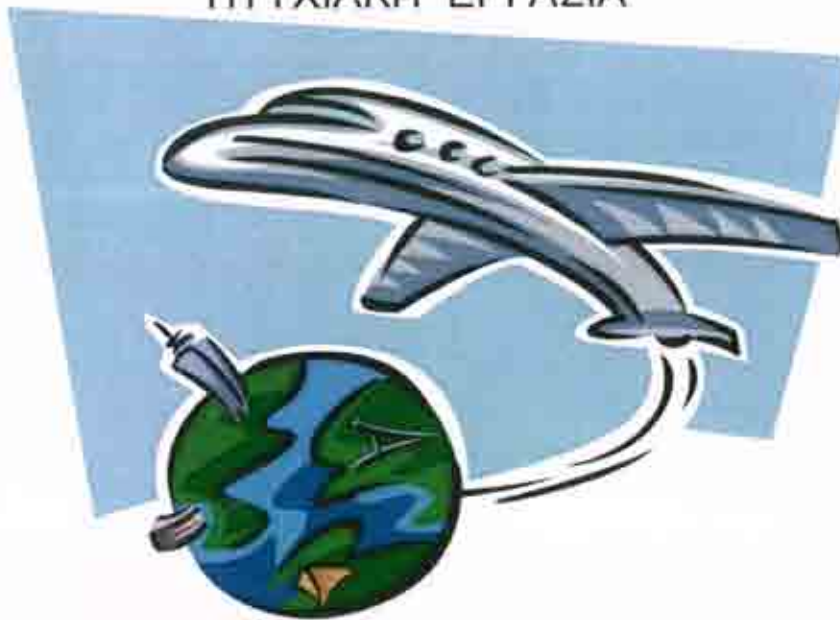


Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ : ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



### Θ Ε Μ Α :

- ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ (ΕΙΔΙΚΟ ΘΕΜΑ: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ) ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ :**  
ΚΑΠΡΑΛΟΥ ΕΙΡΗΝΗ  
ΚΑΠΡΑΛΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ



**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ :**  
ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

Πάτρα 2005

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ	1
ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΩΝ ΑΙΩΝΩΝ	7
ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	14
ΙΣΤΟΡΙΑ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	17

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>**

#### **ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

I. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	19
II. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΟΜΩΝ Ή ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	23
III. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	33
IV. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	36
V. ΤΥΠΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	42

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>**

#### **ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	45
I. ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	48

II. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	50
III. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	52
IV. ΚΥΡΙΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ	54
V. ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ Υ.Π.Α.	68
VI. ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	69
VII. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΝΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	74

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

#### **ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

I. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	78
ΙΑΤΑ	80
II. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	82
III. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	86
IV. ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	89
V. ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΗ ΜΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	93
VI. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	98
VII. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ	100
VIII. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ - ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ	105
IX. ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΟΡΙΣΜΟΙ	106
X. ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ	110

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Π**

### **ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ**

Α) ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	112
ΒΙ) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	113
ΒΙΙ) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	
ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ Α/Φ	116
• ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ CHECK IN ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ	132
• ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	142
• ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	145
• ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	147
• ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	157
• ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	167
• ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	168

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°**

### **ΕΙΔΙΚΟ ΘΕΜΑ - ΕΡΕΥΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ**

• ΕΙΣΑΓΩΓΗ	169
ΚΕΡΚΥΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	169
• ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	174
Ι) ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ	176

II) ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	176
III) ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	178
IV) ΣΥΜΒΟΛΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΛΟΓΙΩΝ	179
V) ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΟΓΙΩΝ	180
VI) ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	192
VII) ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	192
VIII) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ	193
IX) ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	196
ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΕΣ	199

## Θ Ε Μ Α

- ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
- ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ (ΕΙΔΙΚΟ ΘΕΜΑ) ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### • ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

Ως τον 18<sup>ο</sup> αιώνα τα ταξίδια με πλοία ήταν ατέρμονα και οι χερσαίες μεταφορές σχεδόν ανύπαρκτες. Μάταια υποστηρίζεται ότι από το 13<sup>ο</sup> αιώνα η Ευρώπη διέθετε ευρύτατο οδικό δίκτυο.

Σε πολλές περιοχές από την Ευρώπη του ΒΟΒΙΕ ή του Καρόλου Κουίντου ως την Κίνα του Σουνγκ, τίποτα ή πολύ λίγα είχαν αλλάξει ως την εποχή της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.

Και όλα αυτά περιόριζαν, δυσκόλευαν τις εμπορικές ανταλλαγές, ακόμη και τις απλές ανθρώπινες σχέσεις.

Οι επιβολές εκείνη την εποχή θα χρειάζονταν εβδομάδες, μήνες για να φθάσουν στους παραλήπτες τους. Οι αποστάσεις θα νικηθούν μόνο από το 1857 και έπειτα, με την τοποθέτηση του πρώτου υποθαλάσσιου διηπειρωτικού καλωδίου.

Ο σιδηρόδρομος, το ατμόπλοιο, ο τηλεγράφος, το τηλέφωνο, θα εγκαινιάσουν αργότερα τις πραγματικές μαζικές επικοινωνίες σε παγκόσμια κλίμακα. Έστω ένας οποιοσδήποτε δρόμος σε οποιαδήποτε εποχή : όχημα, υποζύγια, μερικοί καβαλάρηδες, πανδοχεία, ένα σιδεράδικο, ένα χωριό, μία πόλη.

Το 1776 ο Ελβετός Ριάκομο Τερί επίατρος στο Ρωσικό στρατό έκανε τον δρόμο από τον Ομσκ Τόμσον (850 χιλ.) σε 178 ώρες, αλλάζοντας τακτικά άλογα σε κάθε σταθμό.

Στην ενδοχώρα της Αργεντινής ακόμη και τον 18<sup>ο</sup> αιώνα ταξίδευαν με βραδυκίνητες βοϊδάμαξες, - που έφθασαν φορτωμένες σιτάρι ή δέρματα

στο Μπουένος – Άϊρες και ξανάφευγαν άδειες για την Μεντόζα, το Σαντιάγο της Χιλής είτε προτιμούσαν να πάνε με μουλάρι ή άλογο οι ταξιδιώτες αντιμετώπιζαν το ίδιο πρόβλημα. Το ταξίδι είναι ευχάριστο μόνο στις χώρες που οι πόλεις και τα χωριά είναι το ένα κοντά στο άλλο.

Ανέσεις, ταχύτητα, είναι προνόμιο των πυκνοκατοικημένων και “πολιτισμένων” χωρών της Κίνας, Ιαπωνίας, Ευρώπης, Ισλάμ.

Όταν ένας γεωγράφος τον 16<sup>ο</sup> αιώνα αναφερόταν στην Βενετία, μιλούσε αμέσως για την θάλασσα και τους μεγάλους υδάτινους δρόμους που συγκλίνουν προς τις λιμνοθάλασσές της.

Από αυτούς τους δρόμους και τα κανάλια έφταναν ακατάπαυστα στην Γαληνότατη βάρκες και πορθμεία που τα έσπρωχναν με κοντάρι.

Με βάρκες πλατιές μετέφεραν οι Ισπανοί ακόμη και στις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα μπαρούτι, σφαίρες και άλλα εφόδια.

Στην Ευρώπη, κλασσική περιοχή των ποταμοπλοίων είχε αναπτυχθεί από τον Μεσαίωνα περισσότερο από ότι στην Γερμανία μια ποτάμια ναυσιπλοΐα με μεγάλες σχεδίες και κορμούς δένδρων. Σε κάθε σχεδία υπήρχε μια καλύβα για τους ναυτικούς. Έτσι είναι σωστή η άποψη των περισσότερων ταξιδιωτών ότι υπάρχουν σχεδόν τόσοι άνθρωποι στο νερό, όσοι και στις πόλεις ή την ύπαιθρο.

Δεν υπάρχει χώρα στον κόσμο, έλεγε ο ιεραπόστολος πατήρ Ντε Μαγκαγιάν, που να μπορεί να συγκριθεί στη ναυσιπλοΐα (εννοεί το σύνολο των σκαφών) με την Κίνα όπου υπάρχουν δύο αυτοκρατορίες, η μία στο νερό και η άλλη στη ξηρά.

Αν βάζαμε δίπλα-δίπλα μια σειρά από εικόνες σχετικές με τις μεταφορές σε ολόκληρο τον κόσμο μεταξύ 15<sup>ου</sup> και 18<sup>ου</sup> αιώνα, θα βλέπαμε να περνούν από μπροστά μας το κινέζικο κάθισμα – φορείο, την κινέζικη



χειράμαξα, το βόδινο υποζύγιο, τον πολεμικό ελέφαντα των Ινδιών, τον τούρκικο αραμπά των Βαλκανίων ή και της Τυνησίας, ή ακόμα τα караβάνια από καμήλες του Ισλάμ, τις σειρές των Αφρικανών βαστάζων, τις δίτροχες ή τετράτροχες ευρωπαϊκές άμαξες με τα βόδια ή τα άλογά τους.

Περιγραφές ταξιδιωτών όπως του Ντε λα Κορτές (1626), Τζωρτζ Στόντος (1793), Ιμπν Μπατούτα (1326-βλ. βιβλιοθήκη), Ρενέ Καγιέ (1799-1838), Σβάϊνφарт (1836-1925) μαρτυρούν τους ποικίλους τρόπους μεταφοράς.

Στην Ευρώπη γνωρίζουμε ότι κινητό εμπρόσθιο τμήμα χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά γύρω στο 1470, ότι οι άμαξες καρότσες εμφανίσθηκαν με υποτυπώδη μορφή στο δεύτερο ήμισυ ή τα τέλη του 16<sup>ου</sup> αιώνα (τζάμι απέκτησαν τον 17<sup>ο</sup> αιώνα) και ότι οι δημόσιες ταξιδιωτικές άμαξες είδαν τον 17<sup>ο</sup> αιώνα. Τα ιστιοφόρα ήταν των 30-40-50 τόνων μόνο γύρω στο 1840 η χρήση του σιδήρου θα συντρέξει τη ναυπήγηση μεγαλύτερων πλοίων. Ως τότε το σκάφος των 200 τόνων ήταν ο κανόνας των 500 η εξαίρεση και των 1.000 ως 2.000 τόνων αξιοπερίεργο φαινόμενο.

Κακοτράχαλοι δρόμοι, ταχύτητες γελοίες. Αυτό σκέπτεται ο άνθρωπος του 1886 και η άποψή του έχει την αξία της. Βλέπει τα μεγάλα μειονεκτήματα της ζωής του χθες, καλύτερα από έναν άνθρωπο εκείνης της εποχής για τον οποίο όλα αυτά ήταν καθημερινή πραγματικότητα. Ο Πωλ Βελφύ έλεγε : “Ο Ναπολέων μετακινείται τόσο αργά όσο και ο Ιούλιος Καίσαρ”. Για όλα, άλογα, αμάξια, πλοία, πεζοπόρους, ο κανόνας ήταν να μη διανύουν παραπάνω από 100 χλμ. σε 24 ώρες. Και αυτά είδαν ρεκόρ, πέρα από τα οποία οι όχι και τόσο συχνά άθλοι θεωρούνταν πολυτέλεια.

Στις αρχές του 16<sup>ου</sup> αιώνα στη Νυρεμβέργη, μπορούν πληρώνοντας το ανάλογο τίμημα να στείλουν μια διαταγή στη Βενετία σε 4 μέρες. Αν οι

μεγάλες πόλεις εξασφάλιζαν τις νέες ταχύτητες, αυτό οφειλόταν στο ότι πλήρωναν την ταχύτητα.

Ορισμένα σχόλια προαναγγέλλουν ήδη εκείνα που αργότερα θα συνοδεύουν την εμφάνιση των πρώτων σιδηροδρόμων.

Όταν το 1669 μια άμαξα διέτρεξε σε μια μέρα το δρόμο Μάντσεστερ – Λονδίνου, ξέσπασαν οι διαμαρτυρίες : είχε έρθει το τέλος της ευγενικής τέχνης του ιππέα, η καταστροφή των σελοποιών, ο αφανισμός των βαρκάρηδων του Τάμεση. Πάντως, η πρόοδος δεν ανακόπηκε. Μεταξύ 1745 και 1760, εμφανίσθηκε μια πρώτη οδική επανάσταση : οι τιμές των ναύλων έπεσαν, και “μια γενιά από κερδοσκόπους μικροκεφαλαιούχους” επωφελήθηκε ακόμη περισσότερο. Αυτοί ήταν οι προάγγελοι της αλλαγής των καιρών.

Οι μεταφορές ήταν, μετά το θερισμό, τον τρύγο ή τους χειμωνιάτικους μήνες, το επάγγελμα εκατομμυρίων χωρικών της Δύσεως, που αρκούσαν σε πολύ πενιχρές αμοιβές. Οι συχνές αργίες τους σημείωναν τα όρια των δραστηριοτήτων στις μεταφορές. Οργανωμένες ή όχι, οι μεταφορές ήταν εις βάρος των φτωχών. Τα πληρώματα των πλοίων ήταν ένα συνονθύλευμα από εξαθλιωμένους όλου του κόσμου. Τα πληρώματα των ολλανδικών πλοίων, που αναδείχθηκαν νικητές σε όλες τις θάλασσες τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, δεν αποτελούσαν εξαίρεση του κανόνα. Και οι εκπληκτικοί Αμερικάνοι ναυτικοί, οι “Άγγλοι δευτέρας διαλογής”, όπως τους έλεγαν οι Κινέζοι, ξεκινούσαν για την κατάκτηση των θαλασσών στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα με караβάκια των 50 ως 100 τόνων, που πήγαιναν από τη Φιλαδέλφεια ή τη Νέα Υόρκη στην Κίνα, μεθυσμένοι, λένε, κάθε φορά που έβρισκαν την ευκαιρία.

Προσθέτουμε ότι οι επιχειρηματίες, που ασχολούνταν με τις μεταφορές, δεν ήταν συνήθως μεγάλης κλάσεως κεφαλαιούχοι. Τα κέρδη τους ήταν περιορισμένα. Παρά το μέτριο, όμως, κόστος, και τα μέτρια εισοδήματα, οι μεταφορές ήταν δαπανηρές : 10% κατά μέσο όρο κατά την αξία, λέει ένας ιστορικός για τη μεσαιωνική Γερμανία. Αλλά αυτός ο μέσος όρος διέφερε ανάλογα με τις χώρες και τις εποχές. Για το 1320 και 1321, γνωρίζουμε την τιμή των υφασμάτων που αγοράζονταν στις Κάτω Χώρες και στέλνονταν στη Φλωρεντία. Οι δαπάνες μεταφοράς (αφορούν έξι λογαριασμούς) κλιμακώνονται κατ' αξίαν από 11,70%, το πιο μικρό ποσοστό, ως το 20,34%, το μεγαλύτερο. Και αυτά για εμπορεύματα όχι πολύ βαριά και πολύ ακριβά. Τα άλλα δεν μεταφέρονταν σε πολύ μακρινές αποστάσεις. Τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, έπρεπε να “πληρώσουν 100 με 120 φράγκα για να μεταφέρουν από τη Βουργουνδία στο Παρίσι ένα βαρέλι κρασί που δεν άξιζε συχνά περισσότερο από καμιά σαρανταριά φράγκα”.

Αυτά τα έξοδα ήταν γενικά μεγαλύτερα στην ξηρά παρά στη θάλασσα. Σ' αυτόν το λόγο οφείλεται και κάποια πτώση των χερσαίων μεταφορών μεγάλης αποστάσεως, προς όφελος, είναι αλήθεια, των ποτάμιων δρόμων, αλλά χωροδεσπότες και πόλεις αύξαναν τα τέλη. Αποτέλεσμα : σταθμεύσεις, επιθεωρήσεις, δωροδοκίες, απώλεια χρόνου.

Ο θαλάσσιος δρόμος, αντίθετα, σήμαινε ένα είδος εκρήξεως των “ελευθέρων συναλλαγών”. Υπήρξε μια υπεροχή των θαλασσιών οικονομιών. Από τον 13<sup>ο</sup> αιώνα, η τιμή του σιταριού στην Αγγλία αυξανόταν κατά 15% κάθε φορά που μεταφερόταν σε απόσταση 80 χιλιομέτρων στην ξηρά, ενώ το κρασί της Γασκένης έφτανε από το Μπορντώ στο Γιορκσάϊρ ή στην Ιρλανδία με συνολική αύξηση της τιμής του μόνο κατά 10%, παρά το πολυήμερο ταξίδι στη θάλασσα. Το 1828 ο

Γάλλος οικονομολόγος Ζαν Μπατίστ Σαι εξηγούσε στους φοιτητές του ότι οι κάτοικοι των πόλεων των Ηνωμένων Πολιτειών που βρίσκονται στις ακτές του Ατλαντικού, “χρησιμοποιούν για θέρμανση κάρβουνο από την Αγγλία, που απέχει περισσότερο από χίλιες λεύγες, αντί να κόβουν ξύλα από τα δάση τους, που απέχουν δέκα λεύγες. Μια μεταφορά δέκα λευγών στην ξηρά είναι πιο δαπανηρή παρά μια μεταφορά χιλίων στη θάλασσα”. Όταν ο Ζαν Μπατίστ Σαι δίδασκε αυτές τις στοιχειώδεις έννοιες (επαναλαμβάνοντας ανάλογες παρατηρήσεις του Άνταμ Σμίθ) το ατμόπλοιο δεν είχε μπει ακόμα σε υπηρεσία. Ωστόσο, οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν φτάσει σε σημείο τελειότητας, στο όριο του δυνατού, θα λέγαμε.

Αυτό, απεναντίας, υπογραμμίζει και κάνει πιο εκπληκτική την καθυστέρηση του οδικού εξοπλισμού. Για να τελειοποιηθεί, χρειάστηκε να περιμένει την εμφάνιση της Βιομηχανικής Επανάστασης, γύρω στο 1830-1840, λίγο πριν από την εμφάνιση των σιδηροδρόμων. Πράγματι, η μεγάλη αυτή οδική μεταβολή δείχνει ότι, τεχνικά, ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί πολύ γρηγορότερα. Έγινε τότε επέκταση των δικτύων (στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου όλα παίρνουν διαστάσεις, το μήκος του οδικού δικτύου οκταπλασιάστηκε μεταξύ 1800 και 1850 στην Αυστριακή Αυτοκρατορία, υπερδιπλασιάστηκε, μεταξύ 1831 και 1847) : βελτίωση οχημάτων και σταθμών, εκδημοκρατισμός των μεταφορών.

Οι σύντομες σημειώσεις που προηγήθηκαν δεν είχαν σκοπό να περιγράψουν τις μεταφορές. Σκοπός μου ήταν να δείξω, με συνοπτικό τρόπο, ως ποιο βαθμό οι ανταλλαγές, που είναι το μέσο κάθε προοδευμένης οικονομικά κοινωνίας παρεμποδίσθηκαν ως τον 19<sup>ο</sup> αιώνα από τα όρια που επέβαλλαν οι μεταφορές.

## • ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΩΝ ΑΙΩΝΩΝ

### 1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ο άνθρωπος πάντοτε έψαχνε νέους ορίζοντες, καινούργιες πατρίδες. Σε αναζήτηση νερού, κυνηγιού, βοσκοτόπων ή από περιέργεια, ήθελε πάντα να δει τι υπάρχει πέρα από τους ορίζοντές του. Πολλοί ισχυρίζονται ότι ο τουρισμός άρχισε με την ιστορία του ανθρώπου.

Η ιστορία μας παρουσιάζει παραδείγματα ενός εμβρυακού τουρισμού με μετακινήσεις των οποίων τα κέντρα δεν είναι ούτε οικονομικά, ούτε στρατιωτικά αλλά ιερά προσκυνήματα, ολυμπιακοί αγώνες, ταξίδια υγείας ή αναψυχής. Από την 4<sup>η</sup> χιλιετία π.Χ. άρχισαν οι Αρχαίοι Αιγύπτιοι τα ιερά ταξίδια, ενώ την 3<sup>η</sup> χιλιετία π.Χ. στην Μεσοποταμία, κέντρο πολιτισμού πολύ ανεπτυγμένο, βλέπουμε να γεννιούνται δύο εφευρέσεις που θα βοηθήσουν πολύ τις μετακινήσεις : ο τροχός και το καραβόπανο.

Την ίδια εποχή οι Αιγύπτιοι πραγματοποιούν ταξίδια στον Νείλο, Τίγρη, Ευφράτη, κοντά στις ακτές όπου η ναυσιπλοΐα είναι πιο σίγουρη και πιο εύκολη.

### 1.2. ΠΡΩΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

Πραγματοποιούνται από τους Αιγυπτίους σε βάρκες από πάπυρο και σήμερα ακόμα βρίσκουμε πρωτόγονες πιρόγες στις ακτές Μεσογείου, Σαρδηνίας και στη λίμνη Τιτικάκα στις Άνδεις.

Με κέντρο την Αίγυπτο και με σκοπό την εγγύς Ανατολή πραγματοποιούνται ταξίδια στη Μεσόγειο, Ερυθρά Θάλασσα, Περσικό κόλπο και Ινδικό Ωκεανό.

Τα ξύλινα πλοία φάνηκαν μετά το 2700-2500 π.Χ. κατασκευής κατοίκων της Σιδώνας, Βίβλου και Τυρ, αρχέγονοι των Φοινίκων. Επίσης όμως οι άνθρωποι μετακινούνται ή με τα πόδια ή πάνω σε γαϊδούρια, σε μονοπάτια απάτητα. Κατ' αρχάς το γαϊδούρι, μετά το άλογο και γύρω στην τρίτη χιλιετηρίδα οι καμήλες από την Αραβία και γύρω στο 2000 π.Χ. σ' όλη την Ασία.

Η ανακάλυψη του τροχού, του άρματος απαίτησε την κατασκευή δρόμων και κυρίως που το άρμα το έσερναν άλογα (2300 π.Χ.). Ο περίφημος κώδικας του Χαμουραμπί, βασιλιά της Βαβυλώνας (1992-1750) φέρεται να προστατεύει τους ταξιδιώτες στους δρόμους.

Στην Κρήτη ένας δρόμος υπήρχε κατά μήκος της ακτής που άρχιζε από την Κνωσό. Άλλος δρόμος στις Μυκήνες (2000-500 π.Χ.) που οδηγούσε στην περίφημη πόρτα των Λεόντων, στο Salisbury στην Αγγλία οι κύκλοι με πέτρες του Stonehenge, αλλά και στην κοιλάδα του Νείλου μπορούμε να πούμε ότι γύρω στο 1590 π.Χ. άρχισε ο τουρισμός, όταν τα μεγάλα μνημειώδη συγκροτήματα καλούσαν τους πιστούς – τουρίστες για επίσκεψη, λατρεία ή περιέργεια. Μερικά από αυτά υπήρχαν γύρω στα 3000 χρόνια. Όλοι μιλούσαν για τις Πυραμίδες της Sakkarah, της Σφίγγας και των τριών μεγάλων Πυραμίδων της Gizeh, οι ταξιδιώτες δε σκάλιζαν τα ονόματά τους πάνω σ' αυτά για ενθύμια επίσκεψης.

Πρώτος συγγραφέας ταξιδιών ήταν ο Ηρόδοτος (484-406 π.Χ.) μέσα στα 9 βιβλία του περιγράφει εντυπώσεις από ταξίδια στη Σκυθία, Καρθαγένη και Αίγυπτο στην οποία μάλιστα τα ταξίδια γινόντουσαν στο δέλτα του Νείλου μέχρι την Νεμφίδα “υπό την σκιά των Πυραμίδων”.

Το πρώτο πανδοχείο φέρεται της Κρήτης γύρω στο 1500 π.Χ.

### 1.3. ΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Πριν την πρώτη χιλιετηρίδα π.Χ. οι Φοίνικες μονοπωλούσαν τις συγκοινωνίες στη Μεσόγειο. Δύο αιώνες αργότερα οι Έλληνες θα γινόντουσαν ναυτικοί επωφελούμενοι της πείρας των θαλασσοπόρων Φοινίκων.

Οι τελευταίοι ίδρυσαν την Καρθαγένη (Τύνιδα) και στο Cadix στην Ισπανία και γύρω στο 600 π.Χ. έκαναν τον γύρο της Αφρικής. Στην Ougarit, πόλη Φοινικική (σημερινή Ras Shamra στη Συρία) κυκλοφορούσαν λεξικά σε περισσότερες γλώσσες γραμμένα πάνω σε πινακίδες από άργιλο με βασική την γλώσσα των Χετταίων (ανακαλύφθηκε το 1935 από τον γερμανό αρχαιολόγο Friederich J.).

Το 535 π.Χ. οι Έλληνες ιδρύουν για εμπορικές συναλλαγές τη Μασσαλία που με πλοία της “γραμμής” θα συνδεότανε με την Αθήνα, Κόρινθο, Συρακούσες.

Στον 5<sup>ο</sup> αιώνα το κέντρο της ιστορίας μετακινείται από την Μέση Ανατολή στην Ανατολή, περνώντας από την Ελλάδα και Ρώμη. Για μεγάλο χρονικό διάστημα τα ταξίδια στη θάλασσα θα είναι τα πιο πρακτικά έναντι των στεριανών ακόμα και με την πραγματοποίηση σπουδαίων ρωμαϊκών οδικών δικτύων και με την εγκαθίδρυση της Pax Romana.

Σπουδαίοι δρόμοι : Via Appia, Regina Viarum που συνέδεε τη Ρώμη με το Brindesi ή Via Flaminia, Via Aemilia, Via Aurelia κ.λπ. εξ’ ου και το ρητό όλοι οι δρόμοι οδηγούν στη Ρώμη, ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Από μαρτυρίες του Βιργιλίου, Φειδίου, Σενέκα, Κικέρωνα, μαθαίνουμε ότι ο κόλπος της Νάπολης ήταν ιδεώδης για θερινές διακοπές

καθώς και η Πομπηία που απέχει 26 χλμ από την Νάπολη. Κατεστράφη στις 24/8 του 79 μ.Χ. από την έκρηξη του Νεάπολη.

#### **1.4. ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ**

Αρχίζουν με τις μετακινήσεις των Περσών για λόγους πολεμικούς γύρω στο 600 π.Χ., με την Οδύσσεια, τους Τρωικούς πολέμους, την επιστροφή στην Ιθάκη και σιγά-σιγά με τους Ολυμπιακούς αγώνες, τα Ίσθια, Νέμεα, Πύθια. Οι ολυμπιακοί αγώνες ήταν αφιερωμένοι στον Δία, γινόντουσαν δε στην Ολυμπία κάθε πέντε χρόνια με την νέα σελήνη που προαναγγέλλει το θερινό ηλιοστάσιο (22/6). Απαγορεύθηκαν το 393 από τον Θεοδόσιο, ξανάρχισαν το 1896 και από τότε γίνονται κάθε 4 χρόνια. Το πρώτο ελληνικό πανδοχείο αναφέρεται γύρω στον 5<sup>ο</sup> αιώνα. Βρισκότανε στις Πλαταιές Βοιωτίας, κοντά στον ναό της Ήρας. Περιείχε 150 δωμάτια σε δύο ορόφους με πρόσοψη 60 μέτρων.

#### **1.5. ΤΑ ΕΠΤΑ ΘΑΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

Βρίσκομε ήδη από τον 3<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. μια κατάσταση με τα 7 θαύματα του κόσμου :

ΠΥΡΑΜΙΔΕΣ ΤΗΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ (2800 π.Χ.)

ΚΡΕΜΑΣΤΟΙ ΚΗΠΟΙ ΤΗΣ ΒΑΒΥΛΩΝΟΣ (6<sup>ος</sup> αιώνας)

ΧΡΥΣΕΛΕΦΑΝΤΙΝΟ ΑΓΑΛΜΑ ΤΟΥ ΔΙΟΣ (Ολυμπία 430 π.Χ.)

ΝΑΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΦΕΣΣΟ (4<sup>ος</sup> αιώνας)

ΜΑΥΣΩΛΕΙΟ ΤΗΣ ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ (4<sup>ος</sup> αιώνας)

ΚΟΛΟΣΣΟΣ ΡΟΔΟΥ

ΦΑΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ (203 π.Χ.)



Σ' αυτά μπορούμε να προσθέσουμε το Κολοσσαίο της Ρώμης και του El Doem στην Τυνησία, το Καπιτώλιο της Ρώμης, το άγαλμα της Αθηνάς στην Αθήνα και του Απόλλωνα στους Δελφούς, τον ναό του Σολομώντα, του Τιβέριου στο Κάπρι η κατοικία κ.ά.

## 1.6. ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Αναφορές για αυτά έχουμε από τον Πausανία (οδηγός Ελλάδας 178 μ.Χ.) από τον Όμηρο για τα ταξίδια των Ελλήνων και πολύ αργότερα όταν οι Χριστιανοί κατευθύνονται προς την Παλαιστίνη, εποχής Κων/νου (270-337).

Από το προσκύνημα στους Αγίους Τόπους παρουσιάζεται ένας κατάλογος προσκυνητών το 333 μ.Χ.

Τρομερή ανάπτυξη του ιερού αυτού τουρισμού και των ιερών αυτών τόπων από το Constitutio Apostolorum.

## 1.7. ΜΕΣΑΙΩΝΑΣ

Πτώση της Ρώμης και η διαίρεση της αυτοκρατορίας (Θεοδόσιος 379-395) θέτει ένα τέλος στην ασφάλεια των δρομολογίων εκείνης της εποχής. Εκτός όμως από την Ρώμη σαν κέντρο Χριστιανοσύνης υπάρχει και ο Άγιος Saint Jacques – De – Compostelle στην Ισπανία που ελκύει πλήθη πιστών. Πηγαίνοντας λοιπόν οι Χριστιανοί στην Ιερουσαλήμ, οι μουσουλμάνοι κατευθύνονται στη Μέκκα.

Οι Άραβες νέα καινούργια δύναμη, έφθασαν στην Ισπανία το 711 και έμειναν εκεί 8 αιώνες εγκαταλείποντας πίσω τους φεύγοντας δείγματα πολιτισμού όπως της Γρανάδας, Σεβίλλης, Κόρδοβας, έχουν την αυτή σημασία όπως και των Ρωμαίων που άφησαν σε διάφορες περιοχές που

πέρασαν όπως η Volubilis στο Μαρόκο στο Dougga και El Djem στην Τυνησία και η Leptis Magna στη Λιβύη.

Με τις σταυροφορίες και τους πολέμους άρχισε η συνάντηση δύσης και ανατολής.

Ο βενετάνος Μάρκο Πόλο (1254-1324) μας οδηγεί στο “δρόμο του μεταξιού” Μογγολία και Κίνα.

Τότε παρουσιάζονται σπουδαίοι συγγραφείς όπως ο Δάντης (1286-1321), ο Πετράρχης (1304-1374), ο Βοκκάκιος (1313-1375) κ.ά.

## **1.8. ΟΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ**

Γύρω στο 1300 η πυξίδα που εφευρέθηκε 5 αιώνες προτούτερα, μεταφέρθηκε στην ανατολή από τους Άραβες, χρησιμοποιήθηκε και τελειοποιήθηκε από τους μεγάλους θαλασσοπόρους. Χάρης δε στην υποστήριξη των καθολικών βασιλιάδων του Φερδινάνδου της Αραγωνίας και της Ισαβέλλας της Καστ ο γενοβέζος Χριστόφορος Κολόμβος (1451-1506) ανοίγει το 1492 το δρόμο για το Νέο Κόσμο, και την Αμερικανική Ήπειρο.

Άλλοι σπουδαίοι εξερευνητές ο φλορεντίνος Amerigo Vespucci (1451-1512), ο πορτογάλος Fernard de Magellan (1480-1521), ο Vasco de Gama (1469-1524) που άνοιξε το δρόμο των Ινδιών, το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, ο Herard Cortes (1485-1547) κ.ά. Ο δρόμος του χρυσού στο Yucatan, του τσαγιού, του αλατιού, των μπαχαρικών, έγιναν προσιτοί χάρις σε αυτούς τους θαλασσοπόρους.

Η πρόοδος της χαρτογραφίας έγινε από τον φλαμανδό Gerhard Kreder που ονομάζεται Mercator (1512-1594).

## 1.9. ΤΑ ΜΟΥΣΕΙΑ

Σ' αυτόν τον αιώνα των ανακαλύψεων ο Πάπας Σίξτος IV ιδρύει στη Ρώμη το πρώτο πραγματικό μουσείο Ιστορίας.

Από το 1471 στις αίθουσες των ανακτόρων συντήρησης της τέχνης στο Καπιτώλιο εκτίθενται αγάλματα αρχαίας τέχνης και εκκλησιαστικής και παρουσιάζεται μια γλώσσα που ενώνει τις τέχνες, την λογοτεχνία, την εκκλησία, την πολιτική, τα Λατινικά.

## ΑΡΧΗ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο 17<sup>ος</sup> αιώνας θεωρείται η αρχή του “κλασσικού” ή του αριστοκρατικού τουρισμού. Εν τω μεταξύ γεννιέται στα παλιά αχνάρια, στον δρόμο των μπαχαριών η εταιρεία των Τίλιων από τους Εγγλέζους (Compagnie des Teiles).

Ο πρώτος άτλας παρουσιάστηκε από τον εγγλέζο ποιητή John Ogiigy (1600-1695).

Πρωτοπαρουσιάζεται στο Oxford Distion RM ο όρος TCUR ή GIRGUIT / THE GRAND TOUR.

Παρόλα όμως τα ταξίδια, οι όροι υγιεινής ήταν ακόμα άθλιοι στους “τουριστικούς χώρους” 4.000 άτομα πέθαιναν κάθε χρόνο κυρίως το καλοκαίρι στη Ρώμη από την μαλάρια / πανώλη (17<sup>ος</sup> / 18<sup>ος</sup> αι.).

Τότε παρουσιάζεται και το ρητό “ευτυχισμένος αυτός που δεν έφυγε ποτέ από τα πάτρια εδάφη” (από το ποίημα – τα ταξίδια του Ippolito Pidelmonte, 1753-1828).

Το 1631 ο πρώτος γαλλικός οδηγός από τον Abraham Gelnitz. Το 1673 ο Verdier εκδίδει στο Παρίσι το “Ταξίδι στη Γαλλία και ανέσεις για τους ξένους και γάλλους (Voyage en France pour la commodite des Francais et des etrangers).

Ο όρος τουρίστας (touriste) χρησιμοποιείται για πρώτη φορά από τον Simond (1762-1831) στο βιβλίο του “Ταξίδι ενός γάλλου στην Αγγλία (Voyage d’ un Francais en Angleterre).

Άλλοι συγγραφείς που ασχολήθηκαν με τα ταξίδια είναι ο Chatteaubriand (1768-1848), η Mme De Stael, Shelley, Murray J. Ο τουρισμός αρχικά ήταν ένα φαινόμενο που ανήκε κατ’ αποκλειστικότητα σε

μια ομάδα κοινωνίας την elite, τους αριστοκράτες, σε μια πλούσια πελατεία, καλλιεργημένη, που η μόνη τους απασχόληση ήταν ο ελεύθερος χρόνος. Ένας τουρισμός δεμένος με τον ρυθμό των εποχών. Σκοπός του αυτή η πλούσια τάξη άρα και κατ' επέκταση η ζήτησή του περιορισμένη.

Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας υπήρξε η εποχή των μεγάλων ξενοδοχείων Palaces όπως το Savoy, Carlton, Ritz, Negresco, Montreux Palace, Beau-Rivage και ανάλογα με την εποχή στη Νίκαια, Ρώμη, Αίγυπτο ή Ελλάδα, στις όχθες των ιταλικών ή βαυαρέζικων λιμνών, σε ιαματικές πηγές του Vichy, Evian, Baden-Baden κ.λπ., και σε όλα αυτά τα παλάς και τα θέατρά τους και τα καζίνα γινόντουσαν οι συναντήσεις αυτών που κυβερνούσαν τότε τον κόσμο.

Η πρώτη όμως επαναστατική βιομηχανία με την ανακάλυψη της ατμομηχανής προσφέρει στις μάζες ένα οικονομικό μέσο μετακίνησης και έτσι ο Stephenson G. το 1814 με αυτή την εφεύρεση βάζει ένα τέλος στην προϊστορία του τουρισμού και στην γέννηση των ταξιδιών.

Η ατμομηχανή έκανε τη διαδρομή Manchester – Liverpool 1830 αυτό το “άρμα της φωτιάς” όπως μερικοί το αποκάλεσαν με την ταχύτητά του των 16 km/h και όπως φαίνεται από τις εφημερίδες οι δημοσιογράφοι της εποχής εκείνης γράφουν γι' αυτό : “Η ατμομηχανή ξερνούσε δηλητηριώδη καπνό που εμόλυνε την ατμόσφαιρα, σκότωνε τα πουλιά και αρρώσταινε τους ανθρώπους. Ο ουρανός συννεφιασμένος και ο ήλιος σκοτεινιασμένος. Τα σπίτια κατά μήκος της γραμμής έχουν πυρποληθεί από σπινθήρες. Τα πουλερικά δεν μπορούν να γεννήσουν ούτε τα ζώα να φάνε. Η γεωργία βαδίζει προς τον θάνατο και οι ταξιδιώτες σε κάθε λεπτό εκτίθενται σε σοβαρούς κινδύνους”.

Η πρώτη όμως εμπειρία της μηχανής ήταν το 1825 στην Αγγλία από το Stocktoe – Darlington.

Το 1841 ο Thomas Cook ιδρύει το περίφημο ταξιδιωτικό του γραφείο οργανώνοντας την μεταφορά με τραίνο για απόσταση 18 χιλ. ατόμων των Ινστιτούτων Μηχανικών του Leilester – Dottingham.

Οι σπουδαιότερες ημερομηνίες της ιστορίας του πρακτορείου Cook :

1856 πρώτο ταξίδι Collectif στην Ευρώπη

1869 πρώτο ταξίδι Collectif στην Αίγυπτο

1872 πρώτος γύρος του κόσμου

1872 γραφεία στην Αίγυπτο, Αμερική, Γερμανία, Βέλγιο, Ελβετία κ.ά.

1928 ίδρυση της εταιρείας Wagon Lits / Cook.

Το 1840 ιδρύει ο Henry Wells την American Express Company.

Μετά τον πρώτο και κυρίως τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και με την ανάπτυξη της αεροπορίας αρχίζει το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού. Ένα φαινόμενο που πλέον σαν ανάγκη βασική αρχίζει να αναπτύσσεται σε Ευρώπη και Αμερική και Ιαπωνία. Στην μαζική ζήτηση η προσφορά της βιομηχανίας με το φαινόμενο της κυκλοφορίας αγγίζει τις 4 άκρες του κόσμου. Συμπυκνώνεται όμως σε εποχές και περιόδους κυρίως για υπαλλήλους και μαθητές σε περιόδους άδειας.

Στις 20.6.1936 βάσει του γαλλικού συντάγματος για πρώτη φορά καθιερώνεται ο θεσμός των πληρωμένων διακοπών στην βιομηχανία, το εμπόριο, στα ελεύθερα επαγγέλματα, την γεωργία για διάρκεια 15 ημερών. Αυτή η κατάκτηση του δικαιώματος των διακοπών είναι αναπόσπαστο μέρος της ανθρώπινης ύπαρξης (Paul 1878-1966).

Με την συνθήκη του Ελσίνκι προστατεύεται η ελεύθερη διακίνηση μεταξύ των ανθρώπων και ιδεών με τους οργανισμούς σε : Cit-Ort (Organisation – Organisation).

## ΙΣΤΟΡΙΑ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Από αρχαιοτάτων χρόνων ο άνθρωπος προσπάθησε να δαμάσει το υγρό στοιχείο και να κατακτήσει τα ποτάμια, τις λίμνες και τελικά τη θάλασσα. Έτσι, πριν φτάσουμε στις υπερατλαντικές συγκοινωνίες, οι εσωτερικές συγκοινωνίες των ποταμών και των λιμνών αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα. Αυτές έδωσαν το έναυσμα της δημιουργίας πολιτισμών, θαυμαστών ακόμα και στις μέρες μας. Μερικά παραδείγματα τέτοιων πολιτισμών που ευδοκίμησαν δίπλα και χάριν σε μεγάλους ποταμούς και λίμνες είναι :

**Ο Ασσυροβαβυλωνιακός** πολιτισμός, που αναπτύχθηκε στην εύφορη κοιλάδα της Μεσοποταμίας, ανάμεσα στους ποταμούς Τίγρη και Ευφράτη.

**Ο Αιγυπτιακός** πολιτισμός, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά μήκος της κοιλάδας του ποταμού Νείλου.

**Ο Κινέζικος** πολιτισμός, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά μήκος των ποταμών Hwang Ho ή αλλιώς “Κίτρινος Ποταμός” και Yang Tze Kiang ή αλλιώς “Γαλάζιος ποταμός”.

**Ο Ινδικός** πολιτισμός, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά μήκος της κοιλάδας του ιερού ποταμού Γάγγη.

Ο πολιτισμός των **Αζτέκων**, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά μήκος της λίμνης Τιτικάκα, στις Άνδεις.

Κατά τις παραπάνω εποχές τα ποτάμια και οι λίμνες αυτές αποτελούσαν για τους πολιτισμούς αυτούς την σημαντικότερη πηγή ζωής και τους πρόσφεραν τη δυνατότητα να επιβιώνουν μέσα στο περιβάλλον τους. Εκτός από την εύρεση τροφής, πρώτων υλών και άλλων στοιχείων που τους χρησίμευαν για την καθημερινή διαβίωσή τους, είχαν και άλλες ιδιότητες οι οποίες τους διευκόλυναν, και η κυριότερη από αυτές ήταν η μεταφορική ικανότητά τους. Για αυτούς τους λόγους και οι πολιτισμοί εκείνων των χρόνων είχαν θεοποιήσει και τους ποταμούς και τις λίμνες. Για παράδειγμα, τόσο σημαντικός ήταν ο ποταμός για την επιβίωση του Αιγυπτιακού πληθυσμού αλλά και στην ανάπτυξη του πολιτισμού του, που ο ποταμός Νείλος αναφέρεται από τους Αιγυπτίους ως “ο Θεός ποταμός”.

Οι πρώτες θαλάσσιες μεταφορές αναφέρονται στον Ηρόδοτο, στον Πausανία και στην Οδύσσεια του Ομήρου, όπου με πολύ γλαφυρό τρόπο ο αρχαίος ποιητής περιγράφει τη δεκάχρονη περιπλάνηση του Οδυσσέα στις θάλασσες, προκειμένου να επιστρέψει στην Ιθάκη του.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

#### Ι. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

##### 1. Η σημασία των μεταφορών γενικά

Η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματική λειτουργία της οικονομίας της χώρας.

Οι μεταφορές εξυπηρετούν και επηρεάζουν όλες σχεδόν τις κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες. Η κοινωνική διάσταση των μεταφορών αφορά την μετακίνηση των ανθρώπων από τόπο σε τόπο, την διακίνηση ιδεών, την ανάπτυξη της επιστήμης και την πολιτισμική ανάπτυξη.

Η οικονομική ωφελιμότητα των μεταφορών είναι σπουδαία γιατί οδηγεί στην ανάπτυξη της οικονομίας και των οικονομικών σχέσεων.

Η ανάπτυξη των μεταφορών οδήγησε στην σταδιακή βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων, στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και στην μετακίνηση κεφαλαίων.

##### 2. Οι μεταφορές ως οικονομικός κλάδος

Η σημασία των μεταφορών ως οικονομικού κλάδου δίνεται από τη συμμετοχή του προϊόντος των μεταφορών στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ), στις Ακαθάριστες Επενδύσεις Παγίου Κεφαλαίου και την Απασχόληση.

Η συμμετοχή του προϊόντος των μεταφορών στο σχηματισμό του ΑΕΠ ανέρχεται σχεδόν στο 6%, κατά την περίοδο από το 1960 και μετά. Στο ποσοστό αυτό δεν περιλαμβάνεται το προϊόν που δημιουργείται από τη δραστηριότητα μεταφορικών μέσων ιδιωτικής χρήσεως, γιατί αυτό υπολογίζεται στον κλάδο στον οποίο κατατάσσονται οι επιχειρήσεις.

Αν ληφθεί υπόψη και το προϊόν των μεταφορικών μέσων Ι.Χ., τότε η συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 15%.

Η αυξημένη συμμετοχή του κλάδου των μεταφορών στις Επενδύσεις Παγίου Κεφαλαίου αντικατοπτρίζει την σπουδαιότητα των μεταφορών όχι μόνο του οικονομικού αλλά και του κοινωνικού τομέα.

Στον ιδιωτικό τομέα οι επενδύσεις σε μεταφορικά μέσα αφορούν την ανανέωση και αντικατάσταση του στόλου με σύγχρονα και αποδοτικότερα οχήματα. Στον Δημόσιο τομέα οι επενδύσεις αφορούν την υποδομή, όπως οδικά δίκτυα, αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, που χρησιμοποιούν τα μεταφορικά μέσα.

Η συμβολή των μεταφορών στη δημιουργία θέσεων εργασίας – απασχόληση – εκτιμάται ότι είναι της τάξεως των 250.000 ατόμων. Το κριτήριο για την ανάπτυξη του συστήματος των μεταφορών δεν είναι τόσο η άμεση συμβολή τους στο σχηματισμό του ΑΕΠ ή στην απασχόληση όσο η αποτελεσματική ικανοποίηση με οικονομικά κριτήρια των αναγκών που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες για υπηρεσίες μεταφορών και ίσως η πραγματοποίηση εξαγωγικών υπηρεσιών μεταφοράς.

Στην επίτευξη αυτής της ανάπτυξης ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια λαμβάνονται σοβαρά υπόψη και άλλοι παράγοντες όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η εξοικονόμηση ενέργειας και υγρών καυσίμων. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος για τον οποίο τα μαζικά μέσα μεταφοράς έχουν

προτεραιότητα έναντι των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων, επειδή αυτά καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα ανά μονάδα εκτελούμενου έργου.

Οι υπηρεσίες μεταφορών καταναλώνονται ταυτόχρονα με την παραγωγή τους και στον τόπο παραγωγής τους.

Αυτό οδηγεί σε ανισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης γιατί ενώ η προσφορά παραμένει βραχυχρόνια σταθερή, η ζήτηση μεταβάλλεται στο χρόνο.

Η εκτέλεση του μεταφορικού έργου της χώρας, πραγματοποιείται από τους επιμέρους κλάδους μεταφορών, δηλ. από τις οδικές σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές. Οι οδικές μεταφορές διακρίνονται σε εμπορευματικές και σε επιβατικές. Οι επιβατικές μεταφορές αυξάνονται συνεχώς και αυτό οφείλεται στην αύξηση των Ι.Χ. επιβατικών αυτοκινήτων.

Αύξηση παρουσιάζουν και οι αεροπορικές μεταφορές ενώ οι σιδηροδρομικές μειώνονται συνεχώς.

Στην εκτέλεση του εμπορευματικού μεταφορικού έργου κατά το 1986 στο εσωτερικό της χώρας, τα φορτηγά Δ.Χ. συμμετείχαν κατά ποσοστό 58,4%, τα φορτηγά Ι.Χ. κατά ποσοστό 36,1% και οι αεροπορικές μεταφορές κατά ποσοστό 0,1% σε σύνολο 94,5%.

### **3. Η σημασία των μεταφορών στις διεθνείς συναλλαγές της χώρας**

Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ από 1-1-1993 και η απελευθέρωση του Διεθνούς Εμπορίου Υπηρεσιών (ΔΕΥ) επηρέασαν βαθύτερα και πιο άμεσα τις διεθνείς μεταφορές παρά τις εθνικές. Στην παρούσα μελέτη, έμφαση δίνεται στις εμπορευματικές μεταφορές που εκτελούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα.

Στη διακίνηση επιβατών μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ δεν υπάρχουν ιδιαίτερα προβλήματα μετά την ενοποίηση.

Στη διακίνηση αγαθών που έχουν προέλευση και προορισμό την Ελλάδα, προβλήματα υφίστανται για τα αγαθά, που διακινούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα, προς και από τις χώρες της Δυτικής Κεντρικής Ευρώπης καθώς και για αγαθά που διακινούνται προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής και Β. Αφρικής.

Τα τελευταία χρόνια διακινείται λιγότερο από το 10% του συνολικού όγκου των εξαγωγών και εισαγωγών της χώρας με φορτηγά αυτοκίνητα. Το υπόλοιπο 90% του όγκου των εξαγωγών και εισαγωγών διακινείται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Οι αεροπορικές μεταφορές, εξαιτίας του υψηλού κόστους τους δεν φαίνεται να παίζουν σημαντικό ρόλο, στην διακίνηση των αγαθών που έχουν προέλευση / προορισμό την Ελλάδα.

Οι οδικές μεταφορές δεν αποτελούν περιοριστικό παράγοντα των εξαγωγών, ιδιαίτερα ύστερα από την κατάργηση των θεσμικών τεχνικών και φυσικών εμποδίων που επέφερε η ενοποίηση.

Η επάρκεια μεταφορικών μέσων και οι χαμηλοί ναύλοι των Ελληνικών φορτηγών κάνουν τους Έλληνες μεταφορείς φθηνότερους συγκριτικά με τους μεταφορείς των άλλων χωρών.

Η έλλειψη μεγάλων και καλά οργανωμένων μεταφορικών επιχειρήσεων στο παρελθόν δεν αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα στην προτίμηση Ελληνικών φορτηγών για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου της χώρας.

Μακροχρόνια όμως αναμένεται να επικρατήσουν μόνο οι μεγάλες και καλά οργανωμένες επιχειρήσεις μεταφορών στην κοινοτική αγορά των μεταφορών.

## Π. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΟΜΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Παρακάτω διακρίνουμε τα μεταφορικά μέσα που διευκολύνουν τα άτομα και επιχειρήσεις τόσο στις καθημερινές τους ανάγκες όσο και σε όλα τα είδη τουρισμού (επαγγελματικού, θαλάσσιου, παραθερισμού, αθλητικού κ.τ.λ.).

- A. Χερσαίων μεταφορικών μέσων
- B. Θαλασσιών μεταφορικών μέσων
- Γ. Εναερίων μεταφορικών μέσων.

### A. Χερσαία μεταφορικά μέσα :

#### 1) Ιπποζύγια και ιππίλατα.

Μέχρι της ενάρξεως του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, υπήρχαν επιχειρήσεις ατόμων και εμπορευμάτων με ιπποζύγια και ιππίλατες άμαξες. Σήμερα υπάρχουν ιππίλατες άμαξες στα μεγάλα αστικά και τουριστικά κέντρα για μεταφορά ατόμων και για τουριστικούς και μόνο λόγους.

Η μηχανική εξέλιξη εξουδετέρωσε πλήρως τα ανωτέρω μεταφορικά μέσα και σήμερα έχουμε πληθώρα μηχανοκίνητων όπως :

2) Σιδηρόδρομος : Ο σιδηρόδρομος έχει ηλικία εκατό περίπου ετών και είναι το πρώτο χερσαίο μεταφορικό μέσο μαζικών μεταφορών ατόμων και εμπορευμάτων. Στην αρχή ήταν ιπποκίνητος και στη συνέχεια ιπποκίνητος (ατμοκίνητος, πετρελαιοκίνητος και τέλος ηλεκτροκίνητος).

Ο σιδηρόδρομος έδωσε τεράστια ώθηση στις χερσαίες μεταφορές και ανέπτυξε τις οικονομίες των περιοχών της ενδοχώρας όλων των κρατών. Κατέστησε δε φθηνότερα πολλά προϊόντα λόγω μικρού κόστους μεταφοράς

και περιόρισε στο ελάχιστο το χρόνο για τις μεταφορές ατόμων και εμπορευμάτων.

Παρά την εξέλιξη όλων των άλλων μέσων ο σιδηρόδρομος παραμένει το ισχυρότερο χερσαίο μεταφορικό μέσο.

Ο σιδηρόδρομος για να εξουδετερώσει τον ανταγωνισμό των άλλων μεταφορικών μέσων και ιδιαίτερα στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων, αναλαμβάνει την υποχρέωση μεταφοράς από σημείο και προς σημείο που δεν φτάνει ο ίδιος, χρησιμοποιώντας άλλα μεταφορικά μέσα, όπως φορτηγά, αυτοκίνητα, ακόμη και μικρά πλοία.

Την εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων έχουν κρατικές, ημικρατικές αλλά και κρατικές επιχειρήσεις. Στην Ελλάδα οι επιχειρήσεις των σιδηροδρόμων είναι κρατικές και κινούνται σε γραμμές με δύο πλάτη :

α) Σε διεθνές πλάτος ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Γευγελή – Ευρώπη – με διακλαδώσεις στη Θεσσαλονίκη και προώθηση προς Βουλγαρία – Τουρκία (Ο.Σ.Ε. – πρώην Ε.Ε.Κ.).-

β) Σε μικρότερο πλάτος ο σιδηρόδρομος Πειραιώς – Πελοποννήσου, πρώην ΟΣΕ πρώην ΣΠΑΠ.

γ) Τελείως ανεξάρτητη είναι η επιχείρηση των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων Πειραιώς – Αθηνών – Κηφισιάς, καθώς και των τρόλεϋ. Στη βάση τους είναι και αυτές κρατικές. Την τελευταία δεκαετία αφού περιήλθε στο κράτος λόγω λήψεως της συμβάσεώς του με την ιδιωτική μετοχική εταιρεία ΕΗΣ και ΗΕΜ.

3) **Τραμ** : Και τα τραμ στην αρχή ήταν ιππίατα και στη συνέχεια ηλεκτροκίνητα. Στην Ελλάδα απεσύρθησαν πριν τριάντα περίπου χρόνια από την πρωτεύουσα, την Θεσσαλονίκη, παλαιότερα από την Καλαμάτα και πριν είκοσι χρόνια από τον Πειραιά.

Όμως ήταν σφάλμα η κατάργηση των τραμ, γιατί όλες οι ευρωπαϊκές χώρες όχι μόνο δεν κάνουν σκέψη καταργήσεως, αλλά επεκτείνουν το δίκτυο γιατί είναι ένα ταχύ, ασφαλές και φτηνό μεταφορικό μέσο και δεν μολύνει την ατμόσφαιρα όπως όλα τα άλλα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούν σαν κινητήρια δύναμη την βενζίνη και το πετρέλαιο.

Οι επιχειρήσεις των τραμ είναι κρατικές σε όλη την Ευρώπη. Στην Ελλάδα όταν λειτουργούσαν ήταν ιδιωτικές.

#### **4) Πούλμαν.**

α) Πούλμαν τουριστικά :

Τα τουριστικά πούλμαν ανήκουν σε τουριστικές επιχειρήσεις και η άδεια εκμεταλλεύσεως και κυκλοφορίας χορηγείται στα τουριστικά γραφεία. Στην Ελλάδα υπάρχουν 4.000 περίπου και χρησιμοποιούνται για την μεταφορά ομάδων τουριστών, μαθητών και εργαζομένων σε μεγάλες επιχειρήσεις. Απαγορεύεται να εκτελούν συγκοινωνιακό έργο αντί κομίστρων.-

β) Πούλμαν – λεωφορεία :

Υπάρχουν και τα πούλμαν Δ.Χ. που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο αντί κομίστρου καθοριζόμενου από το Υπουργείο Συγκοινωνιών : αυτά ανήκουν

1) Στον ΟΣΕ και εκτελούν συγκεκριμένο συγκοινωνιακό έργο σε ορισμένες περιοχές μονοπωλιακώς, απαγορευμένης της δρομολογήσεως άλλων πούλμαν στις ίδιες γραμμές.

2) Σε ιδιώτες οι οποίοι έχουν κάνει κοινοπραξία κατά Νομό, περιοχή και είναι τα λεγόμενα ΚΤΕΛ υπεραστικών συγκοινωνιών.

Τα ΚΤΕΛ αυτά διοικούνται από διοικητικά συμβούλια εκλεγόμενα μεταξύ των ιδιοκτητών.

Αναλαμβάνουν την υποχρέωση εξυπηρέτησεως ορισμένης περιοχής σε καθοριζόμενα από τον ΟΕΥΑΣ δρομολόγια και με κόμιστρο που καθορίζει το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Προστατεύονται από το κράτος δια της απαγορεύσεως δρομολογήσεως εκτός ΚΤΕΛ λεωφορείων ή άλλων χερσαίων μεταφορικών μέσων.

### 3) ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΚΑ

α) Υπάρχουν οι ιδιώτες επιχειρηματίες, ιδιοκτήτες λεωφορείων που έχουν συστήσει κοινοπραξίες, τα λεγόμενα και εδώ ΚΤΕΛ. Αυτά διοικούνται από Διοικητικά συμβούλια που έχουν την υποχρέωση εξυπηρέτησεως των αστικών συγκοινωνιών.

Τα δρομολόγια καθορίζονται από τον ΟΕΑΣ που έχει και τον έλεγχο της ομαλής εξυπηρέτησεως του επιβατικού κοινού.

β) Έχουμε τις επιχειρήσεις Ν.Π.Δ.Δ. οι οποίες διοικούνται από διοικητικά συμβούλια διοριζόμενα από το κράτος, και στα οποία μετέχουν οι δήμοι, γιατί σκοπός τους και πολιτική μελλοντική είναι να περιέλθουν στους δήμους και η ιδιοκτησία, αλλά και η εκμετάλλευση όλων των αστικών συγκοινωνιών.

Οι επιχειρήσεις αυτές εκμεταλλεύονται αστικά λεωφορεία που δρομολογούνται σε γραμμές μαζί με τα ιδιωτικά και εργάζονται με τους ίδιους όρους.

### 4) Τις επιχειρήσεις TAXI

Αυτές είναι ατομικές και έχουν αποστολή την εξυπηρέτηση διαμερισμάτων της χώρας, ελεύθερα από απόψεως κινήσεως και επιλογής των επιβατών – πελατών, αντί χιλιομετρικού κομίστρου καθοριζομένου από το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Σε ορισμένες χώρες της Ευρώπης την



εκμετάλλευση των ταξί έχουν δημοτικές ή κρατικές επιχειρήσεις, π.χ. Αγγλία.

#### 5) ΑΓΟΡΑΙΑ :

Αυτά είναι ταξί πολυτελείας, ανήκουν σε ιδιώτες επαγγελματίες, έχουν άδεια δημοσίας χρήσεως και εξυπηρετούν πελάτες υψηλής οικονομικής στάθμης αντί ειδικής αμοιβής.-

#### 6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ :

Η κατηγορία αυτή των χερσαίων μεταφορικών μέσων εμπορευμάτων, έχει εξελιχθεί τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια με τη δημιουργία διαφόρων τύπων αυτοκινήτων, σε σημείο που κατέστη μέγιστος ανταγωνιστής του σιδηροδρόμου, αλλά και του πλοίου ακόμη, αφού με τη βοήθεια του τελευταίου μπορεί να μεταφέρει ποσότητες διαφόρων εμπορευμάτων και στα νησιά ακόμη με μικρό κόστος μεταφοράς. Η εκμετάλλευση των φορτηγών αυτοκινήτων όλων των τύπων και κατηγοριών βρίσκεται στα χέρια ιδιωτών.

Θα μπορούσαμε να απαριθμήσουμε πλειάδα τύπων φορτηγών αυτοκινήτων, όπως τα κλασικού τύπου φορτηγά, τα ανατρεπόμενα φορτηγά, τα συνεργεία φορτηγά, τα ψυγεία, τα φορτηγά μεταφοράς υγρών καυσίμων, τα μεταφοράς χημικών, οικοδομικών και πλείστα άλλα.

### **B. Θαλάσσια Μεταφορικά μέσα :**

#### 1) Ακτοπλοϊκά :

Το ακτοπλοϊκό σκάφος έχει τριπλή αποστολή στην Ελλάδα.

α) Την εξυπηρέτηση του ταξιδιωτικού κοινού που ταξιδεύει για λόγους εμπορικούς, για λόγους υγείας ή άλλους ατομικούς ιδιωτικών υποθέσεων, έχει δηλαδή κοινωνική αποστολή.

β) Την εξυπηρέτηση των τουριστών, ντόπιων και ξένων. Το σύνολο των κατ' έτος αφικνουμένων τουριστών επισκέπτεται τουλάχιστον ένα νησί, αλλά και οι Έλληνες ταξιδεύουν ιδιαίτερα το καλοκαίρι για τουρισμό.

γ) Την Εθνική Αμυντική βοήθεια στις μεταφορές στρατού και εφοδίων στα νησιά.

Οι επιχειρήσεις ακτοπλοϊκών σκαφών είναι ιδιωτικές ή λαϊκής βάσεως. Και οι δύο μορφές των επιχειρήσεων αντιμετωπίζουν διάφορα οικονομικά προβλήματα λόγω :

1) Του υψηλού κόστους ναυπηγήσεως ενός σύγχρονου ακτοπλοϊκού σκάφους, κατά προτίμηση F/B, 2) του υψηλού κόστους εκμεταλλεύσεως και 3) της μικρής χρονικής διάρκειας της τουριστικής περιόδου.

## **2) Μεσογειακά επιβατικά πλοία :**

Τα μεσογειακά επιβατικά πλοία χωρίζονται σε δύο τύπους :

α) Στα επιβατικά κλασικού τύπου

β) Στα επιβατικά οχηματαγωγά.

Την τελευταία εικοσαετία το οχηματαγωγό εξουδετέρωσε το κλασικού τύπου επιβατικό. Ακόμη η ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών και του αεροπλάνου αφ' ενός, και η εμπόλεμη κατάσταση στο χώρο της Μέσης Ανατολής αφ' ετέρου είχαν σαν συνέπεια την τέλεια εγκατάλειψη των σκαφών αυτού του τύπου.

Αλλά και το επιβατηγό οχηματαγωγό αντιμετωπίζει και αυτό τεράστια προβλήματα, γιατί η συνεχής εξέλιξη εις ότι αφορά την ταχύτητα, αλλά και την παροχή ανέσεων και σύγχρονων μέσων, περιορίζουν το χρόνο αποσβέσεως του πλοίου. Επί πλέον ο χρόνος εργασίας είναι μακρός και αυτό καθιστά πιο δαπανηρή την εκμετάλλευση.

### **3) Υπερωκεάνια πλοία :**

Ο τύπος αυτών των πλοίων τείνει να εκλείψει, λόγω της αναπτύξεως του αεροπλάνου.

Μέχρι προ εικοσαετίας είχαμε εταιρείας με τέτοια δρομολόγια Ελλάδα – Αμερική, Ελλάδα – Αυστραλία. Από δε τους λιμένες της Ευρώπης, ιδιαίτερα της Αγγλίας υπήρχαν σχεδόν καθημερινά δρομολόγια προς Ηνωμένες Πολιτείες, Καναδά και εβδομαδιαία προς Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία. Επίσης από Ιταλία – Γαλλία υπήρχαν τακτικά δρομολόγια προς τις ανωτέρω κατευθύνσεις. Τώρα από μεν την Ελλάδα ουδεμία πλέον υπάρχει ατμοπλοϊκή υπερπόντια γραμμή, ατυχώς, με επακόλουθο τη χρεοκοπία της μεγαλύτερης εταιρείας GREEK LINE, από δε την Ευρώπη ελάχιστα δε ευρισκόμενα σε καλή κατάσταση μετατράπηκαν σε κρουαζιερόπλοια.

### **4) Κρουαζιερόπλοια :**

Αυτή η κατηγορία των πλοίων είναι ένα νέο απόκτημα των θαλασσιών μεταφορών, που αποτελεί συνδυασμό μεταφορικού μέσου, ξενοδοχείου, κέντρου διασκέδασης πολυτελείας. Ακόμη μπορεί να χαρακτηριστεί και σαν πλοίο σχολείο, ειδικών σεμιναρίων, καλλιτεχνικού, ιστορικού και αρχαιολογικού περιεχομένου.

Στην Ελλάδα η επιχείρηση του κρουαζιερόπλοιου ευρισκομένη εις χείρας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας παρουσίασε αλματώδη άνοδο, σε σημείο που να θεωρούνται τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια τα καλύτερα του κόσμου, τόσο από πλευράς σκαφών, όσο και από πλευράς οργάνωσης και παροχής υπηρεσιών. Μεγαλύτερες εταιρείες είναι η των αδελφών Ποταμιάνου, η ΕΛΜΕΣ των αδελφών Καβουνίδη, η SUN LINE, η MED SUN LINE, η ROYAL CRUISE LINE κ.α.

Τέλος υπάρχουν μικρά κρουαζιερόπλοια τα οποία εκτελούν κρουαζιέρα μιας ημέρας.

### **5) Γιωτ :**

Η ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης και πολυμορφίας από άποψης οικονομικής είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία και άλλων μικροτέρων σκαφών για ολική ναύλωση από άτομα ή ομάδες οικονομικά ευπόρων τουριστών.

Τα σκάφη αυτά είναι αρκετές χιλιάδες, ανήκουν σε ιδιώτες και φέρνουν συνάλλαγμα στη χώρα. Ακόμη η εμφάνιση αυτών των σκαφών έβαλε τη δημιουργία ορισμένων θαλασσιών χώρων για τον ελλιμενισμό τους, καταλλήλως διαμορφωμένων με όλα τα αναγκαία μέσα και την επιβαλλόμενη ασφάλεια, τις λεγόμενες μαρίνες.

### **6) Φορτηγά πλοία :**

Η έννοια του φορτηγού πλοίου είναι εκείνη της αποκλειστικής αποστολής του να μεταφέρει εμπορεύματα και γι' αυτό ναυπηγήθηκε.

Μέχρι προ δέκα πέντε ετών είχαμε και μικτά πλοία, τώρα όμως έχουμε μόνον φορτηγά. Τα φορτηγά πλοία τα διαιρούμε σε δύο κατηγορίες :

α) στα πλοία τακτικών γραμμών, και

β) στα ελεύθερα φορτηγά τα TRAMPS.

Τα πλοία τακτικών γραμμών είναι δρομολογημένα και μεταφέρουν παντοειδή εμπορεύματα σε λιμένες προκαθορισμένων δρομολογίων.

Η εργασία των πλοίων αυτών είναι δύσκολη γιατί πρέπει να υπάρχει οργανωμένο δίκτυο πρακτόρων, όχι μόνο στο λιμένα προσεγγίσεως του πλοίου αλλά και στο εσωτερικό εκάστης χώρας για την εξασφάλιση φορτίου.

Επίσης πρέπει να υπάρχει πλήρης οργάνωση για την προώθηση των μεταφερομένων εμπορευμάτων προς το εσωτερικό των διαφόρων χωρών που προσεγγίζουν τα πλοία ή τα διάφορα μικρά λιμάνια, που δεν προσεγγίζουν.

Στην Ελλάδα έχουμε πολλές τέτοιες εταιρείες που έχουν δρομολογημένα πλοία προς όλες τις περιοχές της υδρογείου και εργάζονται βάσει τιμολογίων που καθορίζουν οι CONFERENCE.

β) Τα ελεύθερα φορτηγά μπορούμε να τα υποδιαιρέσουμε σε διάφορες υποκατηγορίες, όπως :

- 1) Τα φορτηγά του ξηρού φορτίου
- 2) Τα φορτηγά των υγρών καυσίμων – Tanker
- 3) Τα φορτηγά ψυγεία
- 4) Τα φορτηγά χημικών προϊόντων και πολλά άλλα.

Τα πλοία αυτά εργάζονται με σύστημα ολικής ναυλώσεως και με ναύλους που στηρίζονται στο καθεστώς της προσφοράς και της ζήτησης. Η εκμετάλλευση γίνεται από ιδιωτικές ατομικές επιχειρήσεις ή εταιρείες.

γ) Πέραν των φορτηγών πλοίων υπάρχουν και επιχειρήσεις εξυπηρετήσεως και βοήθειας των πλοίων όπως :

**α) Ρυμουλκά :**

Αυτά είναι πλοία με μεγάλη προωστική δύναμη και βοηθούν τα πλοία εντός των λιμένων για να κάνουν δύσκολους ελιγμούς, ακόμη ρυμουλκούν πλοία που δεν μπορούν να κινηθούν αυτοδύναμα, τέλος ρυμουλκούν πλωτά μέσα μη διαθέτοντα ίδια μέσα, όπως συνεργεία, μαούνες, σλέτια.

**β) Ναυαγοσωστικά :**

Και αυτά είναι πλοία μικρού μεν μεγέθους, αλλά με μηχανές με τεράστια προωστική δύναμη, ειδικά κατασκευασμένα για να βοηθούν τα κινδυνεύοντα πλοία και να τα αποκολλούν όταν προσαράξουν.

Και οι δύο ανωτέρω κατηγορίες πλοίων εκμεταλλεύονται και ατομικές ή εταιρείες ιδιωτικής επιχειρήσεως.

Προς αποφυγή επιζήμιου ανταγωνισμού, στην Ελλάδα έχουν κάνει κοινοπραξίες.-

**γ) Επιχειρήσεις υδροδοτήσεως :**

Παλαιότερα υπήρχαν επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως υδροφόρων. Αυτά ήσαν ειδικά κατασκευασμένα πλοίαρια τα οποία εφοδίαζαν τα πλοία με νερό. Τώρα σε ότι αφορά τον Πειραιά και Θεσσαλονίκη το μονοπώλιο της ανωτέρω εκμεταλλεύσεως έχουν οι Οργανισμοί Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, όπως και των πλωτών μεταφορικών μέσων με αυτοδύναμα κινουμένων (μαούνες).

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ.** Για το θέμα όσον αφορά την αερομεταφορά θα επεκταθούμε περισσότερο παρακάτω.

Οι επιχειρήσεις που παρέχουν τις υπηρεσίες τους στα διακινούμενα άτομα και εμπορεύματα είναι τα εξής :

- 1) Ναυτικά πρακτορεία (Ναυτικοί πράκτορες)
- 2) Ναυτομεσιτικό γραφείο (Ναυτομεσίτες)
- 3) Ασφαλιστικό γραφείο (Ασφαλειομεσίτες)
- 4) Τροφοδοτικά γραφεία και γραφεία Υλικών και Εφοδίων
- 5) Γραφεία Γενικού Τουρισμού
- 6) Γραφεία Ταξιδίων
- 7) Μεταναστευτικά γραφεία

### ΙΙΙ. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

\* Η πρώτη ιστορικά προσέγγιση της κίνησης στον αέρα έγινε τον 16<sup>ο</sup> αιώνα όταν ο Leonard de Vichi τόλμησε την πρώτη ανάλυση του πετάγματος των πουλιών.

\* Το 1783 οι αδελφοί Montgolfier πραγματοποιούν την πρώτη πτήση με αερόστατο που κατασκεύασαν οι ίδιοι βασισμένοι σε μελέτες πάνω στην θερμοδυναμική.

\* Το 1785 πραγματοποιείται η πρώτη διαδρομή με αερόστατο που διασχίζει το κανάλι της Μάγχης. Το τόλμημα ανήκει στους Blanchard – Jeffries.

\* Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα οι Caylay – Langley – Penaud, θέτουν τις βάσεις της αεροναυτικής, βασιζόμενοι στις εμπειρίες των προηγούμενων και στους νόμους της φυσικής.

\* Το 1890 παρουσιάζονται οι πρώτες μορφές αεροπλάνων με την ονομασία Otto Lilienthal. Πρόκειται για μικρά αεροπλάνα που έχουν την δυνατότητα να πετούν μέχρι και σε 200 m ύψος.

\* Το 1897 παρουσιάζονται τα Clement Ader τα οποία έχουν τη δυνατότητα να πετούν μέχρι και σε 300 m ύψος. Παράλληλα δημιουργείται και η πρώτη σχολή αεροπλάνων.

\* Το 1903 οι αδελφοί Wright πραγματοποιούν την πρώτη πτήση με μηχανοκίνητο αεροπλάνο από το Kitty Hawk στη Β. Καρολίνα (Flyer).

\* Το 1906 εμφανίζεται ένας καινούργιος τύπος μηχανοκίνητων αεροπλάνων τα ονομαζόμενα Santos Dumont.

\* Το 1909 ο τύπος αεροπλάνων Bleriot παίρνει το πρώτο βραβείο της εφημερίδας Daily Mail.

\* Το 1910 έχουμε την εμφάνιση του ιστορικού πλέον αερόστατου F. Von Zerpelin. Είχε χωρητικότητα 72 επιβάτες, καμπίνες με τρεχούμενο νερό, bar, σαλόνι και τραπεζαρία για τους επιβάτες. Έκανε δρομολόγια Μεσογείου, Βόρειας και Νότιας Αμερικής. Έμεινε στην ιστορία χάρη στην πρωτοποριακή μορφή του αεροδυναμικού του σχηματισμού, ο οποίος το έκανε να μοιάζει με κάτι το απόκοσμο, το οποίο πολλές φορές τρόμαζε τον απλό κόσμο και του προκαλούσε δέος.

\* Το 1911 ο Perry Rodgers πραγματοποιεί την διαδρομή Ν. Υόρκη – Long Beach σε 49 ημέρες, μέσω 70 σταθμών, κάνοντας 15 υποχρεωτικές στάσεις.

\* Το 1913 ο Oscar Bider διασχίζει τις Άλπεις με μονόπλανο.

\* Την περίοδο 1914-1918 γίνεται ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και εφευρίσκονται τα πρώτα μαχητικά αεροπλάνα τα οποία ονομάζονται “Fokker – Junkers”.

\* Το 1919 ένας άλλος τύπος πολεμικού αεροσκάφους παρουσιάζεται με την ονομασία “Junkers F-134”. Ο πιλότος που ονομάζεται A. Read πραγματοποιεί την διαδρομή Ν. Υόρκη – Λισσαβώνα.

\* Την περίοδο 1920-1925 πραγματοποιούνται πτήσεις στην Ασία, Β. Αμερική και Αφρική.

\* Την περίοδο 1926-1927 ο πιλότος Walter Mittelholzer πραγματοποιεί τη διαδρομή Ζυρίχη – Capetown.

\* Το 1927 ο C. Lindenberg διασχίζει τον Ατλαντικό με μονόπλανο τύπου Ryan με την ονομασία “Spirit of St. Luis” και κάνει τη διαδρομή Ν. Υόρκη – Παρίσι σε 33 ½ ώρες.

\* Το 1928 εγκαινιάζεται η πρώτη αεροπορική γραμμή ταχυδρομείου με διαδρομή Toulouse – B. Aires.



- \* Το 1935 παρουσιάζεται ένα νέο μοντέλο αεροσκάφους που ονομάζεται DC-3. Έχει χωρητικότητα 25 θέσεων και ταχύτητα 250 km/h.
- \* Το 1937 γίνεται το μεγάλο ατύχημα στο Heidelberg με το οποίο σφραγίζεται και το τέλος του ξακουστού Zeppelin.
- \* Την περίοδο 1939-1945 γίνεται ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και παρουσιάζεται ένας νέος τύπος αεροπλάνου που ονομάζεται "Hennkel" καθώς επίσης και η πρώτη μορφή ελικοπτέρων τα ονομαζόμενα "Sikorsky". Επίσης, εμφανίζονται τα μοντέλα DC-4 Lockheed, που ονομάζονται αλλιώς "Constellation", τα Boeing B-17, τα οποία ονομάζονται και "Ίπτάμενοι Πύργοι", τα Messerschmitt ME 262, τα οποία ήταν γερμανικά πολεμικά αεροσκάφη, όπως επίσης και τα Gloster Meteor τα οποία ήταν αγγλικής προέλευσης πολεμικά αεροπλάνα.
- \* Το 1946 παρουσιάζονται τα Vickers Viscount τα οποία ήταν τα πρώτα αεροσκάφη με τουρμπίνα, αγγλικής προέλευσης.
- \* Το 1952 κάνει την εμφάνισή του το τετρακινητήριο Comet από την αγγλική εταιρεία De Havilland. Είχε χωρητικότητα 400 επιβατών και μέση ταχύτητα 700 km/h.
- \* Το 1955 εμφανίζεται το ρώσικης κατασκευής Tupolev T 104 και το αγγλικής κατασκευής Caravelle SE 210.
- \* Το 1958 είναι χρονιά που εμφανίζεται το ονομαζόμενο Boeing – 707. Επίσης, το Douglas DC-8, το οποίο είχε χωρητικότητα 150 επιβάτες και μέση ταχύτητα 900 km/h.
- \* Το 1968 κάνει την εμφάνισή του το Concorde. Πρώτο υπερηχητικό. Παρίσι – Νέα Υόρκη. Ξεκινάει, Boieng 747 (Jumbo) 400 θέσεις χωρητικότητα.

#### **IV. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

##### **ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Η στενή σχέση ανάμεσα στον τουρισμό και τις αερομεταφορές μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτή από ένα και μόνο στοιχείο : Το 70% περίπου των ξένων τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο την χώρα μας φθάνουν αεροπορικώς, είτε με προγραμματισμένες είτε με ναυλωμένες πτήσεις (charter flights).

Αναπόφευκτα, το τελικό ποσό που θα κληθεί να πληρώσει ο ξένος τουρίστας που θα επιλέξει να κάνει τις διακοπές του στη χώρα μας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κόστος της αερομεταφοράς που – συγκριτικά με άλλες ανταγωνίστριες χώρες – είναι υψηλότερο. Παράλληλα, η πρώτη και τελευταία εικόνα που συγκρατούν οι ξένοι που επισκέπτονται την Ελλάδα σχετίζεται με το σύστημα αερομεταφοράς : τα αεροδρόμια (με τις εξυπηρετήσεις που προσφέρουν), ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (στον οποίο σε μεγάλο βαθμό οφείλονται οι καθυστερήσεις), καθώς και με την ασφάλεια (κυρίως στα αεροδρόμια).

#### **ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΗΜΕΡΑ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ**

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Τ.Ε.), στη χώρα μας δραστηριοποιούνται σήμερα 96 αεροπορικές εταιρείες, που πραγματοποιούν συνολικό τζίρο περίπου 140 δις δρχ. Από το σύνολο των εταιρειών, οι 49 πραγματοποιούν δρομολογημένες – τακτικές πτήσεις, ενώ οι 47 από αυτές δεν πετάνε καθόλου από την Ελλάδα, διατηρώντας μόνο γραφεία τα οποία έχουν σημαντική παρουσία στην αγορά.

Η εξήγηση για το γεγονός ότι διατηρούν γραφεία στην Ελλάδα (που διεκπεραιώνουν σημαντικό μέρος της επιβατικής κίνησης) και προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων, βρίσκεται στη ναυτιλία μας.

Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι περισσότερο από το 58% του τζίρου των εταιρειών οφείλεται στις μετακινήσεις πληρωμάτων της ελληνικής ναυτιλίας.

Οι εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από την Ελλάδα, μεταφέρουν συνολικά το 1/3 των ξένων τουριστών, ενώ τη μερίδα του λέοντος της αερομεταφοράς των τουριστών καρπώνονται οι διάφοροι αερομεταφορείς που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις (charter).

Ο λόγος που οι εταιρείες charter κυριαρχούν, έχει να κάνει με την δικαιολογημένη επιθυμία των τουριστών να ταξιδεύουν με απευθείας πτήσεις. Επιπλέον, το κόστος για τους tour operators μειώνεται σημαντικά, αφήνοντάς τους μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους ενώ τους δίνει τη δυνατότητα να μειώνουν σημαντικά τη τιμή των πακέτων (αεροπορικό εισιτήριο και κατάλυμα), καθιστώντας τα ελκυστικότερα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Απρίλη μέχρι και τον Οκτώβριο, το σύνολο των αφίξεων με πτήσεις charter είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των τακτικών πτήσεων.

Από τους αδιάψευστους αυτούς αριθμούς βλέπουμε την ανάγκη των τουριστών να ταξιδέψουν με charter αεροπορική εταιρεία, παρά με τακτική.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι εταιρείες charter, που πρόκειται να μεταφέρουν βρετανούς τουρίστες στην χώρα μας τη φετινή τουριστική περίοδο φθάνουν αισίως τις δώδεκα : AIR 2000, BRITISH MIDLAND, CALIDONIAN, EXCALIBER, AIRUK, LEISURE, MONARCH, AIR

WORLD, SABRE, BRITANNIA, CB AIRWAYS, TRANS EUROPIAN ITALIA, TRANSWEED LEISURE.

Κύριο χαρακτηριστικό της σχέσης του ελληνικού κράτους με τις ξένες αεροπορικές εταιρείες ήταν ο προστατευτισμός του έναντι του εθνικού μας αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Όμως, η πολιτική αυτή φαίνεται είχε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που προσδοκούσαν οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες του υπουργείου Μεταφορών. Ο προστατευτισμός έβλαψε σημαντικά την Ο.Α. καθώς δεν της επέτρεψε να αναπτυχθεί σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, εξαλείφοντας στην πράξη τον όποιο δυναμισμό της. Ουσιαστικά όμως, έβλαψε τον τουρισμό μας καθώς στέρησε την απ' ευθείας αεροπορική σύνδεση πολλών τουριστικών πόλεων της Ελλάδας με τις κύριες τουριστικές αγορές (Μ. Βρετανία, Γερμανία, Γαλλία, Σκανδιναβία, Αμερική, Ιαπωνία), ζημιώνοντας παράλληλα την εθνική μας οικονομία.

Το τοπίο όμως αλλάζει, καθώς από την 01-04-97 άρχισε η τρίτη φάση της “απελευθέρωσης των ουρανών” στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός θα σημάνει αλλαγές σε μια σειρά θέματα, όπως :

1. Ο ελεύθερος καθορισμός των ναύλων.
2. Η ελεύθερη εκτέλεση των πτήσεων σε οποιαδήποτε πόλη της Ε.Ε.
3. Η δυνατότητα μιας ξένης αεροπορικής εταιρείας να εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια στο έδαφος μιας άλλης χώρας (η χώρα μας πέτυχε την εξαίρεση των ελληνικών νησιών μέχρι το 2003 με δυνατότητα παράτασης της εξαίρεσης).
4. Εξομοιώνονται οι εταιρείες που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια με τις εταιρείες που εκτελούν πτήσεις charter. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι μια εταιρεία charter θα μπορεί να γεμίζει τις άδειες θέσεις της στην

επιστροφή, παίρνοντας επιβάτες από οποιονδήποτε προορισμό προσφέροντας πολύ χαμηλούς ναύλους. Εννοείται ότι οι εταιρείες charter δεν μπορούν να κάνουν κάτι τέτοιο στα ελληνικά νησιά καθώς αυτά εξαιρούνται της απελευθέρωσης καθιερώνοντας μ' αυτόν τον τρόπο ένα σημαντικό αντικίνητρο γι' αυτές να πετάξουν στη χώρα μας.

5. Η ανεμπόδιστη δημιουργία νέων αεροπορικών εταιρειών και η απελευθέρωση των επίγειων εξυπηρετήσεων (Ground handling) των αεροδρομίων που είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που ανεβάζουν το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιρειών.

Τα νέα δεδομένα οδηγούν αναπόφευκτα στην αλλαγή του τοπίου ενώ παράλληλα παρουσιάζονται ως χρυσή ευκαιρία για την επανεξέταση της μέχρι σήμερα ακολουθούμενης πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών. Σήμερα αναδεικνύεται σε προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας, αλλαγή αυτής της πολιτικής και ο επανασχεδιασμός της με γνώμονα την εξυπηρέτηση του ελληνικού τουρισμού και της εθνικής οικονομίας.

Η χώρα μας είναι απαραίτητο να επιδιώξει την απ' ευθείας αεροπορική της σύνδεση τόσο με τις αναπτυσσόμενες χώρες της ανατολικής Ευρώπης, όσο και με τις νέες δυναμικές οικονομίες της νοτιο-ανατολικής Ασίας. Ιδιαίτερα η περίπτωση των χωρών του Ειρηνικού θα πρέπει να ιδωθεί υπό το φως του δεδομένου ότι πρόκειται για την πλέον δυναμικά αναπτυσσόμενη περιοχή του πλανήτη και δυνητικά αποτελεί μια ανερχόμενη αγορά για τον τουρισμό.

## **ΤΟ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζουν αυτή τη στιγμή οι ξένες αεροπορικές εταιρείες στη χώρα μας είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος.

Το κόστος αυτό καθορίζεται τόσο από τα τέλη προσγείωσης και παραμονής των αεροσκαφών (τα οποία θεωρούνται χαμηλά), όσο και τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης (Handling) τα οποία είναι ιδιαίτερα υψηλά, κατατάσσοντας τα αεροδρόμιά μας μεταξύ των ακριβότερων στην Ευρώπη.

Αποτελεί κοινό μυστικό ότι το κόστος του Handling γίνεται ακόμη μεγαλύτερο για τις εταιρείες, καθώς υποχρεώνονται να ξοδέψουν επιπλέον χρήματα για την βελτίωση των (κατά γενική ομολογία) χαμηλής ποιότητας προσφερομένων υπηρεσιών στα ελληνικά αεροδρόμια. Αυτό γιατί μέχρι σήμερα το Handling αποτελεί μονοπώλιο της Ολυμπιακής. Η σταδιακή απελευθέρωση όμως της επίγειας εξυπηρέτησης από τον επόμενο χρόνο αναμένεται να μειώσει σημαντικά το κόστος των συγκεκριμένων τελών.

## **Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Το τμήμα του συστήματος αερομεταφοράς στη χώρα μας στο οποίο φαίνεται πως σημειώνονται σημαντικές βελτιώσεις είναι αυτό που αφορά τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας. Ήδη, από την περσινή τουριστική περίοδο, τα δείγματα ήταν θετικά και φέτος, αναμένεται πως οι υπηρεσίες θα είναι σημαντικές με τη σταδιακή ένταξη σε υπηρεσία του νέου ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Θα πρέπει, πάντως να σημειώσουμε ότι πλέον η κίνηση των αεροσκαφών σε ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμίζεται από το Eurocontrol στις Βρυξέλλες (συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πτήσεων). Πάντως, οι

όποιες καθυστερήσεις των μηνών του καλοκαιριού γίνονται σχεδόν πάντα αιτία να εξαπολυθούν δυσφημιστικές εκστρατείες εναντίον του τουρισμού στην Ελλάδα. Δυσφημιστικές εκστρατείες που τις περισσότερες φορές είναι αδικαιολόγητες και σχεδόν πάντα υποκρύπτουν και τις επιδιώξεις των μεγάλων ξένων tour operators, να εκμεταλλευθούν το γεγονός εκβιάζοντας για μείωση τιμών των καταλυμάτων. Θα πρέπει πάντως να έχει κανείς υπόψη του ότι οι όποιες καθυστερήσεις σχετίζονται με την παθολογία του αεροδρομίου του Ελληνικού, καθώς και με τις σημαντικές ελλείψεις των άλλων αεροδρομίων της χώρας.

Μέρος των καθυστερήσεων επίσης δικαιολογείται από το γεγονός ότι το Eurocontrol έχει την ευθύνη μόνο για τις πτήσεις των αεροσκαφών που πετούν με τη χρήση οργάνων I.F.R. Όσα πετούν με VFR θεωρούνται επιπλέον αεροπορική κίνηση που επιβαρύνει περαιτέρω τη βεβαρημένη κίνηση του Ελληνικού και των περιφερειακών διεθνών αερολιμένων. Φυσικά, το πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπιστεί δραστικά με τη λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων.

## V. ΤΥΠΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

### • Αεροπορικό φορτίο με προτεραιότητα κράτησης

Το αεροπορικό φορτίο με προτεραιότητα κράτησης έχει σχεδιαστεί για να εξυπηρετεί τους αποστολείς βαρέων ή ογκωδών φορτίων οι οποίοι χρειάζονται το πλεονέκτημα της κράτησης χώρου σε μια ειδική πτήση. Για παράδειγμα, αν μια εταιρεία γεώτρησης πετρελαίου έχει σταματήσει την παραγωγή διότι χρειάζεται μερικά ανταλλακτικά από άλλη πόλη, μπορεί να κάνει κράτηση χώρου στην επόμενη πτήση. Γνωρίζοντας ακριβώς πότε θα φτάσουν τα ανταλλακτικά, η εταιρεία μπορεί να προγραμματίσει τις δραστηριότητές της ανάλογα. Επειδή χρειάζεται ειδική μεταχείριση για αυτού του τύπου τις υπηρεσίες, η τιμή είναι υψηλότερη από την κανονική γενική εμπορευματική και ειδική εμπορευματική δομή.

### • Υπηρεσία ταχείας μεταφοράς πακέτων

Αυτή η υπηρεσία προσφέρει ταχεία διανομή μικρών πακέτων από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο, από ορισμένους μεταφορείς μέσω του δικού τους συστήματος. Τα πακέτα παραλαμβάνονται στην επιβατική πτέρυγα του αεροδρομίου, όπου γίνεται ο έλεγχος των αποσκευών ή στο γραφείο φορτίων του αερομεταφορέα. Ο αερομεταφορέας χειρίζεται τα πακέτα που στέλνονται μέσω της υπηρεσίας ταχείας μεταφοράς πακέτων με τον ίδιο τρόπο όπως χειρίζεται τις αποσκευές των επιβατών, αλλά ο αποστολέας θα πρέπει να έχει κανονίσει ώστε να βρίσκεται κάποιος για να παραλάβει το πακέτο κατά την άφιξή του.



Η υπηρεσία ταχείας μεταφοράς έχει σχεδιαστεί για να εξυπηρετεί καταστάσεις όπου η ταχύτητα είναι άμεση ανάγκη, όπου ακόμα και λίγες ώρες είναι σημαντικές.

Συνήθως χρήσιμα μικρά ανταλλακτικά αποστέλλονται μέσω αυτής της υπηρεσίας. Γενικά, υπάρχει μια πάγια τιμή μεταξύ των πόλεων που γίνεται η μεταφορά. Η τιμή γενικά βασίζεται στην απόσταση.

#### • Τιμές φόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ)

Οι τιμές φόρτωσης των κοντέινερ είναι χαμηλές. Υπάρχουν πολλοί τύποι κοντέινερ που έχουν σχεδιαστεί για αερομεταφορά, κατάλληλοι για να μεταφέρουν ποσότητες από 400 λίβρες έως 10.000 λίβρες. Μερικοί τύποι κοντέινερ είναι ιδιοκτησία των αεροπορικών εταιρειών και προσφέρονται στους αποστολείς, αν ζητηθεί. Άλλοι τύποι των κοντέινερ αγοράζονται από τους αποστολείς για τακτική χρήση ή ενοικιάζονται από διάφορες πηγές. Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα στην αερομεταφορά με κοντέινερ.

1. Οι χρεώσεις μεταφοράς είναι χαμηλότερες, όταν ο αποστολέας έχει μεγάλο φορτίο, ώστε να μπορεί να γεμίσει ή σχεδόν να γεμίσει ένα κοντέινερ. Αυτό ισχύει και όταν η εταιρεία προσφέρει το κοντέινερ.

2. Οι δαπάνες πακεταρίσματος μειώνονται σημαντικά διότι το κοντέινερ προσφέρει προστασία.

3. Οι αποστολείς μπορούν να σφραγίσουν το κοντέινερ για να αποφευχθεί η κλοπή διαφόρων αντικειμένων.

4. Το φορτίο που βρίσκεται στο κοντέινερ φθάνει ως ένα ενιαίο κομμάτι : δεν υπάρχουν τμήματα που λείπουν ή καθυστερούν να φτάσουν.

5. Η καταμέτρηση και ο έλεγχος των τμημάτων του φορτίου στον προορισμό απλοποιείται.

6. Το κόστος μεταφοράς υψηλά πυκνών φορτίων στα κοντέινερ συχνά είναι χαμηλότερο από ότι το κόστος μεταφοράς επιφανείας.

Οι αποστολείς μπορούν να χρησιμοποιούν κοντέινερ που είναι ιδιοκτησία των αερομεταφορέων και για τα οποία χρεώνονται μια πάγια τιμή που συμπεριλαμβάνει και τη χρήση του κοντέινερ και τη μεταφορά του περιεχομένου. Μερικές φορές το βάρος του περιεχομένου που επιτρέπεται στην πάγια τιμή είναι το μέγιστο. Αν το βάρος ξεπερνά το μέγιστο, η τιμή ανά πάουντ αυξάνεται. (Το βάρος του κοντέινερ δε συμπεριλαμβάνεται στους υπολογισμούς). Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν διαφορετικές τιμές για την ημέρα και διαφορετικές για τη νύχτα.

Οι αερομεταφορείς μπορούν να προσφέρουν ένα ή περισσότερα κοντέινερ για τον αποστολέα με προορισμό την ίδια πόλη και χρεώνουν τον αποστολέα λιγότερα για το συνολικό φορτίο κι έτσι μειώνονται οι δαπάνες πακεταρίσματος και προσφέρονται τα πλεονεκτήματα του μειωμένου χειρισμού και της προστασίας από τον καιρό. Οι αερομεταφορείς έχουν ειδικά κοντέινερ για βαριά αντικείμενα, όπως είναι τα ανταλλακτικά για μηχανές.

Οι αποστολείς συνήθως αγοράζουν τα δικά τους κοντέινερ. Υπάρχουν διάφοροι τύποι κοντέινερ. Επίσης μπορούν να τα ενοικιάσουν. Μερικά κοντέινερ που είναι ιδιοκτησία των αποστολέων είναι αρκετά μικρά ώστε να μετακινούνται πάνω στη γραμμή παραγωγής στα εργοστάσια. Τα προϊόντα μπορούν να φορτωθούν και το κοντέινερ να σφραγιστεί στο εργοστάσιο. Οι αερομεταφορείς προσφέρουν συνήθως κοντέινερ στους αποστολείς για να μεταφέρουν τις κούτες τους πάνω σε παλέτες και να τις ασφαλίζουν με ένα δίχτυ φόρτωσης, εφόσον οι διαστάσεις δεν ξεπερνούν τις διαστάσεις του τύπου του κοντέινερ πάνω στον οποίο βασίζεται η τιμή.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

#### Εισαγωγή

Το 1961 και το 1962, επτά μεγάλες μελέτες πάνω στις μεταφορές και τις ρυθμίσεις τους εκπονήθηκαν από διάφορες ομοσπονδιακές υπηρεσίες και ομάδες μελετών. Αν και οι συστάσεις αυτών των μελετών διέφεραν, γενικά υποστήριζαν τη χαλάρωση των ομοσπονδιακών κανονισμών και τη μεγαλύτερη στήριξη πάνω στις δυνάμεις της αγοράς.

Σε απάντηση στα συνεχιζόμενα προβλήματα του συστήματος μεταφορών των Η.Π.Α. ο πρόεδρος Κένεντι, εξέδωσε ένα ειδικό μήνυμα για τις μεταφορές στο Κογκρέσο στις 5 Απριλίου του 1962. Σ' αυτή την ομιλία ο Κένεντι άσκησε κριτική στην υπάρχουσα δομή ρυθμίσεων, θεωρώντας την ανεπαρκή και ξεπερασμένη και συνέστησε έναν αριθμό ρυθμιστικών ομοσπονδιακών αλλαγών. Πρότεινε τη δημιουργία πιο ελαστικών τιμολογίων για τους μεταφορείς και την κατάργηση του κανονισμού για τα ελάχιστα τιμολόγια για μεταφορές αγροτικών φορτίων και φορτίων γενικότερα όσον αφορά στους κοινούς μεταφορείς.

Επίσης, πρότεινε την επέκταση των αγροτικών και αλιευτικών εξαιρέσεων σε όλους τους μεταφορείς. Μέσω του μηνύματός του τόνισε αυτά που θεωρούσε ως συνέπειες της πολιτικής φορολόγησης και τις χρεώσεις των χρηστών στις μεταφορές. Για να "θεραπεύσει" αυτή την κατάσταση, πίεσε για την αναθεώρηση του φόρου του 10% στους σιδηροδρόμους και στις μεταφορές με λεωφορεία και ταυτόχρονα ζήτησε αύξηση στις χρεώσεις των χρηστών των αερομεταφορών. Επίσης, πρότεινε

την εφαρμογή ενός προγράμματος τελών των χρηστών ανάλογο μ' αυτό των υδραγωγών για την κάλυψη των ομοσπονδιακών δαπανών σ' αυτή την περιοχή.

Επιπλέον, ο Πρόεδρος Κένεντι, προσπαθούσε να προωθήσει ένα πιο δίκαιο χειρισμό των τρόπων μεταφοράς μεταξύ των πόλεων μειώνοντας τις επιχορηγήσεις του CAB, ενώ καταργούσε τέτοιες επιχορηγήσεις στις γραμμές κορμού.

Προφανώς, ο πρόεδρος Κένεντι, πίστευε ότι το μέλλον του εθνικού συστήματος μεταφορών απαιτούσε μεγάλες ρυθμιστικές και εκσυγχρονιστικές αλλαγές. Οι προτάσεις του στη συνέχεια ενσωματώθηκαν σε νομοθεσία και υποβλήθηκαν στο Κογκρέσο. Στις ακροάσεις που ακολούθησαν, πολλές από τις προτάσεις του βρήκαν αντίσταση, που ήταν τέτοια ώστε να απορριφθεί το νομοσχέδιο της επιτροπής. Παρόλα αυτά, αρκετές από τις συστάσεις του Προέδρου Κένεντι, ιδιαίτερα αυτές που είχαν σχέση με την επέκταση της έννοιας των τελών για τους χρήστες, υιοθετήθηκαν σε μεταγενέστερες θεσπίσεις.

Το 1966, ο πρόεδρος Τζόνσον επέλεξε επίσης να δώσει ένα ιδιαίτερο μήνυμα για τις μεταφορές στο Κογκρέσο. Αποκλίνοντας από το οικονομικό ρυθμιστικό ζήτημα του μηνύματος του Προέδρου Κένεντι, ο Πρόεδρος Τζόνσον εστιάστηκε στην ανάγκη για συντονισμό του εθνικού συστήματος μεταφορών, την αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων σχεδιασμού μεταφορών και την ενεργή προώθηση της ασφάλειας.

Στην πρότασή του, ο Πρόεδρος Τζόνσον συμφώνησε ότι το σύστημα μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών έπασχε από έλλειψη αληθινού συντονισμού και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την ανεπάρκεια. Υποστήριξε τη δημιουργία ομοσπονδιακού υπουργείου μεταφορών (DOT), για την

προώθηση του συντονισμού των υπαρχόντων ομοσπονδιακών προγραμμάτων και τη λειτουργία του σαν εστία για τις μελλοντικές προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης στις μεταφορές. Η νέα υπηρεσία θα μπορούσε να συμμετέχει ενεργά στην πολιτική μεταφορών, θα αναθεωρούσε και θα κριτικάριζε, αλλά οι οικονομικές ρυθμιστικές λειτουργίες των ICC, CAB και της ομοσπονδιακής ναυτιλιακής επιτροπής έπρεπε να μείνουν ανεπηρέαστες. Αυτό, ήταν μια νέα πρόταση. Στην πραγματικότητα, για πρώτη φορά προτάθηκε το 1870.

Ένα άλλο σημείο κύριου ενδιαφέροντος στις παρατηρήσεις του προέδρου Τζόνσον ήταν η ασφάλεια στις μεταφορές. Υποστήριξε τη δημιουργία ενός Εθνικού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (NTSB) που θα ερευνά διεξοδικά τα μεγάλα ατυχήματα και θα κάνει τις σχετικές συστάσεις στα κατάλληλα ομοσπονδιακά σώματα. Το συμβούλιο επρόκειτο να τοποθετηθεί στη δικαιοδοσία του υπουργού Μεταφορών και να μείνει ανεξάρτητο από τις λειτουργικές μονάδες του DOT. Σ' ένα άλλο θέμα ασφάλειας, ο πρόεδρος Τζόνσον ζήτησε την ίδρυση ενός νέου προγράμματος ασφαλείας των αυτοκινητόδρομων που θα χειριζόταν το DOT.

Άλλες προτάσεις που περιλαμβάνονταν στο μήνυμα του Τζόνσον, αναφερόταν σε μία ευρεία σειρά θεμάτων που περιελάμβαναν την ανάπτυξη υπερηχητικών αεροσκαφών, τον έλεγχο του θορύβου των αεροσκαφών και την έρευνα και ανάπτυξη σχετικά με τις επίγειες (χερσαίες και θαλάσσιες) μεταφορές υψηλής ταχύτητας.

## I. Το υπουργείο Μεταφορών

Στο Κογκρέσο έγιναν ακροάσεις για αρκετά νομοσχέδια που περιλάμβαναν τις περισσότερες από τις προτάσεις του προέδρου Τζόνσον. Αν και εκφράστηκε κάποια αντίδραση σε συγκεκριμένες προτάσεις, υπήρξε γενική υποστήριξη για τη δημιουργία του υπουργείου Μεταφορών. Το πλαίσιο της νομοθεσίας που δημιούργησε το υπουργείο ψηφίστηκε τον Οκτώβριο του 1966. Το DOT άρχισε να λειτουργεί την 1<sup>η</sup> Απριλίου του 1967 με πρώτο υπουργό μεταφορών τον Alan S. Boyd.

Οι στόχοι που έθεσε το Κογκρέσο για τον οργανισμό περιλαμβάνονταν στο νόμο που δημιούργησε το DOT για να εξασφαλίσει τη συντονισμένη, αποτελεσματική διοίκηση των προγραμμάτων μεταφορών της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, να διευκολύνει την ανάπτυξη και βελτίωση των συντονισμένων μεταφορών υπηρεσιών που θα παρέχονται από ιδιωτικές επιχειρήσεις στο μέγιστο δυνατό βαθμό, να ενθαρρύνει τη συνεργασία της ομοσπονδιακής, των πολιτειακών και τοπικών κυβερνήσεων, των μεταφορέων, των εργαζομένων και άλλων ομάδων για την επίτευξη των εθνικών στόχων για τις μεταφορές, να βοηθήσει την τεχνολογική πρόοδο στις μεταφορές, να παράσχει γενικές κατευθύνσεις, να αναπτύξει και να προτείνει στον πρόεδρο και στο κογκρέσο για έγκριση εθνικές πολιτικές για τις μεταφορές και τα προγράμματα για την επίτευξη των αναγκών του κοινού, των χρηστών, των μεταφορέων της βιομηχανίας, του εργατικού δυναμικού και της εθνικής άμυνας.

Ο υπουργός Μεταφορών είναι μέλος του υπουργικού συμβουλίου που διορίζεται από τον πρόεδρο με τη συναίνεση της Γερουσίας. Ο υπουργός δίνει αναφορά άμεσα στο Κογκρέσο.

Το υπουργείο απασχολεί πάνω από 70.000 άτομα ως μόνιμο προσωπικό και διατηρεί περισσότερα από 3.000 περιφερειακά γραφεία στις Η.Π.Α. και στο εξωτερικό.

Ο υπουργός Μεταφορών επιβλέπει τις εννέα λειτουργικές υπηρεσίες που συνθέτουν το υπουργείο. Κάθε υπηρεσία ασχολείται μ' ένα συγκεκριμένο είδος μεταφορών.

## II. Ομοσπονδιακή υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (FAA)

Κύρια από τις καθημερινές λειτουργίες της Ομοσπονδιακής Αεροπορίας είναι η προώθηση της ασφάλειας της αεροπορίας που θα εξασφαλίζει και την αποτελεσματική χρήση του εθνικού εναέριου χώρου. Το FAA εκτελεί το έργο του σε σχέση με την ασφάλεια της αεροπορίας με :

Την έκδοση και επιβολή των κανόνων ασφαλείας και των κανονισμών.

Τη χορήγηση πιστοποιητικών στους πιλότους, τα αεροσκάφη, τα συστήματα αεροσκαφών, τα αεροπορικά πρακτορεία και αεροδρόμια.

Τη διεξαγωγή έρευνας και ανάπτυξης σχετικά με την ασφάλεια των αεροδρομίων.

Τη διαχείριση και τη λειτουργία του εθνικού συστήματος εναέριου χώρου.

Υπάρχουν πάνω από 700.000 ενεργοί πιλότοι με άδεια της FAA, οι περισσότεροι εκ των οποίων, δηλαδή πάνω από 130.000 είναι μαθητευόμενοι. Επιπλέον, η FAA το 1990, χορήγησε άδειες σε 19.800 μηχανικούς, 7.070 εκπαιδευτές πτήσεων και περίπου 3.800 ιπτάμενους μηχανικούς.

Στις αρχές του 1990, η FAA λειτουργούσε και συντηρούσε 24 κέντρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διαδρόμους, 419 πύργους ελέγχου αεροδρομίου, 180 σταθμούς υπηρεσιών πτήσεων, 3 σταθμούς υπηρεσιών διεθνών πτήσεων, 114 ραντάρ παρακολούθησης διαδρομής, 201 ραντάρ αεροδρομίου, 1.114 συστήματα ενόργανης προσγείωσης. Επίσης, έχει ένα τεχνικό κέντρο στο Ατλάντικ Σίτι του Νιου Τζέρσεϋ όπου δοκιμάζονται νέα αεροναυτιλιακά συστήματα και μία εκπαιδευτική Ακαδημία στην Οκλαχόμα. Από τα 17.500 αεροδρόμια στις Η.Π.Α., περίπου 5.000 είναι



δημόσια. Από αυτά τα 850 εξυπηρετούν δραστηριότητες τόσο των αεροπορικών εταιρειών, όσο και της γενικής αεροπλοΐας.

Τα υπόλοιπα εξυπηρετούν κυρίως τη γενική αεροπλοΐα. Η FAA επίσης εξετάζει σχεδιαγράμματα και προδιαγραφές για όλα τα νέα αεροσκάφη και βεβαιώνει την ικανότητά τους να πετούν μετά από εκτεταμένες δοκιμές, τόσο στο έδαφος, όσο και στον αέρα.

### III. Ομοσπονδιακή υπηρεσία αεροπορίας

Σα λειτουργικός κλάδος του υπουργείου Μεταφορών, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας έχει τις ρίζες της στο νόμο για το αεροπορικό εμπόριο του 1926, που οδήγησε και στην ίδρυση του κλάδου Αεροναυτιλίας. Το υπουργείο Εμπορίου έχει τη δικαιοδοσία να χορηγεί πιστοποιητικά σε πιλότους και αεροσκάφη, να αναπτύσσει τις εγκαταστάσεις αεροναυτιλίας, να προωθεί και να εκδίδει πληροφορίες για τις πτήσεις. Η κυβέρνηση ενήργησε ακριβώς την κατάλληλη στιγμή. Το Μάιο του 1927, ο Charles Lindbergh διέσχισε το Βόρειο Ατλαντικό σε 33 ½ ώρες δημιουργώντας νέο ενδιαφέρον και ενθουσιασμό για την αεροπορία τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Αμερική.

Η αεροπορία, συνέχισε να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται με πολύ ταχύ ρυθμό στη διάρκεια της δεκαετίας μετά την πτήση του Lindbergh, δημιουργώντας την ανάγκη για νέους μηχανισμούς που θα ρυθμίζουν την πολιτική πτήση. Το αποτέλεσμα ήταν ο νόμος για την πολιτική αεροναυτιλία του 1938, με τον οποίο και ιδρύθηκε η ανεξάρτητη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροναυτιλίας με αρμοδιότητες τόσο σε θέματα ασφάλειας, όσο και σε οικονομικά θέματα. Το 1940, ο μηχανισμός επαναρυθμίσθηκε και οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροναυτιλίας, μεταβιβάστηκαν σε μία νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροναυτιλίας, τη CAA η οποία υπαγόταν στον υφυπουργό

Εμπορίου και σ' ένα ημιαυτόνομο σώμα, το Συμβούλιο Πολιτικής Αεροναυτιλίας (CAB), το οποίο είχε διοικητικούς δεσμούς με το υπουργείο Εμπορείου αλλά αναφερόταν άμεσα στο Κογκρέσο.

Η CAA πρόσφερε πολύτιμες πληροφορίες στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αλλά αποδείχθηκε ανεπαρκής ως προς τη διαχείριση

των αεροδιαδρόμων στα χρόνια μετά τον πόλεμο λόγω της τρομερής αύξησης της πολιτικής εναέριας κυκλοφορίας και της εισαγωγής των νέων, υψηλής τεχνολογίας αεροσκαφών. Το 1958, τον ίδιο χρόνο που τα αμερικανικά αεριωθούμενα εισήλθαν στην εμπορική αγορά, το Κογκρέσο ψήφισε το νόμο για την ομοσπονδιακή αεροπορία με τον οποίο δημιουργήθηκε η ανεξάρτητη υπηρεσία ομοσπονδιακής αεροπορίας με νέες ευρείες αρμοδιότητες που θα ρύθμιζε την πολιτική αεροπορία και θα προέβλεπε για την ασφάλεια και την αποτελεσματική χρήση του εθνικού εναέριου χώρου.

Τον Απρίλιο του 1967, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας (Federal Aviation Agency) μετονομάστηκε σε Federal Aviation Administration και ενσωματώθηκε στο υπουργείο Μεταφορών, το οποίο είχε ιδρυθεί για να επιφέρει ενότητα και οργανωμένη κατεύθυνση σ' ένα συντονισμένο εθνικό σύστημα μεταφορών. Οι βασικές αρμοδιότητες της FAA παρέμειναν πάντως αναλλοίωτες. Ενώ η FAA συνεργαζόταν με άλλες υπηρεσίες του υπουργείου Μεταφορών στο μακροχρόνιο σχεδιασμό των μεταφορών, συνεχίζει να ενδιαφέρεται κύρια για την προώθηση και ρύθμιση της πολιτικής αεροπορίας, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και κανονική ανάπτυξη.

#### IV. Κύριες αρμοδιότητες

α) *Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.* Μία από τις κύριες αρμοδιότητες της FAA είναι η λειτουργία και συντήρηση του μεγαλύτερου και πιο εξελιγμένου συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και αεροναυτιλίας στον κόσμο. Σχεδόν το μισό εργατικό δυναμικό της ευρύτερης βιομηχανίας, πάνω από 52.000 άτομα, εμπλέκονται σε κάποια φάση του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Τα άτομα αυτά στελεχώνουν 500 πύργους ελέγχου αεροδρομίου, 24 κέντρα ελέγχου διαδρομών ή περιοχών και 183 σταθμούς υπηρεσιών πτήσεων.

Επιπλέον 12.000 τεχνίτες και μηχανικοί χρειάζονται για την εγκατάσταση και συντήρηση διαφόρων τμημάτων του συστήματος, όπως επίγεια, ναυτιλιακά, βοηθητικά όργανα. Η FAA λειτουργεί το δικό της στόλο ειδικά εξοπλισμένων αεροσκαφών για να ελέγχει την ακρίβεια αυτών των οργάνων στον αέρα.

Σχεδόν κάθε πτήση αεροπορικής εταιρείας και πολλές πτήσεις γενικής αεροπλοΐας εκτελούνται με τους κανόνες πτήσεως με όργανα (Instrument Flight Rules, IFR) ανεξάρτητα από τις καιρικές συνθήκες. Αυτό σημαίνει ότι οι πτήσεις αυτές παρακολουθούνται από τη στιγμή της απογείωσης μέχρι και την προσγείωση από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας που εξασφαλίζει ότι κάθε πτήση εκτελείται στο δικό της εναέριο χώρο και είναι με ασφάλεια διαχωρισμένη από οποιαδήποτε άλλη εναέρια κυκλοφορία στο σύστημα.

Σε μία τυπική διηπειρωτική πτήση από το Λος Άντζελες στη Νέα Υόρκη για παράδειγμα, εμπλέκονται σχεδόν 12 κέντρα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Από τον πύργο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο διεθνές αεροδρόμιο του Λος Άντζελες, η πτήση μεταφέρεται ή παραδίδεται πρώτα

στο κέντρο τερματικού ραντάρ ελέγχου προσέγγισης και κατόπιν στο κέντρο ελέγχου περιοχών του Palm Dale στην Καλιφόρνια. Στη συνέχεια, αναλαμβάνει το κέντρο ελέγχου των περιοχών του Σολτ Λέικ Σίτι και μετά, ανάλογα με την πορεία, το κέντρο ελέγχου περιοχής του Ντένβερ, Κάνσας, Σικάγο, Κλήβελαντ και Νέας Υόρκης.

Περίπου 30 μίλια από το Διεθνές Αεροδρόμιο J. F. Kennedy, η πτήση μεταφέρεται στο κέντρο ελέγχου ραντάρ προσέγγισης, που εξυπηρετεί όλα τα αεροδρόμια της Νέας Υόρκης και τελικά στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου Κένεντι, που δίνει και τις τελικές οδηγίες για την προσγείωση. Μόνο όταν το αεροσκάφος βρεθεί με ασφάλεια στο έδαφος και έχει τροχοδρομήσει με ασφάλεια μακριά από κάθε άλλο αεροσκάφος, τελειώνουν πλέον οι ευθύνες της FAA για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος στη συγκεκριμένη πτήση.

Όταν οι καιρικές συνθήκες επιτρέπουν, πολλοί πιλότοι της γενικής αεροπλοΐας ακολουθούν τους κανόνες πτήσεως όψεως (Visual Flight Rules) VFR, πράγμα που σημαίνει ότι διατηρούν το διαχωρισμό τους από τα άλλα αεροσκάφη σε μία βάση “βλέπω και αποφεύγω”. Αν και οι πτήσεις VFR ουσιαστικά βρίσκονται έξω από το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εκτός από τις τερματικές περιοχές με μεγάλη κίνηση, πρέπει να ακολουθούν σωστά ορισμένους κανόνες που είναι σχεδιασμένοι για τη μεγιστοποίηση της ασφάλειας τέτοιων πτήσεων. Η πτήση VFR επίσης απαγορεύεται να εισέλθει σε συγκεκριμένους εναέριους χώρους με μεγάλη κυκλοφορία, όπως και στις διαδρομές αεριωθούμενων πάνω από τα 18.000 πόδια.

Οι πιλότοι VFR βασίζονται κυρίως στο δίκτυο της FAA με περισσότερους από 300 σταθμούς υπηρεσιών πτήσεων για να πάρουν πληροφορίες πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσεως, μετεωρολογικές

πληροφορίες, προτεινόμενες πορείες, ύψη και άλλες πληροφορίες που είναι σημαντικές για την ασφάλεια της πτήσης. Ο σταθμός εξυπηρέτησης πτήσεων επίσης είναι ένας φίλος σε στιγμές ανάγκης για τους πιλότους VFR που χάνονται ή έχουν πρόβλημα. Επιπλέον, αυτές οι εγκαταστάσεις θα ξεκινήσουν τις προσπάθειες αναζήτησης και διάσωσης, όταν ένα αεροσκάφος VFR δεν αναφέρει έγκαιρα στο σταθμό αναφοράς του ή δε φθάσει στο αεροδρόμιο προορισμού.

Για να διατηρηθεί σύγχρονη με την ανάπτυξη της αεροπορίας, η FAA έχει εφαρμόσει ένα ημιαυτόνομο σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας βασισμένο σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές σ' όλα τα 20 κέντρα περιοχών που εξυπηρετούν την ηπειρωτική περιοχή των Ηνωμένων Πολιτειών και σ' όλες τις μεγάλες τερματικές εγκαταστάσεις. Το σύστημα, παρακολουθεί τις ελεγχόμενες πτήσεις αυτόματα και σηματοδοτεί κάθε στόχο μ' ένα μικρό κουτί πληροφοριών γραμμένο ψηφιακά στις οθόνες των ραντάρ που χρησιμοποιούν ελεγκτές.

Σ' αυτά τα στοιχεία συμπεριλαμβάνονται η ταυτότητα του αεροσκάφους και το ύψος, πληροφορίες που προηγούμενα έπρεπε να αποκτηθούν μόνο με τη συνομιλία και συνεπώς επιβαλλόταν πρόσθετο φορτίο τόσο στους πιλότους, όσο και στους ελεγκτές, δημιουργώντας σύγχυση στις ραδιοσυχνότητες και την πιθανότητα ανθρώπινου λάθους.

Όμοια, αυτοματοποιημένα συστήματα ραντάρ, ειδικά κατασκευασμένα για τις ποικιλόμορφες κυκλοφοριακές απαιτήσεις των τερματικών περιοχών έχουν ήδη τοποθετηθεί και βρίσκονται σε λειτουργία σε περισσότερα από 60 μεγάλα και μεσαία αεροδρόμια. Άλλα 80 συστήματα τοποθετούνται σε μικρότερα αεροδρόμια και όλα θα λειτουργούν μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1990. Τα σχέδια της FAA

προβλέπουν συστήματα διαδρομών και τερματικά που θα είναι συνδεδεμένα σ' ένα κοινό δίκτυο πανεθνικά για την ανταλλαγή πληροφοριών. Οι δυνατότητες του αυτοματοποιημένου συστήματος επίσης αναβαθμίζονται για να συμπεριλάβουν πρόσθετες λειτουργίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας όπως η αυτόματη μέτρηση και ο διαχωρισμός αεροσκαφών σε πτήση και ο έλεγχος της ροής των αεροσκαφών στις τερματικές περιοχές.

**β) Πιστοποιητικά για αεροσκάφη και αεροναυτιλόμενους.** Κανένα σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανεξάρτητα από το πόσο αυτοματοποιημένο είναι δεν μπορεί να λειτουργήσει με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα αν οι άνθρωποι και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούν το σύστημα δεν ανταποκρίνονται σε ορισμένες προδιαγραφές. Η FAA συνεπώς είναι επιφορτισμένη με την ευθύνη για την καθιέρωση και επιβολή προστίμων σχετικά με την εκπαίδευση και την εξέταση τόσο των ιπταμένων όσο και της κατασκευής και της συνεχιζόμενης δυνατότητας πλοϊμότητας των αεροσκαφών.

Υπάρχουν σχεδόν 210.000 πολιτικά αεροσκάφη στις Η.Π.Α. και η FAA απαιτεί από το καθένα να έχει πιστοποιητικό ή άδεια πλοϊμότητας από την υπηρεσία. Τόσο το πρωτότυπο σχέδιο, όσο και κάθε αεροσκάφος που παράγεται σύμφωνα μ' αυτό το σχεδιασμό πρέπει να έχει την έγκριση των επιθεωρητών της FAA.

Στην περίπτωση των νέων μεταφορικών αεροσκαφών όπως η νέα γενιά των αεριωθούμενων, που είναι πολύ οικονομικά σε καύσιμα (Boeing 757, Boeing 767, MacDonnell-Douglas MD-80) η διαδικασία χορήγησης πιστοποιητικού μπορεί να διαρκέσει και χρόνια. Η αρμοδιότητα της FAA αρχίζει όταν το αεροσκάφος είναι ακόμα στη φάση του σχεδιασμού. Οι αεροναυπηγοί μηχανικοί της FAA δουλεύουν μαζί με τους μηχανικούς του

εργοστασίου σε όλη τη διάρκεια της διαδικασίας κατασκευής, ελέγχοντας την πρόοδο της κατασκευής των πολυάριθμων τμημάτων όπως είναι η άτρακτος, οι πτέρυγες, το σύστημα τροχών προσγείωσης, οι επιφάνειες της ουράς, για να εξασφαλίσουν την ποιότητα των εργασιών και τη συμμόρφωση με τα εγκεκριμένα σχέδια. Η ίδια επαγρύπνηση επιβάλλεται στο σχεδιασμό και την κατασκευή των κινητών, ελίκων και των οργάνων.

Όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή ενός νέου πρωτότυπου αεροσκάφους, αυτό πρέπει να περάσει από μία εκτεταμένη σειρά δοκιμών στο έδαφος και σε πτήση. Αν όλα πάνε καλά, το αεροπλάνο λαμβάνει ένα **είδος πιστοποιητικού τύπου** που δείχνει ότι πληροί τα πρότυπα της FAA για την κατασκευή και απόδοσή του. Αυτό ακολουθείται από την έκδοση ενός **πιστοποιητικού παραγωγής** στον κατασκευαστή όταν βεβαιωθεί η ικανότητά του για παραγωγή πολλαπλών μονάδων με βάση τα αρχικά σχέδια. Τέλος, κάθε αεροσκάφος που βγαίνει από την γραμμή παραγωγής παίρνει **πιστοποιητικό πλοϊμότητας** που βεβαιώνει ότι είναι σύμφωνο με το πιστοποιητικό τύπου και ασφαλές για πτήσεις.

Τα μικρά αεροσκάφη απολαμβάνουν την ίδια προσοχή στη διάρκεια του σχεδιασμού και της κατασκευής των δομικών και της παραγωγής, όπως και τα μεγάλα. Κάποια εργοστάσια έχουν τέτοιο όγκο εργασιών που απαιτείται οι επιθεωρητές της FAA να είναι πλήρους απασχόλησης στις εγκαταστάσεις τους. Άλλα, πιθανόν όχι, αλλά οι διαδικασίες ελέγχου είναι ταυτόσημες και οι επιθεωρητές της FAA διεξάγουν προσωπικά τους τελικούς ελέγχους.

Από τη στιγμή που ένα αεροσκάφος αρχίζει να πετάει, η FAA ενδιαφέρεται για το αν εξακολουθεί να είναι ικανό να πετάει. Συνεπώς, η FAA εγκρίνει τα προγράμματα συντήρησης των αεροπορικών εταιρειών,



καθορίζει τους χρόνους για τους περιοδικούς ελέγχους και τη λεπτομερή συντήρηση των διαφόρων τμημάτων του αεροσκάφους, όπως είναι οι κινητήρες, οι έλικες, τα όργανα, τα συστήματα επικοινωνίας και πτήσης. Η FAA χορηγεί επίσης πιστοποιητικά στους σταθμούς επισκευών που εκτελούν τους απαιτούμενους ελέγχους, καθώς και τις επισκευές και τροποποιήσεις στα αεροσκάφη γενικά, δηλαδή αυτά που πετούν οι επιχειρηματίες, τα αεροταξί και οι ιδιώτες. Όλες αυτές οι εγκαταστάσεις ελέγχονται σε τακτικά διαστήματα από επιθεωρητές της FAA.

Το τελικό αποτέλεσμα όλων αυτών των προσπαθειών αντανακλάται στις στατιστικές που δείχνουν ότι οι μηχανικοί ή οι ατέλειες κατασκευής είναι κύριες αιτίες για ένα μικρό σχετικά ποσοστό αεροπορικών δυστυχημάτων. Το στοιχείο - κλειδί στην εξίσωση της ασφάλειας παραμένει ο ανθρώπινος παράγοντας. Γι' αυτό το λόγο, η FAA απαιτεί οποιοσδήποτε μετέχει στη λειτουργία, συντήρηση και στο χειρισμό των αεροσκαφών να έχει πιστοποιητικό σε ισχύ από την υπηρεσία για την ανάλογη κατηγορία. Σ' αυτή την απαίτηση συμπεριλαμβάνονται οι πιλότοι, ιπτάμενοι μηχανικοί, αεροναυπηγοί, μηχανικοί αεροσκαφών, ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, επιμελητές πτήσεων και αλεξιπτωτιστές. Επιπλέον, η FAA πιστοποιεί τις σχολές πιλότων και μηχανικών, καθώς και τους εκπαιδευτές που διδάσκουν σ' αυτές τις σχολές.

**γ) Αεροπορική βοήθεια και πιστοποίηση.** Μία από τις πιο σημαντικές προσπάθειες της FAA στοχεύει στην επέκταση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τις προβλεπόμενες κυκλοφοριακές απαιτήσεις. Η υπηρεσία έχει εκτεταμένες αρμοδιότητες προς αυτή την κατεύθυνση από το νόμο για την ανάπτυξη των αεροδρομίων και των αεροδιαδρόμων του 1970, ο οποίος

αντικατέστησε το νόμο για τα ομοσπονδιακά αεροδρόμια του 1946 και καθιέρωσε τόσο το πρόγραμμα βοήθειας για την ανάπτυξη των αεροδρομίων (ADAP), καθώς και το πρόγραμμα χορηγήσεων για το σχεδιασμό PGP. Αυτός ο νόμος έπαυσε να ισχύει στο τέλος του οικονομικού έτους του 1980 και οι χορηγήσεις από τότε δίνονται σε ετήσια βάση.

Αν και το σημερινό σύστημα των αεροδρομίων στις Η.Π.Α. περιλαμβάνει περίπου 17.500 εγκαταστάσεις, μόνο το 1/3 από αυτές είναι δημόσιες. Το υπόλοιπο ποσοστό βρίσκεται σε ιδιωτικά χέρια και οι περισσότερες είναι κλειστές για το κοινό.

Κάτω από το ADAP, η FAA είχε εξουσιοδότηση να χορηγεί πόρους για προγράμματα βελτίωσης και κατασκευής αεροδρομίων. Στα δέκα χρόνια του προγράμματος, η υπηρεσία έδωσε περισσότερα χρήματα για την ανάπτυξη από ό,τι σε ολόκληρη την 26χρονη ιστορία των προηγούμενων προγραμμάτων ομοσπονδιακής βοήθειας για αεροδρόμια (FAAP). Οι οικονομικοί πόροι χορηγούνται σε μία βάση διαμοιρασμού του κόστους για προσπάθειες όπως απόκτηση γης, κατασκευή διαδρόμων, τροχοδρόμων και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, αγορά εξοπλισμού για διάσωση και πυρόσβεση, τοποθέτηση φωτισμού και βοηθημάτων πλοήγησης και προσγείωσης των αεροσκαφών.

Σκοπός του προγράμματος χορηγήσεων για το σχεδιασμό ήταν να προωθήσει την κανονική και έγκαιρη ανάπτυξη του εθνικού συστήματος αεροδρομίων βοηθώντας τις πολιτειακές και τοπικές αρχές στην αναγνώριση των παρόντων αλλά και των μελλοντικών απαιτήσεων για τις αερομεταφορές. Οι χορηγήσεις γινόταν για δύο είδη προγραμμάτων σχεδιασμού :

1<sup>ον</sup> : Την προετοιμασία των πρότυπων σχεδίων ξεχωριστών αεροδρομίων.

2<sup>ον</sup> : Την ανάπτυξη σχεδίων πολιτειακών ή περιφερειακών συστημάτων αεροδιαδρόμων. Η FAA πλήρωνε τα 3/4 του κόστους σχεδιασμού και η τοπική υπηρεσία συνείσφερε το υπόλοιπο.

Ο νόμος για την ανάπτυξη των αεροδρομίων και αεροδιαδρόμων του 1970 εξουσιοδοτούσε επίσης την FAA να χορηγεί πιστοποιητικά λειτουργίας σε αεροδρόμια που δέχονται πτήσεις ώστε να διασφαλίζεται η σωστή τους λειτουργία. Σύμφωνα μ' αυτή τη διαταγή, η υπηρεσία υιοθέτησε στη συνέχεια νέους κανονισμούς που έθεταν πρότυπα ασφαλείας σε περίπου 18 περιοχές, περιλαμβανομένης της διαθεσιμότητας εξοπλισμού πυρόσβεσης και διάσωσης, τη μείωση του κινδύνου από την πρόσκρουση πτηνών, τη σήμανση και το φωτισμό των διαδρόμων και τροχοδρόμων, τη διαχείριση και αποθήκευση επικίνδυνων υλικών και τη σήμανση και το φωτισμό εμποδίων.

Η πρώτη φάση του προγράμματος πιστοποίησης περιορίστηκε σε περίπου 500 αεροδρόμια που δέχονται τακτικές πτήσεις από πιστοποιημένους μεταφορείς με μεγάλα αεροσκάφη και εξυπηρετούν περίπου το 96% όλης της επιβατικής κίνησης στις Η.Π.Α. Η FAA ολοκλήρωσε την πιστοποίηση αυτών των αεροδρομίων το Μάιο του 1973. Η δεύτερη φάση περιελάμβανε εκείνα τα αεροδρόμια που εξυπηρετούσαν πιστοποιημένους αερομεταφορείς που εκτελούσαν μη τακτικές πτήσεις με μικρά αεροσκάφη. Τα πιστοποιητικά λειτουργίας της FAA είχαν εκδοθεί για περισσότερα από 700 αεροδρόμια μέχρι το τέλος του 1980. Η FAA επίσης βοηθά τους ιδιοκτήτες αεροδρομίων στο σχεδιασμό, την κατασκευή και συντήρηση των αεροδρομίων ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις της αεροπορίας, τα εθνικά πρότυπα ασφαλείας και την αποτελεσματικότητα

όσον αφορά στην τελευταία λέξη της τεχνολογίας στο σχεδιασμό και την κατασκευή. Αυτό επιτυγχάνεται με την έκδοση προτύπων που δημοσιεύονται με τη μορφή συμβουλευτικών εγκυκλίων, που είναι υποχρεωτικές για τους δέκτες χορηγήσεων και με παγκόσμια αποδοχή σαν τεχνικά συμβουλευτικά έγγραφα. Οι συμβουλευτικές εγκύκλιοι καλύπτουν περιοχές όπως είναι τα οδοστρώματα των αεροδρομίων, η απορροή ομβρίων υδάτων στα αεροδρόμια, ο σχεδιασμός διαδρόμων, τροχοδρόμων και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών και ο φωτισμός των αεροδρομίων.

**δ) Προστασία του περιβάλλοντος.** Επιπλέον της ασφάλειας, η FAA έχει επίσης σημαντικές αρμοδιότητες ώστε να καθιστά το αεροσκάφος συμβατικό με το περιβάλλον, ελέγχοντας το επίπεδο θορύβου και τις εκπομπές καυσαερίων από τους κινητήρες. Η υπηρεσία θεωρεί αυτές τις προσπάθειες μεγάλης σημασίας για την εξασφάλιση της μελλοντικής ανάπτυξης και βελτίωσης της πολιτικής αεροπορίας στις Η.Π.Α.

Ένα σημαντικό μέτρο προόδου ήδη έχει επιτευχθεί από την εισαγωγή των αεριωθούμενων ευρείας ατράκτου όπως είναι το Boeing 747, το DC-10 και το Lockheed 1011, τα οποία βγήκαν στην αγορά στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Αν και οι κινητήρες αυτών των αεροσκαφών δίνουν δύομισι φορές την ώθηση οποιουδήποτε κινητήρα είχε χρησιμοποιηθεί μέχρι τότε, εκπέμπουν μόνο το μισό επίπεδο θορύβου. Επιπλέον, πρακτικά δε δημιουργούν ρύπανση (καπνό).

Η FAA επίσης εισήγαγε μία ρυθμιστική πράξη σχεδιασμένη να κάνει πιο αθόρυβα τα παλαιότερα αεριωθούμενα που εξακολουθούν ακόμα να πετούν, απαιτώντας είτε να τροποποιηθούν με συσκευές καταστολής θορύβου ή να τεθούν εκτός λειτουργίας. Έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές για

το επίπεδο θορύβου για τη νέα γενιά αεροσκαφών και τα υπερηχητικά μεταφορικά αεροσκάφη.

**ε) Πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.** Μία άλλη κύρια αρμοδιότητα της FAA είναι το πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Οι προσπάθειες σ' αυτή την περιοχή στοχεύουν στο να εμποδίσουν ή να καταστείλουν εγκληματικές πράξεις όπως είναι η αεροπειρατεία, το σαμποτάζ, ο εκβιασμός και άλλα εγκλήματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων. Βασικά στοιχεία του προγράμματος περιλαμβάνουν την απαίτηση της εξέτασης όλων των επιβιβαζομένων επιβατών και την έρευνα των αποσκευών που παίρνουν μαζί τους στην καμπίνα του αεροσκάφους. Ένας αστυνομικός πρέπει επίσης να βρίσκεται σε κάθε σταθμό ελέγχου κατά τη διάρκεια της επιβίβασης στο αεροσκάφος. Ακόμα, οι υπεύθυνοι των αεροδρομίων πρέπει να καθιερώσουν ένα σύστημα ασφαλείας που θα κρατά τα μη εξουσιοδοτημένα άτομα μακριά από τις ελεγχόμενες περιοχές.

Η εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων στην αρχή του 1973 και οι διαπραγματεύσεις για μία συμφωνία με την κουβανική κυβέρνηση για τον εντοπισμό των αεροπειρατών ταυτόχρονα προκάλεσε μία δραματική στροφή στις περιπτώσεις αεροπειρατείας. Μετά από ένα μέσο όρο περίπου 30 αεροπειρατειών ανά έτος από το 1968 έως το 1972, ο αριθμός προσπαθειών για αεροπειρατείες έπεσε το 1977 και έμεινε περίπου σ' αυτόν το επίπεδο από τότε και έπειτα.

Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας ενδυναμώθηκε περισσότερο τον Αύγουστο του 1974, όταν το Κογκρέσο ψήφισε το νόμο κατά της αεροπειρατείας, ο οποίος έδινε θεσμική ισχύ στους κανονισμούς ασφαλείας της FAA. Και τον Ιούλιο του 1978 τα βιομηχανικά κράτη του κόσμου

συμφώνησαν σε μία συνάντηση κορυφής στη Βόννη της Γερμανίας να ενεργήσουν όλα μαζί και να σταματήσουν κάθε πτήση προς και από χώρες που αρνούταν να εκδώσουν αεροπειρατές ή αεροπειρατείες. Επιπλέον, ο υπουργός Μεταφορών είναι εξουσιοδοτημένος να ενεργεί κατά των ξένων μεταφορέων που λειτουργούν μέσα στις Η.Π.Α. και που δεν πληρούν τους κανόνες ασφαλείας.

**στ) Μηχανική και ανάπτυξη.** Η FAA υποστηρίζει όλα τα προγράμματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος με εκτενή προγράμματα μηχανικής και ανάπτυξης που εκτελούνται εν μέρει μέσω συμβολαίων και συμβάσεων με τη βιομηχανία και άλλες κυβερνητικές υπηρεσίες και πανεπιστήμια. Μεγάλο μέρος τέτοιων εργασιών πάντως γίνεται μέσα στο τεχνικό κέντρο της FAA στο Ατλάντικ Σίτι του Νιου Τζέρσεϊ και στο κέντρο συστημάτων αερομεταφορών στο Καίμπριτζ της Μασαχουσέτης. Ιατρική έρευνα γίνεται στο Ινστιτούτο Πολιτικής Αεροϊατρικής της FAA στη Οκλαχόμα. Μία συνεχής προτεραιότητα αυτών των προσπαθειών της υπηρεσίας είναι η περαιτέρω αυτοματοποίηση των συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα βοηθήσουν τους ελεγκτές να διατηρούν με ασφάλεια τα αεροσκάφη διαχωρισμένα, καθώς πυκνώνει η εναέρια κυκλοφορία. Συστήματα προειδοποίησης για παράδειγμα, έχουν προστεθεί στα αυτοματοποιημένα συστήματα στις πιο πολυάσχολες εγκαταστάσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, για να δίνουν σήμα στους ελεγκτές, όταν ένα αεροσκάφος που βρίσκεται υπό τον έλεγχό τους είναι επικίνδυνα κοντά στο έδαφος ή πολύ κοντά σε κάποιο άλλο αεροσκάφος. Ακόμα, συνεχίζονται οι εργασίες για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών που θα βοηθήσουν τους ελεγκτές

στη διαχείριση υψηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου με αυξημένη αποτελεσματικότητα και ασφάλεια.

Η FAA έχει αναπτύξει επίσης **συστήματα αποφυγής συγκρούσεων** που λειτουργούν ανεξάρτητα από το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, αλλά είναι συμβατά μ' αυτό. Αυτές οι ηλεκτρονικές συσκευές προειδοποιούν τους πιλότους άμεσα, για πιθανές συγκρούσεις με άλλα αεροσκάφη και δείχνουν πώς να τις αποφύγουν. Το πρώτο από αυτά τα συστήματα, σχεδιασμένο για χρήση εν πορεία και σε αεροδρόμια με μικρή ως μέση κυκλοφορία, τέθηκε σε λειτουργία το 1981. Η FAA συνεχίζει να αναπτύσσει και να δοκιμάζει περισσότερο εξελιγμένα συστήματα αποφυγής συγκρούσεως για την αποτελεσματική διαχείριση εναέριου χώρου με μεγάλη κυκλοφορία.

Ένα σημαντικό σημείο για ένα αποτελεσματικό σύστημα αποφυγής συγκρούσεων για χρήση σε εναέριο χώρο με μεγάλη κυκλοφορία, είναι το σύστημα φάρου κεχωρισμένης κατεύθυνσης (discrete address beacon system, DABS), το οποίο αναπτύσσεται από την FAA για να αναβαθμίσει το σημερινό σύστημα ραντάρ επιτήρησης της εναέριας κυκλοφορίας. Ουσιαστικά το DABS είναι ένας βελτιωμένος πομποδέκτης αλλά θα παρέχει και ένα συνδυασμό δεδομένων για χρήση με ένα σύστημα αποφυγής συγκρούσεων που θα βρίσκεται στο έδαφος και θα αποτελέσει τη βάση για βελτιώσεις άλλων συστημάτων, όπως είναι η αυτόματη μέτρηση και διαχωρισμός για τη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας και η αυτόματη αναφορά μετεωρολογικών στοιχείων.

Η παροχή έγκαιρων και ακριβών μετεωρολογικών πληροφοριών στους πιλότους, ιδιαίτερα σε επικίνδυνες καιρικές συνθήκες είναι ένας ακόμη σημαντικός στόχος αυτού του προγράμματος. Μεταξύ των

προσπαθειών που γίνονται για την επίτευξη αυτού του στόχου ασφαλείας είναι η ανάπτυξη και επίδειξη συστημάτων αυτόματης παρακολούθησης μετεωρολογικών στοιχείων για αεροδρόμια χωρίς πύργους ελέγχου, η δοκιμή ενός συμβουλευτικού συστήματος για τις αναταράξεις που θα προειδοποιεί τους πιλότους για πιθανές επικίνδυνες αναταράξεις στην προσέγγιση και αναχώρηση, ένα σύστημα προειδοποίησης για πλάγιους ανέμους χαμηλού επιπέδου που θα βοηθά τους πιλότους να ανταπεξέρχονται με ασφάλεια, συνθήκες με πλάγιους ανέμους στα κρίσιμα στάδια της προσέγγισης και προσγείωσης. Επιπλέον της βελτίωσης της ασφαλείας, αυτά τα μετεωρολογικά συστήματα θα βοηθήσουν στη μείωση των καθυστερήσεων, την εξοικονόμηση καυσίμων και θα επιτρέψουν την πιο αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας των αεροδρομίων.

Μία μεγάλη προσπάθεια του ίδιου προγράμματος που πρόσφατα ολοκληρώθηκε είναι το **σύστημα προσγείωσης με μικροκύματα** (Microwave Landing System, MLS), το οποίο τελικά θα αντικαταστήσει το παρόν σύστημα ενόργανης προσγείωσης ILS στα αεροδρόμια σε όλο τον κόσμο. Το MLS μπορεί, αν τοποθετηθεί σε αεροδρόμια όπου το ILS δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί λόγω των ορεινών όγκων και άλλων προβλημάτων χωροθέτησης. Επίσης, θα παρέχει πολύ μεγαλύτερη ευελιξία στη χρήση του τερματικού εναέριου χώρου, επιτρέποντας καμπύλες προσέγγισης και πιο ποικιλόμορφη επιλογή γωνιών προσέγγισης για κάθε τύπο αεροσκάφους. Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι η μειωμένη συμφόρηση και καθυστέρηση στα αεροδρόμια μαζί με την ανακούφιση από πλευράς θορύβου των γύρω περιοχών.

Η FAA επίσης έχει ένα εκτεταμένο αεροϊατρικό ερευνητικό πρόγραμμα για την εξερεύνηση των ανθρωπίνων παραγόντων που



επιηρεάζουν την ασφάλεια και την πρόοδο της πολιτικής αεροπορίας. Μερικές από τις ερευνητικές προσπάθειες βρίσκονται σε εξέλιξη και περιλαμβάνουν μελέτες αποτελεσμάτων συγκρούσεων και επιβίωσης, τους κινδύνους από τοξικά αέρια από την καύση υλικών στην άτρακτο μετά από σύγκρουση και την επίδραση της ηλικίας και του άγχους στην απόδοση των πιλότων.

Επιπλέον, η FAA διαχειρίζεται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα υγείας για περισσότερους από 24.000 ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Το πρόγραμμα παρέχει πλήρη ετήσια εξέταση υγείας και συγκεκριμένες εργαστηριακές εξετάσεις για τον προσδιορισμό του εάν οι ελεγκτές είναι σε θέση να εκτελέσουν το απαιτητικό τους έργο και τη διατήρηση της χρησιμότητάς τους με έγκαιρη διάγνωση θεραπεύσιμων ασθενειών.

## V. Άλλες δραστηριότητες της ΥΠΑ (FAA)

Επειδή οι Ηνωμένες Πολιτείες είναι αναμφισβήτητα ο παγκόσμιος πρωτοπόρος στην αεροπορία, η FAA παίζει ένα ζωτικό ρόλο στα διεθνή αεροπορικά δρώμενα. Για παράδειγμα σε συνεργασία με την υπηρεσία του υπουργείου Εξωτερικών για τη Διεθνή Ανάπτυξη, στέλνει ομάδες βοήθειας για την πολιτική αεροπορία στο εξωτερικό ώστε να παρέχεται τεχνική βοήθεια σε άλλα έθνη και εκπαίδευση σε εκατοντάδες ξένους κάθε χρόνο στο Κέντρο Αεροναυτιλίας της Οκλαχόμα.

Η FAA επίσης συνεργάζεται με τον οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) για την καθιέρωση παγκόσμιων προδιαγραφών ασφαλείας και διαδικασιών, παρέχει τεχνικές συμβουλές στην εξαγωγή και εισαγωγή των προϊόντων για την αεροπορία και χειρίζεται την πιστοποίηση κινητήρων αεροσκαφών που έχουν κατασκευαστεί στο εξωτερικό, καθώς και ανταλλακτικών σύμφωνα με τους όρους αμφίπλευρων συμφωνιών πιστοποίησης πλοϊμότητας.

Η FAA επίσης συμμετέχει με το Εθνικό Συμβούλιο Ασφαλείας μεταφορών (NTSB) στη διερεύνηση των μεγάλων αεροπορικών ατυχημάτων ώστε να πιστοποιεί εάν είναι απαραίτητα κάποια άμεσα μέτρα για τη διόρθωση τυχόν ελλείψεων και την αποφυγή επανάληψης του συμβάντος. Επιπλέον, η υπηρεσία ερευνά τα περισσότερα μη θανατηφόρα και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα για λογαριασμό του NTSB, αν και η ευθύνη για τον προσδιορισμό των πιθανών αιτιών παραμένει στο NTSB. Η FAA, επίσης λειτουργεί ένα δημόσιας χρήσης αεροδρόμιο στο τεχνικό της κέντρο έξω από το Ατλάντικ Σίτι στο Νιού Τζέρσεϊ.

## VI. Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας Μεταφορών

Δημιουργήθηκε από το Νόμο για το υπουργείο Μεταφορών του 1966 και άρχισε να λειτουργεί με εκτελεστικό διάταγμα την 1<sup>η</sup> Απριλίου του 1967. Στην πραγματικότητα ήταν 2 Μαΐου όταν το πρώτο πενταμελές συμβούλιο διορίστηκε και ορκίστηκε από τον πρόεδρο με τη συμβολή και συναίνεση της Γερουσίας.

Το συμβούλιο έπρεπε να είναι ανεξάρτητο στις λειτουργίες του, αλλά για λόγους διοικητικούς έγινε κλάδος του νέου Υπουργείου Μεταφορών. Σχεδόν οκτώ χρόνια αργότερα, ο νόμος για την ασφάλεια των μεταφορών του 1974 καθιέρωσε το συμβούλιο σαν μία εντελώς ανεξάρτητη υπηρεσία και διεύρυνε τις θεσμικές εξουσίες του Συμβουλίου για διερεύνηση συγκεκριμένων ατυχημάτων μεταφορών επιφάνειας. Ο νέος νόμος επίσης ενδυνάμωσε τη θέση του συμβουλίου που μπορούσε να έχει το υπουργείο Μεταφορών ώστε να λάβει μέτρα σχετικά με συστάσεις ασφαλείας του συμβουλίου. Ο υπουργός Μεταφορών έπρεπε να απαντήσει γραπτώς μέσα σε 90 ημέρες για κάθε σύσταση προς το Υπουργείο και να δώσει λεπτομερείς λόγους εάν το υπουργείο απέρριπτε μία σύσταση. Το NTSB με τη σειρά του θέσπισε μία επίσημη διαδικασία για την παρακολούθηση των απαιτήσεων στις συστάσεις και για την αξιολόγησή τους.

Το 1982 η νομοθεσία του 1974 τροποποιήθηκε για να δώσει στο NTSB προτεραιότητα στις έρευνες σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη ομοσπονδιακή υπηρεσία στις περιπτώσεις μεταφοράς επιφάνειας. Η πρόβλεψη έγινε για τη συμμετοχή και άλλων υπηρεσιών σε διερευνήσεις του συμβουλίου και τα δικαιώματα του συμβουλίου να εξετάζει τα φυσικά στοιχεία επεκτάθηκαν ειδικά σε οποιοδήποτε όχημα, αμάξωμα ή ρυμούλκα ή στοιχείο αγωγού εμπλεκόταν σε ατύχημα.

Το συμβούλιο αποτελείται από πέντε μέλη που διορίζονται από τον πρόεδρο και εγκρίνονται από τη Σύγκλητο, δύο εκ των οποίων ορίζονται από τον πρόεδρο για θητεία δύο ετών στις θέσεις του Προέδρου και Αντιπροέδρου αντίστοιχα. Η πλήρης θητεία για όλα τα μέλη είναι πέντε χρόνια. Τα κεντρικά γραφεία του συμβουλίου βρίσκονται στην Ουάσιγκτον και υπάρχουν και περιφερειακά γραφεία.

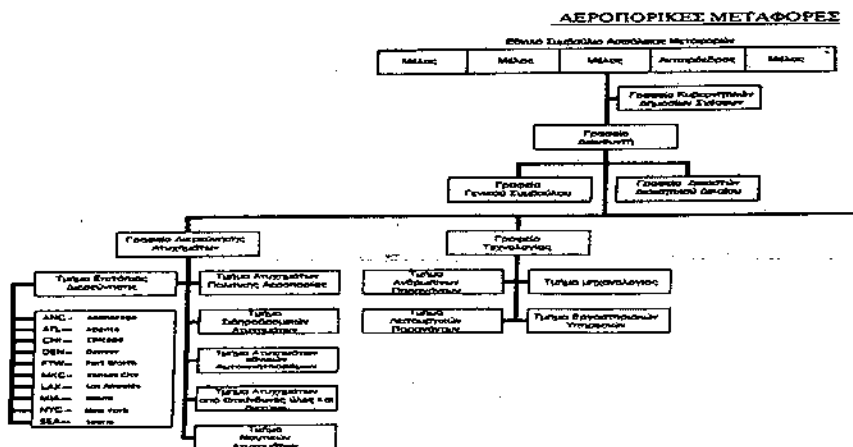
Το Συμβούλιο Ασφαλείας πρέπει να προσδιορίζει τα πιθανά αίτια των :

1. Ατυχημάτων της Πολιτικής Αεροπορίας.
2. Ατυχημάτων στους αυτοκινητόδρομους σε συνεργασία με τις πολιτείες.
3. Όλων των ατυχημάτων επιβατικών τρένων, οποιοδήποτε σιδηροδρομικό ατύχημα που προκάλεσε θάνατο και οποιοδήποτε σιδηροδρομικό ατύχημα περιλαμβάνει σημαντικές ζημιές.
4. Μεγάλων θαλάσσιων ατυχημάτων και οποιοδήποτε θαλάσσιο ατύχημα στο οποίο περιλαμβάνεται δημόσιο ή μη σκάφος.
5. Σε αγωγούς που σημειώνεται κάποιος θάνατος ή μεγάλες ζημιές.

Σύμφωνα με το νόμο για την ασφάλεια των μεταφορών του 1974, το συμβούλιο πρέπει να :

1. Διεξάγει ειδικές μελέτες για προβλήματα ασφάλειας.
2. Αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των κυβερνητικών υπηρεσιών που εμπλέκονται στην ασφάλεια των μεταφορών.
3. Αξιολογεί μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται στη μεταφορά επικίνδυνων υλικών.
4. Εξετάζει ενστάσεις των ιπταμένων και ναυτιλομένων των οποίων τα πιστοποιητικά έχουν ανακληθεί ή έχουν παύσει να ισχύουν.

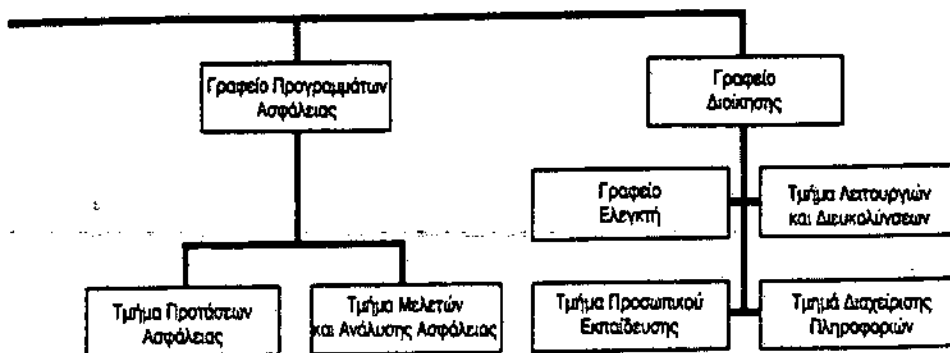
**Ασφάλεια της αεροπορίας.** Η αεροπορία απασχολεί το μεγαλύτερο κλάδο του συμβουλίου μεταφορών. Το συμβούλιο ερευνά εκατοντάδες ατυχήματα ετησίως συμπεριλαμβανομένων όλων των ατυχημάτων με αερομεταφορείς, όλων των συγκρούσεων στη διάρκεια της πτήσεως, θανατηφόρα ατυχήματα γενικής αεροπορίας και όλα τα ατυχήματα με αεροταξί. Το μεγάλο μερίδιο των συστάσεων για την αεροπορική ασφάλεια του συμβουλίου απευθύνεται στη FAA. Οι συστάσεις έχουν σαν αποτέλεσμα μία ευρεία σειρά βελτιώσεων ασφαλείας σε αντικείμενα όπως η εκπαίδευση των πιλότων, η συντήρηση και ο σχεδιασμός αεροσκαφών, οι διαδικασίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι απαιτήσεις για εξοπλισμό διάσωσης. Το συμβούλιο είναι επίσης εξουσιοδοτημένο να διεξάγει ειδικές μελέτες για προβλήματα ασφαλείας στις μεταφορές. Μία ειδική μελέτη επιτρέπει στο συμβούλιο να ξεφεύγει από το καλούπι της διερεύνησης ενός συγκεκριμένου ατυχήματος για να εξετάσει ένα πρόβλημα ασφαλείας από μία ευρύτερη οπτική γωνία. Στο παρελθόν, για παράδειγμα, το συμβούλιο διεξήγαγε ειδικές μελέτες στα θέματα των μετεωρολογικών συνθηκών, συμπεριφοράς σε σύγκρουση, σύγκρουση εν πτήσει και των περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών.



Εικόνα: Οργάνωση του Εθνικού Συμβουλίου Ασφαλείας Μεταφορών.

Το 1967 το συμβούλιο ενσωμάτωσε στο ανθρώπινο δυναμικό του ολόκληρο το προσωπικό του γραφείου ασφαλείας του συμβουλίου πολιτικής αεροναυτιλίας, ένα επιστημονικό προσωπικό με ιστορία πάνω των 50 χρόνων πρωτοποριακής εργασίας στη διερεύνηση ατυχημάτων της πολιτικής αεροπορίας. Η οργάνωσή του για επίτευξη στόχων και η έμφασή του σε εξειδικευμένες μελέτες όλων των πλευρών ενός ατυχήματος, έχουν αναγνωριστεί για την ποιότητά τους και έχουν αντιγραφεί από όλο τον κόσμο.

Στην 22χρονη ιστορία του συμβουλίου, η ασφάλεια των αεροπορικών εταιρειών βελτιώνεται σταθερά. Το 1967 ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων στις αεροπορικές εταιρείες ήταν 0,006 ανά ένα εκατομμύριο μίλια πτήσεως. Το 1980, έπεσε στο 0,001, μία μείωση της τάξης του 83% και την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 1982 οι αμερικανικές αερογραμμές συμπλήρωσαν 26 μήνες χωρίς καταστρεπτική (θανατηφόρο) σύγκρουση αεριωθούμενων αεροσκαφών. Η περίοδος αυτή διήρκησε το 1980 και 1981. Ποτέ πριν δεν υπήρχαν δύο ημερολογιακά έτη χωρίς ένα τέτοιο ατύχημα.



Οι αεροπορικές εταιρείες μετέφεραν περισσότερο από μισό δισεκατομμύριο επιβάτες σε πάνω από δέκα εκατομμύρια πτήσεις σε αυτή την 26μηνη περίοδο, σε απόσταση μεγαλύτερη από μισό τρισεκατομμύριο επιβατικών μιλίων. Η αερομεταφορά αυτή θα μπορούσε να αφορά κάθε άνδρα, γυναίκα και παιδί σε μία πτήση πάνω από 2.000 μίλια.

Το 1985 σημειώθηκαν τέσσερα θανατηφόρα ατυχήματα συμπεριλαμβάνοντας δύο από τους μεγαλύτερους μεταφορείς που σταμάτησαν την πωτική τάση στο ρυθμό των ατυχημάτων. Ο ρυθμός θανατηφόρων ατυχημάτων μειώθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980, φτάνοντας στο 0,001 ανά εκατομμύριο πτητικά μίλια το 1990. Η πιθανότητα να συμβεί σε έναν επιβάτη ατύχημα μεγάλου αερομεταφορέα εξακολουθεί να είναι περίπου 1 στα 3.000.000.

## **VII. Διαδικασία που ακολουθείται στη διερεύνηση ενός μεγάλου ατυχήματος**

1. *Ομάδα επιτόπιας διερεύνησης* : Η χρήση της έννοιας “go-team” από το συμβούλιο είναι μία από τις πιο γνωστές στο κοινό πλευρές της διερεύνησης ενός μεγάλου ατυχήματος από το συμβούλιο. Η go-team που βρίσκεται σε επιφυλακή σε 24ωρη βάση, είναι μια ομάδα από προσωπικό του συμβουλίου της οποίας τα μέλη έχουν ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων διερεύνησης ατυχημάτων. Στην αεροπορία, για παράδειγμα, η ομάδα αυτή μπορεί να περιλαμβάνει ένα από τα πέντε μέλη του συμβουλίου ασφαλείας, έναν ειδικό στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας και έμπειρους ειδικούς, εκπαιδευμένους στις ανακριτικές εργασίες, στις λειτουργίες των αεροσκαφών και στα στοιχεία των βιβλίων συντήρησης του αεροσκάφους. Σε περίπτωση ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος, η ομάδα είναι παρόμοια, αλλά οι ειδικότητες ποικίλλουν και συνήθως αποτελούνται από μηχανικούς σιδηροδρόμων, ειδικούς ατμομηχανών και άλλους ειδικούς τεχνικούς λειτουργιών. Μερικά μέλη της ομάδας μπορούν να συμμετέχουν στη διερεύνηση ατυχημάτων διαφόρων τρόπων μεταφοράς, όταν η ειδικότητά τους ενδιαφέρει περισσότερους από έναν τρόπους μεταφοράς. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι ειδικοί για τους ανθρώπινους παράγοντες, όπως και οι μεταλλουργοί, μετεωρολόγοι και οι ειδικοί στα επικίνδυνα για την ανθρώπινη υγεία υλικά που συμμετέχουν στο συμβούλιο.

2. *Αυτοψία*. Η χρονική διάρκεια κατά την οποία οι ειδικοί της ομάδας παραμένουν στη θέση ενός ατυχήματος ποικίλλει ανάλογα με τις ανάγκες, αλλά γενικά η ομάδα ολοκληρώνει τις εργασίες της μέσα σε 7 έως 10 μέρες. Πάντως, η διερεύνηση ατυχημάτων συχνά μπορεί να



απαιτεί μελέτες μηχανικών ή εργαστηριακές δοκιμές που μπορεί να επιμηκύνουν τη χρονική περίοδο συλλογής στοιχείων.

3. Στο εργαστήριο. Το συμβούλιο έχει το δικό του τεχνικό εργαστήριο για να υποστηρίξει τους ερευνητές στο πεδίο με αμερόληπτες αναλύσεις. Για παράδειγμα, το εργαστήριο έχει την ικανότητα να διαβάσει τους καταγραφείς συνομιλιών (voice recorders) των θαλάμων διακυβερνήσεως (cockpit) των αεροσκαφών και να αποκωδικοποιεί τους καταγραφείς στοιχείων πτήσεως (Flight Data Recorder). Αυτά τα επωνομαζόμενα “μαύρα κουτιά” πιστοποιούν στους ερευνητές την κατάσταση του αεροσκάφους στα συχνά κρίσιμα τελευταία λεπτά της πτήσης. Όμως, η δυνατότητα ανάγνωσης του συμβουλίου δεν περιορίζεται στην αεροπορία. Παρόμοιες τεχνικές εφαρμόζονται στους καταγραφείς που λαμβάνονται από πλοία που εμπλέκονται σε ατυχήματα. Η μεταλλουργία είναι ακόμα μία δραστηριότητα του εργαστηρίου. Οι μεταλλουργοί του συμβουλίου εκτελούν αναλύσεις σε συντρίμια μετά το ατύχημα είτε πρόκειται για τμήματα αεροσκαφών, είτε πλοίων ή σιδηροδρόμων. Το εργαστήριο μπορεί να προσδιορίσει εάν το ατύχημα ήταν αποτέλεσμα ανεπαρκούς αντοχής σχεδιασμού, υπερβάλλουσας φόρτωσης ή εξασθένησης της στατικής αντοχής λόγω κόπωσης ή διάβρωσης.

4. Η σύσταση ασφάλειας. Η **σύσταση ασφαλείας** είναι το τελικό προϊόν του συμβουλίου. Τίποτε δεν έχει μεγαλύτερη προτεραιότητα. Τίποτα δεν αξιολογείται πιο προσεκτικά. Οι συστάσεις είναι ζωτικής σημασίας για το βασικό ρόλο του συμβουλίου στην πρόληψη των ατυχημάτων, για να επιφέρει αλλαγές και βελτίωση στην ασφάλεια του εθνικού συστήματος μεταφορών. Εφόσον εμπλέκονται ανθρώπινες ζωές, ο χρόνος είναι

επίσης βασικό μέρος της διαδικασίας συστάσεων. Σαν αποτέλεσμα, το συμβούλιο εκδίδει συστάσεις ασφαλείας μόλις αναγνωρίσει κάποιο πρόβλημα, χωρίς απαραίτητα να περιμένει μέχρι να ολοκληρωθεί μία διερεύνηση και να προσδιοριστούν οι πιθανές αιτίες ενός ατυχήματος. Στην εντολή του προς το συμβούλιο του Κογκρέσου, καθαρά έδωσε έμφαση στη σημασία των συστάσεων ασφαλείας, επισημαίνοντας ότι το συμβούλιο “θα λαμβάνει ουσιώδη μέτρα για τη μείωση της πιθανότητας επανάληψης ενός ατυχήματος”. Κάθε σύσταση που εκδίδεται από το συμβούλιο και ορίζει το άτομο ή την ομάδα που αναμένεται να λάβει μέτρα, περιγράφει τη δράση που αναμένει το συμβούλιο και επισημαίνει καθαρά την ανάγκη ασφαλείας που πρέπει να ικανοποιηθεί. Για να δώσει έμφαση στη σημασία των συστάσεων ασφαλείας, το Κογκρέσο έχει απαίτηση από το υπουργείο Μεταφορών να ανταποκρίνεται σε κάθε σύσταση του συμβουλίου μέσα σε 90 μέρες.

5. *Δημόσια ακρόαση.* Μετά το ατύχημα το συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει να διεξάγει μία δημόσια ακρόαση για να συλλέξει πρόσθετες πληροφορίες και να δημοσιοποιήσει σε δημόσια συνεδρίαση τα θέματα που έχουν σχέση με το ατύχημα. Στην ακρόαση προεδρεύει ένα μέλος του συμβουλίου ασφαλείας και οι μάρτυρες δίνουν την κατάθεσή τους ενόρκως. Γίνεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε η ακρόαση να λαμβάνει χώρα έγκαιρα και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στη θέση του ατυχήματος.

6. *Τελική αναφορά.* Με την ολοκλήρωση της φάσης συλλογής στοιχείων, η διερεύνηση μπαίνει στην τελική της φάση, στην ανάλυση των πραγματικών δεδομένων. Η ανάλυση διεξάγεται στα κεντρικά γραφεία του συμβουλίου στην Ουάσιγκτον και έχει σαν αποτέλεσμα μία δήλωση

που το συμβούλιο ορίζει σαν “πιθανή αιτία του ατυχήματος”. Η **τελική αναφορά** για το ατύχημα παρουσιάζεται στη συνέχεια στο πενταμελές συμβούλιο για συζήτηση και έγκριση σε μία δημόσια συνεδρίαση στην Ουάσιγκτον. Όλη η διαδικασία, από τη διερεύνηση του ατυχήματος μέχρι την τελική αναφορά, κανονικά διαρκεί αρκετούς μήνες. Τα ατυχήματα που διερευνώνται από το συμβούλιο και τους διερευνητές του στο πεδίο αναφέρονται σε μια σύντομη έκθεση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ι

### ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ – ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

#### Ι. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Τα αεροδρόμια είναι οι χώροι οι οποίοι υποδέχονται τόσο τα αεροπλάνα όσο και τους επιβάτες. Είναι μεγάλοι χώροι σε έκταση που προσφέρουν τόσο διαφορετικές υπηρεσίες όσο και οι ανάγκες των επιβατών / τουριστών. Φροντίζουν να βρίσκονται αρκετά χιλιόμετρα έξω από τις μεγαλουπόλεις ή τις πόλεις που τα φιλοξενούν, και να συνδέονται με αυτές με πολύ καλό και επαρκές δίκτυο συγκοινωνιών.

Αν θα θέλαμε να δώσουμε ένα τύπο / πρότυπο αεροδρομίου, τόσο στην κατασκευή όσο και στις παρεχόμενες υπηρεσίες θα λέγαμε ότι αυτό θα ήταν το αεροδρόμιο JFK στη Νέα Υόρκη. Πολλοί θα περίμεναν αυτό να ήταν το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης το οποίο είναι το μεγαλύτερο της Ευρώπης, επειδή η Φρανκφούρτη είναι ο αεροπορικός κόμβος της Ευρώπης, όμως οι κατηγορίες και το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών στο αεροδρόμιο JFK το κάνουν να είναι μοναδικό στον κόσμο έως τώρα.

Το αεροδρόμιο JFK λοιπόν είναι ένα από τα τρία αεροδρόμια της Ν. Υόρκης με ετήσια κίνηση 30 εκατ. επιβατών το χρόνο. Τα άλλα δύο είναι το NEWARK και το LA GUARDIA. Καταλαμβάνει ένα σύνολο από 4.930 εκτάρια, μια περιοχή όσο το μέγεθος του νησιού MANHATTAN. Έχει 150 εισόδους αεροπλάνων, για εξυπηρέτηση διαφόρων Terminals, πίστα μήκους 9 μιλίων, 16 χιλιάδες θέσεις parking, 31 κτίρια cargo, τη μεγαλύτερη ειδική υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς ζώων (animalport), το δικό του

ταχυδρομείο, αποθήκες για 32 εκατ. καυσίμων και με δυνατότητα 150 πτήσεων για εσωτερικά και εξωτερικά δρομολόγια. Εξυπηρετεί συνολικά 79 αεροπορικές εταιρείες και όσον αφορά το σύνολο των παρεχομένων υπηρεσιών στους επιβάτες διαθέτει τις παρακάτω εξυπηρετήσεις :

- Τράπεζες
- Γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων
- Κρατήσεις ξενοδοχείων
- Βιβλιοπωλεία
- Καταστήματα αισθητικής
- Εστιατόρια όλων των κατηγοριών
- Cafes
- Φαρμακεία
- Παιδική χαρά
- Υπηρεσία Ο.Τ.Ε.
- Γυάλισμα παπουτσιών
- Αίθουσες αναψυχής (TV – VIDEO rooms)
- Cocktails
- Εκκλησίες (μια Αγγλικανική και ένα Τζαμί)
- Πρώτες βοήθειες και οδοντιατρική περίθαλψη
- Ενοικιάσεις ελικοπτέρων και αεροπλάνων
- Τμήμα απολεσθέντων αποσκευών
- Τμήμα αποθήκευσης αποσκευών
- Υπηρεσία προσφερόμενης βοήθειας σε επιβάτες που χρειάζονται βοήθεια (ανάπηρους ή κυρίες σε ενδιαφέρουσα ή οποιαδήποτε άλλη περίπτωση)
- Τμήμα animal shelter
- Τμήμα αναγγελιών παντός είδους (paging)

## **I.A.T.A. : Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Ο οργανισμός αυτός ιδρύθηκε το 1945 και αντικατέστησε τον οργανισμό AIR TRAFFIC INTERNATIONAL ASSOCIATION που υπήρχε στη Χάγη από το 1919. Η ολοκληρωμένη ονομασία της είναι INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION και οι στόχοι της είναι οι εξής παρακάτω :

- Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη της σύγχρονης αεροπορικής κυκλοφορίας με οικονομικούς και κανονικούς ναύλους προς όφελος των πελατών.
- Να αυξήσει την εμπορική αεροπορική μεταφορά και να μελετήσει τα τυχόν προβλήματα.
- Να εξασφαλίσει μια στενή συνεργασία μεταξύ των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών όσον αφορά τις υπηρεσίες και τα μέσα που διατίθενται.
- Να συνεργάζεται με τον O.A.C.I. (Organisation Aérienne Civil International) και με άλλους διεθνείς οργανισμούς για την επίτευξη όλων των παραπάνω στόχων.

Στην I.A.T.A. υπάρχουν σαν συνεργάτες / μέλη 105 αεροπορικές εταιρείες που αντιπροσωπεύουν 86 κράτη. Απασχολούν 340.000 άτομα και μεταφέρουν περίπου 350.000.000 επιβάτες το χρόνο.

Οι επίσημες γλώσσες της I.A.T.A. είναι αγγλικά, γαλλικά και ισπανικά. Τη νομική της υπόσταση την οφείλει σε κάποιο άρθρο της Καναδικής βουλής. Με αυτή τη νομοθετική πράξη αλλά και με τη συνεργασία της με τον O.A.C.I. μπορεί και συνεργάζεται σε παγκόσμια κυβερνητικά επίπεδα.

Σαν συνεργατικός οργανισμός η Ι.Α.Τ.Α. επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ποικίλους κλάδους όπως : τεχνικούς, νομικούς, ιατρικούς, οικονομικούς με βασικό στόχο τη ρύθμιση και ανάπτυξη των τιμών των ναύλων, των αριθμών των επιβατών, των επιπέδων των φόρων, καθώς και των εμπορευμάτων. Η Ι.Α.Τ.Α. δεν επεμβαίνει ποτέ στις επιμέρους κυβερνητικές αποφάσεις παρά μόνο μετά από αίτηση της εκάστοτε χώρας. Αποτελείται από ένα Γενικό Διευθυντή και τέσσερις διευθυντές βοηθούς. Έχει έδρα το Montreal και τη Γενεύη. Τοπικοί διευθυντές υπάρχουν στη Σγκαπούρη, στη Γενεύη, στο Μπουένος Άιρες και στην Ουάσιγκτον.

## ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### Π. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

- \* Η πρώτη ιστορική προσέγγιση της κίνησης στον αέρα έγινε το **16<sup>ο</sup> αιώνα** όταν ο LEONARDO DE VINCI τόλμησε την πρώτη ανάλυση του πετάγματος των πουλιών.
- \* Το **1783** οι αδελφοί MONTGOLFIER πραγματοποιούν την πρώτη πτήση με αερόστατο που κατασκευάζουν οι ίδιοι, βασισμένοι σε μελέτες πάνω στη θερμοδυναμική.
- \* Το **1785** πραγματοποιείται η πρώτη διαδρομή με αερόστατο που διασχίζει το κανάλι της Μάγχης. Το τόλμημα ανήκει στους BLANCHARD – JEFFRIES.
- \* Τον **19<sup>ο</sup> αιώνα** οι CALAY – LANGLEY – PENAUD θέτουν τις βάσεις της αεροναυτικής, βασιζόμενοι στις εμπειρίες των προηγούμενων και στους νόμους της Φυσικής.
- \* Το **1890** παρουσιάζονται οι πρώτες μορφές αεροπλάνων με την ονομασία OTTO LILIENTHAL. Πρόκειται για μικρά αεροπλάνα που έχουν τη δυνατότητα να πετούν μέχρι και 200 m ύψος.
- \* Το **1897** παρουσιάζονται τα CLEMENT ADER τα οποία έχουν τη δυνατότητα να πετούν μέχρι και σε 300 m ύψος. Παράλληλα δημιουργείται και η πρώτη σχολή αεροπλάνων.
- \* Το **1903** οι αδελφοί WRIGHT πραγματοποιούν την πρώτη πτήση με μηχανοκίνητο αεροπλάνο από το KITTY HAWK στη Β. Καρολίνα (FLYER).
- \* Το **1906** εμφανίζεται ένας καινούργιος τύπος μηχανοκίνητων αεροπλάνων τα ονομαζόμενα SANTOS DUMONT.



- \* Το **1909** ο τύπος αεροπλάνων BLERIOT παίρνει το πρώτο βραβείο της εφημερίδας DAILY MAIL.
- \* Το **1910** έχουμε την εμφάνιση του ιστορικού πλέον αερόστατου F. VON ZEPPELIN. Είχε χωρητικότητα 72 επιβάτες, καμπίνες με τρεχούμενο νερό, BAR, σαλόνι και τραπεζαρία για τους επιβάτες. Έκανε δρομολόγια Μεσογείου, Βόρειας και Νότιας Αμερικής. Έμεινε στην ιστορία χάρη στην πρωτοποριακή μορφή του αεροδυναμικού του σχηματισμού ο οποίος το έκανε να μοιάζει με κάτι απόκοσμο, το οποίο πολλές φορές τρώμαζε τον απλό κόσμο και του προκαλούσε δέος.
- \* Το **1911** ο PERRY RODGERS πραγματοποιεί τη διαδρομή NEW YORK – LONG BEACH σε 49 ημέρες, μέσω 70 σταθμών, κάνοντας 15 υποχρεωτικές στάσεις.
- \* Το **1913** ο OSCAR RIDER διασχίζει τις Άλπεις με μονοπλάνο.
- \* Την περίοδο **1914-1918** γίνεται ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος και εφευρίσκονται τα πρώτα μαχητικά αεροπλάνα τα οποία ονομάζονται “FOKKER – JUNKERS”.
- \* Το **1919** ένας άλλος τύπος πολεμικού αεροσκάφους παρουσιάζεται με την ονομασία “JUNKERS F-13”. Ο πιλότος που ονομάζεται A. READ πραγματοποιεί τη διαδρομή Ν. Υόρκη – Λισσαβόνα.
- \* Την περίοδο **1915-1920** πραγματοποιούνται πτήσεις στην Ασία, Β. Αμερική και Αφρική.
- \* Την περίοδο **1926-1927** ο πιλότος WALTER MITTELHOLZER πραγματοποιεί τη διαδρομή Ζυρίχη – Capetown.
- \* Το **1927** ο C. LINDBERGH διασχίζει τον Ατλαντικό με μονοπλάνο του τύπου RYEN με την ονομασία “SPIRIT OF ST. LUIS” και κάνει τη διαδρομή Ν. Υόρκη – Παρίσι σε 33 ½ ώρες.

- \* Το **1928** εγκαινιάζεται η πρώτη αεροπορική γραμμή με διαδρομή TOULOUSE – B. AIRES.
- \* Το **1925** παρουσιάζεται ένα νέο μοντέλο αεροσκάφους που ονομάζεται DC-3. Έχει χωρητικότητα 25 θέσεων και ταχύτητα 250 km/h.
- \* Το **1927** γίνεται το μεγάλο ατύχημα στο HEIDELBURG με το οποίο σφραγίζεται και το τέλος του ξακουστού ZEPPELIN.
- \* Την περίοδο **1939-1945** γίνεται ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και παρουσιάζεται ένας νέος τύπος αεροπλάνου που ονομάζεται “HENNKEL”, καθώς επίσης και η πρώτη ελικοπτέρων, τα ονομαζόμενα “SIKORSKY”. Επίσης, εμφανίζονται τα μοντέλα DC-4 LOCKHEAD, που ονομάζονται αλλιώς “CONSTELLATION”, τα BOEING B-17, τα οποία ονομάζονται και “Ιπτάμενοι Πύργοι”, τα “MESSERSCHMITT ME 262”, τα οποία ήταν γερμανικά πολεμικά αεροσκάφη, όπως επίσης και τα GLOSTER METEOR τα οποία ήταν αγγλικής προέλευσης πολεμικά αεροπλάνα.
- \* Το **1946** παρουσιάζονται τα VICKERS VISCOUNT τα οποία ήταν τα πρώτα αεροσκάφη με τουρμπίνα, αγγλικής προέλευσης.
- \* Το **1952** κάνει την εμφάνισή του το τετρακίνητο COMET από την αγγλική εταιρεία DE HAVILLAND. Είχε χωρητικότητα 400 επιβάτες και μέση ταχύτητα 700 km/h.
- \* Το **1955** εμφανίζεται το ρώσικης κατασκευής TUPOLEV T 104 και το αγγλικής κατασκευής CARAVELLE SE 210.
- \* Το **1958** είναι χρονιά που εμφανίζεται το ονομαζόμενο BOEING-707. Επίσης, το DOUGLAS DC-8, το οποίο είχε χωρητικότητα 150 επιβάτες και μέση ταχύτητα 900 km/h.

\* Το **1968** κάνει την εμφάνισή του το **CONCORDE**, το οποίο είναι το πρώτο υπερηχητικό αεροπλάνο, το οποίο κάνει διαδρομές Παρίσι – Ν. Υόρκη με μέση ταχύτητα που σπάει το φράγμα του ήχου. Επίσης εμφανίζεται και το λεγόμενο **BOEING – 747** ή αλλιώς “**JUMBO**”.

### III. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ιστορία της διεθνούς αεροπλοΐας ξεκίνησε πριν από 50 περίπου χρόνια, με την υπογραφή της Συνθήκης του Σικάγου. Από τότε, εποχή κατά την οποία οι χώρες μόλις ξέφευγαν από τον όλεθρο του πολέμου, μέχρι σήμερα, το καθεστώς των διεθνών αερομεταφορών έχει αλλάξει. Πέρασαν πολλά χρόνια μέχρι να φτάσουν οι αεροπορικές εταιρείες στο σημείο να εκμεταλλεύονται τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων “στους αιθέρες” σε διεθνές επίπεδο.

Όσον αφορά τη μορφή των επιχειρήσεων των αεροπορικών μεταφορών αυτές μπορούν να διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες. Έτσι μπορούμε να αναφέρουμε τις εξής παρακάτω :

#### (Α) ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

I. Ιδιωτικές

II. Κρατικές και

III. Ημικρατικές.

Κάθε κράτος έχει την Εθνική Κρατική εταιρεία αερομεταφορών, η οποία στην Ελλάδα είναι η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α.). Οι εθνικές / κρατικές εταιρείες μπορεί να ταξιδεύουν τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό, ή μόνο στο εσωτερικό ή μόνο στο εξωτερικό. Τις τιμές των γραμμών εσωτερικού τις καθορίζουν τα εκάστοτε κράτη (κυβερνήσεις), ενώ τις τιμές των γραμμών εξωτερικού, καθώς και άλλες παραμέτρους που θα εξετάσουμε παρακάτω, τις καθορίζει μια διεθνής οργάνωση που λέγεται I.A.T.A.

Στις γραμμές εξωτερικού χρησιμοποιούνται μεγάλα αεροσκάφη μεταφορικής ικανότητας από 90-340 επιβάτες, ενώ στις γραμμές εσωτερικού μπορεί να χρησιμοποιούνται και πολύ μικρότερα αεροσκάφη. Στην Ελλάδα, όπως προαναφέραμε, το μονοπώλιο εκμεταλλεύσεως των γραμμών εσωτερικού το έχει η Ο.Α., ενώ στις γραμμές εξωτερικού πετούν πολλές αεροπορικές εταιρείες διαφόρων εθνικοτήτων και ιδιοκτησιακών καθεστώτων.

## **(B) ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ**

I. Εταιρείες τακτικών πτήσεων

II. Εταιρείες charter.

Οι εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με τακτικές πτήσεις, είναι κατά κύριο λόγο αυτές που οι επιβάτες ακολουθούν το προγραμματισμένο δρομολόγιο της αεροπορικής εταιρείας έτσι όπως αυτό έχει διαμορφωθεί και ανακοινωθεί επίσημα στα ανάλογα έντυπα / βιβλία των αεροπορικών εταιρειών (ABC, APT κ.λπ.). Τα δρομολόγια αυτά δεν μπορούν να αλλάξουν παρά μόνο εάν και εφ' όσον η αεροπορική εταιρεία το επιθυμεί ή το θεωρεί απαραίτητο για κάποιους συγκεκριμένους λόγους. Οι τιμές των αερογραμμών αυτών καθορίζονται από την εταιρεία πάντα σε συμφωνία με την I.A.T.A. Στις αερογραμμές αυτές, μπορούν να υπάρξουν διάφορα είδη ναύλων ανάλογα με το είδος, το χρόνο, τη διάρκεια της μετακίνησης αλλά και τον αριθμό των διακινουμένων με τη συγκεκριμένη εταιρεία.

Οι εταιρείες charter είναι εταιρείες με τις οποίες οι επιβάτες καθορίζουν κατά κάποιο τρόπο τις ημερομηνίες και τον τόπο προορισμού της πτήσης. Οι ναύλοι σε αυτές τις περιπτώσεις καθορίζονται με κάποιο

ειδικό τρόπο που δε δημοσιεύονται σε κανένα επίσημο βιβλίο / έντυπο. Τα ωράρια των πτήσεων αναγγέλλονται στο επιβατικό κοινό περίπου 2 εβδομάδες πριν την ημερομηνία της πτήσης. Μεταφέρονται συνήθως όμιλοι τουριστών οργανωμένης ομαδικής περιηγήσεως για λογαριασμό ενός ή περισσότερων ναυλωτών με πτήση εβδομαδιαίας διάρκειας και με κλεισμένη και προκαθορισμένη επιστροφή.

### **(Γ) ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ**

- I. Επιβάτες / Επιβατηγά
- II. Εμπορεύματα (στερεά ή και υγρά) / Cargo
- III. Ταχυδρομείο.

## IV. ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

### A. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ως τεχνικά χαρακτηριστικά θεωρούνται τα εξής :

- **Η ταχύτητα του αεροσκάφους** κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού (cruising speed) και η μέση ταχύτητα του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού (block speed)
- **Το μέγεθος και το μήκος της ατράκτου**
- **Η μεταφορική ικανότητα**
- **Η ελκυστική του σχεδίαση έτσι ώστε να είναι αρεστό και βολικό για τους επιβάτες.**

Όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα οι αεροπορικές εταιρείες φαίνεται ότι πραγματοποιούν μεγάλα άλματα, με πρώτο την κατασκευή και εισαγωγή στην τουριστική αγορά των αεροσκαφών jumbo και airbus. Όμως αυτά τα μεγάλα άλματα στην τεχνολογία κατασκευής των αεροσκαφών δεν επέφερε και την αναμενόμενη ταχεία ανταπόκριση των επιβατών – πελατών στους καινούργιους αυτούς τύπους αεροσκαφών παρ' όλο που η τιμή του εισιτηρίου μειώθηκε αισθητά, επειδή μειώθηκε και το κατά θέση κόστος της αεροπορικής εταιρείας. Πήρε κάποιο χρόνο μέχρι να καταλάβουν οι άνθρωποι τη χρησιμότητα της καινούργιας ανακάλυψης στην τεχνολογία της αεροπλοΐας.

Η μεταφορική ικανότητα ενός αεροσκάφους επηρεάζεται επίσης από την ισορροπία μεταξύ της ποσότητας των καυσίμων που κουβαλάει, τον αριθμό των επιβατών και το σύνολο του υπόλοιπου φορτίου (payload). Ανάλογα με το φορτίο αυτό το αεροσκάφος επιτρέπεται να πετάει σε μικρές

ή μεγάλες αποστάσεις, με πολλούς ή λιγότερους επιβάτες στο κάθε ταξίδι. Η μεταφορική ικανότητα είναι πολύ σημαντική για την αεροπορική εταιρεία γιατί αυτή και το μέγεθος (χαρακτηριστικά αλληλένδετα) καθορίζουν τα λειτουργικά έξοδα της εκάστοτε εταιρείας. Οι διαδρομές που πραγματοποιούν τα αεροσκάφη χωρίζονται στα εξής είδη : short haul (μέχρι 1.500 μίλια), medium haul (1.500 – 3.500 μίλια) και long haul (πάνω από 3.500 μίλια). Τα αεροπλάνα που είναι σχεδιασμένα να πετούν σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες (σε μια συγκεκριμένη) δεν μπορούν να λειτουργήσουν σε καμία από τις άλλες δύο, γιατί οι προδιαγραφές τους δεν το επιτρέπουν.

Κατά γενική ομολογία τα αεροσκάφη που εκτελούν short haul πτήσεις, όσο και να φαίνεται παράξενο έχουν τα πιο πολλά έξοδα από τις άλλες δύο κατηγορίες, διότι απογειώνονται και προσγειώνονται πιο συχνά, με αποτέλεσμα να καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα, γιατί όταν ένα αεροσκάφος απογειώνεται και προσγειώνεται χρειάζεται πιο πολλή ενέργεια από όταν πετάει. Επίσης, τα αεροσκάφη αυτά ξοδεύουν πιο πολύ χρόνο στο έδαφος (αεροδρόμια) γι' αυτό και πληρώνουν πολύ περισσότερα χρήματα για τέλη αεροδρομίου, τα οποία ανέρχονται σε πολύ υψηλά ποσά. Σε γενικές γραμμές, τα αεροπλάνα έχουν κατασκευαστεί για να πετάνε και όποτε παραμένουν στο έδαφος η αεροπορική εταιρεία χάνει χρήματα. Γι' αυτό και είναι πολύ σημαντικό να πετάνε το μέγιστο των προγραμματισμένων πτήσεων το χρόνο, ημερησίως. Αυτό που οι αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να κάνουν, έτσι ώστε να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα, είναι να μειώσουν τα ποσά που δίνουν για τέλη αεροδρομίου με το να περιορίσουν το χρόνο παραμονής των αεροσκαφών



στα αεροδρόμια σε 50-60 λεπτά, χρόνος που θα συμπεριλαμβάνει και το χρόνο αποβίβασης και επιβίβασης των επιβατών.

Επιπλέον παράγοντες που διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην προτίμηση ενός αεροσκάφους από κάποιο άλλο, εκτός από την οικονομική διάσταση, είναι η άνεση του εσωτερικού της ατράκτου, ο λιγότερο δυνατός θόρυβος από τις μηχανές και γενικά η ομοιογένεια στο εσωτερικό περιβάλλον. Όλα αυτά οι αεροπορικές εταιρείες τα λαμβάνουν υπ' όψιν τους για να παρουσιάζουν στους πελάτες ένα εξ' ίσου ελκυστικό αλλά και οικονομικό τύπο αεροπλάνου, που θα εξυπηρετεί όσο πιο πολύ γίνεται, τόσο τους επιβάτες όσο και τις αεροπορικές εταιρείες.

## **B. ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

Οι πιο συνηθισμένες κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται στα αεροσκάφη είναι οι εξής :

- Φαγητό / Γλυκά / Παγωτά
- Ποτά / Αναψυκτικά / Καφέδες / Τσάι
- Ξηροί καρποί
- Μαξιλάρια / Κουβέρτες
- Παντόφλες
- Baby Cot
- Ραδιόφωνο
- Τηλεόραση
- Video
- Ακουστικά
- Κλιματισμός
- Σετ μωρών
- Παιχνίδια για τα παιδιά
- Τουαλέτες
- Κουκέτες
- Αναμνηστικά δώρα (give aways)
- Μάσκα οξυγόνου
- Σωσίβια σε περίπτωση κινδύνου
- Sitting bar
- Smoking και non smoking area
- Duty free
- Ειδικές υπηρεσίες στην Α' θέση.

## V. ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΗ ΜΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Ο.Α.) ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1957 με έδρα την Αθήνα, σαν εταιρεία εναέριων μεταφορών, με πολύ υψηλές προδιαγραφές για την εποχή εκείνη. Σήμερα ακολουθώντας μια ανοδική πορεία αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές και ασφαλείς αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο. Θα επιχειρήσουμε μια σύντομη αναδρομή στην ιστορική της πορεία και εξέλιξη μιας και αποτελεί τον εθνικό μας αερομεταφορέα.

**1957** = Αμέσως μετά την ίδρυσή της επεκτείνει τον στόλο της με 3 τετρακινητήρια αεροσκάφη DC-6B και εγκαινιάζει με τα αεροσκάφη αυτά δρομολόγια Αθήνα – Ρώμη – Παρίσι – Λονδίνο σε καθημερινή βάση.

**1958** = Πραγματοποιείται η πρώτη πτήση Αθηνών – Ζυρίχη – Φρανκφούρτης και Αθηνών μέσω Τελ Αβίβ.

**1959** = Αναγγέλλεται η πρώτη παραγγελία 2 αεριωθούμενων COMET 4B (Jets).

**1960** = Δρομολογούνται τα καινούργια αυτά αεροσκάφη στην Ευρώπη και στις γραμμές της Μέσης Ανατολής. Επίσης εγκαινιάζονται απ' ευθείας δρομολόγια μεταξύ Αθηνών και Λονδίνου.

**1966** = Η Ο.Α. παραλαμβάνει BOEING 707, ενώ εγκαινιάζει καθημερινές πτήσεις μεταξύ Αθηνών και Νέας Υόρκης.

**1968** = Εγκαινιάζεται νέα γραμμή Αθηνών – Ναϊρόμπι – Γιοχάνεσμπουργκ και παραγγέλλονται πέντε BOEING 727.

**1969** = Εγκαινιάζονται οι γραμμές Αθηνών – Μόντρεαλ και Αθηνών – Μόντρεαλ – Σικάγου. Τα BOEING 727 δρομολογούνται στις γραμμές

Ευρώπης και Μέσης Ανατολής. Επίσης αντικαθιστούνται τα αεροσκάφη DC-3 με πέντε ιαπωνικής τεχνολογίας αεροσκάφη τύπου NIIHON YS-11A τα οποία χρησιμοποιούνται στο δίκτυο εσωτερικού.

**1971** = Μια θυγατρική εταιρεία η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ δημιουργείται από την Ο.Α.

**1972** = Εγκαινιάζεται το δρομολόγιο Αθήνα – Σίδνεϋ με ενδιάμεσους σταθμούς το Μπανγκόκ και τη Σιγκαπούρη. Έτσι η Ο.Α. γίνεται η αεροπορική εταιρεία των πέντε ηπείρων, με τα νέα δρομολόγια προς Ασία και Αυστραλία.

**1973** = Η Ο.Α. αποκτά ένα BOEING 747 που δρομολογείται μεταξύ Αθήνας και Νέας Υόρκης.

**1975** = Το Ελληνικό Δημόσιο ανέλαβε επισήμως την Ο.Α. αγοράζοντας τις μετοχές από τον όμιλο Ωνάση.

**1976** = Η Ο.Α. επεκτείνει το δίκτυό της στη Μέση Ανατολή.

**1978** = Εγκαινιάζεται η νέα γραμμή προς τα Τίρανα της Αλβανίας.

**1979** = Το ηλεκτρονικό σύστημα αυτόματης κράτησης θέσεων αρχίζει να τίθεται σε εφαρμογή. Η Ο.Α. παραλαμβάνει δύο νέα αεροσκάφη AIRBUS.

**1980** = Αρχίζει η λειτουργία του αυτόματου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου επιβατών (check – in) στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Τρία νέα αεροσκάφη AIRBUS A-300 παραδόθηκαν και εντάχθηκαν στο στόλο της Ο.Α. Δύο αεροσκάφη SHORTS 330 των 30 θέσεων αγοράστηκαν για την εξυπηρέτηση των νησιών.

**1984** = Αγοράζονται δύο αεροσκάφη DORNIER για την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ.

**1991** = Η Ο.Α. παραλαμβάνει τα καινούργια αεροσκάφη BOEING 737-400. Δημιουργείται μια νέα θέση στα αεροπλάνα της Ο.Α. υψηλών απαιτήσεων, στην οποία δίνεται η ονομασία ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΘΕΣΗ.

**1992** = Παραλαμβάνονται τα νέα αεροσκάφη AIRBUS 300-600 R και δρομολογούνται στην Αφρική.

## Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η Ο.Α. σήμερα συγκαταλέγεται ανάμεσα στις μεγάλες και δυναμικές αεροπορικές εταιρείες του κόσμου. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1994 μετέφερε 6.100.000 επιβάτες και 73.000 τόνους εμπορευμάτων σε περισσότερους από 75 προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Πραγματοποίησε 93.000 πτήσεις με πληρότητα προσφερόμενων θέσεων πάνω από 67%.

Ο στόλος των αεριωθουμένων της Ο.Α. αποτελείται από :

- 4 BOEING 747 (Ολυμπιακή Ειρήνη, Ολυμπιακός Αετός, Ολυμπιακό Πνεύμα και Ολυμπιακή Φλόγα).
- 2 αεροπλάνα τύπου AIRBUS A300-600R (Μακεδονία και Αθηνά).
- 8 AIRBUS A300 (Οδυσσεύς, Αχιλλεύς, Τηλέμαχος, Νέστωρ, Αίας, Διομήδης, Πηλεύς και Νεοπτόλεμος).
- 11 BOEING 737 (Απόλλων, Ερμής, Ηρακλής, Ήφαιστος, Διόνυσος, Ποσειδών, Φοίβος, Τρίτων, Νηρέυς και Θάσος).
- 3 BOEING 727 (Μέγας Αλέξανδρος, Βέρμιον και Μέναλον).
- 7 BOEING 737-400 (Βεργίνα, Όλυνθος, Φίλιπποι, Αμφίπολη, Στάγειρα, Δίον και Πέλλα).

Η Ο.Α. παρέχει όλες τις υπηρεσίες που μπορούν να παρέχουν όλες οι άλλες αεροπορικές εταιρείες, από απλή μεταφορά επιβατών, μεταφορά εμπορευμάτων (cargo), ταχυδρομείο, ιδιωτικό σέρβις και αεροταξί. Για την διευκόλυνση των συχνών επιβατών / πελατών της έχει εκδώσει δύο κάρτες, τη Χρυσή και την Ασημένια που παρέχουν πολλά προνόμια στους κατόχους τους. Η Χρυσή δίνεται κυρίως σε πελάτες της Ο.Ε.Σ. (Olympian Executive Class) ενώ η Ασημένια σε πελάτες που ταξιδεύουν με κανονικό εκδρομικό ναύλο και έχουν πραγματοποιήσει τον τελευταίο χρόνο έναν συγκεκριμένο

αριθμό ταξιδιών. Το πολύ καλό φαγητό, η ψυχαγωγία αλλά και οι επιμέρους φροντίδες για μερικές ειδικές κατηγορίες πελατών (παιδιά, ηλικιωμένοι κ.λπ.) κάνουν την Ο.Α. μια από τις πολύ καλές αεροπορικές εταιρείες σε παγκόσμιο επίπεδο.

## **VI. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ**

### **1) ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΗΣ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ**

Υπογράφηκε στις 12 Οκτωβρίου 1929 και αναφέρεται στη θέσπιση νόμων για την αεροπορική μεταφορά, ορίζοντας όρια ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Επίσης, αποτέλεσε τη βάση για την ανάπτυξη των αερομεταφορών.

### **2) ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΣΙΚΑΓΟΥ**

Υπογράφηκε στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και ασχολήθηκε με τη διάσωση του εναέριου χώρου και την ίδρυση του παγκόσμιου οργανισμού αερομεταφορών O.A.C.I. Επίσης, με αυτή τη συνθήκη θεσμοθετείται ότι κάθε χώρα πρέπει να έχει τον κρατικό εθνικό αερο-μεταφορέα της προκειμένου να εδραιώσει την εθνική της υπόσταση.

### **3) ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΩΝ ΒΕΡΜΟΥΔΩΝ**

Υπογράφηκε το 1946 και οριοθέτησε τις υπαρκτικές διμερείς σχέσεις και συμφωνίες μεταξύ των χωρών (pool system). Οριοθέτησε τις ελευθερίες για τον αερομεταφορέα.

### **4) ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓΟΥ**

Ασχολήθηκε κυρίως με θέματα που έχουν σχέση με τις μεταφορές εμπορευμάτων (cargo) και κάποιες άλλες ειδικές συμφωνίες.



## **5) ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ**

Υπογράφηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και όρισε τα όρια των αποζημιώσεων σε 20.000 – 25.000 \$ για κάθε ατύχημα, σε 20 \$ το κιλό για κάθε αποσκευή δηλωμένη και χαμένη και σε 400 \$ συνολικά για αποσκευές μη δηλωμένες και χαμένες. Στο περιεχόμενό της αποτέλεσε συμπλήρωση της συνθήκης της Βαρσοβίας.

## VII. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

### A. KLM

Η KLM ή Royal Dutch Airlines αποτελεί τον εθνικό αερομεταφορέα της Ολλανδίας. Μεταφέρει κάθε χρόνο περισσότερους από 10 εκατ. επιβάτες, σε 150 προορισμούς, πάνω από 425 εκατ. κιλά εμπορεύματα. Η KLM απασχολεί 29.075 άτομα, ενώ ο κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι το κράτος κατά 38,2%. Το 1992 εξαγόρασε την εταιρεία Dutch National Flight College, ενώ το 1991 είχε αποκτήσει το 80% της αεροπορικής εταιρείας Transania. Το 65,7% των πωλήσεων της KLM προέρχεται (στοιχεία 1993) από την επιβατική κίνηση, το 16% από τη μεταφορά φορτίου, το 5,5% από επισκευές και παρεχόμενες υπηρεσίες και το υπόλοιπο 12,8% από άλλες δραστηριότητες.

### B. SWISSAIR

Ο επίσημος αερομεταφορέας της Ελβετίας, η Swissair, πετά σε 111 προορισμούς. Στον όμιλό της συμμετέχουν οι εταιρείες Crossair και Balair. Συνεργάζεται με τις εταιρείες Delta Airlines, Singapore Airlines και Austrian Airlines. Η εταιρεία απασχολεί 25.800 άτομα, ενώ οι μέτοχοι της εταιρείας ανέρχονται στους 59.926. Οι διάφορες δημοτικές αρχές της Ελβετίας κατέχουν το 20,4% των μετοχών. Το 1992 συμπεριέλαβε στον όμιλό της και τη δανέζικη Aero-Chef.

Το 65,7% των πωλήσεων της εταιρείας, άνω των 8 δις. G προέρχεται από την επιβατική κίνηση (στοιχεία 1992), το 16% από εμπορευματικές μεταφορές, το 5,5% από υπηρεσίες που προσφέρει η εταιρεία σε άλλες

αεροπορικές εταιρείες και το 12,8% από άλλες δραστηριότητες. Το 39,3% του τζίρου της εταιρείας προέρχεται από πτήσεις σε χώρες της Ευρώπης, το 23,5% από πτήσεις προς την Β. Αμερική, το 16,8% από την Άπω Ανατολή και το 20,4% από πτήσεις προς άλλες χώρες.

### **Γ. AUSTRIAN AIRLINES**

Ο εθνικός αερομεταφορέας της Αυστρίας μετέφερε το 1992 περίπου 2,6 εκατ. επιβάτες. Η εταιρεία απασχολεί περίπου 4.498 άτομα και ο κύριος μέτοχός της είναι το κράτος. Το 73,6% των πωλήσεων της εταιρείας προέρχεται από την τακτική επιβατική κίνηση, το 8% προέρχεται από πτήσεις charter, το 5,1% από ναυλώσεις αεροσκαφών και το 13,3% από άλλες δραστηριότητες. Ο τζίρος της εταιρείας ξεπερνά τα 5,7 δις. Ελβετικά φράγκα, από τα οποία, περίπου το 66% προέρχεται από μεταφορά επιβατών, το 8,8% από τις δραστηριότητες της εταιρείας στον τομέα του catering, τα εστιατόρια και τα ξενοδοχεία (που διαθέτει η εταιρεία), το 8,6% από τις μεταφορές εμπορευμάτων και το 16,6% από άλλες δραστηριότητες.

### **Δ. ALITALIA**

Ο όμιλος της Alitalia αποτελεί μια από τις δυναμικότερες αεροπορικές εταιρείες με 28.917 εργαζόμενους. Οι μέτοχοί της ανέρχονται στους 33.183. Η επιβατική κίνηση (στοιχεία 1992) επιφέρει στον εθνικό αερομεταφορέα της Ιταλίας το 69,1% των συνολικών πωλήσεών του, η μεταφορά εμπορευμάτων το 12,8%, οι πτήσεις charter το 12,4% και το υπόλοιπο 5,6% προέρχεται από τις υπόλοιπες δραστηριότητες της εταιρείας.

## **E. LUFTHANSA**

Η αεροπορική εταιρεία της Γερμανίας αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον κόσμο με μια σειρά αεροπορικών και τουριστικών εξυπηρετήσεων. Ο όμιλος Lufthan απασχολεί 63.000 άτομα (στοιχεία 1992) ενώ ο κύριος μέτοχος της εταιρείας είναι το κράτος. Το 1992 η Lufthansa απέκτησε το 25% της DHL. Το 72,3% των πωλήσεων της εταιρείας προέρχεται από τη μεταφορά επιβατών, το 14,4% από τις ναυλώσεις αεροσκαφών, το 5,3% από προσφερόμενες υπηρεσίες συντήρησης αεροσκαφών και το υπόλοιπο 8% από άλλες δραστηριότητες του γερμανικού αερομεταφορέα.

Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της εταιρείας, το 37,4% προέρχεται από τις γραμμές της Αμερικής, το 29,9% από τις ευρωπαϊκές χώρες, το 16,6% από εσωτερικά δρομολόγια και το υπόλοιπο 16,1% από τις γραμμές της Ασίας και του Ειρηνικού.

## **ΣΤ. BRITISH AIRWAYS**

Η βρετανική αεροπορική εταιρεία είναι η έκτη μεγαλύτερη εταιρεία του κόσμου. Με βάση το Λονδίνο, η British πετά σε 72 χώρες με 155 προορισμούς χρησιμοποιώντας 241 αεροσκάφη. Η εταιρεία απασχολεί 48.960 άτομα, ενώ ο αριθμός των κυρίων μετόχων της ανέρχεται σε 252.016 άτομα. Κύριοι μέτοχοι εμφανίζονται η Chase Manhattan Bank με ποσοστό 7,1% και η επενδυτική εταιρεία Templeton Investment με ποσοστό 5,7%. Το 1993 η British Airways εξαγόρασε την Dan-Air. Ο τζίρος της εταιρείας, που ξεπερνά τα 6 δις. Λίρες, προέρχεται κατά κύριο μέρος, 81,4% από την επιβατική κίνηση. Όσον αφορά δε στη γεωγραφική ανάλυση των εσόδων, σύμφωνα με στοιχεία του 1993 το μεγαλύτερο μέρος, κατά 46,4%,

προέρχεται από δραστηριότητες της εταιρείας στη Μεγ. Βρετανία, κατά 18,1% στην υπόλοιπη Ευρώπη, κατά 16,7% στην Αμερική και το υπόλοιπο 18,8% από τη δραστηριοποίηση της εταιρείας στις υπόλοιπες χώρες.

## **Z. THAI AIRWAYS**

Η Thai Airways, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ταϊλάνδης, έχει εξελιχθεί σε μια από τις μεγαλύτερες διεθνείς αεροπορικές εταιρείες που φημίζεται για το ολοκληρωμένο και υψηλού επιπέδου σέρβις της.

Με ένα στόλο 62 αεροσκαφών, που σύντομα θα αυξηθούν σε 70, η Thai Airways πετάει σε 70 πόλεις σε όλο τον κόσμο. Με βάση την πρωτεύουσα Μπανγκόκ πραγματοποιεί τοπικές και διηπειρωτικές πτήσεις στις περισσότερες πόλεις του κόσμου. Το 1975 η Thai Airways εγκαινίασε τις πρώτες πτήσεις Αθήνα – Μπανγκόκ, ενώ μέχρι τότε χρησιμοποιούσε το αεροδρόμιο του Ελληνικού ως ενδιάμεσο σταθμό των δρομολογίων της προς τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.

## **I.C.A.O.**

### **INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**

Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α.)

Έτσι γεννήθηκε στον χώρο μας η ανάγκη οργανώσεως και αναπτύχθηκε μιας Ειδικής Υπηρεσίας Εποπτείας και ελέγχου των αερομεταφορικών δηλαδή η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.).

## **I.A.T.A.**

Η εξέλιξη του αεροπλάνου που το έκανε ταχύτερο, άνετο και ασφαλές μέσο μεταφοράς, οδήγησε παράλληλα και στην εξέλιξη των

αερολιμένων, των τηλεπικοινωνιών, των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και την ηλεκτρονική σε μια παγκόσμια κλίμακα.

Έτσι γεννήθηκε η ανάγκη της ενώσεως των φορέων αερομεταφορών σ' όλο τον κόσμο σ' έναν ενιαίο οργανισμό.

Ο οργανισμός αυτός λέγεται I.A.T.A. = International air transport association (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών).

## **VIII. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**

1. Δίκαιο, είναι το σύνολο των υποχρεωτικών κανόνων οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των προσώπων φυσικών και νομικών τα οποία υπάρχουν σ' ένα κράτος.

2. Αεροπορικό δίκτυο είναι το σύνολο των Νομικών εκείνων κανόνων και αποφάσεων που ρυθμίζουν την όλη οργάνωση και λειτουργία της Παγκόσμιας Πολιτικής Αεροπορίας.

Δηλαδή το αεροπορικό δίκαιο έχει εφαρμογή μόνο στα πολιτικά αεροπλάνα των διαφόρων κρατών – μελών και όχι στα στρατιωτικά.

3. Η πρώτη διεθνής σύμβαση πολιτικής αεροπορίας είναι της Βαρσοβίας 10/12/29. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε αργότερα από το Πρωτόκολλο της Χάγης 1955.

4. Αντικείμενο του αερ. δικαίου είναι η μελέτη και η καθιέρωση Νομικών κανόνων γενικά με την οργάνωση της Υ.Π.Α.

Η εφαρμογή των Διεθνών αεροπ. συμβάσεων και συμφωνιών γίνεται σε συνδυασμό με την υπάρχουσα ελληνική νομολογία. Στην Ελλάδα ο πρώτος νόμος περί πολ. αεροπορίας είναι ο νόμος 5017/13/6/1931. Για την οργάνωση της Υ.Π.Α. εκδόθηκε ο νόμος 5100/11/7/1931, ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με προεδρικό διάταγμα και διάφορους άλλους νόμους.

Εκείνα που έχουν σημασία από τον 5017/1931, είναι ο σκοπός της συγκρότησης της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος είναι η δημιουργία, η ανάπτυξη και η οργάνωση της πολιτ. αεροπορίας καθώς και η υποστήριξη των εθνικών μέσων μεταφορών, αλλά ακόμη να γίνει πιο αντιληπτό από το λαό το πνεύμα της αεροπορίας.

## ΙΧ. ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

### ΟΡΙΣΜΟΙ

**ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ** : Καλείται κάθε μηχανήμα το οποίο μπορεί να διατηρείται στον ατμοσφαιρικό χώρο στηριζόμενο σ' αυτόν δια της Στατικής ή Δυναμικής επενέργειας του αέρα επ' αυτού.

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ** : Καλείται η χρήση οποιοδήποτε αεροσκάφος είτε επί είτε υπεράνω της γήινης επιφάνειας.

### ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ: → ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΑ/ΠΟΛΙΤΙΚΑ

Στρατιωτικά ή πολεμικά α/φ είναι εκείνα τα οποία προορίζονται είτε για την εκπαίδευση των στρατιωτικών είτε για την χρησιμοποίηση από αυτούς για πολεμικές ανάγκες και υπάγονται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

Πολιτική α/φ είναι όλα εκείνα τα οποία δεν είναι στρατιωτικά και διακρίνονται σε κρατικά και αστικά.

- Κρατικά πολιτικά α/φ : Αστυνομικά / Εκπαιδευτικά / Χαρτογραφικά / Γεωργικά / Ψεκαστικά / Συγκοινωνιακά / Ταχυδρομικά / Τουριστικά κ.λπ., είναι κρατικά και δεν κυβερνούνται από στρατιωτικούς βαθμοφόρους.
- Αστικά α/φ είναι όλα τα πολιτικά τα οποία δεν είναι κρατικά, αλλά ανήκουν σε εταιρείες, αεροπορικούς οργανισμούς ή λέσχες καθώς γενικά και σε ιδιώτες.

### ΑΕΡΟΠΟΡΟΙ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ, ΠΤΥΧΙΑ, ΜΗΤΡΩΑ

- α) Οι πιλότοι, οι ιπτάμενοι φροντιστές, οι ιπτάμενοι μηχανικοί κ.λπ. πρέπει να έχουν πτυχίο ικανότητας και άδεια εξάσκησης του επαγγέλματος. Το πτυχίο ικανότητας χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου



Συγκοινωνιών, σε εκείνους που έχουν αποφοιτήσει από την σχολή Ικάρων ή σχολή Εξ/κού. Το ίδιο συμβαίνει και για τους ιπτάμενους μηχανικούς.

- β) Σε περίπτωση ανάκλησης του πτυχίου ή της άδειας εξάσκησης επαγγέλματος οφείλουν να παραδώσουν την άδεια ή το πτυχίο τους.
- γ) Τα ξένα πτυχία εξομοιούνται με τα ελληνικά όταν η ισοτιμία αυτή απορρέει από διεθνείς συμβάσεις ή ειδικές συμβάσεις τις οποίες η Ελλάδα έχει υπογράψει διμερώς με το ξένο κράτος του οποίου υπήκοος είναι πτυχιούχος.

## **ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ**

**ΟΡΙΣΜΟΣ :** Με την λέξη αεροδρόμιο εννοούμε κάθε στερεά ή υδάτινη επιφάνεια η οποία είναι προορισμένη να χρησιμοποιείται για την άφιξη και αναχώρηση των Α/Φ.

- α) Κάθε αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται σαν κέντρο εναερίων εμπορικών μεταφορών και είναι εφοδιασμένο με τις απαραίτητες για το σκοπό αυτό εγκαταστάσεις καλείται αερολιμένας.
- β) Οι αερολιμένες διακρίνονται σε :
- ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ : ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από το κράτος
  - ΔΗΜΟΤΙΚΟΥΣ ή ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ : ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από Δήμους ή Κοινότητες, κατόπιν άδειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών
  - ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ : ιδρύονται από ιδιώτες ή εταιρείες και εκμεταλλεύονται από αυτούς είτε για ίδια χρήση, είτε για εξυπηρέτηση του κοινού κατόπιν άδειας του αρμόδιου Υπουργείου.

- γ) Στην άδεια που χορηγείται από το κράτος, μπορεί να μπει περιορισμός ότι αυτή εκδίδεται για ορισμένο χρόνο μόνο και ότι το κράτος επιφυλάσσει για τον εαυτό του το δικαίωμα της εξαγοράς του υλικού που χρησιμοποιήθηκε για την εκμετάλλευση καθώς και των εγκαταστάσεων.
- δ) Η άδεια που δίδεται σε ιδιώτες ή εταιρείες για την ίδρυση αερολιμένων προϋποθέτει ότι οι ιδιώτες και τα μέλη της εταιρείας πρέπει να είναι Έλληνες.
- ε) Οι αερολιμένες για την εξυπηρέτηση του κοινού ανεξάρτητα από τον φορέα που ανήκουν, είναι ανοικτοί για όλα τα εθνικά αεροπλάνα. Τα αεροπλάνα ξένης εθνικότητας για να προσγειωθούν σε αυτούς χωρίς ειδική άδεια πρέπει να έχουν τις παρακάτω προϋποθέσεις :
- Να είναι κανονικά γραμμένα στο μητρώο ενός κράτους.
  - Να κυκλοφορούν σύμφωνα με τις καθορισμένες συνθήκες από την διεθνή σύμβαση αεροπορίας και τους νόμους και κανονισμούς που ισχύουν στην Ελλάδα.
- στ) Η προσγείωση σε ιδιωτικά αεροδρόμια ή αερολιμένες για ίδια χρήση δεν επιτρέπεται εκτός ανώτερης βίας ή με την συγκατάθεση του ιδιοκτήτη.

Επίσης δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση Στρατιωτικών και Ναυτικών αεροδρομίων από εμπορικά αεροπλάνα, εκτός ανώτερης βίας που αποδεικνύεται πραγματικά ή με άδεια της Υ.Π.Α.

## **ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ**

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες πτήσεων :

### **1. Δημόσια αερομεταφορά (Public Transport)**

## 2. Αεροπορική εφαρμογή (Aerial Work)

### 3. Ιδιωτική πτήση (Private Flying)

1) Πτήση με πληρωμή από τον επιβάτη για την χρήση ενός αεροσκάφους.

2) Πτήση με πληρωμή όπου το αεροσκάφος χρησιμοποιείται σε ειδικούς ρόλους όπως π.χ. αεροφωτογράφιση ή εκπαίδευση αέρος κ.λπ.

3) Πτήση χωρίς αμοιβή και η χρήση του αεροσκάφους γίνεται για καθαρά ιδιωτικούς σκοπούς.

Μέσα στα παραπάνω όρια οι αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν να χωριστούν στις ακόλουθες κατηγορίες :

- **Προγραμματισμένες πτήσεις (Schedule Flight)** : είναι ένας νομικός ορισμός που περιγράφει τις υπηρεσίες που τρέχουν σε προκαθορισμένο χρόνο με καθορισμένες συνθήκες που συγκεντρώνονται σ' αυτή, όπως να είναι ανοικτή σε όλες τις κλάσεις των επιβατών και η πτήση να πραγματοποιείται ακόμη και όταν θα είναι άδεια από επιβάτες.

- **Ναυλωμένες πτήσεις (Charter flying)**

- **Εταιρικές πτήσεις (Corporate flying)**

## **Χ. ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

### **ΟΡΙΣΜΟΙ**

**ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ** : καλείται κάθε στερεά εδαφική επιφάνεια που χρησιμοποιείται για την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών.

1) **ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ** : καλείται κάθε αεροδρόμιο στο έδαφος ή στην θάλασσα που διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και κτίρια και τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό και καταλλήλως διασκευασμένους διαδρόμους απογείωσης και προσγείωσης αεροσκαφών. Σ' αυτούς εδρεύουν κρατικές αρχές οι οποίες είναι εντεταλμένες με τον αερολιμενικό, τελωνειακό και εν γένει μεταναστευτικό έλεγχο εισόδου και εξόδου των αεροσκαφών, των επιβατών και διαφόρων φορτίων και διάφορες υπηρεσίες εδάφους για την άρτια εξυπηρέτηση των αφικνουμένων και αναχωρούντων, των σταθμευόντων αεροσκαφών, επιβατών και φορτίων.

2) **ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ** : καλείται κάθε τελωνειακός αερολιμένας που είναι στη διάθεση αεροναυτιλίας για την εξυπηρέτηση διεθνών εναερίων γραμμών.

3) **ΒΟΗΘΗΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ** : καλείται κάθε στερεά ή υδάτινη επιφάνεια η οποία προορίζεται για την προσγείωση ή απογείωση αεροσκαφών, τα οποία βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη να διακόψουν την πτήση τους και να προσγειωθούν.

4) **ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ** : καλείται κάθε αεροδρόμιο που προορίζεται εις το σχέδιο πτήσεως, σε αεροδρόμιο καταφυγής στην

περίπτωση που δεν είναι δυνατή (δεν ενδείκνυται) η προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού καθώς αρχικά είχε προγραμματιστεί.

## **ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

- 1) **ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ** : Το πιο σπουδαίο κριτήριο επιλογής τοποθεσίας. Έστω και αν ικανοποιούνται τα άλλα κριτήρια επιλογής απόλυτα, εφ' όσον χάνονται ανθρώπινες ζωές από ατυχήματα, εκμηδενίζεται ο σκοπός που εξυπηρετούν.
- 2) **ΤΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ** : Είναι ο μέγιστος αριθμός προσγειώσεων και απογειώσεων, που μπορούν να γίνουν σ' έναν αερολιμένα στη μονάδα του χρόνου, συνήθως σε 1' σε συνδυασμό με το μέγιστο αριθμό επιβατών που μπορούν να εξυπηρετούν σε περιόδους αιχμής.  
Άρα ο αερολιμένας πρέπει να σχεδιάζεται για ένα προκαθορισμένο δυναμικό, σύμφωνα με τις προβλέψεις ανάπτυξεως της αεροπορικής, επιβατικής κινήσεως. Αυτό προϋποθέτει την διάθεση της κατάλληλης εκτάσεως, για την κατασκευή της απαιτούμενης υποδομής.
- 3) **Ο ΘΟΡΥΒΟΣ** : Το πρόβλημα του θορύβου ταλαιπωρεί τους κατοίκους των γύρων περιοχών. Θα πρέπει λοιπόν η τοποθεσία να βρίσκεται μακριά από πυκνοκατοικημένα αστικά κέντρα.
- 4) **Ο χρόνος διαδρομής από τον αερολιμένα στο αστικό κέντρο και αντίθετα.**

Η ικανοποίηση του κριτηρίου του θορύβου, φέρνει στο προσκήνιο το πρόβλημα του χρόνου μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα στην πόλη και αντίθετα. Το κριτήριο αυτό πρέπει να ικανοποιηθεί σε συνδυασμό με το προηγούμενο, ώστε ο χρόνος αυτός να είναι μέσα στα λογικά όρια ανοχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΙΙ

### ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ

#### A) ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

1. **Αερολιμενάρχης** : Είναι ο συντονιστής του επιχειρησιακού έργου όλων των υπηρεσιών που εδρεύουν στον αερολιμένα και μεριμνά για :

- Την εκπόνηση και εφαρμογή Κανονισμού Ασφαλείας του Αερολιμένα, ο οποίος θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κανονισμού ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας.
- Την στελέχωση του τμήματος ασφαλείας του Αερολιμένα.
- Την συγκρότηση Επιτροπής Ασφαλείας που θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των υπηρεσιών και φορέων που εδρεύουν στον αερολιμένα και οι οποίοι θα συνεργάζονται για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας.
- Την ενημέρωση των αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα ώστε να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

2. **Τμήμα ασφαλείας αερολιμένα** : είναι αρμόδιο για τα εξής :

- Να ελέγχει την υλοποίηση και εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας προς διασφάλιση του προσωπικού, των χώρων των εγκαταστάσεων και της αεροπορικής κίνησης γενικά, από κάθε είδους έννομη ενέργεια.
- Να εκδίδει ταυτότητες – κονκάρδες για είσοδο και εργασία του πάσης φύσεως προσωπικού του αερολιμένα, που ανήκει σε κρατικές υπηρεσίες, οργανισμούς, εταιρείες, τουριστικά γραφεία κ.λπ.

- Να χειρίζεται τα θέματα ΠΣΕΑ.

**3. Αερολιμενικοί Υπάλληλοι :** είναι υπεύθυνοι για τα εξής :

- Να ελέγχουν τις ταυτότητες – κονκάρδες των ατόμων και οχημάτων που κινούνται στους ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα.
- Φροντίζουν για τον έλεγχο τήρησης των μέτρων ασφαλείας και συμπληρώνουν ειδικά έντυπα (check lists) με τα οποία ενημερώνουν την Διοίκηση.
- Ενεργούν συντονιστικά και φροντίζουν για την λήψη των προβλεπόμενων μέτρων σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομων ενεργειών σύμφωνα με το σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκες του αερολιμένα.

**4. Διεύθυνση Ηλεκτρονικών :** Μεριμνά για την καλή λειτουργική κατάσταση και συντήρηση των μηχανημάτων ασφαλείας.

## **I. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

### **ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

**1. Υπηρεσία αστυνόμευσης Αερολιμένα :** είναι αρμόδια για :

- Την φύλαξη των κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού του αερολιμένα.
- Την τήρηση των μέτρων τάξης
- Τον έλεγχο των διερχομένων ατόμων και οχημάτων από τα σημεία εισόδου στους ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα.
- Την αποτροπή εισόδου στους ελεγχόμενους χώρους μη εξουσιοδοτημένων ατόμων και οχημάτων, εκτελώντας περιπολίες και με επιτήρηση από σταθερά σημεία στην περίμετρο του αερολιμένα.

- Διενεργεί τον έλεγχο επιβατών και των χειραποσκευών τους στα καθορισμένα σημεία καθώς και όλων των διερχομένων από τα σημεία αυτά.

**2. Ειδική Κατασταλτική μονάδα και τμήμα εξουδετέρωσης Εκρηκτικών μηχανισμών :** Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας ενεργεί σύμφωνα με το Emergency plan του Αερολιμένα σε συνεργασία με την ειδική κατασταλτική μονάδα (ΕΚΑΜ) και το τμήμα εξουδετέρωσης εκρηκτικών μηχανισμών.

### **ΑΛΛΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

1. **Τελωνείο :** συμβάλλει στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας όσον αφορά στις εγκαταστάσεις του, μη επιτρέποντας την είσοδο σ' αυτές σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και οχήματα, ελέγχοντας παράλληλα τα είδη που μεταφέρουν για την αποτροπή δολιοφθοράς.
2. **Ελληνικά ταχυδρομεία :** στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους φροντίζουν για την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων και διαδικασιών ώστε να αποτρέπεται κατά το δυνατόν η διάπραξη έκνομης ενέργειας μέσω των αγαθών που μεταφέρουν αεροπορικώς.
3. **Πυροσβεστική υπηρεσία / Σταθμός Α΄ Βοηθειών :** Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας συνδράμουν στο έργο του αερολιμένα ενεργώντας σύμφωνα με το Emergency Plan.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Κάθε αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί τον αερολιμένα υποχρεούται να εκπονήσει και να εφαρμόζει ένα πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα που θα περιέχει μέτρα και διαδικασίες για την ασφαλή



μεταφορά επιβατών και αγαθών με τα αεροσκάφη του. Το πρόγραμμα αυτό θα πρέπει να βρίσκεται σε συμφωνία με τον παρόντα κανονισμό.

## **ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΕΙΣ**

**1. Εταιρείες τροφοδοσίας αεροσκαφών :** Θα πρέπει να εφαρμόζουν κατάλληλα μέτρα ώστε να αποφεύγεται η παρέμβαση αναρμόδιων ατόμων στα αγαθά με τα οποία εφοδιάζουν τα αεροσκάφη και που μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα την διάπραξη δολιοφθοράς.

**2. Μεταφορικά γραφεία :** Κάθε μεταφορικό γραφείο που διακινεί συστηματικά εμπορεύματα μέσω του αερολιμένα (known skipper) υποχρεούται να εκπονήσει πρόγραμμα ασφαλείας και να εφαρμόζει αποδεκτά μέτρα ασφαλείας των αγαθών που διακινεί.

## **II. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

### **ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ Α/Φ**

#### **A) ΓΕΥΜΑΤΑ / MEALS**

Σερβίρονται, χωρίς έξτρα χρέωση, στους επιβάτες τόσο στην πρώτη θέση όσο και στην οικονομική.

Μια ποικιλία – menu – υπάρχουν για τους επιβάτες όπου είτε για λόγους διαίτας είτε για θρησκευτικούς, δεν μπορούν να φάνε τα κανονικά γεύματα που σερβίρονται. Θα πρέπει όμως να κανονιστούν 24 ώρες πριν το ταξίδι γιατί η εταιρεία μπορεί να μην είναι σε θέση να τα προσφέρει αν παραγγελθούν τελευταία στιγμή.

Παραδείγματα τύπων γευμάτων :

- Vegetarian / Χορτοφάγοι
- Kosuer / Γεύμα Εβραίων (ειδικό φαγητό)
- Moslem / Μουσουλμάνων
- Hindu / Εβραίων
- Salt – free / Ανάλατο
- For babies / Για μωρά

#### **B) BAR SERVICE / ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΟΤΩΝ**

Σερβίρονται στις διεθνείς πτήσεις αλλά και σε πολλές τοπικές. Για 100% σιγουριά, τσεκάρουμε πάντα με την Αεροπορική εταιρεία.

#### **Γ) ΚΑΙΠΝΙΖΟΝΤΕΣ – ΜΗ ΚΑΙΠΝΙΖΟΝΤΕΣ / SMOKING AND NON – SMOKING AREAS**

Το κάπνισμα επιτρέπεται στα περισσότερα Α/Φ, ειδικά στις διεθνείς πτήσεις εκτός της ώρα απογείωσης / προσγείωσης.

Υπάρχουν section (χώροι) του Α/Φ σε κάθε θέση για καπνίζοντες ή μη καπνίζοντες επιβάτες. Αυτό ρυθμίζεται ή κατά την ώρα της κράτησης ή την ώρα του CHECK-IN.

Κάποιες εταιρείες π.χ. SWISS-AIR, προσφέρουν στους επιβάτες της πρώτης θέσης πούρα ή τσιγάρα.

#### **Δ) ΣΑΛΟΝΙ – BAR / LOUNGE - BAR**

Εξαρτάται από την Αεροπορική εταιρεία και τον τύπο του Α/Φ, στην πρώτη θέση να υπάρχει σαλόνι χώρια από τις καθορισμένες θέσεις, όπου οι επιβάτες μπορούν να πιουν κάποιο ποτό και να καθίσουν στο σαλόνι.

#### **Ε) DUTY FREE / ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΑ**

Πολλές εταιρείες σε διεθνείς πτήσεις πωλούν στο Α/Φ αφορολόγητα είδη της χώρας όπου η εταιρεία ανήκει (π.χ. αρώματα, ποτά, τσιγάρα, ρολόγια κ.λπ.).

Συνήθως οι αεροσυνοδοί δίνουν στους επιβάτες έναν κατάλογο με τα είδη και τις τιμές οπότε επιλέγουν τι θέλουν. Σε κάποιες εταιρείες οι επιβάτες μπορούν να συμπληρώσουν ένα δελτίο παραγγελίας με την διεύθυνσή τους, όπου η εταιρεία αποστέλλει τα πράγματα στο σπίτι τους.

#### **ΣΤ) IN-FLIGHT ENTERTAINMENT**

Εφημερίδες, περιοδικά, παιδικά βιβλία, παιχνίδια κ.λπ. μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι επιβάτες σε πολλές πτήσεις. Οι επιβάτες της πρώτης θέσης μπορούν ακόμα να χρησιμοποιήσουν μάσκες για τα μάτια (eye-

shades), σκαμπώ για τα πόδια (foot-rests), κ.τ.λ., όπως επίσης και χαρτιά αλληλογραφίας, φάκελοι κ.τ.λ.

Σε πολλές διαδρομές οι επιβάτες μπορούν να δουν ταινία, ν' ακούσουν με ακουστικά μουσική. Στην οικονομική θέση, οι επιβάτες επιβαρύνονται οικονομικά για ν' ακούσουν μουσική.

## **Z) ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΘΕΣΗ**

Οι αεροπορικές εταιρείες μέλη της ΙΑΤΑ προσφέρουν στους επιβάτες υψηλό service το οποίο μπορεί να συγκριθεί μ' αυτό στα καλύτερα ξενοδοχεία ή εστιατόρια.

Η πρώτη θέση βρίσκεται στο μπροστινό μέρος του Α/Φ ακριβώς πίσω ( ή κάτω) από το πιλοτήριο, η οποία έχει καλύτερη θέα και λιγότερο θόρυβο και δέχεται περιορισμένο αριθμό επιβατών από 20 έως 40, σε wide-bodied Α/Φ. Τα καθίσματα είναι πιο άνετα και πιο ευρύχωρα από αυτά της οικονομικής θέσης.

Το φαγητό είναι άριστης ποιότητας και πάντοτε ζεστό και τα ποτά συν entertainment είναι χωρίς χρέωση.

Στις υπηρεσίες εδάφους οι επιβάτες της πρώτης θέσης περιμένουν την πτήση τους σε διαφορετικό σαλόνι και όπως θα δούμε στο κεφάλαιο των αποσκευών, έχουν free baggage allowance.

## **H) BUSINESS CLASS**

Η Business Class βρίσκεται συνήθως στο κέντρο του Α/Φ ακριβώς πίσω από την first class ή στην περίπτωση B-747 βρίσκεται πάνω από την first class.

Έχει επίσης άνετα καθίσματα και προσφέρει στους επιβάτες ποτά, ακουστικά για μουσική, κ.τ.λ.

INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

12.3 Airport facilities

The layout and size of an airport depends on the city, the volume of traffic and the requirements of each country. Facilities at airports vary from the very simple and functional to elaborate complexes which are almost small towns in themselves. There are, however, certain facilities which, although subject to variation in quality and presentation, are common to most international airports, such as the following:

General information desk

Dealing with enquiries of a general nature



INFORMATION DESK



INFORMATION DESK

Airline counters

Check-in procedures, flight information, announcements to the public over the loud-speaker system.



PASSENGER CHECK-IN



BAGGAGE CHECK-IN

Waiting lounges

For transit or departing passengers

---

INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

Gift shop and hairdresser

Located inside or outside the customs area



BARBER SHOP/  
HAIR DRESSER

Insurance Facilities

Desk manned by insurance company agents, or an automatic machine which dispenses policies to those who wish to insure themselves at the last moment.

Police station

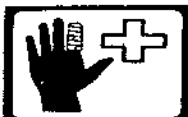
If not actually in the airport terminal itself, then in close proximity.

Nursery/First Aid

For nursing mothers and first aid assistance.



NURSERY



FIRST AID

INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

VIP lounges

For the use of important or specially recommended passengers who are awaiting the departure of a flight. They are comfortable and luxuriously furnished.

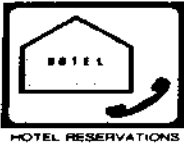
Left luggage

Lockers or luggage attendant services



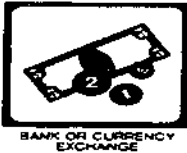
Hotel reservations

Direct line telephone service or an enquiry desk



Bank

An official bank or currency exchange office



INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

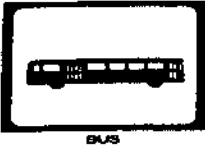
Taxis

Taxis, in ranks, take passengers to their hotels or other destinations.



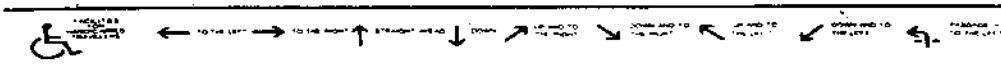
Commercial and hotel bus stops

To pick up passengers staying in local hotels or continuing their journey to another destination.



Facilities for disabled persons

These are dealt with in section 12.7.



Car rental

Counters of the locally known car-rental agencies.



INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

Car parks  
Service stations  
- - -

Service stations and parking facilities for short or long periods. Often, a bus ferries passengers from long-term parking areas to the airport terminal.

Rail service information counter

This provides information on timetables and destinations.



TRAIN

Chapel  
- - -

Room for prayer, for the use of departing or transitting passengers.

Duty free shops

They sell jewellery, clothing, alcohol, perfumes, cameras, watches, tape recorders, leather goods, etc., on which no duty has been levied, thus making their prices considerably lower than city retail prices.



DUTY FREE SHOP

INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

Restaurants and bars

Catering for full meals or snacks.



RESTAURANT



COFFEE/ SNACK SHOP

Conference facilities  
- - -

Either on the site or can be reserved through the airport conference office.

Meeting point

An officially recognized area of the airport used as a meeting point.



RENDEZ-VOUS/  
MEETING PLACE



OR  
RENDEZ-VOUS/  
MEETING PLACE

Post-Office - telephones

Facilities for making international telephone calls and sending telegrams or letters.



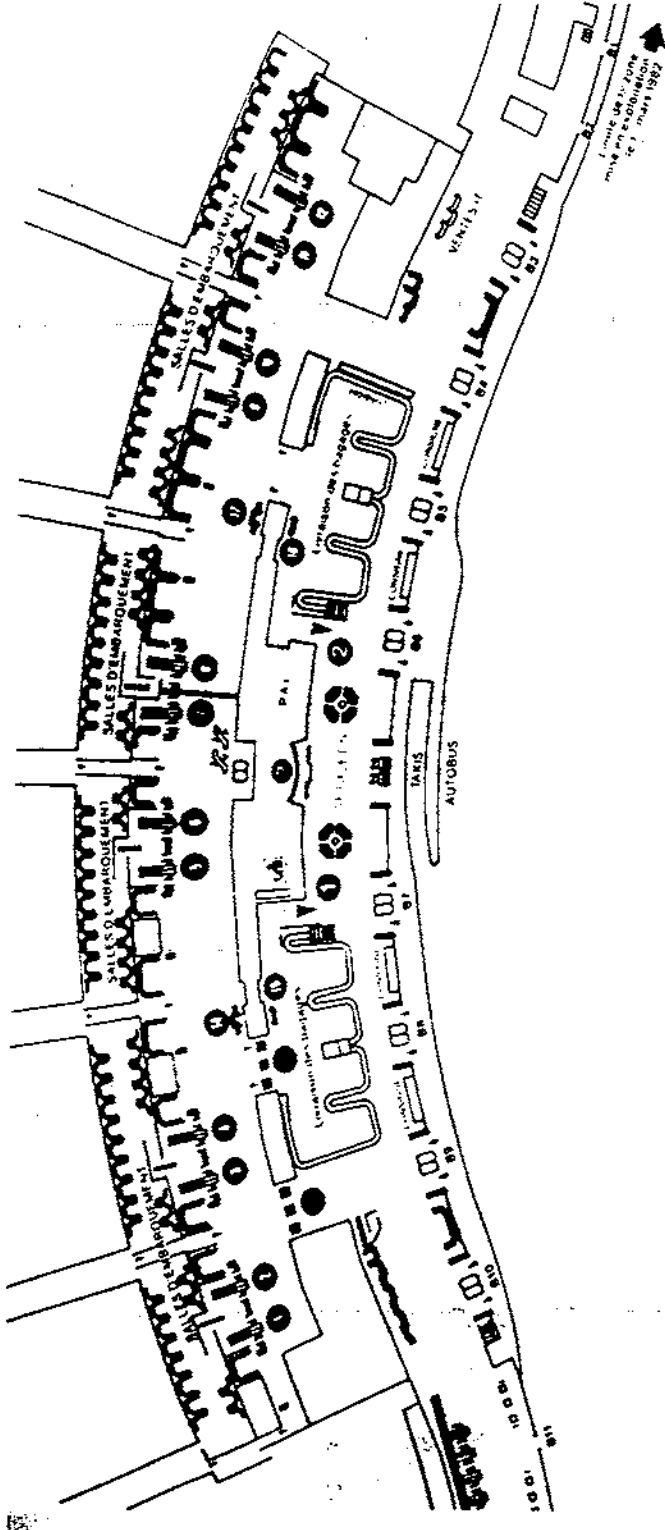
TELEPHONE



POSTAL FACILITY

INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

PARIS AIRPORT - CHARLES DE GAULLE, TERMINAL B



- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>① a 12 Portes d'enregistrement — Check-in gates</p> <p>⑬ Filtré de police — Passport-verification counters</p> <p>⑭ Comptoir ventes sous douane — International waiting room ticket-counter</p> <p>⑮ Services bagages (internationaux) — International baggage-delivery</p> <p>⑯ Service bagages (domestiques) — Domestic baggage-delivery</p> <p>⑰ Comptoir ventes domestiques — Domestic waiting-room ticket-counter</p> <p>① Arrivées internationales — Exit for international arrivals</p> <p>② Arrivées domestiques — Exit for domestic arrivals</p> | <p>B1A/B12 Portes arrièreures de l'Aérogare — Doors to Terminal 2B</p> <p>① Douane - Customs</p> <p>② Ascenseurs accès niveaux inférieurs — Elevators to lower levels</p> <p>③ Comptoir Informations — Information counter</p> <p>④ Escalators correspondances — Escalators to connecting-flight room</p> <p>⑤ Sièges — Seats</p> <p>⑥ Comptoir AF — Air France ticket counter</p> <p>▲ Circuit départs — Departing-passenger route</p> <p>▼ Circuit arrivées — Arriving-passenger route</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



INTERNATIONAL TRAVEL AGENTS' TRAINING PROGRAMME  
(Standard course)

EXAMPLE OF AN INTERNATIONAL AIRPORT

FIRST FLOOR

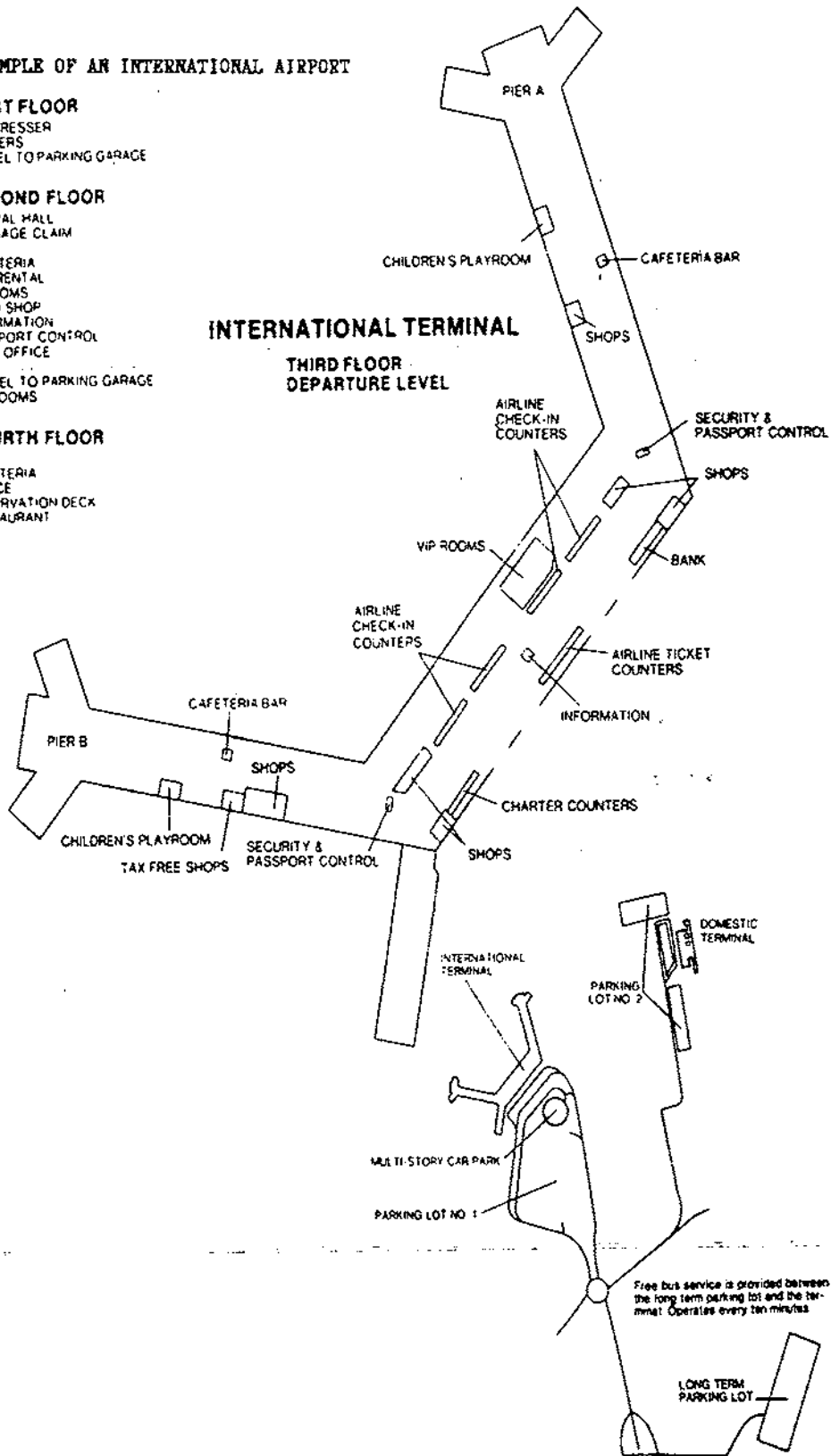
HAIRDRESSER  
LOCKERS  
TUNNEL TO PARKING GARAGE

SECOND FLOOR

ARRIVAL HALL  
BAGGAGE CLAIM  
BANK  
CAFETERIA  
CAR RENTAL  
CUSTOMS  
FOOD SHOP  
INFORMATION  
PASSPORT CONTROL  
POST OFFICE  
TAXI  
TUNNEL TO PARKING GARAGE  
VIP ROOMS

FOURTH FLOOR

BAR  
CAFETERIA  
POLICE  
OBSERVATION DECK  
RESTAURANT



## **ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ – BAGGAGE**

Ο όρος “baggage” ή “αποσκευή” έχει οριστεί από την IATA ως τα αντικείμενα ή η προσωπική “περιουσία” των επιβατών που προορίζουν να χρησιμοποιήσουν στο ταξίδι τους ή κατά τη διάρκεια αυτού. Αυτός ο όρος περιλαμβάνει δύο είδη αποσκευές επιβατών :

- checked και
- unchecked.

### **CHECKED BAGGAGE**

Αλλιώς αποκαλούνται και “registered baggage”, ζυγίζονται κατά την διάρκεια του check-in και προωθούνται στο “baggage ή cargo compartment” (αποσκευές ή εμπόρευμα) του αεροσκάφους. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού ο επιβάτης δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτές τις αποσκευές.

Στις “checked baggage” κατά τη διάρκεια του check-in τοποθετείται μια ετικέτα “Tag” αριθμημένη, στην οποία αναφέρεται ο προορισμός, η αεροπορική εταιρεία και ο αριθμός της πτήσης. Απόκομμα από το tag συνοδεύεται με το εισιτήριο, οπότε σε περίπτωση που ο επιβάτης χάσει την αποσκευή του μ’ αυτό το απόκομμα να μπορεί η αεροπορική εταιρεία να βρει την αποσκευή.

### **UNCHECKED BAGGAGE**

Αυτές οι αποσκευές τοποθετούνται στην κάμπίνα επιβατών, είτε στο πάνω μέρος των καθισμάτων σε ειδικά ντουλάπια είτε σε ειδικό μέρος κάτω από τα καθίσματα των επιβατών, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους. Στην ορολογία αποκαλούνται carry-on baggage.

Οι αποσκευές οι οποίες μεταφέρονται στην καμπίνα επιβατών παραμένουν κάτω από την επίβλεψη και υπευθυνότητα αυτών.

Σ' αυτές τις αποσκευές το tag αναγράφει "cabin" και αποτελούνται από αντικείμενα που είναι εφικτό να μεταφερθούν στην καμπίνα επιβατών όπως π.χ. χαρτοφύλακες, μικροί υπολογιστές, τσάντες χειρός, μικρές γραφομηχανές κ.τ.λ.

## **ΠΑΚΕΤΑΡΙΣΜΑ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ / PACKING**

Όλες οι "checked" αποσκευές θα πρέπει να είναι ανθεκτικές συσκευές όπως βαλίτσες ή άλλα είδη ταξιδιού, ώστε να αντέχουν στην πίεση και το βάρος κατά την φόρτω-εκφόρτωσή τους (Χαρτοκιβώτια σαν αποσκευές δεν γίνονται δεκτά).

Όλα τα travel documents, ιατρικές βεβαιώσεις, ακτινογραφίες, εύθραυστα αντικείμενα, χρήματα, κοσμήματα, επαγγελματικά αρχεία θα πρέπει να βρίσκονται σε τσάντα χειρός που θα είναι carry-on και όχι σε κανονική αποσκευή "checked baggage".

Όσοι επιβάτες ταξιδεύουν τη νύχτα, με ή χωρίς στάση, θα πρέπει να ενημερώνονται, να έχουν μαζί τους σε carry-on αποσκευή αντικείμενα προσωπικής χρήσης.

Σε μερικές χώρες απαγορεύεται αυστηρά η χρήση cameras ή ακόμα και κιάλια κατά τη διάρκεια της πτήσης, αλλά και στα αεροδρόμια. Θα πρέπει λοιπόν να είναι πακεταρισμένα ή σε κανονική αποσκευή ή σε carry-on baggage όπου θα κρατά ο επιβάτης κατά τη διάρκεια της επιβίβασης. Οι υπεύθυνοι της πτήσης, βέβαια, ενημερώνουν τους επιβάτες αν μπορούν ή όχι να χρησιμοποιήσουν αυτά τα αντικείμενα.

Όλες οι αποσκευές πρέπει να σημειωθούν και να κολληθούν με ετικέτα "Tag" όπου να αναγράφεται το όνομα του επιβάτη και η

διεύθυνση προορισμού πριν περάσουν για check-in ή τις πάρει ο επιβάτης μαζί του.

### **ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Σαν κανόνα, οι αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα ν' αρνηθούν την μεταφορά περισσότερων αποσκευών από έναν επιβάτη όταν υπερβαίνουν το όριο του "free baggage allowance" σε μια πτήση. Γι' αυτό είναι πολύ σημαντικό όλες οι αποσκευές που ξεπερνούν το όριο του "free allowance" να δηλώνονται στο γραφείο κρατήσεων προκαταβολικά και ακόμα καλύτερα κατά τη διάρκεια της κράτησης για να διευκρινιστεί αν υπάρχει διαθέσιμος χώρος ή να σταλθεί σαν cargo ή ασυνόδευτη αποσκευή με άλλο αεροσκάφος.

### **ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ**

- Να βγάζουν όλες τις παλιές ετικέτες – tags – από τις αποσκευές.
- Επιβεβαίωση ότι αναγράφεται καθαρά στο tag, το όνομα του επιβάτη και η διεύθυνση, το οποίο συνοδεύει κάθε αποσκευή.
- Να αναζητούν τις αποσκευές τους σύντομα ή στον προορισμό ή σε οποιοδήποτε stopover σημείο.

#### **NOTE :**

- Πολλές εταιρείες περιορίζουν τις unchecked baggage σε μία αποσκευή, η οποία μάλιστα πρέπει να ταιριάζει και να χωράει κάτω από το κάθισμα, μπροστά από τον επιβάτη.
- Υπάρχουν αυστηροί κανονισμοί όσον αφορά την μεταφορά αντικειμένων στις αποσκευές όπως π.χ. εκρηκτικά, εύφλεκτα υγρά κ.τ.λ.

## **ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ / BAGGAGES**

Οι αποσκευές πρέπει να περιέχουν αντικείμενα χρήσιμα προς τον επιβάτη όπως π.χ. ρούχα ή διάφορα άλλα τα οποία θα εξυπηρετήσουν τον επιβάτη στην διάρκεια των διακοπών του ή του ταξιδιού του.

Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν το δικαίωμα και όχι την υποχρέωση να ανοίξουν και να ελέγξουν τις αποσκευές με την παρουσία πάντοτε του επιβάτη (εκτός από τις αποσκευές διπλωματών).

Σε πολλές περιπτώσεις ο επιβάτης παίρνει όλες τις πληροφορίες από τον ταξιδιωτικό πράκτορα, ο οποίος με την σειρά του πρέπει να κατευθύνει σωστά τον επιβάτη. Όσον λοιπόν αφορά την μεταφορά των αποσκευών δίνουμε τις ακόλουθες συμβουλές :

- 1.- Να έχουν καλής ποιότητας αποσκευές, οι οποίες δεν παθαίνουν εύκολα ζημιά και βέβαια “κρατάνε” περισσότερο.
- 2.- Πάντοτε να γράφουμε το όνομα και την διεύθυνσή μας μέσα και έξω στις αποσκευές.
- 3.- Να γράφουμε την προσωρινή διεύθυνση του τόπου προορισμού ή κάθε stop-over σημείου.
- 4.- Να κλειδώνουμε τις αποσκευές μας. Αν αυτό δεν γίνεται να βάζουμε μια ταινία γύρω από την αποσκευή, που θα την συγκρατήσει από τυχόν άνοιγμα.
- 5.- Να βγάζουμε όλα τα παλιά tag.
- 6.- Για να αναγνωρίζουμε πιο εύκολα τις αποσκευές μας μπορούμε να βάζουμε κάποιο διακριτικό ή ένα αυτοκόλλητο.
- 7.- Αντικείμενα αξίας ή σημαντικά χαρτιά, κ.τ.λ., πάντοτε τα έχουμε σε carry-on αποσκευή.

## **UNCHECKED BAGGAGE**

Συμπληρώνω ότι χωρίζονται σε δύο κατηγορίες :

- 1.- Free carry on items

## 2.- Cabin baggage.

1. Όπως είδαμε μικρές αποσκευές όπως π.χ. τσάντα, στην οποία δεν μπαίνει tag κατά το check-in.

2. Αποσκευές που τοποθετείτε tag στο οποίο αναγράφεται ο όρος “cabin” και είναι αυτές που είδαμε στην προηγούμενη ενότητα.

## **ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ / SPECIAL BAGGAGE**

Για την μεταφορά επικίνδυνων αποσκευών ή ευπαθών αποσκευών, υπάρχουν ειδικοί κανονισμοί. Πιο συγκεκριμένα :

1) ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΤΟΙΚΙΔΙΩΝ ΖΩΩΝ, π.χ. σκυλάκια, γάτες, πουλιά πρέπει να ρυθμιστεί κατά την κράτηση της θέσης και σε συνεννόηση πάντοτε με τον αερομεταφορέα.

Πρέπει δε να μεταφερθούν σε ειδικά “κλουβιά” από ξύλο ή μέταλλο τα οποία είτε νοικιάζονται είτε προμηθεύονται από τον αερομεταφορέα σε συγκεκριμένα μεγέθη.

Μπορούν να γίνουν δεκτά, όταν συνοδεύονται από βεβαιώσεις (για λόγους υγείας), στην καμπίνα των επιβατών όταν δεν ξεπερνούν το βάρος των 5 κιλών (με την sk Σλοβακία το βάρος των 10 κιλών) συνολικά όμως το βάρος του ζώου συν το “κλουβί”. Πρέπει όπως είπαμε να ρυθμισθεί κατά την κράτηση της θέσης γιατί αφενός διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία αφετέρου δε, δεν είναι όλα τα αεροσκάφη επαρκώς εξοπλισμένα με εξαερισμό και θέρμανση για την μεταφορά αυτή.

Κατά το check-in λαμβάνονται υπ’ όψιν σαν κανονική αποσκευή και σε περίπτωση που ξεπερνά το free allowance πληρώνεται κανονικά σαν excess baggage.

ΖΩΑ τα οποία δεν συνοδεύονται από επιβάτη ή αυτά τα οποία δεν είναι συνηθισμένα π.χ. φίδια ή άγρια ζώα, μεταφέρονται πάντοτε σαν cargo.

Στις ακόλουθες περιπτώσεις :

**1) Seeing eye / hearing dogs :** Σκυλιά εκπαιδευμένα να συνοδεύουν τυφλούς ή κουφούς επιβάτες, γίνονται δεκτά χωρίς χρέωση στην καμπίνα επιβατών, χωρίς βέβαια να κρατούν θέση και πρέπει να είναι δεμένα και φιμωμένα για να μην ενοχλούν τους άλλους επιβάτες.

Ιατρικές βεβαιώσεις των ζώων αυτών πρέπει να συνοδεύονται με τα travel documents του επιβάτη, αλλά κυρίως και κατά την κράτηση της θέσης.

Σε περίπτωση που η χώρα destination απαγορεύει την είσοδο σε "σκύλους", τότε απαγορεύεται η μεταφορά τους.

Πάντοτε για περιπτώσεις αυτού του είδους πρέπει να επιβεβαιώνουμε με τον αερομεταφορέα (εταιρεία).

## **2) ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΟΠΩΣ ΠΑΡΑΚΑΤΩ :**

- Στυλογράφοι
- Μπουκάλια
- Αναπτήρες

και οτιδήποτε έχει υγρό, πρέπει να πακετάρεται και να μεταφέρεται μόνο στις unchecked αποσκευές στην καμπίνα επιβατών του αεροσκάφους.

Τα μπουκάλια δε πρέπει να είναι κλεισμένα με ασφάλεια, ή μπορεί να ζητηθεί στους επιβάτες να αδειάσουν το μελάνι από τους στυλογράφους.

Αυτά γιατί κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες π.χ. απογείωση, κενό αέρος κ.λπ., μπορεί να σπάσουν οπότε να χυθεί το υγρό.

**3) ΠΟΔΗΛΑΤΑ :** Μπορεί να γίνουν δεκτά σαν checked αποσκευές. Πάντα **confirm** με την εταιρεία όσον αφορά τις χρεώσεις και τους κανονισμούς.

**4) ΦΛΑΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ (μεγάλα) :** Πάντοτε πρέπει να μεταφέρονται στην συσκευασία του κατασκευαστή.

**5) ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ :** Επιτρέπεται η μεταφορά στην καμπίνα επιβατών και η χρήση τους βέβαια μόνο στα ακόλουθα : ακουστικά, walkman, πιεσόμετρα.

Όλες οι υπόλοιπες συσκευές όπως π.χ. ενισχυτές, κεραίες κ.τ.λ. επιτρέπεται η μεταφορά τους και όχι η χρήση τους μόνο στο cargo compartment του αεροσκάφους.

### **DANGEROUS GOODS**

Για λόγους ασφαλείας η μεταφορά επικίνδυνων υλών που έχουν οριστεί ως dangerous goods όπως π.χ. εκρηκτικά, χημικά, δηλητήρια, ραδιοενεργά ή μαγνητικά υλικά και διάφορα άλλα, δεν πρέπει να βρίσκονται σε checked ή carry-on αποσκευή χωρίς την έγκριση του αερομεταφορέα.

1) Με έγκριση του αερομεταφορέα και **πάντοτε** πακεταρισμένα σύμφωνα με τους κανονισμούς της IATA επιτρέπεται να μεταφερθούν :

- Αντικείμενα ιατρικά ή “τουαλέτας” όπως λακ, αρώματα και φαρμακευτικά είδη. Το καθαρό βάρος του κάθε αντικειμένου δεν πρέπει να ξεπερνά τα 500 gr, και το συνολικό τους βάρος πρέπει να είναι 2 κιλά / ανά επιβάτη.
- Χημικός πάγος για μεταφορά αλλοιώσιμων και ευπαθών αντικειμένων. Δεν πρέπει να ξεπερνά τα 2,5 κιλά / επιβάτη.
- Αλκοολούχα ποτά, αλλά όχι περισσότερο από 5 lt.
- Είδη καπνού για προσωπική χρήση, συμπεριλαμβανομένου αναπτήρα.
- Πιεσόμετρα.

Επίσης επιτρέπεται αλλά με την έγκριση του αερομεταφορέα τα εξής :

- Συσκευές (κύλινδροι) οξυγόνου για φαρμακευτική χρήση του επιβάτη.



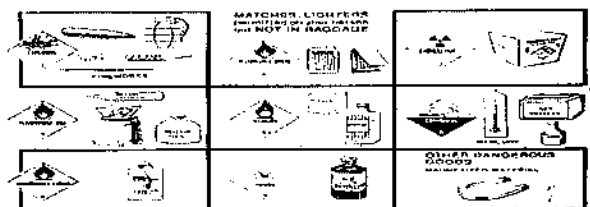
- Μικρά όπλα για χρήση αθλήματος, μέχρι 5 κιλά / επιβάτη τα οποία βέβαια παραμένουν στην επίβλεψη των φροντιστών οι οποίοι τα παραδίδουν κατά την άφιξη στον προορισμό.

2) Απαγορεύεται ρητά η μεταφορά των ακόλουθων :

- Αποσκευές με τοποθετημένα συστήματα συναγερμού.
- Συσκευές γκαζιού π.χ. για την χρήση τους σε camping.
- Διαβρωτικά υλικά όπως π.χ. οξέα, αλκάλια και μπαταρίες υγρής φορτώσεως (μπαταρίες με υγρό π.χ. των αυτοκινήτων).
- Ο,τιδήποτε προκαλεί στην επιδερμίδα μεγάλο ερεθισμό.
- Εκρηκτικά και φωτοβολίδες.
- Εύφλεκτα υλικά όπως π.χ. αναπτήρες, σπέρτα που είναι ενεργά (“ανάβουν αμέσως”).
- Υλικά που ερεθίζουν τα μάτια.
- Μαγνητικά υλικά.
- Δηλητήρια.
- Ραδιοενεργά υλικά.
- Και όλα όσα περιλαμβάνονται στην IATA Dangerous Goods κανονισμούς όπως π.χ. υδράργυρος, χλώριο κ.λπ.

Σε περίπτωση αμφιβολίας για αντικείμενα που οι επιβάτες θέλουν να συμπεριλάβουν στις αποσκευές τους, το τμήμα cargo κάθε αεροπορικές εταιρείας, δίνει όλες τις χρήσιμες πληροφορίες.

Παρακάτω βρίσκονται παραδείγματα “Dangerous goods” που μπορείτε να υποδεικνύετε στους επιβάτες.



## ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ CHECK – IN ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Κατά την άφιξη του επιβάτη στο αεροδρόμιο, έχοντας μαζί τις αποσκευές του και τα travel documents, κατευθύνεται στο check-in desk, ανάλογα με την πτήση.

Στην αίθουσα του check-in υπάρχουν διάφορα counters, που στο καθένα γίνεται το check-in για κάθε αεροπορική εταιρεία (πτήσεις εξωτερικού). Στις πτήσεις εσωτερικού, όσον αφορά αεροδρόμια με μεγάλη κίνηση π.χ. Δυτικός Αερολιμένας στην Αθήνα, πάνω από τα counter υπάρχουν φωτεινές ταμπέλες που δείχνουν τους προορισμούς για τους οποίους γίνεται το check-in.

Οι επιβάτες δίνουν τις αποσκευές τους, οι οποίες αρχικά τοποθετούνται στον πρώτο μάντα (conveyor belt) στον οποίο ζυγίζονται οι αποσκευές. Ανάλογα με το ταξίδι και το destination και την εταιρεία η υπάλληλος τοποθετεί στην αποσκευή το tag στο οποίο αναγράφεται η πτήση, η εταιρεία και το destination. Εφόσον έχει τοποθετηθεί και το tag η αποσκευή προωθείται στον conveyor belt σε χώρο του αεροδρομίου, όπου το ανάλογο προσωπικό προωθεί τις αποσκευές στο Α/Φ με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η πτήση.

Είδαμε και στο εργαστηριακό μάθημα ότι στον χώρο διαλογής αποσκευών, εκεί δηλ. που οι υπάλληλοι ξεχωρίζουν τις αποσκευές, υπάρχουν διάφοροι τρόποι που οι υπάλληλοι ξεχωρίζουν και τοποθετηθούν τις αποσκευές και τις προωθούν στο σωστό Α/Φ για να αποφεύγονται τα λάθη, όπως π.χ.

- Η ξεχωρίζουν τις πτήσεις με συγκεκριμένα tag σε κάθε αποσκευή για την συγκεκριμένη πτήση, όπου δείγμα του tag υπάρχει πάνω στο καρότσι που μεταφέρει τις αποσκευές στο Α/Φ.
- Υπάρχει η καρτέλα container / pallet, όπου δείγμα ακολουθεί και το οποίο τοποθετείται πάνω σε κάθε container, όπου αναγράφει τον αριθμό της πτήσης, τον προορισμό κ.λπ., οπότε βοηθάει τους υπαλλήλους στο να τοποθετούν σωστά τις αποσκευές.

Μετά το check-in όπου η υπάλληλος κρατάει το κουπόνι της πτήσης, μας δίνει πίσω το εισιτήριο, όπου στο πίσω εξώφυλλο είναι κολλημένο και απόκομμα του tag, των αποσκευών.

Εμείς με το εισιτήριο, το boarding card (pass) περνάμε στον έλεγχο διαβατηρίων, έλεγχο χειραποσκευών unchecked baggage.

## **ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Την ευθύνη για τον έλεγχο ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών έχει η αρμόδια Υπηρεσία του Αερολιμένα σύμφωνα με τον κανονισμό ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας.

## **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες και τα πληρώματα αεροσκαφών, καθώς και οι χειραποσκευές τους, θα ελέγχονται κατά την είσοδό τους σε υποκείμενους χώρους. Οι έλεγχοι είναι διακριτικοί αλλά παράλληλα και σχολαστικοί, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν μεταφέρονται στο αεροσκάφος όπλα, εκρηκτικά, εμπρηστικές συσκευές ή αντικείμενα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διάπραξη τρομοκρατικές ενέργειας.

Οι έλεγχοι γίνονται με την συγκατάθεση των ελεγχομένων και προκειμένου για τις χειραποσκευές με την παρουσία τους. Αν αρνηθούν

να υποστούν τους ελέγχους δεν θα τους επιτρέπεται η είσοδος στους ελεγχόμενους χώρους και στο αεροσκάφος.

Η έρευνα γίνεται με μηχανήματα ασφαλείας (X-RAY, ανιχνευτές μετάλλων και αν απαιτείται με ανιχνευτές εκρηκτικών). Εάν δεν υπάρχουν μηχανήματα ή εάν το αποτέλεσμα του ελέγχου με μηχανήματα δεν κρίνεται ικανοποιητικό από τον ελέγχοντα, τότε γίνεται φυσικός έλεγχος (με τα χέρια). Επισημαίνεται ότι ο φυσικός έλεγχος των προσώπων θα γίνεται σε ιδιαίτερο κλειστό χώρο με αδιαφανή τοιχώματα, δίπλα στα μηχανήματα ελέγχου, από αστυνομικό του ιδίου φύλου με τον ελεγχόμενο. Επιβάτες που έχουν σοβαρό λόγο να αποφύγουν τα μηχανήματα ελέγχου (βηματοδότης κ.λπ.) μπορούν να ζητήσουν να τους γίνει φυσικός έλεγχος.

Τους ίδιους ελέγχους υφίστανται και οι διερχόμενοι ή μετεπιβαζόμενοι επιβάτες, καθώς και οι εργαζόμενοι ή οι επισκέπτες του Αερολιμένα εφόσον διέρχονται από σημεία ελέγχου.

Ο έλεγχος των χειραποσκευών θα γίνεται με μηχανήματα X-RAYS ή με τα χέρια, παρουσία του κατόχου και την στιγμή που αυτός περνά τον έλεγχο ασφαλείας.

## **ΦΟΡΤΩΣΗ / ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες θα παραδίδουν αυτοπροσώπως τις αποσκευές τους στον Αερομεταφορέα επιδεικνύοντας ταυτόχρονα το εισιτήριο και το διαβατήριό τους.

Διαβατήρια που παρουσιάζονται από τρίτους δεν θα γίνονται δεκτά. Εξαίρεση αποτελούν οι περιπτώσεις ασθενών επιβατών, οπότε η εταιρεία θα πρέπει να βεβαιώνεται ότι πράγματι οι αποσκευές ανήκουν σε αυτούς και δεν έχει γίνει παρέμβαση από τρίτους. Αποσκευή που παρουσιάζεται χωρίς τον νόμιμο ιδιοκτήτη της δεν θα γίνεται αποδεκτή.

Αρμόδια για τον έλεγχο των αποσκευών είναι η Αεροπορική Εταιρεία. Ο έλεγχος αυτός υπό κανονικές συνθήκες δεν είναι υποχρεωτικός για την Εταιρεία συνιστάται όμως να γίνεται. Ο έλεγχος μπορεί να γίνει με μηχανήματα X-RAYS που διαθέτει για τον σκοπό αυτό ο Αερολιμένας. Αν η εταιρεία διαθέτει δικό της μηχάνημα για έλεγχο αποσκευών μπορεί να το χρησιμοποιεί κατόπιν εγκρίσεως του Αερολιμένα είτε στο Counter είτε σ' άλλον χώρο που θα κριθεί κατάλληλος. Αν κατά τον έλεγχο με το μηχάνημα X-RAY εντοπισθεί αντικείμενο που δεν μπορεί να προσδιορισθεί και θεωρείται ύποπτο, θα ελέγχεται παρουσία του επιβάτη. Αν αυτό δεν είναι εφικτό, η αποσκευή θα φορτώνεται και παραμένει στο έδαφος τουλάχιστον 24 ώρες. Για το ενδεχόμενο αυτό οι επιβάτες θα ενημερώνονται από τον Αερομεταφορέα.

Αν υπάρχει υποψία ότι το αντικείμενο αυτό είναι εκρηκτικός μηχανισμός ή όπλο, τότε η αποσκευή δεν μετακινείται και ειδοποιείται αμέσως το τμήμα εξουδετέρωσης εκρηκτικών μηχανισμών και το γραφείο Αερολιμενικού Ελέγχου.

### **ΑΦΙΚΝΟΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ**

Οι Αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να φροντίζουν ώστε αζήτητες αποσκευές ή αποσκευές που αφίχθηκαν στον Αερολιμένα εκ λάθους, δεν θα παραμένουν στις αίθουσες παραλαβής αποσκευών περισσότερο χρόνο από αυτόν που θα απαιτείτο αν αυτές ήταν κανονικές αποσκευές και οι επιβάτες θα παρελάμβαναν.

Στην συνέχεια φροντίζουν για την ασφαλή αποθήκευσή τους μέχρις ότου ακολουθήσουν την προβλεπόμενη διαδικασία για παράδοση στους ιδιοκτήτες τους.

## **ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ**

Κάθε αερομεταφορέας θα διασφαλίζει ότι οι αποσκευές των μετεπιβιβαζομένων επιβατών θα φορτώνονται μόνον αν ταξιδεύουν με την ίδια πτήση και οι ιδιοκτήτες τους. Προηγουμένως οι αποσκευές αυτές θα υφίστανται έλεγχο με μηχανήματα X-RAYS.

## **ΒΛΑΒΕΣ – ΑΠΩΛΕΙΕΣ – ΚΛΟΠΕΣ**

### **ΥΠΗΡΕΣΙΑ LOST AND FOUND**

Η υπηρεσία αυτή ευθύνεται :

α. Για αντικείμενα ή αποσκευές που χάθηκαν με ευθύνη της εταιρείας και που αν δεν βρεθούν, η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να αποζημιώσει τους επιβάτες εκτός μερικών εξαιρέσεων.

Η αποζημίωση καταβάλλεται στους επιβάτες μετά την παρέλευση 21 ημερών από τότε (από την ημέρα) που δηλώθηκε η απώλεια. Οι αποσκευές δεν αποζημιώνονται με βάση το περιεχόμενό τους αλλά και το βάρος τους και με τιμή 20 usd. για κάθε κιλό. Μόνο εάν η απολεσθείσα αποσκευή είναι και η μοναδική που είχε ο επιβάτης και εφ' όσον το βάρος της είναι κάτω των 7 κιλών ο επιβάτης θα αποζημιωθεί βάσει κατάστασης περιεχομένου. Επίσης μπορεί να αποζημιωθεί με μεγαλύτερο ποσό ο επιβάτης εφ' όσον η εταιρεία το θελήσει για λόγους σκοπιμότητας.

β. Επίσης οι εταιρείες παρέχουν εξυπηρέτηση χωρίς να αναλάβουν καμιά ευθύνη, στην ανεύρεση αντικειμένων τα οποία λησμονήθηκαν από τους επιβάτες είτε μέσα στο αεροπλάνο, είτε στους χώρους του αερολιμένα κατά την αναχώρηση ή την άφιξή τους.

γ. Ο επιβάτης μπορεί να δηλώνει κατά την άφιξή του στον αερολιμένα για το περιεχόμενο των αποσκευών του μια αξία η οποία μπορεί να είναι και μεγαλύτερη από την πραγματική αξία των

αντικειμένων. Αλλά μπορεί και στην πραγματικότητα να αξίζουν πιο πολύ από την αξία που θα εισπράξει ο επιβάτης σε περίπτωση που χαθούν οι αποσκευές του. Αυτό γίνεται και όταν αποστέλλονται αποσκευές ή εμπορεύματα χωρίς να τα συνοδεύει ο επιβάτης. Στην περίπτωση αυτή όμως ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος να πληρώσει για τη δήλωσή του αυτή ένα ποσό (σύμφωνα με τους κανονισμούς της I.A.T.A. που είναι σε ισχύ κάθε φορά) χρημάτων σε δολ. Η.Π.Α. και έτσι ασφαλίζει για την διάρκεια της μεταφοράς τις αποσκευές του ή τα διάφορα δέματα εμπορευμάτων, συμπληρώνοντας ένα ειδικό έντυπο.

Η ενέργεια αυτή λέγεται “Δηλωθείσα αξία” αποσκευών ή εμπορευμάτων – Vallation charge -.

δ. Ενέργειες που πρέπει να γίνουν για την ανεύρεση χαμένων αποσκευών :

Μόλις δηλώσει ο επιβάτης την απώλεια των αποσκευών του συμπληρώνεται παρουσία του ένα έντυπο (μια δήλωση) απώλειας αυτών που λέγεται P.I.R. = Property Inregularity Report, δηλ. δήλωση περιουσιακής απώλειας και είναι κοινή για όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Αυτήν την φόρμα θα την δούμε πιο κάτω.

Υπάρχει μια φόρμα που ήταν ο επιβάτης έχει χάσει αποσκευή, την δείχνουμε σ' αυτόν. Το σύστημα αυτό λέγεται BAHAMAS = Baggage Handing System

Αυτό είναι μια φόρμα που έχει όλα τα είδη των αποσκευών σε σχήματα, σχέδια και χρώματα όπου ο επιβάτης δείχνει το πως μοιάζει η αποσκευή που έχασε. Αυτό βέβαια γίνεται σε περίπτωση που έχει χαθεί το tag, ή ο επιβάτης έχει χάσει το εισιτήριό του, με το απόκομμα του tag.

Ακολουθεί σε φωτοτυπία η “φόρμα” των αποσκευών, καθώς επίσης και το PIR, στο οποίο γράφονται :

1. Το ονοματεπώνυμο του επιβάτη
2. Διεύθυνση και τηλέφωνο επιβάτη (έστω και προσωρινή διεύθυνση)
3. Ο τύπος και το χρώμα της αποσκευής
4. Δρομολόγιο που ακολούθησε
5. Ο αριθμός της πτήσης και ημερομηνία άφιξης
6. Περιεχόμενο αποσκευής
7. Αριθμός εισιτηρίου του επιβάτη
8. Το βάρος της αποσκευής
9. Εάν έχει όνομα (η αποσκευή) γράφεται NAMED, εάν δεν έχει γράφεται UNK.

Πιο αναλυτικά βλέπουμε στις επόμενες σελίδες :

### IDENTIFICATION CHART

<b>Beige</b> 	 <b>Brown</b>	<b>Green</b> 	 <b>2 or more solid colors excluding trim</b>	 <b>Wood</b>	 <b>Pattern</b>
<b>BE</b> 	<b>BN</b> 	<b>GN</b> 	<b>MC</b> 	<b>10</b> 	<b>PR</b> 

(50-99) - Specify Brand				
<b>55</b> Duty Free Articles 	<b>56</b> Cosmetics/Beauty Case 	<b>57</b> Kennel/Pet Container 	<b>58</b> Ice Chest/Cooler/ Plastic Storage Container 	<b>59</b> Toot/Tackle Box 
<b>64</b> Sleeping Bag/ Bedroll/ Tent 	<b>65</b> Wind/Surf/Boogie Board 	<b>66</b> Skis/Ski Poles 	<b>67</b> Snow Board & Other Stepping Devices 	
<b>72</b> Child/Infant Equipment (not shown elsewhere) 	<b>80</b> Audio Equipment 	<b>81</b> Video/Videot/ Photo Equipment 	<b>82</b> Computer Equipment 	
<b>91</b> Orthopaedic Devices 	<b>92</b> Security Removed Items 	<b>93</b> Shopping Bag (all materials) 	<b>99</b> Article not shown (describe in remarks)	





### AIRLINE BAGGAGE ID

White/ Clear  WT	Black  BK	Grey  GY	Blue  BU	Red  RD	Yellow  YW
---------------------------	-----------------	----------------	----------------	---------------	------------------

### Miscellaneous Articles

50	51	52	53	54
60	61	62	63	
68	69	70	71	
83	84	85	90	



### AIRLINE BAGGAGE ID

White/ Clear  WT	Black  BK	Grey  GY	Blue  BU	Red  RD	Yellow  YW
---------------------------	-----------------	----------------	----------------	---------------	------------------



### Non-Zippered, Type 1 Bags (01-11)

01	02	03	04
05	06	07	07
08	09	10	11

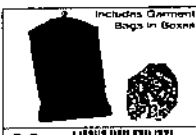

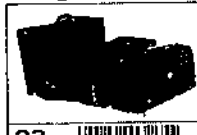





### Descriptive Elements

C	H	P
---	---	---







**IDENTIFICATION CHART**

Beige BE	 BN	Green GN	 MC	2 or more solid colors excluding trim MC	 MC	Washed WD	 PA
-------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------	--------------	-------------------------------------------------------------------------------------------

**Zippered Type Bags (20-29)**

 Includes Garment Bags in Boxes 20	 22	 23	 Two Handles 24
 25	 27		 Carry-in/Carry Bag 26
 Type 20-29 Bags with Zippers 29			

**Descriptive Elements**

 S Straps to Close		 W Wheels		 X	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Υπογράφεται επίσης από τον υπάλληλο που συμπλήρωσε και από τον επιβάτη σε τρία αντίγραφα, το ένα παίρνει ο επιβάτης, το δεύτερο το τμήμα αποζημιώσεων και το τρίτο μένει στο γραφείο L.L. Επίσης δηλώνεται στον επιβάτη να επικοινωνήσει με το γραφείο ύστερα από 12 ώρες.

Αμέσως με την συμπλήρωση του P.I.R. ο υπάλληλος του L.L. (Lost and Found) είναι υποχρεωμένος να στείλει TELEX στο σταθμό αναχώρησης του αεροπλάνου και στο σταθμό προορισμού. Στη συνέχεια θα περιμένει απάντηση, η οποία αν δεν έλθει μέσα σε 6 ώρες θα επαναλάβει το σήμα προτείνοντας πριν από το κείμενο του σήματος την ένδειξη Second Request. Στη συνέχεια αν η απάντηση που θα λάβει είναι θετική, θα ειδοποιήσει τον επιβάτη να προσέλθει να παραλάβει την αποσκευή του.

Σε περίπτωση που υπάρχει αρνητική απάντηση, τότε θα αρχίσει ο υπάλληλος να στέλνει σήματα τα οποία χαρακτηρίζονται :

**World Wide Tracer.** Αποδέκτες των σημάτων αυτών θα είναι όλοι οι προορισμοί των αεροπλάνων που αναχώρησαν μια ώρα πριν και μια ώρα μετά από την αναχώρηση του αεροπλάνου από το οποίο χάθηκε η αποσκευή.

Τα σήματα αυτά θα επαναλαμβάνονται σε τακτικά χρονικά διαστήματα μέχρι και τη συμπλήρωση των 21 ημερών. Τέτοια σήμερα έχει δικαίωμα να στείλει μόνο το γραφείο κεντρικού LOST AND FOUND.

**ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ****Έλεγχος και εξυπηρέτηση των ταχυδρομικών μεταφορών :**

Γίνεται έλεγχος σε κάθε είδους ταχυδρομικών μεταφορών, για την επαλήθευση του βάρους αυτών, αλλά και για το προβλεπόμενο μέγιστο φορτίο του αεροπλάνου. Παρέχεται κάθε συνδρομή για την γρήγορη και άρτια εξυπηρέτηση των ταχυδρομικών μεταφορών με τις εναέριες γραμμές, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις της Νομοθεσίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ταχυδρομικής υπηρεσίας.

Για τις ταχυδρομικές μεταφορές ισχύουν σε γενικές γραμμές τα παρακάτω :

Η μεταφορά του ταχυδρομείου σε γραμμές εσωτερικές ή σε διεθνείς, γίνεται είτε από αεροπλάνα της Εθνικής Αεροπορικής Εταιρείας, είτε από ξένης εθνικότητας αεροπλάνα που διέρχονται από την Ελλάδα με βάση διμερή συμφωνία συμβάσεως ή κάθε άλλης ειδικής συμφωνίας.

Κάθε αστικό αεροπλάνο, σε περίπτωση ανάγκης, πρέπει να τίθεται στη διάθεση της ταχυδρομικής υπηρεσίας για την μεταφορά του ταχυδρομείου.

Το ταχυδρομείο που μεταφέρεται σε διεθνείς αερογραμμές, πρέπει να αναγράφεται στο γενικό δηλωτικό του αεροπλάνου, καθώς προβλέπουν οι διατάξεις του I.C.A.D.

Οι προϋποθέσεις και διατυπώσεις της ταχυδρομικής μεταφοράς προβλέπονται από την ειδική διεθνή ταχυδρομική σύμβαση των Βρυξελλών του 1952, στην οποία συμμετέχει και η Ελλάδα.

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την χορήγηση και ασφαλή μεταφορά του ταχυδρομείου και είναι υποχρεωμένος με δικά του

μεταφορικά μέσα να μεταφέρει και να παραδώσει τους ταχυδρομικούς σάκους στο καθορισμένο ταχυδρομικό κατάστημα.

Οι ταχυδρομικοί σάκοι υπόκεινται σε έλεγχο σύμφωνα με τις διαδικασίες του τελωνειακού ελέγχου καθώς αναφέρεται στο Νόμο. Για τούτο και για την αποφυγή κάθε άσκοπης καθυστέρησης, οι ταχυδρομικοί σάκοι παραδίδονται και ανοίγονται εμπρός στο αρμόδιο τελωνειακό όργανο. Σε περίπτωση ατυχήματος καταβάλλεται κάθε δυνατή μέριμνα για την διάσωση του ταχυδρομείου. Κάθε φορά που από αιτία ενός ατυχήματος κατά την διάρκεια της μεταφοράς, ένα αεροπλάνο δεν μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι και να παραδώσει το ταχυδρομείο στους προβλεπόμενους σταθμούς, το προσωπικό του αεροπλάνου πρέπει να παραδώσει τους ταχυδρομικούς σάκους, στο πλησιέστερο ταχυδρομικό γραφείο ή στο κατάλληλο μεταφορικό μέσο για την συνέχιση του ταχυδρομείου στον τελικό προορισμό του.

Οι ταχυδρομικές αποστολές πρέπει να κατευθύνονται στα γραφεία προορισμού με το ταχύτερο μέσον και έτσι να επανατακτοποιηθεί όσον είναι δυνατόν η καθυστέρηση της αλληλογραφίας.

Ταχυδρομείο που πρόκειται να αποσταλεί αεροπορικώς σαν δέμα (βαρύτερο από 2 kg), θα παραλαμβάνεται από τα ΕΛΤΑ ανοιχτό και θα ελέγχεται παρουσία του αποστολέα ή θα ελέγχεται με μηχανήματα X-RAYS.

Ταχυδρομείο που παρελήφθη για να αποσταλεί αεροπορικώς θα φυλάσσεται από τα ΕΛΤΑ μέχρι την παράδοσή του στην Αεροπορική εταιρεία η οποία καθίσταται στην συνέχεια υπεύθυνη για την επιτήρηση και φύλαξή του.

Το ταχυδρομείο παραδίδεται στον αερομεταφορέα μόνον από υπάλληλο των ΕΛΤΑ ή από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό τους, με την

παρουσίαση αυθεντικών εγγράφων, που θα επιβεβαιώνουν τον αριθμό και τα στοιχεία των σάκων που θα παραδίδει.

Η πτήση και η ημερομηνία αναχώρησης δεν θα γνωστοποιούνται στον αποστολέα. Εάν οι ανωτέρω διαδικασίες δεν τηρηθούν, το ταχυδρομείο δεν θα φορτώνεται στο αεροσκάφος. Είδη που μεταφέρονται από Couriers επί του αεροσκάφους θα ανοίγονται και θα ελέγχονται ή θα υφίστανται έλεγχο με μηχανήματα X-RAYS.

## ΤΡΟΦΟΛΟΣΙΑ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

### → Συνεργεία εξυπηρέτησεως και καθορισμός θέσεως αεροπλάνων :

Σε κάθε αερολιμένα υπάρχουν συνεργεία εξυπηρέτησεως αεροπλάνων, τα οποία πρέπει να επαρκούν για την όλη εξυπηρέτηση των αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροπλάνων και των σταθμευόντων.

Η τεχνική αυτή εξυπηρέτηση στα αεροδρόμια λέγεται Handling και με το εξειδικευμένο προσωπικό καθώς και την πληρότητα και την ευχρηστία των διαφόρων αναγκαίων μέσων, προσφέρουν τα Service σ' όλα τα αεροπλάνα.

Οι αεροπορικές εταιρείες, που αεροπλάνα τους διέρχονται μέσω αεροδρομίου Αθηνών δεν διαθέτουν όλες συνεργεία εξυπηρέτησεως τεχνικής για τα αεροπλάνα τους. Διότι τις πιο πολλές φορές αναθέτουν σ' άλλες εταιρείες που έχουν πολλές πτήσεις καθημερινώς στην Αθήνα, να εξυπηρετούν και τα δικά τους αεροπλάνα ή αναθέτουν στην εθνική εταιρεία της χώρας που πετούν την τεχνική εξυπηρέτηση, κατόπιν φυσικά συμφωνηθείσης αμοιβής.

Καθορίζεται επίσης κατά την διάρκεια του Handling και η θέση των διαφόρων αεροπλάνων και αυτό βάσει της προβλεπόμενης αεροπορικής κινήσεως καθορίζεται ακόμη η θέση του χώρου σταθμεύσεως ελέγχου και διανυκτερεύσεως των αφικνούμενων αεροπλάνων και εκείνων που είναι έτοιμα για πτήση.

### → Μέτρο τάξεως και ασφάλειας στο χώρο που κινούνται τα αεροπλάνα

Λαμβάνονται ειδικά μέτρα τάξεως και ασφάλειας πάντοτε στις ζώνες προσγειώσεως, κινήσεως και σταθμεύσεως των αεροπλάνων. Στο χώρο αυτό ελέγχεται κάθε κίνηση αεροπλάνων, τροχοφόρων,

προσωπικού, επιβατών και επισκεπτών με τέτοιο τρόπο ώστε να μην παρακωλύεται η ευχέρεια κινήσεως των αεροπλάνων, καθώς και το έργο εκείνων των υπαλλήλων που ασκούν τις διαδικασίες του ελέγχου γενικά καθώς ακόμη και της εξυπηρετήσεως της τεχνικής και του ελέγχου (τεχνικά) των αεροπλάνων.

Επίσης λαμβάνονται ειδικά μέτρα πυρασφάλειας στους χώρους εκείνους που σταθμεύουν τα αεροπλάνα για τον εφοδιασμό αυτών σε καύσιμα και λιπαντικά.

### → Έρευνα των αεροπλάνων

Κάθε προσγειούμενο αεροπλάνο σε οποιοδήποτε αερολιμένα ιδιωτικό ή κρατικό, καθώς και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο είναι υποχρεωμένο να δεχτεί τον έλεγχο και την επίβλεψη των αρμοδίων κρατικών αρχών.

Κάθε πολιτικό αεροπλάνο που βρίσκεται σε κυκλοφορία, πρέπει να τίθεται στη διάθεση της ταχυδρομικής υπηρεσίας, των αστυνομικών και τελωνειακών αρχών. Πρέπει δε να συμμορφώνεται με τις οδηγίες αυτών, σε οποιοδήποτε τύπο και αν δίνονται αυτές.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 16 της διεθνούς συμβάσεως Πολιτικής Αεροπορίας, οι αρμόδιες αρχές των διαφόρων κρατών που έχουν συμβληθεί με τον I.C.A.D. έχουν το δικαίωμα να ερευνούν τα αεροπλάνα των άλλων συμβληθέντων κρατών, κατά την προσγείωση ή την αναχώρηση και να ελέγχουν τα πιστοποιητικά και οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που καθορίζονται από την διεθνή οργάνωση του I.C.A.D.

Όλη η ισχύουσα τελωνειακή νομοθεσία έχει εφαρμογή και στην δια του αέρος εισαγωγή, εξαγωγή, διαμετακόμιση και μεταφορά προσώπων και πραγμάτων. Οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στη Διεθνή Σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας.



**ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ /****PASSENGER SERVICE****1) ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ****→ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ**

Τα ταξιδιωτικά έγγραφα όπως εισιτήρια, boarding cards, Tags, φυλάσσονται από τις αεροπορικές εταιρείες σε ασφαλές μέρος ώστε να είναι αδύνατον να περιέλθουν στην κατοχή αναρμόδιων ατόμων. Σε περίπτωση που αυτά φυλάσσονται στα counters θα πρέπει να είναι κλειδωμένα.

**→ ΤΑΥΤΟΠΡΟΣΩΠΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Οι επιβάτες προσέρχονται αυτοπροσώπως στο check-in counters όπου τους ζητείται το εισιτήριο και το διαβατήριο για εξακρίβωση της ταυτότητάς τους. Θεωρείται ότι συνεισφέρει στον εντοπισμό ύποπτων ατόμων ή αντικειμένων ή εκ μέρους της αεροπορικής εταιρείας υποβολή κατάλληλων ερωτήσεων προς τους επιβάτες και η παρατήρηση των αντιδράσεών τους (Profiling). Πρέπει βέβαια να τονιστεί ότι οι ερωτήσεις θα πρέπει να είναι προσεκτικά επιλεγμένες ώστε αφενός να οδηγούν στον επιδιωκόμενο σκοπό αλλά αφετέρου να μην θίγουν σε καμιά περίπτωση την προσωπικότητα του επιβάτη και το κύρος του αερολιμένα. Οι αρχές του αερολιμένα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου προκειμένου να διασφαλίσει τις ανωτέρω προϋποθέσεις.

Στη συνέχεια και προκειμένου να τους επιτραπεί η είσοδος στις αίθουσες αναμονής προ της επιβίβασής τους στα α/φ, θα εξετάζεται από τους αστυνομικούς η κάρτα επιβίβασης και το διαβατήριό τους. Αν στην κάρτα επιβίβασης δεν αναγράφεται το όνομα του επιβάτη θα πρέπει να

εξετάζεται και το εισιτήριό του. Οι ανωτέρω έλεγχοι θα γίνονται και στις πύλες αναχωρήσεως (BATES) από τις αεροπορικές εταιρείες.

Διερχόμενοι επιβάτες που αφίχθηκαν στον αερολιμένα και συνεχίζουν το ταξίδι τους είτε με το ίδιο α/φ είτε με διαφορετικό, θα εισέρχονται μέσω της αίθουσας αφίξεων στην αίθουσα αναχωρήσεων αφού ελεγχθεί από τους αστυνομικούς το διαβατήριο και η κάρτα επιβίβασης ή το εισιτήριο από το οποίο θα προκύπτει ότι συνεχίζουν το ταξίδι τους.

Επιβάτες των οποίων η είσοδος στην χώρα κρίνεται ανεπιθύμητη παραμένουν στους ειδικούς χώρους που προβλέπεται όπου θα φυλάσσονται με μέριμνα της αστυνομίας μέχρι την αναχώρησή τους σύμφωνα με την ισχύουσα διαδικασία.

#### **→ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

Την ευθύνη για τον έλεγχο ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών έχει η αρμόδια υπηρεσία του αερολιμένα σύμφωνα με τον κανονισμό ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας.

#### **→ ΕΛΕΓΧΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΑΝΑΜΕΙΞΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμειξη επιβατών που πρόκειται να αναχωρήσουν και έχουν ήδη υποστεί ελέγχους ασφαλείας, με άλλους επιβάτες που αφικνούνται, καθορίζονται τα εξής :

α) Στις αίθουσες αναμονής αναχωρούντων επιβατών δεν επιτρέπεται η είσοδος αφικνούμενων επιβατών.

β) Οι διερχόμενοι ή μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες θα κατευθύνονται από το α/φ στην αίθουσα αφίξεων όπου θα επιδεικνύουν το διαβατήριο και το εισιτήριό τους ή την κάρτα επιβίβασεως τα οποία αποδεικνύουν ότι συνεχίζουν το ταξίδι τους και στην συνέχεια αφού υποστούν τους

ελέγχους ασφαλείας, εισέρχονται στην αίθουσα αναμονής αναχωρούντων επιβατών.

### → ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Ο έλεγχος ασφαλείας (Screening) επιβατών και χειραποσκευών διενεργείται από αστυνομικούς της αρμόδιας υπηρεσίας ειδικά εκπαιδευμένους για τον σκοπό αυτό.

Τα σημεία ελέγχου θα είναι εξοπλισμένα με ζεύγος μηχανημάτων ελέγχου (Metal Detector και X-RAYS), το οποίο θα στελεχώνεται από 5 αστυνομικούς εκ των οποίων μία τουλάχιστον γυναίκα. Επιπλέον θα έχουν στη διάθεσή τους φορητούς ανιχνευτές μετάλλων και όταν απαιτείται θα χρησιμοποιούν τα μηχανήματα ανίχνευσης εκρηκτικών.

Οι θέσεις και οι αρμοδιότητες των αστυνομικών είναι ζωτικής σημασίας και για τον λόγο αυτό δεν θα πρέπει ένας αστυνομικός να καλύπτει περισσότερες από μία. Ο χρόνος συνεχούς παραμονής στη θέση παρακολούθησης της οθόνης του X-RAY δεν θα υπερβαίνει τα 20' λεπτά και θα ακολουθείται από 40' λεπτά ανάπαυσης ή παραμονής σε άλλη θέση.

### → ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες και τα πληρώματα α/φ καθώς και οι χειραποσκευές τους ελέγχονται κατά την είσοδό τους σε υποκείμενους χώρους. Οι έλεγχοι αυτοί, είναι μεν διακριτικοί αλλά δε σχολαστικοί, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν μεταφέρονται στο α/φ όπλα, εκρηκτικά κ.λπ.

Οι έλεγχοι γίνονται με την συγκατάθεση των ελεγχόμενων οι οποίοι αν αρνηθούν να υποστούν τους ελέγχους δεν τους επιτρέπεται η είσοδος στους ελεγχόμενους χώρους και στο α/φ. Οι έλεγχοι όπως

έχουμε δει γίνονται με μηχανήματα ασφαλείας X-RAYS, ανιχνευτές μετάλλων και αν απαιτείται με ανιχνευτές εκρηκτικών.

### → CHECK-IN ΕΚΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το check-in εκτός αεροδρομίου κατά κανόνα απαγορεύεται. Για την διευκόλυνση όμως επιβατών που αναχωρούν από τον Αερολιμένα κάνοντας χρήση εισιτηρίου συνδυασμένης μεταφοράς (αέρος – θαλάσσης) καθορίζονται τα εξής :

- α) Η ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρεία ή το τουριστικό γραφείο θα ζητεί γραπτώς από την αερολιμενική διεύθυνση –3- τουλάχιστον ημέρες πριν από την πτήση, την έγκριση εκτέλεσης του check-in εκτός αερολιμένα και την μεταφορά των αποσκευών με φορτηγά στον διαχωρισμό κατά την αναχώρηση εφόσον περάσουν υποχρεωτικά έλεγχο με μηχανήματα X-RAYS.
- β) Εφόσον το αίτημα γίνει δεκτό, ο εκπρόσωπος της αιτούσης θα απευθύνεται για την παραλαβή των αδειών εισόδου στο γραφείο αερολιμενικού ελέγχου δύο περίπου ώρες πριν από την πτήση.
- γ) Οι επιβάτες υφίστανται τους προβλεπόμενους ελέγχους.
- δ) Η είσοδος γίνεται μέσω των εγκεκριμένων εισόδων του αερολιμένα.
- στ) Για τον τελωνειακό έλεγχο των αποσκευών υπεύθυνος καθίσταται η αεροπορική εταιρεία.

### → ΣΥΝΟΔΟΣ ΕΔΑΦΟΥΣ (GROUND HOSTESSES)

**1. Γενικά :** Οι συνοδοί εδάφους είναι υπεύθυνες για την εξυπηρέτηση των επιβατών ως παρακάτω :

- α) Κατά τον χρόνο της παραμονής τους στους χώρους αναχώρησης και άφιξης.
- β) Επίβλεψη και συνοδεία των επιβατών κατά την αναχώρηση.

- γ) Παραλαβή και συνοδεία των επιβατών κατά την άφιξη από / προς αεροσκάφος.
- δ) Εξυπηρέτηση ασυνόδευτων παιδιών κατά την αναχώρηση / άφιξη.
- ε) Ευθύνονται για τις αναγγελίες αναχώρησης και σε μερικές περιπτώσεις για τις αναγγελίες των αφίξεων.

## **2. Καθήκοντα συνοδών εδάφους κατά την αναχώρηση :**

- α) Μόλις από το τμήμα Coordination (συντονισμός εξυπηρέτησης) αεροπλάνων δοθεί η εντολή για την αναχώρηση μιας πτήσης, το τμήμα των συνοδών εδάφους υποχρεούται αρχικά να μάθει τον ακριβή αριθμό των επιβατών που πρόκειται να αναχωρήσουν, το α/φ που θα αναχωρήσει καθώς και τα στοιχεία αυτού.
- β) Οφείλουν να κάνουν αναγγελίες αναχώρησης, αρχικά στην τοπική γλώσσα, έπειτα στην Αγγλική και τέλος στην γλώσσα προορισμού του αεροπλάνου.
- γ) Μετά τις αναγγελίες οι συνοδοί εδάφους που έχουν προγραμματιστεί για την εξυπηρέτηση της πτήσης πάνε στην έξοδο (gate) από την οποία πρόκειται να βγουν οι επιβάτες, ελέγχουν τις κάρτες επιβίβασης των επιβατών και τους υποδεικνύουν να περάσουν στο όχημα μεταφοράς τους για το αεροπλάνο, στη συνέχεια επιβιβάζονται στο όχημα που θα τους κατευθύνει στο αεροπλάνο.
- δ) Έπειτα η μία από τις συνοδούς θα παραμείνει με τους επιβάτες μέσα στο όχημα και μια άλλη ανεβαίνει στο α/φ και ζητάει από τον υπεύθυνο εξυπηρέτησης καμπίνας επιβατών την άδεια για να πραγματοποιηθεί η επιβίβαση.

Εφ' όσον δοθεί η έγκριση θ' αρχίσει η επιβίβαση των επιβατών όπου όταν συμπληρωθεί η μία από τις συνοδούς θα εγκαταλείψει το α/φ

και η άλλη θα παραμείνει στο χώρο στάθμευσης του αεροπλάνου μέχρι και την τροχοδρόμηση αυτού.

### **3. Εξυπηρέτηση επιβατών κατά την άφιξη :**

- α) Η συνοδός εδάφους φροντίζει να μάθει από το τμήμα συντονισμού τα στοιχεία της πτήσης για την οποία έχει προγραμματιστεί να έχει υπηρεσία καθώς και την ακριβή ώρα άφιξης της πτήσης.
- β) Φροντίζει να βρίσκεται στο χώρο στάθμευσης των αεροπλάνων, 5 τουλάχιστον λεπτά πριν από την άφιξη του αεροπλάνου.
- γ) Μόλις σταθμεύσει το α/φ και αρχίσουν να κατεβαίνουν οι επιβάτες προωθεί αυτούς στα οχήματα μεταφοράς αυτών στους χώρους άφιξης επιβατών.
- δ) Όταν όλοι οι επιβάτες έχουν αποβιβαστεί ανεβαίνει η συνοδός στο α/φ και ελέγχει μήπως έχουν ξεχάσει διάφορα πράγματά τους. Στη συνέχεια θα επιβιβαστεί και αυτή στο ίδιο όχημα και κατευθύνεται στο χώρο άφιξης.
- ε) Μόλις φτάνουν στον χώρο άφιξης, φροντίζει για τον διαχωρισμό των επιβατών σ' εκείνους που έχουν ανταπόκριση, στους οποίους υποδεικνύει να απευθυνθούν στο Transfer desk, στους υπόλοιπους δε που τερμάτισαν το ταξίδι τους, τους συνοδεύει στον χώρο ελέγχου και στη συνέχεια στο χώρο της παραλαβής των αποσκευών, όπου παραμένει έως ότου και ο τελευταίος επιβάτης παραλάβει τις αποσκευές του.

### **ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ V.I.P. (very important person)**

Μια κατηγορία επιβατών που χρειάζεται ειδική μεταχείριση, είναι οι επιβάτες εκείνοι οι οποίοι έχουν κάποια υψηλή θέση στην κοινωνία ή

έχουν κάποια δημοσιότητα. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται πολιτικά πρόσωπα, διάσημοι επιστήμονες, καλλιτέχνες, πρωταθλητές κ.λπ.

Άλλη κατηγορία ειδικής εξυπηρέτησης είναι οι C.I.P. (commercial important person) οι οποίοι είναι εμπορικά σημαίνοντα πρόσωπα.

Τρίτη κατηγορία είναι οι I.P.S. (important persons) δηλ. σημαίνονται πρόσωπα απλά και μόνο.

Για τις τρεις ανωτέρω κατηγορίες επιβατών ενδιαφέρονται, ασχολούνται και εξυπηρετούν οι ειδικοί εκείνοι υπάλληλοι κάθε εταιρείας, οι οποίοι με τις δημόσιες σχέσεις που κάνουν έχουν σκοπό την μόνιμη απόκτηση αυτών των πελατών. Αυτοί οι ειδικοί υπάλληλοι ονομάζονται Passenger Relation Representatives. Επίσης είναι υπεύθυνοι στην εξυπηρέτηση των επιβατών εκείνων, οι οποίοι από υπαιτιότητα της εταιρείας συνάντησαν ανωμαλία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

## **ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣΜΟΣ                      ΕΙΔΙΚΗΣ                      ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ**

Κάθε υπάλληλος οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας ή γραφείου ταξιδιών ή της αερολιμενικής υπηρεσίας, οφείλει πάντοτε, να βρίσκεται στη διάθεση των επιβατών.

Ο τρόπος με τον οποίο απαντάει κάθε υπάλληλος στις διάφορες ερωτήσεις που του υποβάλλουν οι επιβάτες, ο τρόπος και η ταχύτητα και η προθυμία που ικανοποιεί τα διάφορα αιτήματά του και αντιμετωπίζει επίσης τα τυχόν προβλήματά του, αλλά ακόμη και η όλη γενικά συμπεριφορά του καθώς επίσης και η εμφάνισή του ακόμη, όχι μόνο έχουν σημασία για την εξυπηρέτηση του επιβάτη, αλλά παίζουν τεράστιο ρόλο και αποτελούν ίσως τα βασικά κριτήρια για τον επιβάτη,

όσον αφορά την καλή ή κακή οργάνωση της αεροπορικής εταιρείας, αλλά και την όλη οργάνωση του αερολιμένα ή άλλης επιχείρησης.

Η συμπεριφορά για κάθε επιβάτη / πελάτη πρέπει να είναι σαν ένα είδος φιλοξενίας, να αισθάνεται ο επιβάτης φιλοξενούμενος παρά ένας τυχαίος επιβάτης. Συντελούν λοιπόν κατά ένα μεγάλο μέρος οι υπάλληλοι, στο αν θα ταξιδέψουν πάλι με την ίδια εταιρεία και ακόμη αν θα παρακινήσουν και άλλους επιβάτες να ταξιδέψουν αεροπορικώς και μάλιστα με την ίδια εταιρεία.

Σκοπός επομένως της Διεύθυνσης Εξυπηρέτησης επιβατών κάθε αεροπορικής εταιρείας αλλά και των άλλων κρατικών και ιδιωτικών φορέων, είναι η όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών τόσο στον αέρα όσο και στο έδαφος ή με την επαφή διαφόρων υπηρεσιών ή με την παροχή διαφόρων αγαθών.

**1. Παροχή πληροφοριών :** Το αίσθημα της ασφάλειας για τα αεροπορικά ταξίδια στον επιβάτη γεννιέται τότε μόνο όταν ο επιβάτης παίρνει ακριβείς πληροφορίες σ' ό,τι απορία ή πρόβλημα έχει και διαπιστώνει ότι ο κάθε ένας μέσα στην εταιρεία, μέσα στον αερολιμένα γνωρίζει τι κάνει και κατά συνέπεια όλα πάνε καλά.

Όσοι λοιπόν δίνουν πληροφορίες στο κοινό πρέπει προηγουμένα να ελέγχουν την ακρίβεια των πληροφοριών αυτών. Οι καθυστερήσεις των δρομολογίων πρέπει να γίνονται γνωστές στους επιβάτες πάντοτε πριν από την ώρα της αναχώρησης, ο κάθε επιβάτης έχει δικαίωμα να ταξιδέψει χωρίς κανείς να γνωρίζει την ιδιότητά του και να μην μπορεί να τον ενοχλήσει κανείς. Κατά συνέπεια λοιπόν δεν μπορεί να δοθεί καμιά πληροφορία και σε κανέναν. Κατ' εξαίρεσιν πληροφορίες δίνονται στην αστυνομία του αερολιμένα ή στη γενική ασφάλεια, στην



Υ.Π.Α., στο τελωνείο, στα μέλη του Δ.Σ. της εταιρείας και στους διευθυντές της κάθε εταιρείας.

## **2. Ειδική εξυπηρέτηση τυφλών, αναπήρων, ασθενών, ασυνόδευτων, ανηλίκων κ.λπ.**

Υπάρχουν περιπτώσεις που μερικοί επιβάτες χρειάζονται ειδική φροντίδα και εξυπηρέτηση λόγω ασθένειας. Στην περίπτωση αυτή υπάρχουν όλα τα κατάλληλα μέσα, όπως αναπηρικές πολυθρόνες, φορεία κ.λπ., καθώς και ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό για την πιο άνετη μετακίνηση των ασθενών επιβατών από το αεροπλάνο αλλά και από τον αερολιμένα για την επιβίβαση στο αεροπλάνο. Στην περίπτωση τυφλών, ειδική υπάλληλος οδηγεί αυτόν μέχρι να τον παραδώσει στους συγγενείς του.

Στην περίπτωση ασυνόδευτων ανηλίκων επιβατών, η αρμόδια υπάλληλος παραλαμβάνει αυτόν και με ειδικό έγγραφο τον παραδίδει με υπογραφή στην αεροσυνοδό όταν πρόκειται να ταξιδέψει. Η αεροσυνοδός με τη σειρά της τον παραδίδει στον αερολιμένα προορισμού, στην αντίστοιχη υπάλληλο του αερολιμένα που ανήκει φυσικά στην αεροπορική εταιρεία με την οποία ταξιδεύει ο επιβάτης αυτός και η οποία τον παραδίδει στους συγγενείς του ή στους γονείς του πάντοτε με ειδικό έγγραφο.

## **3. Ειδική εξυπηρέτηση λόγω καθυστέρησης (Delay on ground)**

Όταν υπάρχει μια καθυστέρηση αναχώρησης αεροπλάνου και αυτή είναι μικρή, οι επιβάτες περιμένουν στην αίθουσα transit και αναμένουν την άφιξη του α/φ και η εταιρεία τους προσφέρει σάντουιτς και αναψυκτικά. Για τις περιπτώσεις αυτές οι αεροπορικές εταιρείες έχουν καθιερώσει, η ειδική αυτή εξυπηρέτηση να γίνεται με βάση τον

χρόνο διάρκειας της καθυστέρησης. Έτσι για καθυστέρηση δύο ωρών στους επιβάτες θα προσφερθούν αναψυκτικά και snacks, για καθυστέρηση μέχρι 4 ώρες θα προσφερθεί ζεστό γεύμα. Για καθυστερήσεις πέρα από 6 ώρες πρέπει να μεταφερθούν σε ξενοδοχείο.

Επίσης στις περιπτώσεις αυτές οι P.R.R. οι οποίοι έχουν την υπευθυνότητα της καθυστέρησης, πρέπει με συνεργασία των υπαλλήλων ticket counter, να βρουν νέες ανταποκρίσεις στους επιβάτες, οι οποίοι λόγω της καθυστέρησης αυτής χάνουν τις επόμενες ανταποκρίσεις που είχαν προγραμματιστεί με βάση το εισιτήριό τους. Είναι ακόμη υπεύθυνοι για την χορήγηση voucker στους επιβάτες οι οποίοι έχουν ανταπόκριση και τούτο αφού πριν ελέγξουν αν οι περιπτώσεις αυτές των επιβατών βρίσκονται μέσα στα όρια της I.A.T.A. Τα διάφορα αυτά έξοδα βαρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες σύμφωνα με τον κανόνα της I.A.T.A. – **LAY OVER EXPENCES** – δηλαδή έξοδα παραμονής. Δεν δικαιούται έξοδα παραμονής ο επιβάτης εκείνος που το εισιτήριό του είναι πιο χαμηλό από 220 δολάρια. Όταν όμως η καθυστέρηση είναι μεγάλη ή προβλέπεται ότι θα είναι μεγάλη για διάφορους λόγους, οι αεροπορικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να φροντίσουν για το γεύμα των επιβατών και όλα τα επακόλουθα με δικά τους έξοδα.

## ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

### 1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Το πιο σύγχρονο αεροδρόμιο της Ευρώπης, το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας, είναι ειδικά σχεδιασμένο για να εξυπηρετεί τις ανάγκες των επιβατών του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Υπόδειγμα ασφάλειας, εξοπλισμού και λειτουργικότητας, το αεροδρόμιο αυτό προσφέρει υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και φιλική εξυπηρέτηση.

Το νέο αεροδρόμιο “Ελευθέριος Βενιζέλος” δεν είναι ένα κοινό αεροδρόμιο. Το νέο αεροδρόμιο αναμένεται να είναι ένας νέος διεθνής κόμβος, ο οποίος εκτός από την ευχάριστη ταξιδιωτική εμπειρία, θα προσφέρει στους επιβάτες και στους επισκέπτες μια εξίσου ευχάριστη παραμονή στους χώρους του. Παρέχει μια ολοκληρωμένη σειρά καταστημάτων, εστιατορίων και υπηρεσιών, που μπορούν να ικανοποιήσουν και τους πιο απαιτητικούς πελάτες.

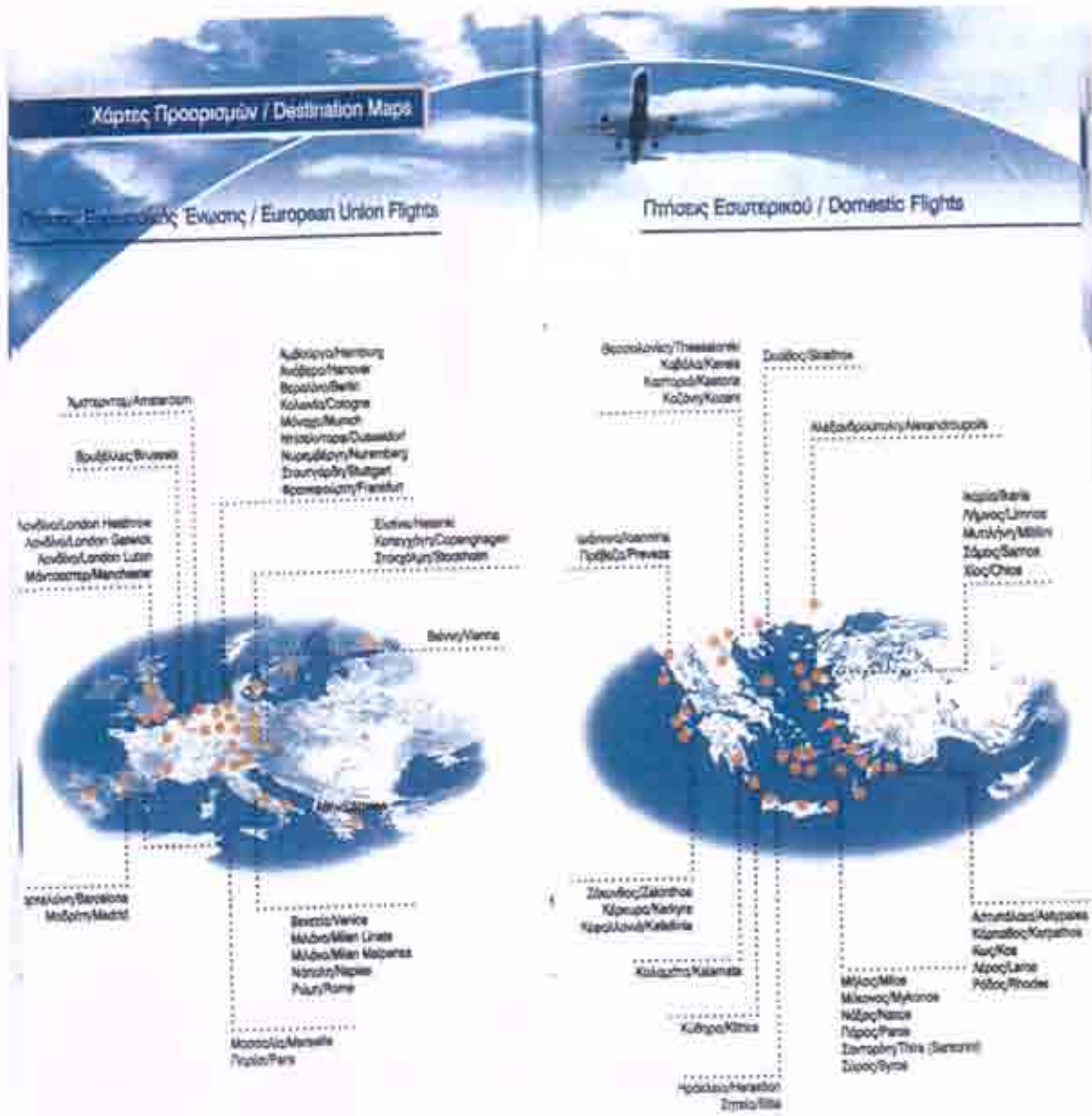
Στην Ελλάδα οι αερομεταφορές γίνονται επί τω πλείστον με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Κυριότερος σταθμός εισόδου – εξόδου είναι το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας “Ελευθέριος Βενιζέλος”. Για τη διακίνηση των ταξιδιωτών στο εσωτερικό η Αθήνα συνδέεται με τα εξής αεροδρόμια :

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| - Αλεξανδρούπολης | - Κοζάνης   |
| - Αστυπάλαιας     | - Κυθήρων   |
| - Ζακύνθου        | - Κω        |
| - Ηρακλείου       | - Λέρου     |
| - Θεσσαλονίκης    | - Λήμνου    |
| - Ιωαννίνων       | - Μήλου     |
| - Καβάλας         | - Μυκόνου   |
| - Καλαμάτας       | - Μυτιλήνης |

- Καρπάθου
- Καστοριάς
- Κέρκυρας
- Κεφαλονιάς
- Σάμου
- Σητείας
- Σκύρου
- Χανίων

- Νάξου
- Πάρου
- Πρέβεζας
- Ρόδου
- Σαντορίνης
- Σκιάθου
- Σύρου
- Χίου



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

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

## 2. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Πρόκειται για το κύριο αεροδρόμιο της Βορείου Ελλάδος, το οποίο εξελίσσεται σε κομβικό αεροδρόμιο (HUB) για την περιοχή της

Βαλκανικής Χερσονήσου, στόχος που υποβοηθάται από τη γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης, από την κατάσταση των αεροδρομίων των γειτονικών χωρών και από τις πολιτικοοικονομικές εξελίξεις της ευρύτερης περιοχής.

Κατά τα τελευταία έτη, το αεροδρόμιο παρουσιάζει ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης, προβλέπεται δε, να συνεχισθεί αυτή η αυξητική τάση. Το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση :

- Τουριστικής κίνησης, βρίσκεται πλησίον σημαντικών αρχαιολογικών χώρων, θερινών θέρετρων
- Εμπορευματικής κίνησης, αποτελώντας το εμπορικό κέντρο της Βορείου Ελλάδος
- Αστικής κίνησης, διότι εξυπηρετεί την ενδοχώρα
- Για άλλες πάσης φύσεως αεροπορικές δραστηριότητες.

Με το πρώτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, έγιναν σημαντικές επεκτάσεις και βελτιώσεις του αεροδρομίου, όπως μια επέκταση του αεροσταθμού, εκτεταμένες συντηρήσεις στο πεδίο κίνησης αεροσκαφών κ.λπ.

Σήμερα το αεροδρόμιο δεν έχει πρόβλημα χωρητικότητας ως προς τους διαδρόμους προσγείωσης, ούτε προβλέπεται και για το μέλλον, όμως απαιτείται επέκταση του δαπέδου στάθμευσης του οποίου η δυνατότητα (14 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα – 9 θέσεις αεροσκαφών) είναι μικρή ακόμα και για τα σημερινά κυκλοφοριακά δεδομένα στις περιόδους αιχμής.

Η Θεσσαλονίκη συνδέεται στο εσωτερικό με τις εξής πόλεις :

- |            |            |
|------------|------------|
| - Αθήνα    | - Ηράκλειο |
| - Ιωάννινα | - Κέρκυρα  |
| - Λήμνος   | - Μυτιλήνη |

- Ρόδος

- Χανιά

- Χίος

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

- Άμστερνταμ

- Βερολίνο

- Βρυξέλλες

- Κοπεγχάγη

- Κωνσταντινούπολη

- Λάρνακα

- Λονδίνο

- Μιλάνο

- Μόναχο

- Ντίσελντορφ

- Παρίσι

- Στουτγάρδη

- Τίρανα

- Φρανκφούρτη

### 3. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΡΑΞΟΥ

Στη Β. Δυτική Πελοπόννησο λειτουργεί το στρατιωτικό αεροδρόμιο Αράξου, σε απόσταση 53 χλμ. από την Πάτρα, το οποίο είναι κατάλληλο για την κάλυψη των εν λόγω αναγκών. Πρόσφατα η ΗΠΑ εκπόνησε σχέδιο εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του αεροδρομίου Αράξου και έχει εισηγηθεί προς Ε.Ε. να χαρακτηρισθεί ως αεροδρόμιο κοινοτικού ενδιαφέροντος.

Ο αερολιμένες Αράξου προγραμματίζεται να εξυπηρετήσει :

- Τις πτήσεις Charter
- Τις εμπορευματικές μεταφορές των προϊόντων της περιοχής αλλά και του ευρύτερου χώρου της Δυτικής και Νότιας Ελλάδας, εφ' όσον πραγματοποιηθεί η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου. Η δυνατότητα αυτή έχει επισημανθεί και σε σχετική μελέτη χωροταξικού σχεδίου ανάπτυξης της Ελλάδας, που εκπονήθηκε από το γραφείο Δοξιάδη το 1980.

- Ενδεχόμενη ανακούφιση του αερολιμένα της Αθήνας, δια μεταφοράς εκεί πτήσεων transit και ειδικά κατά τις νυκτερινές πτήσεις. Επίσης χρησιμοποίηση του αεροδρομίου Αράξου ως αεροδρόμιο εναλλαγής του αεροδρομίου Αθήνας.
- Ενδεχόμενες πτήσεις εσωτερικών γραμμών. Πράγματι, ενδιαφέρον παρουσιάζουν από εμπορικής απόψεως και πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι αεροπορικές συνδέσεις της Πάτρας και της ευρύτερης περιοχής με μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, π.χ. Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδο.



#### 4. ΔΙΕΘΝΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Πρόκειται για τα εξής αεροδρόμια :

ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ / ΡΟΔΟΥ / ΛΗΜΝΟΥ

ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ / ΜΥΚΟΝΟΥ / ΣΥΡΟΥ / ΚΩ

**1. Το αεροδρόμιο “Καζαντζάκης” του Ηρακλείου** (δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας) προορίζεται για κομβικό αεροδρόμιο (HUB) για την νοτιανατολική περιοχή της Μεσογείου και κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντικό βαθμό αύξησης της επιβατικής ιδιαίτερα του εξωτερικού (εντός της τελευταίας δεκαετίας η επιβατική κίνηση εξωτερικού αυξήθηκε κατά 90%). Το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση τουριστικής μετακίνησης και αστικής κίνησης, καθώς και γι’ άλλης φύσης αεροπορικές δραστηριότητες και έχει ανάγκη επέκτασης και συμπλήρωσης των εγκαταστάσεών του. Πιο συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο προσφέρεται για εξυπηρέτηση :

- Τουριστικής κίνησης, διότι βρίσκεται πλησίον σημαντικών αρχαιολογικών χώρων και θερινών θέρετρων με συνεχώς αναπτυσσόμενη υποδομή.
- Εμπορευματική κίνηση, λόγω της διακίνησης πολύ ευαίσθητων προϊόντων (γεωργικά, άνθη, κρέας κ.λπ.).
- Αστικής κίνησης, διότι εξυπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα.
- Άλλες πάσης φύσεως αεροπορικές δραστηριότητες.

Το 1992 διακινήθηκαν 3,3 εκ. επιβάτες (εκ των οποίων 2,7 εκ. επιβάτες έκτακτοι εξωτερικού), 4.400 τόνοι εμπορευμάτων και 24.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 5,5 εκ. επιβατών, 5.000 τόνοι και 38.000 αεροσκάφη.

**2. Το αεροδρόμιο “Διαγόρας” της Ρόδου** είναι το τρίτο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας (μετά το αεροδρόμιο Αθηνών και Ηρακλείου) και κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντικό βαθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα του εξωτερικού (την τελευταία δεκαετία η αύξηση ανήλθε στο 70%). Στο αεροδρόμιο αυτό προεξάρχει η τουριστική κίνηση, αλλά μεγάλης σημασίας είναι και η αστική.

Το 1992 διακινήθηκαν 2,3 εκ. επιβάτες (1,85 εκ. επιβάτες έκτακτοι εξωτερικού), 2.700 τόνοι εμπορευμάτων και 19.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι, το 2010 θα διακινήθούν 3,6 εκ. επιβάτες, 4.000 τόνοι και 27.000 αεροσκάφη.

Τα αεροδρόμια Μυτιλήνης, Σύρου, Λήμνου, Κω και Μυκόνου, έχουν σημαντικές ιδιαιτερότητες, λόγω της χωροταξικής ιδιαιτερότητας του καθενός και επιβάλλεται η ανάπτυξή τους για τη συμπλήρωση του κύριου αερομεταφορικού συστήματος της χώρας.

**3. Το αεροδρόμιο της Μυτιλήνης** βρίσκεται στη νήσο Λέσβο που αποτελεί διοικητικό – οικονομικό – εκπαιδευτικό κέντρο του Βόρειου Αιγαίου και συνδέεται θαλασσίως με τα γύρω νησιά και την Ανατολική Μεσόγειο. Κατά τα τελευταία έτη παρουσιάζει αξιόλογη επιβατική κίνηση, εσωτερικού και εξωτερικού.

Η ανάπτυξη του κομβικού αυτού αεροδρομίου, συνδυαζόμενη με την προβλεπόμενη ανάπτυξη του λιμένος, θα βελτιώσει τις συνθήκες σύνδεσης του Β. Αιγαίου.

Το 1992 διακινήθηκαν 335.000 επιβάτες (το 36% έκτακτοι εξωτερικού) και 5.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι, το 2010 θα διακινήθούν 550.000 επιβάτες και 29.000 αεροσκάφη. Η χωρητικότητα

σήμερα είναι 4 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα, 3 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών (B-373) και 600 επιβάτες/ώρα. Με τα προβλεπόμενα έργα αναμένεται σημαντική αύξηση χωρητικότητας δαπέδου και αεροσταθμού, με αποτέλεσμα την ικανοποιητική εξυπηρέτηση της κίνησης έως το 2010.

**4. Το αεροδρόμιο της Σύρου** έχει σημαντικές προοπτικές κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, λόγω της κεντροβαρικής θέσης του και των θαλάσσιων συνδέσμων με τα γύρω νησιά του Αιγαίου. Το αεροδρόμιο άρχισε να λειτουργεί το Μάιο 1992, έχει χωρητικότητα 2 κινήσεων αεροσκαφών την ώρα, 2 θέσεων στάθμευσης (B-737) και 100 επιβατών/ώρα. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινούνται 19.000 επιβάτες και 3.000 αεροσκάφη.

**5. Το αεροδρόμιο της Λήμνου** παρ' ότι παρουσιάζει μια σημαντική κίνηση εσωτερικού και μια διαρκώς αυξανόμενη έκτακτη κίνηση εξωτερικού, έχει ως αεροσταθμό ένα λυόμενο οικισμό και ένα μικρό δάπεδο, που δεν επαρκεί για την κίνηση.

**6. Το αεροδρόμιο της Κω** έρχεται πρώτο σε κίνηση μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων, με έκτακτες πτήσεις κατά κύριο λόγο, οι οποίες αυξάνονται με ποσοστό 15% ετησίως, κατά την τελευταία δεκαετία. Το βασικότερο πρόβλημα του αεροδρομίου είναι η στενότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων και του δαπέδου αεροσκαφών.

Το 1992 διακινήθηκαν 1.000.000 επιβάτες (87% έκτακτοι εξωτερικού) και 7.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 1,85 εκ. επιβάτες και 12.000 αεροσκάφη.

**7. Η Μύκονος**, νησί των Κυκλάδων με έντονο τοπικό χρώμα, είναι ένας σημαντικός πόλος έλξης τουριστών υψηλής εισοδηματικής τάξης, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες. Υπάρχει ενδιαφέρον για πτήσεις αεροπλάνων μεσαίου τύπου, που όμως ο υπάρχων διάδρομος

των 1410 m δεν μπορεί να εξυπηρετήσει. Επίσης, ανεπαρκείς κρίνονται και οι κτιριακές εγκαταστάσεις για τις προβλεπόμενες ανάγκες και επίπεδο ζήτησης.

Το 1992 διακινήθηκαν 230.000 επιβάτες και 5.000 αεροσκάφη. Προβλέπεται ότι το 2010 θα διακινηθούν 450.000 επιβάτες και 9.000 αεροσκάφη.

## **5. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ**

**1. Αεροδρόμιο Κέρκυρας.** Πρόκειται για το μεγαλύτερο αεροδρόμιο από άποψη κίνησης της περιφέρειας και για ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδας. Δυστυχώς όμως είναι και εκείνο με τα μεγαλύτερα προβλήματα. Το αεροδρόμιο είναι διεθνές. Η σύνδεσή του με την Αθήνα γίνεται με BOING B-727 της Ολυμπιακής αεροπορίας. Ταυτόχρονα κατά τη θερινή περίοδο δέχεται μεγάλο αριθμό πτήσεων από το εξωτερικό.

**2. Αεροδρόμιο Ζακύνθου.** Το αεροδρόμιο του νησιού είναι διεθνές. Τόσο ο διάδρομος όσο και οι τροχιόδρομοι βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Ειδικότερα με την επέκταση του αεροδρομίου κατά 400 m δίνεται δυνατότητα να δεχτεί κάθε τύπου αεροσκάφος.

Η σύνδεση με την Αθήνα και Κεφαλονιά γίνεται με σκάφη BOING-727 της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τους καλοκαιρινούς μήνες προσγειώνονται αεροσκάφη από το εξωτερικό. Τα δρομολόγια που εκτελεί η Ολυμπιακή Αεροπορία επαρκούν για τους χειμερινούς μήνες, αλλά απαιτούν βελτίωση για τους θερινούς, λόγω αυξημένης κίνησης.

## ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Θα αναφερθώ σε ένα από τα σπουδαιότερα αεροδρόμια στον κόσμο αυτό, του JFK (John Fiserald Kennedy).

Είναι από τα τρία αεροδρόμια της Ν. Υόρκης με ετήσια κίνηση 30 εκατ. επιβατών το χρόνο. (Τα άλλα δύο είναι τα NEWARK / LA GUARDIA).

Καταλαμβάνει ένα σύνολο από 4.930 εκτάρια, μια περιοχή όσο το μέγεθος του νησιού MANHATTAN. Έχει 150 εισόδους αεροπλάνων για εξυπηρέτηση διαφόρων TERMINALS, με πίστα 9 μιλίων, με 16 χιλιάδες θέσεις PARKING, 31 κτίρια CARGO, το μεγαλύτερο αεροδρόμιο μεταφοράς ζώων (ANIMALPORT), το δικό του ταχυδρομείο, αποθήκες για 32 εκατ. γαλόνια καυσίμων και με δυνατότητα 150 πτήσεων για εσωτερικά και εξωτερικά δρομολόγια. Εξυπηρετεί 79 αεροπορικές εταιρείες.

Διαθέτει και τις παρακάτω εξυπηρετήσεις : Τράπεζα, καταστήματα αισθητικής, βιβλιοπωλείο, καφετέρια, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, διάφορα καταστήματα (π.χ. φαρμακείο, παιδική χαρά, εφημερίδων, γυάλισμα παπουτσιών, ΟΤΕ, πληροφοριών, κρατήσεις ξενοδοχείων, πολυτελή εστιατόρια, TV, COCTAILS, κ.ά.), εκκλησίες, πρώτες βοήθειες, (Dental Services – οδοντιατρικό), Paging, free baggage transfer service, travelers aid, animal shelter, lost and found, baggage storage, free 24 hour terminal to terminal bus services, express bus service, helicopter servise κ.ά.

## Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες

Εταιρεία	Αριθμός αεροσκαφών	Αριθμός επιβατών που διακινεί ανά χρόνο
United Airlines	564	45.000.000
Eastern Airlines	444	40.000
Delta Airlines	294	40.000.000
T.W.A. trans, world	332	28.000.000
British Airways	174	15.000.000
Air Canada	128	13.000.000
Lufthansa	101	12.000.000
IBERIA (Ισπανία)	96	11.000.000
JAL (Japan airlines)	79	10.000.000
Air France	147	10.000.000
America Airlines	258	35.000.000
Scandinavian airlines	115	9.000.00

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4****ΕΙΔΙΚΟ ΘΕΜΑ – ΕΡΕΥΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ****ΕΙΣΑΓΩΓΗ****ΚΕΡΚΥΡΑ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ**

*Η βορειοδυτική αεροπορική πύλη της Ελλάδας, το αεροδρόμιο της Κέρκυρας, έχει μια μακρά ιστορία και πολύ ενδιαφέρον καθώς κάθε καλοκαίρι φιλοξενεί μια ενδιαφέρουσα ποικιλία από αεροσκάφη τόσο πολιτικής όσο και γενικής αεροπορίας. Πρόσφατα γιόρτασε τα 50 χρόνια λειτουργίας και το θεωρήσαμε ευκαιρία για να παρουσιάσουμε αυτό το σημαντικό χώρο για την αεροπορία.*

Η Κέρκυρα βρέθηκε να έχει μια αεροπορική πύλη από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα καθώς δημιουργήθηκε ένα πεδίο πτήσεων υδροπλάνων στην περιοχή Γουβιά στα βόρεια της πόλης από όπου επιχειρούσαν γαλλικά υδροπλάνα. Στις αρχές του 1916 δημιουργείται κοντά στο χώρο που βρίσκεται τώρα το αεροδρόμιο μια βάση πηδαλιουχούμενων του γαλλικού ναυτικού καθώς κι ένα εκτροφείο περιστεριών. Τα πτηνά αφήνονταν από το πλήρωμα του αερόστατου που πλησίαζε την Κέρκυρα προκειμένου να ειδοποιηθεί το προσωπικό εδάφους για την επικείμενη άφιξη του πηδαλιουχούμενου. Οι εγκαταστάσεις εδάφους περιλάμβαναν ένα υπόστεγο για τα πηδαλιουχούμενα καθώς και μονάδα παραγωγής υδρογόνου.

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο χώρος του αεροδρομίου εγκαταλείπεται και η πτητική δραστηριότητα μετακινείται προς την περιοχή Αλυκές Ποταμού.

Λίγο πριν το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, στην περιοχή που είχε φιλοξενήσει το αεροδρόμιο 20 χρόνια νωρίτερα γίνονται εργασίες

βελτίωσης. Στις 24 Σεπτεμβρίου 1937 ένα μονοκινητήριο τύπου "PHOENIX" προσγειώθηκε στην Κέρκυρα και επιβεβαίωσε ότι το αεροδρόμιο ήταν κατάλληλο για πτήσεις ανοίγοντας το δρόμο για την αεροπορική σύνδεση του νησιού. Τις επόμενες μέρες ένα αεροσκάφος τύπου "Γεράκι" επισκέφθηκε το αεροδρόμιο και συμμετείχε σε επίδειξη και εικονική αεροπορική προβολή παρουσία των τοπικών αρχών και του κοινού.

Μέχρι το 1938 δεν είχαν γίνει σημαντικές βελτιώσεις στο χώρο του αεροδρομίου. Εκείνη τη χρονιά εκτελούνται έργα ισοπέδωσης των λόφων που ήταν στην ανατολική πλευρά του αεροδρομίου και επέκτασης του χώρου του αεροδρομίου μέσα στη παρακείμενη λιμνοθάλασσα.

**Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος.** Δυστυχώς ο πόλεμος του 1940 αναγκάζει τις αρχές να προσπαθήσουν να καταστρέψουν το διάδρομο ώστε να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα εχθρικά αεροσκάφη. Η κατάληψη της Κέρκυρας από Ιταλούς, στις 21 Απριλίου 1941, σηματοδοτεί μια προσπάθεια των Ιταλών να ανακατασκευάσουν το διάδρομο προσγείωσης και να συνεχίσουν τα έργα ισοπέδωσης των γύρω λόφων. Τα έργα αυτά δεν ολοκληρώθηκαν γιατί η συνθηκολόγηση της Ιταλίας σήμανε και την εκδίωξη των Ιταλών.

Κατά τη διάρκεια της ιταλικής κατοχής το αεροδρόμιο χρησιμοποιήθηκε από Γερμανούς και Ιταλούς ως βοηθητικό για χρήση από αεροσκάφη συνδέσμου και μεταγωγικά καθώς και ως πεδίο ανάγκης για όσα αεροσκάφη είχαν υποστεί ζημιές από αερομαχίες. Λόγω όμως κακής κατασκευής η χρήση ήταν αδύνατη τους χειμερινούς μήνες καθώς υπήρχαν λιμνάζοντα νερά.

Το καλοκαίρι του 1942 εγκαταστάθηκε σμήνος ιταλικών καταδιωκτικών στην ανατολική πλευρά του αεροδρομίου, εκεί που



βρίσκεται σήμερα ο αεροσταθμός. Τα καταδιωκτικά αυτά εκτελούσαν συνεχείς περιπολίες (Standing Patrol) προκειμένου να είναι έτοιμα να υποστηρίξουν τις νηοπομπές που συνέδεαν την Ιταλία με τη Βόρειο Αφρική.

Από την κατάληψη της Κέρκυρας από τους Γερμανούς στις 24 Σεπτεμβρίου 1943 και μετά το αεροδρόμιο συνέχισε να χρησιμοποιείται για πτήσεις συνδέσμου καθώς και σα χώρος συγκέντρωσης Ιταλών αιχμαλώτων πολέμου. Οι τελευταίοι έγιναν στόχος των συμμάχων τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, κατά τη διάρκεια επιχειρήσεων οι οποίες έπληξαν μεγάλες περιοχές της Κέρκυρας.

**Τα νεώτερα χρόνια.** Η απελευθέρωση βρίσκει το αεροδρόμιο με ένα διάδρομο προσγείωσης μήκους 600 μέτρων. Στην ανατολική του πλευρά προσγειώνονταν, πια, τα βρετανικά αεροσκάφη συνδέσμου τα οποία χρησίμευαν για την εξυπηρέτηση του κλιμακίου της αγγλικής αποστολής στην Ελλάδα που είχε αναλάβει την εκπαίδευση των εφέδρων αξιωματικών του ελληνικού στρατού η οποία είχε την έδρα της στο νησί. Στα τέλη του 1945 το Νομομηχανικό Κέρκυρας ενέκρινε την πρόταση του αερολιμενάρχη Ν. Κοσταγιόλα να χρησιμοποιηθούν τα υλικά και τα κατεστραμμένα σπίτια για την προέκταση του διαδρόμου προσγείωσης. Χάρη στις προσωπικές προσπάθειες του αερολιμενάρχη στις 19 Απριλίου 1949 ο διάδρομος προεκτείνεται φθάνοντας στα 800 μέτρα μήκος. Δυστυχώς όμως η χρήση του διαδρόμου δεν ήταν δυνατή άμεσα καθώς στα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν, δεν είχαν αφαιρεθεί τα καρφιά που υπήρχαν και εγκυμονούσαν κινδύνους για τα ... λάστιχα των αεροσκαφών. Η λύση δόθηκε από τους προσκόπους οι οποίοι κλήθηκαν να περισυλλέξουν τα καρφιά ώστε να δοθεί ο διάδρομος σε χρήση.

Τα τακτικά δρομολόγια προς την Κέρκυρα άρχισαν με τα ανεπίσημα εγκαίνια στις 19 Απριλίου 1949 της εταιρείας Α.Μ.Ε. η οποία

χρησιμοποίησε ένα επταθέσιο αεροσκάφος τύπου AVRO, με την ονομασία "ANSON" προερχόμενο από την πολεμική αεροπορία. Στις 23 Ιουλίου 1949 η εταιρεία αρχίζει να χρησιμοποιεί ένα αεροσκάφος τύπου "JUNKERS". Οι χώροι των επιβατών παραμένουν υποτυπώδεις και εξυπηρετούνται από μια τέντα η οποία θα δώσει τη θέση της το 1950 σε ένα κτήριο το οποίο αρκετά χρόνια μετά θα στεγάσει την τοπική αερολέσχη.

Η εταιρεία T.A.E. (Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις) η οποία διαδέχεται την A.M.E. χρησιμοποιεί ένα αεροσκάφος DC-3 τα γνωστά DACOTA ενώ από τις 2 Σεπτεμβρίου 1950 άρχισαν δρομολόγια της εταιρείας ΕΛ.Α.Σ. (Ελληνικές ΑεροΣυγκοινωνίες) την οποία μερικά χρόνια μετά θα τη διαδεχθεί η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Το 1960 προστίθεται μια πτέρυγα στο κτήριο του αεροσταθμού που θα καλύψει τις ανάγκες για την επόμενη οκταετία. Στην τριετία 1968-1971 δημιουργούνται τα κτήρια τα οποία για είκοσι χρόνια θα εξυπηρετούν την επιβατική κίνηση. Με την ευκαιρία της ελληνικής προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο αεροσταθμός θα επεκταθεί με τη δημιουργία μιας νέας πτέρυγας για τις αναχωρήσεις εξωτερικού.

Σήμερα το αεροδρόμιο της Κέρκυρας διαθέτει ένα διάδρομο προσγείωσης (17/35) διαστάσεων 2600 X 50 μέτρων, 10 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, ένα υπερσύγχρονο radar προσέγγισης το οποίο μόλις εγκαταστάθηκε και λειτουργεί επιχειρησιακά ενώ μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι 10 κινήσεις αεροσκαφών την ώρα. Παράλληλα η καλύτερη κατανομή των αφίξεων με τη χρήση προκαθορισμένων slot επέτρεψε τη μείωση των καθυστερήσεων και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης. Παράλληλα εκτελούνται έργα με σκοπό την επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και τη δημιουργία 6 ακόμα θέσεων,

στάθμευσης αεροσκαφών στα νότια του αεροσταθμού και την επέκταση μέσα στη λιμνοθάλασσα.

Στα προσεχή σχέδια προβλέπεται η κατασκευή ενός νέου κτηρίου 10.000 m<sup>2</sup> που θα στεγάσει τις αφίξεις ενώ το υπάρχον κτήριο θα χρησιμοποιείται για τις αναχωρήσεις. Το αεροδρόμιο Ι. Καποδίστριας φαίνεται να αντιμετωπίζει με αποφασιστικότητα τις προκλήσεις και να αποτελεί ένα λαμπρό παράδειγμα για όλα τα ελληνικά αεροδρόμια.

*Ευχαριστούμε τον αερολιμενάρχη Κερκύρας κ. Σκιαδόπουλο για τη βοήθειά του στη δημιουργία αυτού του άρθρου.*

## ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Η ιστορία λειτουργίας του Αεροδρομίου Κέρκυρας ξεκινά το 1937 με προσγείωση που πραγματοποιήθηκε στις 22/03/1937 από α/φος τύπου HESTON PHOENIX, αριθ. Νηολογίου SXAAH και κυβερνήτη τον Ευστράτιο Ξύδη.

Η επόμενη πτήση πραγματοποιήθηκε στις 26/09/1937 με α/φος τύπου DE HAVILLAND, αριθ. νηολογίου SXAXA το οποίο έφερε το όνομα “γεράκι”. Το α/φος προσγειώθηκε στις 0900 Ζ και ο λόγος που πραγματοποιήθηκε η πτήση αυτή ήταν να γίνει έλεγχος της καταλληλότητας του Αεροδρομίου.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου από 24/04/1941 έως 10/10/1944 το Αεροδρόμιο Κέρκυρας χρησιμοποιήθηκε από την Ιταλική και ακολούθως από την Γερμανική Αεροπορία, τα δε α/φη που προσγειώνονται ήταν κυρίως μεταγωγικά, καθώς και πολεμικά που το χρησιμοποιούσαν σαν καταφύγιο μετά από αερομαχίες. Έως τότε το μήκος του διαδρόμου προσγείωσης – απογείωσης ήταν 600 μέτρα.

Μετά το τέλος του πολέμου άρχισε η επέκταση του διαδρόμου του Αεροδρομίου για τον οποίο χρησιμοποιήθηκαν υλικά από τις κατεδαφίσεις των βομβαρδισθέντων κατά τη διάρκεια του πολέμου κτιρίων και έτσι το μήκος του στις 19/04/1949 έφθανε τα 800 μέτρα.

Η επόμενη και τελευταία επέκταση του διαδρόμου άρχισε το 1957 και ολοκληρώθηκε το 1959, ανεβάζοντας το μήκος του στα 2.400, μήκος που υπάρχει ως σήμερα.

Η πρώτη πτήση μεταφοράς επιβατών πραγματοποιήθηκε στις 19/04/1949 από την Αερ. Εταιρεία ΑΜΕ με α/φος τύπου AVRO-ANSON, αριθ. νηολογίου SXBDA στη διαδρομή ΑΘΗΝΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ

με 7 επιβάτες. Ακολούθησε η Αερ. Εταιρεία ΤΑΕ με α/φος DC-3 και τέλος στις 02/09/1950 η Αερ. Εταιρεία ΕΛΑΣ με α/φος επίσης DC-3.

Σύμφωνα με πληροφορίες η Αερ. Εταιρεία ΕΛΑΣ ήταν Ελληνοβρετανικών συμφερόντων. Ακολούθως οι Αερ. Εταιρείες ΑΜΕ και ΕΛΑΣ συγχωνεύθηκαν με την ΤΑΕ, την οποία αργότερα απέκτησε ο Αριστοτέλης Ωνάσης και ο οποίος αργότερα ίδρυσε την ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ το 1957.

Το 1967 το Αεροδρόμιο Κέρκυρας έγινε διεθνές και το πρώτο α/φος που προσγειώθηκε ήταν τύπου COMET της Ο.Α., το οποίο μετέφερε στην Κέρκυρα και τους πρώτους ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας.

Για τις ανάγκες των πρώτων χρόνων λειτουργίας του Αεροδρομίου κατασκευάστηκε ένας μικρός Αεροσταθμός το 1962, στον οποίο σήμερα στεγάζεται η Αερολέσχη Κέρκυρας και τα Γραφεία και Αποθήκες CARGO της Ο.Α.

Το 1968 άρχισαν οι εργασίες κατασκευής του νέου Αεροσταθμού στο χώρο που βρίσκεται σήμερα και οι οποίες ολοκληρώθηκαν το 1972.

## **Ι) ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ**

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας λειτουργεί ως ανεξάρτητη δημόσια υπηρεσία.

Δεν υπάρχουν διοικητικά όργανα στην περιφέρεια. Διοικείται λοιπόν από τον Αερολιμενάρχη σε επίπεδο διεύθυνσης και έχει 6 τμήματα :

- α) Διοικητικού – οικονομικού
- β) Ελέγχου ενιαίας κυκλοφορίας
- γ) Τμήμα ηλεκτρονικών (συντήρηση, επισκευή, συχνοτήτων, πύργου ελέγχου, ραντάρ)
- δ) Τμήμα τηλεπικοινωνιών (email, φαξ, σχέδια πτήσεων)
- ε) Τμήμα αερολιμενικού ελέγχου
- στ) Τμήμα τεχνικής συντήρησης (ηλεκτρικά – μηχανικά κτιριακών και μηχ. κατασκευών).

Επίσης υπάρχει ένας τμηματάρχης σε κάθε τμήμα όπου ελέγχει και καθοδηγεί και το προσωπικό από το οποίο αποτελείται το τμήμα αυτό.

Όλα τα τμήματα, εκτός από το τμήμα διοικητικού οικονομικού, λειτουργούν σε 24ωρη βάση λόγω του ότι το αεροδρόμιο είναι διεθνές.

## **ΙΙ) ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

### **α) Εκτός αεροδρομίου**

Εξωτερικά του αεροδρομίου μπορούμε να παρατηρήσουμε τους εξής χώρους που συντελούν για την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθώς επίσης και για την εξυπηρέτησή τους, αλλά και για την σωστή και ομαλή λειτουργία του αεροδρομίου.

Έτσι έχουμε έξω :

- χώρο στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων – πούλμαν
- χώρο στάθμευσης ταξί
- 3 πάρκινγκ Ι.Χ. αυτοκινήτων
- 1 πάρκινγκ για ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα RENT A CAR

Η χωρητικότητα σε Ι.Χ. είναι περίπου 3.000 οχημάτων.

- υπάρχουν και δύο χώροι προσωπικού 800 οχημάτων επιπλέον
- εμπορευτικός σταθμός Ολυμπιακής.

### **β) Υπηρεσίες εντός αεροδρομίου**

Υπάρχουν οι εξής υπηρεσίες πρωταρχικά :

- Μετεωρολογία
- Αστυνομία
- Υπηρεσία Τελωνείου
- Επη + Πυροσβεστική υπηρεσία
- Ιατρείο Αερολιμεναρχείου – αποτελείται από ένα γιατρό και συνήθως ενισχύεται τις πρωινές ώρες από νοσηλεύτριες του Ερυθρού Σταυρού
- Ολυμπιακή εταιρεία
- Aegean

καθώς επίσης και αντιπρόσωποι 70 εταιρειών charter καθότι υπάρχουν συμβάσεις μεταξύ αντιπροσώπων και εταιρειών.

- Ο καθαρισμός του αεροδρομίου έχει ανατεθεί σε εργολάβο ο οποίος αλλάζει κάθε 10ετία.

### **Υπηρεσίες εκμετάλλευσης αεροδρομίου**

- DUTY FREE – αφορολόγητα είδη
- υπάρχουν 2 καταστήματα εσωτερικού και εξωτερικού

- 1 μαγαζί με ολυμπιακά ψιλικά στην αίθουσα check in
- 4 μπαρ, καφέ-κυλικεία
- 1 εστιατόριο της αλυσίδας καταστημάτων “sbarro” το οποίο υπάρχει στην αίθουσα αναχώρησης εξωτερικού
- 6 γραφεία ενοικιάσεις αυτοκινήτων
- σε εξέλιξη βρίσκονται τα ελεγχόμενα παρόντα :

3 καταστήματα ειδών λαϊκής τέχνης και από τα οποία το ένα βρίσκεται στην παλιά πτέρυγα του αεροδρομίου και τα 2 στην καινούργια πτέρυγα

- 1 βιβλιοπωλείο ξένου τύπου-

- 1 κατάστημα αξεσουάρ γυναικεία που βρίσκεται στην παλιά πτέρυγα transit

- 1 γραφείο πληροφοριών που βρίσκεται στην αίθουσα αφίξεων εξωτερικού υπό τη λειτουργία της νομαρχίας

- 1 γραφείο πληροφοριών με προσωπικό ΥΠΑ μέσω του συστήματος οπτικών αγγελιών σε αίθουσες

- 2 τουριστικά γραφεία έκδοσης εισιτηρίων

- 1 μηχανήμα ATM

- 2 εκδοτήρια Ολυμπιακής και Aegean

- Εταιρεία Loss-Found απολεσθέντων και στις δύο εταιρείες Ολυμπιακής - Aegean

- Τμήμα Lockers – φύλαξη αποσκευών δεν υπάρχει αλλά βρίσκεται σε εξέλιξη

- 1 Αερολέσχη Κέρκυρας.

### **III. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ**

Εκτός από τουριστικά πούλμαν τα οποία μεταφέρουν κόσμο από και προς τα ξενοδοχεία και στα τουριστικά καταλύματα υπάρχουν ταξί.



Το αεροδρόμιο δεν διαθέτει αστική σύνδεση λόγω του ότι είναι ασύμφορη λόγω διαφορών και αντιρρήσεων.

Συνεργάζεται με τις εξής εταιρείες αυτοκινήτων :

HERTZ, ANIS, BUDGET, EUROLAR, INTEREUPO, SIXT

#### **IV. ΟΜΩΣ ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ; ΠΕΙ ΧΡΗΜΑ, ΚΟΙΝΩΣ;**

Η συμβολή του αεροδρομίου στην οικονομική ανάπτυξη είναι τεράστια αφού το 50% της κίνησης οφείλεται στην τουριστική κίνηση του αεροδρομίου.

Κυρίαρχο στοιχείο του αεροδρομίου είναι και ο μαζικός τουρισμός που γίνεται σε πτήσεις charter με μέρος ανατολικών χωρών.

Η τουριστική κίνηση ξεκινάει από τις αρχές Απριλίου και τελειώνει ως το τέλος Οκτωβρίου.

Κατά την χειμερινή περίοδο υπάρχουν 4 πτήσεις εσωτερικών γραμμών :

- Θεσσαλονίκη
- Κέρκυρα
- Ιόνια Νησιά
- Αθήνα

Επίσης παρατηρείται αυξημένη κίνηση από ιδιωτικοποίηση αεροσκαφών και ελικοφόρων τζετ τα οποία δηλώνουν ότι έχουμε και ποιοτικό τουρισμό. Ποιοτικό τουρισμό έχουμε κυρίως από την Αθήνα λόγω του ότι συχνοί επιβάτες υψηλού βιοτικού επιπέδου έρχονται με πτήσεις charter.

**V. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΟΓΙΩΝ 2004**

ΑΝΘ 01-01-04 ΕΩΣ 28-08-04

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
ΚΡΑΤΙΚΩΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙΝΗΡΗ  
ΕΥΚΛΕΥΣΤΩΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΟΑΕΥ Ε.Α.Ε. Εταπειών

ΕΙΔΟΣ ΠΤΗΣΗΣ : ΜΗ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

ΑΕΡΟΠΟΡΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΕΩΣ & ΠΡΟΒΟΛΕΜΟΥ : ΓΙΑ ΤΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΕΩΣ : ΟΛΕΣ ΟΙ ΕΤΑΠΕΙΕΣ

ΕΤΑΠΕΙΑ	ΜΕΣΗ ΠΑΡΠΟΡΗΣΙΑ	ΑΕΡΟΚΑΦΗ		ΕΠΙΒΑΤΕΣ			ΤΑΧΥΠΟΜΕΙΟ	
		Αρ. Κινησών	Απόξεία	Αναχωρήσ.	Διασχισμ.	Απόξεία	Απόξεία	
ATP	86%	4	324	356				
AAT	23%	2	161					
ADP	90%	10	655	608				
AEE	42%	42	1497	1630				
AED	95%	18	1263	1259				
AFL	86%	26	1329	1141				
ANC	85%	96	7796	6989	899			
AJA	90%	252	18316	16710	1283			
AVW	25%	2	4					
MEY	87%	2	79	95	60			
BAC	77%	124	5989	5960				
BAL	92%	790	98677	91072	314		1052	
BER	83%	544	42490	37636	1587			
BIE	63%	30	2282	2039	61			
BLE	53%	28	1216	1008				
BPA	96%	6			482			
CEG	82%	44	3725	3249				
CSA	84%	84	5354	5138	389			
CYP	69%	12	661	587				
DAN	88%	24	1575	1440				
DBR	84%	36	2902	2718				
DEA	26%	41	25	25				
ERY	89%	36	2141	1959				
ECA	75%	74	1781	1671				
EDW	82%	52	2332	2144				
EEZ	94%	8	54	53	485			
EGN	70%	38	3169	2557				
EIN	84%	28	2432	2133				
ERL		2	3	4				
ESK	88%	16	502	441	479			
EBJ	66%	18	326	305	301			
EUL	79%	2	110	187				
ENS	61%	2	73	55	1			
FCR	92%	554	38117	32336	2		375	
FER	54%	22	430	724	322			
FIN	95%	32	3575	3349				
FJE	93%	56	6330	5769				
FLT	52%	4	67	63				

EFO	48%	12	440	380			
EUA	90%	62	5470	5054			
GEN	42%	4	40	35			
GES	40%	2		8			
GZP	47%	4	101	103			
HLE	85%	424	33018	29933	3361		
ICB	84%	860	12210	11472	52		
INU	26%	2	1	3			
IND	74%	58	2814	2444	1200		
JAT	77%	48	3023	2687			
JET	82%	14	1093	962			
JKK	83%	12	931	753			
KLL	26%	4	62	63			
LGL	68%	72	3766	3421	88		
LOT	75%	28	1781	1590			
LTU	83%	350	29179	26497			
MAH	90%	120	9966	9363			
MCK	81%	24	1073	939			
MTW	89%	304	32701	28298			
MPH	83%	36	4005	3821			
MYT	88%	342	30781	27991	23		
NJE	15%	2	3				
NLY	88%	30	2411	2168			
NVR	91%	60	7915	7331			
OML	85%	8	288	216	127	185	3250
OLY	90%	2	37	24	16		
PGT	28%	2		99			
PLK	26%	2	67	15			
TEA	40%	2		123			
ROT	39%	8	156	247			
SEU	80%	32	2100	1860	491		
SEA	84%	60	3783	3626			
SMB	95%	32	2989	2729			
STY	88%	54	1204	1152	1		
SWR	83%	22	1384	1276	210		
TAP	80%	2	53		74		
TCS	87%	184	14175	10029	785		
TEX	91%	462	46629	41604	1218		
TRA	86%	256	19948	18612	1087		
TSD	62%	36	2363	2024			
TWB	87%	158	31321	10314	1589		
TUL	50%	2	70				
TYS	87%	86	7163	6659	93		
VIK	50%	2	161				
VIR	89%	58	5527	5025			
VSR	78%	11		38			
WIC	74%	4	44	47			
WVB	87%	384	37579	33784	190		

MEMORANDUM

70435 618335 558285 16412 185 3678

Παρακάτω έχουμε στατιστικά στοιχεία επιβατικής κίνησης αφίξεων του αεροδρομίου της Κέρκυρας από το 2000 μέχρι και το 2003 καθώς επίσης και πίνακες κινήσεως αεροσκαφών από εξωτερικό και από εσωτερικό κατά την δεκαετία 1990-1999.

Παρατηρείται λοιπόν αύξηση των αφίξεων.

### 2000

	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ				
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΣ/ΚΟΥ	ΕΞ/ΚΟΥ	ΙΔΙΩΤ.	ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.					
JAN	8.601	8.926	340	249	156	3	20	26	205
FEB	9.701	9.601	-	-	149	-	27	21	197
MAR	10.259	9.603	492	229	158	6	32	22	218
APR	15.910	11.080	15.897	7.113	201	108	42	41	392
MAY	11.505	14.881	138.739	94.190	187	629	70	41	1.127
JUN	14.097	13.107	164.553	156.424	188	990	112	62	1.352
JUL	18.783	16.890	205.048	190.358	250	1.200	95	54	1.599
AUG	17.028	20.071	194.111	205.846	256	1.184	109	79	1.628
SEP	13.051	15.219	179.507	191.213	216	1.086	77	45	1.424
OCT	10.102	11.790	66.422	124.633	183	656	96	54	989
NOV	9.184	9.976	952	930	169	14	17	27	227
DEC	9.949	9.703	225	319	184	4	21	22	231
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>148.170</b>	<b>150.847</b>	<b>966.286</b>	<b>971.504</b>	<b>2.297</b>	<b>6.080</b>	<b>719</b>	<b>493</b>	<b>9.580</b>

### ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000

	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ± %
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	148.170	150.847	299.017	+ 21,41%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	966.286	971.504	1.937.790	+ 9,44%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.114.456</b>	<b>1.122.351</b>	<b>2.236.807</b>	<b>+ 10,90%</b>

	Α/ΦΗ	± %
ΕΣ/ΚΟΥ	2.297	+ 29,19%
ΕΞ/ΚΟΥ	6.080	+ 7,78%
ΙΔΙΩΤ.	719	+ 44,08%
ΛΟΙΠΑ	493	+ 5,34%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9.589</b>	

Cargo 1.616,1 τόνοι

Mail 128,3 τόνοι

Επιβ. Transit 23.993

## 2001

	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ				
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΣ/ΚΟΥ	ΕΞ/ΚΟΥ	ΙΔΙΩΤ.	ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.					
JAN	9.093	9.077	306	235	183	2	7	25	217
FEB	8.994	8.747	-	-	153	-	15	22	190
MAR	10.812	10.201	-	-	177	-	44	32	253
APR	12.533	11.877	12.598	6.071	175	81	80	30	366
MAY	9.667	9.750	134.085	87.663	168	752	144	25	1.089
JUN	12.302	11.505	180.502	171.058	168	1.016	95	50	1.329
JUL	17.310	16.079	211.950	198.720	239	1.166	72	68	1.545
AUG	16.489	19.291	193.231	204.331	245	1.118	136	58	1.557
SEP	11.521	14.125	181.082	198.389	185	1.074	57	21	1.337
OCT	8.166	9.340	65.485	121.151	158	626	23	36	843
NOV	6.086	6.920	54	61	98	1	20	24	143
DEC	6.611	6.696	161	186	100	3	11	28	142
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>129.584</b>	<b>133.608</b>	<b>979.454</b>	<b>987.865</b>	<b>2.049</b>	<b>5.839</b>	<b>704</b>	<b>419</b>	<b>9.011</b>

**ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2001**

	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ± %
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	129.584	133.608	263.192	+ 12%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	979.454	987.865	1.967.319	+ 1,52%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.109.038</b>	<b>1.121.473</b>	<b>2.230.511</b>	<b>- 0,3%</b>

	Α/ΦΗ	± %
ΕΣ/ΚΟΥ	2.049	- 10,8%
ΕΞ/ΚΟΥ	5.839	- 4%
ΙΔΙΩΤ.	704	- 2,1%
ΛΟΙΠΑ	419	- 15%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9.011</b>	

Cargo 1.351,0 τόνοι

Mail 77,0 τόνοι

Επιβ. Transit 23.143

## 2002

	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ				
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΣ/ΚΟΥ	ΕΞ/ΚΟΥ	ΙΔΙΩΤ.	ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.					
JAN	6.194	6.581	176	165	88	3	27	12	140
FEB	6.176	6.198	-	-	98	-	18	10	126
MAR	6.622	6.271	1.298	587	108	13	26	19	166
APR	10.398	8.539	9.033	3.482	138	59	38	17	252
MAY	10.899	11.213	129.752	83.421	171	735	79	49	1.034
JUN	11.380	11.312	175.444	165.322	151	987	67	24	1.229
JUL	12.913	12.074	206.129	195.851	175	1.155	127	51	1.508
AUG	13.354	14.810	197.572	206.807	185	1.157	205	56	1.603
SEP	9.372	11.837	177.396	192.799	159	1.045	109	22	1.335
OCT	8.604	9.579	64.143	117.489	144	599	50	38	831
NOV	7.211	7.742	72	63	122	5	17	31	175
DEC	7.018	7.197	369	540	124	6	21	24	175
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>110.141</b>	<b>113.352</b>	<b>961.384</b>	<b>966.526</b>	<b>1.673</b>	<b>5.764</b>	<b>784</b>	<b>353</b>	<b>8.574</b>

\* Παρατηρείται αύξηση αφίξεων κατά τους μήνες Απρίλιο, Μάιο, Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο, δηλ. την High Season.

**ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2002**

	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ± %
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	110.141	113.352	223.493	- 15,1%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	961,384	966.526	1.927.910	- 2,01%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.071.525</b>	<b>1.079.878</b>	<b>2.151.403</b>	<b>- 3,550%</b>

	Α/ΦΗ	± %
ΕΣ/ΚΟΥ	1.673	- 18,36%
ΕΞ/ΚΟΥ	5.764	- 1,29%
ΙΔΙΩΤ.	784	+ 11,36%
ΛΟΙΠΑ	353	- 15,76%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8.574</b>	<b>- 4,85%</b>

Cargo 1.014,8 τόνοι

Mail 55,8 τόνοι

Επιβ. Transit 15.485



## 2003

	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ				
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΣ/ΚΟΥ	ΕΞ/ΚΟΥ	ΙΔΙΩΤ.	ΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.	ΑΦΙΞ.	ΑΝΑΧ.					
JAN	6.990	7.449	266	168	125	2	20	28	175
FEB	7.105	7.006	-	-	112	-	13	28	153
MAR	9.047	8.708	82	82	130	2	23	41	194
APR	12.783	10.319	10.356	4.665	178	67	83	29	357
MAY	10.338	11.620	126.590	83.203	173	720	123	26	1.042
JUN	12.032	11.288	165.320	155.538	170	949	118	26	1.263
JUL	15.045	13.923	195.723	175.598	203	1.105	71	39	1.418
AUG	15.576	17.507	2065.076	216.466	213	1.125	119	18	1.575
SEP	10.874	12.930	164.362	190.712	188	1.070	103	20	1.381
OCT	9.150	9.961	56.190	97.312	165	522	70	15	772
NOV	8.329	9.244	447	2.870	139	15	35	8	197
DEC	8.179	8.081	354	492	145	5	23	19	192
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>125.458</b>	<b>128.056</b>	<b>919.881</b>	<b>927.106</b>	<b>1.341</b>	<b>5.683</b>	<b>801</b>	<b>297</b>	<b>8.722</b>

**ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2003**

	ΑΦΙΧΘ.	ΑΝΑΧ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ± %
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	125.458	128.056	253.514	+ 13,43%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	919.881	927.106	1.846.987	- 4,20%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.045.339</b>	<b>1.055.162</b>	<b>2.100.501</b>	<b>- 2,37%</b>

	Α/ΦΗ	± %
ΕΣ/ΚΟΥ	1.941	+ 16,01%
ΕΞ/ΚΟΥ	5.683	- 1,41%
ΙΔΙΩΤ.	801	+ 2,16%
ΛΟΙΠΑ	297	- 15,87%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8.722</b>	<b>+ 1,72%</b>

Cargo 1.041,1 τόνοι

Mail 59,9 τόνοι

Επιβ. Transit 26.452

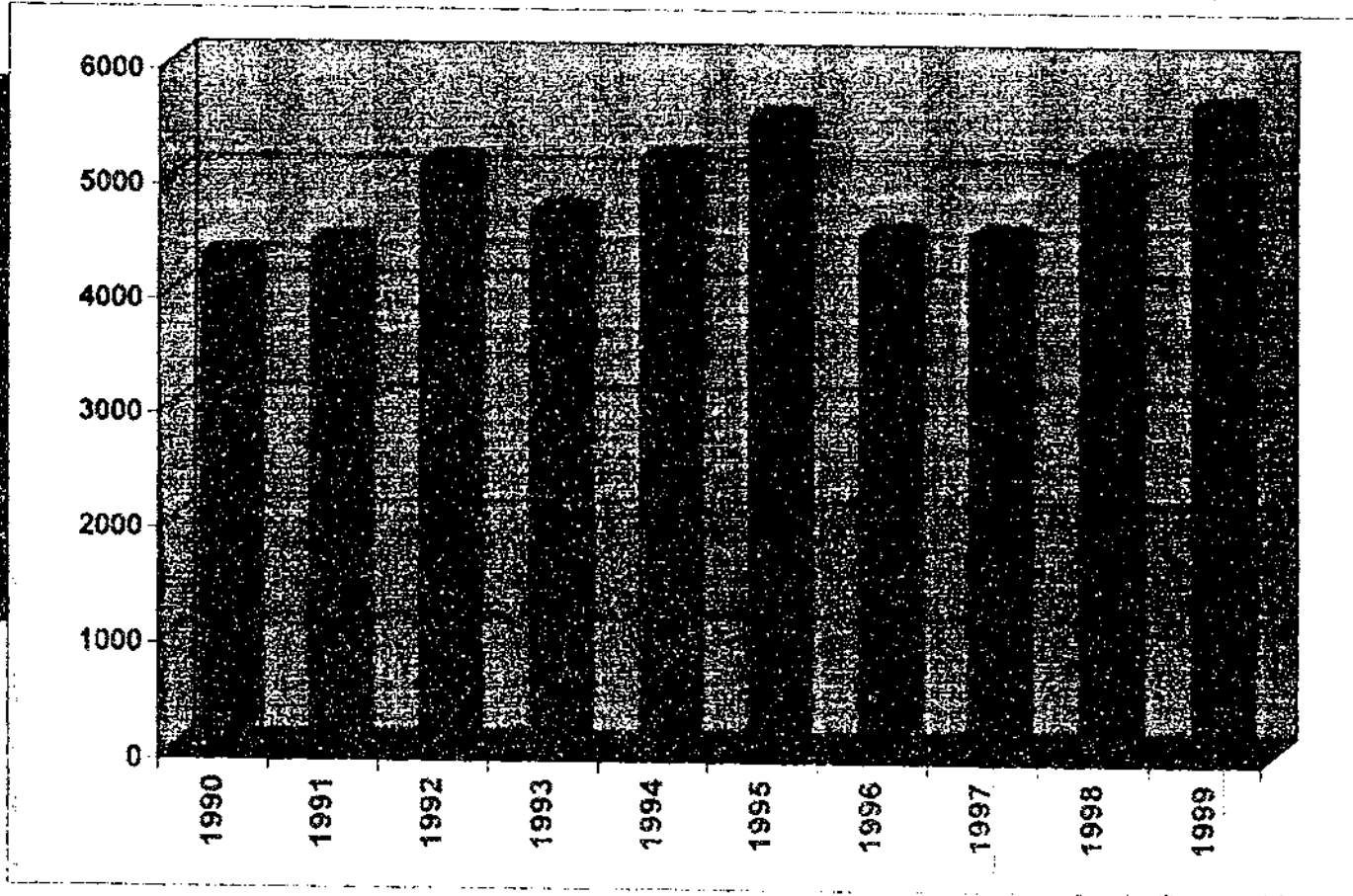


ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ "Ι.ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ"

ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ 1990-1999

ΕΤΟΣ	Α/φη
1990	4305
1991	4421
1992	5122
1993	4696
1994	5160
1995	5526
1996	4512
1997	4502
1998	5186
1999	5641

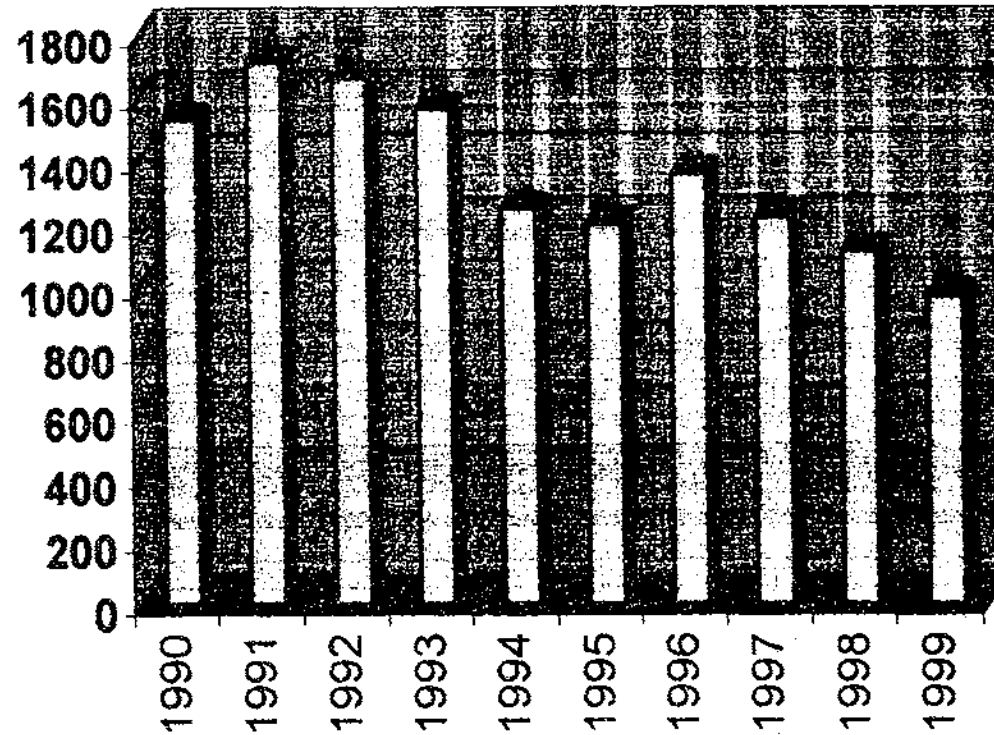




ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

## ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ "Ι.ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ" ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1990-1999

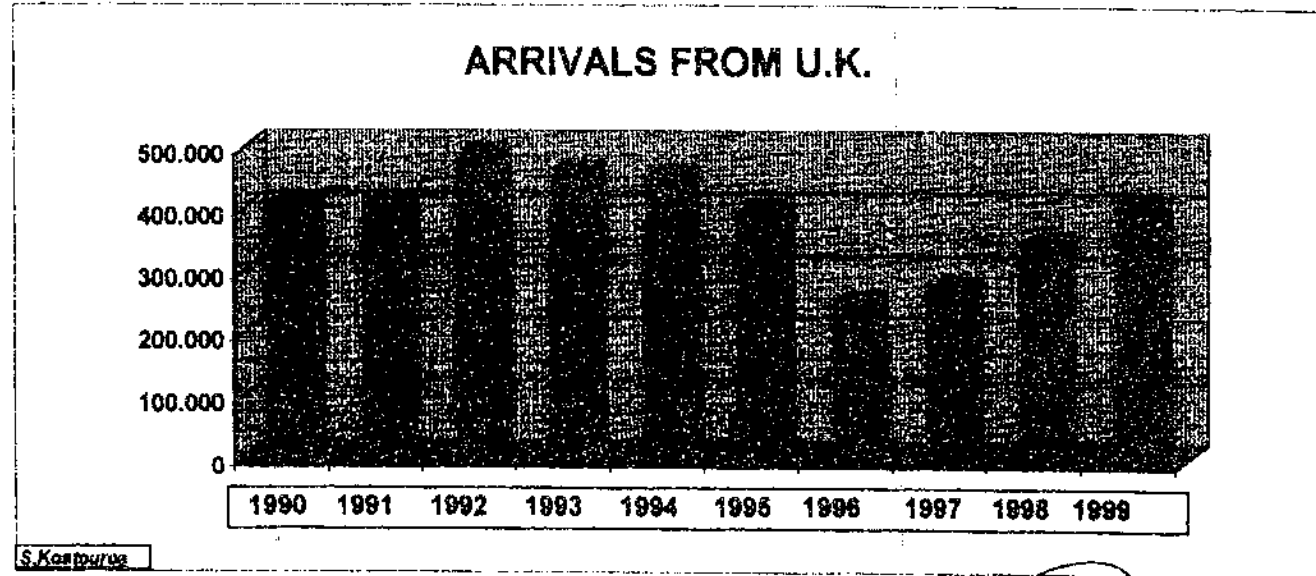
ΕΤΟΣ	Α/φη
1990	1529
1991	1712
1992	1661
1993	1561
1994	1245
1995	1197
1996	1354
1997	1220
1998	1109
1999	967



**CORFU AIRPORT  
PASSENGER ARRIVALS FROM U.K.  
WITH NON SCHEDULED FLIGHTS  
1990 - 1999**

470 91117  
1990-1999

1990	409.151
1991	411.965
1992	488.094
1993	460.768
1994	454.253
1995	395.827
1996	253.163
1997	275.122
1998	345.332
1999	413.685

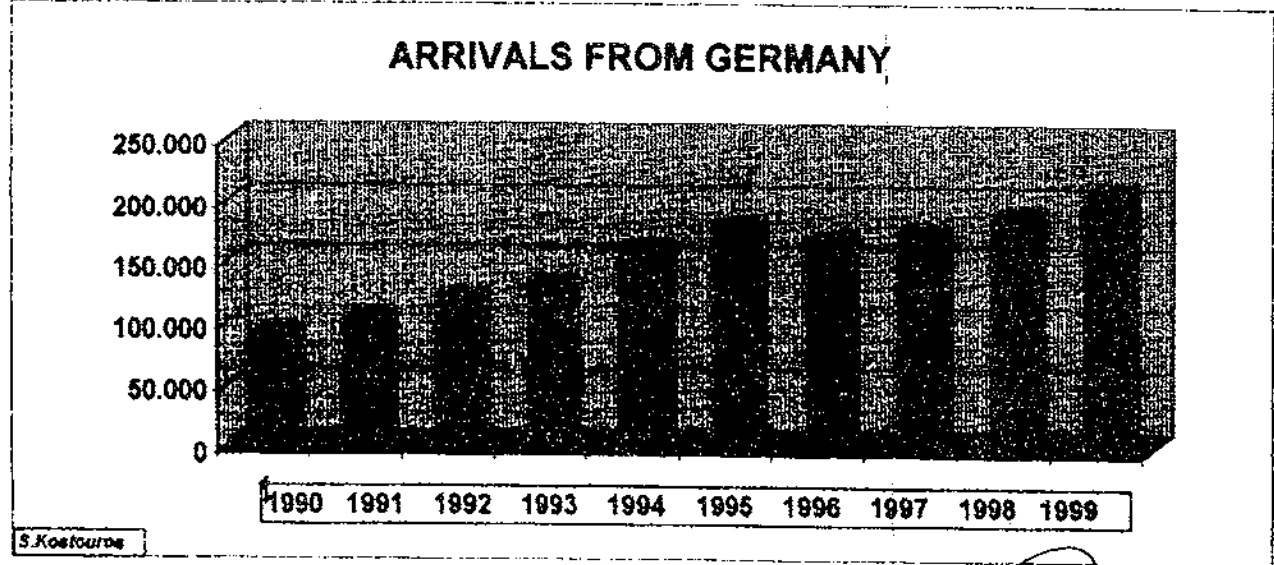


*[Signature]*  
Κων/νος Σμαδογιουλος  
Αερολιμενόρχης ΚΑΚΚ

**CORFU AIRPORT  
PASSENGER ARRIVALS FROM GERMANY  
WITH NON SCHEDULED FLIGHTS  
1990 - 1999**

490 ΓΕΡΜΑΝΙΑ  
1990-1999

1990	90.330
1991	101.861
1992	120.683
1993	130.713
1994	180.381
1995	178.001
1996	167.058
1997	173.329
1998	187.393
1999	207.998



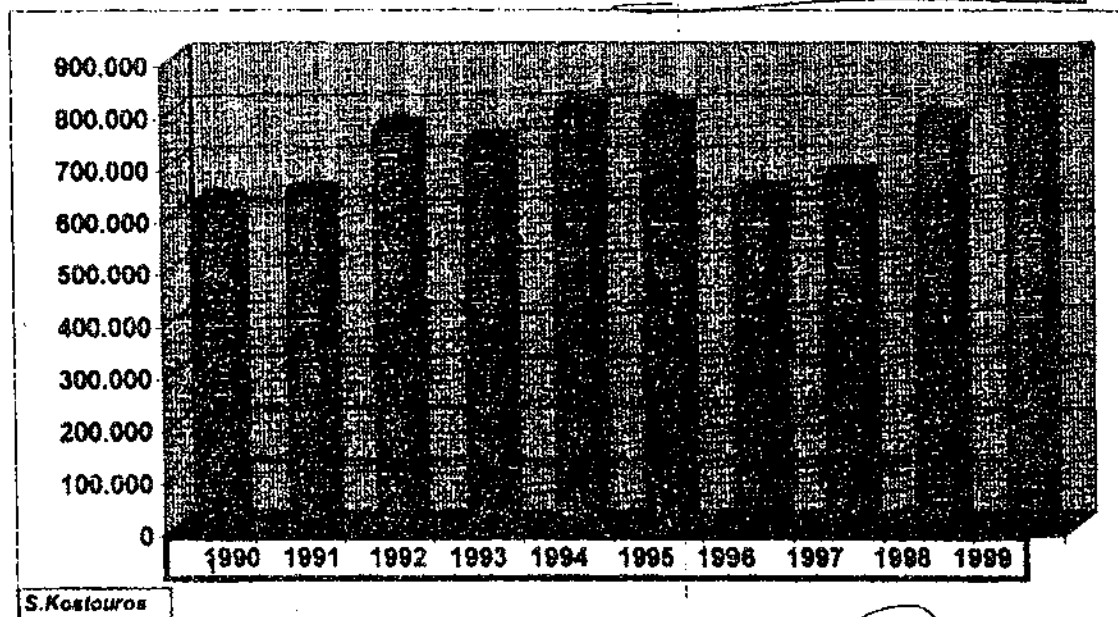
*[Signature]*  
Κωνσταντίνος Σπυριδουλάκης  
Αερολιμενοδότης ΚΑΚΚ

**CORFU AIRPORT**  
**INCOMING PASSENGERS FROM ABROAD**  
**WITH NON SCHEDULED FLIGHTS**  
 1990 - 1999

ΑΠΙΣΤΕΥ  
ΕΞΟΤΕΡΙΚΟΥ  
 1990-1999

YEAR	PASSENGERS
------	------------

1990	628.560
1991	644.665
1992	770.732
1993	741.833
1994	800.983
1995	801.986
1996	645.199
1997	677.581
1998	785.389
1999	880.495



  
 Κωνίνος Κiriakopoulos  
 Αερολιμένας ΚΑΚΚ

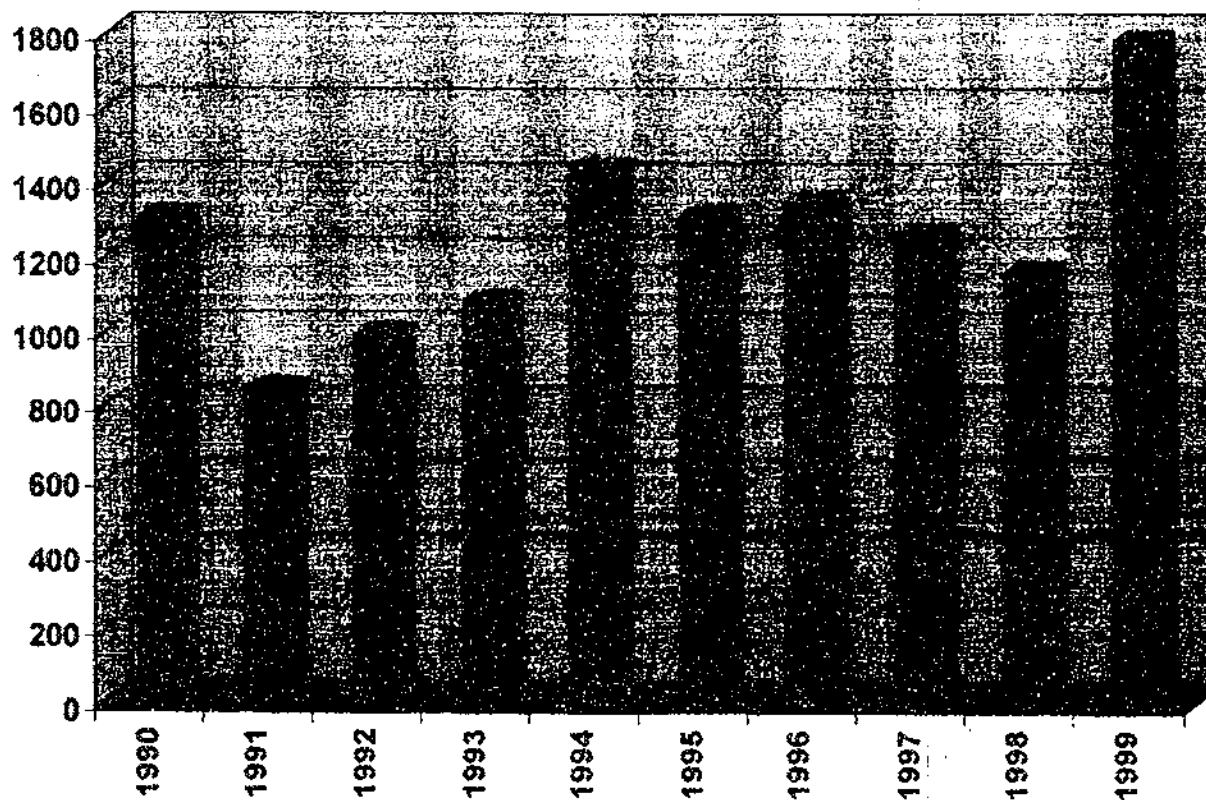


ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

# ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ "Ι.ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ"

## ΚΙΝΗΣΗ Α/ΦΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ 1990-1999

ΕΤΟΣ	Α/φη
1990	1303
1991	841
1992	990
1993	1079
1994	1435
1995	1302
1996	1343
1997	1255
1998	1157
1999	1778



## VI. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας είναι λοιπόν το 4<sup>ο</sup> Περιφερειακό αεροδρόμιο σε κίνηση στην Ελλάδα.

Πρώτο είναι το αεροδρόμιο Ηρακλείου, δεύτερο της Θεσσαλονίκης, τρίτο της Ρόδου και τέταρτο της Κέρκυρας.

Στους πίνακες παρατηρούμε γενικά ικανοποιητική εικόνα αφίξεων όλο το χρόνο, ιδιαίτερα όμως την υψηλή περίοδο καλοκαιρίας (HIGH SEASON) από τον μήνα Απρίλιο έως Σεπτέμβριο - Οκτώβριο.

Οι μήνες Νοέμβριος - Δεκέμβριος - Ιανουάριος - Φεβρουάριος - Μάρτιος - θεωρούνται περίοδος χαμηλής κίνησης (low season).

## VII. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Η τουριστική κίνηση πραγματοποιείται από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες εκτός από Πορτογαλία και Ισπανία.

Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι το 52% της αγοράς στην Κέρκυρα είναι αγγλική.

Γύρω στο 18% κυμαίνεται έπειτα η γερμανική αγορά, κι έπειτα ακολουθεί η ολλανδική αγορά.

Οι Άγγλοι είναι πιστοί πελάτες της Κέρκυρας καθότι πολλοί Άγγλοι έχουν εγκατασταθεί στην Κέρκυρα στο πέρασμα των χρόνων (ειδικά ύστερα από πολέμους).

Παρατηρείται ότι περισσότερο από 3.000 άτομα στην Κέρκυρα ανήκουν στην αγγλική κοινότητα όπως επίσης και Γερμανοί.

Αξίζει να σημειώσουμε εδώ ότι πραγματοποιούνται πτήσεις charter με 70 εταιρείες κυρίως αγγλικές όπως η BRITANIA, παρόλο που ο χώρος βρίσκεται σε διαδικασία εξέλιξης ακόμη.



## VIII. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ - ΕΡΓΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ -

### ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

#### ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Συνολικό κόστος έργων 1995 - 2002 : 19.83 δις δρχ

#### Εργα που έχουν ολοκληρωθεί

Εργο επέκτασης κτιρίου αεροδρομίου.	6 δις δρχ.
Νέο κτίριο Πυροσβεστικού σταθμού	0.82 δις δρχ.
Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις	1.3 δις δρχ.
Εγκατάσταση 5 νέων μεταφορικών ιμάντων	420 εκ. δρχ
Επέκταση φωτισμού και φωτοσήμανσης	630 εκ. δρχ
Σύστημα Οπτικών Αγγελιών Πτήσεων	250 εκ. δρχ
Εγκατάσταση RADAR και έργα υποδομής του	2.88 δις δρχ
Φράγματα εκτροπής καυσαερίων	150 εκ. δρχ
Στεγανοποίηση κτιρίου αεροδρομίου	150 εκ. δρχ
Βελτίωση πίστας, τροχοδρόμου, διαδρόμου	720 εκ. δρχ
Επισκευή κτιρίου Πύργου Ελέγχου	67 εκ. δρχ

#### Εργα σε εξέλιξη

Ανάπλαση δυτικής πλευράς αερολιμένα και κατασκευή πίστας ελαφρών αεροσκαφών 6.000τ.μ.	1.4 δις. δρχ
Επέκταση πίστας- πεδίου ελιγμών	5.7 δις δρχ

### BUDGETED COSTS FOR AIRPORT DEVELOPMENT, EXPANSION AND IMPROVEMENT

Total cost 1995-2002 : 19.83 billion drachmas

#### Finished

Terminal improvement	6 billion
New fire fighting building	0.82 billion
Electromechanical improvement works	1.3 billion
5 new conveyor belts	420 million
Apron and runway lighting	630 million
Passenger information display system	250 million
Radar infrastructure works and system costs	2.88 billion
Blast fences	150 million
Passenger Building Weatherproofing	150 million
Apron, taxiway and runway maintainance	720 million
Tower building maintenance	67 million

#### In progress

West airport side restructuring and construction of a new light aircraft apron 6.000 s.m.	1.4 billion
Apron expansion	5.7 billion

**BUDGETED COSTS FOR AIRPORT DEVELOPMENT, EXPANSION AND IMPROVEMENT**

Terminal improvement & expansion: 7.43 billion drachmas  
(building, air conditioning and conveyer belts)

New fire fighting building : 0.82 billion drachmas

Electric works (upgrades & new Buildings) : 0.51 billion drachmas

---

Apron improvement works & fencing : 0.89 billion drachmas

New apron expansion works : 5.7 billion drachmas

Passenger information display systems : 0.33 billion drachmas

Radar infrastructure works and system costs : 2.88 billion drachmas

Total spend and committed from 1995 to 2003 : 18.43 billion drachmas

Το MASTER PLAN προβλέπει επέκταση κτιριακού συγκροτήματος στο αεροδρόμιο Κέρκυρας με 2 τμήματα ανεξάρτητα : αφίξεων και αναχωρήσεων.

Προβλέπεται επίσης αναδιάταξη του χώρου στάθμευσης πτήσεων.

Προσφάτως έχει αναπτυχθεί η δυτική πλευρά 20 στρεμμάτων για business αεροσκάφη. Στο δυτικό μέρος φιλοξενείται η Μαερι μονάδα αεροπυροσβεστικής της πολεμικής αεροπορίας. Στο σχέδιο προβλέπεται η δεξαμενή καυσίμων που θα υπάρξει στην δυτική πλευρά μελλοντικά.

Στο στάδιο υλοποίησης βρίσκονται επίσης και οι απαλλοτριώσεις στο περιβάλλον του χώρου του αεροδρομίου. Προωθείται το έργο της παράκαμψης του αεροδρομίου εφόσον η εθνική οδός εφάπτεται στο χώρο αεροδρομίου (για λόγους ασφαλείας).

Εδώ αξίζει να επισημάνουμε και τον αριθμό εργαζομένων που απασχολούνται στην Πολιτική Αεροπορία που κυμαίνεται το σύνολο εργαζομένων περίπου στα 1.200 άτομα από τα οποία τα 110 είναι προσωπικό.

Τέλος σημειώνουμε ότι κάθε χρόνο φιλοξενούνται 3-4 AERORALLY από Ευρώπη για τους μεσογειακούς αγώνες και πανευρωπαϊκούς αγώνες. Επίσης το αεροδρόμιο Κέρκυρας διαθέτει 10 θέσεις σταθμού αεροσκαφών των οποίων οι 2 είναι για μεγάλα σκάφη, καθώς επίσης διαθέτει καύσιμα για ελαφρά σκάφη σε όλη την Δυτική Ελλάδα.



*Antique ruins of the city of Kerkira, the island of Corfu, Greece, showing the remains of the city walls and the remains of the city of Kerkira. From an aerial view, the city of Kerkira, Greece, 1914.*

*The large bridge in the foreground from the city walls, from which the photograph was taken. The view was taken from the city walls, 1914.*





▲  
Σεπτέμβριος του 1949: πρώτες εργασίες για την κατασκευή  
του διαδρόμου προσγείωσης.  
September of 1949: preparatory work for the construction  
of the landing runway.

►  
Στην αριστερή πλευρά της φωτογραφίας, ο αερολιμενοδότης  
Νικόλαος Κουσιγιάννης επιβλέπει τις εργασίες κατασκευής  
του διαδρόμου προσγείωσης.  
On the left of the picture, the airport director Nikolaos  
Kousigiannis oversees the construction  
of the landing runway.



Αεροδρόμιο Κέρκυρας, Σεπτέμβριος του 1950. Προσγείωση επιβατηγού  
DAKOTA της ελληνικής εταιρίας Α.Μ.Ε.



Ο αερολιμένας σήμερα

**ΠΗΓΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΩΝ**

BUGGAGS

ART RULES

IATA

INTERNATIONAL TRAGENT

TRAINING PROGRAMME

BOOK 2

STANDARDS COURSE

BOOK 2

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΥ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΑΠΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗ

ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Κ. ΣΚΙΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ ΑΘ. ΛΕΚΚΑ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝ

ΑΕΡΟΛ. ΒΙΟΜΗΧ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ALEXANDER WELLS

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝ

