

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ Ο.Α. ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: κ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

ΓΚΙΚΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ
ΜΥΡΚΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

ΠΑΤΡΑ, ΜΑΙΟΣ 2002



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α'

1. Εισαγωγή – Ο τουρισμός ως ανάγκη και φυσική συνέπεια της κοινωνικότητας του ανθρώπου.....	1
2. Το τουριστικό φαινόμενο και οι ιδιαιτερότητες προσδιορισμού του..	2
3. Ι.Α.Τ.Α.....	6
4. Α. Λόγοι δημιουργίας και ανάπτυξης των μεταφορών.....	10
Β. Εξέλιξη των αερομεταφορών	12
Γ. Ιστορική εξέλιξη του αεροπορικού προϊόντος σε διεθνές επίπεδο.....	13
Δ. Χαρακτηριστικά των αερομεταφορών.....	20
Ε. Ευρωπαϊκό Περιβάλλον μεταφορών.....	22
5. Επίλογος Α' Μέρους.....	24

ΜΕΡΟΣ Β'

1. Γενίκευση – Καθιέρωση.....	25
2. Νούμερα και στατιστικά δεδομένα που αποδεικνύουν τη δυναμικότητα της σχέσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και του τουρισμού.....	35
3. Θυγατρικές Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	37
4. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στον κόσμο του ανταγωνισμού.....	43

5. Λογική δημιουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας από τον Ωνάση...45
6. Κρατική συμπεριφορά και οι επιπτώσεις της στον τουρισμό.....49

ΜΕΡΟΣ Γ'

1. Ολυμπιακή Αεροπορία. Η ασφαλέστερη αεροπορική εταιρία.....54
2. Ανακαινίσεις αεροσκαφών και ο νέος στόλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....57
 - I. Η ασφάλεια σου – οι 3 εχθροί68
 - I. Προσωπική προστασία στην πίστα.....69
 - II. Εντολές Ο.Α. και απαγορεύσεις Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).....71
 - III. Αλφάβητο.....72
 - IV. Σήματα73
3. Παρεχόμενες υπηρεσίες που ενεργούν καταλυτικά στη διαμόρφωση της τουριστικής ζήτησης.....75
 - A.Olympic catering.....75
 - B. Φιλόξενο πλήρωμα.....77
 - Γ. Υπηρεσίες για παιδιά και για άτομα με ειδικές ανάγκες.....78
4. Μονοπωλιακοί προορισμοί της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....80

ΜΕΡΟΣ Δ'

1. Κοινωνική προσφορά της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....87

2. Αγγελιοφόρος ελληνικής κουλτούρας.....	87
-------------------------------------------	----

ΜΕΡΟΣ Ε΄

1. Σκιαγράφιση του μέλλοντος της Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	94
3. Συμπεράσματα – Απόψεις.....	94
4. Το μέλλον της Ο.Α.....	97
5. Επιβατική κίνηση περιόδου 27 Οκτ. 2000 – 04 Ιαν. 2001.....	103
6. Νέο αεροδρόμιο Σπάτων.....	105
7. Αποτελέσματα Ά Τριμήνου 2002.....	120
8. Ολυμπιακή και Εγώ.....	128
9. Ολυμπιάδα 2004	129
10.Βιβλιογραφία.....	134

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. Εισαγωγή – Τουρισμός ως ανάγκη και φυσική συνέπεια της κοινωνικότητας του ανθρώπου

Τουρισμός είναι ένα πολύμορφο φαινόμενο που περιλαμβάνει το σύνολο των μετακινήσεων πληθυσμών για ποικίλους λόγους. Ο τουρισμός εξελίχθηκε σαν φαινόμενο αφού πρώτα γεννήθηκε ως φυσική ανάγκη του ανθρώπου. Η ανάγκη και η επιθυμία για επαφή και επικοινωνία με άλλους λαούς, νέες ιδέες, άγνωστα ήθη και έθιμα, διαφορετικούς τόπους θα παραμείνει ζωντανή και δυναμική μέσα σε ολόκληρη την πορεία του ανθρώπινου γένους.

Ο άνθρωπος από τη φύση του κοινωνικό ον αλλά και ανήσυχο πνεύμα οργάνωσε και στήριξε κοινωνίες που πορεύονταν με δεσμούς αλληλεξάρτησης, αλληλοβοήθειας και συνεργασίας. Εξάλλου η τάση για κοινωνικοποίηση και συνύπαρξη με άλλους ανθρώπους υπήρξε έντονη ακόμα και κατά τη διάρκεια πρωτόγονων χρόνων. Η κοινωνική συμβίωση αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί ένα αγαθό υψίστης σημασίας και ανεκτίμητης αξίας μέσα σ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας. Γενικότερα θα λέγαμε ότι ο άνθρωπος δεν μπορεί να ζήσει μόνος του, αποκομμένος και απομονωμένος από το ευρύτερο περιβάλλον του. Δεν θα υπάρξει ποτέ ανεξάρτητος και αυτάρκης γιατί δεν είναι ούτε θηρίο ούτε θεός.

Ως τότε όμως ο άνθρωπος θα μπορεί να ικανοποιεί τις ανάγκες του για επικοινωνία και συμβίωση μέσα στα όρια της κοινωνίας στην οποία ζει. Είναι γεγονός ότι από ένα σημείο και πέρα η κοινωνική ζωή θα φαντάζει ασφυκτικά μικρή και ανήμπορη να ικανοποιήσει την υπέρμετρη επιθυμία του για επαφή με νέους λαούς και καινούριες

ιδεολογίες. Έτσι ο άνθρωπος δεν θα παραμείνει βουβός παρατηρητής των εξελίξεων που διαδραματίζονται με ραγδαίο ρυθμό γύρω του. Θα θελήσει να διευρύνει τους ορίζοντές του, να κατακτήσει τον θησαυρό της γνώσης ακόμα και να εξαπλώσει τις δικές του ιδέες στην παγκόσμια κοινωνία. Η ανησυχία του αυτή να γνωρίσει τον κόσμο και να εξερευνήσει τα άγνωστα και μυστηριώδη μέρη από άκρη σε άκρη της γης θα βρει έκφραση μέσα από τα ταξίδια. Αυτή η υπέρμετρη φιλοδοξία και προσδοκία που θα παραμείνει ακατάπαυστη στο πέρασμα των αιώνων θα οργανωθεί και θα ολοκληρωθεί κάτω από το τόσο δημοφιλές πια σε όλους μας φαινόμενο του τουρισμού.

2. Το τουριστικό φαινόμενο και οι ιδιαιτερότητες προσδιορισμού του

A. Αναγκαίες οριοθετήσεις και διευκρινήσεις

Το αντικείμενο της οικονομικής του τουρισμού είναι η περιγραφή, ανάλυση και ερμηνεία των όρων και συνθηκών πραγματοποίησης του τουριστικού φαινομένου και των συναφών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Προφανώς η βασική και αντικειμενική επιδίωξη είναι η εκπόνηση των κατάλληλων σχεδιασμών και ο καθορισμός των ενδεδειγμένων πολιτικών και στρατηγικών για τη μεγιστοποίηση των ωφελειών και την ελαχιστοποίηση του κόστους που προκύπτει από την τουριστική και οικονομική ανάπτυξη.

Ο τουρισμός ορίζεται ως ένα αυτοδύναμο φαινόμενο, συνώνυμο της κατανάλωσης και του ελεύθερου χρόνου. Δημιουργεί σημαντικότερες και πολυεπίπεδες επιπτώσεις στην οικονομία, την κοινωνία, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον των χωρών υποδοχής. Η οικονομική ανάλυση του τουρισμού προσκρούει σε σημαντικές δυσκολίες, απόρροια της πολυπλοκότητας της

τουριστικής δραστηριότητας και της πολυσύνθετης φύσης του. Μέσα στα πλαίσια αυτά το βασικό ζητούμενο είναι η αντιμετώπιση, με επιστημονικές προσεγγίσεις, των δυνατοτήτων και των προοπτικών που εμπεριέχει μια δυναμική ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας, δηλαδή της ενσωμάτωσης του τουρισμού στο κοινωνικοοικονομικό σύστημα.

Ο τουρισμός αντιπροσωπεύει για τον τουρίστα μια μορφή κατανάλωσης του ελεύθερου χρόνου του, ενώ για τον τόπο υποδοχής μια μορφή παραγωγής και απασχόλησης. Γεγονός αναμφισβήτητο αποτελεί ότι η τουριστική έρευνα δεν μπορεί να υφίσταται σαν μια επιστήμη, αλλά είναι το σταυροδρόμι όπου συναντάται μια πληθώρα άλλων επιστημών όπως η γεωγραφία (και οι επιστήμες του χώρου), η κοινωνιολογία, η ψυχολογία, η οικονομία, η οικολογία, η ανθρωπολογία. Σήμερα γίνεται πλέον αποδεκτή η πολιτική, οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική του διάσταση. Ως εκ τούτου, απαιτείται μια διεπιστημονική προσέγγιση και ανάλυση. Συνοπτικά θα λέγαμε ότι η τουριστική δραστηριότητα χαρακτηρίζεται ως ετερογενής, γεγονός που αντανακλάται στον τρόπο παραγωγής και διάθεσης των τουριστικών προϊόντων. Δηλαδή, ενώ οι άλλοι οικονομικοί κλάδοι παράγουν συγκεκριμένα προϊόντα με προκαθορισμένη καταναλωτική συμπεριφορά, ο τουρισμός είναι «γενεσιουργός» αιτία παραγωγής μιας πληθώρας ετερογενών αγαθών και υπηρεσιών, που αποβλέπουν στην ικανοποίηση τόσο των τουριστών, όσο και των μη τουριστών.

B. Δομή του τουριστικού συστήματος

Μια προσπάθεια λοιπόν κατασκευής και συγκεκριμενοποίησης της δομής του τουριστικού φαινομένου – συστήματος μας δίνει την ακόλουθη εικόνα :

- ◆ Ανώτατα συστήματα περιέχουν το Οικονομικό, Κοινωνικό, Τεχνολογικό, Πολιτικό και Οικολογικό περιβάλλον, τα οποία επηρεάζουν κατά τρόπο αμφίδρομο το τουριστικό σύστημα.
- ◆ Το τουριστικό σύστημα περιλαμβάνει δύο υποσυστήματα:
 - 1) Το υποσύστημα με υποκείμενο τον τουρίστα.
 - 2) Τα υποσυστήματα με αντικείμενο τον τουρίστα με 3 συνιστώσες : τουριστικός τόπος, τουριστική επιχείρηση, τουριστικοί οργανισμοί.

Γ. Τουριστική ζήτηση : χαρακτηριστικά και προσδιοριστικοί παράγοντες

Η οικονομική ερμηνεία της ζήτησης κάνει χρήση των αναγκών του τουρίστα και του βαθμού ικανοποίησής τους, τις οποίες ενσωματώνει στην έννοια της τουριστικής κατανάλωσης. Άρα το ενδιαφέρον της είναι : οι ανάγκες, τα κίνητρα και καθοριστικοί παράγοντες :

- 1) Οι κοινωνικο-οικονομικοί: ελεύθερος χρόνος (άδεια με αποδοχές, σαββατοκύριακο, σύνταξη, μείωση των ωρών εργασίας), δημογραφικοί (βαθμός αστικοποίησης, ηλικία, δομή/ μέγεθος του νοικοκυριού), εισόδημα, επαγγελματική κατηγορία και μορφωτικό επίπεδο, τιμές (ιδιαίτερα ευαίσθητη στις τιμές και τις διακυμάνσεις τους), τουριστικό προϊόν θόροι, υποδομή και αναδομή, σχέσεις εμπορικές και πολιτιστικές).

- 2) Κοινωνικοψυχολογικοί παράγοντες (συμπεριφορά, συνήθειες, τρόπος ζωής, προτιμήσεις), τα καταναλωτικά στερεότυπα των τουριστών.
- 3) Τυπολογία του τουρισμού (οι διάφορες μορφές ανάλογα με το κριτήριο : μεταφορικό μέσο, το τουριστικό κατάλυμα, προορισμός, αναψυχή και ελεύθερος χρόνος, διάρκεια παραμονής, μέγεθος της ομάδας, ηλικία, προϋπολογισμός ταξιδιού).
- 4) Πολιτικοί παράγοντες : ενέργειες των κρατικών οργανισμών, ασφάλεια, διεθνείς σχέσεις, προβολή.

4. Τουριστική προσφορά

Η τουριστική προσφορά μπορεί να οριστεί ως το σύνολο των τελικών αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρονται από τον τουριστικό τομέα στους καταναλωτές σε μια συγκεκριμένη τιμή. Μετριέται με την ικανότητα εξυπηρέτησης της χώρας ή του τόπου υποδοχής .

Συνοψίζοντας τα βασικά χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος καταλήγουμε στα εξής :

- 1) Το άμεσο περιβάλλον
- 2) Ο πληθυσμός υποδοχής
- 3) Η ατμόσφαιρα και η ψυχαγωγία
- 4) Οι συμπληρωματικές εγκαταστάσεις / διευκολύνσεις
- 5) Οι υποδομές των μεταφορικών μέσων.

Από όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά που εμπλέκονται ενεργά στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος εξαιρετικής σημασίας είναι ο τομέας των μέσων μεταφοράς, εστιάζοντας την προσοχή μας στον κλάδο των αερομεταφορών στη χώρα μας. Ο συσχετισμός βέβαια των αερομεταφορών σε σχέση με το τουριστικό φαινόμενο θα πρέπει να γίνει κάτω από μια συστηματική προσέγγιση αλλά και σφαιρική

αντιμετώπιση χωρίς να παραβλέπεται το γεγονός ότι δεν υπάρχει μόνο τουριστικό προϊόν με την κλασική έννοια. Στην περίπτωση αυτή ο τουρισμός θα αντιμετωπιστεί ως ένα δυναμικό χρηματοοικονομικό φαινόμενο με όλες τις παραμέτρους που συμμετέχουν στη δημιουργία του φαινομένου αυτού.

3. I.A.T.A.

Το 1919 οι πρώτες Αεροπορικές Εταιρίες στην Ευρώπη βρέθηκαν σε ένα κόσμο χωρισμένο σε διάφορα συστήματα νόμων, νομοθεσιών, Κυβερνήσεων, γλωσσών, συναλλάγματος και εμπορικών εργασιών. Τα οράματα αυτά έπρεπε να γεφυρωθούν και η απάντηση ήταν η I.A.T.A. (Διεθνής Ένωση Εναερίου Κυκλοφορίας – International Air Traffic Association).

Κανείς δεν γνωρίζει πόσα γραφεία αεροπορικών εισιτηρίων και εμπορευμάτων καθώς και συμβεβλημένα πρακτορεία υπάρχουν στον κόσμο. Το σύνολο ανέρχεται πιθανόν σε πολλές χιλιάδες. Λειτουργούν κάτω από διάφορες επωνυμίες και διάφορες διοικήσεις. Έχουν όμως κάτι κοινό:

Το πεδίο του επαγγέλματός τους είναι ολόκληρος ο κόσμος. Κάθε ένα έχει το κλειδί για ένα παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών, το οποίο καλύπτει κάθε χώρα και κάθε ήπειρο. Οποιοδήποτε από αυτά μπορεί να οδηγήσει τον επιβάτη ή κάποιο εμπόρευμα σε έναν από τους 15000 προορισμούς στο σύστημα αυτό.

- ◆ Να κάνει και να επιβεβαιώνει κρατήσεις θέσεων μέσω χιλιάδων διαδρομών, σε οποιονδήποτε συνδυασμό περισσότερων από 128 Αεροπορικές Εταιρίες.
- ◆ Να υπολογίσει και να εισπράξει ένα ναύλο για τα πιο πολύπλοκα ταξίδια.

Να εκδώσει ένα εισιτήριο ή μια φορτωτική που θα ισχύουν οπουδήποτε για το ίδιο ποσό και την ίδια ποιότητα αερομεταφοράς.

Αυτό είναι το σύστημα μεταφορών στο οποίο ο πελάτης να μπορεί να κινείται γρήγορα και εύκολα οπουδήποτε, σε σύντομο χρόνο και όλα αυτά σε ένα δίκτυο τόσο αναπτυγμένο, ώστε καμία Αεροπορική Εταιρία να μη μπορεί να εξυπηρετήσει μόνη της περισσότερο από ένα κλάσμα αυτού.

Αυτή η ελευθερία κίνησης του πελάτη και η ευρεία ευκαιρία για τον πωλητή των μεταφορών, οφείλεται σε μία ευρεία εξ ίσου συνεργασία μεταξύ των Αεροπορικών Εταιριών πολλών χωρών και πραγματοποιείται μέσω της Διεθνούς Ένωσης των Αερομεταφορών. (I.A.T.A.).

Η σημερινή I.A.T.A. ιδρύθηκε το 1945. Διαδέχθηκε την προηγούμενη Διεθνή Εταιρία Εναερίου κυκλοφορίας - Air Traffic Association η οποία συνεστήθη Χάγη το 1919.

I.A.T.A. – Μέλη

Η συμμετοχή Αεροπορικής Εταιρίας στην I.A.T.A. δεν είναι υποχρεωτική, κάθε μια αποφασίζει μόνη της για την συμμετοχή ή όχι. Η είσοδος νέου μέλους είναι ανοικτή σε κάθε Αεροπορική Εταιρία η οποία έχει την άδεια εκτέλεσης προγραμματισμένων δρομολογίων (από το κράτος μέλος του ICAO). Υπάρχουν δύο είδη συμμετοχής.

a. Ενεργό Μέλος

Είναι Αεροπορική Εταιρία που εκτελεί διεθνή δρομολόγια.

b. Συνεταιρικό Μέλος

Είναι Αεροπορική Εταιρία που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια.

Υπάρχουν Αεροπορικές Εταιρίες, μη μέλη της I.A.T.A., όσες όμως εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ακολουθούν τις

συμφωνίες και διαδικασίες εξυπηρέτησης της I.A.T.A., απολαμβάνουν των υπηρεσιών του Οίκου Εκκαθάρισης Λογαριασμών της I.A.T.A., άμεσα ή έμμεσα (μέσω του Οίκου Εκκαθάρισης Λογαριασμών Αεροπορικών Εταιριών των Η.Π.Α.) ή ωφελούνται με άλλους τρόπους από τις διάφορες δραστηριότητές της.

Κάθε μεταφορέας της I.A.T.A., ανεξάρτητα από την ανάπτυξη ή το είδος του δικτύου του, έχει μια ψήφο στο συμβούλιο της I.A.T.A.. Σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως όταν μια Εταιρία πρέπει να αναλάβει μια δεσμευτική υποχρέωση, όλες οι αποφάσεις πρέπει να είναι ομόφωνες, σε περισσότερες δε περιπτώσεις οι αποφάσεις αυτές δεν τίθενται σε ισχύ αν δεν αναθεωρηθούν και εγκριθούν από τις ενδιαφερόμενες Κυβερνήσεις.

Γεωγραφική θέση των γραφείων της I.A.T.A.

ΤΟ Μόντρεαλ επελέγη σαν βάση της I.A.T.A. για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική συνεργασία με τον ICAO. Μερικά τμήματα των Κεντρικών γραφείων εν τούτοις βρίσκονται σε άλλες πόλεις. Το γραφείο Επιβολής βρίσκεται στη Νέα Υόρκη, ο Οίκος Εκκαθάρισης Λογαριασμών στην Γενεύη κ.α.

Αντικειμενικοί Σκοποί της I.A.T.A.

- 1) Προαγωγή των ασφαλών, κανονικών και οικονομικών αερομεταφορών σε όφελος των λαών όλου του κόσμου.
- 2) Προαγωγή των μέσων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων αερομεταφορών, οι οποίες ασχολούνται άμεσα ή έμμεσα με την διεθνή εξυπηρέτηση των αερομεταφορών.
- 3) Συνεργασία με το ICAO και άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Καθήκοντα της Ι.Α.Τ.Α.

Τα Επιχειρησιακά καθήκοντα της Ι.Α.Τ.Α. είναι να εξασφαλισθεί η μεγαλύτερη ασφάλεια, άνεση και αποτελεσματικότητα της πτήσης οποιουδήποτε αεροσκάφος και η εκτέλεση του δρομολογίου του, βάσει καλώς καθορισμένων και παγκοσμίως κατανοητών κανονισμών και διαδικασιών.

Ο εμπορικός αντικειμενικός της σκοπός είναι να συνδέει τις επιμέρους αερογραμμές με τέτοιο τρόπο, ώστε οι επιβάτες και τα εμπορεύματα να μπορούν να κινούνται από οποιοδήποτε τόπο σε οποιοδήποτε προορισμό, σαν να ταξιδεύουν με μια Αεροπορική εταιρία στο εσωτερικό μιας μόνης χώρας.

Η κανονική καθημερινή ρύθμιση του ταξιδιού ενός επιβάτη διεθνούς ανταπόκρισης δίνει μια ιδέα του πόσο περιεκτική είναι η διαδικασία εφαρμογής των κανονισμών της Ι.Α.Τ.Α.

Το δρομολόγιο ενός επιβάτη καθορίζεται από ωράρια (timetables) ή άλλα βοηθήματα (abc κ.α.) στα οποία τα σύμβολα παραπομπών ορίσθηκαν από την Ι.Α.Τ.Α., πολλά δρομολόγια ανταπόκρισης έχουν συντονισθεί σε συνέδρια Ι.Α.Τ.Α. και ο ελάχιστος χρόνος για δυνατότητα ανταπόκρισης έχει υπολογιστεί από την Ι.Α.Τ.Α.

Οι κρατήσεις θέσεων ζητούνται και επιβεβαιώνονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ι.Α.Τ.Α. Σε αυτούς γίνεται χρήση τηλεγραφικών και τηλετυπικών κωδικών και συντμήσεων που καθορίστηκαν από την Ι.Α.Τ.Α.

Οι ναύλοι καθορίζονται από την Ι.Α.Τ.Α. και επεξεργάζονται σε σχέση με τις μιλιομετρικές διαδρομές που ορίσθηκαν από την Ι.Α.Τ.Α.

Η αποστολή της Ι.Α.Τ.Α. δεν περιορίζεται στις εμπορικές αυτές λειτουργίες. Η Ι.Α.Τ.Α. σχετίζεται επίσης και με πραγματικές

επιχειρησιακές λειτουργίες, γιατί είναι το μέσο με το οποίο συνεργάζονται οι Αεροπορικές Εταιρίες για να κρατήσουν τις πτήσεις ασφαλέστερες, πιο αποδοτικές και περισσότερο οικονομικές επί παγκοσμίου βάσεως.

Πίσω από όλα τα εγχειρίδια, τις αποφάσεις, τις διεθνείς συμφωνίες, τη διπλωματική αλληλογραφία και τις λεπτομέρειες πολλών επιτροπών, υπάρχει η Ι.Α.Τ.Α., η ουσιώδης πειθαρχία, ο κοινός τρόπος εφαρμογής διαδικασιών που συνδέει τους εργαζόμενους στις αερομεταφορές.

3. Α Λόγοι δημιουργίας και ανάπτυξης των μεταφορών

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι από τους αρχαίους κιόλας χρόνους ο άνθρωπος υφίσταται έναν ασταμάτητο αγώνα, αν όχι να νικήσει, τουλάχιστον να «δαμάσει», το χρόνο. Ο χρόνος υπήρξε και εξακολουθεί να είναι μέχρι και σήμερα ένας από τους μεγαλύτερους εχθρούς του ανθρώπινου είδους. Κανένας και τίποτα δεν μπορεί να σταματήσει τη ροή του χρόνου, αλλά ούτε και να τον γυρίσει πίσω. Πριν την είσοδο οποιουδήποτε μέσου μεταφοράς στη ζωή του ανθρώπου οι μετακινήσεις του ίδιου ήταν περιορισμένες έως και ανύπαρκτες. Τα στοιχεία της φύσης, ειδικά νερό και αέρας, φάνταζαν ανίκητα εμπόδια μπροστά στην αδυναμία των δυνατοτήτων του.

Οι μεταφορές από αρχαιοτάτων χρόνων αποτελούσαν τον πλέον αποτελεσματικό «δρόμο» επικοινωνίας, συνεργασίας και ανάπτυξης του εμπορίου ανάμεσα στους λαούς της ανθρωπότητας. Τους δρόμους αυτούς, που κάθε άλλο παρά νέοι είναι, προσπαθούμε σήμερα όλοι συντονισμένα να ενισχύσουμε ακόμη περισσότερο, προγραμματίζοντας παρεμβάσεις τόσο στο πλαίσιο των υποδομών,

όσο και στον τομέα λειτουργίας των σύγχρονων υποδομών των μεταφορών.

Ο ευρωπαϊκός σταδιακά ολοκληρώνεται από γεωγραφική άποψη με το σχεδιασμό και την υλοποίηση των διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και των Πανευρωπαϊκών Περιοχών Μεταφορών. Αυτός ο σχεδιασμός έχει ως στόχο του την ολοκληρωμένη ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών, που θα εξασφαλίζει τη δυσλειτουργικότητά τους και την αποτελεσματικότητά τους και παράλληλα θα εξαλείψει τις δυσκολίες επικοινωνίας που υφίστανται σήμερα.

Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό και κατανοητό ότι η κατάσταση που διαμορφώνεται είναι τελείως διαφορετική από ότι στο παρελθόν, αφού δημιουργήθηκαν και συνεχώς δημιουργούνται νέες ευκαιρίες και δυνατότητες μεγαλύτερης επικοινωνίας, συνεργασίας, ανάπτυξης εμπορίου και διακίνησης αγαθών και ανθρώπων μεταξύ των χωρών στην Ευρωπαϊκή ήπειρο. Οι χώρες της δυτικής Ευρώπης, οι Βαλκανικές και οι Μεσογειακές χώρες και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας ξεπερνώντας τα προβλήματα του παρελθόντος, κατάφεραν να συνυπάρξουν ειρηνικά και να καλλιεργήσουν ένα κλίμα κατανόησης και συνεργασίας στον οικονομικό, πολιτικό, πολιτισμικό και εμπορικό τομέα.

Η οικονομική και εμπορική παρουσία της Ελλάδας και η στήριξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στις αγορές των χωρών αυτών είναι για τη χώρα μας μια πολιτική και στρατηγική επιλογή, μεγάλης σημασίας και αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Έχουμε το προνόμιο του μοναδικού κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην περιοχή της Βαλκανικής Χερσονήσου, το πλεονέκτημα της γειννίας με τις χώρες αυτές, αλλά και με τις Παρευξείνιες Χώρες και την ισχυρότερη και σταθερότερη οικονομία έναντι των κρατών αυτών.

Η εξέταση αυτού του τεράστιου θέματος των μεταφορών, δεν είναι μονοσήμαντη, καθώς αφορά την ανάπτυξη και την οικονομική συνεργασία της Ελλάδας με τις χώρες των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας, μέσω των θαλασσίων οδών και των νέων (υπό δημιουργία) οδικών αξόνων, δηλαδή των συνδυασμένων μεταφορών. Η προσέγγιση αυτή αντανακλά και τη νέα αντίληψη για τον υπερεθνικό ρόλο των μεταφορικών δικτύων και τη δυνατότητα συμβολής τους

Στη διακρατική και περιφερειακή συνεργασία. Η επιτυχής υιοθέτηση αυτής της προσέγγισης είναι η σημαντικότερη πρόκληση για όλους μας. Ο στόχος της Ελλάδας στην τρέχουσα περίοδο είναι η αναζήτηση και η ανεύρεση των νέων οικονομικών και θεσμικών διόδων συνεργασίας ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου, των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας, που αποτελούν έναν υπό δημιουργία Νέο Οικονομικό Χώρο.

Η νέα εικόνα των μεταφορικών υποδομών στον ευρωπαϊκό χώρο με την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων επιβάλλει μια άλλη προσέγγιση και στον τρόπο λειτουργίας τους, η οποία δεν θα στηρίζεται στον ανταγωνισμό της χρήσης των υποδομών των μεταφορών, αλλά αντίθετα θα καθιερώνει τη συνδυασμένη λειτουργία τους.

B Εξέλιξη των αερομεταφορών

Οι αερομεταφορές αναπτύχθηκαν ουσιαστικά μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου. Πιο συγκεκριμένα από τα τέλη της δεκαετίας του 1940, τα διάφορα κράτη αναπτύσσουν όλο και πιο στενές οικονομικές σχέσεις μεταξύ τους. Η ανάπτυξη αυτή των οικονομικών σχέσεων είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας

αυξανόμενης ανάγκης για τεχνολογική βελτίωση και πύκνωση των ήδη υπάρχουσων μεταφορών (θαλασσίων, οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών κ.α.). Στο πλαίσιο αυτό παρατηρούμε την ανάπτυξη των μεγάλων super markets στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως επίσης των τραίνων μεγάλης ταχύτητας στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Σε ότι αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, η ανάπτυξη τους ήταν από τις πιο ραγδαίες στο χώρο των μεταφορών. Η ανάπτυξη και εν συνεχεία η διαδεδομένη χρήση των turbo - jet κινητήρων στις αρχές της δεκαετίας του 1960 είχε μεγάλη επίπτωση στις ταχύτητες των αεροσκαφών, βελτιώνοντας με αυτό τον τρόπο δραστικά την ανταγωνιστικότητά τους σε σχέση με τις άλλες μεταφορές η παραγωγικότητα των αεροσκαφών από 2.100 χιλιομετρικούς τόνους ανά ώρα το 1953, έφθασε τους 19.500 χιλιομετρικούς τόνους ανά ώρα το 1968.

Γ. Ιστορική εξέλιξη του αεροπορικού προϊόντος σε διεθνές επίπεδο

Η ανάπτυξη των αερομεταφορών επηρεάζεται κυρίως από τη διεθνή οικονομική συγκυρία αλλά και από τεχνολογικές εξελίξεις. Τρεις είναι οι περίοδοι στις οποίες μπορούμε να κατανείμουμε τις συνδυασμένες επιπτώσεις των οικονομικών και τεχνολογικών αλλαγών.

Η πρώτη φάση αναφέρεται στις δεκαετίες 1950 και 1960. Τότε χρησιμοποιήθηκαν οι κινητήρες turbo - jet και αναπτύχθηκε η κατασκευή μεγαλύτερων αεροσκαφών.

Στη δεκαετία του 1970 η αύξηση των τιμών των καυσίμων λόγω των πετρελαϊκών κρίσεων επηρέασε αυξητικά το κόστος κατά χιλιομετρικό τόνο. Οι αεροπορικές εταιρίες για να αντεπεξέλθουν σ'

αυτή την πίεση του κόστους εισήγαγαν τεχνολογικά προηγμένα αεροσκάφη, που ήταν πιο οικονομικά. Αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής ήταν να συγκρατηθούν οι αυξήσεις του αεροπορικού κόστους σε επίπεδα μικρότερα της αύξησης των διεθνών τιμών και κατά συνέπεια το πραγματικό κόστος ανά χιλιομετρικό τόνο τη δεκαετία του 1970 είτε παρέμενε σταθερό, είτε μειωνόταν ελαφρά. Έτσι οι τεχνολογικές εξελίξεις στη συγκεκριμένη δεκαετία βοήθησαν ώστε ο ετήσιος ρυθμός μεγέθυνσης των προγραμματισμένων (scheduled) πτήσεων να παρουσιάσει μια μικρή σχετικά επιβράδυνση σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες (σε ένα επίπεδο αύξησης της τάξης του 10%).

Στη δεκαετία του 1980, η πτώση των τιμών του πετρελαίου και η σταθεροποίησή τους το 1986 σε ένα σχετικά χαμηλό επίπεδο επέτρεψε, σε συνεργασία με την παρουσίαση των μεγάλων αεροσκαφών στην περίοδο αυτή (όπως Douglas DC – 10, Boeing 747-300), την περαιτέρω μείωση του κόστους ανά χιλιομετρικό τόνο μέχρι το 1986 και την αντίστοιχη σταθεροποίησή του μετά το έτος αυτό. Όμως, παρά την υποβοήθηση αυτή ο ετήσιος ρυθμός μεγέθυνσης των προγραμματισμένων (scheduled) πτήσεων παρουσίασε μια περαιτέρω πτώση του ρυθμού αύξησής του στο επίπεδο του 8%. Ο βασικότερος λόγος αυτής της πτώσης ήταν η σημαντική αύξηση του ποσοστού των μη προγραμματισμένων πτήσεων (charters) κατά τη δεκαετία του 1980.

Το 1995, οι τάσεις της προηγούμενης δεκαετίας συνεχίζονται με κύρια χαρακτηριστικά την περαιτέρω αύξηση του μεριδίου των ασιατικών εταιριών και την περαιτέρω μείωση των εταιριών της βορείου Αμερικής.

Ιστορική εξέλιξη του αεροπορικού προϊόντος στην Ελλάδα

Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία αερομεταφορών στη χώρα μας ξεκίνησαν πριν από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όμως η ουσιαστική τους ανάπτυξη συνδέθηκε σε μεγάλο βαθμό με την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 1957 από τον Αριστοτέλη Ωνάση με σκοπό να καλύψει τις ανάγκες για αερομεταφορές τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας.

"Όταν κατέβηκα στο αεροδρόμιο για το προγραμματισμένο δρομολόγιο μου, τα χρώματα είχαν αλλάξει στο αεροσκάφος. Και η ονομασία είχε αλλάξει. **"Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε γεννηθεί"**. Έτσι περιέγραψε την ιστορική, για την Ο.Α., εκείνη ημέρα ο Παύλος Ιωαννίδης, ο κυβερνήτης της Ντακότας που πέταξε με τους πέντε κύκλους από την Αθήνα των κλασσικών κλεών έως την Θεσσαλονίκη της βυζαντινής σοβαρότητας.

Έτσι απλά και ήσυχα λοιπόν; Κι εμείς, οι σημερινοί επιβάτες, οι μαθημένοι στις φωτεινές, κινούμενες ψηφιακά ανακοινώσεις, οι ζαλισμένοι από τις φαντασμαγορικές αφίσες, οι χαϊδεμένοι από διαφημιστικές μουσικές, οι άπληστοι σε σλόγκαν και γκάγκς, πώς να μεταφερθούμε πίσω ολόκληρα σαράντα χρόνια; Στο τότε, που μόλις 865 άτομα συνέθεταν το ανθρώπινο δυναμικό μιας εταιρείας, η οποία σήμερα δίνει και παίρνει δουλειά από 7000 περίπου ανθρώπους. Στο τότε, που μόλις **15 αεροσκάφη** (14 DC3 και 1 DC4) αποτελούσαν το "στόλο" της Ολυμπιακής, που σήμερα, ως **μία από τις 50 μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο**, σχίζει τους ουρανούς πάνω από τα σύνορα κι ενώνει τους ανθρώπους με **35 αεροσκάφη Boeing και Airbus**. Μπορεί και να είναι εύκολο τούτο το ταξίδι προς τα πίσω, σκέφτομαι.

Τον Απρίλιο του 1957 υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Κράτους και Α. Ωνάση για τη δημιουργία της Ο.Α. Σήμερα, ένα ποσοστό πάνω από 40% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα, προτιμούν την Ολυμπιακή Αεροπορία. **"Ολυμπιακή Αεροπορία"**. Ο τίτλος της εταιρείας ναι, έκλεισε τα σαράντα χρόνια του. Μα οι περισσότεροι από εκείνους τους αρχικούς 865 εργαζόμενους ήταν πρωύτερα εκεί, στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Τα 15, αρχικά, ελικοφόρα έωναν και πρωύτερα την Αθήνα με την Μυτιλήνη, το Βελιγράδι, τη Φρανκφούρτη και βεβαίως με την Θεσσαλονίκη. Κι αυτή με την σειρά της είχε συνδέσεις με την Κωνσταντινούπολη και το Βελιγράδι (γραμμές Τ.Α.Ε., το 1951). Οι πρώτες Ελληνίδες αεροσυνοδοί είχαν προσληφθεί από το 1946.

Ότι σημαίνει για τον επιβάτη **"αεροπορική εταιρεία"** - αεροσκάφος, κυβερνήτης, αεροσυνοδός - δεν χωρά στη μετονομασία. Κι ούτε επηρεάζεται άμεσα από το καθεστώς ιδιοκτησίας των μετόχων. Ασφαλώς, η μεγάλη και ταχύτατη εξέλιξη και η εξάπλωση της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας έγινε μέσα στα δεκαοχτώ χρόνια της Ωνάσειας φροντίδας (1957 - 1975).

Στην αρχική της φάση η Ο.Α. αποτελείτο από ένα στόλο από 14 αεροσκάφη τύπου DC - 4. Το προσωπικό της Ο.Α. ήταν, την εποχή εκείνη, 865 άτομα. Το ίδιο έτος η εταιρία πραγματοποίησε την πρώτη πτήση εξωτερικού (Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο). Μεταξύ των ετών 1971 και 1976, η Ο.Α. βρισκόταν σε μια περίοδο ανάπτυξης και επέκτασης με υψηλούς ρυθμούς αύξηση των προσφερομένων υπηρεσιών της, η οποία βασίστηκε στον εκσυγχρονισμό του στόλου. Πιο συγκεκριμένα, το 1972 η εταιρία αγόρασε τα πέντε πρώτα αντικαθιστώντας τα DC - 3 της, ενώ το 1976 η εταιρία προχώρησε στην αγορά τεσσάρων B737. Επίσης, το 1974 η Ο.Α. εντάσσει στο στόλο της εκτός από μεγάλα αεροσκάφη, και AEROTAXI με σκοπό

την ενοικίαση. Επίσης, το ίδιο έτος αγοράζονται τα δύο πρώτα ελικόπτερα της εταιρίας και τον επόμενο χρόνο ιδρύεται η πρώτη θυγατρική της Ο.Α., η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα.

Εξαίρεση στη θετική εξέλιξη της περιόδου αυτής αποτέλεσαν τα έτη 1973 και 1974 για δύο τελείως διαφορετικούς λόγους. Το 1973 η πρώτη πετρελαϊκή κρίση είχε εμφανώς αρνητικές επιπτώσεις για την Ο.Α., όπως βέβαια και για όλες τις αεροπορικές εταιρίες. Το 1974 η εισβολή στην Κύπρο είχε επίσης σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία και την αποτελεσματικότητα της εταιρίας λόγω της πτώσης της αεροπορικής κίνησης της περιοχής.

Η περίοδος 1977 έως 1984 κρίνεται μάλλον ως περίοδος ύφεσης για την Ο.Α. Πιο αναλυτικά, η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση και η παγκόσμια οικονομική ύφεση που ακολούθησε είχαν σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό της ανάπτυξής της. Μάλιστα την περίοδο 1981 – 1982 προστέθηκαν και οι εκτεταμένες απεργίες, τόσο του τεχνικού, όσο και του ιπτάμενου προσωπικού καμπίνας. Την ίδια περίοδο, η Ο.Α. ξεκινά αποκλειστικά δρομολόγια εμπορευμάτων (cargo service) με ειδικά διαμορφωμένο σκάφος τύπου BOEING 707 – 320c.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΜΑΣ

1957-1970

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου COMET 4B

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου BOEING B707-320

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 10.880.000

Εργαζόμενοι 3.300

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εξωτερικού: σε 76 πόλεις

Η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και η συμβολή της στον τουρισμό της χώρας.

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εσωτερικού: σε 80 πόλεις

1971-1980

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B720B

Αγορά 1 αεροσκάφους τύπου BOEING B747-284B

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200

Το Ελληνικό κράτος είναι από το 1975 ο ιδιοκτήτης της Ο.Α

Η Ο.Α. πετά σε 30 διεθνείς προορισμούς στις 5 Ηπείρους

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 34.780.000

1981-1990

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου BOEING B747-212B

Αγορά 5 αεροσκαφών BOEING B737-200

Εγκατάσταση αυτομάτου συστήματος ελέγχου αποσκευών και εισιτηρίων (check-in)

Ξεκινούν δρομολόγια μόνο για εμπορεύματα (cargo)

Νέο σύστημα κρατήσεων ΕΡΜΗΣ που εξοικονομεί \$2.500.000 ετησίως στην ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 63.934.000

1991-1999

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-400

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-600R

Η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και η συμβολή της στον τουρισμό της χώρας.

Αγορά 4 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A340-300

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 55.545.000

Μετά την οικονομική ύφεση, το 1984 αρχίζει η ανάκαμψη των δραστηριοτήτων της Ο.Α., η οποία κυρίως στηρίχθηκε στην επαναλειτουργία των διηπειρωτικών δρομολογίων προς Αυστραλία και Καναδά που είχαν διακοπεί. Το 1986, η Ο.Α. αριθμεί 12.017 απασχολούμενους και ο στόλος της αποτελείται από 58 αεροσκάφη. Επίσης πρέπει να αναφέρουμε ότι το 1994 ο στόλος της Ο.Α. έφθανε τα 44 αεροσκάφη (συν 21 ελαφρά αεροσκάφη της αεροπλοΐας), ενώ το ίδιο έτος η κυβέρνηση αποφάσισε να προχωρήσει στην υλοποίηση ενός προγράμματος εξυγίανσης της εταιρίας με στόχο την εναρμόνιση των λειτουργιών της εταιρίας με τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παραφωνία σε αυτή την πορεία ανάκαμψης ήταν το 1986 όπου μια σειρά από γεγονότα όπως η καταστροφή του Chernobyl, η ταξιδιωτική οδηγία του Προέδρου Reagan εναντίον της Ελλάδας, καθώς επίσης και η απεργία των πιλότων της Ο.Α., είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της παραγωγής της (των προσφερόμενων υπηρεσιών) κατά 15%. Παρόλα αυτά μετά το 1986, συνεχίστηκε μια μετρίου επιπέδου ανάκαμψη, η οποία κράτησε μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Μοναδική εξαίρεση στο διάστημα αυτό ήταν το 1991 κυρίως λόγω του πολέμου στον Περσικό Κόλπο οπότε και ανακόπηκε η σχετικά ανοδική πορεία της εταιρίας. Το γεγονός αυτό βέβαια επηρέασε και ολόκληρο το διεθνή χώρο των αερομεταφορών.

Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι στις αρχές της δεκαετίας του 1990, και στο πλαίσιο της φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών, έκαναν

την εμφάνισή τους και οι πρώτες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες, όπως η Air Greece, η Venus, η Apollo κ.α. Οι εταιρίες αυτές στοχεύουν κυρίως στις πτήσεις charters από και προς τη χώρα μας, αλλά και στις εσωτερικές τακτικές αερογραμμές, όταν και εφόσον οι οικονομικές δυνατότητές τους το επιτρέψουν.

Δ. Χαρακτηριστικά των αερομεταφορών

Το πρώτο πράγμα που πρέπει να επισημάνουμε σχετικά με τα χαρακτηριστικά των αερομεταφορών είναι στην πραγματικότητα παράγωγη ζήτηση. Πιο συγκεκριμένα, η πορεία της ζήτησης σε άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, όπως στο χώρο έχουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των αερομεταφορών. Έτσι η θετική εξέλιξη στη ζήτηση των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων επηρεάζει θετικά και την εξέλιξη της ζήτησης για αερομεταφορές.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ότι η αγορά των αερομεταφορών είναι «ανοικτή» σε δυνητικούς ανταγωνιστές. Θεωρητικά τουλάχιστον αναφερόμαστε στην προσφορά μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας (αεροπορικά δρομολόγια κυρίως για επιβάτες) την οποία είναι δύσκολο να την διαφοροποιήσεις έτσι ώστε να προσελκύσεις έτσι ώστε να προσελκύσεις περισσότερους καταναλωτές. Αυτό ουσιαστικά διευκολύνει αυτού που έχουν τα κατάλληλα κεφάλαια να μπορούν να δραστηριοποιηθούν στη συγκεκριμένη αγορά καθιστώντας την έτσι πολύ ανταγωνιστική. Έτσι εξηγείται και το χαμηλό περιθώριο κέρδους που χαρακτηρίζει τον κλάδο των αερομεταφορών.

Οι αερομεταφορές στο σύνολό τους δραστηριοποιούνται στη μεταφορά επιβατών , εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου. Στον πίνακα Π.1 που ακολουθεί , παρουσιάζεται η κατανομή του καταμετρούμενου έργου, εκφρασμένου σε χιλιομετρικούς τόνους στις τρεις αυτές κατηγορίες .

Πίνακας Π.1			
Κατανομή Μεταφερόμενου Έργου των Παγκοσμίων Αερομεταφορών κατά Δραστηριότητα (σε χλμ. τόνους)			
	Σε διεθνές επίπεδο (%)	Σε εθνικό επίπεδο (%)	Σύνολο (%)
Επιβάτες	61,2	84,2	69,4
Εμπορεύματα	37,5	12,7	28,7
Ταχυδρομείο	1,3	3,1	1,9
Σύνολο	100	100	100

ΣΗΜ.: Οι παραπάνω αριθμοί αφορούν μόνο πτήσεις (scheduled flights), IATA (1995)

Π.2 Ανάλυση των Δεδομένων Δραστηριοτήτων

Είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο κομμάτι του συνόλου των αερομεταφορών, εσωτερικών και διεθνών , καλύπτει η μεταφορά επιβατών με το 70% περίπου των συνολικών δραστηριοτήτων. Οι μεταφορές των εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου καλύπτουν το 28,7% και 1.9% αντίστοιχα. Η κατανομή αυτή είναι κάπως διαφορετική όταν την εξετάσουμε ξεχωριστά σε διεθνές επίπεδο εν αντιθέσει με το εγχώριο επίπεδο όπου ξεπερνά το 84%. Κατά συνέπεια

οι μεταφορές εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου καλύπτουν πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στις διεθνείς παρά στις εγχώριες αερομεταφορές (38.8% και 15.8% του συνόλου των αεροπορικών δραστηριοτήτων αντίστοιχα).

Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι προφανής. Στα διεθνή δρομολόγια, όπου οι αποστάσεις είναι πολύ μεγάλες, οι αερομεταφορές εμπορευμάτων είναι πιο ανταγωνιστικές. Σαν αποτέλεσμα το μερίδιό τους στις αεροπορικές δραστηριότητες αυξάνεται σημαντικά.

Ε. Ευρωπαϊκό Περιβάλλον Μεταφορών

Στο ευρύτερο περιβάλλον που κινείται σήμερα ο τομέας των μεταφορών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, κυρίαρχο ρόλο έχουν μία σειρά από συγκεκριμένους παράγοντες.

Ένας από τους βασικούς παράγοντες για τις εξελίξεις στον τομέα, θεωρείται η διεθνοποίηση του εμπορίου και της οικονομικής δράσης και ως εκ τούτου η ένταση του ανταγωνισμού σε όλα τα επίπεδα. Σαν συνέπεια αυτού είναι η ανάγκη ιδιαίτερης προσοχής των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, ιδίως των μεγάλων βιομηχανιών, στην ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους στις διεθνείς αγορές, που σημαίνει την επανεξέταση των επιχειρηματικών στρατηγικών τους στόχων. Οι διάφορες επιχειρήσεις συνεχώς επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους στη βασική τους δραστηριότητα, μειώνοντας τη συμμετοχή και το ενδιαφέρον τους σε άλλες συμπληρωματικές δράσεις (όπως μεταφορές, αποθήκευση, διανομή κ.α.), το γνωστό στη διεθνή ορολογία ως *outsourcing*.

Παράλληλα, η αρχή των «Μη αποθεμάτων» (*No stock – just in time*), βρίσκει συνεχώς περισσότερο έδαφος στην επιχειρηματική

πρακτική, καθώς με τη μείωση των αποθεμάτων σε οριακό επίπεδο, απελευθερώνονται από τις επιχειρήσεις σημαντικοί οικονομικοί πόροι που πρώτα ήταν δεσμευμένοι, οι οποίοι και χρησιμοποιούνται σε πιο αποδοτικές επενδύσεις.

Γίνεται αντιληπτό ότι η διαχείριση των εμπορευμάτων, η αποθήκευση, η διανομή και γενικά αυτό που ονομάζεται στα ελληνικά «Λογισμική Υποστήριξη» και έχει επικρατήσει στη διεθνή ορολογία ως «logistics», προσλαμβάνει ιδιαίτερη σημασία στις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις των πελατών, ενώ όπως είναι φυσικό η αξιοπιστία των μεταφορών, καθώς και η αναβάθμιση του επιπέδου των προσφερομένων υπηρεσιών τους γίνεται επιτακτική και ιδιαίτερα σημαντική.

Ένα άλλο, επίσης, σημαντικό κεφάλαιο, που επηρεάζει τις εξελίξεις του ευρωπαϊκού σχεδιασμού των μεταφορών είναι και οι κοσμοϊστορικές αλλαγές της ανατολικής Ευρώπης. Είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τι σημαίνει για τις μεταφορές η κατάργηση των τειχών που χώριζαν Ανατολή και Δύση, ιδιαίτερα καθώς οι νέες αναδυόμενες αγορές ελκύουν το μεγάλο ενδιαφέρον των Κοινοτικών επιχειρήσεων. Οι ελλείποντες κρίκοι στη μεταφορική σύνδεση Ανατολής – Δύσης πρέπει να αποκατασταθούν και τα συστήματα που χρησιμοποιούνται να εναρμονιστούν. Σαν αποτέλεσμα, ο χάρτης των μεταφορών στην Ευρώπη ξανασχεδιάζεται από την αρχή.

Μέσα σ' αυτό το κλίμα μιας διεθνοποιημένης πλέον αγοράς, της κατάργησης των συνόρων μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τειχών που διαιρούσαν την Ευρώπη, η λογική που επικρατεί στη χάραξη της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, βασίζεται στη δημιουργία ενός αξιόπιστου ανταγωνιστικού και περιβαλλοντικά υπεύθυνου μεταφορικού συστήματος που θα ανταποκρίνεται στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντολογικές ανάγκες, καθώς και

στις ανάγκες, από πλευράς ασφάλειας των Ευρωπαίων πολιτών, θα βοηθά στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και θα επιτρέπει στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά στις παγκόσμιες αγορές.

Επίλογος Α' μέρους

Βρισκόμαστε μπροστά σε μια νέα επανάσταση που αυτή τη φορά ακούει στο όνομα μεταφορές. Οι εξελίξεις είναι ραγδαίες, πρέπει όλοι να αντιληφθούμε την κρισιμότητα των περιστάσεων. Αρχές, φορείς και παραγωγικές τάξεις των χωρών της ευρύτερης περιοχής, πρέπει να συνεργασθούν σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο για την αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης, που είναι βασικός μοχλός για την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία των λαών της περιοχής. Ειδικότερα, οι αερομεταφορές δεν θα μπορούσαν να μείνουν ανεπηρέαστες από το κλίμα αυτό, καθώς θα διαδραματίσουν πρωταγωνιστικό ρόλο.

ΜΕΡΟΣ Β'

1. Γέννηση - Καθιέρωση



by ROELY MILIORI

"This small, this great world"*

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Σταδιο 10 (Αθήνα) - Ελβετία - Ουάσιγκτον
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Προσεχώς
ΑΕΡΑΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
δρ. Βελιγραδίου με καλύτερη αεροκαμή
DOUGLAS DC-6B

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΜΕΡΛΙΝ 12
ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΙΟΝ ΠΑΝ. ΤΥΝΤΟΣ

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Σταδιο 10 (Αθήνα) - Ελβετία - Ουάσιγκτον
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο
10 ημερών 6 - Απρίλιος 1957 - Αεροπλάνο

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Προσεχώς
ΑΕΡΑΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
δρ. Βελιγραδίου με καλύτερη αεροκαμή
DOUGLAS DC-6B

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΜΕΡΛΙΝ 12
ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΙΟΝ ΠΑΝ. ΤΥΝΤΟΣ

Μισός αιώνας περίπου από εκείνο το πρωινό του Απριλίου 1957, που για πρώτη φορά ένα αεροσκάφος με τα χρώματα μιας νέας εταιρίας διέσχισε τους αιθέρες και έκανε την πρώτη πτήση, συνδέοντας την Αθήνα με την πρωτεύουσα της Μακεδονίας, τη Θεσσαλονίκη.

Ο στόλος της διαθέτει 14 αεροσκάφη, τύπου DAKOTA. Αμέσως παραγγέλνονται επιπλέον 3 αεροσκάφη του ίδιου τύπου, ενώ στις 2 Μαΐου 1957 το πρώτο από αυτά πραγματοποιεί το πρώτο δρομολόγιο Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο. Το προσωπικό της εταιρίας είναι μόλις 865 άτομα.

Στη χρονιά που ακολουθεί 2 ακόμη αεροσκάφη τύπου DAKOTA εντάσσονται στο στόλο της Ο.Α., ενώ την ίδια χρονιά, ανοίγει η γραμμή Αθήνας - Ζυρίχης - Φρανκφούρτης & Αθήνας-Τελ Αβίβ

Λίγο αργότερα, η Ολυμπιακή ανοίγει το πρώτο της γραφείο στη βόρεια Αμερική και στη Νέα Υόρκη.

Η επόμενη πενταετία χαρακτηρίζεται από τη χρήση αεριωθούμενων. Προστίθενται 4 αεροσκάφη τύπου COMET. Η γραμμή Αθήνα – Λονδίνο γίνεται πλέον χωρίς καμία ενδιάμεση στάση και εγκαινιάζονται τα πρώτα πρακτορεία εισιτηρίων στην πόλη του Λος Άντζελες και στο Σαν Φραντζίσκο των ΗΠΑ. Το 1962 ένα COMET πραγματοποιεί ρεκόρ με την κάλυψη της απόστασης Λονδίνου – Αθήνας μέσα σε 2 ώρες και 5 λεπτά, χωρίς ενδιάμεσο σταθμό.

Το 1965 η Ο.Α. διαθέτει πλέον γραφεία έκδοσης εισιτηρίων σε 76 πόλεις, σε 35 χώρες 5 ηπείρων. Στην ελληνική επικράτεια λειτουργούν 80 γραφεία έκδοσης εισιτηρίων. Απασχολεί συνολικά 3.300 εργαζομένους.

Από την μεριά της, η Ολυμπιακή συνετέλεσε στην πολύπλευρη ανάπτυξη της χώρας. Βοήθησε, βεβαίως, την τουριστική ανάπτυξη μικρών περιοχών, αφού ο ταξιδιώτης αισθάνεται ασφαλής, όταν στο μέρος των διακοπών του υπάρχει αεροπορική σύνδεση. Και για την μελλοντική τουριστική επέκταση, επειδή εκτιμούμε πως στο μέλλον θα δημιουργηθούν πολλαπλάσιες μετακινήσεις τουριστών προς την Β. Ελλάδα, δημιουργούμε το δίκτυο μετακινήσεων Αθήνα - Θεσσαλονίκη με τις Βαλκανικές πόλεις και τις πόλεις της Μέσης Ανατολής. Η Ο.Α. βοήθησε, επίσης στην ενίσχυση των ακριτικών περιοχών. Η αεροπορική σύνδεση των μικρών ελληνικών πόλεων, που βρίσκονται κοντά στα σύνορα, με τα μεγάλα αστικά κέντρα είχε πολλαπλά οφέλη για τις ακριτικές περιοχές και τους κατοίκους τους. Οφέλη κοινωνικά, οικονομικά, μα και εθνικά. Επίσης η δημιουργία τόσων θέσεων εργασίας και μάλιστα για ειδικότητες που διαφορετικά θα ήταν

ανενεργές, υπήρξε μια ουσιαστική ώθηση για την ανάπτυξη της Ελλάδας τα τελευταία σαράντα χρόνια.

Το 1968 η Ο.Α. ξεπερνά κάθε προσδοκία. Στο δίκτυο εσωτερικού και εξωτερικού η εταιρία μεταφέρει 1.264.499 επιβάτες με πληρωμένο εισιτήριο και 1.286.622.000 χιλιομετρικούς επιβάτες.

Στο εσωτερικό δίκτυο η Αθήνα συνδέεται με τη βοήθεια ενός στόλου ελικοπτέρου μεγάλης χωρητικότητας, με τη Σκιάθο, τη Χίο, τη Μύκονο, τη Σαντορίνη και τις Σπέτσες. Την επόμενη χρονιά η επιβατική κίνηση της Ο.Α. παρουσιάζει αύξηση κατά 23%. Εγκαινιάζονται νέα δρομολόγια και προστίθενται νέοι προορισμοί.

Η πενταετία που ακολουθεί 1970 – 1975 χαρακτηρίζεται από τη βελτίωση του στόλου της Ο.Α. και από την εγκαινίαση νέων γραμμών για Ευρώπη. Το 1971 η Διεύθυνση Ελαφρών Αεροσκαφών μετονομάζεται σε Ολυμπιακή Αεροπλοΐα και αποτελεί την πρώτη θυγατρική εταιρία της Ο.Α.. η επιβατική κίνηση αυξάνεται συνεχώς και 1.928 τόνοι εμπορευμάτων και 1.976 τόνοι ταχυδρομείου μεταφέρονται από τον εθνικό αερομεταφορέα.

Στις 3 Μαρτίου 1972 ένα Boeing της Ο.Α., με την ονομασία η «Πόλη των Αθηνών» πραγματοποιεί την πρώτη πτήση μεταξύ Αθήνας και Σίδνεϋ με ενδιάμεσες στάσεις την Μπανγκόκ και τη Σιγκαπούρη, εκτελώντας το δρομολόγιο 2 φορές την εβδομάδα. Με την έναρξη της νέας αυτής γραμμής, η Ο.Α. γίνεται πλέον η εταιρία των 5 ηπείρων.

Τον Απρίλιο του ίδιου έτους γιορτάζονται τα 15 χρόνια συνεχούς και επιτυχημένης πορείας στους αιθέρες. Το 1973 αποκτάται το τελειότερο και μεγαλύτερο σκάφος «JUMBO JET» το οποίο αναλαμβάνει την εκτέλεση του δρομολογίου Αθήνα – Νέα Υόρκη χωρίς καμία στάση.

Το 1975 είναι μια καθοριστική χρονιά για την πορεία της Ο.Α. αφού περιέρχονται στο ελληνικό κράτος όλες οι μετοχές της και των

θυγατρικών της από τον όμιλο Ωνάση. Η σχετική ενέργεια δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 24 Ιουλίου του ίδιου έτους. Ανοίγονται νέες γραμμές και οι προβλέψεις για το οικονομικό έτος δείχνουν πως η εταιρία θα έχει ένα έλλειμμα της τάξης των 40.000.000 εκατομμυρίων δολαρίων Αμερικής, όμως κατά το τέλος του έτους, τα αποτελέσματα αποδεικνύουν πως το προβλεπόμενο έλλειμμα ήταν τελικά πολύ λιγότερο από το αναμενόμενο και ότι θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη το γεγονός πως δόθηκαν από την διοίκηση της εταιρίας αυξήσεις στους μισθούς του προσωπικού.

Το 1976 η Ο.Α. ανακοινώνει την παραγγελία 4 αεροσκαφών τύπου Boeing, ανεβάζοντας τον αριθμό των αεροσκαφών Boeing της εταιρίας στα 25. Σημειώνεται σημαντική άνοδος της επιβατικής κίνησης με αύξηση 46% σε σύγκριση με το 1974 και 19% σε σύγκριση με το 1975.

Η Ο.Α. αναλαμβάνει τη μεταφορά 22 καλλονών στη Ρόδο που θα διαγωνιστούν για το τίτλο της «Μις Ευρώπη 1975». Παρουσιάζονται οι νέες γυναικείς στολές για το ιπτάμενο προσωπικό και το προσωπικό εδάφους. Οι νέες στολές είναι σχεδιασμένες από την επιτυχημένη ελληνίδα σχεδιάστρια Ρούλα Στάθη.

Στις 13 Νοεμβρίου εγκαινιάζεται η Τρίτη Πανελλήνια Φιλοτελική Έκθεση στον Πειραιά, στην οποία η Ο.Α. είναι επίσημος χορηγός. Η διεύρυνση του δικτύου συνεχίζεται και κατά το τέλος του έτους η εταιρία έχει ένα δίκτυο 56.381 μιλίων, στο οποίο περιλαμβάνονται πλέον Διεθνείς προορισμοί.

Το 1976 η Ο.Α. ξεκινά μια τηλεοπτική εκπομπή στο Ραδιοφωνικό Ίδρυμα Κύπρου με τίτλο «Πτήση στα 10.000 μέτρα», όπου

παρουσιάζονται τα τουριστικά αξιοθέατα διαφόρων προορισμών της εταιρίας.

Ιδρύεται μια ακόμα θυγατρική εταιρία της Ο.Α. με την επωνυμία «OLYMPIC CATERING».

Στις 24 Φεβρουαρίου 1977, ο Γιάννης Δανέζης έρχεται στον κόσμο κατά τη διάρκεια της πτήσης Σαντορίνης – Αθηνών μόλις 15 λεπτά μετά την απογείωση του αεροσκάφους και ο κυβερνήτης και το πλήρωμα γίνονται οι νονοί του μικρού Γιάννη.

Κατά τη διάρκεια του 1978 η Ο.Α. ανακοινώνει τα σχέδια της για την εγκαθίδρυση μηχανογραφημένου συστήματος κράτησης θέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι πρώτες επαφές για την επίτευξη αυτού του στόχου γίνονται μετά από σχετική υπογραφή συμφωνίας με την British Airways, με στόχο το νέο σύστημα να τεθεί σε λειτουργία από την άνοιξη του 1979. Ανακοινώνεται η επέκταση των κτιριακών εγκαταστάσεων στο δυτικό Αερολιμένα για την καλύτερη εξυπηρέτηση του ολοένα και αυξανόμενου αριθμού των επιβατών.

Το 1979 παραλαμβάνονται τα 2 πρώτα AIRBUS στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Την επόμενη χρονιά η Ο.Α. εγκαθιστά αυτόματο σύστημα ελέγχου αποσκευών και εισιτηρίων (Check – in) στις αίθουσες αναχωρήσεων εσωτερικού και εξωτερικού. 3 επιπλέον αεροσκάφη τύπου AIRBUS παραλαμβάνονται από τον εθνικό Αερομεταφορέα.

Ιδρύεται η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ» θυγατρική εταιρία και tour operator της Ο.Α. με βασικό στόχο την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στον εισερχόμενο και εξερχόμενο τουρισμό. Το 1981 το δίκτυο εσωτερικού διευρύνεται ακόμη περισσότερο με την καθιέρωση ως μόνιμης βάσης ενός από τα νεοαποκτηθέντα αεροπλάνων το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης με σκοπό την

αναβάθμιση των αεροπορικών συγκοινωνιών από και προς τη βόρεια Ελλάδα. Με την ενέργεια αυτή η Ο.Α. ξεκινάει από την πρωτεύουσα της Μακεδονίας γραμμές για Καστοριά, Καβάλα, Κοζάνη, Αλεξανδρούπολη, Μυτιλήνη και Λήμνο. Παραλαμβάνεται το δέκατο κατά σειρά Boeing και το έκτο Airbus.

Τον Απρίλιο του 1982 παρουσιάζεται το νέο περιοδικό της εταιρίας, το οποίο ονομάζεται «Πνοή Ελληνικής Γης» και ξεκινάει τα δρομολόγια Ζυρίχης – Θεσσαλονίκης – Ζυρίχης σε συνεργασία με τη Swissair.

Στις 6 Απριλίου του ίδιου έτους η Ο.Α. γιορτάζει τα 25 χρόνια δημιουργικής της παρουσίας και προσφέρει την ημέρα εκείνη στους 14.000 επιβάτες της ισάριθμα αναμνηστικά διπλώματα.

Στις 5 Οκτωβρίου η Ο.Α. εντάσσει στο δίκτυό της την Πάρο με καθημερινές πτήσεις από την Αθήνα.

Η επιβατική κίνηση της Ο.Α. στο δίκτυο εξωτερικού για το 1981 παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 6,7% που μεταφράζεται σε 104.059 επιβάτες επιπλέον σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Το 1983 πραγματοποιείται το πρώτο δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Ηράκλειο και τίθεται σε εφαρμογή ανεξάρτητο σύστημα κρατήσεων με την ονομασία «ΕΡΜΗΣ». Το νέο αυτό σύστημα προβλέπεται να εξοικονομήσει περίπου 2,5 εκατομμύρια δολάρια ετησίως στην εταιρία. Επίσης ο Γενικός Διευθυντής της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Πρόεδρος του Διοικητικού συμβουλίου της θυγατρικής Ολυμπιακή Αεροπορίας, Κυβερνήτης κ. Α. Κανελλόπουλος ανακοινώνει πως η εταιρία θα διευρύνει και θα δώσει βάρος στα περιφερειακά δρομολόγια στο δίκτυο εσωτερικού και για το σκοπό αυτό εντάσσεται στο στόχο – πειραματικά – ένα αεροσκάφος τύπου DORNER, χωρητικότητας 19 θέσεων.

Τα επόμενα πέντε χρόνια 1984 – 1989 σηματοδοτούνται από τις ραγδαίες αυξανόμενες γραμμές της Ο.Α. . Τώρα μπορεί κάποιος να ταξιδέψει από την Αθήνα σε διάφορα μέρη του κόσμου που μέχρι τώρα ήταν κάτι αδιανόητο. Για παράδειγμα: Κοπεγχάγη, Μασσαλία, Σιγκαπούρη, Μελβούρνη, Αυστραλία, Δαμασκός, Αλεξάνδρεια, Ριάντ, Μπανγκόκ, Βαρκελώνη κλπ.

Φυσικά, το δίκτυο έχει επεκταθεί και σε εσωτερικούς προορισμούς. Η Ρόδος ενώνεται πλέον με την Κάρπαθο με τη Σητεία, καθώς και η Κάρπαθος με τη Σητεία, εγκαινιάζεται η γραμμή Αθήνα – Σκύρος και ξεκινάνε τα δρομολόγια Πάρος – Ηράκλειο και Πάρος – Ρόδος. Πραγματοποιείται η πρώτη πτήση της Ο.Α. από την Αθήνα για την Πάφο, ενώ παράλληλα συνεχίζονται κανονικά τα καθημερινά δρομολόγια για Λάρνακα. Ξεκινάνε τα δρομολόγια Θεσσαλονίκη – Λάρισα και Θεσσαλονίκη – Πάτρα και τώρα πια συνδέεται η Θεσσαλονίκη με τη Σάμο και την Κω.

Το 1985 ανακοινώνεται πως η ανταπόκριση του επιβατικού κοινού στη νέα γραμμή της Αυστραλίας έχει ξεπεράσει κάθε προσδοκία. Το ίδιο έτος η Ο.Α. βραβεύεται για συνεχόμενη χρονιά με το βραβείο Διακεκριμένης Εξυπηρέτησης Επιβατών σε εκδήλωση που πραγματοποιείται στο Ισραήλ με τη συμμετοχή 15 αεροπορικών εταιριών. Επίσης η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα εγκαινιάζει ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα Εκπαίδευσης Κυβερνητών Ελαφρών Αεροσκαφών. Η Ο.Α. έχει ήδη ένα δίκτυο που καλύπτει 39 διεθνείς προορισμούς σε 27 χώρες και 28 προορισμούς εντός της ελληνικής επικράτειας.

Στις 6 Απριλίου 1987 συμπληρώνονται 300 χρόνια δυναμικής παρουσίας στους αιθέρες. Η πενταετία αυτή κλείνει θριαμβευτικά αφού το 1989 η Βίκυ Γεροθεοδώρου, αεροσυνοδός της Ο.Α.,

ανακηρύσσεται «Μις Παγκόσμιος Τουρισμός 1989» στο διεθνή διαγωνισμό που πραγματοποιείται στη Μαδρίτη.



Περνάμε πλέον στην τελευταία μέχρι τώρα δεκαετία της Ο.Α.. Αξιοσημείωτη μέσα σε αυτά τα χρόνια είναι η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

Το 1990 παραλαμβάνει τα 3 πρώτα της ATR για την κάλυψη των πτήσεων του εσωτερικού αλλά και των περιφερειακών του εξωτερικού. 2 χρόνια μετά αποδεσμεύεται σαν ανεξάρτητη εταιρία. Μετά την ανεξαρτητοποίησή της έχει αναλάβει να εκτελεί ένα μεγάλο μέρος από τις εσωτερικές αεροπορικές γραμμές με τα υπερσύγχρονα turbo ελικοφόρα αεροσκάφη ATR , ενώ προγραμματίζει και πτήσεις εξωτερικού σε γειτονικές με την Ελλάδα, που μπορούν να

ναυλώνονται για επαγγελματικούς λόγους ή σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης .

Το 1993 εγκαινιάζει νέες γραμμές τόσο στο εσωτερικό της δίκτυο όσο και στο διεθνές.

Τον Ιούλιο του 1994 η Βουλή των Ελλήνων προχωρά στην ψήφιση Νόμου περί εξυγίανσης της εταιρίας. Το πρόγραμμα μπαίνει σε εφαρμογή στα τέλη του χρόνου. Η Ολυμπιακή Αερόπλοια συνεχίζοντας την αναπτυξιακή της πορεία, εγκαινιάζει το πιο σύγχρονο κέντρο εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών τύπου ATR στον κόσμο, στο αεροδρόμιο της Μίκρας στη Θεσσαλονίκη.

Η πορεία της Ο.Α. μέσα στην τελευταία δεκαετία παραμένει, αν όχι ανοδική, σταθερή.

Το 1990 πραγματοποιείται μια καινοτομία ανάμεσα σε όλους τους Εθνικούς Αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαγορεύοντας το κάπνισμα σε όλες τις πτήσεις εσωτερικού, πάντα σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υγείας και Πρόνοιας. Την ίδια χρονιά, η νέα γραμμή Αθήνα – Μπανγκόκ – Τόκιο αυξάνει το εσωτερικό και διεθνές δίκτυο της Ολυμπιακής σε 148.341 χιλιόμετρα. Οι διεθνείς προορισμοί της Ο.Α. έχουν φθάσει τους 39, σε 29 χώρες σε όλο τον κόσμο, ενώ οι προορισμοί του Εσωτερικού Δικτύου είναι ήδη 33.

Στις 11 Φεβρουαρίου 1991 ιδρύθηκε η GALILEO HELLAS. Οι προορισμοί της Ο.Α. αυξάνονται συνεχώς. Ανάμεσά τους: Βερολίνο, Φρανκφούρτη, Στουτγάρδη, Ντίσελντορφ, Μόναχο, Σικάγο, Η.Π.Α., Βοστώνη, Σόφια κ.α.

Μια νέα θυγατρική εταιρία της Ο.Α. ιδρύεται το 1992 με την επωνυμία ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ.

Μετά από μια ζημιογόνα περίοδο 19 ετών, η χρήση του 1995 υπήρξε κερδοφόρα για την Ο.Α. εμφανίζοντας υψηλά ταμειακά

διαθέσιμα και πραγματικό κέρδος της τάξης 9.924 δις δρχ. Η επιβατική κίνηση παρουσίασε κατά το έτος 1995 αύξηση 2,4%. Στις γραμμές εσωτερικού, παρά τον έντονο ανταγωνισμό των ιδιωτικών εταιριών, εμφάνισε αύξηση 8%.

Το 1996, το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» αναβαθμίζεται σε διεθνή κόμβο της Ο.Α., καθώς μετατρέπεται σε δεύτερη βάση της Ο.Α. μετά από την Αθήνα. Δύο αεροσκάφη της Ο.Α. θα έχουν ως μόνιμη βάση τους τον αερολιμένα της Μίκρας.

Μέσα από την ιστορική αναδρομή που κάναμε σχετικά με την πορεία της Ο.Α. μπορούμε να διαπιστώσουμε το πόσο συνετέλεσε στην πολύπλευρη ανάπτυξη της χώρας μας. Βοήθησε βεβαίως την τουριστική ανάπτυξη μικρών περιοχών, αφού ο ταξιδιώτης αισθάνεται ασφαλής, όταν στο μέρος των διακοπών του υπάρχει αεροπορική σύνδεση.

Η αεροπορική σύνδεση των μικρών ελληνικών πόλεων, που βρίσκονται κοντά στα σύνορα, με τα μεγάλα αστικά κέντρα, είχε πολλαπλά οφέλη για τις ακριτικές περιοχές και τους κατοίκους τους. Οφέλη κοινωνικά, οικονομικά μα και εθνικά. Επίσης, η δημιουργία τόσων θέσεων εργασίας και μάλιστα για ειδικότητες που διαφορετικά θα ήταν ανενεργές, υπήρξε μια ουσιαστική ώθηση για την ανάπτυξη της Ελλάδας τα τελευταία σαράντα χρόνια.

Αναμφισβήτητα η Ο.Α. από την ημέρα της γέννησής της στον ελλαδικό χώρο ως και τη σημερινή εξέλιξή της, αποτελεί ένα φωτεινό σηματοδότη, που θα αναβοςβήνει πάντα με τα ελληνικά χρώματα.

2. Νούμερα και στατιστικά δεδομένα που αποδεικνύουν τη δυναμικότητα της σχέσης Ο.Α. και τουρισμού

Η σχέση της Ο.Α. με τον τουρισμό είναι αμφίδρομη. Νούμερα και στατιστικά δεδομένα αποδεικνύουν τη δυναμικότητα της σχέσης αυτής. Σύμφωνα με στοιχεία της Ο.Α. που δημοσιεύτηκαν το Φεβρουάριο του 2000, σημεία σταθεροποίησης παρουσιάζει η κίνηση επιβατών κατά το 1999. Η Ο.Α. παρά τις δυσκολίες και τις έντονες ανταγωνιστικές πιέσεις που δέχθηκε τόσο στον τομέα των εσωτερικών όσο και των διεθνών πτήσεων, κατάφερε κατά το 1999 να διατηρήσει το ίδιο επίπεδο επιβατών, χωρίς να αυξήσει σε σημαντικό βαθμό τις προσφερόμενες θέσεις.

Σύμφωνα με τα συνολικά στοιχεία της κίνησης επιβατών σε ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων της εταιρίας κατά το 1999 υπήρξε μικρή αύξηση των επιβατών στις διεθνείς πτήσεις. Ας σημειωθεί ότι κατά το 1988 (σε σύγκριση με το 1997) είχε σημειωθεί σημαντική μείωση της τάξης των 252.000 επιβατών. Με δεδομένο ότι από το διεθνές δίκτυο προέρχεται το σημαντικότερο μέρος των εσόδων της εταιρίας, η αύξηση της επιβατικής κίνησης στο εξωτερικό αντισταθμίζει τη μείωση που παρατηρήθηκε στο εσωτερικό δίκτυο το 1999 έναντι του 1998. Στο διεθνές δίκτυο ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 7,6% και η συνολική επιβατική κάλυψη (συντελεστής πληρότητας) βελτιώθηκε από 54,1% σε 62,6%.

Είναι χρήσιμο να επισημανθεί ότι από τις πωλήσεις του Διεθνούς Δικτύου προέρχεται το 80% περίπου των συνολικών εσόδων από το πτητικό έργο της εταιρίας. Επομένως η αύξηση της επιβατικής κίνησης στις διεθνείς πτήσεις, αντιστοιχεί και σε ανάλογη αύξηση των συνολικών εσόδων της εταιρίας. Ο αριθμός των επιβατών που

μεταφέρει η Ο.Α. την κατατάσσει μέσα στις 50 μεγαλύτερες εταιρίες του κόσμου, σύμφωνα με τα στοιχεία της I.A.T.A.

Με την αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής και του προγράμματος πτήσεων, την ανανέωση του στόχου, την ανακαίνιση των υπάρχοντων αεροσκαφών και τη συνολική βελτίωση του προσφερόμενου προϊόντος, η Ο.Α. εκτιμά ότι η αυξητική αυτή τάση στους υψηλής απόδοσης επιβάτες πρόκειται να συνεχιστεί.

Όταν μιλάμε για υψηλής απόδοσης επιβάτες εννοούμε την κατηγορία των επιβατών που απασχολούν την Ο.Α. κατά κύριο λόγο.

Αυτοί είναι οι επιβάτες με υψηλό κατά κεφαλή εισόδημα, το οποίο είναι διατεθειμένοι να επενδύσουν με κάθε τρόπο προς τέρψη της τουριστικής τους ανάγκης.

Επιχειρώντας να κάνουμε μια διάκριση στο επιβατικό κοινό της Ο.Α. παρατηρούμε δύο κατηγορίες:

1. τον επιβάτη ταξιδιώτη και
2. τον επιβάτη τουρίστα

Ο επιβάτης τουρίστας ενδιαφέρει ως επί το πλείστον την Ο.Α., γιατί είναι εκείνος που ταξιδεύει για κάποιο συγκεκριμένο σκοπό και αν μείνει ευχαριστημένος από τις υπηρεσίες που του προσφέρθηκαν, θα ξαναεπιλέξει την Ο.Α. στην επόμενη τουριστική του δραστηριότητα στη χώρα μας. Επειδή είναι συναισθηματικά ευάλωτος η άποψη που σχηματίζει με την Ο.Α., σίγουρα διαφαίνεται και στην άποψη του για τη χώρα μας.

Από την άλλη ο επιβάτης ταξιδιώτης αν και δεν ταξιδεύει για τουριστικό σκοπό, αποτελεί σίγουρα έναν μελλοντικό επιβάτη τουρίστα και έτσι αποτελεί έναν σημαντικό στόχο για την Ο.Α. Γι' αυτό το λόγο η διοίκηση της εταιρίας ασχολείται με την κατάκτηση και των δύο κατηγοριών επιβατών, φυσικά προς δικό της όφελος.

3. **Θυγατρικές Ο.Α.**

Η Ο.Α. έχει 5 θυγατρικές εταιρίες, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς όπως και αναλύεται παρακάτω:

1. **Η ολυμπιακή Αεροπλοΐα** : ιδρύθηκε το 1971 και δραστηριοποιήθηκε στο εσωτερικό της χώρας με ελαφρά αεροσκάφη σε τακτικές πτήσεις και ναυλωμένες πτήσεις αεροταξί. Στη δεκαετία του 1980, το έργο της στο εσωτερικό δίκτυο αυξαινόταν διαρκώς με μεγάλους ρυθμούς και το 1992 αποδεσμεύτηκε σαν ανεξάρτητη εταιρία. Το 1995 η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα μετέφερε σε τακτικές πτήσεις 1,25 εκατ. Επιβάτες. Στο εσωτερικό δίκτυο η μητρική εταιρία διατήρησε την εκμετάλλευση ορισμένων γραμμών (Αθήνα προς Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδο, Κέρκυρα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Μυτιλήνη, Κω). Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα εξυπηρετεί με ελαφρά αεροσκάφη τα υπόλοιπα σημεία στο εσωτερικό από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα διαθέτει 20 σύγχρονα αεροπλάνα από 18 έως 105 θέσεων και εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού έργου των εσωτερικών δρομολογίων του Ομίλου. Παράλληλα με τα τακτικά δρομολόγια η εταιρία εκτελεί πτήσεις Charter, αεροδιακομιδές ασθενών, μεταφορές φορτίων κ.α.
2. **Η Olympic Catering** : Η εταιρία ιδρύθηκε το 1976 με την αγορά του 90% των μετοχών της εταιρίας Catering «Marriot de Mantis». Το 1990, στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων της ελληνικής κυβέρνησης, αποφασίστηκε η πώληση του 49% των μετοχών της Olympic catering στην εταιρία Rosehill του ομίλου Abella. Στη

συμφωνία υπήρχε προοπτική αγοράς ενός περαιτέρω ποσοστού 17% των μετοχών του υπόλοιπου 34% μέχρι το 1996. Η εταιρία ανέλαβε την τροφοδοσία των αεροσκαφών της Ο.Α. για 10 χρόνια και την τροφοδοσία των ξένων αεροπορικών εταιριών που εξυπηρετούνταν από την Ο.Α., καθώς και την εκμετάλλευση για 8 χρόνια των κυλικείων των ελληνικών αεροδρομίων. Στην προοπτική της ιδιωτικοποίησης της εταιρίας έγιναν απολύσεις προσωπικού. Στη συνέχεια έγιναν μακροχρόνιοι δικαστικοί αγώνες εκ μέρους του ομίλου Abella λόγω της άρνησης της διοίκησης της Ο.Α. και της νέας ελληνικής κυβέρνησης για την πώληση του υπολοίπου των μετοχών.

Σήμερα πια, ως αποτέλεσμα επιτυχημένων προσπαθειών δημοσίων σχέσεων, είτε σε προσωπικό επίπεδο είτε σε επαγγελματικό επίπεδο, αλλά και ως αποτέλεσμα της συνεχώς αυξανόμενης ανόδου του ποιοτικού επιπέδου του catering, έχει γίνει ήδη ανεξάρτητη.

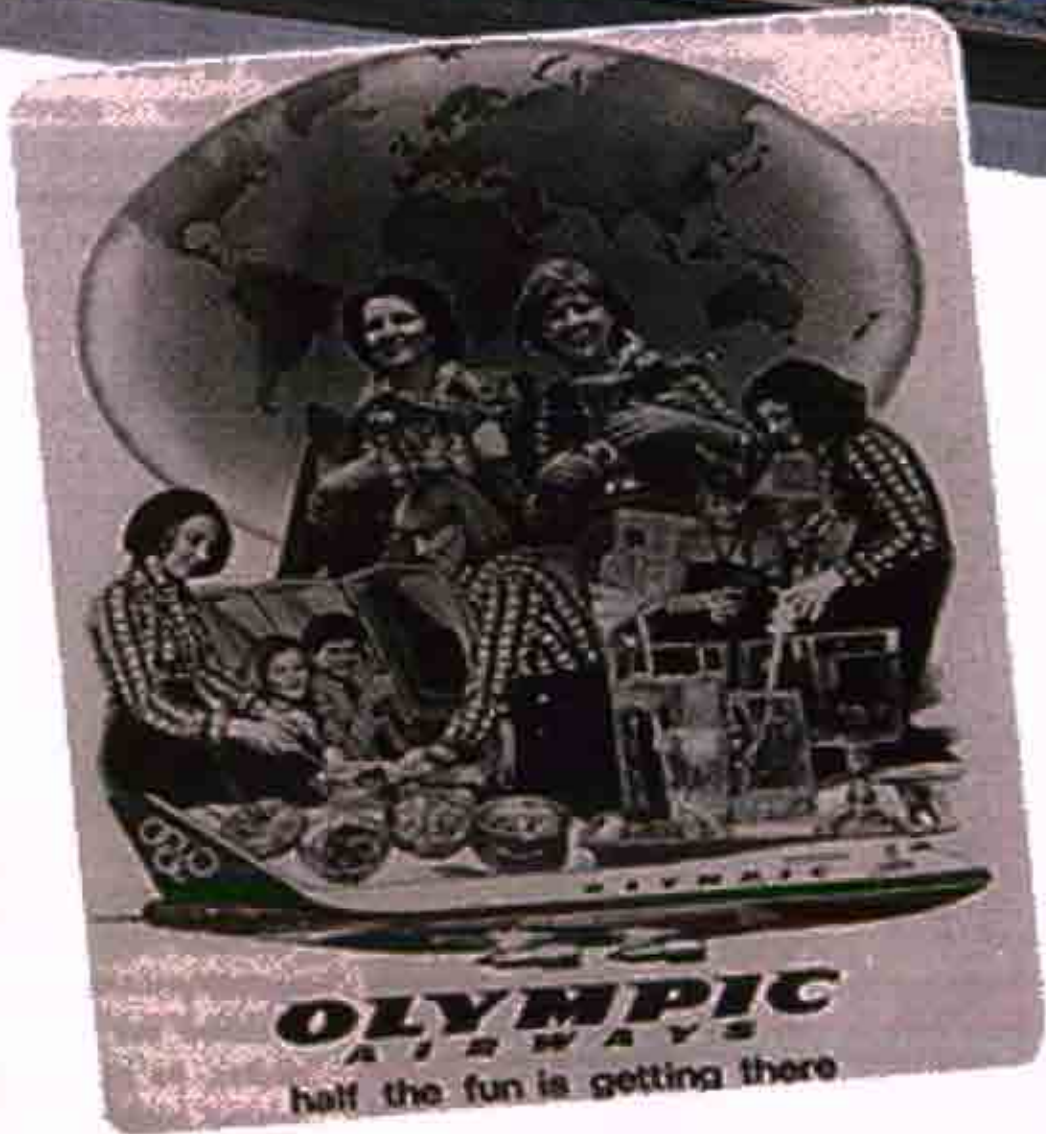
Με τη φιλοσοφία της σωστής συνεργασίας, ευγένειας και υπευθυνότητας στην υπηρεσία της αγοράς, κατάφερε να επεκτείνει την πελατεία της, καθώς μεγάλες βιομηχανικές μονάδες έχουν μάθει πια να βασίζονται στην Ο.Α. για τις ανάγκες τους σε τροφοδοσία. Τα τελευταία χρόνια η Ο.Α. κατάφερε να επιτύχει αξιοζήλευτη ανάπτυξη στη δύσκολη αλλά και ευαίσθητη αγορά της τροφοδοσίας. Εξελίχθηκε στην κορυφαία εταιρία τροφοδοσίας στην Ελλάδα γιατί διαλέγει τις καλύτερες πρώτες ύλες για να δημιουργήσει μοναδικές λιχουδιές, επιμένει στον αυστηρά σχολαστικό έλεγχο των τροφίμων και εξασφαλίζει την ασφαλή μεταφορά τροφίμων σε ειδικά οχήματα – ψυγεία. Προσφέρει φαγητό στις πτήσεις που προγραμματίζεται από ειδικούς διαιτολόγους. Τα φαγητά ποικίλουν ανάλογα με τη

διάρκεια του ταξιδιού, αλλά κάθε μενού σχεδιάζεται έτσι ώστε να είναι χορταστικό και ισορροπημένο. Προσφέρονται πολλά γευστικά μενού από την ελληνική και διεθνή κουζίνα, με την προϋπόθεση πάντα ότι υπάρχει μια ποικιλία φαγητών για γεύματα με λίγες θερμίδες, για χορτοφάγους κ.α. Στις εγκαταστάσεις OLYMPIC CATERING δίνεται η δυνατότητα παραγωγής 20.000 γευμάτων την ημέρα και σε άριστα επίπεδα από άποψη καθαριότητας και υγιεινής. Πρέπει να τονιστεί ότι πίσω από αυτές τις νόστιμες γαρνιτούρες και την ευφάνταστη παρουσίασή τους, υπάρχει ένα εξειδικευμένο προσωπικό, αφοσιωμένο αποκλειστικά στη δημιουργία ελκυστικών πιάτων.

3. **Οι Μακεδονικές Αερογραμμές** : ιδρύθηκαν το 1992 σαν θυγατρική εταιρία ναυλωμένων πτήσεων. Μέχρι τότε η Ο.Α. εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις με μη συστηματικό τρόπο. Στις Μακεδονικές Αερογραμμές είχε αποφασιστεί να διατεθούν 2 αεροσκάφη Boeing – 747 . Το 1995 το σύνολο των ωρών των ναυλωμένων πτήσεων ήταν 6.523 από τις οποίες 3.100 στο εσωτερικό της χώρας. Το έργο των Μακεδονικών γραμμών, αλλά και της Ο.Α. γενικότερα παραμένει υποτονικό σε ένα περιβάλλον που περίπου το 80% της αεροπορικής επιβατικής κίνησης από και

Αεροσκάφος – τύπου Jumbo 747

Catering O.A.



προς τη χώρα μεταφέρεται με ναυλωμένες πτήσεις. Σκοπός της εταιρίας είναι να μεταφέρει από όλα τα κράτη του κόσμου ναυλωμένες πτήσεις, έτσι ώστε μεγάλες ομάδες τουριστών να επισκέπτονται την Ελλάδα με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές συνεργάζονται με τους μεγαλύτερους τουριστικούς οργανισμούς της Ευρώπης και κατατάσσονται, για το έτος 2000, ένατη εταιρία σε διεθνές επίπεδο σε θέματα ανάπτυξης και απόδοσης. Ο στόλος των Μακεδονικών γραμμών το 2000 αποτελείται από 3 αεροσκάφη τύπου B737 – 400, 167 θέσεων και δύο B 727 – 200, 159 θέσεων. Η εταιρία δίνει μεγάλη προτεραιότητα στη φιλοξενία των επιβατών κατά τη διάρκεια των πτήσεων. Σε μια όμορφη αισθητικά καμπίνα με αναπαυτικά καθίσματα οι επιβάτες των Μακεδονικών γραμμών απολαμβάνουν το ταξίδι τους και έχουν στη διάθεσή τους οθόνες TV που προβάλλουν ταινίες, δωρεάν ακουστικά για να ακούν μουσική και AIR SHOW στο οποίο αναγράφονται πληροφορίες της πτήσης.

Τα αεροσκάφη της εταιρίας είναι σύγχρονης τεχνολογίας και κατασκευάστηκαν την τελευταία πενταετία. Το ιπτάμενο προσωπικό των Μακεδονικών Αερογραμμών συνδυάζει την υψηλού επιπέδου εκπαίδευσή του και τη θερμή και άρτια εξυπηρέτηση των πελατών δημιουργώντας μια άνετη και φιλόξενη πτήση.

Η άνεση του ταξιδιού συμπληρώνεται με την εκλεκτή γαστρονομική επιλογή των Μακεδονικών Αερογραμμών. Υπάρχουν μια σειρά από γευστικά menu από το οποίο μπορεί ο ναυλωτής να διαλέξει και ποικιλία κρασιών και ποτών. Όλα αυτά δημιουργούν και

συνθέτουν το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών των Μακεδονικών Αερογραμμών.

4. **Η Ολυμπιακή Τουριστική:** είναι θυγατρική εταιρία και tour operator της Ο.Α. που ιδρύθηκε το 1982, με σκοπό την παροχή τουριστικών πακέτων και συνοδευτικών ταξιδιωτικών υπηρεσιών σε εισερχόμενο και εξερχόμενο τουρισμό.

Η πορεία αυτή υπήρξε αρκετά ικανοποιητική, αλλά τα προβλήματα δεν άργησαν να βγουν στην επιφάνεια. Η έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού και σωστής οικονομικής διαχείρισης οδήγησαν την Ολυμπιακή Τουριστική σε παύση της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στις 31 Οκτωβρίου του 2000.

5. **Η Galileo Hellas S.A:** Ιδρύθηκε στις 11 Φεβρουαρίου 1991 ως ένας ακόμη δραστήριος τομέας της Ο.Α. το Galileo είναι το πρώτο απόλυτα λειτουργικό παγκόσμιο υπολογιστικό σύστημα κρατήσεων θέσεων με βάση την Ευρώπη. Δημιουργήθηκε με το συνεταιρισμό 10 μεγάλων αεροπορικών δυνάμεων της παγκόσμιας ταξιδιωτικής βιομηχανίας μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η Ο.Α. το Galileo θα συνδέσει το κεντρικό σύστημα – Galileo Central System – με όλες τις αεροπορικές εταιρίες του κόσμου και όλους τους φορείς ταξιδιωτικών υπηρεσιών. Προσφέρει στους ταξιδιωτικούς πράκτορες της Ελλάδας όλες τις δυνατότητες που παρέχει σε παγκόσμιο επίπεδο. Ακόμη παρέχει όλον τον εξοπλισμό, την εκπαίδευση του προσωπικού καθώς και την υποστήριξη του συστήματος στην Ελλάδα. Έχει υποκαταστήματα στη Θεσσαλονίκη και την Κύπρο.

4. Η Ολυμπιακή Αεροπορία στον κόσμο του ανταγωνισμού

Η Ο.Α. είναι μια διεθνής εταιρία τακτικών πτήσεων με μεγάλη δραστηριότητα στο εξωτερικό και στο εσωτερικό της χώρας.

Στο σύνολο των εταιριών της Ι.Α.Τ.Α. (238 εταιρίες παγκόσμια), η Ο.Α. με βάση το έργο της εκφραζόμενο σε επιβάτες τακτικών πτήσεων κατείχε το 1995 τις εξής θέσεις :

- ◆ 36^η θέση με βάση τον αριθμό επιβατών εσωτερικού
- ◆ 41^η θέση σε συνολικό αριθμό μεταφερθέντων επιβατών
- ◆ 45^η θέση με βάση το έργο της Ο.Α. εκφραζόμενο σε επιβατοχιλιόμετρα.

Σε αντίθεση προς άλλους εθνικούς αερομεταφορείς του ίδιου μεγέθους (όπως η Sabena και η Air portugal), η Ο.Α. έχει εκτεταμένο διεθνές δίκτυο, αλλά και ένα εντυπωσιακό δίκτυο εσωτερικό.

Η Ο.Α. στέκεται επάξια ανάμεσα στις άλλες εταιρίες αερομεταφορών. Μεταφέρει τους επιβάτες με συνέπεια, ασφάλεια και πνεύμα υψηλών παροχών σε διεθνές επίπεδο.

Στα 43 χρόνια ζωής της δεν έχει σημειωθεί ούτε ένα αεροπορικό ατύχημα! Αυτό οφείλεται στην άψογη τεχνική κατάσταση του στόλου της, το άψογα καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό που την καθιστά το μεγαλύτερο επισκευαστικό κέντρο παγκοσμίως και σίγουρα μια από τις ασφαλέστερες! Ένα άλλο πλεονέκτημα για την εταιρία είναι η γεωγραφική της θέση. Μπορεί, εξαιτίας αυτής της θέσης, να καταστεί εταιρία επιλογής για το χώρο της Μεσογείου.

Το γεγονός ότι οι νέες ελληνικές εταιρίες αερομεταφορών μπαίνουν στον ανταγωνισμό, μειώνει το μερίδιο της Ο.Α. στην αεροπορική αγορά. Όμως παρ' όλα αυτά, μέσω του ολυμπιακού διαβατηρίου και της ολυμπιακής τουριστικής καταφέρει να βρίσκεται στην πρώτη θέση.

Η Ολυμπιακή Τουριστική ως θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, λειτουργούσε ως τουριστικό γραφείο που πρόσφερε τουριστικά πακέτα για διαφόρους προορισμούς που περιελάμβαναν μεταφορά με την Ο.Α.

Το Ολυμπιακό διαβατήριο είναι μια καινοτομία κύρους και υψηλών παροχών. Δίνεται η ευκαιρία στον κόσμο να ταξιδέψει στην Ευρώπη και την Αμερική, με το οικονομικότερο συνδυασμό αεροπορικών εισιτηρίων και ξενοδοχείων, που προσφέρεται στην ελληνική αγορά.

Ανάλογα έχει να αντιμετωπίσει η Ο.Α. τον ανταγωνισμό που δέχεται από τις επίγειες μεταφορές. Κυρίως από τις εταιρίες Κ.Τ.Ε.Λ. και ΟΣΕ. Η κατάσταση των σιδηροδρομικών γραμμών και των οδικών δικτύων έχει βελτιωθεί τόσο, ώστε να μειώνεται σημαντικά ο χρόνος του ταξιδιού και να αυξάνεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Με αποτέλεσμα η Ο.Α. να δέχεται απειλή από τις δύο επάξιές της επίγειες μεταφορές όσον αφορά στους εσωτερικούς προορισμούς.

Εκτός όμως από τη γη και τον αέρα, η Ο.Α. δέχεται ανταγωνισμό και από τη θάλασσα. Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες με υπερσύγχρονα πλοία μπαίνουν στον ανταγωνισμό και κερδίζουν επιβάτες με την ποιότητα, την άνεση και τον φθηνό ναύλο που προσφέρουν.

Παρόλα αυτά όμως η Ολυμπιακή στη συνείδηση του κόσμου κατέχει ξεχωριστή θέση. Αυτό σίγουρα οφείλεται και στο ίδιο το όνομα αυτής. Λέγοντας Ολυμπιακή Αεροπορία κατευθείαν σου έρχεται στο νου η φράση «Ολυμπιακοί Αγώνες» και σίγουρα η ιστορία που περιέχει η φράση αυτή, που είναι συνδεδεμένη με την εταιρία.

Επίσης, διαφήμιση της εταιρίας γίνεται και μέσω του παλιού ελληνικού κινηματογράφου. Ο ελληνικός κινηματογράφος που ακόμα και σήμερα συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του κοινού, έκανε συχνά

αναφορά στις ταινίες που πρόβαλε, στην Ο.Α.. Έτσι από παλιά η Ο.Α. θεωρούνται ένα σημαντικό κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας και ελληνικής κουλτούρας.

Ένα μεγάλο γεγονός στην ιστορία της Ολυμπιακής αλλά και όλων των αερομεταφορών, είναι η απελευθέρωση αυτών. Ο νόμος που υποστήριξε τον ελεύθερο ανταγωνισμό στις αερομεταφορές, καθιερώθηκε στην Ευρώπη το 1993.

Ο νόμος αυτός προέβλεπε ουσιαστικά μια σταδιακή κατάργηση του ελέγχου των ναύλων καθώς και κατάργηση του CABOTAZ.

Με την φιλελευθεροποίηση αυτή των αερομεταφορών, άνοιξαν οι ουρανοί και όπως είναι φυσικό αυξήθηκε ο ανταγωνισμός.

Επίλογος:

Παρόλα αυτά διαφαίνεται ότι το ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο παράγει έργο η Ο.Α. δεν λειτούργησε σαν αρνητικός παράγοντας για αυτήν, αλλά σαν γόνιμο και αποδοτικό κίνητρο για την υγιή και συνεχή ανάπτυξή της.

5. Λογική δημιουργίας της Ο.Α. από τον Ωνάση

Το 1957 είναι ακόμα μακριά από τις μοιραίες στροφές της ζωής της οικογένειας Ωνάση – ζωές που πέρασαν στο μύθο, ακριβώς για την τραγική τους κατάληξη. Όμως, ο Αριστοτέλης Ωνάσης βρίσκεται στο ζενίθ της ήδη μυθιστορηματικής καριέρας και η γυναίκα του και τα παιδιά του φωτογραφίζονται από όλα τα περιοδικά του κόσμου.

Δεν ήταν λοιπόν παράξενο που η φήμη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας, μόνον να κερδίσει είχε από την παντρεία της με τον ελληνικής καταγωγής μεγιστάνα των τάνκερ. Είναι φυσικό που τα

πρώτα χρόνια οι ξένοι βλέποντας στα αεροδρόμια και στα ξενοδοχεία του εξωτερικού τα ελληνικά πληρώματα, ρωτούσαν σε ποια εταιρία ανήκουν και μετέφραζαν την απάντηση «Olympic Airways» με την αντιφώνηση «Oh Onassis»!

Όμως γιατί ο Αριστοτέλης Ωνάσης ενδιαφέρθηκε να επενδύσει τα χρήματά του σε μια αεροπορική εταιρία; Το όραμα του Ωνάση δεν είχε όρια. Κάτι τον κυνηγούσε συνεχώς να προχωρήσει. Το αεροπλάνο ήταν ένας τομέας εντελώς καινούριος γι' αυτόν. Ήθελε να πετάξει σε όλον τον κόσμο. Δεν τον σταματούσε ούτε το κόστος, ούτε τίποτα.

Απόδειξη είναι πως ξεκινήσαμε με τις ντακότες και τα DC4 και φθάσαμε να πετάμε στις 5 ηπείρους. Σύμφωνα με λεγόμενα του Παύλου Ιωαννίδη, στενού συνεργάτη του Ωνάση, ο Ωνάσης ήταν πολύ Έλληνας και πίστευε πολύ στο Ρωμίο και γι' αυτό διάλεξε την Ελλάδα για να ιδρύσει μια αεροπορική εταιρία.

Ήθελε η εταιρία του να λειτουργήσει ως πρεσβευτής της χώρας. Η εμφάνιση του αεροσκάφους ήταν συνδεδεμένη με την εμφάνιση της Ελλάδας. Ο τρόπος που φερόταν το προσωπικό έπρεπε να μυρίζει Ελλάδα. Η φιλοξενία σαν αξία ελληνική, έπρεπε να είναι στεγασμένη στα ιπτάμενα οχήματα και να δημιουργεί αίσθημα εμπιστοσύνης. Σε κάθε γραφείο της Ολυμπιακής, στην κορυφή του κτηρίου, κυμάτιζε η ελληνική σημαία.

Το σήμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν αρχικά ίδιο με αυτό των Ολυμπιακών Αγώνων. Όταν παρουσιάστηκαν αντιδράσεις, πολύ εύστοχα ο ιδρυτής της πρόσθεσε έναν κύκλο και χρωμάτισε τους υπόλοιπους. Με αυτόν τον έξυπνο τρόπο, έμεινε το σύμβολο αυτό στη συνείδηση όλου του κόσμου, ως το κατεξοχήν σύμβολο των Ολυμπιακών Αγώνων που εξακολουθεί να θυμίζει Ελλάδα.

Ο πρωταρχικός στόχος λοιπόν του Αριστοτέλη Ωνάση, από την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ήτανε η διαφήμιση της Ελλάδας και η προβολή της στο εξωτερικό.

Άρα, με βάση αυτά τα δεδομένα, η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν λειτούργησε σαν μια ψυχρή επιχείρηση με σκοπό το κέρδος, αλλά σαν πρέσβειρα της ελληνικής κουλτούρας. Αυτό λειτούργησε αρνητικά, όσο αναφορά τα οικονομικά της εταιρίας γιατί δεν δόθηκε η κατάλληλη προσοχή στη διαχείριση της επιχείρησης αλλά κυρίως στην εικόνα και απήχηση στο κοινό.



6. Η κρατική συμπεριφορά και οι επιπτώσεις της στον Τουρισμό

Οι μεγάλες δυνατότητες που είχε η Ο.Α. σαν εθνικός αερομεταφορέας να μείνει στην κορυφή, δεν αξιοποιήθηκαν σωστά. Το κράτος – ιδιοκτήτης με λανθασμένη συμπεριφορά έκανε ανυπολόγιστο κακό στην Ο.Α. δημιουργώντας μεγάλα και άλυτα προβλήματα

Το κράτος ακολούθησε αντιεπιστημονική μεθοδολογία κατά την πρόκριση διαφόρων βασικών επιλογών και κατά τη σύνταξη των αναπτυξιακών προγραμμάτων αλλά και ή πρακτική της παραβίασής τους, δημιουργούν την εντύπωση ότι είναι συνέπεια είτε των εκτάκτων και απρόβλεπτων συνθηκών, είτε της ανικανότητας των διοικούντων, είτε κάποιου συνδυασμού αυτών των δύο παραγόντων. Σε άλλους Δε, ότι πρόκειται για μια προγραμματισμένη απρογραμματισιά με στόχο να ωφεληθούν μερικοί εταιρικοί παράγοντες ή και πολιτικοί και πάντα σε τελική ανάλυση οι επιχειρήσεις με τις οποίες συναλλάσσεται η Ο.Α.

Οι διοικήσεις της Ο.Α. ουδέποτε εργάστηκαν προς όφελος του αερομεταφορέα, αλλά αντίθετα για την εξυπηρέτηση των πελατειακών συμφερόντων των κυβερνήσεων που τις διόριζαν.

Παρουσιάστηκαν περιπτώσεις παραβίασης εκ μέρους των διοικούντων των στοιχειωδών κανόνων που δημιούργησε το καθεστώς της αδιαφάνειας, το οποίο ευνόησε τη δημιουργία «κλειστών κυκλωμάτων» συμφερόντων μέσα στην Ο.Α. με αποτέλεσμα μεγάλες σπατάλες, ανορθολογικές και γι' αυτό ζημιογόνες για την Ο.Α. επιλογές. Οι λανθασμένες αυτές επιλογές εντοπίζονται στην κατανομή εργασίας και επιλογή προσωπικού. Αυτό οδήγησε στην προβληματική λειτουργία των περισσότερων τομέων επίγειας εξυπηρέτησης.

Ο τομέας αυτός αφορά ένα πλήθος ενεργειών φροντίδας κάθε πτήσης και απαιτεί τη στενή συνεργασία μεταξύ αεροδρομίου, εταιρίας εξυπηρέτησης και αεροπορικής εταιρίας. Γενικότερα, ως υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ορίζονται αυτές που παρέχονται σε αεροσκάφος, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείο, κατά την άφιξη, τη στάθμευση ή πριν από την αναχώρηση από ένα αεροδρόμιο.

Επισημαίνονται σημαντικές ελλείψεις στους τομείς της διοίκησης και της ηγεσίας αλλά και εξειδικευμένου προσωπικού.

Η Ο.Α. έχει υποφέρει πολύ από το αδύναμο μάνατζμεντ. Μπορεί να υπήρχαν πολύ έμπειρα άτομα που φέρονταν πραγματικά ως επαγγελματίες, όμως οι μισθοί ήταν χαμηλοί. Αν είχε εξαλειφθεί η γραφειοκρατία και προσλαμβάνονταν άτομα που μπορούσαν να πάρουν ρίσκο και αποφάσεις έχοντας ικανότητες και δεξιότητες, τότε οι μισθοί θα έπρεπε να είναι υψηλοί.

Απουσιάζει το συλλογικό πνεύμα στην εργασία κάτι που είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της ανταγωνιστικής και επιθετικής αεροπορικής εταιρίας όπως η Ο.Α. Η προγραμματισμένη και οργανωμένη κατάρτιση των εργαζομένων είναι ελάχιστη ή και ανύπαρκτη.

Ένα άλλο πρόβλημα που απορρέει από την κρατική συμπεριφορά είναι η κατάσταση του αεροδρομίου είναι η «αχίλλειος πτέρνα» των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Η εικόνα του είναι άθλια και στη συνείδηση του ταξιδιώτη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον αερομεταφορέα που τον εξυπηρετεί. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τον αρνητικό επηρεασμό της άποψης του ταξιδιώτη και ιδιαίτερα του τουρίστα – που είναι πιο ευάλωτος συναισθηματικά – για την Ολυμπιακή και κατ' επέκταση τη χώρα την οποία επισκέπτεται.

Η κατάσταση αυτή είναι πλέον γεγονός ότι θα λάβει τέλος με τη μεταφορά της Ολυμπιακής το Μάρτιο του 2001 στο νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Προς το παρόν όμως η κρατική αδράνεια και αδιαφορία καθιστά ευάλωτη τη φήμη της Ολυμπιακής, αφήνοντας τις πόρτες ανοιχτές στην αδιάκοπη και αδιάλειπτη κριτική των Μ.Μ.Ε. που αφορούν κυρίως στη συνέχεια των δρομολογίων της. Η κριτική αυτή δεν ανταποκρίνεται πλήρως στην αλήθεια. Είναι δεδομένο ότι οι καθυστερήσεις των πτήσεων της Ο.Α. αγγίζουν τα 45,1 λεπτά. Αυτό οφείλεται στην ύπαρξη ενός μόνο αεροδιαδρόμου καθώς και η κακή δομή του Δυτικού Αεροδρομίου δεν εξυπηρετούσε τόσο αποδοτικά τις πτήσεις της. Το *our traffic*, ως γνωστόν είναι η βασικότερη αιτία των καθυστερήσεων. Όμως σημαντικό είναι να επισημανθεί ότι υπάρχουν μεγάλοι αερομεταφορείς όπως η British Airways οι οποίοι προηγούνται της Ο.Α. σε καθυστερήσεις. Επειδή στην πλειοψηφία των περιπτώσεων εξυπηρετούνται συμφέροντα πολιτικά ή επιχειρηματικά, ανθρώπων δηλαδή που ήθελαν να καρπωθούν μερίδια της Ολυμπιακής, παρουσιάζεται διαστρεβλωμένη και παραποιημένη η εικόνα της με αιτιολογία τις καθυστερήσεις.

Αποτέλεσμα; Σήμερα, η Ο.Α. έφθασε στο «κατώτερο σκαλοπάτι». Έλλειψη ενδιαφέροντος των εργαζομένων για την εταιρία, απουσία συλλογικότητας στη διοίκηση αλλά και στη βάση και το σημαντικότερο έλλειψη στόχων και οράματος για τον αερομεταφορέα είναι το κύριο χαρακτηριστικό για την εταιρία.

Τελικό συμπέρασμα είναι ότι το κράτος ιδιοκτήτης μέσα από τη λειτουργική διαχείριση της Ο.Α. από το 1975 μέχρι το '90, επιβάρυνε τα οικονομικά της αποτελέσματα, δηλαδή αύξηση τη ζημιά της κατά 200 δις δρχ. περίπου σε τιμές '90, ποσό που στο τέλος του 1996

εκτιμάται ότι ανέρχεται σε πάνω από 340 δις δρχ. Οι επιβαρύνσεις αυτές αφορούσαν είτε σε δαπάνες κρατικού προϋπολογισμού είτε σε επιδότηση του μεγάλου ιδιωτικού κεφαλαίου μέσα από την τιμολογιακή πολιτική της Ο.Α.

Σημαντικό πλήγμα λόγω της κρίσης της Ο.Α. δέχθηκε ο τουρισμός. Εξάλλου, ο τουρισμός εξαιτίας της ιδιόμορφης φύσης του και της ευαισθησίας του, επηρεάζεται από κάθε σημαντική αλλαγή που γίνεται στην Ελλάδα, πόσο μάλλον από ένα τόσο αναπόσπαστο κομμάτι του, την Ο.Α.

Οι αερομεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη και ανάπτυξη του τουρισμού. Η υποδομή, η ποιότητα και το κόστος των προσφερόμενων υπηρεσιών στα αεροδρόμια, παίζουν σημαντικό ρόλο. Συγχρόνως όμως κρίσιμο ρόλο έχουν να διαδραματίσουν και οι αεροπορικές εταιρίες της χώρας που στηρίζουν τον τουρισμό.

Στη χώρα μας η συμβολή της Ολυμπιακής σαν εθνικός αερομεταφορέας στην τουριστική ανάπτυξη είναι από τις σπουδαιότερες. Οι ανθρώπινοι πόροι έχουν τον πρωταγωνιστικότερο ρόλο στην ανάπτυξη και ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Στην περίπτωση της Ολυμπιακής ο παράγοντας άνθρωπος δεν λειτούργησε σωστά. Οι σκόπιμα ή μη λανθασμένες κινήσεις του κράτους – ιδιοκτήτη της μείωσαν την ποιότητα και αύξησαν το κόστος της εταιρίας με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων και σύγχυσης στην επιχείρηση, αλλά και άμεσες αρνητικές συνέπειες στον τουρισμό.

Ο τουρισμός, συνεχίζοντας την ανοδική τάση που είχε πάντα, αυξήθηκε όπως ήταν αναμενόμενο, όμως με μικρότερο ρυθμό από τον προβλεπόμενο.

Επίσης, μειώθηκε η ποιότητα του εισερχόμενου τουρισμού, με αποτέλεσμα τη μείωση του συναλλάγματος στη χώρα μας.

Θεωρώντας όμως τη σχέση Ολυμπιακής και τουρισμού αμφίδρομη, πρέπει να πούμε ότι δεν είναι μόνο ο τουρισμός που επηρεάστηκε από τα προβλήματα στις αερομεταφορές, αλλά να λάβουμε υπόψη μας το γεγονός ότι η αεροπορική κίνηση από και προς Ελλάδα κυριαρχείται από την τουριστική κίνηση και επηρεάζεται άμεσα από τις μεταβολές στον τουρισμό. Οι υψηλές τιμές των πακέτων προς την Ελλάδα, η χαμηλή ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, η ανεπάρκεια εκσυγχρονισμού των υπάρχουσων εγκαταστάσεων, ο προσανατολισμός του τουρισμού προς τη μαζική ποσοτική παρά την ποιοτική μεταφορά τουριστών προς την Ελλάδα, καθώς και η παράλληλη ανάπτυξη της υποδομής των γειτονικών μεσογειακών χωρών, αποτελούν σοβαρούς ανασχετικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του τουρισμού και των αερομεταφορών.

Η στροφή προς την ποιότητα των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών και η ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού (π.χ. συνεδριακός τουρισμός), η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και ο εκσυγχρονισμός της υπάρχουσας υποδομής (με παράλληλη συγκράτηση των τιμών και των χρεώσεων, π.χ. στα τέλη αεροδρομίων), αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για τη μακροχρόνια και βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα και κατ' επέκταση και των αερομεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Γ΄

1. Ο.Α.: Η ασφαλέστερη αεροπορική εταιρία

Σαν το καλό βιβλίο ή το καλό κρασί, που δεν έχει ανάγκη από διαφήμιση και ακόμα παραπάνω, μιας και το αίσθημα της ασφάλειας είναι η μέγιστη προϋπόθεση για ένα ταξίδι, είναι ότι: «Η Ολυμπιακή συγκαταλέγεται μέσα στις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρίες του κόσμου». Δεν είναι δύσκολο να αναγνωριστεί το πώς δημιουργήθηκε αυτό το δεδομένο. Κατ' εξοχήν με τις εξαιρετικές σπουδές των πιλότων της και με τη σοβαρότητα απέναντι στο επάγγελμά τους και τους άρτια εκπαιδευμένους τεχνικούς της συντήρησης των αεροσκαφών. Επίσης συμβάλλουν ο συνδυασμός επίγειων και εναέριων υπηρεσιών όπως ιατρικές υπηρεσίες, διαθέσιμες αστυνομικές δυνάμεις, υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, επικοινωνιακά και αεροναυτιλιακά βοηθήματα και φωτοσημάνσεις αερολιμένων. Ανάμεσα σ' όλα αυτά διακρίνεται το εξειδικευμένο προσωπικό όπου με συντονισμένες ενέργειες εξασφαλίζει την καλύτερη δυνατή ασφάλεια των επιβατών και των αεροσκαφών.

Τα κρούσματα ατυχημάτων δημιουργούν αρνητική εικόνα για το σύνολο των αερομεταφορών και αυτό έχει άμεσο αντίκτυπο στο σύνολο της τουριστικής βιομηχανίας, ακόμα και του πλέον υγιούς και ώριμου κομματιού της. Ακόμα και η πιθανότητα τρομοκρατίας σε μορφή αεροπειρατείας δημιουργεί ανησυχία σε θέματα εναέριας ασφάλειας, μιας και οι αερομεταφορές μπορούν να αποτελέσουν εύκολο στόχο τρομοκρατών. Παρόλα αυτά οι σωστοί και δυναμικοί χειρισμοί των υπευθύνων της εναέριας ασφάλειας για την πρόληψη

πιθανόν ατυχημάτων και αεροπειρατείας καθιστούν την Ο.Α. ως την εταιρία όπου δεν χάνει την εμπιστοσύνη του κοινού της.

Σύμφωνα με το άρθρο της εφημερίδας «Τα Νέα» στις 16.10.99 η ασφαλέστερη αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη θεωρείται η Ο.Α. στην οποία απενεμήθη στις 15.10.99 το 1^ο Ευρωπαϊκό Βραβείο Συντήρησης. Ένας από τους βασικούς λόγους για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Ακαδημία Συντήρησης (πανευρωπαϊκός οργανισμός με παραρτήματα σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης) βράβευσε την Ο.Α., είναι το γεγονός ότι ο εθνικός μας αερομεταφορέας στα 42 χρόνια ζωής του δεν «έχασε» ποτέ αεροσκάφος λόγω συντήρησης. Ο πρόεδρος της Ακαδημίας κ. Μπιρν Γιόχανσεν ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «η Ο.Α. συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πιο ασφαλείς αεροπορικές εταιρίες του κόσμου» (τα πρωτεία κατέχει η αυστραλιανή εταιρία Quantas). Βάσει των στοιχείων της Ευρωπαϊκής Ακαδημίας Συντήρησης η Ο.Α. έχει ήδη πραγματοποιήσει πάνω από 1,5 εκατομμύριο ώρες πτήσης, χωρίς να σημειωθεί κανένα θανατηφόρο ατύχημα σε jet αεροσκάφος της. Το ρεκόρ αυτό, το οποίο είναι υψηλότερο κατά 50% του μέσου όρου ατυχημάτων των άλλων εταιριών του δυτικού κόσμου (δεν περιλαμβάνονται οι εταιρίες των ανατολικών χωρών), κατέχουν σήμερα λίγες αεροπορικές εταιρίες σε ολόκληρο τον κόσμο. Η Ο.Α. τα τελευταία 5 χρόνια διέθετε συνολικά 33 αεριωθούμενα (jet) αεροσκάφη διαφόρων τύπων, τα οποία είχαν στο ενεργητικό τους 417.500 ώρες πτήσεις. Στο ίδιο διάστημα εκτέλεσε συνολικά 120.000 πτήσεις, μεταφέροντας περίπου 27.5 εκατομμύρια επιβάτες.

Τα υψηλά ποσοστά ασφαλείας της οφείλονται στο γεγονός ότι η εταιρία εφαρμόζει πιστά τις ασφαλέστερες προδιαγραφές συντήρησης αεροσκαφών, σε σχέση με τους άλλους αερομεταφορείς της Ευρώπης και της Αμερικής. Επίσης έχει υιοθετήσει το αυστηρότερο πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης αεροσκαφών σε παγκόσμια κλίμακα. Αυτό

έχει ως συνέπεια το κόστος συντήρησης των αεροσκαφών να συγκαταλέγεται μεταξύ των υψηλότερων. Ακόμα θεωρείται πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο στον αυτόματο έλεγχο της λειτουργικής συμπεριφοράς των κινητήρων.

Ο βασικότερος λόγος για τον οποίο η Ολυμπιακή είναι περήφανη – αν εξαιρεθεί η άρτια εκπαίδευση των πιλότων της – είναι η διεθνούς φήμη Τεχνική Βάση της. Κάθε αεροσκάφος περνά από πολλούς και εξονυχιστικούς ελέγχους: προπτητικούς βραδινούς, μηνιαίους. Πρόκειται για μια σειρά απλών ως πολύ σύνθετων επιθεωρήσεων: επί καθημερινής βάσεως, κάθε 75 ώρες, κάθε 300-400 ώρες, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Κατά τη χειμερινή περίοδο όλα τα αεροπλάνα του στόλου μπαίνουν σε γιγαντιαία υπόστεγα και για τον ετήσιο έλεγχο τους και μετά από 4-5 χρόνια μπαίνουν για ακόμα μεγαλύτερη εξονυχιστική επιθεώρηση. Σύμφωνα με δήλωση του κ. Αποστόλου Καγιά, Διευθυντή Τεχνικών Υπηρεσιών της Ο.Α., αναφέρει ότι «Τα αεροσκάφη είναι έτσι φτιαγμένα, με τόσα πολλά εφεδρικά συστήματα, που ουσιαστικά μηδενίζουν τον παράγοντα ατυχήματος από πλευράς τεχνικής βλάβης. Το αεροπλάνο είναι φτιαγμένο και δομημένο σύμφωνα με την αρχή του Fail safe, δηλαδή και αν ακόμα κάτι χαλάσει, υπάρχουν τόσες πολλές εφεδρείες, τόσα back-up συστήματα που καλύπτουν το πρόβλημα». Η Τεχνική Βάση της Ολυμπιακής είναι εξουσιοδοτημένο επισκευαστικό κέντρο απ' όλους σχεδόν τους διεθνείς αεροπορικούς οργανισμούς, όπως το Federal Aviation Authority της Αμερικής, το Civil Aviation Authority της Αγγλίας, το I.A.A. (όλες τις Υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας της Ευρώπης).

Έχει ήδη καθιερωθεί ως αξιόπιστο επισκευαστικό κέντρο παγκοσμίως, με σημαντική συνεισφορά. Είναι πολλές οι εταιρίες από όλο τον κόσμο που εμπιστεύονται την Τεχνική Βάση της Ο.Α. για την επισκευή των αεροσκαφών τους. Ορισμένες από αυτές είναι: AIR

FRANCE, MAERSK AIR, ALITALIA, EMIRATES, SABENA, IBERIA, BRITISH AIRWAYS, DELTA AIRLINES, C.S.A., BALKAN, EL-AL, CYPRUS AIRWAYS, SINGAPORE AIRLINES, THAI, AEROFLOT, GULF AIR, LUXAIR, FINNAIR, TURKISH, HAPAG-LLOYD, L.T.Y., CONDOR BRITANNIA, MONARCH, CALEDONIAN, AEROLLOYD, WORLD AIRWAYS, T.N.T., TRANSAVIA, AMERICAN INTL AIRWAYS, BRITISH MIDLAND, CONTINENTAL AIRLINES, AIRTOURS, TRANSAER INTL AIRWAYS, BRAATHENS, TOWER AIR, AMERICAN TRANSAIR, AIR TRANSAT, AIR TOULOUSE, AIR LIBERTE, AEROLYON, AERO LLOYD, AIR EUROPA και άλλες.

2. Ανακαινίσεις αεροσκαφών και ο νέος στόλος της Ο.Α.

Ανακοινωθέν της 23^{ης} Μαρτίου 2000:

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Ο.Α. ενέκρινε κατά πλειοψηφία τη σύμβαση για την ανανέωση του στόλου της εταιρίας, με την ολοκλήρωση της οποίας η μέση ηλικία των αεροσκαφών της μειώνεται από 15 σε 5 έτη. Η στρατηγική της εταιρίας όπως έχει καθοριστεί στο Επιχειρησιακό Σχέδιο και το σχεδιασμό του στόλου προβλέπει περαιτέρω αντικαταστάσεις των παλαιότερων αεροσκαφών, ώστε σύντομα η Ολυμπιακή να διαθέτει έναν από τους πιο μοντέρνους στόλους αεροσκαφών στον κόσμο.

Η σύμβαση που ενέκρινε το Δ.Σ. περιλαμβάνει:

1. 10ετή μίσθωση 15 καινούργιων αεροσκαφών Boeing New Generation (11 B737-700 χωρητικότητας 125 θέσεων & 4 B737-800 χωρητικότητας 150 θέσεων). Η παραλαβή τους θα αρχίσει τον Ιούνιο του 2001 και θα ολοκληρωθεί το Φεβρουάριο του 2002.

2. Πώληση των αποσυρθέντων αεροσκαφών B747-200B (4 αεροσκάφη και 6 εφεδρικοί κινητήρες) και B727-200ADV (2 αεροσκάφη και 2 εφεδρικοί κινητήρες) (κρίθηκε αναγκαίο να απομακρυνθούν λόγω των διεθνών περιβαλλοντικών κανόνων σχετικά με τα επίπεδα θορύβου των αεροσκαφών).
3. Πώληση και επανενοικίαση 9 για χρήση μέχρις ότου αντικατασταθούν από τα 11 B737-700 των 11 υπό απόσυρση αεροσκαφών B737-200 που καταργούνται λόγω της νομοθεσίας περί θορύβου από την 1^η Απριλίου 2002.
4. Αποδέσμευση της Ο.Α. από τη σύμβαση της αγοράς PA2041 με την Boeing, με επιστροφή εντόκως των παρακρατηθέντων προκαταβολών.

Με την ολοκλήρωση της παραλαβής των νέων αεροσκαφών επιτυγχάνεται ο στρατηγικός στόχος για μείωση της πολυτυπίας αεροσκαφών και κινητήρων αφού πλέον η σύνθεση του στόλου θα περιλαμβάνει: έναν τύπο αεροσκάφους μακρών αποστάσεων, έναν τύπο αεροσκάφους ευρείας ατράκτου και ένα βασικό τύπο B737 για αεροσκάφη στενής ατράκτου, με δύο βασικούς τύπους κινητήρων για όλο το στόλο.

Σύμφωνα με το επιχειρησιακό της πρόγραμμα η Ο.Α. θα έχει 30 αεροσκάφη μικρών αποστάσεων ως το 2004, προκειμένου να καλύψει την τουριστική ζήτηση κατά τους ολυμπιακούς Αγώνες.

Με τη ριζική ανανέωση του στόλου της η Ο.Α. επιτυγχάνει:

- ◆ Σημαντική βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών.
- ◆ Αύξηση του επιπέδου αξιοπιστίας στην εκτέλεση των πτήσεων.
- ◆ Προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών-τουριστών.
- ◆ Αύξηση των εσόδων και μείωση των λειτουργικών δαπανών.
- ◆ Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τα Ο.Α.

- ◆ Βελτίωση της προοπτικής ένταξης της Ο.Α. σε στρατηγική συμμαχία
- ◆ Επιλύεται επ' ωφελεία της Ο.Α. το μακροχρόνιο πρόβλημα της σύμβασης με την Boeing.

Σπουδαιότερο, ανάμεσα σε όλα τα παραπάνω είναι ότι με την έγκριση της σύμβασης ανανέωσης του στόλου και ενόψει της αποτίμησης των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, προσυνοπologίζονται στην αξία της εταιρίας οι μακροχρόνιες λειτουργικές μισθώσεις. Αποτέλεσμα αυτού είναι η σημαντική αύξηση της αξίας της εταιρίας.

Ήδη από τις 29/01/1999, στα πλαίσια αναβάθμισης των υπηρεσιών της και με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών της, η Ο.Α. παρέλαβε 2 από τα νέα αεροσκάφη τύπου AIRBAS A340-300 από την βιομηχανία Airbus στην Τουλούζη. Άλλα 2 αεροσκάφη παραδόθηκαν στα τέλη του '99. Τα A340-300 αντικαθιστούν τα παλαιότερα σκάφη τύπου B747-200 και λειτουργούν στα διηπειρωτικά δρομολόγια βόρειας Αμερικής, Αυστραλίας, Άπω Ανατολής και Νότιας Αφρικής. Στη Διακεκριμένη θέση είναι εξοπλισμένα με καθίσματα που μετατρέπονται σε κρεβάτι σε μια πολύ ευρύχωρη διαμόρφωση και προσδίδουν εξαιρετική άνεση, που σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα θορύβου στην καμπίνα δημιουργούν συνθήκες ανάπαυσης και ηρεμίας.

Παράλληλα, ο εξοπλισμός με ατομικά video, η πλήρης δυνατότητα οπτικοακουστικών επιλογών, η ύπαρξη συστήματος air-show (απεικόνιση της θέσης του αεροσκάφους και των παραμέτρων πτήσης καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης); 2 τηλεφωνικών συσκευών, ενός fax, παρέχουν στον επιβάτη τη δυνατότητα ενός άνετου ταξιδιού με όλες τις σύγχρονες ανέσεις. Παρόμοιες άνετες συνθήκες ταξιδιού εξασφαλίζονται και στο τουριστικό επιβατικό κοινό της Οικονομικής

θέσης, όπου το πρωταρχικό μέλημα της εταιρίας ήταν η διαμόρφωση των καθισμάτων να είναι έτσι δομημένη, ώστε ο κάθε επιβάτης να έχει πολύ εύκολη πρόσβαση στους διαδρόμους του αεροπλάνου (μόνο ένα κάθισμα δίπλα του να προσπεράσει). Υπάρχει ατομικό video και σε κάθε επιβάτη της οικονομικής θέσης, δυνατότητα χρήσης τηλεφώνου εν πτήση και χρησιμοποίηση fax.

Ριζική ανακαίνιση της καμπίνας επιβατών στα αεροσκάφη.

Από τις 4 Μαΐου 2000 άρχισαν να παραδίδονται στην εκμετάλλευση τα αεροσκάφη της O.A., στα οποία έχει γίνει πλήρης ανακαίνιση και αναβάθμιση του εσωτερικού της καμπίνας επιβατών, στα πλαίσια του προγράμματος βελτίωσης του προϊόντος που προσφέρει η εταιρία στους επιβάτες της. Έχουν παραδοθεί τα 5 πρώτα Boeing 737-200 ενώ συνεχίζονται οι εργασίες που έχουν προγραμματιστεί στα υπόλοιπα. Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος η O.A. θα παρουσιάζει μια νέα, μοντέρνα και ενιαία εικόνα η οποία εκτός των άλλων θα έχει το πλεονέκτημα να είναι διαφορετική στη Διακεκριμένη (Business) θέση από ότι στην Οικονομική.

Το νέο περιβάλλον στο εσωτερικό των αεροσκαφών και η τοποθέτηση νέων καθισμάτων στη διακεκριμένη θέση, τόσο για τις διεθνείς όσο και για τις πτήσεις εσωτερικού, αποτελεί σημαντική βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών, αφού θα προσφέρει μεγαλύτερη άνεση, περισσότερους χώρους και καινούρια εμφάνιση.

Εκτός όμως από την τοποθέτηση νέων καθισμάτων στη διακεκριμένη θέση, στις εργασίες του προγράμματος ανακαίνισης, στα αεροσκάφη τύπου B737 - 200, - 300, - 400, A300 - 600, συμπεριλαμβάνονται :

- ◆ Αντικατάσταση των αφρωδών καλυμμάτων και ζωνών στα καθίσματα επιβατών.

- ◆ Αντικατάσταση των μοκετών, κουρτινών και πλαστικών πατωμάτων.
- ◆ Συνολική βαφή όλων των επιφανειών της καμπίνας και δερμάτινη επένδυση ορισμένων τοιχωμάτων της.

Το σύνολο των εργασιών που απαιτήθηκαν για την αναβάθμιση του εσωτερικού των αεροσκαφών πραγματοποιήθηκαν στην Τεχνική Βάση της Ο.Α. από το έμπειρο και άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό της Γενικής Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Ο.Α., με αποτέλεσμα το πρόγραμμα ανακαίνισης των αεροσκαφών να υλοποιηθεί με πολύ χαμηλό κόστος.

Ένα σημαντικό μέρος του νέου εξοπλισμού (δερμάτινα καθίσματα Business) που τοποθετούνται στα αεροσκάφη, θα κρατηθούν από την Ο.Α. πριν από την απόσυρση των συγκεκριμένων αεροσκαφών, αφού θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και στα αεροσκάφη νέας γενιάς που θα ενταχθούν στο στόλο της εταιρίας στο πλαίσιο του προγράμματος ανανέωσης του στόλου.

Οι βασικοί στόχοι που εξυπηρετούνται από το πρόγραμμα ανακαίνισης της καμπίνας των αεροσκαφών της εταιρίας είναι :

1. Ριζική αναβάθμιση στο εσωτερικό περιβάλλον της καμπίνας αεροσκαφών B737 – 200 – 300 – 400 και A300 – 600 ER και βελτίωση της κατάστασης του υπάρχοντος εξοπλισμού, ώστε να δημιουργηθεί μια ανανεωμένη και ενιαία εικόνα του προϊόντος εν πτήση για να υποστηρίξει τη νέα εταιρική στρατηγική βελτίωσης της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.
2. Αναβάθμιση του προϊόντος εν πτήσει στη Διακεκριμένη θέση σε όλα τα αεροσκάφη στενής ατράκτου (B737) ώστε να βελτιωθεί η άνεση χώρου και η εμφάνιση με αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών από την προσφορά του συγκεκριμένου προϊόντος.





3. Αναβάθμιση της Διακεκριμένη θέση στα αεροσκάφη A300 – 600 ER σύμφωνα με τις προδιαγραφές των νέων A340 – 300 για την προσφορά ενιαίου βελτιωμένου προϊόντος εν πτήσει, σε όλες τις πτήσεις μακρών αποστάσεων.

Δίκτυο Προορισμών

	Ελλάδα	Ευρώπη	Αμερική	Αυστραλία	Μ. Ανατολή	Αφρική	Ασία
Προορισμοί	35	31	4	2	9	4	2

Ο Στόλος μας

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Σύνολο: 32 + 15)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις	Υπό παραγγελία
A340-300	4	295	
A300-600R	3	269	
B737-200	11	117	
B737-300	1	138	
B737-400	13	150	
B737-700		163	11
B737-800		163	4

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ (Σύνολο: 21)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις
B717-200	3	105
ATR-72	7	68
ATR-42	4	50
DO-228	7	18

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ (Σύνολο: 3)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις
B737-400	3	167

Το χρονοδιάγραμμα του Προγράμματος :

- ◆ Ολοκλήρωση ανακαίνισης του πρωτότυπου αεροσκάφους 5X – BCC: 23/03/2000
- ◆ Ολοκλήρωση ανακαίνισης 12 αεροσκαφών (4 B737 – 400, 1 A300 – 600 ER, 7 B737 – 200 συμπεριλαμβάνεται και το πρωτότυπο) ως 07/07/2000
- ◆ Πρώτη παράδοση όλων των νέων καθισμάτων Business Class για 25 αεροσκάφη B737 (6 σειρές ανά αεροσκάφος) ως 09/09/2000.

Ποια είναι τα οφέλη από την ανακαίνιση και αγορά νέου εξοπλισμού για την Ο.Α.

1. ανταγωνιστικό νέο προϊόν στην οικονομική και διακεκριμένη θέση στις εσωτερικές και διεθνείς πτήσεις με σκοπό την ικανοποίηση των αναγκών του πελάτη.
2. Υποστήριξη της αύξησης εσόδων από τα προϊόντα της οικονομικής και διακεκριμένης θέσης σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο εγκεκριμένο Επιχειρησιακό Σχέδιο της Ο.Α.
3. Βελτίωση του εσωτερικού χώρου των αεροσκαφών καθώς και των ανέσεων στη διακεκριμένη θέση σε όλα τα δρομολόγια, που θα ικανοποιούν όλες τις απαιτήσεις του τουριστικού επιβατικού κοινού και θα είναι ανταγωνιστικό στην αγορά.
4. Νέα και συνεπής εταιρική εικόνα στην αγορά, με σκοπό την υποστήριξη της εταιρικής στρατηγικής κάτι το οποίο θα βοηθήσει στη θετική μεταβολή της εταιρικής εικόνας στους πελάτες της Ο.Α. Επιπλέον το νέο εταιρικό προφίλ θα ενισχύσει την προσπάθεια αλλαγής της εταιρικής κουλτούρας ώστε να γίνει ανταγωνιστική και εστιάζουσα στην πελατεία της

καθώς και την αναγνώριση των προσπαθειών του προσωπικού για μια καινοτόμο Ο.Α.

5. δημιουργία καλύτερου εργασιακού περιβάλλοντος εν πτήξει.

Με την ολοκλήρωση της ανανέωσης του στόλου της και ανακαίνισης του εσωτερικού των αεροσκαφών της θα διαθέτει έναν από τους πιο μοντέρνους και λειτουργικούς στόλους αεροσκαφών στον κόσμο, γεγονός που θα συμβάλλει πολλαπλώς στην απόδοση της εταιρίας.

Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα πρόσφατα ίδρυσε Σχολή Χειριστών Αεροσκαφών και Ελικοπτέρων, η οποία προσφέρει εκπαίδευση για:

- ◆ Ερασιτεχνικό και Επαγγελματικό πτυχίο αεροσκαφών και ελικοπτέρων.
- ◆ Ικανότητα σε πολυκινητήρια αεροσκάφη.
- ◆ Ειδικότητα εκπαιδευτικού πτήσεων.
- ◆ Ειδικότητα πτήσεως με όργανα.

Το 1993 η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα δημιούργησε το πλέον σύγχρονο εκπαιδευτικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη, όπου εγκατέστησε ένα υπερσύγχρονο εξομοιωτή πτήσεων ATR 42/72 SIMYLATOR Level C VITAL VII MYLTI VIEW 150 degree FIELD OF VIEW. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα πλούτισε την αεροπορική εκπαιδευτική της δραστηριότητα με την ίδρυση της Ακαδημίας χειριστών, προσελκύοντας σπουδαστές από την Ελλάδα.

Οι έμπειροι εκπαιδευτές, η υψηλών προδιαγραφών εκπαίδευση, οι άριστες εγκαταστάσεις και οι εξαιρετικές συνθήκες στην Ελλάδα εγγυώνται την επιτυχή λειτουργία της σχολής. Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα, θυγατρική της Ολυμπιακής Αεροπορίας, έχει ήδη αποδείξει την επαγγελματική της αρτιότητα με την επιτυχημένη λειτουργία του υπερσύγχρονου SIMYLATOR ATR 42/72, το οποίο στον 1^ο χρόνο

λειτουργίας του επιβλήθηκε στον τομέα εκπαίδευσης πληρωμάτων παγκοσμίως.

Οι αεροπορικές εταιρίες :

- ◆ ALITALIA
- ◆ LOT
- ◆ TAROM
- ◆ AIR MALAWI
- ◆ ETHIOPIAN AIRLINES
- ◆ ROYAL AIR MAROC
- ◆ BINTER CANARIAS
- ◆ AIR SICILIA
- ◆ THAI

Εκπαιδεύουν ήδη τα πληρώματά τους στο ATR 42/72 SIMULATOR στη Θεσσαλονίκη.

Συμπερασματικά, διαφαίνεται ότι κύριο και πρωταρχικό μέλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι η ασφάλεια του επιβάτη. Οι σύγχρονες και καινοτόμες:

- α) προδιαγραφές,
- β) υπηρεσίες,
- γ) εγκαταστάσεις,

δ) εργαζόμενο δυναμικό της εταιρίας έχουν κοινή συνιστώσα την αδιάβλητη προτεραιότητα του τουριστικού επιβατικού κοινού : την ασφάλειά του στο ταξίδι.

Η ασφάλεια στην Αεροπορία είναι μονίμως ζητούμενη. Οι Ramp Safety κανονισμοί και διαδικασίες σιγουρεύουν την ασφαλή εξυπηρέτηση, έτσι πάντα:

- ◆ Διαβάζουμε, κατανοούμε, ακολουθούμε τους κανονισμούς ασφαλείας,
- ◆ Η ασφάλεια εξαρτάται από εσένα.
- ◆ Αναγνωρισθείς κίνδυνος = αποφευχθείς κίνδυνος.

Ατυχήματα

Μπορούν να αποτραπούν με το :

- ◆ Να είμαστε συγκεντρωμένοι στην εργασία που κάνουμε.
- ◆ Να ακολουθούμε τους κανονισμούς ασφαλείας.
- ◆ Να διατηρούμε τα εφόδια σε καλή κατάσταση λειτουργίας.

Το 85% όλων των ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΟΥ – ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΕΧΘΡΟΙ

Συνήθεια

Για να αποφύγεις τον κίνδυνο πρέπει να τον δεις, η συνήθεια σε κάνει αδιάφορο και απρόσεχτο. Πάντα να είσαι προσεχτικός, ακόμη και αν δε συνέβη τίποτα σε σένα την προηγούμενη φορά. Μετά το συμβάν είναι πολύ αργά.

Βιασύνη

Οι βιαστικές κινήσεις σου αφαιρούν την συγκέντρωσή σου και τον έλεγχο, βάζοντας σε κίνδυνο εσένα και τους άλλους. Δούλευε ψύχραιμα. Θυμήσου: ο θάνατος δεν ξέρει από εξαιρετικές περιστάσεις. « Ο σωστός τρόπος είναι ασφαλής τρόπος».

Ο άλλος άνθρωπος

Πάντοτε να είσαι προσεκτικός με τους ανθρώπους που δεν ακολουθούν τους κανονισμούς ασφαλείας. Κανείς δεν θέλει να είναι ο άτυχος που οδηγούσε από δεξιά και ξύπνησε στο νοσοκομείο.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΠΙΣΤΑ

Προστασία ακοής

Το επίπεδο θορύβου των κινητήρων των αεροσκαφών μπορεί να προκαλέσει μόνιμη ζημιά στην ακοή σου. Όταν εργάζεσαι στην πίστα, να φοράς πάντοτε προστατευτικά αυτιών.

Προστασία χεριών

Να φοράς εργοστασιακά γάντια για να προστατεύσεις τα χέρια σου από ζημιά όταν χειρίζεσαι εμπορεύματα ή εφόδια. Για την προστασία των δακτύλων σου να μην φοράς ποτέ δαχτυλίδια στην εργασία.

Άρση

Η πλειοψηφία των προσωπικών ατυχημάτων που γίνονται συμβαίνουν κατά την διάρκεια άρσης κάποιου αντικειμένου. Υπάρχουν ορισμένες οδηγίες οι οποίες ισχύουν για να αποτρέψουν θλάση των μυών κατά την διάρκεια της άρσης:

- ◆ Χρησιμοποίησε πλήρως τους δυνατούς μύες των ποδιών για την άρση περισσότερο από τους ευαίσθητους μύες της μέσης.
- ◆ Χρησιμοποίησε το βάρος του σώματος για να ξεκινήσεις την κίνηση στην επιθυμητή διεύθυνση.
- ◆ Αν το αντικείμενο για άρση είναι πολύ μεγάλο ή πολύ βαρύ, ζήτησε βοήθεια.

- ◆ Μην υπερεκτείνεις το σώμα σου. Αυτό μπορεί να προκαλέσει σοβαρά τραύματα.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Είσοδος αέρα

Η αναρρόφηση αέρα από ένα κινητήρα αεροσκάφους έχει αρκετή δύναμη ώστε να ρουφήξει έναν άνθρωπο. Ακόμα και σε μια απόσταση, η αναρρόφηση του κινητήρα είναι αρκετά δυνατή για να καταβροχθίσει αντικείμενα , όπως πλαστικές σακούλες , πλαστικά κύπελλα, πέτρες, διάφορα περιτυλίγματα κ.α. τα οποία μπορεί να προκαλέσουν ζημιά στον κινητήρα και να απαιτηθούν ακριβές επισκευές. Για αυτό συνιστάται η απομάκρυνση διαφόρων σκουπιδιών από την περιοχή της πίστας.

Έξοδος αέρα

Η έξοδος του αέρα είναι το ίδιο επικίνδυνη όπως και η είσοδος. Η υψηλή θερμοκρασία των αερίων μπορεί να προκαλέσει εγκαύματα στο δέρμα ενός ανθρώπου που κάθεται αρκετά κοντά και η εξάτμιση είναι δυνατόν να μετακινήσει εφόδια, ακόμα και να ρίξει κάτω και τον πιο βαρύ άνθρωπο.

Απαγορεύεται αυστηρά η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών εντός των απαγορευμένων περιοχών (επικίνδυνες ζώνες των κινητήρων) του αεροσκάφους, όταν είναι αναμμένα τα beacon lights (κόκκινα φώτα της ατράκτου). Εφόσον παραμένουν αναμμένα τα beacon lights, οι κινητήρες του αεροσκάφους δεν έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας. Η αποστάσεις ασφαλείας είναι 7,5 μέτρα από μπροστά και 200 μέτρα από πίσω.

Καθαριότητα πίστας

Αντικείμενα τα οποία βρίσκονται στη πίστα μπορεί να αποβούν επικίνδυνα, εάν δεν μαζευτούν, για τα ελαστικά των αεροσκαφών και τους κινητήρες τους, βάζοντας σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους. Μερικά παραδείγματα των αντικειμένων αυτών είναι :

- ◆ Πέτρες.
- ◆ Λάδια, κουτιά και μπουκάλια.
- ◆ Βίδες και τα παξιμάδια τους.
- ◆ Κομμάτια ξύλου από ,παλέτες και σανίδες.
- ◆ Μεταλλικοί σύνδεσμοι.
- ◆ Πλαστικοί σάκοι και αντικείμενα.
- ◆ κρίκοι για δέσιμο αντικειμένων.
- ◆ Τροχοί και χερούλια αποσκευών.
- ◆ Αντικείμενα catering

ΕΝΤΟΛΕΣ Ο.Α. & ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ **ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ)**

Απαγορεύονται:

- ◆ Το κάπνισμα και κάθε χρήση φωτιάς στο χώρο της πίστας.
- ◆ Η χρήση αλκοολούχων ποτών.
- ◆ Η εργασία στην πίστα με ακατάλληλη ένδυση.
- ◆ Η κυκλοφορία στους ελεγχόμενους χώρους με αιχμηρά αντικείμενα.
- ◆ Η κυκλοφορία στους ελεγχόμενους χώρους με χρηματικά ποσά άνω των όσων προβλέπεται από την ΥΠΑ.
- ◆ Η κυκλοφορία στους ελεγχόμενους χώρους χωρίς την ανάρτηση της υπηρεσιακής ταυτότητας.

- ◆ Η κυκλοφορία δίπλα – εμπρός – πίσω από τα αεροσκάφη όταν βρίσκονται σε κίνηση.
- ◆ Η άσκοπη χρήση των εφοδίων .
- ◆ Η αφαίρεση από τα οχήματα των προστατευτικών τους μερών.
- ◆ Η χρησιμοποίηση των μηχανημάτων από ανεκπαίδευτο προσωπικό.
- ◆ Η ρύπανση της πίστας.
- ◆ Η ανεξέλεγκτη φόρτωση αποσκευών.
- ◆ Το άνοιγμα των θυρών του αεροσκάφους αν προηγουμένως δεν έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα.
- ◆ Η εγκατάλειψη των οχημάτων στην πίστα.
- ◆ Η διασταύρωση με τα αεροσκάφη.
- ◆ Η όπισθεν κίνηση των οχημάτων και των tractors, εκτός ειδικών περιπτώσεων σύνδεσης.
- ◆ Η παρεμπόδιση πυροσβεστικών οχημάτων και άμεσης βοήθειας.
- ◆ Η αποβίβαση στους χώρους των ελιγμών των αεροσκαφών.
- ◆ Η κίνηση των οχημάτων άνω των 40 χιλ. την ώρα.
- ◆ Η κίνηση των οχημάτων στις περιοχές τροχοδρόμησης των αεροσκαφών.

ΑΛΦΑΒΗΤΟ (ALRHABET)

Η επικοινωνία μεταξύ του προσωπικού είναι πολύ σημαντική. Γι' αυτό έχει καθιερωθεί ένα αλφάβητο στο οποίο τα γράμματα αντιπροσωπεύονται από μια λέξη η οποία είναι πολύ δύσκολό να παρερμηνευθεί και της οποίας το πρώτο γράμμα είναι το γράμμα το

οποίο θέλουμε να εκφωνήσουμε. Το αλφάβητο αυτό είναι διεθνές και έχει ως εξής:

A ALPHA	N NOVEMBER
B BRAVO	O OSCAR
C CHARLIE	P PAPA
D DELTA	Q QUEEN
E ECHO	R ROMEO
F FOXTROT	S SIERRA
G GOLF	T TANGO
H HOTEL	U UNIFORM
I INDIA	V VICTOR
J JULIET	W WHISKY
K KILO	X XENOS
L LIMA	Y YANKEE
M MIKE	Z ZULU

ΣΗΜΑΤΑ

Για τις ανάγκες επικοινωνίας μεταξύ των Αεροπορικών Εταιριών έχει αναπτυχθεί και τυποποιηθεί μια διαδικασία με το όνομα sita η οποία χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή σημάτων. Υπάρχουν διευθύνσεις οι οποίες αποτελούνται από μια σειρά γραμμάτων όπου τα τρία πρώτα είναι η πόλη στην οποία απευθύνονται, τα δύο επόμενα είναι το τμήμα ή υπηρεσία που πρέπει μα το λάβει και τα δύο τελευταία είναι η Αεροπορική Εταιρία.

Παράδειγμα: η διεύθυνση **ΑΤΗΑΡΟΑ** , σημαίνει ότι το σήμα απευθύνεται στην Αθήνα, στο αεροδρόμιο και στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

Οι διευθύνσεις υπάρχουν σε καταλόγους της Ι.Α.Τ.Α.

ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΣΗΜΑΤΟΣ

1. Προτεραιότητα

Χαρακτηρίζεται από έναν κωδικό που αναγράφεται στη αρχή κάθε σήματος και ανάλογα με αυτόν γίνεται η αποστολή του από το κέντρο ελέγχου. Έτσι έχουμε σήματα άμεσης προτεραιότητας: QX, QU και σήματα χωρίς προτεραιότητα QK, QD

2. Διευθύνσεις

Αναγράφονται κωδικοποιημένες οι διευθύνσεις αποστολής του σήματος.

3. Αποστολέας

Αναγράφεται η διεύθυνση του αποστολέα και ακολουθεί ο κωδικός του Αερομεταφορέα χάριν του οποίου στέλνεται το σήμα και στον οποίο χρεώνεται, καθώς επίσης η ημερομηνία αποστολής, η ώρα σε UTC και τα αρχικά του χειριστή του τηλετύπου.

4. Είδος σήματος

MVT: MOVEMENT MSG

LDM: LOAD MSG

CPM: CONTAINER – PALLET MESSAGE

DLM: DELAY MESSAGE και άλλα.

5. Κείμενο

Αναγράφεται κείμενο ανάλογο με το είδος του σήματος.

6. τα σήματα στέλνονται και παραλαμβάνονται από:

- a) SITA
- b) ICAO
- c) OA COMPUTER CHANNEL
- d) TELEX

e) FAX

Επομένως, είναι φυσικό να επιλέξουν οι επιβάτες την ασφαλέστερη αεροπορική εταιρία, δηλαδή την Ο.Α. για την εναέρια μεταφορά τους στους προορισμούς που επιθυμούν.

3. Παρεχόμενες υπηρεσίες που ενεργούν καταλυτικά στη διαμόρφωση της τουριστικής ζήτησης.

α. Olympic Catering.

Μια καταξιωμένη εταιρία τροφοδοσίας στην Ελλάδα, που φροντίζει πάνω από όλα την καλύτερη δυνατή ικανοποίηση των γαστρονομικών επιθυμιών όλων των πελατών της είναι η Ο.Σ. εξαιρετικές διακρίσεις επιβραβεύουν την ποιότητα των γευμάτων σε τέτοιο βαθμό ώστε πέρα από την Ο.Α. η Ο.Σ. εξυπηρετεί επίσης και πολλές άλλες ξένες αεροπορικές εταιρίες, των οποίων έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη.

Τα εύγεστα εδέσματα, οι νόστιμες γαρνιτούρες, το συνδυασμό των πιάτων και γεύσεων, η ευφάνταστη παρουσία τους εξασφαλίζουν τις γευστικές αρέσκειες – γούστα – των περισσοτέρων επιβατών και κερδίζουν την εμπιστοσύνη του τουριστικού επιβατικού κοινού που πετά με την Ο.Α.

Τώρα, η Ο.Σ. κερδίζει έδαφος στον απαιτητικό χώρο της τροφοδοσίας δεξιώσεων, εξασφαλίζοντας την τελειότητα με κάθε τρόπο. Το αποτέλεσμα είναι εντυπωσιακό, είτε εμφανισιακά, είτε γευστικά.

Το Φιλόξενο πλήρωμα

Υπηρεσίες για άτομα με ειδικές ανάγκες



β. Φιλόξενο πλήρωμα

Ένας σημαντικός παράγοντας εν πτήσει είναι το φιλόξενο πλήρωμά του. Οι αεροσυνοδοί έχουν έναν σπουδαίο ρόλο : την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση και φροντίδα του επιβατικού κοινού της Ο.Α. Η εταιρία έχει άμεση επαφή, επικοινωνία με το κοινό της μέσω του ανθρώπινου δυναμικού που εργάζεται στην υπηρεσία της.

Μέλημά τους είναι η δημιουργία ζεστασιάς, οικειότητας και άνεσης μέσα σε ένα αεροπλάνο. Το ζεστό χαμόγελο, η γνώση ξένων γλωσσών, η δυνατότητα επικοινωνίας και η εξυπηρέτηση δημιουργούν συναίσθημα εμπιστοσύνης στο επιβατικό κοινό, κατευνάζοντας ακόμα και τις πιθανές εναέριες φοβίες τους.

Το σύνολο των ευνοϊκών συνθηκών που επικρατούν μέσα στα αεροπλάνα της Ο.Α. και δημιουργείται από το φιλόξενο πλήρωμά του, αποτελεί την εικόνα που αποτυπώνεται στο μυαλό του ταξιδιώτη – τουρίστα. Σε γενικό επίπεδο υπηρεσιών η Ο.Α. διακρίνεται για τα υψηλά δεδομένα της και με κάθε τρόπο εξασφαλίζει την ικανοποίηση των αναγκών των ταξιδιωτών της. Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού εναέριου προϊόντος είναι μονόδρομος που περνά μέσα από την ποιότητα.

Η "φιλοξενία" είναι λέξη- και αξία- ελληνική. Αν η Ο.Α. έχει στεγάσει στα ιπτάμενα οχήματα της κάτι από το άρωμα αυτής της οικειότητας, έχει ίσως έτσι βρει το κέντρο του αισθήματος εμπιστοσύνης. Λέει ο Παύλος Ιωαννίδης για την αντίληψη φιλοξενίας που είχε ο Ωνάσης : Όταν ξεκινήσαμε και κάναμε δρομολόγια Ευρώπης, είχε επίχρυσα μαχαιροπίρουνα. Στην πρώτη θέση είχε κερύ στα τραπεζάκια. Ήθελε στα 707 και στα 747 να βάλει πιάνο μέσα. Ο νους του ήταν να δώσει το καλύτερο σέρβις κι αυτό του το αναγνώρισαν οι ξένοι. Ήθελε να δώσει στον επιβάτη ότι καλύτερο

υπήρχε Δεν κοιτούσε το κόστος. Ήθελε να μπει τέλειος στην αγορά. Η εμφάνιση του αεροσκάφους ήταν συνδεδεμένη με την εμφάνιση της Ελλάδας. Ο τρόπος που φερόταν το προσωπικό έπρεπε να μυρίζει Ελλάδα.

Βρίσκεσαι μέσα σε ένα αεροσκάφος της Ο.Α., επιβάτη-αναγνώστη μου, ενώ χαίρεσαι αυτή την αίσθηση της φροντίδας. Η άφησες πίσω σου ή είναι ακόμα μακριά σου η πραγματικότητα των αεροδρομίων μας. Μία όχι ζηλευτή πραγματικότητα, οπωσδήποτε. Ξέρω ότι συχνά ταυτίζεις τις υπηρεσίες εδάφους της Ολυμπιακής με την κατάσταση των αεροδρομίων. Το γνωρίζουν, επίσης, και τα ανώτατα στελέχη της εταιρείας.

γ. Υπηρεσίες για παιδιά και για άτομα με ειδικές ανάγκες

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανταποκρίνεται στις αυξημένες απαιτήσεις φροντίδας των παιδιών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, με ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα υπηρεσιών και προσφορών. Συνοδεύει τα ταξίδια με εξειδικευμένες παροχές και εγγυάται τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια και την πιο ευχάριστη διαμονή από την απογείωση έως και την άφιξη.

Παιδιά έως 12 μηνών:

- Προσφέρεται παιδική τροφή σε βαζάκι στις πτήσεις εξωτερικού (για μικρές και μεσαίες αποστάσεις), κατόπιν παραγγελίας κατά την κράτηση της θέσης.
- Προσφέρονται καλαθάκια ανάπαυσης στη διακεκριμένη θέση των A340 – 300, A300 – 600 και στη διακεκριμένη θέση των B737 – 400, B737 – 200.
- Ειδικό στήριγμα αλλαγής πάνας στα A340 – 300, A300 – 600, B737 – 400, B737 – 200.

- Ειδικές ζώνες ασφαλείας για παιδιά έως 2 ετών.

Παιδιά 1 – 10 ετών :

- Ειδικό παιδικό menu για πτήσεις εξωτερικού δικτύου, κατόπιν παραγγελίας του συνοδού κατά την κράτηση της θέσης.
- Παιδικό περιοδικό ποικίλης ύλης στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Ασυνόδευτα παιδιά:

- Φροντίδα και παρακολούθηση κατά την πτήση και ασφαλή παράδοση στους κηδεμόνες στον τόπο προορισμού.
- Αποκλειστική συνοδός εφόσον ζητηθεί με επιπρόσθετη χρέωση.

Άτομα με ειδικές ανάγκες:

- Δωρεάν παροχή αναπηρικής καρέκλας προς και από το αεροσκάφος, εφόσον ζητηθεί κατά την κράτηση της θέσης.
- Ειδικά ανυψωτικά οχήματα (hight-loader), για τη σωστή μεταφορά και επιβίβαση των ασθενών.
- Παροχή φορείου εν πτήσει, εφ' όσον ζητηθεί κατά την κράτηση της θέσης. Με υπόδειξη αντίστοιχων ιατρικών εγγράφων.
- Παροχή θεραπευτικού οξυγόνου και μάσκας εν πτήσει κατόπιν συνεννόησης.
- Ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες στα A340 – 300, A300 – 600, B737 – 400 και B737 – 200.
- Δυνατότητα μετακίνησης με ειδική αναπηρική καρέκλα στα A340 – 300.
- Αρθρωτά εξωτερικά προσάγκωνα στα καθίσματα των A340 – 300, A300 – 600, B737 – 200 και B737 – 400.

- Ειδικές παροχές ηλεκτρικού ρεύματος για ιατρικούς σκοπούς , όπως για θερμοκοιτίδες, αναπνευστικές συσκευές κ.α στα Α340 – 300.

4. Μονοπωλιακοί προορισμοί της Ο.Α.

- ◆ Η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα είναι ο βασικός σύνδεσμος της Ο.Α. με όλα σχεδόν τα ελληνικά νησιά.
- ◆ Η Ολυμπιακή Τουριστική (μέχρι να κλείσει) είχε πελάτες από τους παρακάτω προορισμούς :

DXD: Ντουμπάι

RUH: Ριάντ

CDH: Κοπεγχάγη

WAS: Ουάσιγκτον

KWI: Κουβέιτ

MUC: Μόναχο

NIC: Κύπρος

AMS: Άμστερνταμ

STO: Στοκχόλμη

BEY: Βηρυτός

TLV: Τελ Αβίβ

HFA: Χάιβα

IRS: Ιερουσαλήμ

SYD: Σίντνεϋ

MEL: Μελβούρνη

CAI: Κάιρο

Η Ο.Α. είναι η μόνη εταιρία που έχει το ελληνικό μονοπώλιο, για τα εξής γεωγραφικά διαμερίσματα και ηπείρους : Ν. Αφρική, Καναδάς, Αυστραλία, Κουβέιτ, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας.

Οι μονοπωλιακοί προορισμοί, για τους οποίους ναυλώνει πτήσεις, είναι :

Γενεύη, Μάντσεστερ, Λισσαβόνα, Βοστώνη, Μόντρεαλ, Τορόντο, Νάπολη, Βενετία, Μόναχο, Μεμβούρνη, Σίντνεϋ, Τεχεράνη, Ντύσελντοφ, Βερολίνο, Πράγα, Αλεξάνδρεια, Γιοχάνεσμπουργκ, Βαγδάτη.

Η Ο.Α. είναι επίσης η μοναδική γέφυρα με χώρες όπως π.χ. Λίβανος, Ισραήλ, Ιορδανία στις οποίες, όμως, η Ελλάδα δεν έχει επεκτείνει το τουριστικό της προϊόν. Οι παραπάνω προαναφερόμενοι μονοπωλιακοί προορισμοί θεωρούνται περισσότερο τουριστικοί καθώς εισρέει συνάλλαγμα από τους εισερχόμενους τουρίστες στη χώρα μας.

Υπάρχουν προτάσεις επέκτασης των αερογραμμών της Ο.Α. σε προορισμούς όπως : Λουξεμβούργο, Μαρόκο, Σουηδία, Συρία, Τυνησία, Αλγερία, Αζερμπαϊτζάν, Φιλανδία.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία εκτελεί τα παρακάτω δρομολόγια εσωτερικού :

Αθήνα

Αλεξανδρούπολη, Αστυπάλαια, Ζάκυνθο, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ικαρία, Ιωάννινα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κάρπαθο, Καστοριά, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Κοζάνη, Κύθηρα, Κω, Λέρο, Λήμνο, Μήλο, Μύκονο, Μυτιλήνη, Νάξο, Πάρο, Πρέβεζα, Ρόδο, Σάμο, Σαντορίνη, Σητεία, Σκιάθο, Σύρο, Χανιά, Χίο.

Θεσσαλονίκη

Ηράκλειο, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Λήμνο, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σάμο,
Χανιά, Χίο.

Κάρπαθο

Κάσο

Κεφαλονιά

Ζάκυνθο

Λήμνο

Μυτιλήνη

Μυτιλήνη

Σάμο

Μυτιλήνη

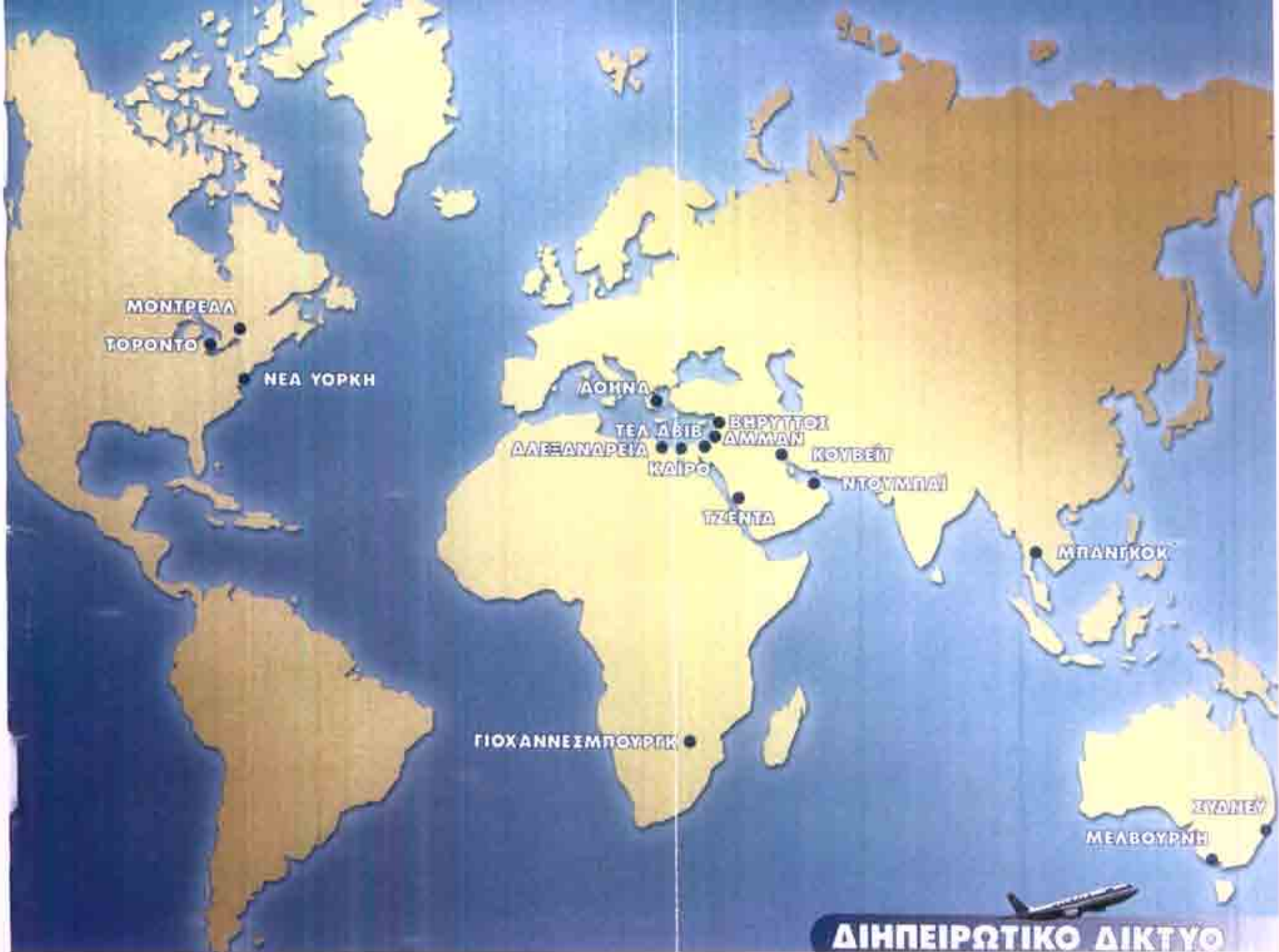
Χίο

Ρόδο

Ηράκλειο, Κάρπαθο, Κάσο, Καστελόριζο.



Athens - Rome	In cooperation with W. Airlines
Athens - Dobruja	
Athens - Poitiers	In cooperation with CSA
Athens - London	In cooperation with TAP via Milan
Athens - Warsaw	In cooperation with Aegean Express
Athens - Malta	In cooperation with Air Malta



ΜΟΝΤΡΕΑΛ
ΤΟΡΟΝΤΟ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

ΑΘΗΝΑ
ΤΕΛ ΑΒΙΒ
ΔΑΛΕΣΑΝΔΡΕΙΑ
ΚΑΙΡΟ
ΒΗΡΥΤΤΟΣ
ΔΑΜΜΑΝ
ΚΟΥΒΕΙΤ
ΙΝΤΟΥΜΠΑΙ
ΤΖΕΝΤΑ

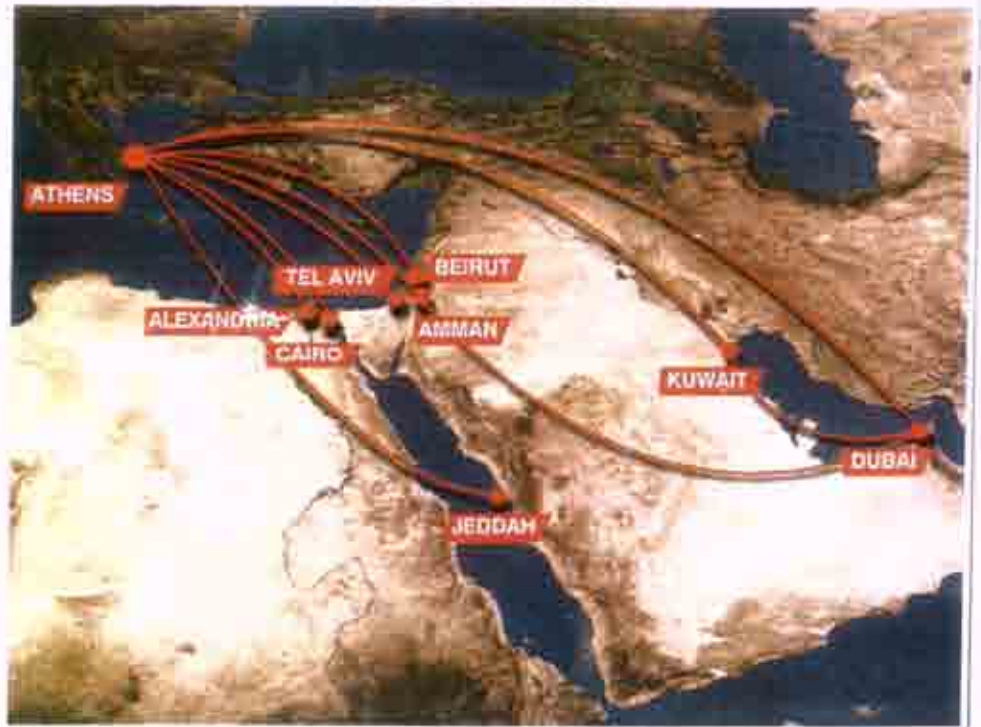
ΓΙΟΧΑΝΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ

ΜΠΑΝΓΚΟΚ

ΣΥΔΝΕΥ
ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ

ΔΙΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

MIDDLE EAST



DEPARTURES FROM THESSALONIKI





DEPARTURES FROM THESSALONIKI



Summer Only



ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ / ATHENS AIRPORT

ΜΕΡΟΣ Δ΄

1. Κοινωνική προσφορά της Ο.Α. – Αγγελιοφόρος ελληνικής κουλτούρας.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι η Ο.Α. έχει σχέση αλληλένδετη με τον τουρισμό. Η πορεία της Ο.Α. επηρεάζει την εξέλιξη τόσο του τουριστικού κλάδου στη χώρα μας όσο και τη δυναμική της πορείας των μεμονωμένων τουριστικών γεγονότων. Εξετάζοντας αυτή την αναπόσπαστη σχέση καταλήγουμε εύλογα στο συμπέρασμα ότι δεν θα μπορούσαμε να μελετήσουμε τον τουρισμό στην ολοκληρωμένη του διάσταση ανεξάρτητα από την Ολυμπιακή, αλλά ούτε και το αντίθετο. Η απόπειρα για έναν τέτοιο διαχωρισμό όμως θεωρείται αναγκαία, έτσι ώστε να φανερωθεί όχι μόνο η άμεση επίδραση που ασκούν αμοιβαία ο ένας τομέας στον άλλον αλλά και το γεγονός ότι η Ολυμπιακή εισβάλλει δυναμικά και στον κοινωνικό τομέα προσφέροντας έργο εποικοδομητικό, επηρεάζοντας έτσι έμμεσα ακόμα και την τουριστική εξέλιξη και πορεία. Μέσα από το κοινωνικό έργο της η Ολυμπιακή υιοθετεί όλο και περισσότερα ποιοτικά κριτήρια στην άσκηση της πολιτικής της και στην προσφορά υπηρεσιών στον ταξιδιώτη – τουρίστα. Σ' αυτό το σημείο συμβαίνει να πραγματοποιείται και η αύξηση ανάμεσα σε δύο ακραίες θέσεις : του τουρισμού σαν ένα καθαρά παραγωγικό και οικονομικό φαινόμενο και του τουρισμού σαν ένα ανθρωποκεντρικό και κοινωνικό φαινόμενο. Από αυτήν την εξισορρόπηση των δύο αυτών θέσεων υπαγορεύουν ότι ο πολίτης επιβάλλεται να βρίσκεται στην κορυφή των προτεραιοτήτων της, προσφέροντάς του τη δέουσα ποιότητα όσον αφορά τις υπηρεσίες της, χωρίς όμως να παραβλέπεται ποτέ το αντίκτυπο που θα έχει

βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα μια τέτοια παροχή τόσο στον τουριστικό κλάδο όσο και στον ευρύτερο οικονομικό κλάδο της εταιρίας. Η Ο.Α. «επενδύει» στην κοινωνική της πολιτική και προσφέρει υψίστης σημασίας παροχές βελτιώνοντας και την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών.

Μια τέτοια «επένδυση» όμως δεν είναι μονόδρομος, γιατί, καθώς μια εταιρία προσφέρει κοινωνικό έργο, αυτό θα αποφέρει για την ίδια καρπούς. Στη συγκεκριμένη περίπτωση για την Ολυμπιακή αυτό σημαίνει αύξηση της ζήτησής της από το τουριστικό – ταξιδιωτικό κοινό, αλλά και αποκατάσταση της φήμης της σαν εταιρία και ειδικότερα σαν εθνικός αερομεταφορέας που κατανοεί, σέβεται και ενδιαφέρεται για την όσο το δυνατόν ποιοτικότερη ικανοποίηση των αναγκών του κοινού της.

Στα πλαίσια λοιπόν μιας κοινωνικής πολιτικής, χορηγούνται εκπτώσεις από την Ολυμπιακή Αεροπορία σε διάφορες κοινωνικές ομάδες για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιφερειακής πολιτικής και των δημοσίων σχέσεων της κυβέρνησης με απώλειες εσόδων για την Ολυμπιακή Αεροπορία πολλών δις. Οι εκπτώσεις αυτές στα εισιτήρια εσωτερικού αφορούσαν ευρέα κοινωνικά στρώματα, όπως άτομα με ειδικές ανάγκες, εκπαιδευτικούς, δημόσιους υπαλλήλους, επιβάτες κοινωνικού τουρισμού ή μέλη Forum και συνεδρίων.

Σε περιπτώσεις ακόμη αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών όπως φυσικών καταστροφών, ατυχημάτων, ασθενειών που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης, το προσωπικό και τα αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας τίθενται στη διάθεση του επιβατικού κοινού που έχει ανάγκη μεταφοράς ή μεταφέρνουν τα ίδια έμψυχο και άψυχο υλικό που θα μπορούσε να προσφέρει κάθε δυνατή βοήθεια. Πρόσφατο παράδειγμα η ναυτική τραγωδία του «Εξπρές Σάμινα» κατά την οποία

ο Υπουργός μεταφορών και η διοίκηση του Ομίλου της Ολυμπιακής έθεσαν στη διάθεση των συγγενών των επιβατών του πλοίου αλλά και των διασωθέντων του τραγικού ναυαγίου δυο αεροσκάφη τύπου Dornier και πραγματοποίησαν πολλές έκτακτες πτήσεις προς Πάρο.

Επίσης, κατά τη διεξαγωγή των βουλευτικών εκλογών τεράστια επιβάρυνση δέχεται η κρατική Ο.Α. από τα τρία μεγαλύτερα κόμματα, κυρίως με δωρεάν μεταφορά μελών των κομμάτων ή ψηφοφόρων τους, σε πτήσεις εσωτερικού ή και του εξωτερικού για την εξυπηρέτηση των ομογενών στην άσκηση των εκλογικών τους υποχρεώσεων.

Ο εθνικός αερομεταφορέας είναι ακόμη που μεταφέρει τους έλληνες αθλητές σε κάθε είδους αθλητικές διοργανώσεις σ' όλο τον κόσμο, μεταφέροντας μαζί τον πολιτισμό, την ιστορία και την κουλτούρα εν γένει της Ελλάδας. Οι έλληνες Ολυμπιονίκες όπου κι αν βρίσκονται απολαμβάνουν τις υπηρεσίες της δικής τους εταιρίας για να καταφέρνουν πάντα τους υψηλούς στόχους τους.

Η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την πατρίδα μας, δίνει την ευκαιρία στον εθνικό αερομεταφορέα να συμβάλλει στην όσο το δυνατόν καλύτερη διεξαγωγή τους με την προσφορά υπηρεσιών ποιότητας στους αθλητές, τους συνοδούς τους και όσους θα ταξιδέψουν στη χώρα μας για να παρακολουθήσουν αυτή τη σημαντική διοργάνωση.

Πολλές προσπάθειες έχουν καταβληθεί από την Ο.Α. για την προσέλκυση στις πτήσεις της των ομογενών και όχι μόνο στο ταξίδι τους από και προς την Ελλάδα επιχειρώντας να τους δημιουργήσει κατά τη διάρκεια της πτήσης την αίσθηση πως βρίσκονται σε ελληνικό περιβάλλον με ελληνόγλωσσα έντυπα, νόστιμο φαγητό, ελληνικό κρασί, φιλική υποδοχή και ευγενική εξυπηρέτηση. Μ' αυτόν τον τρόπο το ελληνικό πνεύμα ταξιδεύουν σ' όλο τον κόσμο με τα αεροσκάφη της Ο.Α.

Στην προσπάθειά της να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις που προκύπτουν από την άρση του μονοπωλίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας και την έναρξη λειτουργίας του Δ.Α.Α., η Ο.Α. με τη χρήση αναβαθμισμένων υποδομών και σύγχρονων τεχνολογιών διαφοροποιεί σημαντικά τον τρόπο παροχής υπηρεσιών, όσον αφορά την ποιότητα, την πιστότητα και την ασφάλεια.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο βελτιώνονται τα γραφεία των αεροπορικών εταιριών οι περιοχές ελέγχου εισιτηρίων, το εστιατόριο, οι χώροι υγιεινής, η αίθουσα VIP. Αναβαθμίζεται επίσης η κεντρική αίθουσα υποδοχής και ανασχεδιάζονται το σύστημα φωτισμού, η επικοινωνία με κυλιόμενες σκάλες και η ηλεκτρονική πληροφόρηση και σήμανση.

Μια καινοτομία κύρους και υψηλών παροχών είναι το Ολυμπιακό διαβατήριο, που δίνει την ευκαιρία ταξιδιών στην Ευρώπη με τον οικονομικότερο συνδυασμό αεροπορικών εισιτηρίων και ξενοδοχείων, που προσφέρεται στην ελληνική αγορά. Το Ολυμπιακό διαβατήριο προσφέρει ακόμη δυνατότητα συνδυασμού μετάβασης σε δύο πόλεις στην ίδια χώρα και δυνατότητα παράτασης της διαμονής με ανάλογη επιβάρυνση.

Η υπηρεσία onephone του Ο.Τ.Ε. προσφέρει την δυνατότητα στους πελάτες της Ο.Α. να καλέσουν με έναν ευκολομημόνευτο αριθμό από οποιοδήποτε σημείο της χώρας με τον ίδιο τρόπο με αστική χρέωση. Οι κλήσεις των πελατών στην Ο.Α. δρομολογούνται ανάλογα με την ημερομηνία, την ώρα και την περιοχή από την οποία προέρχονται προς το αρμόδιο γραφείο. Η νέα αυτή υπηρεσία της Ο.Α. αποτελεί έναν ακόμη σημαντικό βήμα για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στο επιβατικό της κοινό, παράλληλα με την ανακαίνιση του εσωτερικού των αεροσκαφών της, αλλά και τη διεύρυνση του δικτύου της.

Ενδεικτική της ποιότητας και πιστότητας των υπηρεσιών, που προσέφερε ο κρατικός αερομεταφορέας, είναι η απόφαση της διοίκησης των Ε.Λ.Τ.Α. να επιστρέψει το σύνολο των εργασιών τους στην Ο.Α. που αφορούν τη μεταφορά του διεθνούς ταχυδρομείου μετά από διακοπή συνεργασίας κάποιων μηνών. Βασικό κριτήριο αυτής της απόφασης στάθηκε η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται από την Ολυμπιακή.

Είναι επιτακτική ανάγκη λοιπόν για να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις των καιρών και να αντιμετωπιστεί ο διεθνής ανταγωνισμός, η κρατική αεροπλοΐα να εκσυγχρονίσει τα αεροσκάφη της, να βελτιώσει τις υπηρεσίες, να εφαρμόσει νέο πρόγραμμα δρομολογίων, να αυξήσει τις πτήσεις της σε προορισμούς ιδιαίτερης εμπορικής σημασίας, έτσι ώστε να αυξηθεί η επιβατική της κίνηση και κατά συνέπεια η παραγωγικότητα και εκμετάλλευση των αεροσκαφών της.

Μέσω της πορείας της Ο.Α. και τον κοινωνικό της χαρακτήρα διαφαίνεται η προσφορά της στον ελληνισμό, καθώς ενώνει τις πέντε Ηπείρους και φέρνει κοντά τους Έλληνες. Έτσι, λοιπόν, με το κοινωνικό έργο που προσφέρει και τον ελληνισμό που αποπνέει, δημιουργεί θετικά συναισθήματα του ταξιδιώτη και ιδιαίτερα του τουρίστα, πράγμα που αποτελεί κίνητρο ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας μας.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΚΙ ΕΓΩ...



Ζαν - Πολ Μπελμοντό
Jean-Paul Belmondo

Τα αεροπορικά ταξίδια ένα
σημαντικό μέρος της ζωής τους.
Άνθρωποι γνωστοί και
καταξιωμένες προσωπικότητες
στους χώρους τους.
Κάποιοι από αυτούς φωτογραφήθηκαν,
όταν χρησιμοποίησαν τα
αεροσκάφη μας.
Κάποιο άλλοι έχουν κάτι προσωπικό
να θυμηθούν,
από τα ταξίδια που έκαναν με την
Ολυμπιακή Αεροπορία.

ΜΕΡΟΣ Έ

1. Σκιαγράφηση του μέλλοντος της Ο.Α.

Συμπεράσματα – Απόψεις

Οι βασικές αιτίες της κρίσιμης κατάστασης της Ο.Α.

Αναγκαιότητα εξυγίανσης.

Τα ταχύτατα αυξανόμενα και σε υψηλά ποσοστά κυμαινόμενα ελλείμματα, ο υψηλός βαθμός δανειακής εξάρτησης, η ανυπαρξία κανονισμού, διαφάνειας και διαφάνειας και αδιάβλητων διαδικασιών στις προμήθειες των αεροσκαφών, η ανορθολογική διάρθρωση και η υποαπασχόληση του παραγωγικού δυναμικού (εργαζομένων και λοιπών επενδύσεων), ο συγκεντρωτισμός στη λήψη αποφάσεων, οι ρουσφετολογικές προσλήψεις και αναδείξεις, η αναξιοκρατία, η ανοργανωσιά, η αυθαιρεσία, το χαμηλό ποιοτικό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών (με εξαίρεση την ασφάλεια των πτήσεων) και τα χαμηλά έσοδα και όσα άλλα καταμαρτυρούνται σε βάρος της Ο.Α., δεν οφείλονται ούτε και είναι αποτέλεσμα, κύρια, κάποιων ανίκανων ή ακατάλληλων μεμονωμένων στελεχών ή συλλογικά διοικήσεων.

Αποδείξαμε ήδη ότι τα υπαρκτά πράγματι φαινόμενα που παραθέσαμε πιο πάνω έχουν σαν γενεσιουργικές αιτίες :

- 1) Τη ζημιογόνα απέναντι στην κρατική Ο.Α. συμπεριφορά του κράτους ιδιοκτήτη από την κρατικοποίησή της (συμπεριλαμβανόμενης και της υπερτιμολογημένης εξαγοράς της) μέχρι σήμερα, σε αντίθεση με τη συμπεριφορά του κράτους απέναντι στον ιδιώτη πρώην ιδιοκτήτη Ωνάση.
- 2) Την παρέμβαση των διάφορων, κυβερνητικών κύρια κομμάτων στη διαχείριση της Ο.Α. και την επιβολή επιλογών (προμηθειών, προμηθευτών, επενδύσεων, προσλήψεων,

προαγωγών κλπ.) που αποφασίστηκαν σε κέντρα λήψης αποφάσεων εκτός Ο.Α.

- 3) Την καταστροφική εξάρτηση και υποταγή των συμφερόντων της Ο.Α. στα συμφέροντα του μεγάλου διεθνικού κεφαλαίου και κύρια των μονοπωλίων κατασκευής αεροσκαφών.
- 4) Την κακοδιαχείριση των υποθέσεων της Ο.Α. από τα εντεταλμένα διοικητικά και ιεραρχικά στελέχη.

Το περιεχόμενο και τα αποτελέσματα της ιδιωτικοποίησης

Ο πρώτος τύπος εκσυγχρονισμού είναι αυτός που προωθείται μέσα από την πολιτική της ιδιωτικοποίησης με όλες τις παραλλαγές.

Οι υποστηρικτές στη χώρα μας της εφαρμογής της ιδιωτικοποίησης και «ελεύθερου» ανταγωνισμού και στις αερομεταφορές προβάλλουν σαν επιχείρημα για την αναγκαιότητα άμεσης έναρξης και ταχύρυθμης εξυγίανσης, ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού της Ο.Α. για να ξεπεράσει την κρίσιμη σημερινή της κατάσταση.

Πρέπει να επισημανθεί ότι, παρά την κρίσιμη κατάσταση της κρατικής Ο.Α. που περιγράψαμε, στο διάστημα της κρατικής ιδιοκτησίας η Ο.Α., παρόλη την αύξηση του στόλου και των γραμμών της, έγινε μια από τις τρεις πιο ασφαλείς εταιρίες στον κόσμο σε μια εποχή που ο δείκτης των αεροπορικών ατυχημάτων ανέβηκε λόγω της φιλελευθεροποίησης.

Το περιεχόμενο λοιπόν της εισόδου με οποιαδήποτε μορφή και οποιοδήποτε ποσοστό του ιδιωτικού – μονοπωλιακού κεφαλαίου στην Ο.Α. είναι έμμεσα η ορθολογικοποίηση της λειτουργίας της, αλλά

περισσότερο η μεγιστοποίηση των κερδών του μεγάλου ελληνικού και διεθνικού κεφαλαίου.

Από τεχνική βέβαια άποψη, μπορεί ο ιδιώτης, εφόσον αυτό εξυπηρετεί τη μεγιστοποίηση των κερδών του, να πραγματοποιήσει ορισμένες και πιθανόν πολύ ουσιαστικές βελτιώσεις στην οργάνωση της λειτουργίας, τον εξοπλισμό, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, την ορθολογικοποίηση της σύνθεσης του στόλου της Ο.Α. κλπ.

Ο Υπουργός Μεταφορών κ. Χρήστος Βερελής φέρεται σύμφωνα με δημοσιεύματα του Τύπου, να προκρίνει ως λύση για την Ολυμπιακή Αεροπορία την απόσχιση του παθητικού της εταιρίας σε μια νέα αδρανή εταιρία, η οποία θα αναλάβει τα χρέη και το πλεονάζον προσωπικό, το οποίο θα μεταγάγει στο Δημόσιο, ή σε άλλους κρατικούς οργανισμούς. Και η εταιρία πλέον θα οδηγηθεί σε πώληση «καθαρή», απαλλαγμένη από χρέη και πλεονάζον προσωπικό.

Μέσα στο Δεκέμβριο του 2001 δημοσιεύθηκε στο διεθνή Τύπο η πρόσληψη ενδιαφέροντος του προς πώληση πακέτου. Το ποσοστό αυτό ήταν πλειοψηφικό και έφτασε στο 65% του μετοχικού κεφαλαίου του εθνικού αερομεταφορέα. Παράλληλα το προσωπικό της εταιρίας που από τις διαπραγματεύσεις της κυβέρνησης με τους ενδιαφερόμενους οίκους – κοινοπραξίες, κρίθηκε πλεονάζον και θα φύγει από την εταιρία είτε με μετατάξεις που θα γίνουν είτε με το νέο πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου.

Όλες οι παραπάνω κινήσεις στοχεύουν στη δημιουργία ενός ελκυστικού πακέτου μετοχών της Ολυμπιακής, ενώ την ίδια στιγμή πληροφορίες αναφέρουν ότι οι ενδιαφερόμενοι για την εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου και την ανάληψη του μάνατζμεντ της εταιρίας είναι πλέον τρεις.

Η κυβέρνηση πάντως και συγκεκριμένα οι δύο συναρμόδιοι υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών – Επικοινωνιών

αποφάσισαν ποιες είναι οι βασικές κινήσεις, που θα πραγματοποιήσουν, ώστε να κάνουν το «πακέτο» της Ο.Α. ιδιαίτερα ελκυστικό. Συγκεκριμένα αποφασίστηκε :

- ◆ Πώληση πλειοψηφικού πακέτου της εταιρίας, το οποίο, αν και δεν έχει ακόμα καθοριστεί, επίσημα αναμένεται να φτάσει και το 65%.
- ◆ Η παράδοση μιας υγιούς εταιρίας, η οποία θα προκύψει μέσα από το λογιστικό διαχωρισμό της Ολυμπιακής σε δύο εταιρίες. Η μια θα αναλάβει τα χρέη της Ο.Α. και η δεύτερη τις κερδοφόρες δραστηριότητες. Η πρώτη θα κλείσει αμέσως μετά την πώληση.
- ◆ Η πώληση της Ολυμπιακής θα γίνει μαζί με τις θυγατρικές εταιρίες που αποτελούν το κερδοφόρο τμήμα του εθνικού αερομεταφορέα.
- ◆ Η νέα εταιρία θα έχει τόσο προσωπικό όσο απαιτούν οι πραγματικές της ανάγκες.

Το μέλλον της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Στην αρχή του 2000 η Ο.Α. διευρύνει τους ορίζοντες της και με την πείρα 40 χρόνων προγραμματίζει την ανανέωση του στόλου της με υπερσύγχρονα αεροσκάφη, τη βελτίωση των εγκαταστάσεών της, την προσαρμογή και αναβάθμιση των υπηρεσιών της, σύμφωνα με τις ανάγκες, επιθυμίες και απαιτήσεις των πελατών της.

Ως βασικότερους στόχους οι βρετανοί μάνατζερ θέτουν τη μετατροπή της Ολυμπιακής σε «κορυφαία αεροπορική εταιρία στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της ανατολικής Μεσογείου» και « την κατάταξή της στους επτά κορυφαίους

αερομεταφορείς στον τομέα της ακριβείας των δρομολογίων». Επίσης, ως άμεσους στόχους οι ξένοι σύμβουλοι θέτουν :

- ◆ Τη σύμπραξη της θυγατρικής της Ο.Α., Olympic Catering, με μια διεθνή εταιρία που δραστηριοποιείται στο χώρο.
- ◆ Τη συνεργασία σε μορφή joint venture της Ο.Α. με άλλη εξειδικευμένη εταιρία στον τομέα των εμπορευμάτων.
- ◆ Την ενσωμάτωση του προγράμματος της Ο.Α., η οποία χαρακτηρίζεται ως ζημιογόνος επιχείρησης, σε αυτό της Ο.Α.
- ◆ Την αναδιάρθρωση του προγράμματος πτήσεων της Ο.Α. τόσο σε δρομολόγια της του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού.
- ◆ Την αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των πελατών και τις αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων σε αρκετούς προορισμούς.

Την ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών κατά 30 – 40% εντός της προσεχούς πενταετίας, προέβλεψε ο διευθύνων σύμβουλος της Ο.Α. κ. Ροντ Λίντς. Ωστόσο, τόνισε ότι δεν αναμένει περαιτέρω διεύρυνση του μεριδίου των ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών στις πτήσεις εσωτερικού, το οποίο ανέρχεται σήμερα στο 15%.. « Η ύπαρξη των εν λόγω εταιριών δεν μας προβληματίζει, καθώς ο φετινός χειμώνας θα είναι δύσκολος γι' αυτές. Εκτιμώ μάλιστα, ότι πολλές δεν θα υπάρχουν σε ένα χρόνο, καθώς η λειτουργία τους στηρίζεται αποκλειστικά στις φθηνές τιμές π.χ. η αεροπορική εταιρία AXON χρεοκόπησε. Τα μεγάλα έξοδα, σε συνδυασμό με το μικρό τους δίκτυο και την απουσία διαφοροποίησης θα τις αναγκάσει είτε σε συγχωνεύσεις είτε και σε αναστολή λειτουργίας» υποστήριξε ο κ. Λίντς.

«Το αεροδρόμιο Μακεδονία θα καταστεί κομβικό σημείο του δικτύου της Ολυμπιακής» συνέχισε ο κ. Λιντς. «Το πρόγραμμα της εταιρίας περιλαμβάνει απευθείας πτήσεις από την Θεσσαλονίκη προς τα μεγάλα ευρωπαϊκά κέντρα, αρχής γενομένης από καθημερινή απευθείας σύνδεση με Λονδίνο». Συνολικά προβλέπεται σημαντική αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων της Ολυμπιακής, με δύο καθημερινές πτήσεις προς και από τους κυριότερους ευρωπαϊκούς προορισμούς και μια καθημερινή προς τους δευτερεύοντες. Σύμφωνα με το σχέδιασμό, θα δρομολογηθούν καθημερινές πτήσεις προς Αυστραλία, Τορόντο, Βοστώνη και Γιοχάνεσμπουργκ, καθώς και δύο καθημερινές πτήσεις προς τη Νέα Υόρκη.

Επίσης, έγινε γνωστό ότι η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα θα διατηρήσει την ανεξάρτητη θέση της εντός του ομίλου, συνεργαζόμενες – βάσει συμβολαίων – με τη μητρική εταιρία. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές θα συνεχίσουν να λειτουργούν ως εταιρία charter το καλοκαίρι, ενώ το χειμώνα θα καλύπτουν ανάγκες συντήρησης και κενά της μητρικής εταιρίας. Το στόλο τους θα απαρτίζουν αρχικά τρία και μετέπειτα τέσσερα αεροσκάφη. Γενικότερα, θα αναπτυχθούν θυγατρικές συμβατές με τις κύριες δραστηριότητες του ομίλου.

Αισιοδοξία για την πορεία της Ο.Α. δηλώνουν το τελευταίο διάστημα κύκλοι του Υπουργείου Μεταφορών. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν το κλίμα έχει αναστραφεί, η διοίκηση κάνει λόγο για επέκταση του δικτύου και των δρομολογίων – προοπτική μάλλον αδιανόητη μέχρι πρότινος – οι Τράπεζες δέχονται να συζητήσουν για χορηγήσεις δανείων και χρηματοδοτήσεις εν γένει ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Μεταφορών που φέρονταν αποφασισμένη να εισηγηθεί την πώληση της εταιρίας σε ιδιώτες, έδωσε πίστωση χρόνου και αναμένει να εγκρίνει το επιχειρησιακό σχέδιο.



Σε ότι αφορά το δίκτυο, το υπό κατάθεση επιχειρησιακό σχέδιο σύμφωνα με αξιόπιστες πληροφορίες διατηρεί τα δρομολόγια προς Αυστραλία και Καναδά που τελούσαν υπό κατάργηση, προωθεί νέες γραμμές προς Αμερική με ευρωπαϊκούς προορισμούς (π.χ. Αθήνα – Μάντσεστερ – Τορόντο) και προβλέπει άνοιγμα προς τις αγορές της Κεντρικής Ασίας.

Η νέα διοίκηση πιστεύει ότι η «κακοδαιμονία» της Ο.Α. δεν οφείλεται στις δαπάνες τις οποίες θεωρεί ανελαστικές αλλά στα έσοδα και για αυτό επικεντρώνει, όπως λένε οι ίδιες πηγές τις προσπάθειές της στην αύξηση των πωλήσεων.

Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 2001 -- Ένα εκατομμύριο πενήντα χιλιάδες επιβάτες εμπιστεύθηκαν τον Όμιλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας για να μετακινηθούν τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας κατά το τελευταίο δίμηνο του 2000 (27/10/2000 - 04/01/2001).

Η μέση αύξηση της επιβατικής κίνησης του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο προς όλους τους προορισμούς έφτασε το 11,3%, ποσοστό που καταδεικνύει ότι ο έλεγχος της αεροπορικής αγοράς βρίσκεται κατά 75% στα "χέρια" του Ομίλου πιστοποιώντας τις καλύτερες προοπτικές για το μέλλον.

Η εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού στον Όμιλο της Ο.Α. είναι αποτέλεσμα της φιλοσοφίας που αναπτύχθηκε από την πλευρά της Διοίκησης το τελευταίο εξάμηνο για ενίσχυση των συχνοτήτων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό καθώς και της βελτίωσης της αξιοπιστίας των πτήσεων από και προς την Αθήνα που έφτασε το 80% ποσοστό από τα υψηλότερα μεταξύ των Ευρωπαϊκών εταιριών.

Σημειώνεται, ότι η επίδοση αυτή του Ομίλου της Ο.Α. οφείλεται κυρίως στην αναθεώρηση των διαδικασιών του κύκλου εξυπηρέτησης των επιβατών και στον καλύτερο συντονισμό των υπηρεσιών της.

Πιστεύεται, ότι μετά την μετεγκατάσταση του Ομίλου της Ο.Α. στο νέο σύγχρονο αεροδρόμιο των Σπάτων με τους προβλεπόμενους αυτοματισμούς, θα επιτύχει ακόμη καλύτερες επιδόσεις, στον ευαίσθητο τομέα της συνέπειας, που αποτελούσε στο παρελθόν το αδύνατο σημείο, όπως έδειξε πρόσφατη έρευνα της MRB Hellas που πραγματοποιήθηκε το περασμένο καλοκαίρι για λογαριασμό του Ομίλου της Ο.Α..

Παράλληλα η Διοίκηση του Ομίλου συνεχίζει με εντατικούς ρυθμούς την έγκαιρη προετοιμασία της μετεγκατάστασης της στο Νέο Διεθνή Αεροδρόμιο της Αθήνας Ελευθέριος Βενιζέλος την καθορισμένη ημερομηνία έναρξης.

Έτσι κατασκευάζει έργα και εγκαθιστά τους απαραίτητους εξοπλισμούς για την Ελαφρά Συντήρηση Αεροσκαφών, Εμπορευματικού Σταθμού (Cargo), Συγκρότημα Συντήρησης Εφοδίων Εδάφους, Μονάδα Τροφοδοσίας Αεροσκαφών (Catering), Κτιριακό Συγκρότημα και Υπόστεγο Αεροσκαφών Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, Εγκαταστάσεις παροχών στη βάση της Ο.Α. κλπ.

Ακόμα κατασκευάζεται το Κτιριακό Συγκρότημα και το Υπόστεγο της Τεχνικής Βάσης της Ο.Α. που θα ολοκληρωθεί σε μερικούς μήνες και το οποίο δεν είναι απαραίτητο για την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου.

Επίσης η Ο.Α. έχει προχωρήσει ικανοποιητικά στην σταδιακή εκπαίδευση του προσωπικού της στις συνθήκες λειτουργίας του νέου αεροδρομίου και ιδιαίτερα στις συνθήκες εξυπηρέτησης των επιβατών της στο σταθμό διακίνησης επιβατών που έχει κατασκευάσει η εταιρία του Νέου Αεροδρομίου.

ΟΜΙΛΟΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 27 ΟΚΤ
2000 - 04 ΙΑΝ 2001

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΤΗΣΕΙΣ		2000	2001	Αύξηση
Αριθμός Πτήσεων		4.922	5.845	18,8%
Προσφερόμενες Θέσεις		749.958	868.178	15,8%
Επιβάτες CLASS	C-	21.885	25.815	18,0%
Επιβάτες CLASS	Y-	383.745	446.556	16,4%
Σύνολο Επιβατών		405.630	472.371	16,5%

ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΤΗΣΕΙΣ		2000	2001	Αύξηση
Αριθμός Πτήσεων		8.713	9.439	8,3%
Προσφερόμενες Θέσεις		790.879	902.261	14,1%
Επιβάτες CLASS	C-	8.279	15.646	89,0%
Επιβάτες CLASS	Y-	526.856	559.100	6,1%

Σύνολο Επιβατών 535.135 574.746 7,4%

ΣΥΝΟΛΟ ΟΜΙΛΟΥ		2000	2001	Αύξηση
Αριθμός Πτήσεων		13.635	15.284	12,1%
Προσφερόμενες Θέσεις		1.540.8	1.770.4	14,9%
Επιβάτες CLASS C-		30.164	41.461	37,5%
Επιβάτες CLASS Y-		910.601	1.005.656	10,4%
Σύνολο Επιβατών		940.765	1.047.117	11,3%

Κάθε φορά που συγκρίνουμε την Ολυμπιακή σε σχέση με τις άλλες εταιρείες, σε ποία φάση, δηλαδή της εξέλιξης της βρίσκεται, πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη μας το αεροδρόμιο. Αυτό το θέμα είναι η "Αχίλλειος πτέρνα" των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Και οποιαδήποτε εξέλιξη χωρίς να λυθεί το πρόβλημα αυτό, θα είναι μια σταγόνα στον ωκεανό. Προσβλέπουμε στην έναρξη, λοιπόν, του αεροδρομίου των Σπάτων σαν, αν θέλετε, την πρώτη ευκαιρία που θα έχει η Ο.Α. να μπορέσει να υλοποιήσει το όνειρο του κομβικού σημείου της ευρύτερης περιοχής μας. Θα είναι η πρώτη φορά που θα

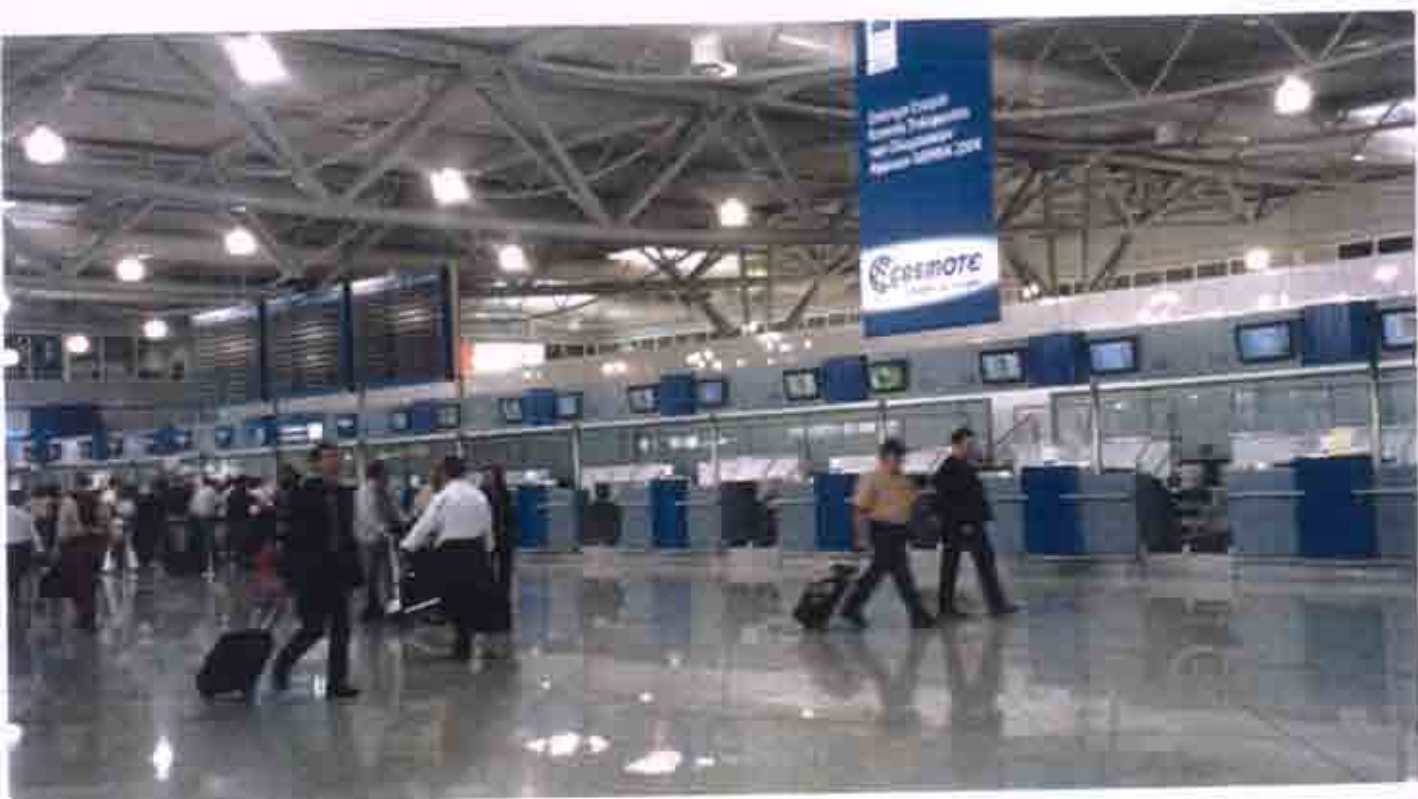
δοθεί η ικανότητα να εκμεταλλευτεί αυτή τη γεωγραφική θέση σαν το σημαντικότερο σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Το 1995 κάναμε μια επένδυση σ' ένα καινούριο μηχανογραφικό σύστημα. Αυτό ουσιαστικά έχει υλοποιηθεί. Αλλά ο επιβάτης βλέπει τα οφέλη μέχρι ένα πολύ περιορισμένο σημείο. Ένα ολόκληρο κομμάτι της μηχανογραφικής αυτής υποδομής προσκρούει στο αεροδρόμιο, που δεν έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις. Τα Σπάτα θα μπορέσουν να ελευθερώσουν πολλές απ' αυτές τις δυνατότητες, που θα τις εισπράξει ο επιβάτης.

Νέο αεροδρόμιο Σπάτων.

Επιπρόσθετη πρόκληση για τη βελτίωση των εργασιών της Ο.Α. αποτέλεσε η μετεγκατάσταση του κύριου μέρους των δραστηριοτήτων της στο νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα.

Η Ο.Α., διαψεύδοντας τις Κασσάνδρες που μιλούσαν για απώλεια της δραστηριότητας της επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling), όχι μόνο επελέγη μεταξύ των φορέων (πρώτη κατά σειρά) που παρέχουν Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης Πίστας στον Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», αλλά θα μετέχει στο σύνολο των παρεχόμενων υπηρεσιών διευρύνοντας το πεδίο των δραστηριοτήτων της.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των τριών διαγωνισμών για την επιλογή φορέων Παροχής Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρέτησης Πίστας, Cargo και καυσίμων, η Ο.Α. επελέγη και για τις τρεις δραστηριότητες. Έτσι πέραν α) του ground handling, β) του cargo, μπαίνει για πρώτη φορά και στην αγορά των καυσίμων, αφού μετέχει κατά 65% στην



κοινοπραξία που επελέγη για τον ανεφοδιασμό καυσίμων των αεροσκαφών.

A) ground handling : Το πελατολόγιό της περιλαμβάνει περισσότερες από 70 αεροπορικές εταιρίες (εμπορικές, τσάρτερς και εμπορευματικές), μεταξύ των οποίων είναι μερικές από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, οι οποίες έχουν συνηθίσει στην συνεχή παροχή των επίγειων υπηρεσιών με υψηλές προδιαγραφές της **Εταιρικής Μονάδας Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α.**

Η Ολυμπιακή Αεροπορία ανανεώνει καθημερινά και προσαρμόζει τις επίγειες υπηρεσίες της σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών της, θέτοντας κύριο στόχο της την **ασφάλεια**, την άμεση εξυπηρέτηση με επαγγελματισμό και μεθοδικότητα και την υψηλή ποιότητα των επίγειων υπηρεσιών της με αποτέλεσμα ο αριθμός των ικανοποιημένων πελατών να αυξάνεται συνεχώς.

Θεωρούμε αναγκαίο αλλά συνάμα και περιττό να τονίσουμε το γεγονός ότι, η **Εταιρία Μονάδα Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α.** ακολουθεί και εφαρμόζει αυστηρά τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από την I.A.T.A. και την A.E.A. (Association of European Airlines) με το άριστα εξειδικευμένο προσωπικό της. Η **Εταιρία Μονάδα Επίγειας Εξυπηρέτησης της Ο.Α.** πέτυχε για το 1999 το εκπληκτικό ποσοστό του **99,78%** σε "**On Time Performance**" για το Αεροδρόμιο του Ελληνικού και θεωρείται η καλύτερη στον τομέα της στην Ελλάδα.

B) cargo: Για την Ο.Α. όπως και για τις περισσότερες αεροπορικές εταιρίες το cargo τείνει σήμερα να αναδειχθεί σαν μια σημαντική πηγή εσόδων.

Αν μάλιστα συγκρίνουμε τις απαιτήσεις που έχουν τα εμπορεύματα σαν αντικείμενο μεταφοράς με αυτές του επιβάτη, καθώς επίσης και το κέρδος που προσπορίζει καθένα από αυτά, τότε αυτό και μόνο είναι αρκετό για να μας εξηγήσει γιατί οι αεροπορικές εταιρίες

έχουν ρίξει το βάρος τους στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών.

Έχει γίνει πλέον φανερό ότι το πνεύμα που επικρατεί στις αεροπορικές εταιρίες είναι ότι η ανάπτυξη των αερομεταφορών cargo βασίζεται κατά πρώτο και κύριο λόγο στην ενοποίηση όλων των συναφών με την λειτουργία του υπηρεσιών κάτω από μία ενιαία και ανεξάρτητη διοίκηση, και κατά δεύτερο λόγο στην επέκταση των δραστηριοτήτων σε door-to-door και σε trucking μεταφορές.

Τέλος για τον σκοπό αυτό κατασκευάζονται μοντέρνοι Εμπορευματικοί Σταθμοί με έντονη την παρουσία της αυτοματοποίησης και της ελαχιστοποίησης της χρήσης επίγειων μέσων στην εξυπηρέτηση του cargo

Η Ο.Α. με την συγκρότηση της ΓΔΕΜ είχε ακριβώς σαν στόχο την βελτίωση και την προσπορίσει κερδών μέσα από την ενοποίηση των διαφόρων δραστηριοτήτων που συνδέονταν με την εξυπηρέτηση του cargo.

Το γεγονός ότι το cargo είναι μια κερδοφόρα μονάδα ή στην χειρότερη περίπτωση μια μονάδα που καλύπτει το κόστος λειτουργίας της και έχει προοπτικές ανάπτυξης καθιστά φανερό ότι η σκέψη συγκρότησης της ΓΔΕΜ υπήρξε επιτυχής.

Σήμερα η ΓΔΕΜ έχει προχωρήσει στην μεταβολή του οργανογράμματός της δίνοντας σ' αυτό μια πιο ευέλικτη μορφή και πιστεύει ότι είναι δυνατή η παραπέρα ανάπτυξή της μέσα από την εγκατάσταση ενός συστήματος παρακολούθησης του εμπορεύματος - από την στιγμή που φθάνει στην Ο.Α. έως την στιγμή που παραδίδεται στον πελάτη - καθώς και μέσα από τον σχεδιασμό και την άσκηση μιας περισσότερο επιθετικής εμπορευματικής πολιτικής, εάν και εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες λειτουργίας της Ο.Α. Σε ό,τι αφορά το cargo η

Ο.Α. διεκδίκησε και κέρδισε την επιλογή της, με έναν μοντέρνο εμπορευματικό σταθμό, υψηλής αυτοματοποίησης αξίας 6 δις δραχμών.

Γ) Olympic fuel company: η νεότερη θυγατρική εταιρεία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε με σκοπό να τροφοδοτεί τα αεροσκάφη όλων των αεροπορικών εταιρειών με καύσιμα κορυφαίας ποιότητας. Ελέγχει και διατηρεί ανταγωνιστικές τις τιμές της, δίνοντας έτσι ένα πραγματικό πλεονέκτημα στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπου και δραστηριοποιείται.

Olympic Into-Plane Company A. E. Θυγατρική της ΟΑ και της TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION. Εταιρεία παροχής υπηρεσιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με αεροπορικά καύσιμα, στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος".

Η επιλογή της Ο.Α. και στους τρεις διαγωνισμούς σημαίνει ότι η εταιρία όχι μόνο κατοχύρωσε τη θέση της στο νέο αεροδρόμιο αλλά μπορεί να αντεπεξέλθει στις προκλήσεις και του πλέον σκληρού ανταγωνισμού. Επιπλέον η επιλογή εξυπηρέτησης που προσφέρει στους πελάτες της μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται εταιρίες με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών αλλά και απαιτήσεων όπως : Alitalia, Air France, British Airways, Delta, Emirates, Gulf Air και Singapore Airlines.

Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 2001 -- Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**» υποδέχθηκε σήμερα την πρώτη δοκιμαστική πτήση πολιτικού αεροσκάφους BOEING 737-400 της **ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ** γεγονός που ανοίγει νέους ορίζοντες για τις αερομεταφορές της χώρας. Το με ονομασία «**ΟΛΥΝΘΟΣ**» αεροσκάφος της Ο.Α. μετά από δεκάλεπτη πτήση από το αεροδρόμιο του Ελληνικού προσγειώθηκε στο διάδρομο 03R/21L και τροχοδρόμησε στον τροχόδρομο C.E. του Νέου Διεθνούς

Αερολιμένα Αθηνών στις 12.50 με απόλυτη ασφάλεια εφαρμόζοντας τα ισχύοντα πρότυπα αεροναυτιλίας. Η πρώτη δοκιμαστική πτήση της Ο.Α. είχε σαν υψηλούς επιβάτες τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Χρήστο Βερελή, τον Υφυπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Αλέκο Βούλγαρη, τον Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας κ. Δ. Καλόφωνο και τους Γενικούς Διευθυντές της εταιρίας, ενώ κυβερνήτης της πτήσης ήταν οι κ.κ. Γιώργος Στίκας και Βασίλης Δώριζας.

Με την άφιξη του αεροσκάφους στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών και μετά την τελετή υποδοχής που του επιφύλαξαν οι αρχές του Αερολιμένα, ο Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής δήλωσε:

"Είχαμε μία σύντομη, ωραία και ασφαλή πτήση. Εγκαινιάστηκε με ένα αεροσκάφος της Ο.Α. ο Νέος Αερολιμένας ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ. Είμαστε στην τελική ευθεία και πιστεύουμε ότι μέσα στον Μάρτιο, θα εκδώσουμε την άδεια, να λειτουργήσει το αεροδρόμιο."

Από την πλευρά τους τόσο ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Ο.Α. κ. Δ. Καλόφωνος όσο και ο Πρόεδρος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ΑΕ Dr. Χάρης Σταματόπουλος και ο Γενικός Διευθυντής κ. M. Mitscherlich σε δηλώσεις τους αμέσως μετά την προσγείωση του BOEING 737-400 επαναδιαβεβαίωσαν το άριστο της συνεργασίας των δύο πλευρών στο νέο περιβάλλον που ανοίγει για τις αερομεταφορές της χώρας η λειτουργία του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Υπενθυμίζεται ότι ο Όμιλος της Ο.Α. έχει ολοκληρώσει σε σημαντικό βαθμό τα έργα μετεγκατάστασης του, πρωταγωνιστεί στα δοκιμαστικά σενάρια λειτουργίας του Ν.Δ.Α.Α., ενώ η μεταφορά του συνόλου του εξοπλισμού και των εφοδίων εδάφους έχει προγραμματιστεί, με λεπτομέρειες, διατηρώντας

συγχρόνως ισορροπίες λειτουργίας στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού έως την έναρξη λειτουργίας του Ν.Δ.Α.Α. **«ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»**

Οι οποιοσδήποτε συνεχείς αναφορές σε ημιτελή έργα που θα συμβάλλουν δήθεν αρνητικά στη λειτουργία του Ομίλου της Ο.Α. στο Ν.Δ.Α.Α. δεν αντικατοπτρίζουν τη σημερινή εικόνα, η οποία στην πραγματικότητα της είναι τελείως διαφορετική, αφού ήδη στα Σπάτα έχει ξεκινήσει από καιρού η εγκατάσταση εξοπλισμού σε χώρους 6.000 τ.μ. , γίνεται δοκιμαστική λειτουργία του αγωγού καυσίμων, οι εγκαταστάσεις, **CARGO – CATERING – HANDLING – ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑΣ – ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ (Ο.Σ.Σ.)** είναι έτοιμες σε ποσοστό 95 – 100 % για να στεγάσουν όλες τις Υπηρεσίες και τις Θυγατρικές του Ομίλου.

Το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας είναι έτσι και αλλιώς την 1^η Μαρτίου 2001 μια πραγματικότητα. Τα οικονομικά στοιχεία του έργου είναι τα εξής :

- ◆ Συνολικός προϋπολογισμός 658 δις.
- ◆ Η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό είναι περίπου 7%.
- ◆ Κατασκευάστηκε με τη μέθοδο BOOT (κατασκευή, ιδιοκτησία, λειτουργία, μεταφορά ιδιοκτησίας). Υπεύθυνη για την κατασκευή και λειτουργία του νέου αεροδρομίου για περίοδο 30 ετών θα είναι η εταιρία «Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.» με τη μορφή ανώνυμης εταιρίας ιδιωτικού δικαίου. Αυτή έχει συσταθεί με τη συμμετοχή του ελληνικού κράτους, ως μετόχου πλειοψηφίας και μιας διεθνούς κοινοπραξίας ιδιωτικών εταιριών.

- ◆ Κατασκευαστική περίοδος : 51 μήνες. Έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου: Μάρτιος 2001. με το τέλος της κατασκευής του, επί πέντε μήνες δοκιμάστηκαν όλες οι εγκαταστάσεις του.
- ◆ Η έναρξη των διαδικασιών διαγωνισμού, έγινε το 1991. το 1995 υπεγράφη η σύμβαση ανάπτυξης του αεροδρομίου, το 1996, συγκροτήθηκε η εταιρία «Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.» και το 1997 έγινε η έναρξη κατασκευής του έργου.
- ◆ Κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου απασχολήθηκαν 4.000 εργαζόμενοι και 7.000 κατά τη λειτουργία του. Είναι γεγονός ότι πάνω από 14.000 νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου με την έναρξη της λειτουργίας του και την εγκατάσταση συμπληρωματικών αεροπορικών δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με στατιστικές που έχουν γίνει για λογαριασμό των μεγαλύτερων αεροδρομίων της Ευρώπης, έδειξαν ότι για κάθε θέση εργασίας στο αεροδρόμιο, δημιουργούνται τουλάχιστον δύο θέσεις εργασίας στην ευρύτερη περιοχή.
- ◆ Το νέο αεροδρόμιο αναμένεται να έχει κέρδη από το 2006, ενώ η διανομή του μερίσματος θα αρχίσει από το 2011.

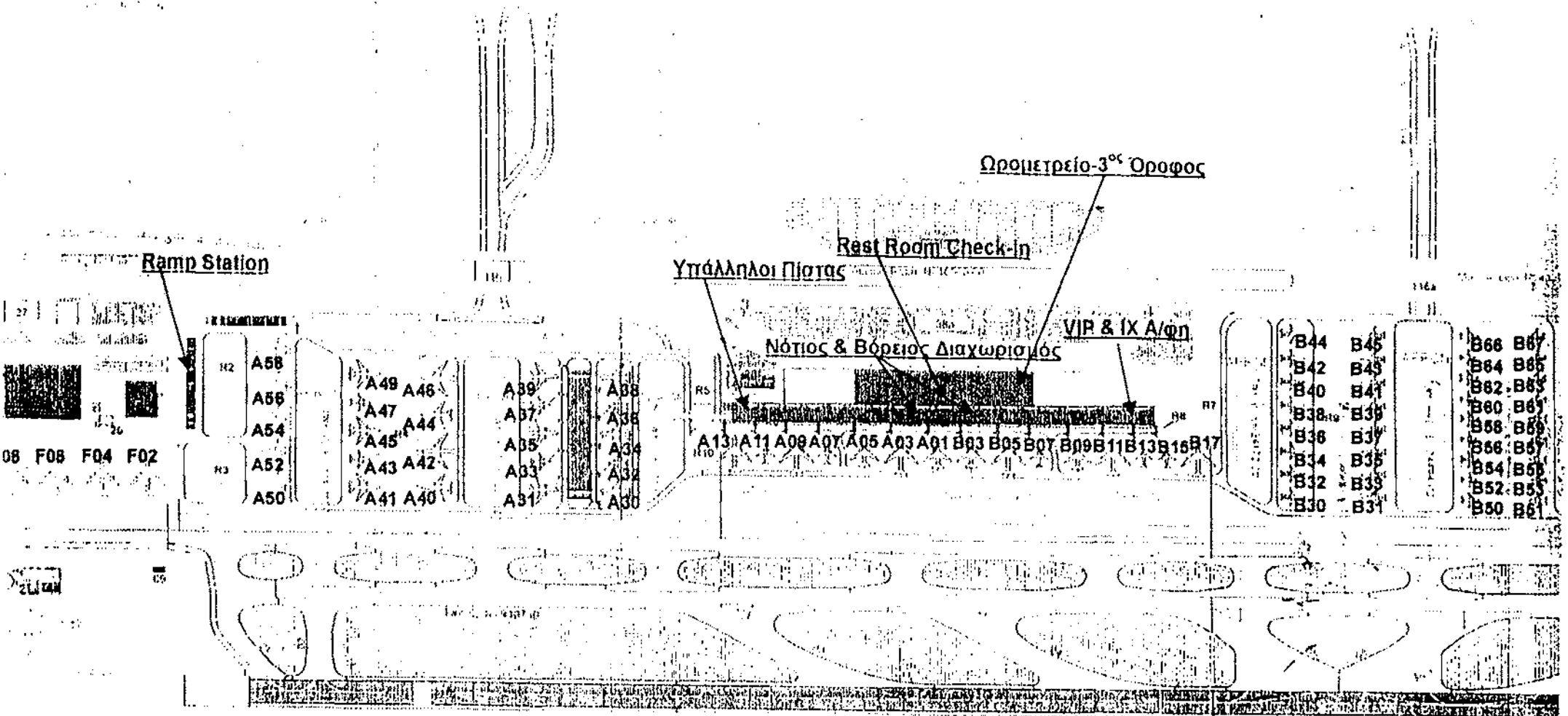
Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου είναι τα ακόλουθα :

- ◆ Εξυπηρετεί 6.000 επιβάτες την ώρα και 16.000.000 το χρόνο στην πρώτη φάση λειτουργίας του. Η δυναμικότητά του όμως μπορεί να φτάσει έως 50 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως στην τελική φάση της ανάπτυξής του.

- ◆ Είναι δυνατή η διακίνηση 200.000 τόνων εμπορευμάτων ετησίως . Το Ελληνικό είχε δυνατότητα για 135.000 τόνους.
- ◆ Υπάρχει δυνατότητα κινήσεων 65 αεροσκαφών την ώρα. Το Ελληνικό εξυπηρετούσε 35 αεροσκάφη την ώρα. Το αεροδρόμιο λοιπόν είναι βασισμένο στο σχεδιασμό παράλληλων διαδρόμων προσγείωσης – απογείωσης. Κάτι που επιτρέπει ταυτόχρονες προσγειώσεις και απογειώσεις αεροσκαφών.
- ◆ Οι θέσεις των αεροσκαφών είναι 83 (24 εφαπτόμενες και 59 απομακρυσμένες).
- ◆ Το μήκος των δύο διαδρόμων που έχει είναι τέσσερα χιλιόμετρα ο καθένας. Ανάμεσά τους υπάρχει απόσταση 1.575 μέτρων. Περιοχή, όπου λειτουργούν όλες οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.
- ◆ Ο κεντρικός αεροσταθμός καταλαμβάνει συνολική έκταση 150.000 τετραγωνικών μέτρων (στο Ελληνικό ήταν μόλις 33.351 τ.μ.). έχει τέσσερα επίπεδα με 14 γέφυρες επιβίβασης (φουσούνες άμεσης επιβίβασης) και 5.000 τετραγωνικά μέτρα για εμπορική ανάπτυξη. Ένα «συμπληρωματικό κτήριο» που συνδέεται με τον κεντρικό αεροσταθμό υπογείως με κυλιόμενους διαδρόμους. Αυτό θα έχει 10 ακόμη γέφυρες επιβίβασης (Δορυφορικός Αεροσταθμός Satellite).
- ◆ Ο χώρος «τσεκίν» (check in) καταλαμβάνει περίπου 5.400 τετραγωνικά μέτρα και έχει 140 γκισέ. Ο χώρος υποδοχής είναι 4.600 τετραγωνικά μέτρα. Ακόμα υπάρχουν 18 δίαυλοι ελεγχόμενης διέλευσης στον κεντρικό αεροσταθμό και έξι στο «συμπληρωματικό κτήριο».

- ◆ Κυλιόμενος υπόγειος, επιδαπέδιος ιμάντας που συνδέει όλα τα κτίρια των επιβατικών σταθμών.
- ◆ Υπάρχουν 15 ιμάντες αποσκευών. Από αυτούς είναι δυνατόν να περνούν 6.000 αποσκευές ανά ώρα. Υπάρχει αυτοματοποιημένο σύστημα του AIA (Athens International Airport) , αναγνώρισης ετικετών, με 100% δυνατότητα ελέγχου με ακτίνες X.
- ◆ Η κύρια πρόσβαση στο αεροδρόμιο προβλέπεται να υπάρξει με την κατασκευή της λεωφόρου έξι λωρίδων Σπάτων – Σταυρού – Ελευσίνας. Θα υπάρξει διαθέσιμος χώρος και για μελλοντική σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία προβλέπεται ότι θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2004.
- ◆ Πάρκινγκ για 3.187 αυτοκίνητα μικρής και μεγάλης διάρκειας παραμονής , 10 λεωφορεία και 101 ταξί.

ΑΡΙΘΜΗΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Α/ΦΩΝ ΣΤΟΝ Ν.Α.Α.
ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΩΝ ΩΡΟΜΕΤΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ



Οι σημαντικότερες από τις εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής στο Ελευθέριος Βενιζέλος είναι οι εξής :

- ◆ Η Τεχνική Βάση (υπόστεγο, γραφεία, συνεργείο) καλύπτει 44.052 τετραγωνικά μέτρα και το σύνολο της δόμησης είναι 72.000 τετραγωνικά μέτρα. Για το έργο είχαν προϋπολογίσει γύρω στα 21.8 δις δρχ. με 10% απρόβλεπτα. Τα δύο υπόστεγα της Τεχνικής Βάσης στο Ελληνικό διαθέτουν συνολική κάλυψη 19.188 τετραγωνικά μέτρα με σύνολο δόμησης , μαζί με τους χώρους γραφείων – συνεργείων, 51.775 τετραγωνικών μέτρων.
- ◆ Το υπόστεγο, μήκους 324.6 μέτρων και βάθος 84,6 μέτρων με ικανότητα να δέχεται συγχρόνως στο στεγασμένο χώρο της συνολικής επιφάνειας 27.461 τ.μ.. Ένα Α340 – 200, ένα Α300 – 600 και δύο Β737 – 400 για ελαφρά συντήρηση. Σύνολο επτά αεροσκάφη όλων των μεγεθών. Να σημειωθεί πως βάσει του υπάρχοντος σχεδιασμού της εταιρίας, η Ο.Α. στο τέλος του 2002 θα διαθέτει 40 αεροσκάφη (επτά με ατράκτους μεγάλου διαμετρήματος και 33 μικρού). Ο μελλοντικός σχεδιασμός προβλέπει πάντως την ύπαρξη 47 αεροσκαφών (12 ευρείας και 35 στενής ατράκτου).
- ◆ Ο συνεργειακός χώρος και τα γραφεία πίσω από το υπόστεγο έχουν διαστάσεις 298.4 μέτρα μήκος και 44.6 πλάτος. Συνολική επιφάνεια 16.591τ.μ. και δόμηση 44.300 τ.μ. σε υπόγειο, ισόγειο και δεύτερο όροφο.
- ◆ Υπόστεγα και συνεδριακοί χώροι υπερδιπλάσιας έκτασης από του Ελληνικού και συνολική δόμηση για όλες τις λειτουργίες κατά 50% σε σχέση με την υπάρχουσα για την Αεροπλοΐα, σύμφωνα με προκαταρκτικό σχεδιασμό

- ◆ εγκαταστάσεις συντήρησης εξοπλισμού επίγειας εξυπηρέτησης (Ground Handling), που έχουν κάλυψη 8.500 τ.μ. και συνολικά δομημένη επιφάνεια 15.000 τ.μ. έναντι 12.235 τ.μ. στο Ελληνικό.
- ◆ Στεγασμένοι χώροι του σταθμού εμπορευματικών μεταφορών, που καταλαμβάνουν 14.000 τ.μ. και 17.000 συνολική δόμηση, έναντι 7.964 του Ελληνικού.
- ◆ Τέλος, έκταση 7.200 τ.μ. για το Olympic Catering.

Σύμφωνα με τον Υπουργό Μεταφορών:

«Η Ολυμπιακή είναι παρούσα στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Και έχει σημαντικό ρόλο. Η παρουσία της στο νέο αεροδρόμιο με προϋποθέσεις ύπαρξης μη ανατρεπτικής μεταβολής του κόστους, ασφαλώς και βοηθά στην επιβίωσή της, αλλά διαμορφώνει και θετικές συνθήκες συνολικά για την πορεία της. Πρωτίστως γιατί έχει την ευκαιρία να αναπτύξει νέες δραστηριότητες. Πιστεύουμε ότι ένα από τα στοιχεία που μπορεί να προσελκύσουν τους ενδιαφερόμενους αγοραστές είναι αυτό ακριβώς το γεγονός. Όπως γνωρίζετε βρίσκονται σε εξέλιξη οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης, αφού η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην εταιρία είναι όρος για την επιβίωση της.

Η απόκτηση ενός σύγχρονου αεροδρομίου, όπως είναι αυτό των Σπάτων, δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς 16 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως, καλύπτει τις προβλεπόμενες ανάγκες για την επόμενη δεκαετία. Με δεδομένο ότι η ζήτηση θα αυξηθεί, και το επιθυμούμε αυτό, προβλέπεται η δυνατότητα επέκτασης.

Με το νέο αεροδρόμιο, πέραν της αύξησης της ασφάλειας των αερομεταφορών δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για τη συνολικότερη ανάπτυξη των μεταφορών στη χώρα μας. Σας επισημαίνω ότι θα είναι το πρώτο αεροδρόμιο της χώρας που θα είναι συνδεδεμένο με το

σιδηρόδρομο, καθώς και με μεγάλους οδικούς άξονες. Γεγονός που δίδει νέα μορφή στο χάρτη των μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις μεταφορές, στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

Οι συνδυασμένες μεταφορές έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική οικονομία και την ανάπτυξη, πολύ περισσότερο μάλιστα αφού η χώρα μας βρίσκεται σε κομβικό σημείο στην ευρύτερη περιοχή. Είναι γεγονός ότι ουσιαστικές προσπάθειες για την οργάνωση των συνδυασμένων μεταφορών έχουν εκδηλωθεί μόλις τα τελευταία χρόνια. Κύριος στόχος μας είναι η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου να συνδυαστεί με την πρόσβαση σε βασικές μεταφορικές πύλες, όπως είναι τα λιμάνια και οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Χαρακτηριστικότερες των συνδέσεων αυτών είναι οι προσβάσεις στο λιμάνι του Ικονίου, η νέα σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και η δημιουργία δικτύου εμπορευματικών κέντρων σε κομβικά κέντρα μετά από μελέτη των τοπικών συνθηκών, που αφορούν κυρίως την εμπορική ανάπτυξη των περιοχών και την ευκολία πρόσβασης.

Η σύνδεση του αεροδρομίου των Σπάτων με την ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και την υπόλοιπη Αττική θα γίνεται μέσω των εξής οδικών δικτύων:

- ◆ Αρτηρία Σταυρού – Αεροδρομίου.
- ◆ Νέα αρτηρία Αργυρούπολης – Μεσογείων, μέσω τούνελ στον Υμηττό.
- ◆ Δυτική λεωφόρος Υμηττού – Σταυρού.
- ◆ Αρτηρία Σταυρού – Ραφήνας.
- ◆ Νέα βόρεια οδική προσπέλαση αεροδρομίου Σπάτων.
- ◆ Βελτίωση, αναβάθμιση υφιστάμενων οδών διασύνδεσης Παλλήνης – Σπάτων – Παιανίας.

- ◆ Νέα παρακαμπτήριο ανατολικά του Κορωπίου.
- ◆ Νέα οδική σύνδεση αρτηρίας Σταυρού – Ραφήνας με περιοχή Ραφήνας – Αρτέμιδος.

Καταλήγοντας, η αποστολή του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, ικανοποίηση των πελατών, καθιέρωση της Αθήνας ως ηγέτη στη διεθνή ταξιδιωτική και τουριστική αγορά, τήρηση των υψηλότερων προτύπων αεροναυτιλίας και ασφάλειας αεροδρομίων, ενώ αποτελεί κίνητρο και ευκαιρία για την Ο.Α. να αναπτύξει νέες δραστηριότητες.

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟΥ 2002

Αθήνα, 9 Απριλίου 2002 -- Το πρόγραμμα το οποίο εφαρμόζεται εδώ και ένα χρόνο από την Ο.Α. έχει ήδη αποφέρει τα πρώτα θετικά αποτελέσματα.

Για τη Διοίκηση του Ομίλου της Ο.Α., η εφαρμογή αυτού του προγράμματος θεωρήθηκε απαραίτητη ώστε να αντεπεξέλθει ο Όμιλος στη μάχη "κρίση αγοράς" από την οποία βγήκε κερδισμένος αυξάνοντας μέσα από εύστοχους χειρισμούς το μερίδιο αγοράς από 49% σε 58% το πρώτο τρίμηνο του 2002 σε σχέση με αυτό του 2001.

Τα αποτελέσματα αυτά, παρά την συνεχή μείωση της επιβατικής κίνησης στην παγκόσμια αγορά των αερομεταφορών, είναι απόρροια βελτίωσης του δείκτη πληρότητας κατά 7,14%, αύξησης των μέσων εσόδων (28,57% εσωτερικό και 11,7% εξωτερικό) ανά εισιτήριο επιβάτη, μείωση του προσωπικού 9,20%, κατάργηση κατά 18% έντονα ζημιογόνων δρομολογίων με αντίστοιχη αναλογική μείωση δαπανών.

Σύγκριση Α΄ τριμήνου 2001-Α΄ τριμήνου 2002			
	2001	2002	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	49%	58%	+18,30%
ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ	56	60	+7,14%
ΠΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΝΟΛΟ)	13.950	11.500	-17,56%
ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	6.548	5.209	-20,44%
ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	7.402	6.291	-15,00%
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	486.579	403.634	-17,66%
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	602.620	545.703	-9,40%
ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	20.922.897	22.216.682	+6,18%
ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	91.721.123	91.118.990	-0,65%
ΜΕΣΟ ΕΣΟΔΟ/ΕΠΙΒΑΤΗ ΕΣΩΤ.	42,99	55,04	+28,57%
ΜΕΣΟ ΕΣΟΔΟ/ΕΠΙΒΑΤΗ ΕΞΩΤ.	152,20	170,00	+11,70%
ΑΡΙΘΜΟΣ Α/ΦΩΝ	32	27	-15,62%
ΩΡΕΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ	2.894	3.129	+8,12%
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ/Α/ΦΟΣ ΕΤΗΣΙΩΣ			
ΜΟΝΙΜΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	6.580	5.974	-9,20%

*Σε Ευρώ.

Στις **11 Σεπτεμβρίου 2001** η Ολυμπιακή Αεροπορία ανακοίνωσε ότι το αεροσκάφος A340 - 300 που εκτελούσε την πτήση O.A. 411 Αθήνα - Νέα Υόρκη με 269 επιβάτες επιστρέφει στην Αθήνα. Η απόφαση για την επιστροφή του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" ελήφθη λόγω των τραγικών γεγονότων στην Νέα Υόρκη εξ' αιτίας των οποίων έκλεισε ο εναέριος χώρος των Ηνωμένων Πολιτειών και ενώ το αεροσκάφος είχε ήδη πραγματοποιήσει πτήση 4 ωρών και βρισκόταν πάνω από το Λονδίνο.

Επίσης ανακοίνωσε ότι η πραγματοποίηση της αυριανής πτήσης για την Νέα Υόρκη θα εξαρτηθεί από την εξέλιξη των γεγονότων. Την επόμενη μέρα ενημέρωσε τους επιβάτες της ότι την Πέμπτη 13/ 9/ 2001 δεν θα πραγματοποιηθούν οι πτήσεις OA 411 προς Νέα Υόρκη και OA 423 προς Μόντρεαλ- Τορόντο.

Η συνεχής αναστολή λειτουργίας των εναέριων χώρων τόσο στις Η.Π.Α όσο και στον Καναδά οδήγησαν την O.A. στην λήψη της συγκεκριμένης απόφασης.

Στις **13 Σεπτεμβρίου 2001** η Εταιρεία συνεχίζει να βρίσκεται εν αναμονή επίσημης ενημέρωσης από τις Αμερικανικές Αρχές για να προχωρήσει στον επανασχεδιασμό του χρόνου εκτέλεσης των δύο αυριανών τακτικών πτήσεων της προς Νέα Υόρκη.

Επίσης ανακοινώνει ότι παρατείνεται η παραμονή της πτήσης OA 423 της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 προς Μόντρεαλ-Τορόντο στο αεροδρόμιο του Χάλιφαξ, παρά τις αντίθετες διαβεβαιώσεις των Καναδικών Αρχών για αναχώρηση της πτήσης.

"Τα τραγικά γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στην Νέα Υόρκη, άφησαν πίσω τους εκτός των άλλων και σοβαρά προβλήματα στην παγκόσμια αγορά των αερομεταφορών. Η Ολυμπιακή Αεροπορία όπως και όλες οι αεροπορικές εταιρίες δέχτηκε σοβαρό πλήγμα το οποίο με εμπορικό και επιχειρησιακό επανασχεδιασμό τής λειτουργίας

της αντιμετωπίζει με αισιοδοξία το τελευταίο διάστημα. Ως εκ τούτου, κάθε αναφορά σε δήθεν δυσλειτουργία της εταιρίας με αφορμή μάλιστα και την εξέλιξη στην πορεία ιδιωτικοποίησής της δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία θα συνεχίσει, όπως πάντα με ασφάλεια στις πτήσεις, να είναι ο μοναδικός ισχυρός συνδετικός κρίκος της Ελλάδας με την παγκόσμια κοινότητα."

Η βελτίωση των δεικτών του Ομίλου φαίνεται και από το γεγονός ότι η Ο.Α. για πρώτη φορά στην 50χρονη ιστορία της, παρουσιάζει αποτελέσματα σαφώς καλύτερα από το μέσο όρο των Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών (E.A.E.):

Σύμφωνα με τα τελευταία γεγονότα η Ευρωπαϊκή Ένωση κάλεσε την κυβέρνηση να προχωρήσει στην άμεση απόσυρση των αεροπλάνων τύπου Μπόινγκ 737/200 της Ο.Α., η κυκλοφορία των οποίων απαγορεύτηκε σε κοινοτικό επίπεδο από την 1^η Απριλίου 2002 για περιβαλλοντικούς λόγους (υπερβολικός θόρυβος).

Η απόσυρση των αεροπλάνων αναμένεται να προκαλέσει τεράστιο πρόβλημα στην Ο.Α. σε μια περίοδο κατά την οποία η εταιρία έχει άμεση ανάγκη όλων των αεροπλάνων της λόγω της έναρξης της τουριστικής κίνησης.

Σύμφωνα με τις κοινοτικές πηγές στις Βρυξέλες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναμένεται να στείλει προειδοποιητική επιστολή στην Αθήνα με την οποία θα ζητεί από την κυβέρνηση να αποσύρει άμεσα τα αεροπλάνα του προαναφερόμενου τύπου, διότι σε αντίθετη περίπτωση θα προσφύγει στο Δικαστήριο.

Το άρθρο 2 της κοινοτικής οδηγίας 92/14, που υιοθετήθηκε στις 2 Μαρτίου 1992. προβλέπει ότι από την 1^η Απριλίου 2002 τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τύπου Boeing 737/200

θα μπορούν να κυκλοφορούν υπό τους εξής δύο όρους :

- ◆ Να έχουν ηλικία μικρότερη των 25 ετών
- ◆ Να είναι εφοδιασμένα με το λεγόμενο Hushkit, ένα σύστημα μείωσης του θορύβου.

Μεταβατική περίοδος

Η δεκαετής μεταβατική περίοδος παρήλθε και τα 8 αεροπλάνα της Ο.Α. δεν πληρούν τους δύο προαναφερόμενους όρους. Ίσως διότι η διοίκηση της εταιρίας θεωρεί μεγάλο το κόστος των 1,5 – 2 εκατομμυρίων δολαρίων που απαιτεί η εγκατάσταση του συστήματός, ενώ πλέον απαιτείται και η ακινητοποίηση των αεροπλάνων για μια χρονική περίοδο.

Η διοίκηση της εταιρίας σταμάτησε να χρησιμοποιεί τα αεροπλάνα αυτά από την πρώτη 1^η Απριλίου σε πτήσεις προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω της απαγόρευσης αλλά φαίνεται ότι αυτά εξακολουθούν να εκτελούν σε δρομολόγια προς τρίτες χώρες και στο εσωτερικό της Ελλάδας.

Τον περασμένο Οκτώβριο ο υπουργός Μεταφορών κ. Χρήστος Βερελής είχε θέσει το θέμα στο Συμβούλιο της Ε.Ε. ζητώντας την παράταση της μεταβατικής περιόδου αλλά κανένας από τους εταίρους δεν υποστήριξε το ελληνικό αίτημα , ενώ η αρμόδια αντιπρόεδρος της Επιτροπής Λοιγόλα ντε Παλάθιο απάντησε αρνητικά. Στις 18 Απριλίου ο υπουργός Μεταφορών έστειλε επιστολή στην Κομισιόν στην οποία ανέφερε ότι χρησιμοποιούνται μόνο 3 αεροπλάνα του τύπου αυτού και ζήτησε την κατανόηση των κοινοτικών. Οι ίδιες πηγές υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχει περίπτωση παρέκκλισης διότι αυτό θα δημιουργήσει προηγούμενο και για τις άλλες χώρες και πως η ελληνική κυβέρνηση οφείλει να συμμορφωθεί στις διατάξεις της



οδηγίας και να αποσύρει τα αεροπλάνα. Από κοινοτικής πλευράς υπογραμμίζουν ότι η Ο.Α. διαθέτει 8 αεροπλάνα τύπου Boeing 737/200.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οποιοσδήποτε επιβάτης υποχρεωθεί να μπει σε αεροπλάνο του προαναφερόμενου τύπου ή κάποιος που κατοικεί πλησίον ενός αεροδρομίου μπορεί να προσφύγει στην Ελληνική Δικαιοσύνη επικαλούμενος την κοινοτική οδηγία.

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ					
ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ 2001-02					
ΠΕΡΙΟΧΕΣ	Ο.Α.	Ε.Α.Ε.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ	Ο.Α.	Ε.Α.Ε.
ΕΥΡΩΠΗ	76%	72,6%	ΕΥΡΩΠΗ	+17%	+8%
Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	90,10%	90,00%	Β. ΑΜΕΡΙΚΗ	+31,10%	+10,8%

Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε με σκοπό να καλύψει απόλυτα οποιαδήποτε ανάγκη σας για φιλόξενες και ασφαλείς πτήσεις, εντός και εκτός Ελλάδας. Οι υπηρεσίες, που προσφέρει, εγγυώνται άψογη εξυπηρέτηση και εξαιρετικά προνόμια σε όλους τους επιβάτες, που τον επιλέγουν.

Η αποστολή της Ο.Α. είναι: α) Η Ασφαλής μεταφορά Ελληνικής, Διεθνούς και Ομογενειακής Επιβατικής Κίνησης. β) η προσφορά υπηρεσιών διεθνούς επιπέδου σε ανταγωνιστικές τιμές και γ) η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Οι στόχοι της Ο.Α. είναι:

α) Ανάδειξη του Αεροδρομίου των Αθηνών σε ισχυρό περιφερειακό HUB της Ευρώπης,

- β) Ανάδειξη του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης, ως του δευτέρου σημαντικότερου κόμβου (HUB) της Ο.Α.
- γ) Τόνωση των δραστηριοτήτων της Ο.Α. στις αγορές Β. Ατλαντικού & Ασίας,
- δ) Ενίσχυση της θέσης της Ο.Α. στις κυριότερες Ευρωπαϊκές αγορές,
- ε) Επέκταση της δραστηριότητας της Ο.Α. στις χώρες της Μέσης Ανατολής,
- στ) Διεύρυνση των εμπορικών συνεργασιών με άλλες αεροπορικές εταιρίες,
- ζ) Ένταξη της Ο.Α. σε ένα από τα παγκόσμια groups συμμαχιών.

Η επίτευξη αυτών των στόχων μπορεί να πραγματοποιηθεί:

A) Με αναβάθμιση των υπηρεσιών:

- I. Νέα αεροσκάφη Airbus 340- 300 με ατομικές οθόνες και επιλογή από 8 κανάλια τηλεοπτικά και 12 μουσικά, προβολή airshow, τηλέφωνα και fax εν πτήση, καθίσματα που γίνονται σχεδόν κρεβάτια στη Διακεκριμένη Θέση.
- II. Ταχύτερη εξυπηρέτηση των πελατών μας στην Ν. Υόρκη σε νέο κτίριο, στο TERMINAL 1
- III. Το μεσαίο κάθισμα της Διακεκριμένης Θέσης σε όλα τα αεροσκάφη μας τύπου BOEING B737 παραμένει κενό, προσφέροντας έτσι περισσότερη άνεση στους επιβάτες μας.

B) Με δυναμικό πρόγραμμα τακτικών πελατών (ICARUS FREQUENT FLYER PROGRAM):

- I. Για μεμονωμένους επιβάτες, οικογένειες και επιχειρήσεις καλύπτει ταξίδια στο εσωτερικό και στο εξωτερικό.
- II. Προσφέρει πλεονεκτήματα και με την χρήση άλλων υπηρεσιών.

Γ) Με ευέλικτη εμπορική πολιτική:

- I. Ανάπτυξη και προώθηση ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων για όλο μας το δίκτυο
- II. Ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική σε όλο το δίκτυο

Ε) Με ωράρια προσαρμοσμένα στις ανάγκες των πελατών μας

ΣΤ) Με περισσότερες συχνότητες εξυπηρέτησης για προορισμούς με έντονη επιχειρηματική δραστηριότητα

Ζ) Με νέο σχεδιασμό ανταποκρίσεων πτήσεων στην Αθήνα

ATHENS
DEVOTED
TO
THE OLYMPIC GAMES



ATHENS 2004



Ολυμπιάδα 2004

Το νέο αεροδρόμιο θα συντελέσει αποφασιστικά στην ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα και την αύξηση των συνολικών αφίξεων. Οι συνολικές διεθνείς αφίξεις από 564 εκατομ. Το '95 αυξήθηκαν σε 674 εκατομ. Το 2000 σε 1.602 εκατομ. Το 2020 (μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης : 4.3%) οι παγκόσμιες εισπράξεις από τον τουρισμό θα αυξηθούν από 204 δις δολάρια το '95 σε 2000 δις (αύξηση 351%).

Οι αφίξεις τουριστών στη Ελλάδα (ημεδαπών και αλλοδαπών) αναμένεται να έχουν κατά μέσο όρο ρυθμούς αύξησης που αγγίζουν το 1.000.000 ετησίως. Η πλειοψηφία δε αυτών σε ποσοστό 77.42% μεταβαίνουν από και προς την Ελλάδα αεροπορικώς.

Σ' αυτή την αυξητική τάση του εισερχόμενου και του εγχώριου εσωτερικού) τουρισμού θα αποτελέσει σημαντικό ρόλο η αναμενόμενη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην Αθήνα. Από την κορωνίδα των αθλητικών γεγονότων αναμένεται μεγάλη αύξηση των εισπράξεων από τον Τουρισμό στην Ελλάδα.

Σημαντικό ρόλο στην υποστήριξη και ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα αυτή τη χρονική περίοδο θα παίξουν σαφώς οι αερομεταφορές κυρίως δε η Ολυμπιακή Αεροπορία. Η τελευταία αναμένεται να αναλάβει εξ ολοκλήρου τη μεταφορά των αθλητών και ολόκληρης της αποστολής για την Ολυμπιάδα του 2004 στην Αθήνα. Με την εξαιρετική ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών της (καθώς έχει πλέον εδραιωθεί στο νέο αεροδρόμιο, έχουν ολοκληρωθεί

οι ανακαινίσεις των αεροσκαφών της) θα καταπλήξει τους πελάτες της και θα είναι αναμφισβήτητα διαφήμιση για την Ελλάδα και το ελληνικό πνεύμα.

Και αντίστροφα όμως η Ολυμπιάδα θα λειτουργήσει θετικά για την Ολυμπιακή Αεροπορία, θα είναι μια μεγάλη διαφήμιση για την εταιρία, καθώς μόνο το όνομα και ο λογότυπός της θυμίζουν Ολυμπιακού Αγώνες και Ελλάδα.

Εν κατακλείδι, ανθηρό διαγράφεται το μέλλον της Ολυμπιακής και σημαντική η συμβολή της στον τουρισμό της Ελλάδας.

«Καθώς εκπνέει ο 20^{ος} αιώνας, ο τουρισμός αναδεικνύεται ως μείζων παράγων στην παγκόσμια οικονομία.... Πολλές στρατηγικές θα επηρεάσουν την ποιότητα και την ποσότητα του τουρισμού κατά την επόμενη χιλιετία, αλλά οι ανθρώπινοι πόροι θα έχουν τον κορυφαίο ρόλο». Διακήρυξη της Μαδρίτης.



Η πορεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας και η συμβολή της στον τουρισμό της χώρας.

ΑΘΗΝΑ	ATH	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	ALY	*
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΗ	AXD	ΑΜΜΑΝ	AMM	*
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	JTY	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	AMS / SPL	
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ZTH	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	BCN	
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	HER	ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ	BEG	*
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	SKG	ΒΕΡΟΛΙΝΟ	TXL	
ΙΚΑΡΙΑ	JKK	ΒΕΝΕΤΙΑ	VCE	
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	IOA	ΒΗΡΥΤΤΟ	BEY	*
ΚΑΒΑΛΑ	KVA	ΒΙΕΝΝΗ	VIE	
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	KLX	ΒΟΣΤΩΝΗ	BOS	*
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	AOK	ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ	OTP	*
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	KSO	ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ	BRU	
ΚΕΡΚΥΡΑ	CFU	ΓΕΝΕΥΗ	GVA	*
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	EFL	ΓΙΟΧΑΝΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ	JNB	*
ΚΟΖΑΝΗ	KZI	ΖΥΡΙΧΗ	ZRH	*
ΚΥΘΗΡΑ	KIT	ΚΑΙΡΟ	CAI	*
ΚΩΣ	KGS	ΚΟΠΕΓΧΑΚΗ	CPH	
ΛΕΡΟΣ	LRS	ΚΙΕΒΟ	KBP	*
ΛΗΜΝΟΣ	LXS	ΚΟΥΒΕΙΤ	KWI	*
ΜΗΛΟΣ	MLO	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	IST	*
ΜΥΚΟΝΟΣ	JMK	ΛΑΡΝΑΚΑ	LCA	*
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	MJT	ΛΟΝΔΙΝΟ	LHR	*
ΝΑΞΟΣ	JNX	ΜΑΔΡΙΤΗ	MAD	
ΠΑΡΟΣ	PAS	ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ	MAN	*
ΠΡΕΒΕΖΑ	PVK	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	MRS	
ΡΟΔΟΣ	RHO	ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ	MEL	*
ΣΑΜΟΣ	SMI	ΜΙΛΑΝΟ	LIN / MXP	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	JTR	ΜΟΝΑΧΟ	MUC	
ΣΗΤΕΙΑ	JSH	ΜΟΝΤΡΕΑΛ	YMX	*
ΣΚΙΑΘΟΣ	JSI	ΜΟΣΧΑ	SVO	*
ΣΥΡΟΣ	JSY	ΜΠΑΝΓΚΟΚ	BKK	*
ΧΑΝΙΑ	CHQ	ΝΑΠΟΛΗ	NAP	
ΧΙΟΣ	JKH	ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	JFK	*

			ΝΤΟΥΜΠΑΙ	DUB	*
			ΝΤΥΣΣΕΛΝΤΟΡΦ	DUS	
			ΟΔΗΣΣΟ	ODS	*
			ΠΑΡΙΣΙ	ORY / CDG	
			ΠΡΑΓΑ	PRG	*
			ΡΩΜΗ	FCO	
			ΣΚΟΠΙΑ	SKP	*
			ΣΟΦΙΑ	SOF	*
			ΣΤΟΥΤΓΑΡΔΗ	STR	
			ΣΥΔΝΕΥ	SYD	*
			ΤΕΛ ΑΒΙΒ	TLV	*
			ΤΖΕΝΤΑ	JED	*
			ΤΙΡΑΝΑ	TIA	*
			ΤΟΡΟΝΤΟ	YYZ	*
			ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ	FRA	

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ(ΛΑΪΝΟΣ)
- ΦΑΚΕΛΟΣ Ο.Α. (ΛΑΪΝΟΣ)
- ΕΚΘΕΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΕΙΡΑΙΑΣ)
- ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
- ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΔΟΜΗ
- ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ: ΤΟ ΒΗΜΑ – ΤΑ ΝΕΑ – ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ.
- INTERNET
- ΜΟΝΑΔΑ ΚΛΑΔΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ – ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ (ΑΣΟΕΕ)
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ «Η ΚΙΝΗΣΗ» ΤΗΣ Ο.Α.
- ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΠΙΣΤΑΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Ο.Α. (ΜΕΛΕΤΗ & ΣΥΛΛΟΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ Σ. ΦΛΟΥΡΑΚΗΣ)
- ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
- ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΠΙΣΤΑΣ Ο.Α. (κ. ΚΑΡΠΟΥΖΟ)
- ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΩΝ Ρ.Τ.Α. (ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ) κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ Α.Ε.

**ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

(Ε.Κ.Α.Π.Α.)

**NATIONAL REGULATION SECURITY
CIVIL AVIATION**

Εκδοση : Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

ΦΕΚ 38 τεύχος Β / 19 Ιανουαρίου 2001

ΤΟΜΕΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ



020003301901010044



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 38

19 Ιανουαρίου 2001

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Δ15/Α/ 57713 /1039

Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 15 περ. β του Ν. 2801/2000 (ΦΕΚ Α 46) «περί ρυθμίσεως θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Μεταφορών και άλλες διατάξεις».
2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 714/70 «περί ιδρύσεων ΔΕΜ παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της ΥΠΑ», όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.
3. Τον Ν. 480/76 «περί προλήψεως και καταστολής πράξεων πτην στροφόμενων κατά της ασφάλειας της Αεροπλοΐας» όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 1815/88.
4. Τον Ν. 1815/88 «περί κυρώσεως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου».
5. Το Π.Δ. 56/89 «περί Οργανισμού της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π.Δ. 439/89, 35/93 και 80/96.
6. Τις διατάξεις των άρθρων 291 και 292 του Ποινικού Κώδικα «περί διατάραξης της ασφάλειας αεροσκαφών» και «παρακώλυσης συγκοινωνιών αντίστοιχα».
7. Τον Ν. 211/47 «περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης την 7.12.44 Συμβάσεως «περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».
8. Τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 17 της ανωτέρω Σύμβασης του Σικάγου.
9. Τα οριζόμενα στο εγχειρίδιο του ICAO/DOC 8973
10. Τα οριζόμενα στο εγχειρίδιο ECAC/DOC30.
11. Το Ν.Δ. 734/71 «περί κυρώσεως της εν Τόκιο υπογραφείσης την 14.9.63 Συμβάσεως περί παραβάσεων και άλλων πτηνών τελούμενων επί α/φων».
12. Το Ν.Δ. 1352/73 «περί κυρώσεως της εν Χάγη υπογραφείσης την 16.12.1970 Διεθνούς Συμβάσεως δια την καταστολήν παρανόμου καταλήψεως αεροσκαφών».
13. Το Ν.Δ. 174/73 «περί κυρώσεως της εν Μόντρεαλ υπογραφείσης Διεθνούς Συμβάσεως δια την καταστολήν παρανόμων πράξεων κατά της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας».
14. Τον Ν. 1913/90 «περί κυρώσεως του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ για την καταστολή παρανόμων πράξεων

βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν την διεθνή πολιτική αεροπορία».

15. Τον Ν. 2264/94 «περί κυρώσεως της Σύμβασης του Μόντρεαλ για την σήμανση των πλαστικών εκρηκτικών με σκοπό τον εντοπισμό τους».

16. Τις πολυμερείς και διμερείς αεροπορικές συμφωνίες τις οποίες έχει υπογράψει η χώρα μας.

17. Το π.δ. 141/91 «περί αρμοδιοτήτων οργάνων και οργάνωση υπηρεσιών Υπουργείου Δημοσίας Τάξης», όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

18. Τον Ν. 2168/93 «περί ρύθμισης θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και μηχανισμούς».

19. Τον Ν. 2518/97 «περί προϋποθέσεων λειτουργίας ιδιωτικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας».

20. Τον Ν. 2458/97 «περί παροχής εκπαίδευσης ασφαλείας σε προσωπικό άλλων εκτός ΥΠΑ φορέων».

21. Την Δ3/52598/7561/18.12.95 Απόφαση Διοικητή ΥΠΑ με την οποία εγκρίθηκε η Αερολιμενική Διάταξη 1.

22. Την Δ3/52599/7562/18.12.95 Απόφαση Υπουργού Μεταφορών-Επικοινωνιών με την οποία καθορίστηκε η διαδικασία επιβολής προστίμων για παραβάσεις της ανωτέρω Αερολιμενικής Διάταξης.

23. Την ανάγκη ομαλής και ασφαλούς αεροπορικής διακίνησης προσώπων και αγαθών καθώς και την ανάγκη ομαλής και ασφαλούς λειτουργίας των αεροπορικών εγκαταστάσεων και προστασίας των εργαζομένων και διακινουμένων σε αυτές προσώπων.

24. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Εγκρίνουμε τον παρόντα Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος έχει ως κάτωθι:

«ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ»

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Σκοπός

Σκοπός του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας είναι να προστατεύει την ασφάλεια, κανονικότητα και αποτελεσματικότητα της πολιτικής αεροπορίας, καθορίζοντας διαδικασίες, πρακτικές και μέτρα για την αποτροπή και αντιμετώπιση εκνόμενων ενεργειών εναντίον της πολιτικής αεροπορίας, που διαπράττονται τόσο στο έδαφος όσο και εν πτήση.

2. Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται σε όλους τους Ελληνικούς αερολιμένες, στις εκτός ορίων αυτών πολιτικές αεροπορικές εγκαταστάσεις, που υποστηρίζουν την λειτουργία των αερολιμένων και εξυπηρετούν τις πτήσεις, στις πτήσεις αεροσκαφών Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικρατείας- με την επιφύλαξη του ισχύοντος στην αλλοδαπή χώρα δικαίου- και στις πτήσεις ξένων αεροπορικών εταιρειών κατά την εξυπηρέτησή τους στους Ελληνικούς αερολιμένες.

Πτήσεις στρατιωτικών αεροσκαφών, ελληνικών και μη, μέσω πολιτικών αερολιμένων ακολουθούν, όσον αφορά στην διακίνηση προσώπων, χειραποσκευών και αποσκευών, τις διατάξεις ασφαλείας του παρόντος κανονισμού, δυνατόν όμως να καθιερώνονται εξαιρέσεις εφαρμογής με κοινές αποφάσεις της Αεροπορικής Αρχής και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας.

3. Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ορίζεται ως:

3.1. Αεροδρόμιο (aerodrome), κάθε καθορισμένη χερσαία ή υδάτινη περιοχή στην οποία περιλαμβάνονται κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός και που χρησιμεύει ολικά ή μερικά για την άφιξη, αναχώρηση και επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών.

3.2. Αερολιμένας (airport), κάθε αεροδρόμιο με εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, που προορίζονται για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών, την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και διακίνηση αγαθών.

Όπου στο παρόν παράρτημα αναφέρεται Αερολιμένας, νοείται κάθε πολιτικός αερολιμένας και μη στρατιωτικό αεροδρόμιο.

3.3. Αερολιμενάρχης, το πρόσωπο που διοικεί έναν αερολιμένα, κρατικό ή δημοτικό, τον οποίο εκμεταλλεύεται το κράτος.

3.4. Αεροπορική αρχή, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

3.5. Αεροπορικές εγκαταστάσεις, οι αερολιμένες, τα ραδιοβοηθήματα και οι πάσης φύσεως εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αεροναυτιλίας, οι εμπορευματικοί σταθμοί αερομεταφερόμενου φορτίου και τα πάσης φύσεως γραφεία ή εγκαταστάσεις διακίνησης αεροπορικών αποστολών, τα κέντρα παρασκευής και τροφοδοσίας αεροσκαφών και οι εγκαταστάσεις αεροπορικών εφοδίων.

3.6. Αερομεταφορέας, επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών, η οποία κατέχει άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης.

3.7. Αεροπορική εταιρεία, ένας αερομεταφορέας ή μία εταιρεία αεροπορικών εργασιών.

3.8. Αζήτητη αποσκευή, η αποσκευή που φθάνει σε ένα αεροδρόμιο και δεν ζητείται ή δεν παραλαμβάνεται από επιβάτη.

3.9. Ανεπιθύμητος, ένα πρόσωπο στο οποίο δεν επιτρέπεται, από τις Αρχές, η είσοδος σε ένα κράτος.

3.10. Απειλή βόμβας, μια γνωστοποιηθείσα, ανώνυμη ή μη, απειλή που υποδεικνύει ή υπονοεί, αληθώς ή ψευδώς, ότι η ασφάλεια αεροσκάφους εν πτήση ή στο έδαφος, ή οποιαδήποτε εγκατάσταση αερολιμένα ή πολιτικής αεροπορίας μπορεί να κινδυνεύει από εκρηκτικό ή άλλο μηχανισμό.

3.11. Αποσκευές, η προσωπική ιδιοκτησία επιβατών και πληρώματος που επιτρέπεται να μεταφερθεί στο αεροσκάφος από τον μεταφορέα.

3.12. Αποσκευές λανθασμένης διαχείρισης (mishandled baggage), οι αποσκευές οι οποίες ακούσια ή από αμέλεια αποχωρίστηκαν από τον επιβάτη ή το πλήρωμα.

3.13. Αποστειρωμένη περιοχή, η περιοχή μεταξύ σημείων ελέγχου ασφαλείας και του αεροσκάφους στην οποία η πρόσβαση ελέγχεται αυστηρά.

3.14. Αποσκευή μη γνωστής ιδιοκτησίας (unidentified baggage), η αποσκευή, με ή χωρίς δελτίο αναγνώρισης, η οποία δεν αναζητείται ή δεν μπορεί να συνδεθεί με επιβάτη.

3.15. Αρμόδια αρχή ασφαλείας, η Διεύθυνση Ασφάλειας Αερολιμένων της Αεροπορικής Αρχής, η οποία και είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη, εφαρμογή και διατήρηση του Εθνικού Κανονισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

3.16. Ασυνόδευτη αποσκευή, αποσκευή που μεταφέρεται ως φορτίο και δυνατόν να μεταφέρεται ή όχι στο ίδιο αεροσκάφος με τον κάτοχό της.

3.17. Ασφάλεια (security), ο συνδυασμός μέτρων και ανθρώπων και υλικών μέσων με σκοπό την διαφύλαξη της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

3.18. Ατομικός οπλισμός, όλα τα όπλα που φέρονται και μισθώνονται να χρησιμοποιηθούν από ένα άτομο.

3.19. Αυτοεξυπηρέτηση, η, με ίδια μέσα και προσωπικό εκμεταλλεόμενου αερολιμένα ή αεροπορική εγκατάσταση ή αεροσκάφη, κάλυψη αποκλειστικά ίδιων αυτού αναγκών σε υπηρεσίες ασφαλείας αερομεταφορών.

3.20. Γενική αεροπορία, όλες οι πτήσεις πολιτικής αεροπορίας, εκτός από τις τακτικές και τις μη-τακτικές πτήσεις που γίνονται με αντιμισθία ή μίσθωση.

3.21. Διαδικασία αναχώρησης (check-in), η διαδικασία παρουσίασης επιβατών σε εκμεταλλεόμενο αεροσκάφος για αποδοχή συμμετοχής σε συγκεκριμένη πτήση.

3.22. Διερχόμενοι επιβάτες, επιβάτες που αναχωρούν από ένα αερολιμένα με την ίδια πτήση με την οποία αφίχθησαν.

3.23. Διεταιρικές αποσκευές (interline baggage), οι αποσκευές επιβατών που πρόκειται να μεταφερθούν από αεροσκάφος ενός μεταφορέα στο αεροσκάφος άλλου μεταφορέα ακολουθώντας την διαδρομή του ταξιδιού επιβάτου.

3.24. Δολιοφθορά, μια πράξη ή παράλειψη, που σκοπό έχει να προξενήσει κακόβουλη ή ανεξέλεγκτη καταστροφή σε περιουσία, και η οποία θέτει σε κίνδυνο ή έχει ως αποτέλεσμα την έκνομη παρέμβαση στην πολιτική αεροπορία και σε εγκαταστάσεις της.

3.25. Δοκιμή συστήματος ασφαλείας, η προσπάθεια από τους επιθεωρητές ασφαλείας παραβίασης των διαδικασιών ασφαλείας του αερολιμένα και των λοιπών αεροπορικών εγκαταστάσεων με σκοπό τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας των μέτρων που εφαρμόζονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από το Πρόγραμμα Ασφαλείας του φορέα.

3.26. Εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο (regulated agent), το μεταφορικό γραφείο ή κάθε άλλος φορέας συγκέντρωσης και προώθησης φορτίου, που συνεργάζεται με αερομεταφορέα και ασκεί ελέγχους ασφαλείας, που είναι αποδεκτοί ή απαιτούνται από την αεροπορική αρχή

σε σχέση με το φορτίο, τις ταχυμεταφορές ή το ταχυδρομείο.

3.27. Εκμεταλλεύομενος αεροσκάφος (operator), ένα πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, που προσφέρει ή πρόκειται να προσφέρει δημόσια αεροπορική μεταφορά ή αεροπορικές εργασίες.

3.28. Έκνομες ενέργειες (acts of unlawful interference), κάθε πράξη:

α) βίας εναντίον προσώπου σε αεροσκάφος ή εν πτήση εάν η πράξη αυτή είναι πιθανόν να διαταράξει την ασφάλεια του αεροσκάφους.

β) καταστροφής εναντίον αεροσκάφους εν υπηρεσία ή πρόκλησης ζημιάς σε ένα τέτοιο αεροσκάφος, η οποία το καθιστά ανίκανο προς πτήση ή η οποία πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλειά του εν πτήση.

γ) τοποθέτησης ή διευκόλυνσης τοποθέτησης σε αεροσκάφος εν υπηρεσία, καθ' οιονδήποτε τρόπο, αντικειμένου ή ουσίας, που είναι πιθανόν να καταστρέψει αυτό το αεροσκάφος ή να του προκαλέσει φθορά, η οποία το καθιστά ανίκανο προς πτήση ή να του προκαλέσει φθορά η οποία πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλειά του εν πτήση.

δ) καταστροφής ή πρόκλησης φθοράς αεροναυτικών εγκαταστάσεων ή παρέμβασης και παρεμβολής στην λειτουργία τους, εφόσον η ενέργεια αυτή είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους εν πτήση.

ε) μετάδοσης πληροφορίας, η οποία είναι γνωστό ότι είναι ψευδής, και επιπονηώς θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός αεροσκάφους εν πτήση ή

στ) παράνομης και με πρόθεση χρήσης οποιουδήποτε συσκευής, ουσίας ή όπλου.

(i) που συνιστά πράξη βίας εναντίον προσώπου σε αερολιμένα, η οποία προκαλεί ή είναι πιθανόν να προκαλέσει σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

(ii) που καταστρέφει ή βλάπτει σοβαρά τις εγκαταστάσεις ενός αερολιμένα ή ένα αεροσκάφος σταθμευμένο στον αερολιμένα και το οποίο δεν είναι σε υπηρεσία ή που αναστατώνει τις υπηρεσίες του αερολιμένα εφόσον τέτοια πράξη θέτει ή είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια (safety) σε αυτόν τον αερολιμένα.

3.29. Ελεγχόμενος χώρος αεροπορικής εγκατάστασης, οι χώροι εκείνοι της αεροπορικής εγκατάστασης στους οποίους η είσοδος και διακίνηση προσώπων, οχημάτων και αγαθών υπόκειται στους εκάστοτε καθοριζόμενους ελέγχους ασφαλείας.

3.30. Έλεγχος ασφαλείας (security control), η διαδικασία με την οποία μπορεί να προληφθεί η εισαγωγή σε αεροσκάφος ή σε ελεγχόμενο χώρο αεροπορικής εγκατάστασης όπλων, εκρηκτικών ή αντικειμένων, τα οποία δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την διάπραξη έκνομης ενέργειας.

3.31. Ελεγχόμενος χώρος αερολιμένα (airside), η περιοχή κίνησης αεροσκαφών καθώς και κάθε παρακείμενος στεγασμένος ή μη χώρος, στον οποίο η είσοδος και διακίνηση προσώπων, οχημάτων και αγαθών υπόκειται στους εκάστοτε καθοριζόμενους ελέγχους ασφαλείας.

3.32. Ελεγκτής ασφαλείας (scraper), ο υπάλληλος ο οποίος διενεργεί τους ελέγχους ασφαλείας προσώπων, χειραποσκευών, αποσκευών και φορτίου.

3.33. Έλεγχος ασφαλείας προσώπων, αποσκευών, χειραποσκευών, φορτίου, ταχυδρομικού υλικού και εφοδίων αεροσκάφους (screening), η εφαρμογή τεχνικών ή άλλων μέσων τα οποία σκοπό έχουν να εντοπίσουν όπλα, εκρηκτικά ή άλλους επικίνδυνους μηχανισμούς οι οποίοι μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την διάπραξη έκνομης ενέργειας.

3.34. Εμπορευματικός σταθμός, η εγκατάσταση μέσω της οποίας το φορτίο διέρχεται από την αεροπορική στην επίγεια μεταφορά και αντιστρόφως και στην οποία υπάρχουν χώροι διεκπεραίωσης ή στην οποία το φορτίο αποθηκεύεται εν αναμονή μεταβίβασης για αεροπορική ή επίγεια μεταφορά.

3.35. Επιχείρηση αεροπορικών εργασιών, επιχείρηση, η οποία προσφέρει αεροπορικές εργασίες αεροφωτογραφία, αεροψεκασμών, αεροδιαφημίσεων, έρευνας και διάσωσης, αερομεταφοράς ασθενών κλπ.

3.36. Εξοπλισμός ασφαλείας, εξειδικευμένοι μηχανισμοί, προς χρήση μεμονωμένως ή ως μέρος συστήματος, που σκοπό έχουν να εμποδίσουν ή να επισημάνουν έκνομες ενέργειες εναντίον της πολιτικής αεροπορίας ή των εγκαταστάσεών της.

3.37. Επιχείρηση παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών, η ιδιωτική επιχείρηση παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, η οποία παρέχει υπηρεσίες προστασίας των πτήσεων και των αεροπορικών εγκαταστάσεων, από έκνομες ενέργειες.

3.38. Επιθεωρητής ασφαλείας (security inspector), ο κατάλληλα εκπαιδευμένος, εξειδικευμένος, πιστοποιημένος και εξουσιοδοτημένος, πανεπιστημιακής εκπαίδευσης υπάλληλος της ΥΠΑ, ο οποίος ελέγχει την ποιότητα και αποδοτικότητα των διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας των αερολιμένων, αερομεταφορέων και λοιπών αεροπορικών εγκαταστάσεων, επιθεωρεί την τήρηση των επιχειρησιακών απαιτήσεων, προτύπων, καθώς και την οργάνωση των υπηρεσιών ασφαλείας (προστασίας) των ως άνω φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό και τις ειδικές αποφάσεις και οδηγίες που απορρέουν από αυτόν.

Οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης -πιστοποίησης των ως άνω Επιθεωρητών καθορίζονται δια αποφάσεων του Διοικητή της ΥΠΑ.

3.39. Επικίνδυνα υλικά, είδη ή ουσίες που είναι δυνατόν να προενηθύνουν σημαντικό κίνδυνο στην υγεία, ασφάλεια ή σε περιουσία όταν μεταφέρονται απ' αέρος.

3.40. Επόπτης ασφαλείας (security supervisor), ο κατάλληλα εκπαιδευμένος πιστοποιημένος και εξουσιοδοτημένος υπάλληλος φορέα, ο οποίος ελέγχει την ποιότητα και αποδοτικότητα των μέτρων ασφαλείας που εφαρμόζει ο φορέας σύμφωνα με το εγκριμένο από την ΥΠΑ πρόγραμμα ασφαλείας του.

3.41. Επόπτης σημείου ελέγχου (screening supervisor), ο υπάλληλος ο οποίος ελέγχει, συντονίζει και κατευθύνει το έργο των ελεγκτών ασφαλείας στα σημεία ελέγχου και επεμβαίνει ρυθμιστικά σε τυχόν αναφερόμενα ζητήματα κατά τους διεπνερούμενους ελέγχους.

3.42. Εφόδια, είδη άμεσα καταναλώσιμα ή για πώληση επί αεροσκάφους κατά την πτήση που περιλαμβάνουν και ειδή επιμελητείας.

3.43. ECAC, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας.

3.44 ICAO, ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

3.45 Κιβώτιον αποσκευών (baggage container), ένα δοχείο στο οποίο φορτώνονται αποσκευές για μεταφορά στο αεροσκάφος.

3.46 Κρατικός αερολιμένας, ο αερολιμένας που ανήκει στο κράτος και το κράτος εκμεταλλεύεται αυτόν. Στην έννοια του κρατικού υπάγονται και οι δημοτικοί αερολιμένες.

3.47 Μέλος πληρώματος, πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από αερομεταφορέα να εκτελεί καθήκοντα στο αεροσκάφος κατά την διάρκεια της πτήσης.

3.48 Μετεπιβιβαζόμενοι επιβάτες (transfer passengers), επιβάτες που έχουν άμεση ανταπόκριση με δύο διαφορετικές πτήσεις.

3.49 Ελεγχόμενη περιοχή ασφαλείας, περιοχές-σε αεροδρόμια, κτήρια ή αεροπορικές εγκαταστάσεις στις οποίες η πρόσβαση περιορίζεται ή ελέγχεται για λόγους ασφαλείας.

3.50 Περιοχή ελιγμών αεροσκαφών (manoeuvring area), το τμήμα του Αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για την προσγείωση, απογείωση και τροχοδρόμηση αεροσκαφών και δεν περιλαμβάνονται σ' αυτό οι χώροι στάθμευσης.

3.51 Περιοχή κίνησης αεροσκαφών (movement area), είναι το τμήμα του αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για την προσγείωση, απογείωση, τροχοδρόμηση και στάθμευση αεροσκαφών.

3.52 Περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών, η καθορισμένη περιοχή σε ένα αεροδρόμιο ξηράς που προορίζεται να φιλοξενεί αεροσκάφη για σκοπούς επιβίβασης ή αποβίβασης επιβατών, φόρτωσης ή εκφόρτωσης ταχυδρομίου ή φορτίου καθώς και για εφοδιασμό με καύσιμα, στάθμευση ή συντήρηση.

3.53 Περιοχή συντήρησης αεροσκάφους, όλος ο επίγειος χώρος και οι ευκολίες που χρησιμοποιούνται για την συντήρηση αεροσκάφους. Περιλαμβάνει χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, υπόστεγα, κτήρια, εργαστήρια, και τους σχετικούς με αυτά χώρους στάθμευσης οχημάτων και οδούς.

3.54 Πρόγραμμα ασφαλείας (security programme), διαδικασίες, πρακτικές και μέτρα, τα οποία υιοθετούνται από υπόχρεο φορέα και εγκρίνονται από την Αεροπορική Αρχή, για να διασφαλίσουν την πολιτική αεροπορία από έκνομες ενέργειες.

3.55 Πτήσεις αεροπορικών εργασιών (aerial work operations), κάθε πτήση, από αδειούχο φορέα, για σκοπούς κατασκευών, φωτογράφισης, χαρτογράφισης, παρατήρησης και περιπολίας, έρευνας και διάσωσης, διαφήμισης, αεροψεκασμών καθώς και κάθε άλλη κατηγορία πτήσεων με παρόμοιο ειδικό σκοπό, και η οποία δεν αφορά σε μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομίου.

3.56 Πτήσεις γενικής αεροπορίας (general aviation operations), κάθε πτήση πολιτικών αεροσκαφών πλην των πτήσεων που εκτελούνται από αερομεταφορείς και εταιρείες αεροπορικών εργασιών.

3.57 Πτήσεις εμπορικές (commercial air transport operations), κάθε πτήση που εκτελείται από αερομεταφορέα για την μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομίου έναντι αμοιβής ή κατόπιν μισθώσεως.

3.58 Σημείο ελέγχου, το κατάλληλα εξοπλισμένο και στελεχωμένο σημείο αεροπορικής εγκατάστασης, όπου διεξάγονται έλεγχοι ασφαλείας προσώπων, αντικειμένων ή οχημάτων.

3.59 Σημείο πρόσβασης, κάθε σημείο μέσω του οποίου επικοινωνούν μη ελεγχόμενοι με ελεγχόμενους χώρους ή ελεγχόμενοι χώροι μεταξύ τους.

3.60 Σημείο στάθμευσης αεροσκάφους, μια προκαθορισμένη περιοχή στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών που προορίζεται να χρησιμοποιείται για την στάθμευση αεροσκαφών.

3.61 Ταχυδρομείο, αποστολές αλληλογραφίας και άλλων αντικειμένων που διακινούνται μέσω φορέων που παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες.

3.62 Υπηρεσίες ταχυμεταφοράς, μια διαδικασία κατά την οποία αποστολές ενός ή περισσοτέρων αποστολέων μεταφέρονται ως αποσκευές συνοδού επιβάτου με τακτική πτήση αερομεταφορέα και με παραστατικά κανονικά ελεγχμένων αποσκευών επιβάτου.

3.63 Υπεύθυνος αεροπορικής εγκατάστασης, το πρόσωπο που διοικεί και συντονίζει τις δραστηριότητες μίας αεροπορικής εγκατάστασης και είναι υπεύθυνο για τον καθορισμό των ελεγχόμενων χώρων και την λήψη μέτρων με σκοπό την προστασία των προσώπων και αγαθών που διακινούνται στους χώρους αυτούς.

3.64 Υπεύθυνος ασφαλείας φορέα, το πρόσωπο που ορίζεται από τον διοικούντι τον φορέα ή την αεροπορική εγκατάσταση και είναι αρμόδιο για την εκπόνηση των διαδικασιών και την εξασφάλιση των κατάλληλων μέσων υλοποίησής τους, την παρακολούθηση εφαρμογής των προβλέψεων ασφαλείας του φορέα και την προώθηση των απαιτούμενων διορθωτικών ενεργειών για την αποκατάσταση ελλείψεων ή αδυναμιών που επιστημάνθηκαν.

3.65 Φορτίο (cargo), κάθε αερομεταφερόμενο αγαθό εκτός από ταχυδρομείο, εφόδια και συνοδευόμενες ή λανθασμένης διαχείρισης αποσκευές.

3.66 Φύλακας ασφαλείας (guard), ο υπάλληλος ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο πρόσβασης προσώπων, οχημάτων και αγαθών σε ελεγχόμενους χώρους αερολιμένα ή αεροπορικής εγκατάστασης.

3.67 Χώρος αναμονής επιβίβασης αερολιμένα, ο χώρος συγκέντρωσης αναχωρούντων επιβατών μετά το σημείο ελέγχου ασφαλείας και των εξόδων του κτηρίου του αεροσταθμού μέχρι το αεροσκάφος.

3.68 Χώρος εναπόθεσης αποσκευών, ο χώρος στον οποίο οι ελεγχθείσες και παραδοθείσες αποσκευές εναποτίθενται εν όψει της μεταφοράς τους στο αεροσκάφος και ο χώρος στον οποίο μπορεί να κρατηθούν οι αποσκευές λανθασμένης διαχείρισης μέχρις ότου προωθηθούν, αναζητηθούν ή καθ' οιονδήποτε τρόπο διεκπεραιωθούν.

4. Νομοθεσία

Το νομικό καθεστώς το οποίο διέπει την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας διακρίνεται:

α) σε εκείνο που απορρέει από τις διεθνείς συμβάσεις, που έχουν κυρωθεί από την χώρα μας, έχουν καταστεί εσωτερικό δικαίον και υπερισχύουν πάσης άλλης εσωτερικής διάταξης.

β) στους κανόνες δικαίου που απορρέουν από τυπικούς νόμους.

κατοχή των προβλεπόμενων από την υφιστάμενη νομοθεσία αδειών Τεχνικής και Εμπορικής Εκμετάλλευσης αεροσκαφών

30.1.2. Για την περίπτωση της παρ. 29.2.1 για μεν τους κρατικούς αερολιμένες τον πειθαρχικό έλεγχο της Διοίκησης του αερολιμένα, για δε τους μη κρατικούς αερολιμένες την εφαρμογή του άρθρου 153 του Ν. 1815/88 (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου), μη αποκλεισμένου και του προσωρινού περιορισμού, μέχρι συμμορφώσεως, ή και της προσωρινής διακοπής της λειτουργίας του αερολιμένα.

30.1.3. Για την περίπτωση μη συμμόρφωσης εγκεκριμένου μεταφορικού γραφείου ή ανάκληση πιστοποίησης του συγκεκριμένου μεταφορικού γραφείου, ως Εγκεκριμένου (Regulated agent) με ταυτόχρονη ενημέρωση των, συναλλασσόμενων με αυτό, αερομεταφορέων.

30.1.4. Για την περίπτωση μη συμμόρφωσης εταιρειών τροφοδοσίας αεροσκαφών την δημοσιοποίηση των παραβάσεων και την ενημέρωση των αεροπορικών εταιριών για τους κινδύνους που συνεπάγεται η συναλλαγή τους με τις κατονομαζόμενες εταιρίες αεροπορικών εφοδίων.

30.2. Οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται από τον Διοικητή της ΥΠΑ, ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Ασφαλείας Αερολιμένων.

30.3 Πριν από την επιβολή οποιασδήποτε κύρωσης ο παραβάτης καλείται εγγράφως να διατυπώσει τις απόψεις του για την παράβαση που του αποδίδεται εντός ευλόγου χρόνου που ορίζεται στο έγγραφο της σχετικής κλήσης.

Παράρτημα 1

Πρότυπο πρόγραμμα ασφαλείας αερολιμένων

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Σκοπός

1.1. Σκοπός του Προγράμματος Ασφαλείας Αερολιμένα είναι η προστασία της ασφαλείας, κανονικότητας και αποτελεσματικότητας των πτήσεων που εξυπηρετούνται από ή μέσω του αερολιμένα, με την καθιέρωση και εφαρμογή διαδικασιών και μέτρων, που είναι σε συμφωνία με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό για την προστασία από έκνομες ενέργειες που στοχεύουν εναντίον προσώπων, αεροσταθμών, εγκαταστάσεων αεροναυπλίας, αεροσκαφών και εξοπλισμού.

1.2. Στόχος του παραρτήματος αυτού είναι να γίνουν κατανοητές οι απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ) και παρέχει τις απαραίτητες οδηγίες στους εμπλεκόμενους για την εκπόνηση προγράμματος ασφαλείας αερολιμένα.

2. Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζονται σε όλους τους ελληνικούς αερολιμένες και στις εκτός ορίων των ελληνικών αερολιμένων, πολιτικές αεροπορικές εγκαταστάσεις, που υποστηρίζουν την λειτουργία του αερολιμένα και εξυπηρετούν τις πτήσεις.

3. Σύνταξη προγράμματος ασφαλείας

Ένα πρόγραμμα ασφαλείας αερολιμένα περιλαμβάνει όλες τις διαδικασίες και τα μέτρα που πρέπει να τηρούνται στον αερολιμένα ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες εκδήλωσης μιάς έκνομης ενέργειας. Στο πρό-

γραμμα αναφέρονται αναλυτικά κατά φασά οι αρμοδιότητες του προσωπικού για την αντιμετώπιση των απαιτήσεων ασφαλείας μόνιμης ισχύος των αυξημένων μέτρων ασφαλείας και εκείνων για την αντιμετώπιση καταστάσεων ανάγκης.

Β. ΦΟΡΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

4. Φορείς ασφαλείας

4.1. Διοίκηση και λειτουργία του αερολιμένα

Γίνεται περιγραφή του ρόλου και των αρμοδιοτήτων της διοίκησης του αερολιμένα, όσον αφορά στην εφαρμογή του προγράμματος ασφαλείας.

4.2. Προσωπικό ασφαλείας αερολιμένα

Περιγράφεται η οργάνωση της μονάδας ασφαλείας του αερολιμένα, οι υποχρεώσεις και οι αρμοδιότητες του προσωπικού ασφαλείας (υπευθύνου ασφαλείας, εποπών ασφαλείας κλπ.), τυχόν ιδιαίτερες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι υπεύθυνοι, οι επόπτες ασφαλείας και το λοιπό προσωπικό ασφαλείας ό,τι και στην παρ.3.

4.3. Αστυνομικές Υπηρεσίες

Αναφέρεται η συγκεκριμένη Αστυνομική μονάδα καθώς και ο ρόλος και τα καθήκοντα της Υπηρεσίας αυτής που εμπλέκεται στην εφαρμογή του Προγράμματος Ασφαλείας του αερολιμένα.

4.4. Επιτροπή ασφαλείας αερολιμένα (ΕΑΑ)

Συγκροτείται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚΑΠΑ, Επιτροπή Ασφαλείας Αερολιμένα, ο σκοπός και το έργο της οποίας θα πρέπει ευκρινώς να περιγράφεται καθώς επίσης και το που και κάθε πότε θα συνέρχεται.

Ένας πλήρης κατάλογος με τα ονόματα, την ιδιότητα και άλλα χρήσιμα στοιχεία για τα μέλη της επιτροπής θα πρέπει να επισυνάπτεται ως παράρτημα στο Πρόγραμμα Ασφαλείας του αερολιμένα.

5. Λοιπές κρατικές αρχές φορείς

5.1. Διοίκηση και λειτουργία του αερολιμένα

Αναφέρονται οι υπηρεσίες διοίκησης, συντήρησης, επικοινωνιών, πυρόσβεσης και εναερίου κυκλοφορίας και περιγράφονται οι αρμοδιότητες και υποχρεώσεις του σε συνάρτηση με την ασφάλεια του Αερολιμένα.

5.2. Λοιπές κρατικές και δημοτικές αρχές

Γίνεται ακριβής περιγραφή των ρόλων, αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων των λοιπών κρατικών φορέων (Τελωνείο, ΕΛΤΑ, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Υγειονομική Υπηρεσία κ.λ.π.) που εμπλέκονται στην εφαρμογή του προγράμματος ασφαλείας ώστε να αποφεύγονται παρανοήσεις και πιθανή σύγχυση αρμοδιοτήτων.

5.3. Στρατιωτικές υπηρεσίες

Αναφέρονται οι στρατιωτικές μονάδες, αεροπορικές ή μη, που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα. Περιγράφονται τυχόν διαδικαστικές ή άλλες συμφωνίες συνεργασίας με αυτές και αναφέρεται ο ρόλος τους σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος προγράμματος ασφαλείας.

6. Μη κρατικοί φορείς

6.1. Αεροπορικές Εταιρείες

Περιγράφεται ο ρόλος των αεροπορικών εταιρειών, ελληνικών και ξένων, που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος προγράμματος ασφαλείας.

Οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις τους σε κάθε περίπτωση πρέπει να αναφέρονται λεπτομερώς.

Κατάλογος με τα ονόματα και όλα τα απαραίτητα στοιχεία των τοπικών υπευθύνων ασφαλείας και των αναπληρωτών τους πρέπει να υπάρχουν σε κάθε πρόγραμμα υπό την μορφή παραρτήματος.

6.2 Γενική Αεροπορία

Περιγράφεται ο ρόλος της γενικής αεροπορίας και η διαδικασία που ακολουθείται στο αεροδρόμιο με στόχο την ασφάλεια των πτήσεων της και των α/φ και την μείωση των κινδύνων που μπορούν να δημιουργηθούν για τις εμπορικές πτήσεις του αερολιμένα.

Αναφέρεται η μέση ημερήσια κίνηση επιβατών και φορτίου, τόσο κατά την θερινή όσο και κατά την χειμερινή περίοδο.

Το πρόγραμμα θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει ως Παράρτημα κατάλογο με τα στοιχεία όλων των εταιρειών γενικής αεροπορίας που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα καθώς και τα ονόματα των υπευθύνων ασφαλείας.

6.3. Ιδιωτικοί φορείς εγκατεστημένοι στον αερολιμένα.

Αναφέρονται οι ιδιωτικοί φορείς, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που είναι εγκατεστημένοι στον αερολιμένα, καθώς και ο ρόλος, οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις τους. Επισυνάπτεται κατάλογος αυτών δηλ. καταστήματα, εταιρείες εξυπηρέτησης, εταιρείες τροφοδοσίας, εταιρείες καυσίμων, τουριστικά γραφεία, εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας και ασφαλιστική εταιρεία άλλος ιδιωτικός φορέας δραστηριοποιείται στον αερολιμένα. Επισυνάπτεται επίσης χάρτης με τις θέσεις τους στον αεροσταθμό ή τον αερολιμένα.

6.4. Λοιποί Φορείς

Αναφέρονται οι τυχόν λοιποί φορείς που είναι εγκατεστημένοι στον αερολιμένα.

7. Πληροφορίες και Επικοινωνία

7.1. Περιγράφεται πως θα κοινοποιούνται πληροφορίες που άπτονται θεμάτων ασφαλείας.

7.2. Περιγράφεται πως θα κοινοποιούνται αναφορές και επιθεωρήσεις ασφαλείας και πληροφορίες που άπτονται θεμάτων ασφαλείας και τα αποτελέσματα των ελέγχων εφαρμογής του συστήματος ασφαλείας.

7.3. Διευκρινίζεται ποιά θα είναι η αρμόδια αρχή που θα χειρίζεται τα συγκεκριμένα θέματα ασφαλείας του αερολιμένα σε σχέση με τους τοπικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

7.4. Επισημαίνεται ότι τα θέματα ασφαλείας είναι εμπιστευτικά, ιδιαίτερα εκείνα που αφορούν την οργάνωση γιά την αντιμετώπιση εκνόμων ενεργειών

Γ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

8. Γενική περιγραφή του αερολιμένα

Γίνεται γενική περιγραφή του αερολιμένα και περιλαμβάνει το όνομα του αερολιμένα, την τοποθεσία του, την επίσημη διεύθυνσή του, την τηλεγραφική-ηλεκτρονική και AFTN διεύθυνσή του, τους αριθμούς τηλεφώνων fax και telex και άλλων μέσων επικοινωνίας καθώς και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται απαραίτητη. Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί και η θέση του αερολιμένα σε σχέση με την πλησιέστερη μεγάλη πόλη, επαρχία ή και νομό.

9. Ορισμοί και περιγραφή των διαφορετικών χώρων και τμημάτων του Αερολιμένα

Ως παράρτημα στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται σχέδιο του Αερολιμένα καθώς και χάρτης με την ακριβή τοποθεσία του. Προσδιορίζονται οι διάφοροι χώροι και τα τμήματα του αερολιμένα ακολουθούμενα από σύντομη περιγραφή τους. Γίνεται αποτύπωση, κυρίως των ελεγχόμενων χώρων, με διαφορετικά χρώματα ώστε να είναι ευχερής ο προσδιορισμός τους.

10. Ωράριο λειτουργίας

Αναφέρεται αν ο αερολιμένας είναι 24ώρου λειτουργίας ή μη.

Περιγράφονται επίσης τα μέτρα ασφαλείας που ισχύουν σε μη 24ώρου αερολιμένα, εκτός των ωρών λειτουργίας του.

Δ. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

11. Ασφάλεια Αερολιμένα

11.1. Γενική περιγραφή.

Παρουσιάζεται ένα γενικό περίγραμμα των μέτρων και διαδικασιών που εκπονούνται γι αυτό το σκοπό.

11.2. Έλεγχος πρόσβασης και κίνησης

α) προσώπων
β) πληρωμάτων
γ) οχημάτων
δ) Περιγράφεται η διαδικασία έκδοσης και ο έλεγχος ταυτοτήτων και αδειών και καθορίζονται ποινές.

ε) Αναφέρεται αν γίνονται έλεγχοι προϋπηρεσίας για το προσωπικό που απασχολείται στον αερολιμένα και ποιοί έλεγχοι είναι αυτοί.

11.3. Ασφάλεια ελεγχόμενων χώρων.

α) Γίνεται περιγραφή των μέτρων ασφαλείας και των διαδικασιών για την ασφάλεια των ελεγχόμενων χώρων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΕΚΑΓΑ.

β) Γίνεται περιγραφή των μέτρων ασφαλείας ζωτικών εγκαταστάσεων του αερολιμένα, όπως εγκαταστάσεων εναερίου κυκλοφορίας, τηλεπικοινωνιών και ραδιοναυτικών βοηθημάτων, υδραγωγείου, καυσίμων.

γ) Γίνεται περιγραφή χώρων διακίνησης εμπορευμάτων.

δ) Γίνεται περιγραφή των διαδικασιών και των μέτρων ασφαλείας για τον ανωτέρω συγκεκριμένο χώρο εφόσον βρίσκεται εντός των ορίων ευθύνης του αερολιμένα.

ε) Καθορίζονται οι αυστηρά ελεγχόμενοι χώροι του αερολιμένα.

στ) Καθορίζονται οι διαδικασίες διαχωρισμού και ελέγχου διερχομένων επιβατών.

ζ) Γίνεται περιγραφή των διαδικασιών και των μέτρων ασφαλείας των αυστηρά ελεγχόμενων χώρων του αερολιμένα, εφόσον υπάρχουν τέτοιοι χώροι.

η) Αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας για την Γενική Αεροπορία.

θ) Περιγράφονται τα μέτρα ασφαλείας και οι διαδικασίες με τις οποίες κινούνται και ελέγχονται τα πληρώματα και οι επιβάτες.

ι) Περιγράφεται ο τύπος της υπάρχουσας περιφραξής καθώς και συστήματα και διαδικασίες για την αποτροπή και αντιμετώπιση παράνομης εισόδου.

ια) Περιγράφεται ο φωτισμός του αερολιμένα και οι διαδικασίες επιθεώρησης και συντήρησής του.

β) Γίνεται περιγραφή των διαδικασιών και των μέτρων ασφαλείας για την πρόσβαση από τις πύλες εισόδου και αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας και η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία.

γ) Αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας που εφαρμόζονται για τον έλεγχο επιβατών και πλήρωμάτων γενικής αεροπορίας.

11.4. Έλεγχος ασφαλείας επιβατών & χειραποσκευών

α) Αναφέρονται οι διαδικασίες του αερολιμένα για την προστασία αποθεμάτων εισιτηρίων, καρτών επιβίβασης, ταινιών σήμανσης αποσκευών.

β) Καθορίζεται η υπεύθυνη αρχή ή ο φορέας που πραγματοποιεί τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών & χειραποσκευών.

γ) Καθορίζονται τα σημεία ελέγχου, η στελέχωσή τους και ο εξοπλισμός.

δ) Καθορίζεται ο τρόπος ελέγχου ασφαλείας, όπως π.χ. έλεγχος με εξοπλισμό, φυσικός έλεγχος καθώς και το ελάχιστο ποσοστό των φυσικών ελέγχων.

ε) Περιγράφονται οι διαδικασίες για τον έλεγχο των επιβατών και χειραποσκευών, που προωθούνται σε ελεγχόμενους χώρους, ο εξοπλισμός και η στελέχωσή των σημείων ελέγχου.

στ) Καθορίζεται πως θα γίνεται ο διαχωρισμός ελεγχθέντων και μη ελεγχθέντων επιβατών.

ζ) Καθορίζονται οι διαδικασίες διαχωρισμού και ελέγχου διερχομένων και μετεπιβιβαζομένων επιβατών.

η) Συντάσσεται ενδεικτικός κατάλογος με επικίνδυνα αντικείμενα σύμφωνα με το Παράρτημα 5 του παρόντος Κανονισμού.

θ) Καθορίζονται οι διαδικασίες αφαίρεσης και προώθησης των επικίνδυνων αντικειμένων.

11.5. Έλεγχοι ασφαλείας παραδομένων αποσκευών

α) περιγράφονται οι διαδικασίες παράδοσης αποσκευών επιβατών ή ομάδων επιβατών καθώς και κάθε ειδική ρύθμιση που πιθανόν έχει γίνει επί αυτού.

β) Καθορίζεται η υπεύθυνη αρχή ή ο φορέας που πραγματοποιεί τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών και αποσκευών.

γ) Καθορίζεται πως θα γίνονται οι έλεγχοι ασφαλείας, και η μέθοδος δειγματοληψίας όπου απαιτείται δειγματοληπτικός έλεγχος.

δ) Καθορίζονται οι διαδικασίες για την συνεχή μέχρι την παράδοση στο αεροσκάφος προστασία των αποσκευών, που παραδίδονται σε περίπτωση εφαρμογής διαδικασιών αναχώρησης εκτός αερολιμένα.

11.6. Έλεγχοι αντιστοίχισης επιβατών και αποσκευών

Περιγράφεται η διαδικασία αντιστοίχισης επιβατών και αποσκευών κατά κατηγορία: αναχωρούντων επιβατών, διερχομένων, μετεπιβιβαζομένων, αφνίδια αποβιβαζομένων.

11.7. Χειρισμός αποσκευών λανθασμένης διαχείρισης

Περιγράφεται η διαδικασία.

11.8. Διαδικασίες ελέγχου επιβατών-χειραποσκευών-αποσκευών εκτός αερ/να

Περιγράφεται η διαδικασία που εφαρμόζεται για τις περιπτώσεις των ανωτέρω ελέγχων που γίνονται εκτός αερολιμένα.

12. Μέτρα ασφαλείας για ειδικές κατηγορίες επιβατών.

12.1. Διπλωμάτες, κρατικοί(VIP)- εταίρικοί(CIP) επίσημοι (VIP-CIP)

Αναφέρονται οι διαδικασίες ελέγχων ασφαλείας των ανωτέρω προσώπων καθώς και τυχόν εξαιρέσεις.

12.2. Πληρώματα

Αναφέρονται οι διαδικασίες που αφορούν στους ελέγχους ασφαλείας πληρωμάτων.

12.3. Άτομα με ειδικές ανάγκες και ασθενείς

Αναφέρονται όλες οι διαδικασίες που αφορούν στους ελέγχους ασφαλείας αναπήρων και ασθενών

12.4. Ανεπιθύμητοι, απελαυνόμενοι επιβάτες και κατάδικοι

Αναφέρονται όλες οι διαδικασίες που αφορούν στους ελέγχους ασφαλείας ανεπιθύμητων, απελαυνόμενων επιβατών και συνοδευόμενων καταδίκων. Προσδιορίζονται επακριβώς τα καθήκοντα των εμπλεκόμενων φορέων και ατόμων. Καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα ενημερώνεται ο Κυβερνήτης για την παρουσία τους καθώς και οι θέσεις στο αεροσκάφος που θα καταλαμβάνουν τα άτομα αυτά.

Ε. ΟΠΛΑ ΚΑΙ ΕΚΡΗΚΤΙΚΑ

13. Έλεγχοι όπλων και εκρηκτικών

13.1. Νομικό πλαίσιο

Αναφέρεται το νομικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο επιτρέπεται η κατοχή και μεταφορά όπλων και εκρηκτικών στο αεροσκάφος και στους ελεγχόμενους χώρους.

13.2. Μεταφορά όπλων και εκρηκτικών

Περιγράφεται η διαδικασία χειρισμού και μεταφοράς όπλων και εκρηκτικών στο αεροσκάφος και στους ελεγχόμενους χώρους, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, τόσο ως αποσκευή όσο και ως φορτίο.

13.3. Οπλοφορία

Περιγράφεται η διαδικασία κατοχής και μεταφοράς όπλων στο αεροσκάφος και στους ελεγχόμενους χώρους, καθώς και οι διαδικασίες που τηρούνται όταν αφικνούνται άτομα οπλοφορούντα με αλλοδαπά αεροσκάφη.

13.4. Οπλισμένοι συνοδοί

Αναφέρεται ποια αρχή είναι αρμοδία για την εξουσιοδότηση μεταφοράς όπλων στο αεροσκάφος.

Περιγράφεται η διαδικασία με την οποία επιτρέπεται η οπλοφορία συνοδών κταδίκων και επισήμων.

Καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα ενημερώνεται ο αερομεταφορέας και ο Κυβερνήτης για την παρουσία τους καθώς και οι θέσεις στο αεροσκάφος που θα καταλαμβάνουν τα άτομα αυτά.

13.5. Ένοπλα συνοδοί

Αναφέρεται η νομοθεσία που επιτρέπει την παρουσία τους στο αεροσκάφος.

ΣΤ. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

14.1. Έρευνα αεροσκάφους σε περίοδο κρίσεων

Αναφέρονται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περιόδους κρίσεων για την έρευνα αεροσκάφους και ορίζεται ποιος είναι αρμόδιος να την πραγματοποιήσει

στους ελληνικούς αερομεταφορείς για τις πτήσεις τους εντός ή εκτός της ελληνικής επικράτειας.

2. ΠΗΓΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

2.1. Εθνική νομοθεσία

Αναφέρονται οι σχετικοί νόμοι, τα διατάγματα οι υπουργικές αποφάσεις και οι λοιπές κανονιστικές πράξεις της ελληνικής νομοθεσίας.

2.2. Νομικές υποχρεώσεις έναντι άλλων κρατών

Επιπρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας άλλων κρατών, στα οποία η αεροπορική εταιρεία δραστηριοποιείται.

2.3. Άλλες πηγές

Περιλαμβάνουν αποφάσεις ή συστάσεις της ΙΑΤΑ ή έγγραφα της εταιρείας που έχουν σχέση με την πολιτική της σχετικά με την ασφάλεια και τις σχετικές διαδικασίες άλλων φορέων.

3. ΑΡΧΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΑΡΧΕΣ

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρεται:

3.1. Η γραμμή (ισχύον οργανόγραμμα) των εντολών σχετικά με τις λειτουργίες που αφορούν στην ασφάλεια (security).

3.2. Η αρμόδια αρχή ασφαλείας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο αερολιμένα, που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας και του προγράμματος ασφαλείας αερολιμένα.

3.3. Η αρμόδια αρχή για την επιβολή του νόμου.

3.4. Η αρμόδια Δημοτική Αρχή, όπου αυτή εμπλέκεται.

3.5. Άλλες κρατικές Αρχές ή Υπηρεσίες, που εμπλέκονται στην εφαρμογή του προγράμματος ασφαλείας του αερομεταφορέα.

3.6. Λοιποί εμπλεκόμενοι φορείς.

4. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ

Καθορίζεται η διάρθρωση του τμήμα Ασφαλείας του Αερομεταφορέα και η αναθέτει αρμοδιότητες και καθήκοντα στους εμπλεκόμενους.

Αναφέρονται ο υπεύθυνος ασφαλείας του αερομεταφορέα καθώς και ο αρμόδιος κατά πτήση, ο οποίος βεβαιώνει ότι τηρήθηκαν όλα τα μέτρα ασφαλείας πριν την αναχώρηση της πτήσης.

5. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Στο κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνονται

5.1. Εγκύκλιοι επί θεμάτων ασφαλείας

Αναφέρεται η σχετική διαδικασία με τη λήψη, διανομή και ευθύνη των ενημερώσεων ασφαλείας.

5.2. Αναφορές και Επιθεωρήσεις

Τήρηση αρχείου αναφορών και αποτελεσμάτων επιθεωρήσεων ασφαλείας.

5.3. Επικοινωνίες

Διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο και τη μέθοδο επικοινωνίας με τις αρμόδιες αρχές.

5.4 Πολιτική σχέσεων με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Αναφέρονται τα διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια του αερομεταφορέα, τα δρομολόγια εμπορευματικών ή έκτακτων πτήσεων, η πολιτική και οι διαδικασίες σχετικές με την ασφάλεια καθενός από τα παραπάνω.

7. ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Αυτά θα είναι σύμφωνα με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας και θα εναρμονίζονται με τα Προγράμματα Ασφαλείας των Αερολιμένων κατά την εξυπηρέτηση των πτήσεων στο έδαφος. Τυχόν συμπληρωματικές απαιτήσεις αναλόγως του επιπέδου απειλής περιλαμβάνονται στο παρόν κεφάλαιο.

Όπου, τα Κράτη στα οποία δραστηριοποιείται η αεροπορική εταιρεία έχουν απαιτήσεις που διαφέρουν από τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας, οι απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται ως παραρτήματα στο Πρόγραμμα Ασφαλείας του αερομεταφορέα, στο οποίο, σε σχετική υποπαράγραφο, περιγράφονται οι ιδιαίτερες αυτές ρυθμίσεις.

7.1. Ασφάλεια εγκαταστάσεων κι εξοπλισμού αερομεταφορέα.

Αναφέρονται τα μέτρα ασφαλείας και οι διαδικασίες που εφαρμόζονται και τα οποία αφορούν:

α) σε εγκαταστάσεις κι εξοπλισμό του αερομεταφορέα σε αερολιμένες

β) σε εγκαταστάσεις κι εξοπλισμό του αερομεταφορέα εκτός αερολιμένων

γ) στον έλεγχο πρόσβασης (εφόσον κριθεί σκόπιμο και πέραν του εφαρμοζόμενου από τους αερολιμένες).

δ) στην επιτήρηση και διασφάλιση των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και των σταθμευμένων αεροσκαφών.

7.2. Έλεγχος ασφαλείας των επιβατών και των χειραποσκευών.

Αναφέρεται

α) Ποιος είναι ο αρμόδιος φορέας για τον έλεγχο ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών, προκειμένου περί σταθμών εκτός ελληνικής επικράτειας, καθώς και η διενέργεια εποπτείας της ικανοποιητικής διεξαγωγής αυτού.

β) Διαδικασίες διενέργειας και εποπτείας ικανοποιητικής διεξαγωγής συμπληρωματικού, προ της επιβίβασης, ελέγχου επιβατών και χειραποσκευών σε πτήσεις υψηλού κινδύνου.

γ) Ποιες είναι οι διαδικασίες διαχείρισης των απαγορευμένων αντικειμένων που αφαιρούνται κατά τον έλεγχο, ώστε οι επιβάτες και οι χειραποσκευές τους να θεωρούνται ασφαλείς προς επιβίβαση.

δ) Πώς γίνεται ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας των επιβατών.

7.3. Έλεγχος ασφαλείας των προς φόρτωση αποσκευών.

Αναφέρεται

α) Πώς διεξάγεται ο έλεγχος ασφαλείας αποσκευών, όπου αυτός διεξάγεται μ' ευθύνη του αερομεταφορέα.

β) Πώς επισημαίνονται στον διενεργούντα τον έλεγχο ασφαλείας οι αποσκευές που χρήζουν λεπτομερούς ελέγχου.

γ) Ποιες είναι οι διαδικασίες συσχετισμού των επιβατών και αποσκευών.

δ) Ποιες είναι οι διαδικασίες διαχείρισης των απαγορευμένων αντικειμένων που αφαιρούνται, ώστε η αποσκευές να θεωρούνται ασφαλείς προς φόρτωση.

ε) Προστασία των ελεγμένων αποσκευών από την παραλαβή μέχρι τη φόρτωση στο αεροσκάφος.

καθώς και ποιοι άλλοι φορείς εμπλέκονται σε αυτήν. Επίσης αναφέρονται οι διαδικασίες για την προστασία του αεροσκάφους κατά την κίνησή του στο έδαφος.

14.2. Στάθμευση αεροσκάφους σε περίοδο κρίσεων

Αναφέρονται οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περιόδους κρίσεων για την στάθμευση αεροσκάφους και ορίζονται τα πλέον κατάλληλα σημεία που αυτά θα σταθμεύουν. Καταρτίζεται σχέδιο του αερολιμένα όπου επισημαίνονται οι θέσεις αυτές.

14.3. Γενική Αεροπορία

Αναφέρονται οι διαδικασίες που ακολουθούνται για τα αεροσκάφη και τους επιβάτες Γενικής Αεροπορίας ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσεων.

14.4 Ειδικά μέτρα ασφαλείας ύστερα από αίτηση

Προσδιορίζεται η δυνατότητα του αερολιμένα να προσφέρει τέτοια μέτρα.

Ζ. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

15. Υπεύθυνοι χειρισμού και συντήρησης

Προσδιορίζεται ποιοι φορείς είναι υπεύθυνοι για τον χειρισμό του εξοπλισμού και ποιοι για την συντήρησή του.

16. Εξοπλισμός ακτινοσκόπησης

Αναφέρονται οι τύποι του εξοπλισμού που χρησιμοποιεί ο αερολιμένας.

Συντάσσεται σχέδιο του αερολιμένα με τα σημεία που είναι εγκατεστημένος ο εξοπλισμός.

17. Πύλες ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων

Αναφέρονται οι τύποι και ο αριθμός του εξοπλισμού αυτού που χρησιμοποιεί ο αερολιμένας.

Συντάσσεται σχέδιο του αερολιμένα με τα σημεία που είναι εγκατεστημένος ο εξοπλισμός.

Αναπτύσσονται οι διαδικασίες ελέγχου ασφαλείας των επιβατών.

18. Φορητοί ανιχνευτές μεταλλικών αντικειμένων

Αναφέρονται οι τύποι και ο αριθμός των φορητών ανιχνευτών που χρησιμοποιεί ο αερολιμένας.

19. Ανιχνευτές εκρηκτικών

Αναφέρονται οι τύποι και ο αριθμός των ανιχνευτών εκρηκτικών που είναι διαθέσιμοι στον αερολιμένα καθώς και πληροφορίες σχετικά με υπεύθυνους για το χειρισμό τους και συντήρησή.

20. simulation chambers

Εάν υπάρχουν στον αερολιμένα αναφέρεται ο τύπος και η θέση τους.

21. Εξουδετέρωση βομβών

Δηλώνεται ποιοι είναι υπεύθυνοι για την απομάκρυνση και εξουδετέρωση υπόπτων αντικειμένων.

22. Σκύλοι

Δηλώνεται αν υπάρχουν σκύλοι για την εντοπισμό εκρηκτικών. Επίσης και ο φορέας που τους χρησιμοποιεί.

Η. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΝΟΜΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

23. Σχέδια εκτάκτου ανάγκης

Κάθε αερολιμένας προβαίνει στην εκπόνηση σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών. Τα σχέδια αυτά είναι εμπιστευτικού χαρακτήρα.

24. Διαδικασίες ελέγχου εφαρμογής του προγράμματος ασφαλείας

Αναφέρεται η υπεύθυνη Αρχή και περιγράφεται η διαδικασία ελέγχου, το κάθε πόττε αυτή πραγματοποιείται, ο τρόπος τήρησης των στοιχείων καθώς και τρόπους που αυτά θα αποτυπώνονται.

Θ. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

25. Πρακτική και Θεωρητική εκπαίδευση

Αναφέρονται τα καθήκοντα του προσωπικού ασφαλείας, γενικά και ειδικά, οι διαδικασίες ελέγχου, η χρήση του εξοπλισμού και η αντίδραση σε εκνομες ενέργειες. Αναφέρονται οι διαδικασίες αξιολόγησης του επιπέδου γνώσεων του προσωπικού στα θέματα ασφαλείας.

Ι. ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Περιγράφεται η διαδικασία επιβολής κυρώσεων λόγω πιστοποιούμενης παράβασης διατάξεων του προγράμματος.

ΙΑ. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Επισυνάπτονται ως παραρτήματα στο πρόγραμμα ασφαλείας του αερολιμένα

- α) Διαγράμματα οργάνωσης του αερολιμένα
- β) Χάρτες του αερολιμένα και της γύρω περιοχής.
- γ) Χάρτης που δείχνει τις ελεγχόμενες και μη περιοχές του αερολιμένα με διαφορετικά χρώματα
- δ) Λεπτομερής χάρτης των αεροσταθμών
- ε) Απεικόνιση όλων των περιοχών του αερολιμένα
- στ) Συμφωνίες και οδηγίες προς τους φορείς
- ζ) Κατάλογος με τα ονόματα και λοιπά στοιχεία (τηλέφωνα εργασίας και οικίας, διεύθυνση κατοικίας κ.λ.π.) των τοπικών υπευθύνων των αερομεταφορέων και των αναπληρωτών τους.
- η) Κατάλογος με τα ονόματα, την ιδιότητα και λοιπά στοιχεία (τηλέφωνα εργασίας και οικίας, διεύθυνση κατοικίας κ.λ.π) των μελών της Επιτροπής Ασφαλείας Αερολιμένων.

θ) Κατάλογος με τα στοιχεία όλων των εταιρειών γενικής αεροπορίας που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα καθώς και τα ονόματα των υπευθύνων ασφαλείας.

- ι) Κατάλογος με επικίνδυνα υλικά και αντικείμενα
 - ια) Αντίγραφο των διατάξεων που επιτρέπουν την κατοχή και μεταφορά όπλων και εκρηκτικών
 - ιβ) Σχέδιο του αερολιμένα με τις θέσεις στάθμευσης σε περιόδους κρίσεων
 - ιγ) Σχέδιο του αερολιμένα με τα σημεία που είναι εγκατεστημένος ο εξοπλισμός ελέγχων ασφαλείας.

Παράρτημα 2

Πρότυπο πρόγραμμα ασφαλείας αερομεταφορέα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Σκοπός

Σκοπός του προγράμματος ασφαλείας αερομεταφορέα είναι να προστατεύει τις δραστηριότητες του αερομεταφορέα εξασφαλίζοντας τους επιβάτες, το προσωπικό, τα αεροσκάφη, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις του.

1.2. Πεδίο εφαρμογής

Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Αερομεταφορέα, αφορά

στ) Ποιος ο χειρισμός των αποσκευών λανθασμένης διαχείρισης (υπό κανονικές συνθήκες όπως και σε συνθήκες υψηλού κινδύνου, προβλέποντας σύστημα αναζήτησης, ανάλογα με τις περιστάσεις, που διαχωρίζει τις αποσκευές από τους επιβάτες. Επίσης αναφέρεται ο υπεύθυνος του αερομεταφορέα που αποφασίζει ως προς την φύση των επιπρόσθετων ελέγχων ασφαλείας που απαιτούνται πριν την μεταφορά των αποσκευών αυτών).

ζ) Ποια η διαδικασία για τους εκτός αεροδρομίου ελέγχους ταυτοπροσωπίας και παραλαβής αποσκευών (off airport check-in).

η) Ποια τα μέτρα προστασίας των ταινιών ασφαλείας (tags) των αποσκευών.

θ) Ποια η διαδικασία για την διαχείριση των υπόπτων αποσκευών.

7.4. Έλεγχοι ασφαλείας μεταφοράς εμπορευμάτων, ταχυδρομείου, μικρών δεμάτων και αντικειμένων άμεσης διανομής.

Αναφέρεται

α) Ποιες διαδικασίες ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολών από συγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία και ποιες από άλλους αποστολείς, σύμφωνα με τα παραρτήματα 3 και 6 του κανονισμού.

β) Ποια η διαδικασία για την αντιμετώπιση καθυστερημένων παραλαβών

γ) Ποια η διαδικασία για την διαχείριση υπόπτων εμπορευμάτων

δ) Ειδικά μέτρα εφαρμοζόμενα σε πτήσεις υψηλού κινδύνου

ε) Μέτρα προστασίας που εφαρμόζονται για ειδικές κατηγορίες αποστολών.

7.5. Μέτρα ασφαλείας για ειδικές κατηγορίες επιβατών

Αναφέρονται οι διαδικασίες για τον χειρισμό

α) των επίσημων και των προσώπων που απολαμβάνουν προνομιακής μεταχείρισης

β) των επιβατών με ειδικές ανάγκες

γ) των ανεπιθυμητών επιβατών (inadmissible), των απειλησμένων (deportees) και των επιβατών υπό αστυνομική επιτήρηση.

7.6. Μεταφορά οπλισμού

Αναφέρονται

α) οι νομικές διατάξεις και κανονισμοί, που διέπουν μια τέτοια μεταφορά

β) οι διαδικασίες που αφορούν στην προστασία οπλισμού και παρελήφθει προς μεταφορά

γ) οι διαδικασίες που εφαρμόζονται για τους οπλισμένους συνοδούς

δ) οι διαδικασίες που εφαρμόζονται για τους οπλισμένους φρουρούς ασφαλείας της πτήσης, όπου και αν αυτό έχει εφαρμογή.

7.7. Ασφάλεια του αεροσκάφους

Αναφέρονται οι διαδικασίες που εφαρμόζονται:

α) για τις έρευνες αεροσκάφους (προ πτήσης, κατόπιν απειλής, μετά από συντήρηση)

β) για την προστασία του κατά την εξυπηρέτηση στο έδαφος

γ) για την προστασία του κατά την διάρκεια της πτήσης

δ) για τα ειδικά μέτρα που εφαρμόζονται για τις πτήσεις υψηλού κινδύνου

ε) για τα ειδικά μέτρα που εφαρμόζονται κατόπιν απαίτησης κρατικών αρχών

στ) για την ασφάλεια των εφοδίων του αεροσκάφους.

7.8. Εξοπλισμός Ασφαλείας

Αναφέρεται ο εξοπλισμός που χρησιμοποιεί η αεροπορική εταιρεία όπου και όποτε εφαρμόζει έλεγχο ασφαλείας ατόμων ή / και αντικειμένων.

8. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΝΟΜΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

8.1. Σχέδια έκτακτης ανάγκης αερομεταφορέα.

Αναφέρεται ο σχεδιασμός του αερομεταφορέα για την αντιμετώπιση απειλής ή συμβάντος ασφαλείας που αφορά σε:

α) αεροπειρατεία

β) παράνομη κατάληψη αεροσκάφους

γ) δολιοφθορά σε αεροσκάφος ή σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό της αεροπορικής εταιρείας

δ) απειλή για ύπαρξη εκρηκτικού μηχανισμού σε αεροσκάφος στο έδαφος ή σε πτήση

ε) παράνομη παρέμβαση επιβατών στα καθήκοντα του προσωπικού σε πτήση.

8.2. Κέντρο διαχείρισης κρίσεων

Αναφέρεται η ύπαρξη κέντρου διαχείρισης κρίσεων του αερομεταφορέα, ο σχετικός εξοπλισμός και οι σχετικές διαδικασίες

9. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

α) Γενικά για την πολιτική που ακολουθεί ο αερομεταφορέας για την εκπαίδευση

β) Προσωπικό ασφαλείας (επιλογή, εκπαίδευση, παροχή κινήτρων, επανεκπαίδευση).

γ) Προσωπικό θαλάμου διακυβέρνησης πτήσης.

δ) Πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

ε) Προσωπικό διαχείρισης εμπορευματικών (cargo) και λοιπών αποστολών ασυνόδευτων αντικειμένων.

στ) Προσωπικό συντήρησης και τεχνικής εξυπηρέτησης αεροσκαφών στο έδαφος

ζ) Προσωπικό εξυπηρέτησης επιβατών Προσωπικό υπηρεσιών εδάφους

η) Προσωπικό άλλων βοηθητικών καθηκόντων

10. Παραρτήματα

α) Οργανόγραμμα της εταιρείας

β) Διαγράμματα αεροσκαφών

γ) Σχέδια εγκαταστάσεων αερομεταφορέα (γραφεία, κτίρια κλπ).

Παράρτημα 3

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

A. ΣΚΟΠΟΣ

Προκειμένου να αποτραπεί ο κίνδυνος εκδήλωσης εκνόμων ενεργειών από την τοποθέτηση επικινδύνων αντικειμένων ή υλικών σε εμπορεύματα και μικροδέματα που πρόκειται να μεταφερθούν αεροπορικά με αεροσκάφη μεταφοράς επιβατών ή και αεροσκάφη αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων (cargo only), όταν οι συνθήκες το επιβάλλουν, αποφασίζεται η καθιέρωση της παρακάτω διαδικασίας η οποία αποτελεί ένα σύνολο πρακτικών και μέτρων ασφαλείας πλήρως εναρμονισμένο με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.

I. Πιστοποίηση

23. Γενικά

23.1. Πιστοποίηση χορηγείται στους ελεγκτές ασφαλείας αερομεταφορών που προσφέρουν υπηρεσίες στους Ελληνικούς πολιτικούς αερολιμένες και αεροπορικές εγκαταστάσεις από το Τμήμα Διαρκούς Επιμόρφωσης σε θέματα ασφαλείας της Σχολής Πολιτικής Αεροπορίας

Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της εκπαίδευσης τα καθήκοντα του ελεγκτού ασφαλείας στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας ή σε άλλη εγκεκριμένη από την ΥΠΑ σχολή ασφαλείας αερομεταφορών και με την προσκόμιση βεβαίωσης, μπορεί να συμμετάσχει στο παρακάτω ταχύρρυθμο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πιστοποίησης, το οποίο περιλαμβάνει οπωσδήποτε:

α) Γραπτή δοκιμασία σε γενικά θέματα αεροπορικής ασφαλείας με έμφαση στους ελέγχους ασφαλείας (ελάχιστη βαθμολογία 75%).

β) Γραπτή δοκιμασία γνώσης της Αγγλικής γλώσσας με έμφαση στην ορολογία ασφαλείας αερομεταφορών (ελάχιστη βαθμολογία 60%).

γ) Πρακτική δοκιμασία σε προσομοιωτή ακτινοσκοπικών συσκευών (x-ray simulator) για ικανότητα αναγνώρισης επικίνδυνων αντικειμένων και εκρηκτικών ουσιών και συσκευών (ελάχιστη βαθμολογία 75%).

23.2. Σε περίπτωση που ο υποψήφιος κριθεί επιτυχών χορηγείται από την Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Καταλληλότητας (ΠΕΚ) το οποίο συνοδεύεται και από το Δελτίο Ισχύος Πιστοποιητικού (ΔΙΠ).

23.3. Η ισχύς του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Καταλληλότητας (ΠΕΚ) είναι για 1 έτος και αναγράφεται στο ΔΙΠ. Μετά την λήψη του ΔΙΠ, ο κάτοχος του προκειμένου να το διατηρεί σε ισχύ, υποχρεούται σε πρακτική κατά έτος επαναξιολόγηση σε προσομοιωτή ελέγχου με ακτινοσκοπικές συσκευές (X-RAY SIMULATOR), με προϋπόθεση την προσκόμιση πρόσφατου ιατρικού πιστοποιητικού της παρ. 11.5 του παρόντος παραρτήματος

24. Οικονομική Επιβάρυνση Συμμετεχόντων

Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών - Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το ποσό και ο τρόπος καταβολής της οικονομικής επιβάρυνσης των συμμετεχόντων στα ταχύρρυθμα εκπαιδευτικά προγράμματα πιστοποίησης και επαναξιολόγησης, καθώς και η αποζημίωση των εκπαιδευτών για την διενέργεια των ανωτέρω πιστοποιήσεων και επαναξιολογήσεων.

IA. Διοικητικές κυρώσεις

25. Παραβάσεις

Κάθε πράξη ή παράλειψη του προσωπικού επιχείρησης παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών, που αντίκειται στον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας και στις λοιπές περί ασφαλείας διατάξεις συνιστά παράβαση

26. Πρόστιμα

26.1 Κάθε παράβαση επισύρει πρόστιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στον κώδικα αεροπορικού δικαίου και την Αερολιμενική Διάταξη 1.

26.2 Ειδικότερα για τις παρακάτω παραβάσεις επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα:

α) Για παραβάσεις που αφορούν στον έλεγχο πρόσβασης ατόμων και οχημάτων σε ελεγχόμενους χώρους
για πρώτη παράβαση φύλακα ασφαλείας 30.000 δρχ
για δεύτερη παράβαση φύλακα ασφαλείας 70.000 δρχ
για τρίτη παράβαση φύλακα ασφαλείας 150.000 δρχ

Σε περίπτωση επιβολής προστίμου για τρίτη παράβαση στον ίδιο φύλακα για έλεγχο πρόσβασης ανακαλείται η άδεια φύλακα που του έχει χορηγηθεί από την ΥΠΑ.

β) Για παραβάσεις ελεγκτών ασφαλείας (screeners)
για πρώτη παράβαση ελεγκτού ασφαλείας 40.000 δρχ
για δεύτερη παράβαση ελεγκτού ασφαλείας 100.000 δρχ
για τρίτη παράβαση ελεγκτών ασφαλείας 200.000 δρχ

Σε περίπτωση επιβολής προστίμου για τρίτη παράβαση στον ίδιο ελεγκτή για έλεγχο ασφαλείας ανακαλούνται το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Καταλληλότητας (ΠΕΚ) και το Δελτίο Ισχύος Πιστοποιητικού (ΔΙΠ) που του έχουν χορηγηθεί.

26.3 Τα ανωτέρω πιστοποιητικά επαναχορηγούνται μετά από επιτυχή εξέταση στα οριζόμενα στον παρόν θεμάτα που αφορούν στην ειδικότητα του ενδιαφερόμενου.

26.4 Σε περίπτωση που επιβληθούν στην ίδια εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας 25 πρόστιμα για παραβάσεις ελέγχων πρόσβασης ή 20 πρόστιμα για παραβάσεις ελέγχων ασφαλείας ή 30 πρόστιμα σωρευτικά, ανακαλείται η άδεια της εταιρείας που έχει χορηγηθεί από την ΥΠΑ και εκπίπτει αυτοδικαίως από τη σύμβαση.

26.5 Η κατοχή σε ισχύ των ανωτέρω αδειών είναι υποχρεωτική τόσο για τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών, όσο και για το προσωπικό τους που θα προσφέρει υπηρεσίες ασφαλείας σε χώρους των ελληνικών πολιτικών αερολιμένων και εν γένει αεροπορικών εγκαταστάσεων.

Παράρτημα 5

ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΥΛΙΚΑ
ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑΑ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΚΑΜΠΙΝΑ
ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. ΟΠΛΑ: τουφέκια

περίστροφα
πιστόλια
καραμπίνες
κινηγетικά όπλα
σεροβόλα
όπλα με σκάγια
όπλα για αρχάριους
όπλα πολεμικών τεχνών
ψαροντούφεκα
εκτοξευτήρες φωτοβολιδών
φουσητήρες για βέλη
βαλλίστρες
ξίφη
λόγχες
σπαθιά
στιλέτα
τόξα και βέλη
ακόντια

ρόπαλα
 μεταλλικές γροθιές
 μπαστούνια με μεταλλική απόληξη
 παγοκόπτης
 εξαρτήματα - μέρη όπλων
 πιστές απομμήσεις όπλων

Παράρτημα 6

Μέτρα ασφαλείας και έλεγχος αερομεταφερομένων ταχυδρομικών αποστολών

1. Γενικά

1.1 Ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά την Ασφάλεια Πολιτικής Αεροπορίας, είναι και οι αερομεταφερόμενες ταχυδρομικές αποστολές. Την ευθύνη της γενικής οργάνωσης, καθοδήγησης και εποπτείας των παρεχόμενων στην Ελλάδα ταχυδρομικών υπηρεσιών από τους αρμοδίως εξουσιοδοτημένους φορείς, καθώς και η εξουσιοδότησή τους αποτελεί ευθύνη και αρμοδιότητα σύμφωνα με το Ν.2668/98 της ανεξάρτητης ρυθμιστικής Εθνικής Επιτροπής Ταχυδρομείων και Τηλεπικοινωνιών (ΕΕΤΤ).

1.2 Η ΕΕΤΤ δια του παρόντος υποχρεούται να προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για τη διασφάλιση της τήρησης από τους φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών των μέτρων ασφαλείας των αερομεταφερομένων ταχυδρομικών αποστολών αλληλογραφίας, μικροδεμάτων και άλλων αντικειμένων που καθιερώνονται δια του παρόντος Κανονισμού.

2. Μέτρα και διαδικασίες

Για την προστασία των πτήσεων και των εγκαταστάσεων πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες καθορίζονται τα ακόλουθα μέτρα και διαδικασίες:

2.1 Οι φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, οι οποίοι συνεργάζονται συστηματικά με αερομεταφορείς οφείλουν να εκπονήσουν και να εφαρμόζουν υπεύθυνα πρόγραμμα ασφαλείας το οποίο θα είναι σύμφωνο με τον παρόντα Κανονισμό.

2.2 Οι ταχυδρομικοί φορείς πρέπει να τηρούν τα μέτρα ασφαλείας που απαιτούν οι αερομεταφορείς για την αεροπορική μεταφορά των ταχυδρομικών αποστολών.

2.3 Οι ταχυδρομικοί φορείς οφείλουν να προστατεύουν τις ταχυδρομικές αποστολές τους σε όλα τα στάδια διακίνησης τους και μέχρι την παράδοσή τους στις αεροπορικές εταιρείες, από την πρόσβαση μη εξουσιοδοτημένων ατόμων, και να εφαρμόζουν στους χώρους διαλογής και αποθήκευσής τους σύστημα αναγνώρισης προσωπικού.

2.4 Επιβάλλεται να πραγματοποιούνται δειγματοληπτικοί έλεγχοι ασφαλείας σε ποσοστό τουλάχιστον 10%, στις υπό μεταφορά ταχυδρομικές αποστολές τόσο από τους ταχυδρομικούς φορείς, όσο και από τον αερομεταφορέα.

2.5 Ταχυδρομική αποστολή, η οποία πρέπει να παραδοθεί εντός 48 ωρών (express), επιτρέπεται να μεταφέρεται αεροπορικώς εφόσον τηρούνται τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας:

2.5.1 Η παραλαβή, η διαδικασία φύλαξης και μεταφοράς των ταχυδρομικών αποστολών πραγματοποιείται από επιλεγμένο και ειδικά εκπαιδευμένο σε θέματα ασφαλείας προσωπικό.

2.5.2 Οι ταχυδρομικοί φορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν τους αερομεταφορείς όταν μεταφέρουν επικίνδυνα αντικείμενα ή υλικά στις ταχυδρομικές τους αποστολές σύμφωνα με το Παράρτημα 5 του παρόντος Κανονισμού.

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ: αιχμηρά ψαλίδια
 επαγγελματικά εργαλεία
 ξυράφια
 μαχαίρια με λάμα άνω των 7,5 cm
 πλαστικά όπλα-παιγνίδια που μοιάζουν με αληθινά
 σφεντόνες
 μαχαίρια κουζίνας με λάμα άνω των 4 cm
 χαρτοκόπτες
 ψαλίδια
 σύριγγες
 βελόνες πλεξίματος
 μπαστούνια διαφόρων αθλημάτων
 στέκες μπιλιάρδων

3. ΕΚΡΗΚΤΙΚΑ: δυναμίτης
 πλαστικά εκρηκτικά (TNT-SEMTEX-C4 κλπ.)
 πυρίτιδα
 βεγγαλικά
 βαρελότα
 καπνογόνα
 πυρομαχικά (σφαίρες-φυσίγγια-καψούλια κλπ.)

4. ΕΚΡΗΚΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ: βόμβες
 χειροβομβίδες
 νάρκες
 πυροκροτητές
 καλώδιο ανατίναξης

5. ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΟΥΣΙΕΣ: οξέα
 διαβρωτικές ουσίες
 ραδιενεργές ουσίες
 εμπρηστικά υλικά
 μολυσματικές ουσίες
 τοξικές ουσίες
 αέρια υπό πίεση (γκαζάκια)

Β. ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

1. Απαγορεύεται η μεταφορά σε χώρους αποθήκευσης πολιτικού αεροσκάφους, υπό οποιαδήποτε ιδιότητα (αποσκευή, φορτίο ή ταχυδρομική αποστολή), κάθε επικίνδυνου αντικειμένου ή ουσίας (dangerous good).

2. Κατ' εξαίρεση δύνανται να μεταφέρονται μόνο εφόσον:
 α) εμπόπουν στις προβλεπόμενες διεθνώς εξαιρέσεις, βάσει του ICAO / Annex 18 και του ICAO / Document 9585
 β) έχουν τηρηθεί οι ειδικές προϋποθέσεις (κατάλληλης συσκευασίας κλπ), που προβλέπονται διεθνώς, βάσει του ICAO / Annex 18 και του ICAO / Document 9585
 γ) μεταφέρονται νομίμως από τον κάτοχό τους

2.5.3 Για λόγους ασφαλείας οι πληροφορίες που αφορούν τα στοιχεία των πτήσεων με τις οποίες προωθούνται οι ταχυδρομικές αποστολές θα πρέπει να μην κοινοποιούνται χαρακτηριζόμενες αυστηρά εμπιστευτικές.

2.5.4 Ταχυδρομική αποστολή, που είναι παραδοτέα εντός 48ώρου (ταχυδρομείο express), μεταφέρεται αεροπορικώς, μόνον εφόσον ελεγχθεί το περιεχόμενο της από πλευράς ασφαλείας με ένα από τους παρακάτω τρόπους ή με συνδυασμό κάποιων εξ αυτών:

- α) Με φυσικό τρόπο
- β) Με μηχανήματα
- γ) Με την χρήση θαλάμου αποσυμπίεσης, όπου υπάρχει
- δ) Με βιοανιχνευτές (σκύλοι κλπ.)

2.6 Τα μέτρα ασφαλείας της παραγράφου 2.5.4 εφαρμόζονται κατά περίπτωση και για ταχυδρομική αποστολή, που δεν είναι παραδοτέα εντός 48ώρου (κοινό ταχυδρομείο), εφόσον κριθεί από την αρμόδια αεροπορική αρχή ότι λόγω ειδικών συνθηκών τούτο απαιτείται.

2.7 Οι έλεγχοι ασφαλείας της ανωτέρω παραγράφου 2.5.4. παραλείπονται:

α) Προκειμένου για μεταφορά σορού ή ανθρωπίνων υπολειμμάτων, εφόσον τα στοιχεία της προέλευσης είναι απόλυτα εξακριβωμένα.

β) Όταν η ταχυδρομική αποστολή αποτελείται αποκλειστικά από επιστολές πάχους μικρότερου των 6,35 mm και βάρους μικρότερου των 250 gr.

γ) Όταν η μεταφορά αφορά ζώα.

δ) Προκειμένου για διαμετακομιζόμενο ταχυδρομείο το οποίο έχει ελεγχθεί σε επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο με εκείνο που εφαρμόζουν οι ελληνικοί φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

Παράρτημα 7

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΕΙΛΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Κατάταξη απειλών ή πληροφοριών ασφαλείας

1.1 Ως απειλές ή πληροφορίες ασφαλείας γενικού περιεχομένου χαρακτηρίζονται απειλές ή πληροφορίες που αμέσως ή εμμέσως αναφέρονται στην αύξηση της επικινδυνότητας των πτήσεων από / προς / μέσω κάποιας περιοχής ή ομάδας αερομεταφορέων που συνδέονται με κάποιο κοινό χαρακτηριστικό ή συνδυασμός των πιο πάνω.

1.2 Ως απειλή ή πληροφορία ασφαλείας ειδικού περιεχομένου χαρακτηρίζεται απειλή που αφορά συγκεκριμένη πτήση ή αερομεταφορέα ή αεροπορική εγκατάσταση, απειλή περιορισμένης χρονικής ισχύος λίγων ωρών και γενικώς κάθε απειλή ή πληροφορία ασφαλείας που δεν κατατάσσεται στις γενικού περιεχομένου.

2. Αξιολόγηση - Κατάταξη Απειλής Ειδικού Περιεχομένου

Η Ομάδα Αξιολόγησης Απειλής προκειμένου περί Αερολιμένα ή ο Υπεύθυνος Ασφαλείας του απειλούμενου φορέα πλην Αερολιμένα κατατάσσει την αξιολογούμενη απειλή σε πράσινη, κίτρινη ή κόκκινη ως ακολούθως:

2.1 Αναλύει προσεκτικά και λεπτομερώς το περιεχόμενο του απειλητικού μηνύματος στη βάση των εκάστοτε εκδιδόμενων από την Αεροπορική Αρχή σχετικών οδηγιών.

2.2 Λαμβάνει υπόψη το σχετικό με την απειλή ιστορικό του απειλούμενου στόχου καθώς και την επάρκεια των μέτρων ασφαλείας που πραγματικά εφαρμόζονται για την προστασία του στόχου αυτού.

2.3 Εξετάζει κατά πόσο το απειλητικό μήνυμα δηλώνει ή επιτρέπει τον εντοπισμό του συγκεκριμένου τόπου, χρόνου, μέσου και στόχου εκδήλωσης της απειλούμενης έκνομης ενέργειας, καθώς και της ταυτότητας του αποστολέα (προσώπου ή ομάδας) του μηνύματος.

2.4 Αποδίδει στην απειλή ένα από τους καθιερωμένους τύπους του πιο πάνω χρωματικού κώδικα, ως συνέπεια του οποίου θα προκύψουν οι περαιτέρω απαιτούμενες ενέργειες. Συγκεκριμένα η απειλή χαρακτηρίζεται ως:

α) Κόκκινη, εφόσον το περιεχόμενο ή η φύση του μηνύματος υποδεικνύει την αναγνώριση συγκεκριμένου στόχου ή δηλώνει θετικά την ταυτότητα του αποστολέα και η συνολική εικόνα που προκύπτει από την πιο πάνω εξέταση και ανάλυση των δεδομένων οδηγεί στην θεώρηση της απειλής ως πραγματικής.

β) Κίτρινη, εφόσον το περιεχόμενο ή η φύση του μηνύματος υποδεικνύει την αναγνώριση περισσότερων του ενός στόχου ή υπάρχει αβεβαιότητα ως προς την αξιοπιστία της απειλής, αλλά επίσης δεν υπάρχει βεβαιότητα από την επάρκεια των μέτρων ασφαλείας που πραγματικά εφαρμόζονται για την προστασία του στόχου ή των στόχων που υποδεικνύονται.

γ) Πράσινη, κάθε απειλή που δεν έχει κανένα ουσιαστικό τεκμήριο πραγματοποίησης ώστε να ενταχθεί στις ανωτέρω κατηγορίες και κατά συνέπεια χαρακτηρίζεται ως αναληθής.

2.5 Αποφασίζει τα αποτρεπτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν με βάση τον χρωματικό κώδικα που αποδόθηκε και το περιεχόμενο της απειλής. Δηλαδή:

α) Σε κόκκινη απειλή τίθενται σε άμεση εφαρμογή οι απαιτούμενες κατά περίπτωση ενέργειες μείωσης και αποφυγής των συνεπειών του απειλούμενου κινδύνου παρέχοντας απόλυτη προτεραιότητα στην διαφύλαξη και διάσωση της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας του κοινού και του εμπλεκόμενου προσωπικού.

β) Σε κίτρινη απειλή εντείνεται η εφαρμογή των εφαρμοζόμενων μέτρων ασφαλείας και συμπληρώνονται με έκτακτα κατά περίπτωση

γ) Σε πράσινη απειλή αυξάνεται ο έλεγχος καλής εφαρμογής των ισχυόντων μέτρων, τα οποία θεωρούνται ικανοποιητικά.

2.6 Διατηρεί όλα τα στοιχεία και τα διαβιβάζει στις αρμόδιες Αρχές για τις δικές τους περαιτέρω ενέργειες (διερεύνηση του συμβάντος, αξιολόγηση των ενεργειών που πραγματοποιήθηκαν κλπ).

3. Αντιμετώπιση απειλής

Γενικώς, οι ενέργειες αντιμετώπισης απειλών κάθε αεροπορικού φορέα ποικίλουν αναλόγως του τύπου της δραστηριότητας που αναπτύσσει και δεν είναι δυνατόν να δοθούν ειδικές κατευθύνσεις μέσω του παρόντος Κανονισμού. Υπάρχουν όμως γενικές αρχές, οι οποίες διέπουν την προετοιμασία και πρέπει να τηρούνται σε κάθε τέτοιο σχέδιο.

α) Απομόνωση και μη επέκταση ή μεταβίβαση του κινδύνου σε άλλο χώρο, δραστηριότητα ή φορέα.

β) Καταγραφή των ενδεχόμενων στόχων του φορέα για

έκνομη ενέργεια και των παθανών μεθόδων διάπραξης έκνομης ενέργειας κατά άλλου αεροπορικού στόχου μέσω της δραστηριότητας του φορέα, ώστε να προετοιμασθούν και προσχεδιαστούν οι κατάλληλες κατά περίπτωση δράσεις.

γ) Εξασφάλιση κι ανάλογη εκπαίδευση του προσωπικού που θα χρησιμοποιηθεί για την εφαρμογή των απαιτούμενων δράσεων. Επισημαίνεται, ότι δεν είναι σπάνιο το φαινόμενο να χρειασθεί εκτάκτως η εμπλοκή προσωπικού του οποίου τα καθημερινά καθήκοντα δεν συμπίπτουν πλήρως με τα καθήκοντα που σχεδιάζεται να του ανατεθούν εκτάκτως ή που ο βαθμός επικινδυνότητας των καθημερινών καθηκόντων του διαφέρει από τον βαθμό επικινδυνότητας των καθηκόντων που θα κληθεί να εκτελέσει υπό καθεστώς απειλής έκνομης ενέργειας.

δ) Εξασφάλιση εκ των προτέρων των αναγκαίων υλικών μέσων και υποδομών για την εφαρμογή των έκτακτων δράσεων που περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό. Ιδιαίτερα επισημαίνεται η αναγκαιότητα πρόβλεψης των αναγκαίων οικονομικών πόρων και των απαιτούμενων έκτακτων διαδικασιών ταχείας αποδέσμευσής τους.

4. Αντιμετώπιση απειλής κατά πτήσης

4.1 Η συντριπτική πλειοψηφία των απειλών, τόσο διεθνώς όσο και στην Ελλάδα, στρέφεται κατά των πτήσεων μεταφοράς επιβατών, και εξ αυτών ποσοστό άνω του 99% αφορά απειλή για βομβιστικές ενέργειες που είναι εντελώς αστήρικτες ή ψευδείς, προκαλούν όμως ή / και αποσκοπούν στην πρόκληση σοβαρών κι εκτεταμένων προβλημάτων στην διεξαγωγή των αεροσυγκοινωνιών

4.2 Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η χώρα μας, στα πλαίσια

α των διεθνών υποχρεώσεων της, σφείλει, μέσω της ΥΠΑ και πέραν των επιμέρους ενεργειών των εμπλεκόμενων φορέων -όπως αυτές αναλύονται στις σχετικές Τεχνικές Οδηγίες Ασφάλειας και τα Προγράμματα Ασφάλειας - σε περιπτώσεις απειλής α/φους σε πτήση, να ενημερώνει:

α) Το κράτος νηολογίου του απειλούμενου αεροσκάφους

β) Το κράτος έδρας του απειλούμενου α/φους και

γ) Το κράτος εκείνο σε αερολιμένα του οποίου κατευθύνεται για προσγείωση το υπόψη αεροσκάφος.-

II. Καταργούνται διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος Κανονισμού καταργείται η κοινή Απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών με αριθμό ΥΠΑ/ΠΣΣΑ/Β/4505/117/02.02.96 (ΦΕΚ Β-78) καθώς και η Εγκύκλιος Οδηγία των ανωτέρω Υπουργών με αριθμό 796/9-5-1996.

III. Εναρξη ισχύος

Ο παρών Κανονισμός καθώς και τα παραρτήματά του που έχουν ενσωματωθεί στο κείμενο αυτού, ισχύει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ελληνικό, 29 Δεκεμβρίου 2000

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
ΜΙΧ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ