητα των charter είναι ασύγκριτη. Το αεροσκάφος σας είναι το κινητό γραφείο σας, και αυτό το κινητό γραφείο σας προσφέρει την ευκολία και τη μυστικότητα χωρίς τα προβλήματα των χαμένων

αποσκευών. Μπορείτε να ταξιδέψατε σε διάφορες πόλεις ανά ημέρα, πετώντας συνήθως πολύ πιο κοντά στον τελικό προορισμό σας από ότι αν προσγειωνόσασταν σε έναν εμπορικό αερολιμένα."

### **5. Μια νέα εποχή στις πτήσεις charter**

Το να πετάει κανείς με μία εταιρεία charter πριν από 15 χρόνια έμοιαζε τόσο με μια τελετή μύησης όσο και ένας πολύ φθηνός τρόπος να ταξιδέψει κανείς. Οι πολύ κακές λειτουργίες των αεροπλάνων, και η ολονύχτια διανυκτέρευση στο αεροδρόμιο για να αντικατασταθούν τα αεροπλάνα ήταν φοβερή. Ακόμα και οι πτήσεις ήταν ελάχιστα πιο άνετες από το μετρό του Τόκιο σε ώρα αιχμής.

Τώρα όμως οι πτήσεις charter έχουν αλλάξει. Καινούργια αεροπλάνα βρίσκονται στον αέρα και είναι σε πολύ καλή λειτουργία. Μερικές εταιρίες προσφέρουν θέσεις με περισσότερη άνεση και εντυπωσιακά γεύματα, και όμως χρεώνουν πολύ λιγότερα χρήματα από άλλες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες. Οι περισσότερες εταιρίες charter κάνουν τώρα πτήσεις one – way και καθημερινά προστίθενται καινούργια δρομολόγια, επεκτείνοντας τις υπηρεσίες τους στην Ανατολική Ευρώπη, το Μεξικό, τη Καραϊβική και άλλες.

Αλλά και οι καταγγελίες ενάντια στις αερογραμμές ναύλωσης έχουν πέσει κατακόρυφα τα τελευταία 10 χρόνια και τώρα αποτελούν λιγότερο από το 5 % όλων των καταγγελιών που αρχειοθετούνται στο Υπουργείο Μεταφορών της Αμερικής, κάτω από ένα υψηλό περίπου 25% που ήταν στα μέσα της δεκαετίας του '70. Θύματα της δικής τους κακής ποιότητας υπηρεσιών, πολλές υπηρεσίες charter έχουν ιδρυθεί και έχουν κλείσει τα προηγούμενα 10 έτη, ενώ αερογραμμές ναύλωσης μεγαλύτερες, και περισσότερο συνειδητές κατάφεραν να επιζήσουν.

Έτσι οι υπηρεσίες charter μένουν στην επιφάνεια και οι υπηρεσίες τους έχουν αναπτυχθεί πέρα από την κλασσική προσφορά των ξηρών καρπών. Αλλά το θέμα είναι αν τα εισιτήρια κοστίζουν λιγότερο από τις τακτικές αερογραμμές. Εκπληκτικά, σε αυτήν την περίοδο της άρσης των ελέγχων και του υψηλού ανταγωνισμού για τους ταξιδιώτες των υπερπόντιων ταξιδιών, η μεγάλη πλειοψηφία το κάνει. Οι αερογραμμές των charter και οι tour operators μειώνουν περίπου 20 τοις εκατό σε 35 τοις εκατό το κόστος των εισιτηρίων, και οι tour operator προσελκύουν πελάτες με τις χαμηλού κόστους προσφορές ξενοδοχείων και ενοικίασης αυτοκινήτων. Ο βασικός κανόνας για την διατήρηση των τιμών χαμηλών είναι πάντα ο ίδιος – αγοράστε χονδρικά και πουλήστε μέχρι και την

τελευταία θέση. Αυτός, παραδείγματος χάριν, είναι ο τρόπος που η Martinair Holland, παραρτημα υπηρεσιών charter της KLM, μπορεί να αντέξει οικονομικά να χρεώσει \$538 για μια μετέπιστροφή πτήση από το Newark στο Άμστερνταμ στις 5 Αυγούστου. Ο πιο φθηνός δημοσιευμένος ναύλος για μια παρόμοια πτήση στην Continental κοστίζει \$793, δηλαδή \$255 περισσότερο.

Οι υπηρεσίες charter δελεάζουν επίσης τους ταξιδιώτες που ταξιδεύουν στον ελεύθερο χρόνο τους απευθείας στους προορισμούς τους χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Στην Ινδιανάπολη, παραδείγματος χάριν, ο μόνος τρόπος για τους σπουδαστές κολλεγίων να πετάξουν απευθείας στο Fort Myers, Fla., είναι με την American Trans Air, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία για πτήσεις charter.

Οι εταιρίες charter έχουν συνήθως λιγότερους υπαλλήλους στον αέρα αλλά και στο έδαφος από ότι οι τακτικές αερογραμμές, οι υπηρεσίες όμως που προσφέρονται είναι συχνά όμοιες. Παραδείγματος χάριν, πολλές εταιρίες charter χρησιμοποιούν τους ίδιους προμηθευτές γεύματος με τις μεγάλες αεροπορικές εταιρίες και ακόμη και πολλές από τις ίδιες ταινίες κατά την διάρκεια της πτήσης.

Η ασφάλεια των charter τέθηκε υπό αμφισβήτηση όταν συνέτριβε ένας αεροσκάφος Boeing 707-300 στις Αζόρες, όπου σκοτώθηκαν και οι 137 επιβάτες και τα επτά μέλη του πληρώματος. Στο σύνολο, τα εθνικά αρχεία ασφάλειας μεταφορών δείχνουν ότι 472 πολιτικοί και στρατιωτικοί επιβάτες έχουν σκοτωθεί σε 16 διαφορετικά ατυχήματα στις πτήσεις charter τα τελευταία 5 έτη. Η επιτροπή δεν συγκρίνει τα ποσοστά ατυχήματος στις τακτικές πτήσεις με τις ναυλωμένες πτήσεις, εντούτοις.

Η φήμη των αερογραμμών charter μπορεί να βελτιωθεί περαιτέρω τώρα που έχει αρχίσει ένα μικρό μέρος αερογραμμών να "κυνηγεί" τους ταξιδιώτες ελεύθερου χρόνου οι οποίοι είναι πρόθυμοι να πληρώσουν λίγο περισσότερο για τις προσφορές της business class. Οι εταιρίες charter που εδρεύουν στην Ευρώπη Martinair και Balair κοστίζουν περίπου 30% περισσότερο από τις κλασσικές αεροπορικές εταιρίες των charter. Ένα χαρακτηριστικό γεύμα σε ένα Martinair 747 να είναι ένα ορεκτικό από μοσχαρίσιο κρέας, σολωμό, βόδινο κρέας και κοτόπουλο, παρόμοιο με το γεύμα της business class μιας τακτικής πτήσης. Μια ταινία και ένα δωρεάν κρασί και κοκτέιλ, συν μια επιλογή του ολλανδικού τυριού και των βιενέζικων γλυκών, συμπεριλαμβάνονται. Ο χώρος και το μέγεθος των καθισμάτων είναι ικανά να συγκριθούν με τα καθίσματα της business class σε πολλές σημαντικές τακτικές αερογραμμές. Από τις αμερικάνικες εταιρίες charter, μόνο η Tower Air προσφέρει αναβαθμισμένες υπηρεσίες.

Ακόμα κι αν τα φανταχτερά καθίσματα και οι χαμηλές τιμές ήταν σε όλες τις εταιρίες charter σε όλο τον κόσμο, πολλοί επιβάτες θα προτιμούσαν μια τακτική πτήση ενός αεροπορικού μεταφορέα. Πολλά προγράμματα charter είναι εξαιρετικά περιορισμένα οι πτήσεις φεύγουν μόνο μία φορά την εβδομάδα σε δεκάδες δημοφιλείς διαδρομές, και οι υπεύθυνοι των εταιριών charter, από το νόμο, δεν είναι απαραίτητο να αποζημιώσουν τους επιβάτες που έχασαν την πτήση τους, εκτός αν οι επιβάτες βρουν άλλους για να δώσουν τις θέσεις τους. Είναι συχνά αδύνατο να επεκταθούν τα σχέδια διακοπών, επίσης. Μόλις πληρώσουν για την επιστροφή τους, δεν μπορούν συνήθως να την αλλάξουν την τελευταία στιγμή εκτός αν, πάλι, μπορούν να βρουν κάποιο άλλο άτομο για να πάρει τη θέση τους. Οι tour operators των εταιριών charter μπορούν επίσης νόμιμα να αλλάξουν το δρομολόγιο χωρίς να το ανακοινώσουν. Εάν οι διαφορετικές απευθείας πτήσεις από το Σικάγο-Λονδίνο και το Λος Άντζελες - Λονδίνο δεν πωλούν καλά, παραδείγματος χάριν, οι δύο πτήσεις μπορούν να συνδυαστούν. Οι επιβάτες που επιβιβάζονται στο Λος Άντζελες μπορεί να αντιμετωπίσουν μια καθυστέρηση λόγω της διαφοράς ώρας σε μια απρογραμμάτιστη στάση στο Σικάγο.

Αλλά οι αλλαγές στα δρομολόγια χλωμιάζουν μπροστά στις δυσλειτουργίες του εξοπλισμού, το πρόβλημα με τις αερογραμμές charter είναι που χρησιμοποιούν ακόμα τον παλαιότερο εξοπλισμό. Οι αεροπορικές εταιρίες που τακτικά πετούν μεταξύ δύο σημείων έχουν αρκετά αεροπλάνα στον στόλο τους για να βρουν αντικαταστάτες αρκετά γρήγορα, αλλά μικρότερες εταιρίες που πετούν λιγότερο συχνά θα μπορούσαν να αφήσουν τους επιβάτες τους να περιμένουν στο αεροδρόμιο με τις ώρες. Η μόνη προστασία που μπορεί να έχει κάποιος είναι, πριν αγοράσει ένα εισιτήριο, να μάθει πώς πόσα εφεδρικά αεροπλάνα η αερογραμμή έχει σε ετοιμότητα. "Οι εταιρίες charter δεν έχουν καμία υποχρέωση να σας βάλουν στη επόμενη διαθέσιμη πτήση, επειδή συχνά δεν υπάρχει καμία επόμενη πτήση," λέει ο Con Hitchcock, νομικός διευθυντής του προγράμματος καταναλωτικής δράσης αεροπορίας, μια εταιρία για την προστασία των ταξιδιωτών στην Ουάσιγκτον.

Οι εταιρίες charter μπορούν επίσης να χάσουν πιθανούς πελάτες με την άρνηση τους να προσφέρουν τα προγράμματα συχνών επιβατών. Επιβάτες που ταξιδεύουν συχνά με μία τακτική αεροπορική εταιρία μαζεύουν μίλια και τα εξαργυρώνουν με δωρεάν εισιτήρια και πρόσθετες εξυπηρετήσεις κατά τη διάρκεια των πτήσεων.

Παρά τις διαφορές μεταξύ των ναυλωμένων και τακτικών πτήσεων, πολλές διαφημίσεις ταξιδίων αποτυγχάνουν στο να αναφέρουν ότι προωθούν μια πτήση

ναύλωσης. Σε ένα ένθετο ταξιδιού των New York Times της Κυριακής, παραδείγματος χάριν, οι tour operators διαφήμισαν οργανωμένα ταξίδια στο Acapulco αλλά δεν ανέφεραν ότι η αερογραμμή, La tur, είναι charter. Γι' αυτό το λόγο το Υπουργείο Μεταφορών των Η.Π.Α. προτείνει να μη συνεργάζεται κανείς με πρακτορεία που δεν διευκρινίζουν εάν οι πτήσεις θα γίνουν με τακτικές ή ναυλωμένες πτήσεις.

#### **6. Θα επιστρέψουν οι ναυλωμένες πτήσεις ξανά στην Αθήνα;**

Το υψηλό κόστος του αερολιμένα, αλλά και η σαφής προτίμηση των εταιριών αυτών στους διαφόρους νησιωτικούς, αλλά και ηπειρωτικούς τουριστικούς προορισμούς της χώρας που προσφέρουν φθηνές διακοπές ήλιου και θάλασσας οδηγεί μάλλον σε μία αρνητική απάντηση στο παραπάνω ερώτημα. Είναι, όμως, κρίμα να ξεχνούμε ότι η Αττική προσφέρει ένα πολύ ενδιαφέρον τουριστικό συνδυαστικό προϊόν, ο δε ΔΑΑ κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση σε αυτά τα πλαίσια. Πιο συγκεκριμένα, ο ΔΑΑ βρίσκεται πολύ κοντά στον Ευβοϊκό - η τουριστική υποδομή κατά μήκος της ανατολικής (αλλά και νότιας) αττικής ακτογραμμής είναι ικανοποιητική για τις απαιτήσεις των τουριστών και τουριστριών charter. Επιπλέον, ο ΔΑΑ βρίσκεται πολύ κοντά στην Αθήνα, δίνοντας τη δυνατότητα στα άτομα αυτά να συνδυάσουν τις καλοκαιρινές διακοπές τους με πολιτιστικό τουρισμό στην πόλη, που διοργάνωσε τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004. Αναμφισβήτητα, η μακροχρόνια πολιτική του ελληνικού τουρισμού θα πρέπει να είναι η προσέλκυση τουριστών και τουριστριών υψηλής εισοδηματικής στάθμης. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι οι επιβάτες charter είναι ανεπιθύμητοι : η δημιουργία των εταιριών χαμηλού κόστους έχει αλλάξει πλέον την νοοτροπία των επιβατών στην Ευρώπη, καθώς ανεξαρτήτως οικονομικής επιφάνειας επιδιώκεται η αγορά φθηνών εισιτηρίων.

Επιπλέον, η επάνοδος των εταιριών charter θα οδηγήσει σε αύξηση των συνδέσεων μεταξύ Αθήνας και λοιπής Ευρώπης εντείνοντας τον ανταγωνισμό έστω και εποχικά. Τέλος, λόγω της ύπαρξης εκτεταμένων αστικών υποδομών, αλλά και ποικιλομορφίας στο τουριστικό της προϊόν, η Αττική μπορεί να επιτύχει επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου ευκολότερα από άλλους προορισμούς.

Για μία ακόμα φορά, λοιπόν, επανερχόμαστε στο κλασικό συμπέρασμα για την ανάγκη των τουριστικών φορέων πολιτικής να συνεργαστούν από κοινού στη χάραξη μίας ενιαίας στρατηγικής. Οι αερομεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του τουριστικού προϊόντος: σε συνδυασμό με μία βιώσιμη πολιτική τιμών και παροχής ποιοτικών υπηρεσιών από τα ξενοδοχεία και την έξυπνη εκμετάλλευση των υποδομών, που άφησαν

οι Ολυμπιακοί Αγώνες, η Αθήνα θα μπορέσει να προσελκύσει όχι μόνον επιβάτες ναυλωμένων, αλλά και τακτικών πτήσεων (χαμηλού κόστους και μη) που επιθυμούν να επισκεφθούν την ελληνική πρωτεύουσα στα πλαίσια διακοπών, εργασίας, συνεδρίων ή και δημιουργικού συνδυασμού όλων των παραπάνω. Ας ελπίσουμε ότι το νεοσυσταθέν Υπουργείο Τουρισμού θα λάβει άμεσα μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση, ώστε να μην χαθεί και άλλος πολύτιμος χρόνος...

### 7. Πτώση των πτήσεων charter το 2001-2004

Ο σύνδεσμος των νησιών του Αργοσαρωνικού θέλοντας να μάθει τι ακριβώς προκάλεσε την πτώση του εισερχόμενου τουρισμού, ανέθεσε στην εταιρεία Hospitality & Tourism Consulting, την εκπόνηση συγκριτικής μελέτης του κόστους του Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας σε σχέση με 40 επιλεγμένα αεροδρόμια της Ευρώπης και της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου. Από την μελέτη αυτή προέκυψε ότι το αεροδρόμιό μας είναι ένα από τα ακριβότερα. Σε σχέση με τα αεροδρόμια χωρών που αποτελούν τους σημαντικότερους τουριστικούς ανταγωνιστές μας τα πράγματα έχουν ως εξής:

Όσον αφορά τους φόρους που επιβάλλονται από τη διοίκηση του αεροδρομίου ανά επιβάτη και επιβαρύνουν το εισιτήριο, το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών είναι ακριβότερο:

· Από την Κωνσταντινούπολη κατά 114%.

· Από την Ιταλία κατά 128%.

· Από την Τυνησία κατά 269 %.

· Και από την Ισπανία κατά 392%.

Στα τέλη που επιβάλλονται, επίσης από την διοίκηση του αεροδρομίου, στις αεροπορικές εταιρείες, το διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών είναι:

- 55% ακριβότερο από Μαδρίτη – Βαρκελώνη.

- 75% από το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης.

- 95% από το αεροδρόμιο της Τύνιδας.

- Και 290% ακριβότερο από τα αεροδρόμια Ρώμης & Μιλάνου.

Αποτέλεσμα όλων αυτών, που βέβαια αποτελούν βασική πολιτική της διοίκησης του αεροδρομίου για τις διεθνείς πτήσεις Charter, είναι η μείωση των πτήσεων αυτών κατά 69,50% από το 2000 την τελευταία δηλαδή χρονιά πλήρους λειτουργίας του αεροδρομίου του Ελληνικού, έως το 2003. Συγκεκριμένα από 14.000 πτήσεις charter που έγιναν το 2000 υπήρξε μείωση στις 4267 πτήσεις το έτος 2003. Παράλληλα η επιβατική κίνηση των πτήσεων αυτών, μειώθηκε στο ίδιο διάστημα κατά 35%, όταν η συνολική μείωση των

επιβατών που διακινούνται από τις αντίστοιχες πτήσεις για όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος ήταν -2,8%.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία κατά την 11μηνη περίοδο του έτους 2004 επήλθε μείωση κατά 28% στην κίνηση των επιβατών που διακινούνται με διεθνείς Charter πτήσεις, δηλαδή ουσιαστικά στον οργανωμένο τουρισμό. Εν ολίγοις από τους 878.772 επιβάτες που διακινήθηκαν με Charter πτήσεις το 2000, ο αριθμός των επιβατών των αντίστοιχων πτήσεων το 2004 ανέρχεται μόλις σε 412.315, συνολικά δηλαδή σημειώθηκε μείωση περίπου 53%.

Αναμένοντας λοιπόν εύλογα τα μεταολυμπιακά οφέλη για τον τουρισμό και ιδιαίτερα για την ευρύτερη περιοχή της Αττικής που εξυπηρετείται από το αεροδρόμιο των Σπάτων, θα πρέπει να μη μας διαφεύγει ότι στην αλυσίδα της τουριστικής βιομηχανίας κάθε κρίκος είναι σημαντικός για την προσέγγιση των επιθυμητών στόχων. Η πολιτική συνεπώς του Διεθνούς αεροδρομίου των Αθηνών που αποτελεί την κύρια πύλη για τον εισερχόμενο τουρισμό στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής θα πρέπει να συμπορεύεται και να μην ακυρώνει τη γενική τουριστική στρατηγική της χώρας. Η μείωση των φόρων, η επανεξέταση των τελών χρήσης και η δημιουργία κινήτρων για πτήση Charter στο νέο αεροδρόμιο των Αθηνών, που αναμφισβήτητα προσφέρει υψηλής ποιότητας παροχής υπηρεσιών, πρέπει να αποτελέσουν θέματα πρώτης προτεραιότητας.

*Κεφάλαιο Τέταρτο*

*Ισχύουσες νομοθεσίες & διατάξεις που  
διέπουν τις αερομεταφορές*

---



## *Ισχύουσες νομοθεσίες και διατάξεις που διέπουν τις αερομεταφορές*

### 1. Ιστορική εξέλιξη

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου εκτιμήθηκε από τις κύριες εμπλεκόμενες δυνάμεις και των δύο εμπόλεμων παρατάξεων, ότι η κυριαρχία στον αέρα θα ήταν ένας καθοριστικός παράγοντας της εξέλιξης των στρατιωτικών επιχειρήσεων. Έτσι, το αεροσκάφος χρησιμοποιήθηκε τόσο σαν όπλο και μάλιστα προωθημένο, όσο και σαν μαζικό μέσο μεταφοράς στρατιωτών και υλικού. Σαν συνέπεια αυτού, οι εμπλεκόμενοι έριξαν ιδιαίτερο βάρος στην έρευνα για εξέλιξη του αεροσκάφους και της αεροπλοΐας γενικότερα. Σαν αποτέλεσμα μέσα σε λίγα χρόνια υπήρξε μια αλματώδης τεχνολογική πρόοδος που στην επερχόμενη τότε ειρηνική περίοδο να εκτιμάται και σωστά, ότι το αεροσκάφος θα μετατρέπταν σε ένα μέσο μαζικής μεταφοράς, έτσι που να χρειάζονται πια να καθοριστούν διεθνείς κανόνες τόσο της αεροπλοΐας όσο και της εμπορικής εκμετάλλευσης των αερομεταφορών.

Την 1/11/1944, λίγους μήνες πριν τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, και αφού είχαν προηγηθεί συνεννοήσεις της κυβέρνησης των Η.Π.Α. με τις κυβερνήσεις άλλων κρατών, συγκεντρώθηκαν με πρωτοβουλία της κυβέρνησης των Η.Π.Α. στο Σικάγο εκπρόσωποι 52 κρατών του συμμαχικού στρατοπέδου εκτός της Αργεντινής και της Ρωσίας, να θεμελιώσουν το κατάλληλο τεχνικό και εμπορικό πλαίσιο που να διέπει την μεταπολεμική ανάπτυξη των διεθνών πολιτικών αερομεταφορών.

Ενώ όμως η ρύθμιση των αναφερομένων θεμάτων στις τεχνικές διαδικασίες και στην ασφάλεια των πτήσεων δεν παρουσίασε σημαντικές διαφορές απόψεων, αντίθετα όσα αφορούσαν την ίδρυση αεροπορικής επικοινωνίας και ιδιαίτερα όσα είχαν σχέση με την χορήγηση, προς τις αεροπορικές εταιρίες, δικαιωμάτων μεταφοράς διεθνούς κίνησης επιβατών και φορτίου από κράτος σε κράτος υπήρξαν διαμάχες και αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις. Η τεράστια για την εθνική οικονομία κάθε κράτους σπουδαιότητα των αεροπορικών μεταφορών, σε συνάρτηση με το εθνικό πολιτικό γόητρο, το οποίο σαφώς ενδυναμώνει η ύπαρξη ισχυρής οικονομικής και με εκτεταμένο δίκτυο εθνικής αεροπορικής εταιρίας ήταν οι βασικοί λόγοι για τους οποίους ζητούσαν την διασφάλιση ικανοποιητικών εγγυήσεων για την ανάπτυξη και προστασία των εθνικών τους αεροπορικών συμφερόντων.

Η αντιπαράθεση υπήρξε έντονη με στόχο την προστασία της εθνικής αεροπορικής επιχείρησης, αφού μια εθνική αεροπορική επιχείρηση πέρα από το σοβαρότατο ρόλο που παίζει στην οικονομία κάθε χώρας, έχει και ένα ξεχωριστό ειδικό βάρος στο πολιτικό πεδίο.

Στη συνδιάσκεψη αυτή συγκρούστηκαν τρεις λογικές που αντανακλούσαν και τις οικονομικές επιδιώξεις των υποστηρικτών τους.

Στη μία άκρη βρισκόταν η άποψη των Η.Π.Α., που απαιτούσαν πλήρη ελευθερία στις διεθνείς αερομεταφορές, χωρίς κανένα περιορισμό, έτσι που οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση να μπορεί να κάνει οποιοδήποτε αριθμό δρομολογίων από οποιαδήποτε διεθνή αφετηρία προς οποιοδήποτε διεθνή προορισμό με επίπεδο ναύλων που κάθε φορά θα προκρίνει η ίδια.

Όμως η πρόταση αυτή αποκρούστηκε από όλα τα συμμετέχοντα κράτη με το σκεπτικό ότι η πρόταση των Η.Π.Α. βάζει τα θεμέλια της μεταπολεμικής κυριαρχίας τους στις διεθνείς αερομεταφορές και της παρεμπόδισης της ανάπτυξης των αερομεταφορών των άλλων κρατών, αφού ήταν η μόνη δύναμη που μετά τη λήξη του πολέμου θα είχε άθικτο και ισχυρότατο στόλο αεροσκαφών τεχνικά προωθημένο, με πλήρη τεχνική υποστήριξη, άθικτη από τον πόλεμο, και ένα επαρκές και εξειδικευμένο ιπτάμενο προσωπικό.

Στην άλλη άκρη βρισκόταν η άποψη της Μεγάλης Βρετανίας, που κατεστραμμένη οικονομικά από τον πόλεμο, επεδίωκε ένα προστατευτικό πλαίσιο διεθνών αερομεταφορών πλήρως ελεγχόμενο, για να μπορέσουν να αναπτυχθούν οι εθνικές της αερομεταφορές. Σαν τέτοιο πλαίσιο, πρότεινε τη σύσταση διεθνούς οργανισμού που θα είχε αποφασιστική αρμοδιότητα στον καθορισμό:

- ❖ Της κατανομής των αεροπορικών γραμμών
- ❖ Του προσδιορισμού του απαιτούμενου κατά περίπτωση αριθμού δρομολογίων
- ❖ Της χωρητικότητας των αεροσκαφών στη κάθε γραμμή
- ❖ Των τιμολογίων που θα εφαρμόζονται

Μια τρίτη πρόταση υποστηρίχθηκε από την Αυστραλία και τη Ν. Ζηλανδία και στόχευε στην πλήρη διεθνοποίηση των αερομεταφορών, με εξαίρεση το εσωτερικό κάθε χώρας.

Συμφωνία στα προηγούμενα θέματα δεν επιτεύχθηκε λόγω των έντονα διισταμένων απόψεων και επιδιώξεων. Όπως προαναφέραμε η πρόταση των ΗΠΑ απορρίφτηκε λόγω του φόβου, ότι αν υιοθετηθεί θα έχει καταστροφικές συνέπειες για τις

αεροπορικές εταιρίες των οικονομικά ασθενέστερων κρατών, λόγω της προνομιακής θέσης στην οποία βρίσκονταν οι ΗΠΑ μετά το τέλος του πολέμου. Η βρετανική άποψη αποκρούστηκε από τις ΗΠΑ και τέλος η πρόταση της Αυστραλίας και της Ν. Ζηλανδίας προσέκρουσε στην ανάγκη του κάθε κράτους για την διατήρηση της εθνικής του αεροπορικής εταιρίας και ιδιαίτερα των εθνικών του αεροσκαφών.

Συνέπεια της παραπάνω εκ διαμέτρου αντίθετης φιλοσοφίας, σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, το θέμα της διεθνούς συμφωνίας εκχωρήσεως ανεξέλεγκτων προς τις αεροπορικές εταιρίες εμπορικών δικαιωμάτων παρέμενε εκκρεμές.

Από τις δύο συμφωνίες τις οποίες είχε προτείνει η αντιπροσωπεία των ΗΠΑ, μόνο η πρώτη, η οποία είχε ως αντικείμενο την αναγνώριση δικαιωμάτων υπερπτήσεως και τεχνικής προσγείωσης για αεροσκάφη τα χρησιμοποιούνταν για την λειτουργία διεθνών τακτικών γραμμών, επιδοκιμάστηκε.

Παρ' όλη την αδυναμία επιτεύξεως συμφωνίας, επί του νομικού καθεστώτος η οποία θα ρύθμιζε την εμπορική εκμετάλλευση των διεθνών αεροπορικών γραμμών, η συνδιάσκεψη του Σικάγου πέτυχε τελικά την κατάρτιση διεθνών συμβάσεων γενικότερου ενδιαφέροντος, με τις οποίες, μεταξύ άλλων, προεβλέφθη και η ίδρυση διεθνούς οργανισμού για την πολιτική αεροπορία.

Μετά τη λήξη του πολέμου και με στόχο την επίτευξη συμφωνίας ακολούθησαν μια σειρά διασκέψεων, συναντήσεων κτλ, που κατέληξαν σε συμφωνίες σε επί μέρους θέματα, που πήραν το όνομά τους από το μέρος που συναντήθηκαν οι αντιπρόσωποι. Οι συμφωνίες αυτές ρύθμιζαν τα τεχνικά καθώς και τα εμπορικά δικαιώματα των εμπλεκόμενων στη διεθνή αεροπλοΐα, δικαιώματα που είναι γνωστά με τον όρο ελευθερίες.

## **2. Αεροπορικές ελευθερίες**

Τα δικαιώματα, τα οποία ένα κράτος χορηγεί σε ένα άλλο, προκειμένου η αεροπορική του εταιρία να προέλθει στην άσκηση εμπορικής εκμετάλλευσης, προς και από το έδαφός του, χαρακτηρίζονται με τη διεθνή αεροπορική ορολογία με τον όρο **ελευθερίες του αέρα**.

### **2.1 Τεχνικά δικαιώματα (operating rights)**

**1η Ελευθερία:** το δικαίωμα της πτήσης στον εναέριο χώρο μιας χώρας(δικαίωμα υπερπτήσης -overflying right).

2η Ελευθερία: το δικαίωμα της υπερπτήσης με προσγείωση για μη εμπορικούς σκοπούς. Π.χ. ανεφοδιασμό καυσίμων μόνο.

### **2.2 Εμπορικά δικαιώματα (traffic rights)**

3η Ελευθερία: το δικαίωμα αποβίβασης σε τρίτο κράτος κίνησης (επιβάτες, φορτίο, ταχυδρομείο), προερχόμενης από το κράτος που ανήκει η αεροπορική εταιρεία.

4η Ελευθερία: το δικαίωμα παραλαβής κίνησης από τρίτο κράτος, με προορισμό το κράτος στο οποίο ανήκει η αεροπορική εταιρεία.

5η Ελευθερία: το δικαίωμα αποβίβασης και παραλαβής κίνησης, από ή προς οποιοδήποτε τρίτο κράτος.

6η Ελευθερία: το δικαίωμα κάθε αεροπορικής εταιρείας να μεταφέρει κίνηση μεταξύ δύο τρίτων κρατών δια μέσου του κράτους που έχει την έδρα της.

7η Ελευθερία: το δικαίωμα κάθε αεροπορικής να ασκεί ανάμεσα σε δύο ή περισσότερα κράτη τακτικά δρομολόγια που δεν έχουν αρχή και τέλος, το κράτος που εδρεύει αυτή η αεροπορική εταιρεία.

8η Ελευθερία: γνωστή και ως cabotage, αφορά στο δικαίωμα αεροπορικής εταιρείας τρίτου κράτους, να μεταφέρει κίνηση μεταξύ διαφόρων σημείων μέσα σε κράτος εκτός εκείνου στο οποίο έχει την έδρα του.

Από όλες πάντως τις ελευθερίες, η πλέον επίμαχη είναι η 5η, η οποία αποτελεί το επίκεντρο του ενδιαφέροντος όλων των αεροπορικών εταιριών. Γι' αυτό και η διαμορφωθείσα διεθνής πολιτική ακολούθησε διάφορες τάσεις, ανάλογα των αεροπορικών συμφερόντων και της γεωγραφικής θέσης του κάθε κράτους.

### **3. Η συμφωνία περί διερχομένων διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών**

Με τη συμφωνία αυτή, γνωστή και ως συμφωνία των δύο ελευθεριών, τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν αμοιβαία παραχωρήσει μεταξύ τους τις παρακάτω δύο ελευθερίες, προκειμένου για τις διεθνείς τακτικές αεροπορικές γραμμές: α) το δικαίωμα της υπερπτήσεως, άνευ προσγειώσεως, β) το δικαίωμα προσγειώσεως για μη εμπορικούς σκοπούς.

Σε αντίθεση με τις διατάξεις του άρθρου 5 της σύμβασης του Σικάγο, τα παραπάνω δικαιώματα χορηγούνται, εφ' όσον αφορά αεροπορικές επιχειρήσεις και όχι αεροσκάφη που είχε καταχωρημένα στα συμβαλλόμενα κράτη. Επίσης τα κράτη μέλη δεν έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν τη προσγείωση του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται για την λειτουργία διεθνούς τακτικής γραμμής.

Παρ' όλα αυτά η χορήγηση των παραπάνω ελευθεριών υπόκειται στο δικαίωμα κάθε συμβαλλόμενου κράτους να καθορίζει την διαδρομή η οποία θα ακολουθείται εντός του εναερίου χώρου, να αρνείται την χορήγηση ή να ανακαλεί την χορηγηθείσα άδεια προς αεροπορική εταιρία άλλου κράτους σε οποιαδήποτε περίπτωση, κατά την οποία δεν ήθελε να πειστεί ότι η ουσιαστική κυριότητα και ο πραγματικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρίας ανήκουν στους υπηκόους του κράτους αυτού.

#### **4. Η συμφωνία περί διεθνών αεροπορικών μεταφορών**

Γνωστή και ως συμφωνία των 5 ελευθεριών, υπογράφηκε το 1944 στο Σικάγο από 20 κράτη. Λίγο αργότερα οι ΗΠΑ οι οποίες, είχαν προτείνει την σύναψη της, την κατήγγειλαν, και επακολούθησε μια σειρά καταγγελιών και από άλλα κράτη με αποτέλεσμα να δεσμεύει μόνο 12 κράτη. Το γεγονός αυτό καθιστά την εν λόγω συμφωνία χωρίς ουσιαστική σημασία, πλην όμως δεν θα πρέπει να παραβλεφτεί ότι μερικές από τις διατάξεις της χρησιμοποιούνται, ως πρότυπα, κατά την χορήγηση των εμπορικών δικαιωμάτων όπως και για τον έλεγχο του τρόπου άσκησης τους.

Με τη συμφωνία αυτή τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν αμοιβαία παραχωρήσει μεταξύ τους τις παραπάνω πέντε ελευθερίες, με την προϋπόθεση ότι, καθ' όσον αφορά στην-χορήγηση-εμπορικών-δικαιωμάτων,-η-υποχρέωση-κάθε-κράτους-αφορά-μόνο-σε-τακτικές γραμμές, η οποία ξεκινάει και σταματάει στο έδαφος του κράτους στο οποίο έχει την έδρα της η εταιρία, η οποία εκμεταλλεύεται τις εν λόγω γραμμές.

Βασικό χαρακτηριστικό της διάταξης αυτής, είναι ότι τα εμπορικά δικαιώματα παραχωρούνται στα αεροσκάφη και όχι προς τις αεροπορικές εταιρίες. Το γεγονός πάντως ότι υφίσταται διάταξη περί της ουσιαστικής κυριότητας των αεροπορικών εταιριών, καθιστά αμφίβολο εάν η εθνικότητα του αεροσκάφους είναι σπουδαιότερη ή όχι της εθνικότητας των αεροπορικών εταιριών.

Η διαφορά αυτή όμως δεν έχει καμία πρακτική σημασία, λόγω της μη

#### **5. Διεθνείς, τακτικές και μη, αεροπορικές μεταφορές**

Η σύμβαση του Σικάγου διαχωρίζει τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές σε δύο, διαφορετικού νομικού καθεστώτος, κατηγορίες.

Στην πρώτη από αυτές, για την οποία προβλέπει το άρθρο 6, κατατάσσει τις διεθνείς τακτικές αεροπορικές γραμμές, δηλαδή τις πτήσεις οι οποίες εκτελούνται σε τακτική χρονική περίοδο, για δημόσια μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

Ενώ στην δεύτερη κατηγορία, για την οποία ισχύει το άρθρο 5, κατατάσσει όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες πτήσεων, οι οποίες στερούνται τα παραπάνω στοιχεία και χαρακτηρίζονται ως μη τακτικές.

Το περιεχόμενο των δύο αυτών άρθρων έχει ως εξής :

#### **Άρθρο 6**

Καμία τακτική διεθνής αεροπορική γραμμή δεν μπορεί να λειτουργήσει πάνω ή προς το έδαφος συμβαλλόμενου κράτους, χωρίς ειδική άδεια ή άλλη έγκριση του κράτους και σύμφωνα με τους όρους αυτής της άδειας ή έγκρισης.

#### **Άρθρο 5**

Κάθε ένα συμβαλλόμενο κράτος συμφωνεί ότι όλα τα αεροσκάφη των άλλων συμβαλλόμενων κρατών, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για την λειτουργία των διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών, έχουν το δικαίωμα, με την επιφύλαξη της τήρησης των όρων της παρούσας σύμβασης, να εκτελούν πτήσεις προς και διαμέσου του εδάφους αυτού, χωρίς στάθμευση, ως και στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρίς την ανάγκη απόκτησης προγενέστερης άδειας και υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος του κράτους, πάνω από το οποίο πετούν, την απαίτηση προσγείωσης. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος διατηρεί παρ' όλα αυτά το δικαίωμα για λόγους ασφαλείας των πτήσεων, τα αεροσκάφη τα οποία προτίθενται να περάσουν πάνω από περιοχές απρόσιτες ή χωρίς επαρκείς αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, ακολουθούν καθορισμένες διαδρομές ή χρειάζονται ειδική άδεια για αυτές τις πτήσεις.

Η σύμβαση δεν έχει προσδιορίσει την έννοια της τακτικής αεροπορικής γραμμής, μολονότι είναι σαφές από τον ορισμό της, εάν η συγκεκριμένη πτήση υπόκειται στο καθεστώς των άρθρων 5 και 6. Το κενό αυτό κάλυψε, εν μέρει, η αποδοχή από το συμβούλιο του ICAO του παρακάτω ορισμού προς καθοδήγηση των κρατών – μελών.

« Ως τακτική διεθνής αεροπορική γραμμή θεωρείται σειρά πτήσεων, η οποία έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά :

1. Διέρχεται πάνω από τον εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κράτους.
2. Εκτελείται για αεροσκάφη με αμοιβή για μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου με τέτοιο τρόπο ώστε κάθε πτήση να είναι ανοιχτή στο κοινό.
3. Εκτελείται για τον σκοπό εξυπηρέτησης της κίνησης μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων, είτε σύμφωνα με τους δημοσιευμένους πίνακες δρομολογίων, είτε για πτήσεις τόσο κανονικών όσο και συχνών, ώστε να αποτελούν αναγνωρισμένη συστηματική σειρά.»

## **6.Μη τακτικές πτήσεις**

Το νομικό καθεστώς των μη τακτικών διεθνών αεροπορικών μεταφορών, θεμελιωμένο βασικά με το άρθρο 5 της σύμβασης του Σικάγο, διαμορφώνεται με μια σειρά κρατικών κανονισμών ή άλλων ρυθμίσεων, οι οποίοι διέπουν την λειτουργία του.

### **6.1 Πτήσεις δίχως αμοιβή**

Όλα τα αεροσκάφη των συμβαλλόμενων κρατών, με εξαίρεση αυτά που ανήκουν στην κατηγορία των κρατικών αεροσκαφών και εκείνων που εκτελούν διεθνής τακτικές αεροπορικές γραμμές μπορούν χωρίς την απόκτηση προγενέστερης άδειας να:

1. Εισέρχονται στον εναέριο χώρο και να υπερίπτανται στο έδαφος των άλλων συμβαλλόμενων κρατών χωρίς να προσγειώνονται.
2. Εισέρχονται στον εναέριο χώρο και να υπερίπτανται στο έδαφος των άλλων συμβαλλόμενων κρατών, με την πιθανότητα προσγείωσης για εμπορικούς σκοπούς.
3. Εισέρχονται στον εναέριο χώρο και να υπερίπτανται στο έδαφος των άλλων συμβαλλόμενων κρατών και να προσγειώνονται για μη εμπορικούς σκοπούς.

### **6.2 Κατηγορίες πτήσεων επ' αμοιβή**

Τρεις βασικές κατηγορίες πτήσεων έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, οι πτήσεις για ομίλους (group charter), πτήσεις κλειστού τύπου περιηγήσεως (inclusive tour charter), και οι πτήσεις για ιδιωτική χρήση από συγκεκριμένο ναυλωτή (single entity or own use charter).

Οι πτήσεις για ομίλους, αφορούν στην μεταφορά συγκεκριμένων ομίλων επιβατών. Αρχικά διοργανώνονταν μόνο για ομοιογενείς ομίλους (affinity group), κύριο χαρακτηριστικό των οποίων ήταν η δέσμευση των συμμετεχόντων επιβατών, τίνος συλλόγου μέλη είναι, και να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις ως προς τον χρόνο εγγραφής τους κτλ. Αργότερα και συγκεκριμένα από την 1η Απριλίου 1973, οι κανονισμοί μεταβλήθηκαν, ως προς το ελαστικότερο, και επιτράπηκε η εκτέλεση πτήσεων charter για μη ομοιογενείς συλλόγους υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ειδικότερα ο θεσμός αυτός εφαρμόστηκε για πτήσεις μεταξύ Β. Αμερικής και Ευρώπης.

Οι πτήσεις «κλειστού κύκλου περιηγήσεως» αποτελούν την δεύτερη και πλέον ενδιαφέρουσα από Ευρωπαϊκής πλευράς κατηγορία πτήσεων charter. Αυτό συνέβη γιατί αναπτύχθηκαν εντός της Ευρώπης και σήμερα αποτελούν τον βασικό τρόπο μεταφοράς μαζικής τουριστικής κίνησης. Η συγκρότηση των ομίλων των επιβατών πραγματοποιείται

από τα τουριστικά πρακτορεία και στην τιμή του εισιτηρίου περιλαμβάνεται η αεροπορική μεταφορά και η παραμονή σε ξενοδοχείο ή άλλο κατάλυμα.

Τέλος οι πτήσεις για ιδιωτική χρήση, εκτελούνται για αντιμετώπιση μεταφορικών αναγκών συγκεκριμένου φυσικού ή νομικού προσώπου και με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες δεν τα καταβάλλουν κόμιστρα οι ίδιοι.

Εκτός πάντως, από τις παραπάνω κατηγορίες πτήσεων charter, πραγματοποιούνται και πτήσεις για την μεταφορά φοιτητικών ομίλων ή την παρακολούθηση ειδικών εκδηλώσεων.

### **7. Η πολυμερής συμφωνία των Παρισίων περί εμπορικών δικαιωμάτων για τις μη τακτικές μεταφορές**

Η συμφωνία αυτή καταρτίστηκε από την ECAC και τέθηκε σε ισχύ την 21η Αυγούστου 1957. Μέσω αυτής τα συμβαλλόμενα κράτη αποδέχτηκαν την ελεύθερη είσοδο αεροσκαφών των άλλων συμβαλλομένων κρατών εντός του χώρου κυριαρχίας τους, χωρίς την επιβολή των προβλεπόμενων από τη σύμβαση του Σικάγου κανονισμών, όρων ή περιορισμών και την απαίτηση προγενέστερης άδειας εφ' όσον τα αεροσκάφη πραγματοποιούν :

- ❖ πτήσεις για ανθρωπιστικούς σκοπούς ή για αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης
- ❖ πτήσεις περιπτωσιακού χαρακτήρα, ναυλωμένες, με την προϋπόθεση ότι το αεροσκάφος δεν θα έχει διαθέσιμη χωρητικότητα παραπάνω από τους επιβάτες, ότι ο προορισμός θα επιλέγεται από τον ναυλωτή και ότι κανένα μέρος της χωρητικότητας του αεροσκάφους δεν θα μεταπωλείται στο κοινό.
- ❖ Πτήσεις κατά τις οποίες όλη η χωρητικότητα του αεροσκάφους ναυλώνεται από ένα πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) για τη μεταφορά του προσωπικού ή των εμπορευμάτων τους, με την προϋπόθεση ότι κανένα μέρος της χωρητικότητας δεν θα μεταπωλείται στο κοινό.
- ❖ Μεμονωμένες πτήσεις τις οποίες όποιος τις εκμεταλλεύεται δεν δικαιούται να εκτελεί αριθμό μεγαλύτερο της μιας πτήσης κάθε μήνα.

Εκτός από τις παραπάνω πτήσεις η συμφωνία καθορίζει ότι την ίδια μεταχείριση θα έχουν και τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τις εξής δραστηριότητες:

- ❖ Μεταφορά φορτίου αποκλειστικά
- ❖ Μεταφορά επιβατών μεταξύ σημείων που δεν έχουν επαρκή απ' ευθείας σύνδεση



μέσω τακτικών διεθνών αεροπορικών γραμμών.

Ειδικότερα για τις δύο παραπάνω κατηγορίες πτήσεων, η συμφωνία παρέχει το δικαίωμα στα συμβαλλόμενα κράτη, σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώσουν ότι η εκτέλεση αυτών των πτήσεων αποβαίνει επιζήμια για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές να μην επιτρέπουν την περαιτέρω συνέχιση της λειτουργίας τους.

### **8. Η επίδραση του τρίτου πακέτου φιλελευθεροποίησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις σχέσεις των επιχειρήσεων τακτικών γραμμών και ναυλωμένων πτήσεων**

Το τρίτο πακέτο φιλελευθεροποίησης έχει αμβλύνει τις σοβαρές διαφορές που υπήρχαν ανάμεσα στις αεροπορικές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών και ναυλωμένων πτήσεων, με βάση τα άρθρα 5 και 6 της σύμβασης του Σικάγο του 1944.

Η επιβατική κίνηση που διακινήθηκε το 1992, μέσα στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι επιχειρήσεις εναέριων μεταφορών ναυλωμένων πτήσεων (charters), αντιστοιχεί στο 50% περίπου της συνολικό διακινήθειας στο ίδιο χρονικό διάστημα και στην ίδια γεωγραφική περιοχή.

Η οικονομική αναγκαιότητα της ύπαρξης των αεροπορικών επιχειρήσεων ναυλωμένων πτήσεων βασίστηκε:

- α) Στο χαμηλό τους κόστος παραγωγής σαν συνέπεια του μικρού και ευέλικτου σχήματος και με πολύ χαμηλό σταθερό έξοδα σαν συνέπεια του μη τακτικού ρόλου τους,
- β) Στα χαμηλά ναύλα που πρόσφεραν σαν συνέπεια του χαμηλού κόστους παραγωγής άλλα κατά κανόνα με χαμηλή ποιότητα παραγόμενο προϊόν.
- γ) Στο επιτυγχανόμενο κατά κανόνα ψηλό επίπεδο πληρότητας της κάθε πτήσης.

Σε αντιπαράθεση με:

- δ) Το ψηλό κόστος των επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών τακτικών γραμμών, λόγω των υψηλών σταθερών τους δαπανών σαν συνέπεια του ρόλου που διαδραματίζουν (τακτικές πτήσεις): η υποχρεωτικότητα της εκτέλεσης των προγραμματισμένων πτήσεων απαιτεί σε ετήσια βάση και ανεξάρτητα από την εποχικότητα των εργασιών, ψηλά σταθερά έξοδα [εκτεταμένες διοικητικές και λοιπές υπηρεσίες στήριξης (back office), προγραμματισμός, Marketing, ευρύ δίκτυο διανομής (προώθησης πωλήσεων) κ.λ.π.].
- ε) Το κατά κανόνα ψηλότερο επίπεδο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- στ) Το κατά κανόνα χαμηλότερο επίπεδο πληρότητας των αεροσκαφών, λόγω της υποχρεωτικότητας της εκτέλεσης του προγραμματισμένου δρομολογίου.
- ζ) Τα ψηλά ναύλα λόγω του ψηλού κόστους, άλλα και σαν αποτέλεσμα των μονοπωλιακών

καταστάσεων - προϊόντων των διεθνών συμβάσεων - που επικρατούσαν στις μεν Η.Π.Α. μέχρι το deregulation act του 1978, στη δε Ε.Ε. βασικό μέχρι την ισχύ από 1-1-1993 του τρίτου πακέτου φιλελευθεροποίησης.

Η κατάργηση του ρυθμισμένου (regulated) διεθνούς αεροπολικού θεσμικού πλαισίου (φιλελευθεροποίηση - πολιτική των ανοικτών ουρανών) είχε σαν αποτέλεσμα την όξυνση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις επιχειρήσεις τακτικών γραμμών, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους, άρα και τη μείωση των ναύλων. Στηριζόμενες στα μειωμένα ναύλα λόγω μείωσης του κόστους τους και ορισμένες από αυτές στη, φθίνουσα όμως, κρατική στήριξη, οι επιχειρήσεις τακτικών γραμμών αποφάσισαν να κατακτήσουν τις αγορές των επιβατών χαμηλών εισοδημάτων, που ταξιδεύουν για τουρισμό, οι οποίες αγορές μονοπωλούνταν μέχρι πριν τη φιλελευθεροποίηση από τις επιχειρήσεις charter.

Είναι προφανές ότι η φιλελευθεροποίηση είχε καταλυτικό αρνητικό αποτελέσματα στις επιχειρήσεις ναυλωμένων πτήσεων, οι οποίες μετά τις προαναφερθείσες εξελίξεις φαίνεται να μην έχουν πια λόγο ύπαρξης.

Σαν συνέπεια αυτών των εξελίξεων στα πλαίσια του φιλελευθεροποιούμενου διεθνούς αεροπολικού περιβάλλοντος, οι επιχειρήσεις charter έχουν τις ακόλουθες τέσσερις εναλλακτικές επιλογές:

- α) Να συνεχίσουν να ανταγωνίζονται στις παραδοσιακές γεωγραφικές περιοχές τις τακτικές, στη βάση του χαμηλού τους κόστους, λαμβάνοντας όμως υπ' όψη τους, ότι ο ανταγωνισμός αυτός θα εντείνεται λόγω της μείωσης του κόστους των τακτικών.
  - β) Να συνεχίσουν να λειτουργούν σαν charter, διεισδύοντας όμως σε νέες αγορές, όχι μόνο στα πλαίσια της Ε.Ε., άλλα και του υπόλοιπου κόσμου γενικότερα, όπου διαπιστώνουν ότι υπάρχει ζήτηση.
  - γ) Να διεισδύσουν στις τακτικές γραμμές είτε αυτόνομα είτε μέσα από συμμαχίες, Π.χ. SPANAIR στην οποία η SAS κατέχει το 49% των μετοχών της, ή η συμφωνία εξυπηρέτησης και χρήσης της σημαίας της EI AI από την ολλανδική επιχείρηση ναυλωμένων πτήσεων AIR HOLLAND.
  - δ) Να επιδιώξουν τον έλεγχο ενός συστήματος διανομής των θέσεων (Computer reservation System - C.R.S.) με καθετοποίηση της οργάνωσής τους, ήτοι σε συνεργασία με ανταλλαγή μετοχών με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, τους tour operators και τράπεζες, με πρωτοπόρες στο θεσμό την Αγγλία και τη Γερμανία.
- Η επιβίωση όμως των μεμονωμένων επιχειρήσεων που έχουν σαν αποκλειστική δραστηριότητα τις ναυλωμένες πτήσεις charter, δυσχεραίνεται και από την οριζοντιοποίηση

και καθετοποίηση της οργάνωσης των επιχειρήσεων τακτικών γραμμών, από το ότι δηλαδή οι επιχειρήσεις τακτικών γραμμών στα πλαίσια της οριζοντιοποίησης της οργάνωσης τους διεισδύουν στις παραδοσιακά ελεγχόμενες αγορές των charter

μέσα από μικρές ευέλικτες και χαμηλού κόστους θυγατρικές τους επιχειρήσεις charter, όπως Π.χ.:

Lufthansa - Condor,

Iberia - Viva,

KIM - Transavia,

Ολυμπιακή - Μακεδονικές Αερογραμμές.

Οι προαναφερθείσες εξελίξεις κάνουν προφανή την υπό εξέλιξη ευρισκόμενη ουσιαστική τροποποίηση τόσο της διάρθρωσης, όσο και του ειδικών αεροπορικών εταιριών. Αυτή η επιμονή οδήγησε το 1946 στην κατάρτιση της σύμβασης των Βερμούδων, όπου για πρώτη φορά κατοχυρώθηκε το καθεστώς των διμερών συμφωνιών που ίσχυε μέχρι πριν το 1988 στην Ευρώπη και αλλού. Αλλά ακόμα και το 1977 η Μ. Βρετανία υπέγραψε με τις Η.Π.Α. νέα συνθήκη γνωστή με το όνομα Βερμούδα 11, με την οποία έκανε εντονότερες διοικητικές παρεμβάσεις στην κατανομή της αεροπορικής αγοράς κύρια με τις Η.Π.Α.

Πραγματικά το ρυθμιστικό αυτό καθεστώς λειτούργησε προστατευτικά και έπαιξε το ρόλο του -θερμοκηπίου, βοηθώντας στην εμφάνιση, ισχυροποίηση και κυριαρχία λίγων αεροπορικών εταιριών, οι οποίες μέσα στο συγκεκριμένο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο - που έπαιξε πολύ σοβαρό ρόλο - πέτυχαν πολύ μεγαλύτερη από τις υπόλοιπες, συγκέντρωση κεφαλαίου.

Παράλληλα η αλματώδης εξέλιξη της τεχνολογίας έχει σα συνέπεια κάθε νέα γενιά αεροσκαφών της ίδιας κατηγορίας να χρειάζεται όλο και μεγαλύτερο κεφάλαιο για αγορά και υποστήριξη, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εκσυγχρονισθούν με συνέπεια να γίνουν μη ανταγωνιστικές, εταιρίες με χαμηλή κεφαλαιακή συγκέντρωση.

Οι επάλληλες κυκλικές οικονομικές κρίσεις της τελευταίας δεκαπενταετίας, κύρια δε η ενεργειακή, πολλαπλασίασαν τη δαπάνη καυσίμων, μιας από τις μεγαλύτερες ποσοστιαία δαπάνες των αεροπορικών επιχειρήσεων. Αύξησαν έτσι το κόστος λειτουργίας τους, αφού δεν έγινε δυνατό το κόστος αυτό να μετακυληθεί ολοκληρωτικά στα ναύλα, βαθαίνοντας τα αρνητικά αποτελέσματα στη λειτουργία εκείνων κύρια των αεροπορικών επιχειρήσεων που δεν είχαν τη δυνατότητα μαζικής και με χαμηλό κόστος προμήθειας καυσίμων.

Στα πλαίσια αυτά έγινε επιτακτική για τις ισχυρότερες αεροπορικές επιχειρήσεις της Ευρώπης η διεύρυνσή τους, το σπάσιμο των εθνικών συνόρων και η επέκτασή τους στην

ευρωπαϊκή κατ' αρχή αεροπορική αγορά. Αυτή η νομοτελειακή όμως τάση προϋπέθετε την κατάργηση των υφιστάμενων εξωοικονομικών ρυθμίσεων - περιορισμών που υπήρχαν στις αερομεταφορές και επέβαλε την αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού καταμερισμού (ελευθερία για κυριαρχία των ισχυρότερων) στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης των αγορών, του εκσυγχρονισμού και της ολοκλήρωσης.

Αυτές είναι οι βασικές αιτίες που επέβαλαν την πολιτική του «ελεύθερου» ανταγωνισμού στις αερομεταφορές (και όχι μόνο σ' αυτές).

## **9. Διεθνείς Οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας**

### **9.1 International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.)**

Ο I.C.A.O. ιδρύθηκε στις 4/4/1947, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση του Σικάγο, που αποτελεί και την ιδρυτική συνθήκη του οργανισμού.

#### **9.1.1 Αντικειμενικοί Σκοποί:**

Οι σκοποί και οι επιδιώξεις του οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας, και η υποβοήθηση του προγραμματισμού και της ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών ώστε:

1. Να εξασφαλίζει παγκόσμια την ασφαλή και μεθοδική ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας.
2. Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη του σχεδιασμού και της εκμετάλλευσης των αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς.
3. Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία εναέριων διαδρομών και αεροδρομίων καθώς και αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων.
4. Να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των λαών για ασφαλείς, τακτικές, επαρκείς και οικονομικές αερομεταφορές.
5. Να αποτρέπει την οικονομική σπατάλη που προέρχεται από τον αλόγιστο ανταγωνισμό.
6. Να εξασφαλίζει το σεβασμό των δικαιωμάτων και των ίσων ευκαιριών για ίδρυση και λειτουργία επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών των συμβαλλόμενων κρατών.
7. Να αποφεύγει τις διακρίσεις ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη.
8. Να προάγει την ασφάλεια των πτήσεων.
9. Να προάγει γενικά την ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

### 9.1.2 Όργανα του I.C.A.O.

Για την εκπλήρωση των στόχων του ο I.C.A.O. στηρίζεται στα ακόλουθα όργανα:

- ❖ Στη **συνέλευση** των κρατών – μελών που είναι και το κυρίαρχο όργανο.
- ❖ Στο **συμβούλιο** που αποτελείται από τριάντα τρία μέλη με τριετή θητεία.
- ❖ Τις **μόνιμες επιτροπές** (αεροναυτιλίας, αεροπορικών μεταφορών, νομικής, κοινής υποστήριξης αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, οικονομική).
- ❖ Στη **γραμματεία**.

### 10. European Civil Aviation Conference (E.C.A.C.)

Αποτελεί αποκεντρωμένο όργανο του I.C.A.O., με έδρα το Παρίσι, που καλύπτει τις αερομεταφορές στην Ευρώπη.

Τα θεσμικά του όργανα είναι:

1. Η Συνέλευση, που συνέρχεται ανά τριετία.
2. Οι συσκέψεις των Γενικών Δ/ντών Πολιτικής Αεροπορίας.
3. Η Επιτροπή Συντονισμού
4. Οι μόνιμες επιτροπές (οι οικονομικές επιτροπές I και II, η τεχνική, η επιτροπή διευκολύνσεων αεροπορικών μεταφορών)

Αντίστοιχα με την E.C.A.C. διεθνή όργανα για τις γεωγραφικές περιοχές της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής, είναι τα A.F.C.A.C. και L.A.C.A.C. αντίστοιχα.

### 11. International Air Transport Association (I.A.T.A.)

Είναι διεθνής, μη κυβερνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1945 στην Αβάνα, ενώ η μόνιμη έδρα του είναι το Μόντρεαλ του Καναδά. Η νέα IATA είναι ο διάδοχος International Air Traffic Association ο οποίος είχε ιδρυθεί το 1919 στη Χάγη. Ο σκοπός λειτουργίας της έχει δύο σκέλη:

- A. Εξέταση θεμάτων που άπτονται γενικά της εμπορικής εκμετάλλευσης των επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών τακτικών γραμμών, όπως εμπορικά, τεχνικά, οικονομικά, νομικά κτλ εκτός του καθορισμού τιμολογίων.
- B. Ο καθορισμός τιμολογίων και κομίστρων. Ο σκοπός αυτός με την εφαρμογή της φιλελευθεροποίησης καθίσταται ανεφάρμοστος.

Οι επιδιώξεις της IATA είναι : α) να προάγει την ασφαλή, τακτική και οικονομική μεταφορά, να αναπτύσσει τις κατάλληλες εμπορικές σχέσεις στις αερομεταφορές, εξασφαλίζοντας ταχύτητα και άνεση, και να μελετά τα προβλήματα που είναι συνδεδεμένα

με αυτές. β) να προμηθεύει τα μέσα συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων αεροπορικής μεταφοράς, οι οποίες ασχολούνται άμεσα με την εξυπηρέτηση των διεθνών αερομεταφορών. γ) να συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Εκτός από τα παραπάνω η IATA θέσπισε την αγγλική ως επίσημη γλώσσα των αεροπορικών εταιριών. Επίσης προς ενοποίηση και ομοιομορφία, δημιούργησε δικούς της κανόνες, δηλαδή γεωγραφικούς καθορισμούς, συντομογραφίες, συμβολισμούς και κωδικοποιήσεις.

Όταν ιδρύθηκε η IATA είχε 57 μέλη από 31 έθνη, κυρίως από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Σήμερα έχει πάνω από 270 μέλη από πάνω από 140 χώρες από όλο τον κόσμο. Μέλη της είναι οι αεροπορικές επιχειρήσεις, που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις κυβερνήσεις κρατών – υποχρεωτικά μελών του I.C.A.O. – των οποίων έχουν την εθνικότητα, για εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών.

### 11.1 Οργανόγραμμα και οι βασικές υπηρεσίες της IATA



#### **Οργανόγραμμα IATA**

Ο Πρόεδρος είναι ανώτατο πρόσωπο αεροπορικής εταιρίας και η θητεία του είναι ένας χρόνος.

Η Γραμματεία εποπτεύει τα πάντα στην ΙΑΤΑ, είναι σύνδεσμος του προεδρείου με τις διευθύνσεις αφενός και τις αεροπορικές εταιρίες αφετέρου.

Ο Διευθυντής Κινήσεως προϊστάται της διεύθυνσης, η οποία ασχολείται με τα τεχνικά θέματα των αερομεταφορών της πολιτικής αεροπορίας.

Η Δικαστική Υπηρεσία έχει ως αρμοδιότητα να δικάζει τα παραπτώματα των αεροπορικών εταιριών και των πρακτορείων ταξιδιών και να καθορίζει το μέγεθος της ποινής.

Η Νομική Υπηρεσία αποτελείται από ειδικούς στη διεθνή αεροπορική νομοθεσία, προερχόμενους από 20 και πλέον αερομεταφορείς.

Η Οικονομική Διεύθυνση παρακολουθεί και εποπτεύει τον οικονομικό τομέα της ΙΑΤΑ, ασχολείται με έσοδα και έξοδα.

Οι Επιθεωρητές πραγματοποιούν αιφνιδιαστικούς ελέγχους στα πρακτορεία ταξιδιών και στις αεροπορικές εταιρίες, για να επιβεβαιώσουν αν τηρούν τους κανονισμούς της ΙΑΤΑ.

### **11.2 Ασφάλεια και Παροχές**

Η ΙΑΤΑ εργάζεται έτσι ώστε να εξασφαλίζει ότι τα μέτρα ασφάλειας είναι αποτελεσματικά και διεθνώς-εναρμονισμένα με τη μικρότερη ενόχληση για τους επιβάτες. Συλλέγει, αναλύει, και διαδίδει πληροφορίες για την διεθνή πολιτική αεροπορία και την ασφάλεια των μελών της. Επίσης βοηθάει στην ανάπτυξη της βιομηχανικής πολιτικής και μάχεται κατά των μη νόμιμων ενεργειών κατά της πολιτικής αεροπορίας.

Οι παροχές από την άλλη πλευρά, ασχολούνται με την μείωση των αχρείαστων κανονισμών και τη βελτίωση της παρακολούθησης των διαδικασιών ώστε να επιταχυνθεί η μετακίνηση των ανθρώπων και των αγαθών πέρα από διεθνή σύνορα. Ο σκοπός της ΙΑΤΑ είναι να προωθηθεί και να αναγνωριστεί διεθνώς το παράρτημα 9 του ICAO "συνήθειες και προτεινόμενες πρακτικές".

### **11.3 Λειτουργίες αεροσκαφών**

Η ΙΑΤΑ αναγνωρίζει και αναπτύσσει λύσεις για βιομηχανικά προβλήματα που σχετίζονται με την λειτουργία των πτήσεων. Αυτό συμπεριλαμβάνει ανάλυση των δεδομένων πτήσεων, διατύπωση και προώθηση των στρατηγικών λειτουργίας των πτήσεων της ΙΑΤΑ, ποιοτική διαβεβαίωση θεμάτων και συντήρησης των ανταλλαγών πληροφοριών μεταξύ των αεροπορικών εταιριών.

Εστιάζει στο να εξασφαλίζει μια αξιόπιστη και καλή τιμή στα καύσιμα των αεριωθούμενων σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου. Η IATA προσπαθεί σε κάθε ευκαιρία να αντιπαχθεί στην φορολογική πολιτική των καυσίμων και να εξασφαλίσει ότι οι αυξήσεις των καυσίμων θα είναι λογικές. Το φθινόπωρο του 2004 ξεκίνησε η καμπάνια Fuel Action για να βοηθήσει τα μέλη της να μειώσουν το κόστος καυσίμων.

## **12. Θεσμικό Πλαίσιο Καθορισμού Κομίστρων**

Μέχρι το 1978 το τότε ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τον καθορισμό των κομίστρων αποτελείτο από:

- ❖ Κρατικούς νόμους για την πολιτική αεροπορία
- ❖ Ρυθμίσεις, διμερείς διακρατικές και την πολυμερή συμφωνία του 1967, αναφορικά με την διαδικασία για τον καθορισμό των κομίστρων στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια, που θεσπίστηκε από την ECAC και δημοσιεύτηκε από τον ICAO.

Παρά το ότι την συμφωνία αυτή την είχαν επικυρώσει μόνο η Αυστρία, η Κύπρος, η Φιλανδία, η Νορβηγία, η Πορτογαλία, η Ισπανία και η Σουηδία στην πράξη εφαρμοζόταν από όλους.

Η συμφωνία αυτή προέβλεπε ότι οι αεροπορικές επιχειρήσεις των συμμετεχόντων κρατών, θα προσπαθούσαν να πετύχουν μία κοινή συμφωνία σχετικά με τη διάρθρωση και το ύψος των κομίστρων, χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες της IATA όπου αυτό θα ήταν δυνατό. Τα κόμιστρα που θα συμφωνούνταν με τη διαδικασία αυτή έπρεπε να υποβάλλονται στις αρχές της Πολιτικής Αεροπορίας των εμπλεκόμενων κρατών για έγκριση. Η συμφωνία περιελάμβανε και διαδικαστικές διατάξεις, σχετικά με τον μηχανισμό έγκρισης καθώς και τις διαδικασίες επίλυσης των διαφορών ανάμεσα στα συμμετέχοντα κράτη.

Στις 4/3/1982 και στα πλαίσια της προώθησης της επιλογής για εισαγωγή του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα των Πολιτικών Αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η επιτροπή υποβάλλει προς το συμβούλιο πρόταση οδηγίας περί « των κομίστρων στις τακτικές αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κρατών –μελών». Σκοποί της πρότασης αυτής ήταν :

1. να εισάγει η Κοινότητα μια πιο εύκολη και γρήγορη διαδικασία καθορισμού των ναύλων
2. να προσδιοριστούν οι αρχές πάνω στις οποίες θα πρέπει να στηρίζεται ο καθορισμός των τιμών



3. να εκπροσωπηθούν καλύτερα τα συμφέροντα των καταναλωτών
4. να δοθούν μεγαλύτερες προοπτικές στις πρωτοβουλίες των αεροπορικών εταιρειών
5. να διατηρηθεί η ευκολία του συνδυασμού των εταιρειών σε μια γραμμή
6. να ενσωματωθούν στοιχεία του τότε ισχύοντος διμερούς συστήματος σε ένα Κοινοτικό πλαίσιο
7. να αποφευχθούν αποδιοργανωτικά αποτελέσματα για τις εταιρείες και τους εργαζομένους
8. με το σημερινό σύστημα όλες οι εταιρείες στη κυκλοφοριακή σύμπραξη της ΙΑΤΑ, επηρεάζουν τους αεροπορικούς ναύλους. Ο καθορισμός των ναύλων θα πρέπει να είναι υπό τον έλεγχο των εταιρειών που εκτελούν μια γραμμή.

### **13. Το Τρίτο Πακέτο Απελευθέρωσης των αερομεταφορών των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Στις 22-6-1992 το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της τότε Ε.Ο.Κ., υιοθέτησε τρεις κανονισμούς με περιεχόμενο την απελευθέρωση των Κοινοτικών εναέριων μεταφορών, που αποτελούν το Τρίτο Πακέτο Φιλελευθεροποίησης.

Οι κανονισμοί αυτοί που είναι δεσμευτικοί για όλα τα κράτη-μέλη, ισχύουν από 1-1-1993 και αφορούν στους ακόλουθους τομείς των ενδοκοινοτικών αερογραμμών:

1. στην πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων, στις ενδοκοινοτικές αερομεταφορές,
2. στον τρόπο εφαρμογής των τιμολογίων,
3. στις προϋποθέσεις έκδοσης άδειας λειτουργίας νέων αερομεταφορών.

Η ισχύς του Τρίτου Πακέτου Φιλελευθεροποίησης, άρχισε την 1-1-1993.

### **14. Πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια και πτήσεις ενδοκοινοτικών αερογραμμών**

Ο κάθε αερομεταφορέας κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει το δικαίωμα να εκτελεί πτήσεις τακτικών γραμμών (scheduled) ή ναυλωμένες (charter) από οποιαδήποτε αφετηρία προς οποιονδήποτε προορισμό, μέσα στα όρια της Κοινότητας. Ο κανόνας αυτός έχει τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

α) τα αεροδρόμια των ελληνικών νησιών μέχρι τις 30/6/1993 με δυνατότητα παράτασης για δυο ακόμα πενταετίες, εάν το προτείνει η Commission και το αποφασίσει το Συμβούλιο των Υπουργών.

β) κάθε κράτος-μέλος μπορεί να θεωρήσει σαν « υποχρέωση κοινωνικού χαρακτήρα »

(public obligation) μια τακτική αεροπορική γραμμή ενός προορισμού μέσα στην επικράτειά του, που αφορά είτε σε αεροδρόμιο που εξυπηρετεί μια υπό ανάπτυξη περιοχή της περιφέρειας, είτε σε μια οποιαδήποτε παθητική γραμμή μέσα στην επικράτεια, που θα αποδειχθεί τεκμηριωμένα σαν public obligation. Στην περίπτωση αυτή και για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου αεροδρόμιο με επαρκείς συχνότητες και χωρητικότητα, ο αερομεταφορέας μπορεί να αποζημιωθεί σύμφωνα με τα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης της Ρώμης. Στην περίπτωση αυτή ο έτσι χαρακτηρισμένος προορισμός, για τρία χρόνια, θα εξυπηρετείται από μια μόνο αεροπορική επιχείρηση. Ο χαρακτηρισμός μιας γραμμής σαν public obligation παύει να ισχύει στην περίπτωση που η προσφορά θέσεων από όλα τα μέσα μεταφοράς υπερβεί τις 30.000 ετήσια.

γ) κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να μη χορηγεί εμπορικά δικαιώματα για προορισμούς που εκτιμά ότι εξυπηρετούνται επαρκώς από άλλα μέσα μεταφοράς, επικαλούμενο λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, ή συμφόρησης της εναέριας κυκλοφορίας.

δ) Για μια διετία από την έναρξη της ισχύος του Τρίτου Πακέτου, κάθε κράτος έχει το δικαίωμα να ορίσει μια μόνο αεροπορική επιχείρηση σε προορισμούς για την εξυπηρέτηση των οποίων δεν απαιτείται αεροσκάφος μεγαλύτερο των 80 θέσεων.

ε) Από 1/1/1993 εφαρμόζεται μερική απελευθέρωση των δικαιωμάτων του «cabotage», των δικαιωμάτων δηλαδή για εξυπηρέτηση δύο σημείων μέσα σε κράτος-μέλος της Κοινότητας, από αερομεταφορέα εθνικότητας άλλου κράτους-μέλους, με πλήρη δικαιώματα π.χ. MUC-ATH-RHO (Μόναχο-Αθήνα-Ρόδος), από γερμανικό ή άλλο αερομεταφορέα. Σαν προϋποθέσεις τίθενται οι ακόλουθες:

- ❖ τα δύο αυτά σημεία να αποτελούν συνέχεια γραμμής του αερομεταφορέα από σημείο άλλης χώρας της Ε.Ε.
- ❖ ο αερομεταφορέας μπορεί να καλύψει μόνο μέχρι το 50% της προσφερόμενης χωρητικότητας σε κάθε χρονική περίοδο (χειμώνα καλοκαίρι).

Πλήρης απελευθέρωση των δικαιωμάτων του cabotage έχει επέλθει από την 1/4/1997.

στ) Στην περίπτωση που ένα κράτος-μέλος έχει παραχωρήσει αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης του εσωτερικού του δικτύου σε συγκεκριμένο αερομεταφορέα, η ισχύς της παραχώρησης λήγει υποχρεωτικά σε τρία χρόνια από την έναρξη της ισχύος του Τρίτου Πακέτου, εκτός και αν η σύμβαση της παραχώρησης λήγει νωρίτερα.

ζ) Από την 1-1-1993 απελευθερώνονται τελείως τα δικαιώματα της πέμπτης ελευθερίας, το οποίο είναι το δικαίωμα αποβίβασης και παραλαβής κίνησης, από ή προοριζόμενης για οποιοδήποτε τρίτο κράτος.

η) Η προσφερόμενη από τους αερομεταφορείς χωρητικότητα σε οποιαδήποτε γραμμή διαμορφώνεται ελεύθερα δηλαδή δεν υπόκειται σε κανένα περιορισμό. Σε περίπτωση όμως που ζημιώνονται οι αερομεταφορείς, μπορεί κράτος-μέλος να ζητήσει την παρέμβαση της Commission με στόχο την σταθεροποίηση της προσφοράς για ένα χρονικό διάστημα.

#### **15. Τρόποι εφαρμογής των κομίστρων και τιμολογίων στις ενδοκοινοτικές εναέρια μεταφορές (τακτικές και έκτακτες)**

Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για τους μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, καθώς και για κοινοτικές γραμμές, που έχουν χαρακτηριστεί σαν public obligation.

Οι κοινοτικές επιχειρήσεις εναέριων μεταφορών:

- ❖ Charter και cargo μπορούν να διαμορφώνουν ελεύθερα τους ναύλους.
- ❖ επιβατών τακτικών γραμμών μπορούν να διαμορφώνουν ελεύθερα τα κόμιστρα, με την προϋπόθεση ότι δεν θα είναι ούτε ιδιαίτερα ψηλό, αλλά ούτε και ιδιαίτερα χαμηλό. Κράτος-μέλος έχει το δικαίωμα να επέμβει και να αποσύρει το τιμολόγιο (μονομερής απόρριψη - single disapproval). Το κάθε τιμολόγιο εφαρμόζεται εκτός αν άλλο κράτος μέλος ή η commission διαμαρτυρηθούν. Η Commission διατηρεί το δικαίωμα ελέγχου του επιπέδου των κομίστρων, σε κάθε περίπτωση που λάβει καταγγελία—μέρους έχοντος—έννομο συμφέρον.—Οι αερομεταφορείς—είναι υποχρεωμένοι να υποβάλλουν τα κόμιστρα στα ενδιαφερόμενα κράτη-μέλη, 24 ώρες πριν την υλοποίησή τους.

Ιδιαίτερα για τους ναύλους του εσωτερικού δικτύου οι αερομεταφορείς είναι υποχρεωμένοι μέχρι τον 4/1997 να τους υποβάλλουν για έγκριση στο ενδιαφερόμενο κράτος-μέλος, ένα μήνα πριν την εφαρμογή τους.

#### **16. Έκδοση άδειας λειτουργίας κοινοτικής επιχείρησης εναέριων μεταφορών**

- α) Οι άδειες συνεχίζουν να χορηγούνται από τα κράτη-μέλη.
- β) Τα κριτήρια του εθνικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος έχουν αντικατασταθεί από τα κοινοτικά, ώστε να καθίστανται δυνατόν υπήκοοι ενός κράτους-μέλους να μπορούν να ιδρύουν επιχείρηση εναέριων μεταφορών σε άλλο κράτος-μέλος.
- γ) Η πλειοψηφία της ιδιοκτησίας επιχείρησης εναέριων μεταφορών που ζητά άδεια λειτουργίας, πρέπει να ανήκει σε κράτος-μέλος ή σε υπηκόους κρατών-μελών. Οποιαδήποτε μεταβολή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος ή της μορφής της επιχείρησης (συγχωνεύσεις κ.λ.π.) πρέπει να γνωστοποιείται στις αρμόδιες αρχές.

δ) Η έδρα της επιχείρησης πρέπει να βρίσκεται στην επικράτεια του κράτους-μέλους που χορηγεί την άδεια.

ε) Το περιεχόμενο της δραστηριότητός της μπορεί να είναι αποκλειστικό οι αερομεταφορές ή σε συνδυασμό και με επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών.

στ) Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας επιχείρησης εναέριων μεταφορών, απαιτείται ένα τουλάχιστο αεροσκάφος με τα απαιτούμενα από τους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας των πτήσεων, πιστοποιητικό πλοϊμότητας.

ζ) Εάν απορριφθεί από κράτος-μέλος αίτηση για χορήγηση άδειας λειτουργίας επιχείρησης εναέριων μεταφορών, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προσφύγουν στην Commission, η οποία υποχρεούται να εξετάσει την υπόθεση και δικαιούται να επικαλεσθεί και το άρθρο 169 της Συνθήκης της Ρώμης (αποστολή αιτιολογημένης γνώμης προς κράτος-μέλος).

### **17. Το Διεθνές Ομοιόμορφο Ιδιωτικό Δίκαιο της Πολιτικής Αεροπορίας**

Το χώρο του ιδιωτικού δικαίου καλύπτουν διεθνείς ομοιόμορφες Συμβάσεις που έχουν σαν αντικείμενο τα θέματα της οικονομικής εκμετάλλευσης του εναερίου χώρου, δηλαδή, τις σχέσεις που δημιουργούνται μεταξύ των προσώπων που χρησιμοποιούνται, υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας και των επιχειρήσεων αεροπορικών μεταφορών, θέματα ευθύνης από τις ζημιές επί του εδάφους εκ των αεροπορικών δραστηριοτήτων και θέματα που αφορούν την οικονομική πίστη για την ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας.

Εξάλλου, αν στο επίπεδο του δημοσίου διεθνούς δικαίου ο συντονιστικός ρόλος για τις δραστηριότητες που αναπτύσσουν τα κράτη στον εναέριο χώρο ανατέθηκε στον Οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οικονομική εκμετάλλευση του εναερίου χώρου απέκτησε, πολύ νωρίς, το δικό της ρυθμιστικό όργανο τη «Διεθνή Ένωση Αεροπορικής Μεταφοράς» (IATA), η συμβολή της οποίας ήταν σημαντική στην ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών εμπορικών μεταφορών.

### **18. Η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέως.**

Ο διεθνής χαρακτήρας της αεροπορικής μεταφοράς οδήγησε στην ανάγκη διαμόρφωσης ομοιόμορφων κανόνων δικαίου, επιδεκτικών εφαρμογής από όλα τα κράτη. Η ανάγκη αυτή είχε γίνει αντιληπτή από τη στιγμή που άρχισαν να αναπτύσσονται οι αεροπορικές μεταφορές. Η Σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και τα προβλήματα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα αποτέλεσαν το αντικείμενο ρυθμίσεων στη Σύμβαση της

Βαρσοβίας (1929) για την «ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τη διεθνή αεροπορική μεταφορά».

### 19. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929).

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας αποτέλεσε το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση των διεθνών εμπορικών μεταφορών. Περιλαμβάνει διατάξεις για τα έγγραφα της αεροπορικής μεταφοράς (εισιτήριο, δελτίο αποσκευών και δελτίο μεταφοράς εμπορευμάτων) και την ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέως.

Αφορά τη διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων. Μία αεροπορική μεταφορά είναι διεθνής και υπάγεται στο καθεστώς της Σύμβασης όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στα εδάφη δύο συμβαλλομένων κρατών ή στο έδαφος ενός μόνο κράτους αν έχει προβλεφθεί στάθμευση στο έδαφος τρίτου κράτους έστω και μη μετέχοντος της Σύμβασης. Επιπλέον, η αεροπορική μεταφορά υπάγεται στο καθεστώς ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα που καθιερώνει η Σύμβαση όταν υπάρχει, σχετική ένδειξη επί των εγγράφων μεταφοράς. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, το καθεστώς ευθύνης της Σύμβασης εφαρμόζεται, έστω και αν η πτήση δεν είναι διεθνής. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας καθιέρωσε ένα ιδιόρρυθμο σύστημα νόθου αντικειμενικής—ευθύνης—το οποίο βασίζεται—σε—μαχητό—τεκμήριο—πταίσματος—του—μεταφορέως—σε περίπτωση θανάτου, τραυματίων ή άλλων σωματικών βλαβών των επιβατών, και καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των αποσκευών τους και των μεταφερομένων εμπορευμάτων, καθώς και για τις ζημιές από την καθυστέρηση κατά τη μεταφορά, εφόσον όμως τα γεγονότα που στοιχειοθετούν την ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέως συνέβησαν κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς. Ταυτόχρονα όμως προβλέπεται ποσοτικά ανώτατο όριο ευθύνης και περιοριστικά καθορισμένες περιπτώσεις απαλλαγής του μεταφορέως ή, αντίθετα, επιβάρυνση της ευθύνης του.

Έτσι, ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί του τεκμηρίου υπαιτιότητας που τον βαρύνει αν αποδείξει ότι αυτός και τα προστηθέντα απ' αυτόν πρόσωπα έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποφύγουν την επέλευση της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατο να τα λάβουν. Αποκλεισμός ή επιμερισμός της ευθύνης επέρχεται αν αποδειχθεί συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος. Ο μεταφορέας όμως καθίσταται απεριόριστα υπεύθυνος αν αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε δόλιες ενέργειές του ή σε σφάλματα από βαριά αμέλεια του ίδιου ή των προστηθέντων απ' αυτόν προσώπων.

Τα παραπάνω άρθρα αποτελούν το σημείο ισορροπίας στο όλο σύστημα ευθύνης

του αεροπορικού μεταφορέως που καθιερώνει η Σύμβαση της Βαρσοβίας. Πράγματι, ο μεταφορέας για να ανατρέψει το εις βάρος του τεκμήριο υπαιτιότητας, οφείλει κατ' ένσταση να αποδείξει τα περιστατικά απαλλαγής του, αλλιώς υποχρεούται σε περιορισμένη ποσοτικώς αποζημίωση. Από την άλλη μεριά, ο ζημιωθείς, εάν επιζητεί αποζημίωση πέραν των ορίων, οφείλει να αποδείξει τους ειδικούς όρους υπαιτιότητας του μεταφορέως.

Το ιδιόμορφο αυτό σύστημα νόθου αντικειμενικής ευθύνης καθίσταται περισσότερο ή λιγότερο αυστηρό για τον μεταφορέα ανάλογα με την ερμηνεία την οποία προσδίδουν τα εθνικά δικαστήρια. Με την πάροδο του χρόνου και με τη συνεχή βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις εναέριες μεταφορές άρχισε να εδραιώνεται η αντίληψη ότι η αεροπορική μεταφορά πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν παροχή υπηρεσιών υπέρ του κοινού, συνεπώς ο μεταφορέας έχει μία γενική υποχρέωση ασφαλείας. Ο μεταφορέας οφείλει να αποδείξει, την αιτία στην οποία οφείλεται η ζημία και ότι αυτός δεν συνετέλεσε στην πραγματοποίησή της. Μόνο η απόδειξη ανώτερης βίας, τυχαίου γεγονότος ή πταίσματος τρίτου μπορεί να τον απαλλάξει.

Απεριόριστη ευθύνη έχει επίσης ο μεταφορέας στις περιπτώσεις, που αφορούν τα έγγραφα της αεροπορικής μεταφοράς. Οι διατάξεις των άρθρων αυτών καθορίζουν τις ενδείξεις οι οποίες πρέπει να αναγράφονται επί του εισιτηρίου, του δελτίου αποσκευών και του δηλωτικού-εναερίου-μεταφοράς εμπορευμάτων.- Σαν κύρωση-για-τη-μη-τήρηση-των-διατάξεων-αυτών-προβλέπεται-από-τη-Σύμβαση-η-στέρηση-στον-μεταφορέα-του-δικαιώματος-επίκλησης-των-διατάξεων-που-αποκλείουν-ή-περιορίζουν-την-ευθύνη-του-αλλά-αυτό-μόνο-σε-μη-παράδοση-εισιτηρίου, ενώ η κύρωση αυτή επέρχεται όχι μόνο σε περίπτωση μη παράδοσης δελτίου αποσκευών και δηλωτικών εναερίου μεταφοράς, αλλά, επί πλέον, και όταν λείπουν μερικές από τις ενδείξεις που πρέπει να αναγράφονται πάνω σε αυτά.

## 20. Το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955).

Το Πρωτόκολλο της Χάγης επέφερε ορισμένες τροποποιήσεις στο καθεστώς ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Για τα συμβαλλόμενα κράτη και η Σύμβαση της Βαρσοβίας και το Πρωτόκολλο της Χάγης που την τροποποίησε αποτελούν ένα ενιαίο κείμενο, εφαρμόζονται και ερμηνεύονται από κοινού.

Αύξησε τα όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέως αναπροσαρμόζοντάς τα στο διπλάσιο. Σε αντιστάθμισμα, τροποποιήθηκε το άρθρο 25 της Σύμβασης το οποίο ορίζει κάτω από ποιους όρους ο μεταφορέας καθίσταται απεριορίστως υπεύθυνος. Στη

νέα σύνταξή του, το άρθρο 25 ορίζει ότι η ευθύνη του μεταφορέως καθίσταται απεριόριστη αν αποδειχθεί πράξη ή παράλειψη αυτού ή των προστηθέντων απ' αυτόν προσώπων. Το άρθρο 25 στη νέα διατύπωσή του προσπαθεί να αποτρέψει την τάση των εθνικών δικαστηρίων να δέχονται τους όρους επιβεβαρυμένης ευθύνης έστω και τεκμαιρόμενους. Το νέο άρθρο 25 απαιτεί απόδειξη "της γνώσεως ότι η ζημία πιθανώς θα επήρχετο» και, συνεπώς, το ψυχολογικό αυτό στοιχείο πρέπει να εκτιμάται υποκειμενικά και όχι αντικειμενικά.

Το Πρωτόκολλο της Χάγης τροποποίησε επίσης, μεταξύ άλλων, και τις διατάξεις των άρθρων 3, 8 και 9. Επέβαλλε την αναγραφή επί των τίτλων μεταφοράς μιας γνωστοποίησης περί του ότι «εάν η μεταφορά περιλαμβάνει τελικό προορισμό ή σταθμό ενδιάμεσο σε κράτος άλλο από εκείνο της αναχώρησης, είναι δυνατό να ρυθμίζεται από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, η οποία, γενικά, περιορίζει ποσοτικά την ευθύνη του μεταφορέως». Στα άρθρα 3,8 και 9 τροποποιείται επίσης η κύρωση για την περίπτωση που δεν παραδίδεται τίτλος μεταφοράς ή ο τίτλος δεν αναγράφει την παραπάνω γνωστοποίηση. Προβλέπεται πλέον ότι ο μεταφορέας δεν θα δικαιούται να επικαλεστεί τις διατάξεις που περιορίζουν την ευθύνη του, αλλά θα διατηρεί πάντως το δικαίωμα της ένστασης του άρθρου 20.

## **21. Η «Συμφωνία» του Μόντρεαλ (1966).**

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής δεν υπέγραψαν το Πρωτόκολλο της Χάγης και επιπρόσθετα κατήγγειλαν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας γιατί θεώρησαν ότι τα όρια ευθύνης, έστω και μετά το διπλασιασμό τους από το Πρωτόκολλο, ήταν εξαιρετικά χαμηλά σε σχέση με το βιοτικό επίπεδο της χώρας. Οι προσπάθειες που κατέβαλε ο ICAO για εξεύρεση λύσης απέτυχαν και διέξοδο στη δημιουργηθείσα εκρηκτική κατάσταση έδωσε η αποκληθείσα «Συμφωνία» του Μόντρεαλ, η οποία επέφερε ρυθμίσεις ικανοποιητικές για τις ΗΠΑ με αποτέλεσμα οι τελευταίες να ανακαλέσουν την καταγγελία της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Οι όροι της «Συμφωνίας» του Μόντρεαλ υπαγορεύτηκαν από την Ομοσπονδιακή Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) σαν προϋπόθεση για την ανάκληση της καταγγελίας. Με τη «Συμφωνία» του Μόντρεαλ ορίζεται ότι μεταξύ των αεροπορικών μεταφορέων που την υπέγραψαν -και όσων στο μέλλον την υπογράψουν- αποκαθίσταται το όριο ευθύνης 75.000 δολάρια ΗΠΑ περιλαμβανομένης της δικηγορικής αμοιβής και των δικαστικών εξόδων, ή 58.000 δολάρια ΗΠΑ αν η αίτηση αποζημιώσεως προβάλλεται σε κράτος κατά το δίκαιο του οποίου η δικηγορική αμοιβή και τα δικαστικά

έξοδα επιδικάζονται ιδιαίτερος. Τα όρια αυτά ευθύνης αφορούν τη μεταφορά επιβατών και εφόσον η Σύμβαση μεταφοράς προβλέπει σημείο αναχώρησης, προορισμού ή στάθμευσης στο έδαφος των ΗΠΑ. Οι μετέχοντες της «Συμφωνίας» μεταφορείς παραιτούνται από το δικαίωμα επίκλησης της ένστασης του άρθρου 20 της Σύμβασης της Βαρσοβίας, διατηρούν μόνο το δικαίωμα προβολής της ένστασης του άρθρου 21 που αφορά το συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος. Εξάλλου, ο ζημιωθείς επιβάτης δικαιούται σε απόδειξη των όρων υπαιτιότητας του άρθρου 25 της αρχικής Σύμβασης ή του Πρωτοκόλλου της Χάγης, αν διεκδικεί αποζημίωση πέραν των ορίων της «Συμφωνίας». Τέλος, το καθεστώς αυτοευθύνης του μεταφορέως εφαρμόζεται μόνο αν επί του εισιτηρίου αναγράφεται σχετική «ειδοποίηση» .

Με τη «Συμφωνία» του Μόντρεαλ καθορίζεται, συνεπώς, σύστημα αντικειμενικής ευθύνης του μεταφορέως ο οποίος ευθύνεται, πλέον, υπό τους όρους της «Συμφωνίας», ακόμη και σε περίπτωση που συντρέχει λόγος ανώτερης βίας κατά την πραγματοποίηση της ζημίας (αεροπειρατεία)<sup>13</sup>.

Η «Συμφωνία» του Μοντρεαλ στηρίζει τις ρυθμίσεις που επιφέρει η Σύμβαση της Βαρσοβίας στην οποία επιτρέπει συμφωνία του μεταφορέως με τον επιβάτη για αύξηση του ορίου ευθύνης σε επίπεδο υψηλότερο εκείνου που προβλέπει η Σύμβαση της Βαρσοβίας ή το Πρωτόκολλο της Χάγης. Όμως, μία τέτοια συμφωνία δεν στερεί τον μεταφορέα της ένστασης του άρθρου 20, επί πλέον δε το άρθρο 22 προϋποθέτει σύμβαση του μεταφορέα με τον επιβάτη, ενώ στην περίπτωση της «Συμφωνίας» του Μόντρεαλ είναι απλώς μία μονομερής κοινή δήλωση ορισμένων αερομεταφορέων που απευθύνεται προς την Ομοσπονδιακή Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ.

Συνεπώς, η «Συμφωνία» του Μόντρεαλ, τροποποιεί σε βασικά σημεία τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, δεν αποτελεί διεθνή Σύμβαση, γιατί δεν συνάφθηκε μεταξύ υποκειμένων του διεθνούς δίκαιου. Δεν πρόκειται επίσης για συμφωνία ιδιωτική μεταξύ αεροπορικών μεταφορέων, αφού έχει τη μορφή μονομερούς δήλωσης και, τέλος, δεν αποτελεί σύμβαση μεταξύ επιβατών και μεταφορέων.

## 22. Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα (1971).

Η «Συμφωνία» του Μόντρεαλ, παρά τις αδυναμίες της νομικής της στήριξης, δεσμεύει σήμερα περισσότερες από εκατόν πενήντα αεροπορικές εταιρίες. Το πιο άμεσο αποτέλεσμα της ήταν ότι κατέστησε φανερή την ανάγκη τροποποίησης της Σύμβασης της Βαρσοβίας με ένα νέο Πρωτόκολλο.



Πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση αυτή ανέλαβε ο ICAO, και η Συνδιάσκεψη που συγκλήθηκε στη Γουατεμάλα το 1971 κατάρτισε ένα νέο τροποποιητικό Πρωτόκολλο του οποίου το κύριο χαρακτηριστικό είναι ότι ειδικά για τη διεθνή μεταφορά επιβατών καθιερώνει ένα σύστημα αντικειμενικής ευθύνης για τον αεροπορικό μεταφορέα. Σύμφωνα με νέο άρθρο, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τον λόγο ότι, το γεγονός το οποίο προξένησε τη ζημία συνέβη στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή αποβίβασης. Η ανώτερη βία δεν αποτελεί λόγο απαλλαγής από την ευθύνη. Σε αντιστάθμισμα, οι ζημιωθέντες δεν δικαιούνται πλέον στην απόδειξη των όρων επιβεβαρωμένης ευθύνης του μεταφορέως. Στο σύστημα του Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλας το ποσοτικό όριο ευθύνης είναι απαραβίαστο (100.000 δολάρια ΗΠΑ).

Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών. Η ευθύνη για καθυστέρηση κατά τη μεταφορά και η ευθύνη για τη μεταφορά εμπορευμάτων εξακολουθεί να διέπεται από της Σύμβαση της Βαρσοβίας και το Πρωτόκολλο της Χάγης. Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ.

### **23. Τα τέσσερα πρόσθετα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ (1975).**

Με τις διαδοχικές τροποποιήσεις η ενότητα του συστήματος της Σύμβασης της Βαρσοβίας διασπάστηκε. Ανάλογα με το αν τα κράτη είχαν επικυρώσει την αρχική Σύμβαση του 1929 αλλά δεν είχαν επικυρώσει το Πρωτόκολλο της Χάγης, ανάλογα με το αν οι αερομεταφορείς είχαν προσχωρήσει ή όχι στη «Συμφωνία» του Μόντρεαλ, είχαν παράλληλα συστήματα ευθύνης που ίσχυαν ταυτόχρονα. Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα πρόσθεσε ειδικά για τη μεταφορά επιβάτη ένα ακόμη σύστημα ευθύνης.

Τα τέσσερα πρόσθετα Πρωτόκολλα που υπογράφηκαν στο Μόντρεαλ το 1975 προσπάθησαν να αποκαταστήσουν την ενότητα, στο σύστημα ευθύνης. Ειδικά το τέταρτο πρόσθετο Πρωτόκολλο προβλέπει ένα σύστημα ευθύνης για τη μεταφορά εμπορευμάτων που είναι ανάλογο μ' εκείνο που καθιέρωσε το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα για τη μεταφορά επιβατών. Τα πρόσθετα Πρωτόκολλα δεν έχουν ακόμη τεθεί σε ισχύ. Αλλά και όταν τεθούν σε ισχύ, πάλι η επιδιωκόμενη αποκατάσταση της ενότητας του συστήματος ευθύνης δεν θα έχει πραγματοποιηθεί. Αν εξαιρέσουμε την απίθανη περίπτωση της επικύρωσης από όλα τα μετέχοντα στη Σύμβαση της Βαρσοβίας κράτη, πάλι θα έχουμε διαφοροποιήσεις ανάλογα με τη μεγαλύτερη ή μικρότερη συμμετοχή των κρατών σε κάθε ένα από τα διεθνή συμβατικά κείμενα.

#### **24. Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα (Σύμβαση του Μεξικού [1961]).**

Ιδιαίτερη θέση στο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο της εμπορικής αεροπορικής μεταφοράς κατέχει η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με την πραγματοποίηση διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς από πρόσωπα διαφορετικά από τον συμβεβλημένο μεταφορέα.

Η Σύμβαση αυτή είναι συμπληρωματική της Σύμβασης της Βαρσοβίας και καλύπτει την ειδική περίπτωση που η διεθνής αεροπορική μεταφορά δεν εκτελείται από τον συμβληθέντα με τον επιβάτη ή αποστολέα εμπορευμάτων μεταφορέα, αλλά από τρίτο μεταφορέα με σύμβαση ναύλωσης. Στην περίπτωση αυτή, η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα ορίζει ότι και οι δύο μεταφορείς υπόκεινται στο καθεστώς ευθύνης της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Η Σύμβαση καθιερώνει ευθύνη και στους δύο μεταφορείς, ορίζει όμως ότι η ευθύνη του «εκτελούντος» μεταφορέα δεν μπορεί να υπερβεί τα εκάστοτε ισχύοντα όρια ποσοτικού περιορισμού του άρθρου 22 της Σύμβασης της Βαρσοβίας.

#### **25. Οι Διεθνείς Συμβάσεις Ευθύνης Για Τις Από Αεροσκάφη Προκαλούμενες Ζημιές Σε Τρίτους Επί Του Εδάφους.**

Η Σύμβαση της Βαρσοβίας -και τα τροποποιήσαντα αυτή διεθνή συμβατικά κείμενα- δεν περιέχουν διατάξεις για τις ζημιές των τρίτων, των επί του εδάφους από αεροσκάφη. Μία πρώτη αντιμετώπιση του ειδικότερου αυτού προβλήματος έγινε από τη Σύμβαση της Ρώμης του 1933, η οποία καθιέρωσε την απόλυτη ευθύνη, βάσει της θεωρίας του κινδύνου, του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος. Ένα πρόσθετο Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στις Βρυξέλλες το 1938 προσδιόρισε τα όρια ευθύνης των ασφαλιστών για τους κινδύνους που αναλαμβάνουν να καλύψουν έναντι των αξιώσεων των ζημιωθέντων τρίτων επί του εδάφους.

#### **26. Η Σύμβαση της Ρώμης(1952) Για Τις Από Ξένα Αεροσκάφη Προκαλούμενες Ζημιές Εις Τρίτους Επί Του Εδάφους**

Η Σύμβαση της Ρώμης του 1933 και το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1938 είχαν πολύ μικρή διάδοση. Τα περισσότερα κράτη θεώρησαν τα συμβατικά αυτά κείμενα ξεπερασμένα από την εξέλιξη της αεροπορίας. Γι' αυτό, από το 1947, ειδική επιτροπή του ICAO εργάστηκε για τη συγχώνευση των δύο κειμένων σε ένα, για την καλύτερη σύνταξή τους και για την προσαρμογή και συμπλήρωσή τους με τη λήψη υπόψη των σύγχρονων νομικών και οικονομικών προβλημάτων του θέματος. Οι εργασίες της Επιτροπής κατέληξαν

στη σύνταξη της νέας Σύμβασης της Ρώμης της οποίας το κείμενο εγκρίθηκε από τα κράτη μέλη του ICAO στη Συνδιάσκεψη που συνήλθε στη Ρώμη το 1952.

Η νέα Σύμβαση της Ρώμης αφορά τις ζημιές που υφίστανται τρίτοι επί του εδάφους και που προξενούνται εντός της επικράτειας συμβαλλόμενου κράτους από αεροσκάφος εγγεγραμμένο στα μητρώα άλλου συμβαλλόμενου κράτους ή από αεροσκάφος εγγεγραμμένο στα μητρώα οποιουδήποτε κράτους, αν ο εκμεταλλευόμενος αυτός έχει την έδρα του ή τη μόνιμη κατοικία του σ' ένα συμβαλλόμενο κράτος.

Προσθέτει επίσης ότι, για τους σκοπούς της Σύμβασης, πλοίο ή αεροσκάφος στην ανοικτή θάλασσα θεωρείται σαν τμήμα της επικράτειας του κράτους νηολόγησης. Αντίθετα, η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στις ζημιές που προκαλούνται σε αεροσκάφη εν πτήση ή σε πρόσωπα ή σε πράγματα επί του αεροσκάφους. Επίσης δεν εφαρμόζεται για ζημιές που προξενήθηκαν από αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες.

Σαν ζημιές επί του εδάφους, η Σύμβαση θεωρεί αυτές που προκαλούνται από αεροσκάφη εν πτήση ή από την πτώση εξ αυτών αντικειμένων επί του εδάφους. Αποζημίωση όμως δεν οφείλεται αν η ζημία δεν είναι άμεση συνέπεια του γεγονότος που την προκάλεσε αν αυτό οφείλεται μόνο στο γεγονός της διέλευσης του αεροσκάφους διό μέσου του εναερίου χώρου, σύμφωνα με τους κανόνες εναερίου κυκλοφορίας.

Η υποχρέωση για αποζημίωση βαρύνει τον εκμεταλλευόμενο το αεροσκάφος. Η Σύμβαση καθιερώνει τεκμήριο κατά του εμφανιζομένου ως κυρίου του αεροσκάφους στα μητρώα πολιτικών αεροσκαφών

Η νέα Σύμβαση της Ρώμης καθιερώνει, όπως και η Σύμβαση του 1933, την απόλυτη ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος. Η απόλυτη αυτή ευθύνη παύει όταν η ζημία είναι συνέπεια ένοπλης σύρραξης ή εμφύλιων ταραχών. Η ευθύνη μπορεί ακόμη να αποκλειστεί όταν η ζημία είναι συνέπεια πταίσματος του ζημιωθέντος, ή των υπ' αυτού προστηθέντων. Επίσης, η ευθύνη επιμερίζεται στην περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος. Η απόλυτη ευθύνη που καθιερώνεται από τη Σύμβαση εξισορροπείται με τον ποσοτικό περιορισμό της οφειλόμενης αποζημίωσης με κλιμάκωση που έχει σαν κριτήριο το μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους, όπως αυτό εμφανίζεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας. Ο ποσοτικός αυτός περιορισμός ευθύνης δεν ισχύει αν αποδειχτεί ότι η ζημία προκλήθηκε από εσκεμμένη πράξη ή παράλειψη του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος ή των υπ' αυτού προστηθέντων με πρόθεση πρόκλησης της ζημίας.

Τέλος, για την κάλυψη των ζημιών που προκαλούνται επί του εδάφους, η Σύμβαση προβλέπει στο άρθρο 15 ότι κάθε συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να απαιτήσει όπως τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της επικράτειάς του είναι ασφαλισμένα ή καλύπτονται από αλληγγύηση.

Αλλά το πιο ενδιαφέρον σημείο της Σύμβασης είναι η καινοτομία που εισάγεται με τις διατάξεις για την αναγνώριση και εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων. Αρμόδιο δικαστήριο είναι εκείνο του κράτους όπου έγινε η ζημία. Με τη λύση αυτή αποφεύγεται η δυνατότητα ταυτόχρονης έγερσης αγωγών αποζημίωσης σε δικαστήρια περισσότερων κρατών. Ένα μόνο δικαστήριο αποφασίζει για όλες τις επίδικες αξιώσεις. Η απόφαση του δικαστηρίου είναι υποχρεωτικά εκτελεστή στο συμβαλλόμενο κράτος όπου ο οφειλέτης έχει διαμονή ή κύρια έδρα της επιχείρησής του ή σε κάθε άλλο συμβαλλόμενο κράτος όπου έχει περιουσία. Η λύση αυτή εξασφαλίζει την εκτέλεση της απόφασης και την ικανοποίηση των ζημιωθέντων. Αξίζει να σημειωθεί ότι τις λύσεις που καθιέρωσε η Σύμβαση της Ρώμης στα θέματα της δικαιοδοσίας, αναγνώρισης και εκτέλεσης αποφάσεων υιοθέτησε, σε ευρύτερο επίπεδο, δεκαέξι χρόνια αργότερα, το 1968, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την αναγνώριση και εκτέλεση των δικαστικών αποφάσεων επί αστικών και εμπορικών υποθέσεων.

Η Σύμβαση της Ρώμης ισχύει σήμερα σε περισσότερα από τριάντα κράτη. Η Ελλάδα την υπέγραψε αλλά δεν προχώρησε στην επικύρωσή της. Ρυθμίσεις ανάλογες όμως με εκείνες της Σύμβασης περιλαμβάνει ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου στα άρθρα 177-118 και 119 τα οποία καθιερώνουν σύστημα γνήσιας αντικειμενικής ευθύνης του κυρίου ή του εκμεταλλευομένου το αεροσκάφος με όριο αποζημίωσης το τριπλάσιο της πραγματικής αξίας του αεροσκάφους. Το άρθρο 137 § 2 επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση του αεροσκάφους η παράλειψη της οποίας επισύρει ποινικές κυρώσεις.

Ένα συμπληρωματικό στη Σύμβαση Πρωτόκολλο καταρτίστηκε στη Συνδιάσκεψη που συνήλθε στο Μόντρεαλ το 1978<sup>24</sup>. Με το Πρωτόκολλο αυτό τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις της Σύμβασης, αλλά το βασικό θέμα που απασχόλησε τη Συνδιάσκεψη, τα προβλήματα που δημιουργούνται από το θόρυβο των αεροσκαφών και η ενδεχόμενη ευθύνη για ζημίες που προκαλούνται από την αιτία αυτή, δεν βρήκε λύση. Η πρόταση για τροποποίηση της τελευταίας περιόδου του άρθρου 1, που εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης ζημίες που οφείλονται «σε μόνο το γεγονός της διέλευσης του αεροσκάφους μέσω του εναερίου χώρου...», δεν έγινε δεκτή.

## **27. Η Σύμβαση της Γενεύης (1948) για τη «διεθνή αναγνώριση δικαιωμάτων επί αεροσκαφών».**

Η Σύμβαση της Γενεύης προσπάθησε να αντιμετωπίσει τα θέματα της οικονομικής πίστης στην εκμετάλλευση των πολιτικών αεροσκαφών με την ομοίμορφη ρύθμιση των εμπραγμάτων επί αεροσκαφών δικαιωμάτων και εμπραγμάτων ασφαλειών και προνομίων. Το τελικό όμως κείμενο της Σύμβασης είχε πιο περιορισμένους στόχους: επιβάλλει τη διεθνή αναγνώριση ορισμένων δικαιωμάτων επί αεροσκαφών, καθιερώνει την προνομιακή ικανοποίηση ορισμένων απαιτήσεων και προσδιορίζει τους όρους αναγκαστικής εκποίησης του αεροσκάφους.

Η Σύμβαση της Γενεύης εφαρμόζεται στο έδαφος ενός συμβαλλόμενου κράτους επί αεροσκαφών νηολογημένων σε ένα άλλο συμβαλλόμενο κράτος.

Η Σύμβαση προβλέπει στο άρθρο 1 την αμοιβαία αναγνώριση από τα συμβαλλόμενα κράτη: 1) του δικαιώματος κυριότητας επί αεροσκάφους, 2) του δικαιώματος του κατόχου αεροσκάφους για απόκτηση της κυριότητας αυτού με αγορά (καλύπτει τις περιπτώσεις παρακράτησης της κυριότητας), 3) του δικαιώματος κατοχής του αεροσκάφους με σύμβαση μισθώσεως διάρκειας, τουλάχιστον έξι μηνών, και 4) της υποθήκης, ενεχύρου και κάθε άλλου παρόμοιου δικαιώματος επί αεροσκάφους που έχει συσταθεί συμβατικά για ασφάλεια πληρωμής-χρέους.

Εξάλλου, η Σύμβαση επιβάλλει στο άρθρο 4 ορισμένες προτεραιότητες στην κατάταξη των απαιτήσεων των οποίων επιζητείται η εξόφληση. Προνομιακά κατατάσσονται: α) οι απαιτήσεις για έξοδα και αμοιβές που οφείλονται λόγω αρωγής και διάσωσης του αεροσκάφους, και β) οι απαιτήσεις για έκτακτες και απαραίτητες δαπάνες που έγιναν για τη συντήρηση του αεροσκάφους. Επίσης τα έξοδα εκτέλεσης καταβάλλονται από το πλειστηρίασμα πριν από κάθε κατάταξη και διανομή.

Η Σύμβαση της Γενεύης προσέφερε τελικά ένα θεσμικό πλαίσιο για την ενθάρρυνση της οικονομικής πίστης στην εκμετάλλευση των αεροσκαφών που χαρακτηρίζεται από δυαδικότητα στις αρχές και λύσεις που υιοθετεί. Έτσι, ενώ θέτει κανόνες ουσίας για τον καθορισμό των εμπραγμάτων δικαιωμάτων επί αεροσκαφών, τα δικαιώματα εντούτοις, αυτά αναγνωρίζονται όπως έχουν συσταθεί σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους νηολόγησης. Όσον αφορά τις προνομιακές απαιτήσεις επί αεροσκαφών, η Σύμβαση τις απαριθμεί, αλλά το εφαρμοστέο επί της διαδικασίας δίκαιο είναι εκείνο του κράτους όπου γίνεται η αναγκαστική εκποίηση του αεροσκάφους. Συνυπάρχουν, δηλαδή, στη Σύμβαση ομοίμορφοι κανόνες ουσίας με κανόνες ομοιομόρφου ιδιωτικού διεθνούς

δικαίου.

### **28. Η Συμφωνία Σένγκεν**

Η συμφωνία Σένγκεν υπεγράφη στο Schengen στις 14 Ιουνίου 1985, μεταξύ της Γερμανίας, του Βελγίου, της Γαλλίας, του Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών, η οποία αποσκοπεί στην προοδευτική κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορα και εισάγει καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας όλων των υπηκόων των κρατών τα οποία την έχουν υπογράψει. Τα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. ελέγχονται πολύ αυστηρά, καθώς εάν κάποιος άτομο εισέλθει στον χώρο Σένγκεν, μπορεί τότε να μετακινείται ελεύθερα εντός του.

Η σύμβαση Σένγκεν υπεγράφη στις 19 Ιουνίου 1990 από τα πέντε αυτά κράτη, άρχισε όμως να ισχύει το 1995. Η σύμβαση καθορίζει τις προϋποθέσεις εφαρμογής της ελεύθερης κυκλοφορίας και τις εγγυήσεις για την εφαρμογή της.

Η συμφωνία και η σύμβαση, οι κανόνες που θεσπίστηκαν βάσει των κειμένων αυτών, καθώς και οι συναφείς συμφωνίες αποτελούν το «κεκτημένο του Σένγκεν». Ένα πρωτόκολλο που επισυνάπτεται στη Συνθήκη του Άμστερνταμ διέπει την ενσωμάτωση του κεκτημένου του Σένγκεν στις συνθήκες. Επιπλέον, το πρωτόκολλο αυτό αναφέρει ότι το κεκτημένο του Σένγκεν και τα άλλα μέτρα που λαμβάνουν τα όργανα εντός πεδίου εφαρμογής του θα πρέπει να είναι πλήρως αποδεκτά από όλα τα υποψήφια προς ένταξη κράτη.

Με την πάροδο του χρόνου, ο χρόνος Σένγκεν επεκτάθηκε: η Ιταλία υπέγραψε το 1990, η Ισπανία και η Πορτογαλία το 1991, η Ελλάδα το 1992, η Αυστρία το 1995, η Δανία, η Φιλανδία και η Σουηδία το 1996.

### **Επίλογος – Συμπεράσματα**

Όπως είδαμε μέσα από την εργασία η Ολυμπιακή Αεροπορία πέρασε πολλά στάδια κατά την διάρκεια της λειτουργίας της. Από τα ένδοξα χρόνια της εποχής του Ωνάση μέχρι την παρακμή της στις μέρες μας. Η κακοδιαχείριση των οικονομικών της και η αδιαφορία των εργαζομένων της την οδήγησαν σε αυτό το σημείο. Όλα αυτά τα χρόνια όμως κατόρθωσε να κερδίσει ένα επιβατικό κοινό το οποίο ακόμα και σε αυτή τη δύσκολη περίοδο την στηρίζει. Το 2005 η επιβατική κίνηση αυξήθηκε 12,3% περισσότερο σε σχέση με το 2004 και η μέση πληρότητα έφτασε στο 69%. Αυτό δείχνει ο κόσμος την εμπιστεύεται και δεν θα ήθελε να την δει να κλείνει ή να ιδιωτικοποιείται. Ακόμα και για προορισμούς που εξυπηρετούνται από πολύ γνωστές και μεγάλες ξένες αεροπορικές, ο κόσμος επιλέγει την Ολυμπιακή Αεροπορία. Μέσα από το κεφάλαιο των ανταγωνιστριών εταιριών είδαμε ότι οι παροχές που προσφέρει μπορούν πολύ άνετα να συγκριθούν με αυτές των μεγαλύτερων ξένων αεροπορικών εταιριών. Τα standard που έχει θέσει είναι Ευρωπαϊκών προδιαγραφών και είναι από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρίες στον κόσμο, αφού στο ιστορικό της έχει ελάχιστα ατυχήματα. Τέλος συμπεραίνουμε ότι το κομμάτι των charter , αν και κερδοφόρο είναι πολύ παραμελημένο. Ελάχιστες πτήσεις γίνονται και ειδικότερα το 2004-2005 υπήρξε σημαντική μείωση. Σπουδαίο ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι ο Εθνικός Αερολιμένας είναι ο ακριβότερος στην Ευρώπη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την επιβάρυνση του επιβάτη με τον φόρο αεροδρομίου και τέλος την μείωση των τουριστών.

Θα έπρεπε λοιπόν να δοθεί μεγαλύτερη βαρύτητα στο κομμάτι των αερομεταφορών από την πολιτεία γιατί είναι σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη του τουρισμού και κατ' επέκταση της οικονομίας της χώρας.

# Παράρτημα

---



## Αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

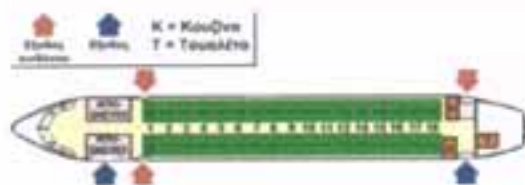
### Ελικοφόρα:

**ATR42-320.** Είναι ένα δίκινητήριο τούρμπο - ελικοφόρο αεροσκάφος και χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και περιφερειακών αποστάσεων.



Αεροσκάφη στο στόλο	4	Θέσεις	50
Κινητήρες (2)	PW 121	Διακεκριμένη	0
Άνοιγμα πτερυγίων	24,57 μ.	Οικονομική	50
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	2386 ππ.	Ολικό ύψος	7,59 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	16700 χγρ.	Μεγ. Ακτίνα δράσης	900 χμ.
Μέγ. Βάρος καυσίμων	4500 χγρ.	Ύψος πτήσης	2000-7600 μ.
Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	4400 χγρ.	Ταχύτητα πτήσης	465 χ.α.ω.
Ολικό μήκος	22,70 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	8,4 ΤΕΤ.μ.

**ATR72-202.** Είναι, επίσης, ένα δικινητήριο τούρμπο - ελικοφόρο αεροσκάφος και χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και περιφερειακών αποστάσεων.



Αεροσκάφη στο στόλο	7	Θέσεις	68
Κινητήρες (2)	PW 124	Διακεκριμένη	0
Άνοιγμα πτερυγίων	27,05 μ.	Οικονομική	68
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	2810 ιπ.	Ολικό ύψος	7,65 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	21500 χγρ.	Μέγ. Ακτίνα δράσης	1800 χλμ.
Μεγ. Βάρος καυσίμων	5000 χγρ.	Ύψος πτήσης	2000-7600 μ.
Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	6950 χγρ.	Ταχύτητα πτήσης	485 χ.α.ω.
Ολικό μήκος	27,166 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	10,6 τετ.μ.

**De Havilland Bombardier Dash 8 – 100.** Είναι, ακόμα ένα δικινητήριο τούρμπο - ελικοφόρο αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και περιφερειακών αποστάσεων.

Αεροσκάφη στο στόλο	4	Θέσεις	37
Κινητήρες (2)	PWC PW 120	Διακεκριμένη	0
Άνοιγμα πτερυγίων	25.90 μ.	Οικονομική	37
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	-	Ολικό ύψος	7,50 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	-	Μέγ. Ακτίνα δράσης	1295 χλμ.

<b>Μέγ. Βάρος καυσίμων</b>	3202 λιτ.	<b>Ύψος πτήσης</b>	4572 μ.
<b>Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο</b>	302 κιλά	<b>Ταχύτητα πτήσης</b>	491 χ.α.ω.
<b>Ολικό μήκος</b>	22,30 μ.	<b>Χωρητικότητα αποθ.</b>	302 χγρ.

**Agusta A 109II.** Αυτού του τύπου τα ελικοφόρα, όπως και οι δύο επόμενοι τύποι, δεν μεταφέρουν επιβάτες, αλλά κυρίως εμπορεύματα.

<b>Κινητήρες (2)</b>	ALISON 250 – C20R
<b>Άνοιγμα πτερυγίων</b>	11 μ.
<b>Ολικό ύψος</b>	3,30 μ.
<b>Μέγ. Ακτίνα δράσης</b>	750 χμ
<b>Ύψος πτήσης</b>	100 – 4000 μ.
<b>Ταχύτητα πτήσης</b>	270 χ.α.ω.
<b>Ωστ. Δύναμη./ κινητ.</b>	450 ππ.
<b>Μέγ. βάρος απογείωσης</b>	2600 χγρ
<b>Μέγ. Βάρος καυσίμων</b>	540 χγρ.
<b>Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο</b>	580 χγρ.
<b>Ολικό μήκος</b>	13,05 μ.
<b>Χωρητικότητα αποθ.</b>	150 χγρ
<b>Θέσεις</b>	5+1

**Euro copter BO105.**

Κινητήρες (2)	ALISON 250 – C20B
Άνοιγμα πτερυγίων	9,84 μ.
Ολικό ύψος	3 μ.
Μέγ. Ακτίνα δράσης	680 χμ
Ύψος πτήσης	100 – 4100 μ.
Ταχύτητα πτήσης	240 χ.α.ω.
Μέγ. βάρος απογείωσης	2500χγρ
Μεγ. Βάρος καυσίμων	456 χγρ.
Μεγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	-
Ολικό μήκος	11,86 μ.
Χωρητικότητα αποθ.	600 χγρ
Θέσεις	4+1

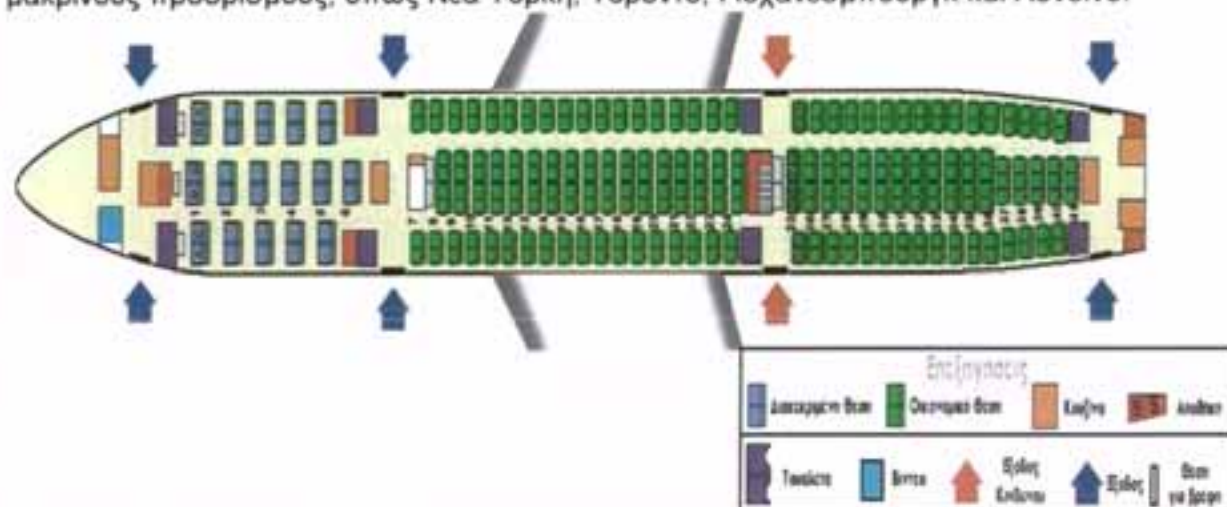
**Aero special AS355F2.**

Κινητήρες (2)	ALISON 250 – C20F
Άνοιγμα πτερυγίων	10.69 μ.
Ολικό ύψος	3.43 μ.
Μέγ. Ακτίνα δράσης	-
Ύψος πτήσης	100 – 4875 μ.
Ταχύτητα πτήσης	272 χ.α.ω.
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	-
Μέγ. βάρος απογείωσης	2540 χγρ

Μέγ. Βάρος καυσίμων	577 χγρ.
Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	-
Ολικό μήκος	12.59 μ.
Χωρητικότητα αποθ.	300 χγρ
Θέσεις	5+1

### Airbus:

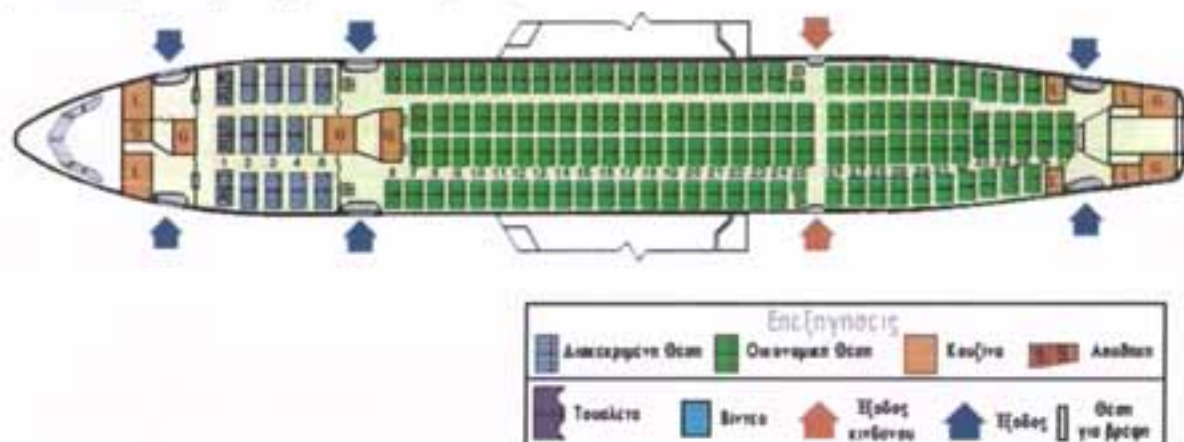
**A340 – 300.** Το συγκεκριμένο αεροσκάφος χρησιμοποιείται για να εξυπηρετεί τους μακρινούς προορισμούς, όπως Νέα Υόρκη, Τορόντο, Γιοχάνεσμπουργκ και Λονδίνο.



Αεροσκάφη στο στόλο	4	Θέσεις	295
Κινητήρες (2)	GE CFM56-5C4	Διακεκριμένη	28
Άνοιγμα πτερυγίων	197 ft. 10 in.	Οικονομική	267
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	15.450 χγρ.	Ολικό ύψος	16,74 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	275.000	Μέγ. Ακτίνα	13.240 χμ.

	ΧΥΡ.	δράσης	
<b>Μέγ. Βάρος καυσίμων</b>	111.040 ΧΥΡ.	Ύψος πτήσης	8.230 – 15.550 μ.
<b>Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο</b>	48.000 χγρ.	Ταχύτητα πτήσης	875 χ.α.ω.
<b>Ολικό μήκος</b>	63,65 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	162,8 τετ. μ.

**A300 – 605R.** Είναι ένα δίκινητήριο αεροσκάφος φαρδιάς ατράκτου και χρησιμοποιείται για πτήσεις μεσαίων και μακρινών αποστάσεων.

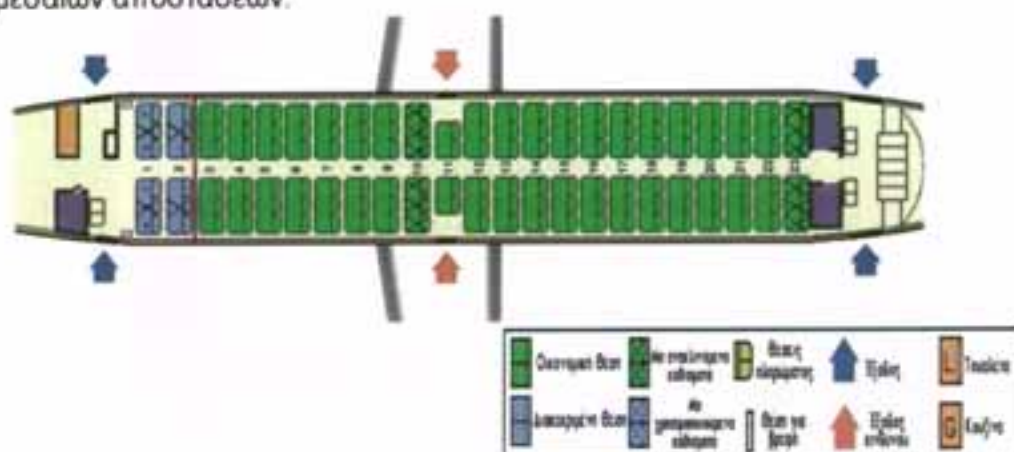


<b>Αεροσκάφη στο στόλο</b>	3	<b>Θέσεις</b>	269
<b>Κινητήρες (2)</b>	GE CF6-80C2A5	<b>Διακεκριμένη</b>	28
<b>Άνοιγμα πτερυγίων</b>	44,84 μ.	<b>Οικονομική</b>	241
<b>Ωστ. Δύναμη./ κινητ.</b>	27.895 χγρ.	<b>Ολικό ύψος</b>	16,10 μ.
<b>Μέγ. βάρος απογείωσης</b>	170.500 ΧΥΡ.	<b>Μέγ. Ακτίνα δράσης</b>	8.120χλμ.

Μέγ. Βάρος καυσίμων	54.520 χγρ.	Ύψος πτήσης	8.230 – 12.220 μ.
Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	38.500 χγρ.	Ταχύτητα πτήσης	900 χ.α.ω.
Ολικό μήκος	54,08 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	114,4 ΤΕΤ. μ.

### Boeing:

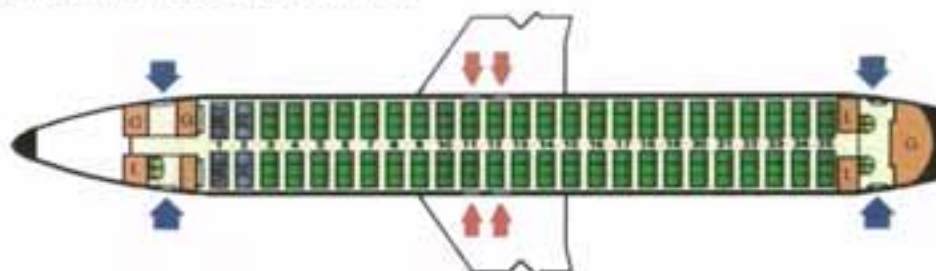
**737 – 300.** Είναι ένα δίκινητήριο αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων.



Αεροσκάφη στο στόλο	2	Θέσεις	132
Κινητήρες (2)	GE CFM56-3C-1	Διακεκριμένη	8
Ανοιγμα πτερυγίων	28,88 μ.	Οικονομική	124
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	10.000 χγρ.	Ολικό ύψος	11,12 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	62.800 χγρ.	Μέγ. Ακτίνα δράσης	3.148 χμ.
Μέγ. Βάρος καυσίμων	16.140 χγρ.	Ύψος πτήσης	8.230 – 11.900 μ.

Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	14.600 χγρ.	Ταχύτητα πτήσης	800 χ.α.ω.
Ολικό μήκος	33,40 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	30,2 ΤΕΤ. μ.

737 – 400. Είναι, επίσης, ένα δίκινητήριο αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων.



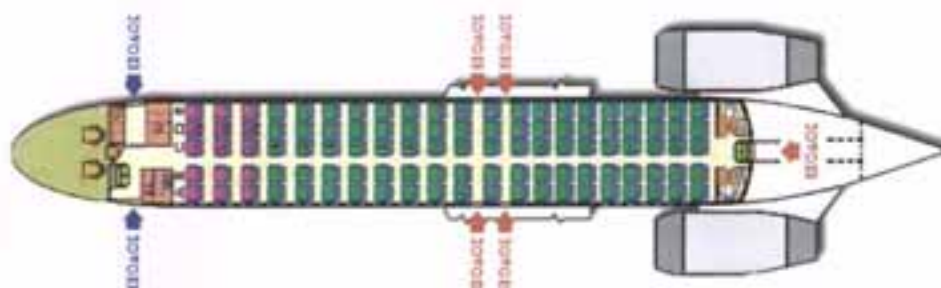
Οικονομική θέση	Με σταθμευμένα εσθλαστά	Θέσεις παραμονής	Ήδηλος	Τσιγκίτα
Διακεκριμένη θέση	Με γεματωμένα εσθλαστά	Θέση για βρεφι	Ήδηλος εσθλαστά	Καύσιμα








Αεροσκάφη στο στόλο	13	Θέσεις	146
Κινητήρες (2)	CFM56-3C-1	Διακεκριμένη	8
Άνοιγμα πτερυγίων	28,88 μ.	Οικονομική	138
Ωστ. Δύναμη./ κινητ.	10.600 χγρ.	Ολικό ύψος	11,12 μ.
Μέγ. βάρος απογείωσης	68.040 χγρ.	Μέγ. Ακτίνα δράσης	3.148 χμ.
Μέγ. Βάρος καυσίμων	16.140 χγρ.	Ύψος πτήσης	8.230 – 11.900 μ.



<b>Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο</b>	18.000 χγρ.	<b>Ταχύτητα πτήσης</b>	800 χ.α.ω.
<b>Ολικό μήκος</b>	36,45 μ.	<b>Χωρητικότητα αποθ.</b>	38,90 ΤΕΤ. μ.

**717 – 200.** Είναι και αυτό, ένα δικινητήριο αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων.



 Οικονομική θέση	 Μη ανακλιόμενες θέσεις	 Θέσεις πληρωματος
 Διακεκριμένη θέση	 Μη χρησιμοποιούμενη θέση	 Τουαλέτα
		 Κουζίνα

<b>Αεροσκάφη στο στόλο</b>	3	<b>Θέσεις</b>	102
<b>Κινητήρες (2)</b>	BMW/Rolls Royce BR715	<b>Διακεκριμένη</b>	12
<b>Άνοιγμα πτερυγίων</b>	28,45 μ.	<b>Οικονομική</b>	90
<b>Ωστ. Δύναμη./ κινητ.</b>	18.500 λβρ.	<b>Ολικό ύψος</b>	8,92 μ.
<b>Μέγ. βάρος απογείωσης</b>	51.710 κιλά	<b>Μέγ. Ακτίνα δράσης</b>	2.535 χμ.
<b>Μέγ. Βάρος καυσίμων</b>	43.545 κιλά	<b>Ύψος πτήσης</b>	9.860 μ.

Μέγ. Δομικό οφέλ. φορτίο	-	Ταχύτητα πτήσης	504 μ.α.ω.
Ολικό μήκος	37,81 μ.	Χωρητικότητα αποθ.	26,5 τετ. μ.

Statistics: Private Jets

Large Jets-Cost Per Hour (in dollars)		Medium Jets-Cost Per Hour (in dollars)		Small Jets-Cost Per Hour (in dollars)	
Boeing 727-100	\$3,805	JETSTAR 11	\$2,928	SABRE 40A	\$1,326
Boeing 737-300	2,686	HB 125-600A	1,657	WESTWIND 1	1,138
Boeing 737-500	2,311	FALCON 20F	1,369	LEARJET 24E	1,131
Boeing 737-400	2,208	SABRE 75A	1,356	WESTWIND 2	1,124
Boeing 737-300	1,939	FALCON 200	1,355	LEARJET 25D	1,119
Boeing 737-400	1,830	SABRE 60	1,312	FALCON 100	932
Boeing 737-500	1,813	HAWKER 1000	1,139	LEARJET 35A	865
Boeing 737-300	1,795	HS 125-700A	1,108	DIAMOND 1A	846
Boeing 737-400	1,614	FALCON 20B	1,076	CITATION 1	844
Boeing 737-500	1,493	SABRE 65	1,099	CITATION ULTRA	841
Boeing 737-300	1,439	CITATION X	1,036	CITATION 11S	826
Boeing 737-400	1,435	CITATION 111V1	1,033	LEARJET 31A	807
Boeing 737-500	1,333	LEARJET 60	1,033	BEECH JET 400A	806
Boeing 737-300	1,327	LEARJET55C	1,010	CITATION 11	783
Boeing 737-400	1,237	CITATIONV11	976	CITATION 11 BRAVO	757
Boeing 737-500	1,174	ASTRA SP	970	SJ-30	750
Boeing 737-300	1,090	HAWKER 600	959	CITATION JET	699
Boeing 737-400	1,079	ASTRA SPX	853		

# Traffic Update

TOTAL SCHEDULED  
Scheduled Services by Airline

JUNE 2005

AIRLINE	PASSENGER DATA								FREIGHT DATA	
	Passengers boarded (000)	Traffic RPK (mill)	Capacity ASK (mill)	Load Factor %	Change to Previous Year				Traffic TFTK (mill)	TFTK %
					Pax %	Traffic %	Capacity %	PLF Pts		
AF - AIR FRANCE	4 305.3	9 926.8	12 420.3	79.9	6.0	7.7	3.8	2.9	446.4	-2.4
AY - FINNAIR	529.4	987.3	1 374.5	71.8	0.0	5.2	-0.5	3.9	28.6	3.0
AZ - ALITALIA	2 156.4	3 326.7	4 510.2	73.8	14.2	14.0	12.2	1.1	121.1	2.1
BA - BRITISH AIRWAYS PLC	3 205.9	9 746.7	12 346.8	78.9	0.4	4.6	3.0	1.2	387.8	-1.2
BO - BMI	566.7	501.3	712.3	70.4	-7.8	0.7	4.8	-2.8	8.0	14.8
CV - CARGOLUX									452.8	10.1
CY - CYPRUS AIRWAYS	138.0	281.8	396.4	71.1	2.8	-1.4	-3.5	1.5	4.0	5.3
EI - AER LIQUID										
FI - ICELANDAIR	184.6	540.5	656.9	82.3	15.7	23.3	24.3	-0.7	2.3	2.3
B - BERA	2 375.7	4 063.2	5 223.4	77.8	4.0	6.1	5.6	0.4	72.7	0.8
JK - SPANAIR	648.7	554.7	875.6	63.4	13.6	6.7	13.3	-4.0		
JP - ADRIA AIRWAYS	72.4	69.1	107.0	64.6	-4.9	-3.9	-10.6	4.5	0.2	-22.9
JU - JAT AIRWAYS	87.9	90.4	180.5	56.3	-16.7	-10.8	-13.5	1.7	0.4	-26.8
KL - KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	1 882.9	5 734.7	6 629.1	84.0	5.0	7.9	5.3	2.0	400.6	0.2
KM - AIR MALTA	124.0	210.1	324.9	64.7	0.8	1.1	6.6	-3.5	1.1	20.9
LG - LUXAIR	79.4	53.4	88.3	60.5	5.8	6.4	-5.7	8.9	0.0	-4.5
LH - DEUTSCHE LUFTHANSA AG	4 482.7	10 238.2	12 633.9	81.0	3.9	3.9	2.8	0.8	641.8	-4.7
LO - LOT POLISH AIRLINES	362.5	702.2	875.6	80.2	4.6	8.8	10.9	-1.5	6.4	-8.2
LX - SWISS INTERNATIONAL AIRLINES	863.1	1 797.3	2 204.9	81.5	7.6	4.3	-2.2	5.1	98.3	1.2
MA - MALEV HUNGARIAN AIRLINES	257.4	366.8	524.3	70.0	7.0	2.4	-2.1	0.2	1.6	-29.6
OA - OLYMPIC AIRLINES	523.7	694.6	895.1	77.6	0.0	12.6	-3.7	11.2	4.0	-5.2
OK - CSA - CZECH AIRLINES	422.9	594.5	854.6	69.6	13.9	13.5	17.8	-2.6	2.6	-22.2
OS - AUSTRIAN	742.9	1 642.5	2 232.6	73.6	7.5	4.0	2.5	1.1	46.5	7.6
OU - CROATIA AIRLINES	150.0	113.5	181.8	62.4	4.0	4.8	14.8	-5.9	0.2	0.9
RO - TAROM ROMANIAN AIR TRANSPORT	109.1	130.8	210.1	62.3	18.4	13.7	18.5	-2.6	0.4	-1.0
SK - SAS - SCANDINAVIAN AIRLINES	2 364.7	2 615.1	3 336.2	78.4	-2.8	-1.8	-6.3	3.5	51.8	-12.4
SN - SN BRUSSELS AIRLINES	305.6	401.6	646.9	62.1	4.0	0.9	-0.9	1.1	6.5	-13.2
TK - TURKISH AIRLINES	1 210.3	1 776.4	2 404.7	73.9	22.4	20.1	15.2	3.0	31.5	-3.8
TP - TAP PORTUGAL	539.1	1 189.5	1 660.9	71.6	9.7	17.8	6.2	7.1	17.9	-3.6
VS - VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS	365.4	2 744.6	3 535.5	77.6	-2.3	0.9	7.0	-4.7	93.4	8.4
<b>AEA</b>	<b>29 076.7</b>	<b>61 098.3</b>	<b>78 223.3</b>	<b>76.1</b>	<b>4.8</b>	<b>6.2</b>	<b>4.2</b>	<b>1.5</b>	<b>2 929.0</b>	<b>6.0</b>

Passenger traffic is measured in Passengers boarded, RPK (Revenue Passenger-Kms) and capacity in ASK (Available Seat-Kms).

Freight traffic is measured in TFTK (Total Freight Tonne-Kms) on passenger and all-cargo services, excluding mail.

Growth rates have been adjusted for changes in membership.

Estimated Data

2007/2006

# Traffic Update



Association of European Airlines

TOTAL SCHEDULED  
Scheduled Services by Airline

JANUARY - JUNE 2005

AIRLINE	PASSENGER DATA								FREIGHT DATA	
	Passengers boarded ('000)	Traffic RPK (mil)	Capacity ASK (mil)	Load Factor %	Change to Previous Year				Traffic TFTK (mil)	TFTK %
					Pax %	Traffic %	Capacity %	PLF Pts		
AF - AIR FRANCE	22 857.0	54 938.1	71 198.9	77.2	4.5	6.4	3.2	2.4	2 062.7	4.5
AY - FINNAIR	3 002.5	5 500.0	8 198.5	67.1	-3.3	8.0	5.1	1.8	166.4	6.2
AZ - ALITALIA	11 399.4	17 603.4	25 801.7	68.2	12.5	16.8	15.8	0.8	693.2	-0.5
BA - BRITISH AIRWAYS PLC	17 256.8	53 713.9	72 251.0	74.3	-0.2	3.6	1.5	1.5	2 369.9	2.1
BD - BMI	3 214.2	2 751.0	4 102.2	67.1	-3.2	8.7	10.0	-0.8	48.1	26.3
CY - CYPRUS AIRWAYS	706.4	1 423.5	2 144.4	66.4	-10.6	-8.8	-8.8	-0.7	23.4	-6.4
CI - AIR CHINA	2 593.2	5 400.0	7 500.0	70.6	1.0	1.0	1.0	1.0	2 593.2	14.6
FI - ICELANDAIR	671.7	1 886.4	2 529.3	74.6	13.2	16.8	12.1	3.0	16.0	-3.8
B - BEIRA	13 074.2	23 285.0	31 006.1	75.1	3.7	7.0	6.1	0.6	472.2	2.7
JK - SPANAIR	3 089.5	2 690.0	4 559.8	59.0	15.4	12.5	15.3	-1.5		
JP - ADRIA AIRWAYS	353.1	326.8	573.4	57.0	-3.4	-1.8	-8.8	4.1	1.3	-21.9
JU - JAT AIRWAYS	372.5	404.3	812.2	49.8	-18.9	-14.9	-10.7	-2.5	2.5	-11.2
KL - KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	10 269.6	32 479.1	39 778.7	81.6	5.0	7.5	6.3	0.9	2 341.8	0.7
KM - AIR MALTA	590.2	984.3	1 513.5	65.0	-1.1	-0.7	5.4	-4.0	6.4	2.2
LG - LUXAIR	413.7	265.7	506.1	52.5	0.2	-0.5	-5.0	2.4	0.1	
LH - DEUTSCHE LUFTHANSA AG	23 580.1	54 359.9	69 900.2	77.8	1.3	3.8	3.1	0.5	3 766.5	-2.8
LO - LOT POLISH AIRLINES	1 710.2	2 835.2	3 874.7	73.2	-2.8	5.9	3.4	1.7	34.4	-8.6
LX - SWISS INTERNATIONAL AIRLINES	4 727.5	10 010.9	13 015.7	76.9	2.2	-2.4	-6.8	3.5	578.3	-1.1
MA - MALEV HUNGARIAN AIRLINES	1 163.6	1 579.3	2 587.7	61.0	0.4	-1.7	1.1	-1.7	9.9	-18.1
OA - OLYMPIC AIRLINES	2 705.9	3 370.2	5 066.4	66.5	-2.6	11.0	1.7	5.8	26.2	8.8
OK - CSA - CZECH AIRLINES	2 075.1	2 871.6	4 472.7	64.2	11.6	9.7	19.6	-5.8	18.3	-8.0
OS - AUSTRIAN	3 686.0	8 280.5	11 810.9	70.1	0.7	2.2	3.7	-1.0	242.7	2.2
OJ - CROATIA AIRLINES	619.6	418.7	764.1	54.8	-0.4	0.5	5.4	-2.6	1.1	-6.6
RO - TAROM ROMANIAN AIR TRANSPORT	550.6	660.8	1 136.2	59.0	14.8	12.1	14.6	-1.3	2.5	6.0
SK - SAS - SCANDINAVIAN AIRLINES	12 170.3	13 415.4	19 506.4	68.8	-3.8	-1.6	-2.9	1.0	321.6	-8.2
SN - SN BRUSSELS AIRLINES	1 568.3	2 130.6	3 534.4	60.3	1.2	1.3	-4.6	3.5	40.5	-15.9
TK - TURKISH AIRLINES	6 241.5	9 388.5	12 866.7	73.0	22.5	21.0	14.3	4.1	185.8	-0.6
TP - TAP PORTUGAL	3 089.8	8 917.9	9 828.2	71.8	8.2	12.1	7.6	2.9	111.1	1.1
VS - VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS	2 188.7	15 610.2	20 629.0	74.9	-3.0	6.1	10.0	-2.6	548.3	5.3
<b>AEA</b>	<b>153 332.0</b>	<b>330 109.8</b>	<b>443 968.1</b>	<b>74.4</b>	<b>3.4</b>	<b>5.8</b>	<b>4.3</b>	<b>1.1</b>	<b>17 284.3</b>	<b>2.5</b>

Passenger traffic is measured in Passengers boarded, RPK (Revenue Passenger-Kms) and capacity in ASK (Available Seat-Kms).

Freight traffic is measured in TFTK (Total Freight Tonne-Kms) on passenger and all-cargo services, excluding mail.

Growth rates have been adjusted for changes in membership.

Estimated Data

22/07/2005

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ - ΠΕΡΙΟΔΟΣ  
ΕΠΤΑΜΗΝΟΥ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ**

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>Διαφορά</b>
<b>Επιβάτες</b>	3.345.628	3.227.851	+ 3.65%
<b>Έσοδα (Εκατ. Ευρώ)</b>	298,6 Εκατ.€	260,5 Εκατ.€	+ 14.62%
<b>Συντελεστής Επιβατικής Πληρότητας</b>	69%	62%	+ 7 μονάδες
<b>Αεροσκάφη</b>	40	44	- 4 μονάδες
<b>* Ω.Χ.Ε. (Σε εκατ. 000.000)</b>	4.198,60	3.708,70	+ 13.21%
<b>**Π.Χ.Θ. (Σε εκατ. 000.000)</b>	6.087,30	6.046,90	+ 0,67%
<b>ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΗΣ (Β.Η)</b>	76.451	76.132	+ 0,42%
<b>Μισθώσεις ACMI- Wet (Κόστος σε εκατ. Ευρώ)</b>	7,8	*** 8,2	---

**Σημειώσεις:**

\* Ω.Χ.Ε. = Ωφέλιμοι Χιλιομετρικοί Επιβάτες

\*\*Π.Χ.Θ. = Προσφερόμενες Χιλιομετρικές Θέσεις. Ο συγκεκριμένος δείκτης παραμένει στα ίδια επίπεδα με πέρυσι παρότι ο στόλος των Ολυμπιακών Αερογραμμών ήταν μειωμένος κατά τέσσερα αεροπλάνα. Αποδίδεται δε στην καλύτερη εκμετάλλευση των αεροσκαφών από πέρυσι.

\*\*\* το 2004 αφορά σύνολο έτους

# SkyTeam factsheet

Summer 2005	 AEROMEXICO	 AIR FRANCE	 KLM	 Alitalia	 Continental	 CZ	 Delta	 JAL	 ANA	 ANA	
	AM	AF	KL	AZ	CO	CK	DL	JL	NA	NA	
Destinations (1)	684	47	137	129	101	285	77	299	90	233	
Countries (2)	133	7	81	65	45	43	45	32	32	35	
Daily Departures (3)	13,207	541	1,700	876	804	3,117	209	4,855	382	2,823	
Annual Passengers April 2005 (2)	343.8 million	5.5 million Year 2004	49.2 million IATA 04-05	20.8 million IATA 04-05	22.2 million Year 2004	85 million Year 2004	4.3 million Year 2004	113 million Year 2004	21.4 million Year 2004	53.4 million Year 2004	
Frequent Flyer Program	Club Premier	Flying Blue			Club Mileage	OnePass	OK Plus	Delta SkyMiles	SKYPASS	WorldPerks	
Frequent Flyer members	123.89 million	1.30 million	10 million (3)			2.4 million	26.78 million	6.12 million	38 million	11.87 million	39.7 million
Number of Lounges Offices (1)	391	14	133	102	81	27	54	87	50	24	
Hubs		Mexico City - MEX Monterrey - MTY Guadalajara - GDL Hermosillo - HMO	Paris - CDG Paris - ORY Lyon - LYS	Amsterdam - AMS Rotterdam - RTM	Rome - FCO Milan - GMP	Houston - IAH Newark - EWR Cleveland - CLE Guam - GUM	Prague - PRG	Atlanta - ATL Cincinnati - CVG New York - JFK Salt Lake City - SLC	Seoul - Incheon ICN Seoul - Gimpo GMP Busan - PUS Jeju - CJJ	Detroit - DTW Minneapolis - MSP Memphis - MEM Amsterdam - AMS Tokyo - NRT	
Fleet - April 2005 (4)	2,089 Plus 1,136 from related carriers	85 Plus 25 from related carriers	231 Plus 122 from related carriers	102 Plus 78 from related carriers	154 Plus 39 from related carriers	348 Plus 252 from related carriers	48	503 Plus 404 from related carriers	117	445 Plus 221 from related carriers	
Related Carriers (5)		Aeroflot	Regional City Jet Béar	KLM cityhopper Transavia.com	Alitalia Express S.p.A	ExpressJet DBA Continental Express Continental Micronesia	-	Atlanta Southwest Comair Borg SkyWest Chautauque Republic	-	Northwest 1288 (Metrolink and Penair)	
CEO (6)		Gerardo Peralta	Jean-Cyril Spinelli	Leo van Vliet	Gervais Coud	Larry Kellner	Jacobs Tordt	Gerald Braman	Yang Ho Cho	Douglas M. Stewart	
Headquarters		Mexico City, Mexico	Paris, France	Amsterdam, The Netherlands	Rome, Italy	Houston, TX USA	Prague, Czech Republic	Atlanta, GA USA	Seoul, Republic of Korea	Eagan, MN USA	
Operating Revenue - (7)		1.4 billion USD Year 2004	18.1 billion EUR (8) IATA 04-05		1.7 billion EUR Year 2004	9.7 billion USD Year 2004	599.3 million USD Year 2004	16.0 billion USD Year 2004	8.8 billion USD Year 2004	11.3 billion USD Year 2004	
Year of Formation	2000	1934	1932	1919	1945	1934	1923	1924	1969	1928	
Employees - April 2005	298,447	6,992	73,405	32,058	18,832	41,000	5,295	86,300	16,471	38,105	
Ownership - April 2005		Grupo Chiles (Holding Company)	(8) Public: 62.7% State (FR): 18.8% Employees: 18.2% Auto-owned: 2.4%		Ministry for the Economy and Finance: 62.3% Public + Employees: 37.7%	Public: 100%	National property fund of Czech Republic: 56.82% Czech coordination Agency 34.39% Ceska Poljetovna a.s.: 4.33% City of Prague: 2.94% City of Bratislava: 0.96% National property fund of the Slovak Rep.: 0.28%	Institutional: 89.2% Employees: 8.8% Other: 0.9%	Public: 95.9% Employee: 0.2%	Institutional / Other: 62% Employee: 19%	
Website Address	www.skyteam.com	www.aeromexico.com	www.af.com	www.klm.com	www.alitalia.com	www.continental.com	www.czechair.com	www.delta.com	www.jal.com	www.ana.com	

## Notes:

- 1 Airports (no cities), including wet-lease and franchise; excluding code share only-marketing stations; including Cargo
- 2 Including wet-lease and franchise; excluding code share; including Cargo
- 3 Total number of lounges, i.e. owned and non-owned, unaffiliated, as long as they accept Elber access to g.; if AF & DL share some GAL-owned lounges, it is counted only once
- 4 Worldwide fleet; related carriers' aircraft are noted separately and include 100% ASM by aircraft

- 5 "Related" means "Controlled" (i.e. 81% or more) or carriers operating 100% ASM by aircraft
- 6 Chief Executive Officer
- 7 Pertaining to airfare only (for DL: Comair and KSA included), including passengers, freight and maintenance revenues
- 8 Group AF KL

## *Βιβλιογραφία & Πηγές*

### Κεφάλαιο 1ο

#### Ο εθνικός μας αερομεταφορέας

[www.olympic-airways.gr](http://www.olympic-airways.gr)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

Από την ιστοσελίδα [www.imerisia.gr](http://www.imerisia.gr) το άρθρο:

❖ Τι προσφέρουν και τι ζητάνε οι 5 μνηστήρες της Ολυμπιακής Μαρία Μόσχου, Μάιος 2005

Από την ιστοσελίδα [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr) το άρθρο:

❖ Σημαντική διάκριση για την τεχνική βάση της Ολυμπιακής Αεροπορία. Βίκυ Καρατζαβέλου, Μάιος 2005

Από την ιστοσελίδα [www.dailytravellingnews.gr](http://www.dailytravellingnews.gr) το άρθρο:

❖ Επιτυχημένη χρονιά το 2005 για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Σεπτέμβριος 2005

Από την εφημερίδα Απογευματινή το άρθρο:

❖ Παραμένει το Αμερικάνικο ενδιαφέρον για την Ο.Α. Παναγιώτης Ευθυμιάδης, Σεπτέμβριος 2005

### Κεφάλαιο 2ο

#### Οι ανταγωνίστριες εταιρίες

##### Συμμαχίες

[www.skyteam.com](http://www.skyteam.com)

[www.oneworld.com](http://www.oneworld.com)

[www.staralliance](http://www.staralliance)

Οικονομική εναέριων μεταφορών

Ι. Σ. Λαινός PhD

Εκδόσεις: Α. Σταμούλης, 1995

##### Εσωτερικού

[www.aegeanairlines.gr](http://www.aegeanairlines.gr)

##### Εξωτερικού

[www.ba.com](http://www.ba.com)



[www.swiss.com](http://www.swiss.com)

[www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)

[www.alitalia.com](http://www.alitalia.com)

[www.klm.com](http://www.klm.com)

[www.airfrance.com](http://www.airfrance.com)

[www.cyprusairways](http://www.cyprusairways)

### **Κεφάλαιο 3ο**

#### **Πτήσεις charter**

Από την ιστοσελίδα [www.findarticles.com](http://www.findarticles.com) τα εξής άρθρα:

❖ Do the math on air charter

Jon Winthrop, Nov. 2004

❖ Air charter

Source: NBAA, Nov. 2004

❖ Charter flights fill the friendly skies

Sheila R. Cherry, Feb. 2002

❖ A new age of charter flights

James Popkin, Feb. 1990

Από την ιστοσελίδα [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com) το άρθρο:

❖ Air charter- the business airline of the future...but does the business traveler know?

Dr Robert W. Kaps

Robin C. Gardner

Jeffrey W. Hartung

Southern Illinois University at Carbondale, 2001

Από την ιστοσελίδα [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr) το άρθρο:

❖ Αθήνα, Ευρώπη και Φθηνές Αερομεταφορές: Όνειρο Απατηλό ή Πιθανή Νέα Πραγματικότητα;

Δρ Ανδρέας Παπαθεωδώρας, Μάιος 2005

Από την ιστοσελίδα [www.poros.gr](http://www.poros.gr) το άρθρο:

- ❖ Σημαντική μείωση επιβατών στις διεθνείς πτήσεις charter παρουσιάζει το νέο Διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών την περίοδο 2001-2004.

Σπύρος Σπυριδων 02/05/2005

#### **Κεφάλαιο 4ο**

#### **Ισχύουσες νομοθεσίες και διατάξεις που διέπουν τις αερομεταφορές**

[www.iata.org](http://www.iata.org)

Αεροπορικοί ναύλοι (Ticketing)

Γεώργιος Γαλίτης

Εκδόσεις: Προπομπός, Αθήνα 1999

Οικονομική εναέρια μεταφορών

Ι. Σ. Λαϊνός PhD

Εκδόσεις: Α. Σταμούλης, 1995

Διεθνές δίκαιο εναερίου χώρου – διαστήματος

Άγγελος Σ. Γιόκαρης

Εκδόσεις: Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996

Το διεθνές νομικόν καθεστώς των εν Ελλάδι αεροπορικών μεταφορών Αδριανού Ηλ.

Κορκονδείλα

Διατριβή, Αθήνα 1983

