

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΘΕΜΑ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

Ø Η ΙΑΤΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ : ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΤΣΕΛΕΠΗ ΑΡΓΥΡΩ



ΠΑΤΡΑ 2007

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Σε αυτό το σημείο θέλουμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας , τον κύριο Αβραάμ Αβραμόπουλο, ο οποίος ήταν υπεύθυνος για την πτυχιακή μας καθώς και καλός συμβουλάτορας σε όλη την πορεία της προσπάθειάς μας .

Με εκτίμηση,

Μαυρομάτη Χριστίνα

Τσελεπή Αργυρώ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο</u>	
ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	
1.1 Εισαγωγή στην εναέρια μεταφορά.....	8
1.2 Φύση της βιομηχανίας	8
1.3 Αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα.....	12
1.4 Αύξηση επιβατών στις αερομεταφορές	14
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο</u>	
ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
2.1 Πολύπλευρες συμφωνίες.....	15
2.2 Διμερείς συμφωνίες.....	16
2.3 Κανονισμός αεροπορίας στις Ηνωμένες Πολιτείες.....	19
2.3.1 Εσωτερική πολιτική.....	19
2.3.2 Η εποχή της εσωτερικής άρσης των ελέγχων και της διεθνούς Φιλελευθεροποίησης.....	20
2.4 Απελευθέρωση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών	22
2.5 Επιπρόσθετα στοιχεία του νομοθετικού πλαισίου των Αερομεταφορών.....	23
2.6 Το σημερινό πλαίσιο των αερομεταφορών.....	25
2.7 Η εμπορική δραστηριότητα της εναέριας μεταφοράς.....	27
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο</u>	
ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
3.1 Η νέα πραγματικότητα στις μεταφορές- Συμμαχίες χωρίς σύνορα.....	29
3.2 Κανόνες λειτουργίας (open skies agreements).....	30
3.3 Υποχρεώσεις και δικαιώματα στις συμμαχίες.....	33
3.4 Οφέλη για τις αεροπορικές εταιρίες.....	33
3.5 Συμβάσεις αερομεταφορών.....	35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΙΑΤΑ

4.1 International Air Transport Association (IATA).....	44
4.2 Ο ρόλος της ΙΑΤΑ.....	45
4.3 Το ξεκίνημα και οι στόχοι της ΙΑΤΑ.....	46
4.4 Δομή και οργάνωση.....	50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Η ΙΑΤΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

5.1 Αύξηση και εξέλιξη.....	51
5.2 Από τα καρτέλ στους μεμονωμένους ανταγωνιστές στις συνεργασίες ενδιαφέροντος στις συμμαχίες.....	54
5.3 Η σημασία της ΙΑΤΑ στις διαδικασίες αεροσκαφών.....	61
5.3.1 Ανάπτυξη και υποδομή αερολιμένων.....	61
5.3.2 Φορτίο – Ηλεκτρονικό φορτίο (e- fright).....	62
5.3.3 Χρηματοδότηση.....	63
5.3.4 Επιβάτης.....	63
5.4 Ρυθμιστικές και δημόσιες πολιτικές.....	64
5.5 Ασφάλεια και προστασία.....	65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

6.1 Προσπάθειες ανάπτυξης.....	68
6.1.1 Προσπάθειες όπου η αγορά αποτυγχάνει αλλά ταυτόχρονα αποτελεί λύση του προβλήματος.....	69
6.2 Ασφάλεια αερομεταφορών και ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.....	70
6.3 Κάλυψη των αναγκών των χρηστών της πολιτικής και στρατιωτικής αεροπορίας.....	72
6.4 Η Διεθνής Πολιτική Αεροπορία.....	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

7.1 Τουρισμός – Μια αγορά υψηλής αξίας.....	79
7.1.2 Η οικονομική βαρύτητα του τουρισμού.....	80
7.1.3 Η ζήτηση πρωταγωνιστεί.....	81
7.1.4 Η τεχνολογική διάσταση.....	82
7.2 Η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού εξαρτάται από τις Αερομεταφορές.....	83
7.2.1 Δύο επίπεδα δράσης.....	83

7.2.2 Προσέλκυση αεροπορικών εταιριών.....	84
7.2.3 Επίγεια εξυπηρέτηση.....	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο	
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ-ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.	
8.1 Οι εταιρείες σήμερα στη χώρα μας.....	86
8.2 Μερίδιο συνολικής αγοράς- Εταιρείες τακτικών και πτήσεων τσαρτερ.....	87
8.3 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με πτήσεις τσάρτερ.....	87
8.4 Κύμα φυγής των ξένων εταιρειών.....	88
8.5 Αλλαγή των δεδομένων.....	89
8.6 Οι άξονες μιας νέας πολιτικής.....	91
8.7 Το αντικίνητρο του κόστους.....	93
8.8 Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.....	93
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	98



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πτυχιακή που ακολουθεί πραγματεύεται σε γενικές γραμμές όρους και έννοιες που έχουν να κάνουν με την εναέρια μεταφορά και τη φύση της συγκεκριμένης βιομηχανίας, όπως επίσης και με τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA).

Στο πρώτο κεφάλαιο τονίζεται η σημασία που έχει ο κλάδος της εναέριας μεταφοράς στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη στην χώρα μας αλλά και παγκοσμίως.

Σε επόμενο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών, όπου παρουσιάζονται ιστορικά οι σημαντικότερες συνθήκες αεροπλοΐας όπως η Συνθήκη του Παρισιού (1919), η διεθνής διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας του Σικάγου, η πρότυπη διμερής ρύθμιση εναέριων υπηρεσιών μεταξύ ΗΠΑ και Μεγάλης Βρετανίας γνωστή και ως Συμφωνία των Βερμούδων.

Στο 3^ο κεφάλαιο αναφερόμαστε στις Συμμαχίες και τις Συμβάσεις αερομεταφορών, στη νέα πραγματικότητα, στους κανόνες λειτουργίας και στα οφέλη που έχουν οι αεροπορικές εταιρείες από τις συμμαχίες αυτές.

Στην παρακάτω ενότητα κάνουμε εκτενή παρουσίαση στη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών(IATA), το ξεκίνημα, τους στόχους όπως επίσης και στο σημαντικό ρόλο που έχει στην προώθηση των ασφαλών, αξιόπιστων, εναέριων υπηρεσιών προς όφελος των παγκόσμιων καταναλωτών.

Στη συνέχεια, γίνεται παρουσίαση στην ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών, στην αύξηση και την εξέλιξη όπως επίσης και στην ανάπτυξη και την υποδομή αερολιμένων.

Επιπροσθέτως, στην επόμενη ενότητα γίνεται αναφορά στην ασφάλεια των αερομεταφορών και στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, όπως επίσης και στην Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

Στο 7^ο κεφάλαιο αναφερόμαστε στη γενικότερη έννοια του τουρισμού και τη συμβολή των αερομεταφορών στην ανάπτυξή του.

Τέλος, πραγματευόμαστε τη στρατηγική σημασία που έχει η σχέση του τουρισμού και των αερομεταφορών στη χώρα μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Παρόλο που τα πληρώματα πτήσης – πιλότοι κι φροντιστές πτήσης – είναι τα πιο αναγνωρίσιμα επαγγέλματα, η μεγάλη πλειοψηφία των υπαλλήλων της βιομηχανίας δουλεύουν σε επαγγέλματα εδάφους.

Παλιοί πιλότοι για μεγάλες αεροπορικές εταιρίες είναι μέσα στους πιο υψηλόμισθους εργαζόμενους στο Έθνος.

Ένας προπτυχιακός τίτλος είναι αυξανόμενα απαιτούμενος ή προτιμώμενος για τις περισσότερες δουλειές πιλότου και φροντιστή πτήσης.

Οι προοπτικές εργασίας γενικά είναι καλύτερες σε τοπικούς & χαμηλών χρεώσεων αερομεταφορείς παρά σε μεγάλες αεροπορικές εταιρίες, όπου είναι έντονος ο ανταγωνισμός για πολλές δουλειές: ένα μοναδικό πλεονέκτημα – δωρεάν ή μειωμένο εισιτήριο μεταφοράς για τους εργαζομένους των αεροπορικών εταιριών και για τις άμεσες οικογένειές τους – προσελκύει πολλούς που ψάχνουν για δουλειά.

1.2 Φύση της βιομηχανίας.

Τα αεροπορικά ταξίδια αναπτύχθηκαν ραγδαία μέχρι το 2001, φτάνοντας από 172 εκατομμύρια επιβάτες το 1970 σε σχεδόν 642 εκατομμύρια το 2003. Ωστόσο, τα επόμενα τρία χρόνια, ένας συνδυασμός παραγόντων – συμπεριλαμβανομένων των γεγονότων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, και μια οικονομική κρίση – συνετέλεσε σε μείωση της κίνησης στα επίπεδα του 1996. Παρόλα ταύτα, τα αεροπορικά ταξίδια παραμένουν ένας από τους πιο δημοφιλείς τρόπους μεταφοράς.

Οι αεροπορικές εταιρίες μεταφέρουν επιβάτες κι αγαθά σε τακτές και προγραμματισμένες διαδρομές ή σε πτήσεις που ονομάζονται “charter”, ειδικά

σχεδιασμένες για μια ομάδα ταξιδιωτών ή ένα συγκεκριμένο φορτίο. Πολλές κατηγορίες αεροπορικών εταιριών λειτουργούν στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ως το 2004, υπήρχαν 15 μεγάλες αεροπορικές εταιρίες – 12 για επιβάτες και 3 μόνο για φορτία – για τις οποίες το Αμερικάνικο Υπουργείο Μεταφορών ορίζει ότι έχουν λειτουργικά κέρδη πάνω από 1 δισεκατομμύριο δολάρια. Οι μεγαλύτερες από αυτές, συχνά ονομάζονται «Οι μεγάλες Έξι», γενικά έχουν έναν «πυρήνα» κι επίσης πετούν διεθνώς. Ένας πυρήνας είναι ένα κεντρικό αεροδρόμιο χαρακτηρισμένο από μια αεροπορική εταιρία να λαμβάνει έναν μεγάλο αριθμό πτήσεων της από πολλές περιοχές και στο οποίο οι επιβάτες μπορούν να μεταφέρονται σε πτήσεις προς οποιαδήποτε από τις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σύστημα της αεροπορικής εταιρίας. Με αυτόν τον τρόπο, ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών, από όσο το δυνατόν περισσότερες περιοχές, μπορεί να εξυπηρετείται με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο και με δεδομένες πηγές.

Στον αντίποδα του ανταγωνισμού με τις «Μεγάλες Έξι» βρίσκονται οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους. Αυτοί παραδοσιακά δεν χρησιμοποιούν πυρήνα και συστήματα τροχών και προσφέρουν πτήσεις μεταξύ περιορισμένου αριθμού πόλεων. Αυτοί έχουν κυρίως εστιάσει στο να πετούν σε μικρότερες διαδρομές (400 μίλια ή λιγότερο) και στο να εξυπηρετούν ταξιδιώτες αναψυχής. Αλλά μερικοί αερομεταφορείς χαμηλού κόστους επεκτείνουν τις διαδρομές τους ώστε να συμπεριλάβουν μακρύτερες διηπειρωτικές και κατευθείαν πτήσεις. Αυτές οι κινήσεις βοήθησαν ώστε οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους να επεκτείνουν τη βάση του πελατολογίου τους ώστε να συμπεριλάβουν περισσότερους ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους.

Άλλος ένας τύπος επιβάτη αερομεταφορέα είναι αυτός που ταξιδεύει από το σπίτι του προς τη δουλειά του. Το 2004 υπήρχαν σχεδόν 75 τέτοιοι μεταφορείς. Οι τοπικές αερογραμμές λειτουργούν μικρής και μεσαίας διάρκειας προγραμματισμένες αεροπορικές υπηρεσίες συνδέοντας μικρότερες κοινότητες με μεγαλύτερες πόλεις και με πυρήνες-κεντρικά αεροδρόμια. Μερικοί από τους μεγαλύτερους τοπικούς αερομεταφορείς είναι θυγατρικές εταιρίες μεγαλύτερων αεροπορικών εταιριών, αλλά κυρίως ορίζονται ανεξάρτητα συχνά κάνοντας συμφωνία για παροχή υπηρεσιών προς τους μεγαλύτερους. Ο στόλος των

τοπικών αερογραμμών αποτελείται κυρίως από μικρότερα σκάφη με τουρμπίνες 19 ως 68 θέσεων και σκάφη jet 40 ως 70 θέσεων. Οι τοπικές αερογραμμές είναι το πιο γρήγορα αναπτυσσόμενο κομμάτι της εμπορικής αεροπορίας με 1 στους 7 ντόπιους επιβάτες να πετάει με τοπικές αερογραμμές κατά τη διάρκεια τουλάχιστον μέρους του ταξιδιού του.

Η αερομεταφορά φορτίων είναι άλλος ένας τομέας της αεροπορικής βιομηχανίας. Το φορτίο μπορεί να μεταφερθεί με αερογραμμές επιβατών ή φορτίων ή με αεροσκάφος αποκλειστικά σχεδιασμένο για μεταφορά αγαθών. Οι μεταφορείς φορτίων σε αυτή τη βιομηχανία δεν παρέχουν εξυπηρέτηση πόρτα – πόρτα. Αντί αυτού, παρέχουν μόνο αερομεταφορά από ένα αεροδρόμιο κοντά στην προέλευση του φορτίου προς ένα αεροδρόμιο κοντά στον προορισμό του φορτίου. Εταιρίες που παρέχουν παράδοση πακέτων πόρτα-πόρτα είτε σε επίπεδο πόλεως είτε σε επίπεδο ηπείρου κατηγοριοποιούνται στη βιομηχανία μεταφορέων μηνυμάτων & ταχυμεταφορέων.

Οι περισσότεροι τομείς της αεροπορικής βιομηχανίας ήταν σε πτώση το 2002, με διάφορες αεροπορικές εταιρίες επιβατών να δηλώνουν πτώχευση και άλλες να είναι στο χείλος της. Μετά από 6 συνεχόμενα επιτυχημένα χρόνια στο τέλος του '90, που χαρακτηρίστηκαν από αύξηση του όγκου επιβατών και από μια οικονομία σε άνθηση, η ανάπτυξη της κίνησης επιβατών αεροπορικών εταιριών άρχισε να επιβραδύνεται το 2001, συμπίπτοντας με την οικονομική κρίση. Μετά τα τραγικά γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, η κίνηση επιβατών έπεσε ραγδαία, προκαλώντας στις αεροπορικές εταιρίες περικοπή πτήσεων, απόλυση εργαζομένων και ακινησία των επιπλέον αεροσκαφών. Παρόλο που ο όγκος της κίνησης επιβατών έχει ανακάμψει κατά κάποιον τρόπο από τότε, ο ρυθμός ανάπτυξης στη βιομηχανία μάλλον θα συνεχίσει να φθίνει για αρκετά χρόνια.

Όσο οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους συνεχίζουν να ανταγωνίζονται και να κερδίζουν μερίδιο της αγοράς έναντι των μεγαλύτερων εταιριών υψηλού κόστους, και όσο η κίνηση επιβατών παραμένει χαμηλή, ο έλεγχος του κόστους έχει γίνει περισσότερο αναγκαίος για την επιβίωση μερικών αεροπορικών εταιριών. Οι ζημίες έργου είναι το μεγαλύτερο κομμάτι κόστους των

αεροπορικών εταιριών – που υπολογίζονται σε περισσότερο από 40% του λειτουργικού κόστους μερικών αεροπορικών εταιριών – και η μείωση αυτών των ζημιών είναι το σημείο – κλειδί των σχεδίων ανάκαμψης πολλών μεγάλων αερογραμμών. Η μείωση του κόστους συνήθως συμπεριλαμβάνει τη συγκέντρωση των αποτελούμενων ομάδων εργασίας ώστε να αναδιοργανώσουν τους μισθούς τους, τα προνόμιά τους και τους όρους εργασίας ενώ παράλληλα συνεχίζουν να βελτιώνουν την παραγωγή έργου.

Η αεροπορική βιομηχανία αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις στο μέλλον. Οι αερογραμμές πρέπει να εστιάσουν στον έλεγχο κόστους, στη διατήρηση μετρητών και στην προσεκτική ανάπτυξη. Ο στόχος της βιομηχανίας είναι να είναι προετοιμασμένη να απαντήσει γρήγορα στην οικονομική ανάκαμψη. Ο όγκος επιβατών θα πρέπει αργά να βελτιωθεί, αλλά θα διαρκέσει περισσότερο για τη γρήγορη ανάπτυξη εργασίας να γυρίσει πίσω στη βιομηχανία της αερομεταφοράς.

Οι συνθήκες εργασίας στις αερομεταφορές ποικίλουν ευρέως κι εξαρτώνται από την απασχόληση. Οι περισσότεροι υπάλληλοι δουλεύουν σε αρκετά άνετο περιβάλλον, όπως γραφεία, αποβάθρες ή αεροπλάνα. Ωστόσο, οι μηχανικοί και άλλοι που εξυπηρετούν το αεροσκάφος εκτίθενται σε συνεχόμενο θόρυβο, βρωμιά και λάδια και μερικές φορές εργάζονται έξω κάτω από κακές καιρικές συνθήκες.

Το 2003, η βιομηχανία αερομεταφοράς είχε 11 τραυματισμούς και ασθένειες ανά 100 εργαζόμενους πλήρους απασχόλησης, συγκριτικά με τους 5 σε όλη την ιδιωτική βιομηχανία. Κυριολεκτικά όλοι οι θάνατοι που συνδέονταν με την εργασία ήταν αποτέλεσμα ατυχημάτων μεταφοράς.

Οι αεροπορικές εταιρίες διεξάγουν πτήσεις όλες τις ώρες της ημέρας και της νύχτας. Ως αποτέλεσμα, πολλοί εργαζόμενοι έχουν ανώμαλες ώρες ή διάφορα εργασιακά ωράρια. Το προσωπικό πτήσης και εδάφους, συμπεριλαμβανομένων των μηχανικών και των υπαλλήλων κρατήσεων εισιτηρίων και μεταφοράς, μπορεί να πρέπει να δουλέψει τη νύχτα ή σε σαββατοκύριακα ή αργίες. Το προσωπικό πτήσης μπορεί να είναι βρίσκεται συχνά μακριά από τα σπίτια του. Όταν είναι μακριά από το σπίτι, οι αεροπορικές εταιρίες τους παρέχουν διαμονή σε

ξενοδοχείο, μεταφορά μεταξύ ξενοδοχείου και αεροδρομίου, κι ένα χρηματικό ποσό για γεύματα κι έξοδα. Οι φροντιστές πτήσης συνήθως πετούν 65 με 85 ώρες τον μήνα. Επιπλέον στις ώρες πτήσης, έχουν περίπου 50 ώρες υπηρεσίας το μήνα μεταξύ των πτήσεων.

Τα πληρώματα πτήσης, ειδικά εκείνα των διεθνών διαδρομών, συχνά υποφέρουν από jet lag – αποπροσανατολισμό και κούραση προκαλούμενη από πτήση εν μέσω διαφορετικών ζωνών ώρας. Επειδή οι υπάλληλοι πρέπει να βρίσκονται στο καθήκον έχοντας ξεκουραστεί καλά, πρέπει να αφιερώνουν πολύ χρόνο για ξεκούραση κατά τη διάρκεια των διαλειμμάτων μεταξύ των πτήσεων.

1.3 Αεροπορικές Μεταφορές στην Ελλάδα.



Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων, ένα εκ των οποίων, της Καλύμνου είναι υπό κατασκευή. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αυτό κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της

περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση. Τέλος υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής της κοινωνίας της πληροφορίας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συμβάλλει στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών.

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Για παράδειγμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αεροπλάνο κατά την εικοσιπενταετία 1970-1995 τριπλασίασε το μερίδιό του στην αγορά των επιβατικών μεταφορών. Μια παρόμοια τάση παρατηρείται και στη χώρα μας. Κατά τα τελευταία έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.



1.4 Αύξηση επιβατών στις Αερομεταφορές.

Αύξηση επιβατών της τάξεως του 39,4% παρουσίασαν τα αεροπορικά δρομολόγια στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την περίοδο 1993-1997. Ο αριθμός των επιβατών ανήλθε από 110 εκατομμύρια άτομα το 1993 σε 154 εκατομμύρια το 1997, σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η Eurostat, η επίσημη στατιστική υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αντίστοιχα, τα αεροπορικά δρομολόγια με προορισμό εκτός της επικράτειας των κρατών-μελών της ΕΕ παρουσίασαν την ίδια περίοδο αύξηση της τάξεως του 38,7% και ο αριθμός των επιβατών ανήλθε από 123 εκατομμύρια το 1993 στα 171 εκατομμύρια το 1997.

Τη μεγαλύτερη κίνηση παρουσίασαν τα αεροδρόμια της Βρετανίας, από τα οποία μετακινήθηκαν συνολικά το 1997 εντός της ΕΕ 114,1 εκατομμύρια άτομα, ενώ ανάλογη ήταν και η κίνηση των επιβατών από τη Βρετανία με προορισμό εκτός ΕΕ, με πρώτο σε κίνηση το αεροδρόμιο του Λονδίνου. Αμέσως μετά τη Βρετανία ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιστοιχεί στη Γερμανία (81,7 εκατομμύρια άτομα) και ακολουθούν η Ισπανία (62,2 εκατομμύρια), η Γαλλία (51,3 εκατομμύρια), η Ιταλία (33,6 εκατομμύρια), η Ολλανδία (31,6 εκατομμύρια) και η Ελλάδα (18,6 εκατομμύρια άτομα).

Σε επίπεδο δε ποσοστιαίας αύξησης ως προς τον αριθμό των επιβατών στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές τη μεγαλύτερη άνοδο παρουσίασε την περίοδο 1993-1997 η Ιρλανδία (13,7%) και ακολουθούν το Βέλγιο (12,2%), η Ολλανδία (11%) και η Φινλανδία (10,9%). Αντίθετα, τα μικρότερα ποσοστά αύξησης σημειώθηκαν στην Ελλάδα (5,6%), στην Πορτογαλία (5,8%) και στη Γαλλία (6%).

Παρ' όλα αυτά η χώρα μας, αν και είχε τη μικρότερη αύξηση επιβατών, εξακολουθεί να διατηρεί την έβδομη θέση όσον αφορά την επιβατική κίνηση μεταξύ των κρατών-μελών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

- **ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.**

2.1 Πολύπλευρες συμφωνίες.

Η Συνθήκη για τον κανονισμό της αεροπλοΐας («Συνθήκη του Παρισιού») είναι η διαπρεπής πολύπλευρη συμφωνία για το διεθνές καθεστώς αεροπορίας.

Η Συνθήκη του Παρισιού εξελίχθηκε από τη διάσκεψη ειρήνης του Παρισιού το 1919 για να θέσει στο ίδρυμα τον κανονισμό της διεθνούς βιομηχανίας αερογραμμών.

Αναγνωρίζοντας ότι κάθε έθνος έχει την κυριαρχία πέρα από τον εναέριο χώρο επάνω από το έδαφός του, η Συνθήκη του Παρισιού εξέθεσε τη θεμελιώδη πολιτική που κρύβεται κάτω από όλες τις διαπραγματεύσεις αεροπορίας σήμερα.

Καθώς η τεχνολογία αεροπορίας προχώρησε, η ανάγκη για την πρόσθετη διπλωματία αεροπορίας έγινε προφανής. Μετά από το τέλος του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου, η τεράστια αύξηση της διεθνούς εναέριας μεταφοράς, προέτρεψε τις Ηνωμένες Πολιτείες για να υποστηρίξει τη διεθνή διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας του Σικάγου («διάσκεψη του Σικάγου»).

Η αμερικάνικη αντιπροσωπεία στη διάσκεψη του Σικάγου ευνόησε μια προσανατολισμένη στην αγορά βιομηχανία αερογραμμών με τα σχετικά απεριόριστα λειτουργούντα δικαιώματα για όλα τα συμμετέχοντα έθνη.

Σε συνέχεια αυτής της πολιτικής ελεύθερης οικονομίας, οι Ηνωμένες Πολιτείες πρότειναν τη διεθνή αναγνώριση για πέντε «ελευθερία του αέρα. »

Η Μεγάλη Βρετανία, εντούτοις, υποστήριξε τη δημιουργία μιας διεθνούς αρχής για να ρυθμίσει τη βιομηχανία.

Σύμφωνα με τους Βρετανούς, αυτό το διεθνές σώμα θα διένειμε τις παγκόσμιες διαδρομές, θα συντόνιζε τις αεροπορικές μεταφορές, και θα καθιέρωνε τις συχνότητες και τα δασμολόγια.

Η Συνθήκη του Σικάγου μειώθηκε να υιοθετήσει καθεμία ακραία θέση. Εντούτοις, η Συνθήκη αντιπροσώπευσε έναν συμβιβασμό και ενσωμάτωσε τις ξεχωριστές ολοκληρώσεις.

Κατ' αρχάς, η Συνθήκη ίδρυσε το διεθνή οργανισμό πολιτικής αεροπορίας (ICAO).

Το ICAO δημιουργήθηκε για να ρυθμίσει την ασφάλεια, τις επικοινωνίες, και άλλες τεχνολογικές πτυχές της διεθνούς βιομηχανίας αεροπορίας.

Ο αντίκτυπος του ICAO στον τεχνικό ρυθμιστικό τομέα παραμένει σημαντικός σήμερα. Εντούτοις, η οργάνωση έχει διατηρήσει μόνο τις συμβουλευτικές λειτουργίες στην οικονομική σφαίρα.

Δεύτερον, η Συνθήκη επιβεβαίωσε την έννοια της κρατικής κυριαρχίας πέρα από τον εναέριο χώρο που αρθρώθηκε αρχικά στη Συνθήκη του Παρισιού.

Αυτή η έννοια της κυριαρχίας κατακρήμνισε την ανάπτυξη του τρέχοντος διμερούς συστήματος για το διεθνή κανονισμό επειδή τα κράτη αναγκάστηκαν να επιδιώξουν την άδεια κάθε χώρας να εισβάλουν στον ξένο εναέριο χώρο.

Διμερείς συμφωνίες συνεχίζουν να είναι το αρχικό όργανο της διεθνούς διπλωματίας αεροπορίας σήμερα.

2.2 Διμερείς συμφωνίες

Οι κυβερνήσεις των κυρίαρχων χωρών διαπραγματεύονται τις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών για να καθορίσουν τα στοιχεία όπως οι διεθνείς διαδρομές, η συχνότητα, και η ικανότητα των αερογραμμών.

Αυτές οι συμφωνίες, καθιερώνουν έναν ρυθμιστικό μηχανισμό για την απόδοση της εμπορικής εναέριας υπηρεσίας μεταξύ των συμμετοχούντων χωρών.

Οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών γενικά γίνονται με τις εκτελεστικές συμφωνίες, τις συνθήκες, ή μια ανταλλαγή των διπλωματικών σημειώσεων.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, οι διμερείς συμφωνίες εκτελούνται από τον Πρόεδρο και απαιτούν την επικύρωση από τη Σύγκλητο.

Οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών είναι ουσιαστικά αμοιβαίες ανταλλαγές έγκρισης για να προωθηθούν οι διεθνείς εναέριες υπηρεσίες μεταξύ δύο συμβαλλόμενων μερών.

Η πρότυπη διμερής ρύθμιση εναέριων υπηρεσιών συζητήθηκε το 1946 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Μεγάλης Βρετανίας και είναι συνήθως γνωστή ως Συμφωνία των Βερμούδων.

Για τα επόμενα τριάντα έτη, η Συμφωνία των Βερμούδων στάθηκε ως παράδειγμα για άλλα έθνη που διαπραγματεύονταν τις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες μεταφορών.

Στην πραγματικότητα, οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέγραψαν τις διμερείς συμφωνίες που διαμορφώθηκαν μετά από την Συμφωνία των Βερμούδων με περίπου εβδομήντα πέντε άλλες χώρες.

Η παραπάνω Συμφωνία αντιπροσώπευσε έναν συμβιβασμό μεταξύ της φιλελεύθερης αμερικανικής θέσης και της περιοριστικής βρετανικής ιδεολογίας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες συμφώνησαν ότι τα διεθνή δασμολόγια και οι τιμές θα ετίθετο από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA).

Για αντάλλαγμα, η Μεγάλη Βρετανία επέτρεψε στους αμερικάνικους μεταφορείς να καθορίσουν τις χωρητικότητες των επιβατών και τη συχνότητα της υπηρεσίας τους.

Επιπροσθέτως, η συμφωνία πρόβλεπε τα φιλελεύθερα δικαιώματα κυκλοφορίας πέμπτης ελευθερίας για αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη.

Το 1976, οι Βρετανοί αρνήθηκαν τη Συμφωνία των Βερμούδων λόγω της δυσaréσκειας με την αμερικάνικη έγκριση όλο και περισσότερων μεταφορέων στις διαδρομές του Λονδίνου.

Μετά από ένα έτος έντονων διαπραγματεύσεων, οι δύο χώρες διαπραγματεύτηκαν μια δεύτερη διμερή συμφωνία, γνωστή ως Συμφωνία των Βερμούδων II.

Η νέα συμφωνία τοποθέτησε τους περιορισμούς στον αριθμό μεταφορέων που θα μπορούσε να λειτουργήσει μεταξύ των δύο χωρών και έδωσε στις κυβερνήσεις το σημαντικό έλεγχο των προσδιορισμών σχετικά με την ικανότητα. Η συμφωνία περαιτέρω επιτρέπει το περίγραμμα των αμερικανικών δικαιωμάτων πέμπτης ελευθερίας.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Μεγάλη Βρετανία προσδοκούσαν ότι η δεύτερη Συμφωνία θα αντικαθιστούσε τη πρώτη ως παγκόσμιο πρότυπο για τις

διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών. Στην πραγματικότητα, εντούτοις, η Δεύτερη Συμφωνία δεν αποδείχθηκε ότι επιδρούσε σημαντικά στη διεθνή διπλωματία αεροπορίας.

Οι παροχές που παρείχε η δεύτερη Συμφωνία δεν ίσχυσαν σε άλλες χώρες επειδή η συμφωνία ήταν πολύ λεπτομερής και συγκεκριμενοποιημένη για να εγκαταστήσει τη μοναδική ανταγωνιστική σχέση μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και της Μεγάλης Βρετανίας. Αν και οι διεθνείς διαπραγματεύσεις εναέριων υπηρεσιών μεταξύ των εθνών συνεχίζουν να διεξάγονται σύμφωνα με τις διμερείς συμφωνίες, έχει υπάρξει πρόσφατη κριτική του διμερούς συστήματος. Η εθνική Επιτροπή για να εξασφαλίσει μια ισχυρή ανταγωνιστική βιομηχανία αερογραμμών, διορισμένη από τον Πρόεδρο Clinton το 1993, διαπίστωσε ότι το τρέχον διμερές σύστημα δεν είναι «πλέον υγιές ή αρκετά αναπτυξιακό στο παγκόσμιο εμπορικό περιβάλλον. »

Η Επιτροπή καθόρισε ότι το διμερές σύστημα είναι περιορισμένο στη δυνατότητά του να καλύψει την ευρεία, πολυεθνική πρόσβαση στην αγορά που απαιτείται από τα νέα σφαιρικά λειτουργικά συστήματα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτός ο περιορισμός είναι ένα εμπόδιο στη διεθνή αποδοτικότητα. Συνεπώς, το τμήμα της μεταφοράς πολιτικής δήλωσης αεροπορίας του 1994 χαρακτηρίζει διεθνώς μια ανανεωμένη δέσμευση για την επίτευξη των πολύπλευρων συμφωνιών εναέριων υπηρεσιών μεταξύ των εμπορικών εταιρών ως υποκατάστατο του προγενέστερου διμερούς συστήματος.



2.3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΣΤΙΣ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ.

2.3.1 Εσωτερική Πολιτική.

Ο νόμος του εναέριου εμπορίου του 1926 έβαλε την προκαταρκτική εργασία της πολιτικής αεροπορίας στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Μεταξύ άλλων, ο νόμος του εναέριου εμπορίου περιείχε τον πρώτο θεσπισμένο περιορισμό στην ξένη ιδιοκτησία των αμερικάνικων μεταφορέων. Αν και η ξένη ιδιοκτησία επέτρεψε την ικανοποιητική ανησυχία που περιλαμβάνεται στο νόμο του εναέριου εμπορίου, η αρχική εστίαση του νόμου ήταν να παρασχεθεί ο κανονισμός δημόσιας διοίκησης με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης της αρχάριας βιομηχανίας αερογραμμών.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '30, οι Ηνωμένες Πολιτείες άρχισαν να επανεξετάζουν τη διεθνή εμπορική πολιτική της συνολικά. Τα αποτελέσματα της μεγάλης οικονομικής κρίσης οδήγησαν τους σχεδιαστές πολιτικής να μετατοπίσουν τις οικονομικές θέσεις τους από την κλασική θεωρία της ελευθεροποίησης των συναλλαγών στη βαριά εμπιστοσύνη της κυβερνητικής επέμβασης. Κατά συνέπεια, το συνέδριο πέρασε τον αστικό νόμο αεροναυτικής του 1938, που περιείχε τους περισσότερους επεκτατικούς κανονισμούς πολιτικής αεροπορίας και πιο αυστηρές απαιτήσεις υπηκοότητας για τους αμερικανικούς μεταφορείς. Αυτός ο νόμος περιόρισε τις ξένες ευκαιρίες ιδιοκτησίας με την αύξηση της απαίτησης της αμερικάνικης ιδιοκτησίας από 51% του αποθέματος ψηφοφορίας των αμερικάνικων μεταφορέων στην ιδιοκτησία 75%.

Επιπλέον, ο αστικός νόμος αεροναυτικής, δημιούργησε την αστική αρχή αεροναυτικής, που αναδιοργανώθηκε αργότερα και αναπροσδιορίστηκε ως αστικός πίνακας αεροναυτικής. Το εσωτερικό ρυθμιστικό σώμα υπεύθυνο για την παράλειψη της οικονομικής ανάπτυξης της βιομηχανίας αμερικάνικων αερογραμμών. Συγκεκριμένα, η ρυθμιστική του αρχή κάλυψε τρεις ευρείες περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της εισόδου και εξόδου αγοράς ποσοστών και των αεροπορικών εισιτηρίων και των ανταγωνιστικών πρακτικών.

Η πλειοψηφία των κανονισμών που ενσωματώθηκαν στο νόμο, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων υπηκοότητας, επέζησε ουσιαστικά

αμετάβλητου και έγινε ενσωματωμένη στον ομοσπονδιακό νόμο αεροπορίας του 1958. Συνέχισε να παρέχει τον κανονισμό της βιομηχανίας αμερικάνικων αερογραμμών από το 1938 ως το 1976.

Το 1975, η αρχή αεροναυτικής αντέδρασε στα προβλήματα που κατακρημνίστηκαν από τη μειωμένη αποδοτικότητα στις αμερικάνικες αερογραμμές και σύστησε ότι το συνέδριο απορυθμίζει τη βιομηχανία αεροπορίας.

2.3.2 Η εποχή της εσωτερικής άρσης των ελέγχων και της διεθνούς φιλελευθεροποίησης.

Σε απάντηση στη σύσταση του για να απορυθμίσει τη βιομηχανία αερογραμμών, εισάγεται συνέδριο στις εκτενείς ακροάσεις του Κογκρέσου για να ερευνήσει τα οφέλη και τους κινδύνους που συνδέονται με τη χαλάρωση της κυβερνητικής λαβής στις υπηρεσίες αμερικάνικων αεροπορικών μεταφορών.

Στη συνέχεια, το συνέδριο πέρασε το νόμο άρσης των ελέγχων αερογραμμών του 1978 («νόμος άρσης των ελέγχων»).

Ο νόμος άρσης των ελέγχων προορίστηκε στο να εξασφαλίσει ότι η είσοδος αγοράς, η τιμολόγηση, και οι προσδιορισμοί διαδρομών υποβλήθηκαν στους ελέγχους αγοράς σε μια προσπάθεια να προωθηθεί ο ανταγωνισμός.

Αμέσως μετά από την άρση των ελέγχων, οι Ηνωμένες Πολιτείες επιδίωξαν να φιλελευθεροποιήσουν περαιτέρω τις διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών της. Η λογική πίσω από την αμερικάνικη πολιτική της φιλελευθεροποίησης περιγράφηκε με την αρχή αεροναυτικής ως πολιτική των «παραδοσιακών περιορισμών παρά φιλελευθεροποιήσεων. » Σε μία προσπάθεια να ενθαρρυνθούν άλλες χώρες για να φιλελευθεροποιήσουν επίσης τις αγορές αεροπορίας τους, οι Ηνωμένες Πολιτείες συμμετείχαν σε έντεκα φιλελεύθερες διμερείς συμφωνίες μεταξύ 1978 και 1980.

Οι συμφωνίες επιτεύχθηκαν με την Αυστραλία, το Βέλγιο, τα Φίτζι, τη Φινλανδία, τη Δυτική Γερμανία, την Ισλανδία, το Ισραήλ, την Τζαμάικα, τις Κάτω Χώρες, τη Νέα Παπούα-Γουινέα, και Σιγκαπούρη. Αυτές οι συμφωνίες είχαν τα κοινά χαρακτηριστικά όπως η «ευελιξία τιμολόγησης, απεριόριστη ικανότητα, πολλαπλάσιοι προσδιορισμοί [των επικυρωμένων αερογραμμών], πρόσβαση στις εσωτερικές αμερικάνικες αγορές για τους ξένους φορείς της σημαίας, μερικά νέα

δικαιώματα πέμπτης ελευθερίας για τις ΗΠΑ - σημαιοστολίστε τους μεταφορείς, τους κανόνες χαρτών χωρών προέλευσης, και την αποβολή της διάκρισης και των άδικων μεθόδων ανταγωνισμού. »

Αν και οι Ηνωμένες Πολιτείες συναντήθηκαν με μικρές επιτυχίες στην αναζήτηση διεθνούς φιλελευθεροποίησής της, η νέα αμερικάνικη πολιτική δεν είχε καμία σημαντική επίδραση στην αγορά αεροπορίας της νότιας Ευρώπης, Ασίας, και Λατινικής Αμερικής.

Οι αμερικάνικοι μεταφορείς αντιτέθηκαν στην πολιτική της κυβέρνησης Carter επειδή η αμερικάνικη κυβέρνηση αντάλλαξε τα «σκληρά» δικαιώματα (προσγειωμένες αυλακώσεις σε σημαντικούς αμερικάνικους εσωτερικούς αερολιμένες) για τα «μαλακά» δικαιώματα (φιλελευθεροποιημένες πολιτικές τιμολόγησης και απαγορεύσεις ενάντια στη διάκριση και τις άδικες ανταγωνιστικές τιμές).

Σε όλα τα αρχικά στάδια της άρσης των ελέγχων και της φιλελευθεροποίησης, το ΑΜΑΞΙ διατήρησε έναν κεντρικό ρόλο στην έρευνα, τη διαπραγμάτευση, και την έγκριση των διεθνών συμφωνιών αεροπορίας.

Το 1985, εντούτοις, το τμήμα μεταφοράς (ΣΗΜΕΙΟ) και την ομοσπονδιακή διοίκηση αεροπορίας (FAA) κληρονόμησε την αρμοδιότητα πέρα από τα θέματα αεροπορίας, με αυτόν τον τρόπο καταργώντας τον αστικό πίνακα αεροναυτικής. σήμερα, το ΣΗΜΕΙΟ και το FAA συνεχίζουν να ακολουθούν τις παρόμοιες πολιτικές της φιλελευθεροποίησης.

Το 1990, το ΣΗΜΕΙΟ εκτέλεσε το πρόγραμμα πόλεων, ένα πρόγραμμα με σκοπό να επεκτείνει τις διεθνείς ευκαιρίες υπηρεσιών αέρα σε περισσότερες αμερικάνικες πόλεις. Το πρόγραμμα πόλεων θέσπισε πλαίσιο για τους επιλέξιμους ξένους αερομεταφορείς, διμερής αρχή για να παρέχει την υπηρεσία στις κοινότητες στις Ηνωμένες Πολιτείες που δεν έχουν πτήση στις πατρίδες τους.

Το πρόγραμμα πόλεων προορίστηκε να συμπληρώσει, τη διαδικασία διαπραγμάτευσης που περιβάλλει το διμερές σύστημα.

Στο πλαίσιο του προγράμματος πόλεων, το ΣΗΜΕΙΟ χορήγησε την αίτηση, βασισμένη στις βασιλικές ολλανδικές αερογραμμές KLM να επιτρέψουν τη σχεδιασμένη, ξένη εναέρια μεταφορά συνδυασμού των προσώπων, ιδιοκτησίας, και ταχυδρομείου μεταξύ του Άμστερνταμ και του Ντητρόιτ.

2.4 Η «απελευθέρωση» των ευρωπαϊκών αερομεταφορών.

Οι όποιοι έλεγχοι επί των τιμών έχουν πλέον εξαλειφθεί. Το ίδιο ισχύει και για τις συμφωνίες μεταξύ των εθνικών αερομεταφορών για το μίσθωμα της αγοράς με ρυθμίσεις των αεροπορικών γραμμών. Ήδη το απεριόριστο δικαίωμα των ενδομεταφορών ισχύει από το 1997. Το Δεκέμβριο του 1987 το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, πήρε μια σειρά αποφάσεων που καθόριζε το νομικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας αεροπορικών εταιριών σε όλη την Ευρώπη. Η πρόθεση ήταν να δημιουργηθεί ένα ενιαίο πλαίσιο αερομεταφορών χωρίς περιορισμούς, προς την κατεύθυνση των αρχών του αποκαλούμενου ελεύθερου ανταγωνισμού. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο ονομάστηκε Liberalisation και καθόριζε σε τρεις περιόδους την άρση των όποιων περιορισμών από τη βασική διυπουργική απόφαση 87/602 και δύο Αποφάσεις Συμβουλίου, τα 2343/90 και 2407-2409/92 της ΕΟΚ. Η διαδικασία της «απελευθέρωσης» των ευρωπαϊκών αερομεταφορών άρχισε το 1988, με την εφαρμογή μέτρων που έδιναν μεγαλύτερη ευχέρεια στις εταιρίες, να αυξήσουν τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων και να διαμορφώσουν τις τιμές των εισιτηρίων για πτήσεις μεταξύ των κρατών της ΕΕ, χωρίς να απαιτείται η γνωστή έως τότε διαπραγμάτευση μεταξύ των δύο κρατών. Με δυο διαδοχικές αποδεσμεύσεις, οι δυο παραπάνω δεσμεύσεις έπαυσαν να ισχύουν, ενώ τον Ιανουάριο του 1993 ακολούθησε το αποκαλούμενο Τρίτο Πακέτο μέτρων απελευθέρωσης με το οποίο ουσιαστικά άνοιξαν οι διασυνοριακές πτήσεις μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ, ενώ οι εσωτερικές πτήσεις ακολούθησαν τον Απρίλιο του 1997.

Πέραν της τιμής των εισιτηρίων και της εισόδου νέων εταιριών στην αγορά, η εφαρμογή του «Τρίτου Πακέτου» με τον κανονισμό 2408/92, δίνει τη δυνατότητα σε οποιαδήποτε εταιρία να εκτελεί πτήσεις προς οποιονδήποτε προορισμό στην ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό απελευθερώθηκε η αποκαλούμενη «πέμπτη (5^η) ελευθερία» στην αεροπορική αγορά, που προβλέπει το δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο αεροδρομίων (πόλεις), που βρίσκονται εκτός χώρας που ανήκει η εταιρία. Και φυσικά έπαψαν να ισχύουν όλοι οι περιορισμοί για τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων και την έγκριση στις τιμές εισιτηρίων που προσέφεραν στην αγορά οι εταιρίες. Η απόφαση του Συμβουλίου της 14^{ης} Δεκεμβρίου (87/602/ΕΟΚ) που αναφέρεται στην κατανομή της μεταφορικής ικανότητας και την

πρόσβαση των αερομεταφορέων, είναι ίσως η σημαντικότερη εξέλιξη της δέσμης μέτρων φιλελευθεροποίησης. Οι συμφωνίες ως προς τη χωρητικότητα από 50%-50% μεταβάλλονται σε 55%-45%, από 1.10.1989 σε 60%-40% και από το 1992 χωρίς κανένα περιορισμό. Οσον αφορά τον τομέα των εταιριών που προσφέρουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης σε τρίτες αεροπορικές εταιρίες, άρχισαν από 1.1.1999 για το γνωστό Ground Handling-επίγειες εξυπηρετήσεις, οι οποίες σύμφωνα με οδηγία της ΕΕ έχουν απελευθερωθεί για τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια από 1.1.1998.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών συνεπάγεται μια σειρά σημαντικών αλλαγών στον κλάδο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο αυξημένος ανταγωνισμός αναμένεται να ισχυροποιήσει τις στρατηγικές συμμαχίες με σκοπό την επέκταση του δικτύου πωλήσεων τους, τη διανομή εισιτηρίων και τη συγκράτηση του κόστους. Οι σημειούμενες αλλαγές στο χώρο των αερομεταφορών επιφέρουν αλλαγές και στο χώρο των ταξιδιωτικών γραφείων και πρακτορείων μέσω συμμαχιών και συγχωνεύσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών), οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων θα σημειώσουν άνοδο με μέσο όρο αύξησης 5.5% ετησίως μεταξύ 1999 και 2003.

2.5 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Στον τομέα των αερομεταφορών ειδικότερα, η αποκαλούμενη απελευθέρωση η οποία νομοθετήθηκε στη χώρα μας το 1991 σύμφωνα με τη σχετική οδηγία της ΕΕ, είχε σαν αποτέλεσμα όχι μόνο την κατάργηση του μονοπωλιακού καθεστώτος του κρατικού αερομεταφορέα, αλλά και εκείνου του τομέα εξυπηρέτησης. Ηδη από 1.1.1998 απελευθερώθηκε το αποκαλούμενο Self Handling, δηλαδή η δυνατότητα κάθε εταιρίας να αυτοεξυπηρετείται με ίδια μέσα και προσωπικό. Μεγάλα ονόματα της διεθνούς αεροπορικής αγοράς όπως η Goldair Handling, η Ogden κ.ά. έχουν δείξει «ενδιαφέρον» για την «πίτα» των 25 δισ. δρχ. τουλάχιστον που εισέπραττε μέχρι πρότινος η ΟΑ. Δηλαδή στα πλαίσια της συντελούμενης «απελευθέρωσης» εντάσσονται και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, καθώς ακόμα και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας. Γενικά η αποκαλούμενη απελευθέρωση στον τομέα των αερομεταφορών, συνοψίζεται:

1. Στην προώθηση της ιδιωτικοποίησης του κρατικού φορέα και στη δημιουργία νέων ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών (κανονισμός 2407/92 περί έκδοσης και χορήγησης αδειών αερομεταφορέων). Στην Ελλάδα το νομικό πλαίσιο των αερομεταφορών ξεκινούσε και έληγε στο ΝΔ 3560/1956, δηλαδή το νομοθετικό πλαίσιο βάσει του οποίου παρεχόταν αποκλειστικό προνόμιο εμπορικής εκμετάλλευσης ολόκληρου του ελληνικού εναέριου χώρου στην ΟΑ με τελική διάρκεια 50 χρόνια. Το 1991 η Ελλάδα εναρμονιζόμενη με τις κοινοτικές οδηγίες, προχωρεί στη δημοσίευση του ΠΔ 276/91 με το οποίο τροποποιεί τον 3560/56 και προχωρεί στη μερική απελευθέρωση της αγοράς, επιτρέποντας την πρόσβαση σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές και σε κάθε είδους εμπορευματικές. Ακολουθεί η έκδοση και άλλων αδειών μέχρι το τέλος του 1993. Στην Ελλάδα ήδη υπάρχουν περί τις 10 μικρές ιδιωτικές εταιρίες, που δραστηριοποιούνται σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές, από αεροταξί στα νησιά έως Charters μεταξύ Ελλάδος και Β. Ευρώπης. Επίσης, με την απελευθέρωση του κλάδου των αερομεταφορών, ένας νέος κλάδος άρχισε να εμφανίζεται, εκείνος των αεροταξί ο οποίος απευθύνεται κυρίως στον επιχειρηματικό κόσμο. Στο συγκεκριμένο κλάδο, εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (θυγατρικής της ΟΑ), δραστηριοποιούνται και οι: Αεροπορία Αιγαίου, Avionic, η «Kal», Αεροπλοΐα «Hellas Wings», η Trans European Airlines και η «Kapa Air», όλες ιδιωτικών συμφερόντων. Τα ελληνικά νησιά εξαιρούνται μέχρι το 2003 από τα οριζόμενα στον κανονισμό 2408/92. Όμως αυτή η δυνατότητα της εξαίρεσης, που προστάτευε την ΟΑ, αποκλείστηκε με την απόφαση σχετικά με την έγκριση του αποκαλούμενου «προγράμματος εξυγίανσης» (ουσιαστικά ιδιωτικοποίησης) του εθνικού αερομεταφορέα. Δηλαδή, το πρόγραμμα εγκρίθηκε υπό την προϋπόθεση ότι δε θα ζητηθεί η εξαίρεση των ελληνικών νησιών μέχρι το 2003. Η δέσμευση αυτή της ελληνικής κυβέρνησης κατ' ουσία δεν ανοίγει μόνο το δρόμο στις ξένες αεροπορικές εταιρίες να εκτελούν πτήσεις π.χ.. Παρίσι-Ρόδο, αλλά επιπλέον τους δίνει τη δυνατότητα να εκτελούν πτήσεις στο εσωτερικό της χώρας.



2.6 ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών προωθήθηκε από τα τέλη της δεκαετίας του '70 στις ΗΠΑ, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) ξεκίνησε με μια μικρή καθυστέρηση.

Η κοινή πολιτική στα ζητήματα των μεταφορών προβλεπόταν ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης το 1957, για την ίδρυση της τότε ΕΟΚ. Ουσιαστικά όμως η πολιτική αυτή απέκτησε σάρκα και οστά με τη Συνθήκη του Μάαστριχ, το 1992, για τη δημιουργία της ενιαίας αγοράς και την πρώτη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές.

Η «ενοποίηση και αποτελεσματικότητα» των συστημάτων μεταφορών αναδείχτηκε από την ΕΕ ως ο καθοριστικός παράγοντας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωενωσιακής οικονομίας και την ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η οποία βασίζεται στις γνωστές τέσσερις ελευθερίες κίνησης κεφαλαίων, εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων.

Προϋπόθεση για την υλοποίηση των παραπάνω ήταν η κατάργηση της κρατικής επιδότησης στις αγορές των κρατών - μελών και η απελευθέρωση των μεταφορών. Απελευθέρωση η οποία, αρχικά, υλοποιείται μέσα από το άνοιγμα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των αερομεταφορών στον ανταγωνισμό.

Στη συνέχεια η απελευθέρωση επεκτάθηκε στις ακτοπλοϊκές μεταφορές με την κατάργηση του Καμποτάζ, στις υποδομές και τα δίκτυα για να ολοκληρωθεί με τους σιδηροδρόμους και την ενιαία πολιτική τιμολόγησης του χρήστη των υποδομών, όπως προβλέπεται από τη δεύτερη Λευκή Βίβλο, του 2000, για τις μεταφορές.

Στις αερομεταφορές το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό προωθήθηκε μέσα από την κατάργηση της κρατικής μονοπωλιακής εκμετάλλευσης των εσωτερικών πτήσεων, επιτρέποντας σε ξένες αεροπορικές εταιρίες να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, αλλά και την είσοδο νέων ιδιωτικών αεροπορικών επιχειρήσεων για την εκμετάλλευση των εσωτερικών αεροπορικών γραμμών.

Την κατάργηση των εθνικών κρατικών αερομεταφορέων και την ιδιωτικοποίησή τους. Ήδη έχουν ιδιωτικοποιηθεί η «British Airways», η «Lufthansa» κ.ά., ενώ έχει ξεκινήσει αυτή η διαδικασία μέσα από τον περιορισμό της κρατικής συμμετοχής στην «Air France», την «Alitalia» κ.ά.

Την απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης. Την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και των υπηρεσιών ελέγχου. Τη δημιουργία του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού», για την κατάργηση και των εναέριων εσωτερικών συνόρων για την Πολιτική Αεροπορία, σε πρώτη φάση. Όπως τονίζεται από τα ίδια τα κείμενα της ΕΕ, ο «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός» στοχεύει: «Ένα κοινό ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είναι σε θέση να βελτιώσει τα αεροπορικά ταξίδια. Το σημερινό μωσαϊκό εθνικών συστημάτων αποτελεί πηγή καθυστερήσεων και επιπρόσθετου κόστους. Η δημιουργία του "ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού" θα αναδιαρθρώσει τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, όπως επιβάλλεται από τη ροή της κυκλοφορίας και όχι από τα εθνικά σύνορα». Όπως, δηλαδή επιβάλλεται από την απόλυτη κυριαρχία των νόμων της καπιταλιστικής αγοράς στις αερομεταφορές με κίνητρο την κερδοφορία. Οι ανάλογοι εκτελεστικοί κανόνες εναποτίθενται στο Eurocontrol.

Στα πλαίσια του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» προωθείται ο διαχωρισμός των εποπτικών αρχών από τις υπηρεσίες αεροπλοΐας. Η απελευθέρωση των υπηρεσιών αεροπλοΐας. Το κάθε κράτος - μέλος μπορεί

να αναθέσει την παροχή υπηρεσιών αεροπλοΐας σε οποιαδήποτε εταιρία παροχής υπηρεσιών αεροπλοΐας, αρκεί να είναι πιστοποιημένη από την ΕΕ. (Άρθρο 8, παρ. 1, του κανονισμού 550/2004).

Σημαντική παράμετρος της ευρωενωσιακής πολιτικής αναδεικνύεται η ανάγκη αντιμετώπισης των καθυστερήσεων, όχι βέβαια από την άποψη της βελτίωσης της εξυπηρέτησης των επιβατών, αλλά ενταγμένη στη λογική της μείωσης του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών (ενεργειακού, τελών, αποζημιώσεων κ.ά.). Υπολογίζεται ότι η κατανάλωση κηροζίνης λόγω των καθυστερήσεων ανέρχεται στα 1,σ δις. λίτρα το έτος. Αυτό το κυνηγητό των καθυστερήσεων έχει επιπτώσεις και στην εντατικοποίηση της εργασίας και στις εκπτώσεις στον τομέα της ασφάλειας.

2.7 Η εμπορική δραστηριότητα της εναέριας μεταφοράς

Σαν εμπορική δραστηριότητα, η εναέρια μεταφορά μπορεί να διαιρεθεί σε τρία ευδιάκριτα συστατικά :

- **Σχεδιασμένες αερογραμμές**
- **Αερογραμμές ναύλωσης**
- **Ιδιωτικά αεριωθούμενα αεροπλάνα**

Η τελευταία κατηγορία είναι κατά πολύ μικρότερη και εξατομικευμένη . Η σημαντικότερη διαφορά μεταξύ των πρώτων δύο είναι η ευελιξία των προγραμμάτων χαρτών και η δυνατότητα των χαρτών να προσαρμοστούν τα συγκεκριμένα *requirements* από τις μεγάλες ομάδες ή τους χειριστές γύρου. Πολλές από τις μεγαλύτερες αερογραμμές έχουν καθιερώσει τα υποκαταστήματα ναύλωσης προκειμένου να επιτευχθεί η ευρύτερη κάλυψη αγοράς.

Παραδείγματος χάριν, η AIR NEW ZEALAND ελέγχει τον αέρα ελευθερίας και ελεγχόμενη τοποθέτησε τις αερογραμμές Cook έως το 1996, ενώ η Singapore Airlines είναι κύρια του αέρα μεταξύ αερογραμμών ναύλωσης. Πρόσφατες σημαντικές εξελίξεις στην βιομηχανία αερογραμμών περιλαμβάνουν την τάση προς τις συμμαχίες αερογραμμών και άρση των ελέγχων (η αφαίρεση ή η χαλάρωση των κανονισμών), η οποία προορίζεται να εισαγάγει ή να αυξήσει το ανταγωνισμό στο πλαίσιο του τομέα των εναέριων μεταφορών.

Μια άλλη σημαντική τάση είναι ιδιωτικοποίηση (η μεταφορά των δημόσιων αερογραμμών στον ιδιωτικό τομέα. Αυτό μπορεί να αναληφθεί ως χονδρικός μετασχηματισμός, ως μερικό μέτρο που επιτυγχάνεται μέσω της πώλησης μιας ορισμένης μερίδας των μετόχων, ή μέσω της υπερβολαβίας τα εργασίας. Μια σημαντική λογική για την ιδιωτικοποίηση είναι η πεποίθηση ότι ο ιδιωτικός τομέας είναι αποδοτικότερος στην παροχή των εμπορικών υπηρεσιών όπως η μεταφορά επιβατών αέρα.

Ένα σημαντικό παράδειγμα της ιδιωτικοποίησης εμφανίστηκε το 1992 όταν είχαν την άδεια από τη ομοσπονδιακή κυβέρνηση για να αποκτήσουν οι αερογραμμές QANTAS τον εθνικό μεταφορέα, αυστραλιανές αερογραμμές , προκειμένου να δημιουργηθεί μια μεγαλύτερη και αποδοτικότερη εταιρεία . Μια πιθανή ανησυχία σε τέτοιες εξελίξεις είναι η αυξανόμενη πιθανότητα ότι η ιδιωτικοποιημένες αερογραμμές θα αποβάλουν τις ασύμφωρες διαδρομές που περιλαμβάνουν τις περιφερειακές ή αγροτικές θέσεις . Αντίθετα, οι εθνικοί μεταφορείς εξουσιοδοτούνται συνήθως στο ευρύτερο « εθνικό συμφέρον» διεκπεραιωθούν τέτοιες οριακές υπηρεσίες .

Η σφαιρική βιομηχανία εναέριων μεταφορών κυβερνάται κατά ένα μεγάλο μέρος από τις αποκαλούμενες οχτώ ελευθερίες του αέρα.Πρώτη οι πέντε από αυτούς προέκυψαν από την συνθήκη του Σικάγου του 1944, ενώ άλλοι έχουν προστεθεί από τότε. Γενικά , οι ελευθερίες με τους χαμηλότερους αριθμούς +αναγνωρίζονται ευρύτερα, με την ελευθερία της πτήσης (δηλ. η πρώτη ελευθερία) που είναι σχεδόν καθολική. Αντίθετα οι έβδομες και οι όγδοες ελευθερίες (το δικαίωμα να συντηρηθούν οι διαδρομές μεταξύ και μέσα των ξένων χωρών) είναι σχετικά σπάνιες και ιδιαίτερα εριστικές . Το δικαίωμα της βελγικής αερογραμμής SABENA για να πετάξει μεταξύ της Βαρκελώνης και της Βενετίας είναι ένα από τα λίγα πραγματικά παραδείγματα της έβδομης ελευθερίας (Medlik 1996). Εντούτοις είναι πιθανό ότι η τρέχουσα πολιτική ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα οδηγήσει στις πολλές περισσότερες τέτοιες εφαρμογές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Η νέα πραγματικότητα – Συμμαχίες χωρίς σύνορα.

Πολλοί υποστηρίζουν ότι οι συμμαχίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών είναι το σημαντικότερο γεγονός που συνέβη στις αερομεταφορές ύστερα από την εισαγωγή των κινητήρων τζετ. Όμως, κανείς δεν γνωρίζει με ακρίβεια τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις που θα έχει η τάση αυτή.

Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν διαπιστώσει τις μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης που απολαμβάνει η διεθνής αγορά των εναέριων μεταφορών, αν και ακόμη περιορίζεται από στενούς διεθνείς κανονισμούς και νομικά πλαίσια.

Προσπαθώντας, λοιπόν, να αποκτήσουν στρατηγικές θέσεις, έτσι ώστε να συμμετάσχουν σε αυτήν την ανάπτυξη, έχουν καταφύγει στη συγκρότηση συμμαχιών. Με αυτόν τον τρόπο, καταφέρνουν να παρακάμπτουν τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι διακρατικές συμφωνίες και το ρευστό ιδιοκτησιακό καθεστώς αρκετών από αυτές.

Οι συμμαχίες των αεροπορικών εταιρειών έχουν μεγαλώσει σε μέγεθος και αριθμό τα τελευταία χρόνια, με τη συμμετοχή των μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών του κόσμου. Η τάση αυτή δεν είναι βραχυχρόνια, αλλά αναμένεται να συνεχιστεί με εντονότερους, ίσως, ρυθμούς τα επόμενα χρόνια.

Ταυτόχρονα, τα ακριβή αποτελέσματα των συμμαχιών θα αρχίσουν να είναι ευδιάκριτα μέσα στην επόμενη πενταετία, όταν θα έχουν παγιωθεί τα μέλη των συμμαχιών, ενώ ταυτόχρονα θα έχουν εδραιωθεί οι οικονομικοί δεσμοί των μελών τους. Οι επιπτώσεις που θα έχουν στην αγορά και τα οφέλη των επιβατών από τη συγκρότηση συμμαχιών παραμένουν μέχρι σήμερα αμφιλεγόμενα.

Στις Η.Π.Α. επικρατεί η άποψη ότι η δημιουργία τους συμβάλλει στην ισχυροποίηση του ανταγωνισμού και στη μείωση των τιμών των ναύλων, ενώ, ταυτόχρονα, το επιβατικό κοινό εξυπηρετείται καλύτερα με τη συνένωση των δικτύων. Αντίθετα, στην Ευρώπη επικρατεί μεγάλος σκεπτικισμός για το εάν οι συμμαχίες συντελούν στον ανταγωνισμό ή απλώς οδηγούν σε μονοπώληση της αγοράς από τρεις ή τέσσερις ομάδες αεροπορικών εταιρειών, που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μερίδιο της επιβατικής κίνησης. Στο πλαίσιο αυτών των συμμαχιών, οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να συνεργαστούν σε ένα ευρύ φάσμα τομέων της δραστηριότητάς τους αποκομίζοντας οικονομικά και στρατηγικά οφέλη.

3.2 Κανόνες λειτουργίας.

Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των συμμαχιών εξαρτάται άμεσα από την ύπαρξη διμερών συμφωνιών τύπου «ανοικτοί ουρανοί» (open skies agreements), καθώς επίσης και από αντιμονοπωλιακή ασυλία (antitrust immunity).

Οι συμφωνίες «ανοικτοί ουρανοί» είναι διμερείς συμφωνίες, που υπογράφονται από την κυβέρνηση των Η.Π.Α. με μία τρίτη χώρα και σκοπό έχουν την απελευθέρωση των αερομεταφορών μεταξύ των δύο κρατών.

Έτσι, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ των δύο χωρών με μεγαλύτερη ελευθερία. Συνέπεια αυτών των συμφωνιών είναι η ενίσχυση του ανταγωνισμού και η μείωση των τιμών στους ναύλους.

Αρκετές χώρες έχουν υπογράψει τέτοιες διακρατικές συμφωνίες, οδηγώντας έτσι σε ενισχυμένο ανταγωνισμό στα μεταξύ τους δρομολόγια. Μία δεύτερη νομική ρύθμιση, που επηρεάζει άμεσα τη λειτουργία μίας συμμαχίας και τη δυνατότητα ανάπτυξής της, είναι η αντιμονοπωλιακή ασυλία που μπορεί να απολαμβάνει η συνεργασία δύο ή περισσότερων μελών της. Η ασυλία αυτή προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από πιθανή προσφυγή στη Δικαιοσύνη του αμερικανικού Υπουργείου Δικαιοσύνης (US Department of Justice), αποτελώντας βεβαίωση ότι η συνεργασία μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών

δεν οδηγεί σε μονοπώληση της αγοράς (trust) και επομένως, δεν παραβιάζουν τη νομοθεσία περί μονοπωλίου.

Βέβαια, αυτή η ασυλία περιέχει πολλές αοριστίες, αφού δεν διευκρινίζονται τα όρια που μπορεί να φτάσει η συνεργασία μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών ούτε και οι όροι που πρέπει να εκπληρούνται, προκειμένου να αποκτηθεί.

Πάντως, η απόκτηση τέτοιας αμνηστίας συνεπάγεται πολλά οφέλη για τις συμμαχίες, γιατί επιτρέπει στα μέλη της να μοιράζονται τα κέρδη και τα έσοδα μέσα από μία πολύπλοκη φόρμουλα, η οποία βασίζεται στον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων, στο ποιος είναι ο αερομεταφορέας που διεξάγει το μάρκετινγκ, ποιος αερομεταφορέας διεξήγαγε την πτήση κ.ά.

Επίσης, η αντιμονοπωλιακή ασυλία επιτρέπει στα μέλη της συμμαχίας να συντονίσουν τα δρομολόγιά τους, να χρησιμοποιήσουν από κοινού τα κεφάλαια ή να πραγματοποιήσουν αγορές.

Γι' αυτόν το λόγο, οι περισσότερες συμμαχίες έχουν αποκτήσει ή βρίσκονται στη διαδικασία απόκτησης τέτοιας αμνηστίας, προκειμένου να έχουν τα μέλη τους δυνατότητα πλήρους συνεργασίας. Η μόνη συμμαχία, της οποίας τα βασικά μέλη δεν μπορούν να αποκτήσουν αντιμονοπωλιακή ασυλία, είναι η Oneworld και αυτό επειδή η συνένωση των δραστηριοτήτων της British Airways και της American Airlines θα οδηγήσουν σε μονοπώληση των υπερατλαντικών δρομολογίων, που έχουν αφηρητά το αεροδρόμιο Heathrow και προορισμό τις Η.Π.Α.

Όμως, παρ' όλα αυτά οι δύο εταιρείες συνεχίζουν να συνεργάζονται μεταξύ τους σε άλλους τομείς, χωρίς όμως να μπορούν να συνενώσουν τα δρομολόγια και τις πωλήσεις των εισιτηρίων τους.

Πέρα από τα δύο παραπάνω στοιχεία, που επηρεάζουν τη λειτουργία των συμμαχιών, θεωρητικά η ίδρυση και λειτουργία συμμαχιών υπόκειται σε νομικούς περιορισμούς, που επιβάλλει το κάθε κράτος ή αρμόδια Αρχή.

Όμως, στην πραγματικότητα, υπάρχει μία παντελής απουσία συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου, που να θέτει κοινούς κανόνες για τις συμμαχίες.

Ένα βασικό πρόβλημα είναι η διάσταση απόψεων μεταξύ Ε.Ε. και Η.Π.Α. στα οφέλη που έχει η λειτουργία των συμμαχιών. Στις Η.Π.Α. επικρατεί η άποψη ότι οι συμμαχίες μεταξύ αεροπορικών εταιρειών ευνοούν τον ανταγωνισμό, ενώ

στην Ε.Ε. εκφράζονται αρκετές επιφυλάξεις. Παρότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το 1996 τη δημιουργία συμμαχιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών της Ευρώπης, η Επιτροπή έχει εκφράσει φόβους ότι οι υπερατλαντικές συμμαχίες θα οδηγήσουν σε μείωση του ανταγωνισμού.

Το πρόβλημα αυτό γίνεται ακόμη εντονότερο με την απουσία διμερούς συμφωνίας «ανοικτών ουρανών» (open skies) στη μεγαλύτερη υπερατλαντική αγορά, δηλαδή, αυτή μεταξύ Μ. Βρετανίας και Η.Π.Α.

Η απουσία νομοθεσίας στην Ε.Ε., που θα επιτρέπει την ανταλλαγή ή την πώληση θέσεων σε αεροδρόμια (airport slots), συμβάλλει στην καθυστέρηση της επίλυσης του προβλήματος.

Άλλοι νομικοί παράγοντες, που επηρεάζουν τη συγκρότηση συμμαχιών, είναι κανονισμοί που περιορίζουν το ιδιοκτησιακό καθεστώς των αεροπορικών εταιρειών από άλλες εταιρείες, που εδρεύουν σε άλλη χώρα.

Έτσι, στις περισσότερες περιπτώσεις, μία αεροπορική εταιρεία αδυνατεί να εξαγοράσει έστω και τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου κάποιας άλλης που εδρεύει, επειδή απαγορεύεται από την κρατική νομοθεσία.

Το ζήτημα των συμμαχιών και του καθορισμού ενός συγκεκριμένου νομικού πλαισίου λειτουργίας τους έχει τεθεί προς συζήτηση από το αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου.

Όμως, στελέχη των αεροπορικών εταιρειών εκφράζουν τον προβληματισμό τους για την κατάληξη τέτοιων πρωτοβουλιών και είναι περισσότερο αισιόδοξοι στην πιθανότητα συμφωνίας μεταξύ Η.Π.Α. και Ε.Ε. Όμως, ακόμη και το ενδεχόμενο αυτό δεν κρίνεται πιθανό, αφού η Ε.Ε. δεν έχει —προς το παρόν— την αρμοδιότητα να διαπραγματευτεί για τέτοια ζητήματα για λογαριασμό των μελών της και πολύ περισσότερο για διεθνείς συμφωνίες, που αφορούν στη μετακίνηση επιβατών.

Η αδυναμία συλλογικής έκφρασης των χωρών της Ε.Ε., μέσω ενός κοινά αποδεκτού αντιπροσώπου ή οργάνου, είναι ο λόγος που έχει προσδώσει στις Η.Π.Α. πρωταγωνιστικό ρόλο στη ρύθμιση ή έγκριση των συμμαχιών.

3.3 Υποχρεώσεις και δικαιώματα τις συμμαχίες.

Η συμμετοχή μίας αεροπορικής εταιρείας σε μία συμμαχία μπορεί να συνοδεύεται από οικονομικά και μη οφέλη και να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά, όμως, οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που προκύπτουν από τις σχετικές συμβάσεις δεν είναι δεσμευτικά από νομικής άποψης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της χαλαρής (νομικής) σχέσης που έχουν τα μέλη μίας συμμαχίας είναι η Star Alliance, της οποίας το καταστατικό είναι μόλις τέσσερις σελίδες.

Κανένα μέλος της συμμαχίας δεν δεσμεύεται ότι θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τις υπόλοιπες αεροπορικές εταιρείες. Αυτό έχει προκαλέσει μία ευελιξία στη μετακίνηση των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ των συμμαχιών, συμβάλλοντας έτσι σε μία στρατηγικά ορθή τοποθέτηση των εταιρειών ανάλογα με τα συμφέροντά τους. Επίσης, ο χαλαρός δεσμός μεταξύ των μελών συμβάλλει σημαντικά στην απουσία τριβών και στη διατήρηση ανεξαρτησίας κινήσεων.

3.4 Οφέλη για τις αεροπορικές εταιρίες.

Η συμμετοχή των αεροπορικών εταιρειών σε συμμαχίες προσφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη σε αυτές, αφού εκμεταλλεύονται τις οικονομίες κλίμακας και σκοπιμοτήτων που δημιουργούνται.

Με τη συμμετοχή τους σε συμμαχίες, οι εταιρείες αποκτούν πλεονεκτική θέση έναντι του ανταγωνισμού, αφού αποτελούν μέρος ενός γιγάντιου και παγκόσμιου δικτύου, μπορώντας έτσι να προσφέρουν πλήθος προορισμών που ξεπερνά τις δυνατότητες κάθε ανεξάρτητης εταιρείας που την ανταγωνίζεται. Με τη συμμετοχή σε συμμαχία, η εκάστοτε εταιρεία μπορεί να παρακάμψει τους διεθνείς περιορισμούς στη μετακίνηση επιβατών και να εκμεταλλευτεί τα νομικά δικαιώματα που έχει το κάθε μέλος ανάλογα με την εθνικότητα.

Επίσης, το δίκτυο μάρκετινγκ και πωλήσεων της εκάστοτε συμμαχίας δίνει τη δυνατότητα στα μέλη της να έχουν πρόσβαση σε πλήθος αγορών.

Τέλος, η εφαρμογή συστήματος κοινών προμηθειών μεταξύ των μελών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική μείωση του κόστους αγοράς αγαθών και υπηρεσιών.

Λόγω των παραπάνω πλεονεκτημάτων, περίπου το 10% των κερδών της United (\$2 δις το 1998) προέρχεται άμεσα από τη συμμετοχή της στη Star Alliance, ενώ η Lufthansa υπολογίζει ότι η συμμετοχή της στην ίδια συμμαχία έχει προσθέσει περισσότερα από \$300 εκατ. στα κέρδη της.

Ακόμη πιο σημαντικά φαίνεται ότι είναι τα οφέλη για τους αερομεταφορείς, που δεν έχουν αναπτύξει ένα αυτόνομο παγκόσμιο δίκτυο, όπως η Air Canada.

Η εταιρεία έχει διπλασιαστεί σε μέγεθος από το 1995-2000, κυρίως, λόγω της συμμετοχής της στη συμμαχία Star Alliance. Τα άμεσα οικονομικά οφέλη της Continental από τη συνεργασία της με τη συμμαχία των KLM/Northwest ξεπερνούν τα \$60 εκατ., προερχόμενα κυρίως από τη σύνδεση δρομολογίων και το συμμερισμό κωδικών (βλ. «Π&Δ» Ιαν. 1999, τεύχος 164, Συμμαχίες στους Αιθέρες).

Ο συμμερισμός κωδικών είναι η πρακτική, με την οποία μία αεροπορική εταιρεία μπορεί να πωλεί εισιτήρια για θέσεις σε πτήση μίας άλλης —συνεργαζόμενης— εταιρείας. Όμως, τα οφέλη είναι ακόμη μεγαλύτερα με τις κοινές αγορές, που έχουν ως συνέπεια τη μείωση του κόστους προμηθειών.

Υπολογίζεται ότι τα μέλη της συμμαχίας Star πραγματοποίησαν κατά τη διάρκεια του 1999 αγορές αγαθών και υπηρεσιών αξίας μεγαλύτερης από \$15 δις. Η συνένωση των προμηθειών θα μειώσει το κόστος προμηθειών και παράλληλα θα βελτιώσει σημαντικά τη διαπραγματευτική θέση των εταιρειών απέναντι στους προμηθευτές.

Ουσιαστικά, τα οφέλη των αεροπορικών εταιρειών από τη συμμετοχή τους σε συμμαχίες αυξάνονται συνεχώς, καθώς εντείνονται οι δεσμοί με τα υπόλοιπα μέλη.

Τα οφέλη αυτά αναγκάζουν τον ανταγωνισμό να συμμετέχει και αυτός σε παρόμοιες συμμαχίες, με αποτέλεσμα να ισχυροποιείται η συσπείρωση των αεροπορικών εταιρειών. Όμως, παρότι τα οφέλη των αεροπορικών εταιρειών από τη συμμετοχή τους σε συμμαχίες είναι προφανή, δεν ισχύει το ίδιο και για τα οφέλη που έχει ο καταναλωτής και γενικότερα η λειτουργία του ανταγωνισμού στην αγορά.

ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ.

3.5 Συμβάσεις αερομεταφορών

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος

Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 285 της 17/10/1997 σ. 0001 - 0003

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2027/97 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Έχοντας υπόψη:

Τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 18 της συνθήκης (3),

Εκτιμώντας:

(1) ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας των επιβατών των εμπλεκόμενων σε αεροπορικά ατυχήματα 7

(2) ότι οι κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος διέπονται από τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή τη σύμβαση αυτή όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και τη σύμβαση που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961, αναλόγως του ποια εφαρμόζεται, εκάστη αναφερομένη εφεξής, ανάλογα με την περίπτωση, ως

«σύμβαση της Βαρσοβίας» 7 ότι η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και των αερομεταφορέων 7

(3) ότι το όριο της ευθύνης που ορίζει η σύμβαση της Βαρσοβίας είναι υπερβολικά χαμηλό σε σχέση με τα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα και συχνά οδηγεί σε δίκες που χρονίζουν και αμαυρώνουν την εικόνα των αεροπορικών μεταφορών 7 ότι, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν αυξήσει διαφορετρόπως το όριο ευθύνης, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διαφορετικοί όροι μεταφοράς στην εσωτερική αγορά των αεροπορικών μεταφορών 7

(4) ότι επιπλέον, η σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές 7 ότι, στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, έχει εξαλειφθεί η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών 7 ότι είναι συνεπώς σωστό να είναι ίδιο το όριο και ίδια η φύση της ευθύνης τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές 7

(5) ότι εδώ και πολύ καιρό αναμένεται μια πλήρης επανεξέταση και αναθεώρηση της σύμβασης της Βαρσοβίας που θα αποτελέσει, μακροπρόθεσμα, μια περισσότερο ενιαία και εφαρμόσιμη απάντηση, σε διεθνές επίπεδο, στο ζήτημα της ευθύνης του αερομεταφορέα στην περίπτωση ατυχήματος 7 ότι θα πρέπει να συνεχιστούν, μέσω διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο, οι προσπάθειες για την αύξηση των ορίων ευθύνης που επιβάλλει η σύμβαση της Βαρσοβίας 7

(6) ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι ευκατίο να γίνουν ενέργειες σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση στο πεδίο της ευθύνης του αερομεταφορέα, οι οποίες και θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της προστασίας των επιβατών σε παγκόσμια κλίμακα 7

(7) ότι ενδείκνυται να αρθούν όλα τα χρηματικά όρια ευθύνης κατά την έννοια του άρθρου 22 παράγραφος 1 της σύμβασης της Βαρσοβίας ή οποιαδήποτε άλλα νομικά ή συμβατικά όρια, σύμφωνα με τις τάσεις που επικρατούν σήμερα σε διεθνές επίπεδο 7

(8) ότι, για να αποφευχθούν περιπτώσεις κατά τις οποίες τα θύματα ατυχημάτων δεν θα αποζημιώνονται, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς, όταν υπάρχουν απαιτήσεις λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης επιβάτη κατά την έννοια του άρθρου 17 της σύμβασης της Βαρσοβίας, δεν θα πρέπει να δικαιούνται να επικαλεσθούν το άρθρο 20 παράγραφος 1 της σύμβασης της Βαρσοβίας, μέχρι ενός καθορισμένου ορίου 7

(9) ότι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να απαλλάσσονται από την ευθύνη τους σε περίπτωση εξ αμελείας συνυπαιτιότητας του συγκεκριμένου επιβάτη 7

(10) ότι είναι ανάγκη να διευκρινισθούν οι υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού υπό το πρίσμα του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (4) 7 ότι, ως προς αυτό, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να ασφαρίζονται μέχρις ενός ορίου καθοριζόμενου στον παρόντα κανονισμό 7

(11) ότι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να έχουν πάντοτε το δικαίωμα να εγείρουν απαιτήσεις κατά τρίτων 7

(12) ότι η ταχεία καταβολή προκαταβολής μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τους τραυματισμένους επιβάτες ή τα δικαιούμενα αποζημιώσεως φυσικά πρόσωπα να αντιμετωπίσουν τα άμεσα έξοδα συνεπεία του αεροπορικού ατυχήματος 7

(13) ότι οι κανόνες για τη φύση και τον περιορισμό της ευθύνης σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης που έχει υποστεί επιβάτης συνιστούν μέρος των όρων της μεταφοράς στις μεταξύ

μεταφορέα και επιβάτη συμβάσεις αεροπορικής μεταφοράς 7 ότι, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού, οι μεταφορείς τρίτων χωρών θα πρέπει να ενημερώνουν επαρκώς τους επιβάτες για τους όρους τους όσον αφορά τη μεταφορά 7

(14) ότι είναι ενδεδειγμένο και αναγκαίο τα χρηματικά όρια τα οποία τίθενται στο παρόντα κανονισμό να επανεξετάζονται προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι οικονομικές εξελίξεις και οι εξελίξεις στα διεθνή fora 7

(15) ότι η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) επανεξετάζει τώρα τη σύμβαση της Βαρσοβίας 7 ότι, εν αναμονή των σχετικών αποτελεσμάτων, προσωρινές κοινοτικές ενέργειες θα ενισχύσουν την προστασία των επιβατών 7 ότι το Συμβούλιο θα πρέπει να επανεξετάσει τον παρόντα κανονισμό το συντομότερο δυνατόν μετά την εκ μέρους της ΔΟΠΑ επανεξέταση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων για την ευθύνη εξ ατυχήματος έναντι των επιβατών για ζημία που υπέστησαν λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης που έχει υποστεί επιβάτης, και εφόσον το ζημιογόνο ατύχημα συνέβη εντός του αεροσκάφους, κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση.

Ο παρών κανονισμός αποσαφηνίζει επίσης ορισμένες υποχρεώσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων σχετικές με την ασφάλιση.

Επιπροσθέτως, ο παρών κανονισμός επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις ενημέρωσης η οποία πρέπει να παρέχεται από τους αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας και εκτελούν αερομεταφορές από και προς την Κοινότητα ή εντός αυτής.

Άρθρο 2

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «αερομεταφορέας»: επιχείρηση αερομεταφορών με νόμιμη άδεια λειτουργίας 7

β) «κοινοτικός αερομεταφορέας»: αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 7

γ) «δικαιούχος αποζημιώσεως»: ο επιβάτης ή κάθε πρόσωπο το οποίο έχει δικαίωμα να εγείρει απαιτήσεις αντ' αυτού, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο 7

δ) «Ecu»: η λογιστική μονάδα που χρησιμοποιείται για την κατάρτιση του γενικού προϋπολογισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σύμφωνα με τα άρθρα 207 και 209 της συνθήκης 7

ε) «ΕΤΔ»: ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα κατά τα οριζόμενα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο 7

στ) «σύμβαση της Βαρσοβίας»: η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπεγράφη στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή η σύμβαση της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, και η συμπληρωματική σύμβαση της σύμβασης της Βαρσοβίας που έγινε στη Γκουανταλαχάρα στις 18 Σεπτεμβρίου 1961, ανάλογα με το ποια από αυτές διέπει τη σύμβαση μεταφοράς του συγκεκριμένου επιβάτη, καθώς και όλες οι διεθνείς πράξεις που συμπληρώνουν τη σύμβαση της Βαρσοβίας, συνδέονται μ' αυτήν και ευρίσκονται σε ισχύ.

1. Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1, είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση της Βαρσοβίας.

Άρθρο 3

1. α) Η ευθύνη του κοινοτικού αερομεταφορέα για ζημία που υπέστη επιβάτης λόγω θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης εξ ατυχήματος, δεν υπόκειται σε κανένα οικονομικό περιορισμό εκ του νόμου ή εκ συμβάσεως οιασδήποτε μορφής.

β) Η κατ' άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ασφαλιστική υποχρέωση έχει την έννοια ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας ασφαρίζεται οπωσδήποτε μέχρι του ορίου της κατά την παράγραφο 2 ευθύνης, και κατόπιν μέχρις ενός εύλογου ποσού.

2. Για ζημίες μέχρι του ισοδυνάμου των 100 000 ΕΤΔ σε Ecu, ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν δικαιούται να αποκλείσει ή να περιορίσει την ευθύνη του αποδεικνύοντας ότι ο ίδιος και το προσωπικό του έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα προς αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατη η λήψη τέτοιων μέτρων εκ μέρους του ή εκ μέρους του προσωπικού του.

3. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 2, εάν ο κοινοτικός αερομεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε εν όλω ή εν μέρει από αμέλεια του τραυματισθέντος ή αποθανόντος επιβάτη, είναι δυνατή η ολική ή μερική άρση της ευθύνης του, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

Άρθρο 4

Σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης που υπέστη επιβάτης λόγω ατυχήματος, ο παρών κανονισμός:

α) δεν συνάγεται ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας είναι ο μόνος υπεύθυνος προς καταβολή αποζημιώσεως ή

β) δεν περιορίζει τα δικαιώματα του κοινοτικού αερομεταφορέα να επιδιώξει συνεισφορά τρίτου στην αποζημίωση ή την εκ μέρους τρίτου αποζημίωση, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

Άρθρο 5

1. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αμελλητί, οπωσδήποτε δε, δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ' ής στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών και ανάλογο με το μέγεθος της ζημίας που υπέστη.

2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή ισούται τουλάχιστον με το ισοδύναμο 15 000 ΕΤΔ σε Ecu ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης είναι δε δυνατός ο συμψηφισμός της προς επιγενόμενες καταβολές πραγματοποιηθείσες λόγω της ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα, δεν αποδίδεται όμως, εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 3 παράγραφος 3 ή αν εκ των υστέρων αποδειχθεί ότι ο εισπράξας την προκαταβολή προκάλεσε τη ζημία ή συνέβαλε σε αυτή εξ αμελείας ή δεν δικαιούτο την αποζημίωση.

Άρθρο 6

1. Οι διατάξεις των άρθρων 3 και 5 περιλαμβάνονται στους όρους μεταφοράς του κοινοτικού αερομεταφορέα.

2. Κατάλληλη ενημέρωση σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 3 και 5 διατίθεται στους επιβάτες, κατόπιν αιτήματος, στα πρακτορεία και ταξιδιωτικά γραφεία του κοινοτικού αερομεταφορέα καθώς και στις υπηρεσίες ελέγχου εισιτηρίων και στα σημεία πωλήσεως. Στο εισιτήριο ή σε ισοδύναμο έγγραφο αναγράφονται περιληπτικά οι υποχρεώσεις σε απλή και κατανοητή γλώσσα.

3. Αερομεταφορείς εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας και εκτελούντες μεταφορές από και προς την Κοινότητα ή εντός αυτής, εάν

δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις των άρθρων 3 και 5, ενημερώνουν σχετικά τους επιβάτες τους ρητώς και σαφώς, κατά την αγορά του εισιτηρίου στα πρακτορεία τους, τα ταξιδιωτικά γραφεία ή τις υπηρεσίες ελέγχου εισιτηρίων που ευρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους. Οι αερομεταφορείς προμηθεύουν στους επιβάτες έγγραφο στο οποίο αναγράφονται οι όροι τους. Δεν αποτελεί επαρκή ενημέρωση η αναγραφή μόνον του ορίου ευθύνης στο εισιτήριο ή σε ισοδύναμο έγγραφο.

Άρθρο 7

Δύο έτη το αργότερο από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του, η οποία λαμβάνει, μεταξύ άλλων, υπόψη τις οικονομικές εξελίξεις και τις εξελίξεις στα διεθνή fora. Η έκθεση αυτή συνοδεύεται ενδεχομένως από προτάσεις αναθεώρησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 8

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει ένα έτος μετά την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Λουξεμβούργο, 9 Οκτωβρίου 1997.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. DELVAUX-STEHRÉS

(1) ΕΕ C 104 της 10. 4. 1996, σ. 18 και ΕΕ C 29 της 30. 1. 1997, σ. 10.

(2) ΕΕ C 212 της 22. 7. 1996, σ. 38.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1996 (ΕΕ C 320 της 28. 10. 1996, σ. 30), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 1997 (ΕΕ C 123 της 21. 4. 1997, σ. 89) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Μαΐου 1997 (ΕΕ C 182 της 16. 6. 1997). (4) ΕΕ L 240 της 24. 8. 1992, σ. 1.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

- ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΙΑΤΑ

4.1 International Air Transport Association(IATA)

Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών.



Ιδρύθηκε στην Αβάνα, Κούβα, τον Απρίλιο του 1945. Είναι ο πρωταρχικός φορέας για συνεργασία διά-αερογραμμών στην προώθηση των ασφαλών, αξιόπιστων και οικονομικών υπηρεσιών αέρα - προς όφελος των παγκόσμιων καταναλωτών.

Η διεθνής βιομηχανία σχεδιασμένων αεροπορικών μεταφορών είναι τώρα περισσότερο από 100 φορές μεγαλύτερη από ότι ήταν το 1945.

Λίγες βιομηχανίες μπορούν να ταιριάξουν με το δυναμισμό εκείνης της αύξησης, η οποία θα ήταν πολύ λιγότερο θεαματική χωρίς τα πρότυπα, τις πρακτικές και τις διαδικασίες που αναπτύσσονται μέσα στο IATA.

Στην ίδρυσή της η IATA είχε 57 μέλη από 31 έθνη, συνήθως στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Σήμερα έχει πάνω από 270 μέλη από περισσότερα από 140έθνη σε κάθε μέρος της σφαίρας.

Η σύγχρονη IATA είναι διάδοχος στη διεθνή ένωση εναέριας κυκλοφορίας που ιδρύεται στη Χάγη το 1919 - το έτος των παγκόσμιων πρώτων διεθνών σχεδιασμένων υπηρεσιών.

4.2 Ο ρόλος της IATA.

Η IATA διευκολύνει το τρέξιμο του προγράμματος αντιπροσωπείας, της διάσκεψής του και της λειτουργίας του BSPs μέσω ενός τμήματος γνωστού ως διανομή βιομηχανίας και οικονομικές υπηρεσίες (IDFS). Για τους σκοπούς αυτού του οδηγού, IDFS είναι αρμόδιο για :

- 1) Πολιτική προγράμματος αντιπροσωπείας και συμβουλευτικά φόρουμ
- 2) Πιστοποίηση Διαδικασίες (ειδικά BSPs).
- 3) Πολιτική προγράμματος και συμβουλευτικά φόρουμ

Το πρόγραμμα εξουσιοδοτείται υπό την αιγίδα της διάσκεψης αντιπροσωπείας επιβατών (PAConf), αλλά λαμβάνει και συστάσεις από ποικίλες πηγές βιομηχανίας. Ο διευθυντής, επιβάτης έχει καθημερινή ευθύνη για την εφαρμογή της πολιτικής, για την άμεση συμμετοχή με τις διάφορες ομάδες διασκέψεων, για το ίδιο το PAConf και για την επιδίωξη των συνεχών βελτιώσεων στο πρόγραμμα.

Πιστοποίηση IATA.

Το IATA έχει τα γραφεία σε όλο τον κόσμο. Όλοι εκείνοι στις χώρες BSP και τις περιοχές παρέχουν τις υπηρεσίες πιστοποίησης μέσω των γραφείων υπηρεσιών αντιπροσωπείας (ASOs). Η εργασία πιστοποίησης του ASOs συγκεντρώνεται έπειτα μέσω τεσσάρων κύριων κέντρων πιστοποίησης περιοχής σε:

Μαϊάμι → (για την περιοχή 1)

Γενεύη → (περιοχή 2)

Σιγκαπούρη → (περιοχή 3)

Πεκίνο → (για τη βόρεια Ασία).



4.3 Το ξεκίνημα και οι στόχοι της ΙΑΤΑ.

Στα πρώτα χρόνια της ίδρυσής της, η ΙΑΤΑ, ήταν σε θέση να πραγματοποιήσει μικρά βήματα, αργότερα όμως αναπτύχθηκε σταδιακά. Περιορίστηκε σε μια ευρωπαϊκή διάσταση έως το 1939 όταν παναμερικανικός που ενώθηκε. Η ΙΑΤΑ μετά το 1945 έπρεπε αμέσως να χειριστεί τις παγκόσμιες ευθύνες με μια συστηματικότερη οργάνωση και μια μεγαλύτερη υποδομή.

Αυτό απεικονίστηκε στα άρθρα του 1945 της ένωσης και έναν ακόμη πιο ακριβή καθορισμό των στόχων του ΙΑΤΑ που είχαν υπάρξει πριν από το 1939.

- **Οι στόχοι αυτοί ήταν :**

Η προώθηση ασφαλούς και οικονομικής μεταφοράς πράγμα που λειτουργεί υπέρ του καταναλωτή,

Να ενθαρρύνει το εμπόριο αέρα, και να μελετήσει τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτό.

Οι επιχειρήσεις να παρέχουν τα μέσα συνεργασίας μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και να συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στη διεθνή υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών .

Να συνεργαστούν με τον νεοϊδρυθέντα Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - η ειδικευμένη αντιπροσωπεία Ηνωμένων Εθνών για την πολιτική αεροπορία) και άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Οι σημαντικότεροι στόχοι της ΙΑΤΑ, κατά τη διάρκεια των πρώτων ημερών, ήταν τεχνικοί επειδή η ασφάλεια και η αξιοπιστία είναι θεμελιώδεις στις διαδικασίες αερογραμμών. Αυτοί απαιτούν τα υψηλότερα πρότυπα στην αεροπλοΐα, την υποδομή αερολιμένων και διαδικασίες πτήσης. Οι αερογραμμές ΙΑΤΑ παρείχαν

τη ζωτικής σημασίας εισαγωγή στις εργασίες του ICAO, όπως εκείνη η οργάνωση σύνταξε τα πρότυπά της και επαίνεσε τις πρακτικές.

Μέχρι το 1949, η διαδικασία σύνταξης ήταν κατά ένα μεγάλο μέρος πλήρης και απεικόνισε "στα παραρτήματα" της σύμβασης του Σικάγου, η συνθήκη που κυβερνά ακόμα τη συμπεριφορά της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

Σε εκείνες τις πρόωρες ημέρες, το ICAO συντόνισε την περιφερειακή αεροπλοΐα και την υποστήριξη για τους αερολιμένες και τις λειτουργικές ενισχύσεις στις χώρες που δεν θα μπορούσαν οι ίδιοι να αντέξουν οικονομικά τέτοιες υπηρεσίες. Το IATA παρείχε την αερογραμμή που εισήχθη στο ICAO και στις συνόδους της διεθνούς ένωσης τηλεπικοινωνιών στην κατανομή μήκους κύματος. Η τυποποίηση της τεκμηρίωσης και των διαδικασιών για την ομαλή λειτουργία του δικτύου παγκόσμιων αεροπορικών μεταφορών απαίτησε επίσης μια υγιή νομική βάση.

Η IATA βοήθησε να παγιώσει τις διεθνείς συμβάσεις, που αναπτύχθηκαν μέσω του ICAO, με το νόμο αμερικανικών αεροπορικών μεταφορών που είχε αναπτυχθεί μεμονωμένα πριν από τον παγκόσμιο πόλεμο δύο.

Η ένωση έκανε μια ζωτικής σημασίας εισαγωγή στην ανάπτυξη των όρων της μεταφοράς τη σύμβαση μεταξύ του πελάτη και της μεταφέροντας αερογραμμής. Ένα πρόωρο στοιχείο στην ημερήσια νομική διάταξη ήταν αναθεώρηση και εκσυγχρονισμός της Συνθήκης της Βαρσοβίας - που υπογράφεται αρχικά το 1929 - σχετικά με την ευθύνη αερογραμμών για τον τραυματισμό επιβατών ή το θάνατο και τη ζημία ή την απώλεια φορτίου. Αυτή η εργασία συνεχίζεται. Μόλις λειτουργήσουν μέσα σε ένα υγιές τεχνικό και νομικό πλαίσιο, οι επόμενες απαιτήσεις των αερογραμμών ήταν για τις απαντήσεις στις ερωτήσεις όπως: Ποίος μπορεί να πετάξει και που; Ποιες τιμές πρόκειται να χρεωθούν; Πώς είναι τα χρήματα από τα ταξίδια πολυ-αερογραμμών - δηλαδή σημειώνοντας μεταξύ των γραμμών του κειμένου - που κατανέμονται, και πώς οι αερογραμμές εγκαθιστούν τους απολογισμούς τους;

Η διάσκεψη του Σικάγου του 1944 που γέννησε στη Συνθήκη του Σικάγου προσπάθησε να επιτύχει μια πολύπλευρη απάντηση στις πρώτες δύο ερωτήσεις,

αλλά απέτυχε να το κάνει. Τα θέματα ποιος πετά, και πού, επιλύθηκε σε διμερή βάση.

Η συμφωνία των Βερμούδων συγκριτικής μέτρησης επιδόσεων του 1946 μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και του Ηνωμένου Βασιλείου, ήταν η πρώτη σχεδόν από τις 4.000 διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών που υπογράφηκαν μέχρι τώρα και που καταχωρήθηκαν με το ICAO.

Τις πρώτες ημέρες, οι κυβερνήσεις επέμειναν στο δικαίωμα να επιτηρηθούν οι τιμές που χρεώθηκαν με τις διεθνείς αερογραμμές αλλά δεν θα μπορούσαν, στην πραγματικότητα, να αναπτύξουν εκείνες τις αξίες τους. Η IATA εξουσιοδοτήθηκε για να οργανώσει τις διασκέψεις κυκλοφορίας για αυτόν το λόγο, με όλες τις τιμές και τα ποσοστά υποκείμενες στην τελική κυβερνητική έγκριση.

Ο στόχος ήταν διπλός. Αρχικά εξασφαλίζοντας ότι οι τιμές και τα ποσοστά δεν θα περιελάμβαναν το φονικό ανταγωνισμό και έπειτα ότι θα μπορούσαν να τεθούν όσο το δυνατόν χαμηλότερες, προς όφελος των καταναλωτών.

Ένα συνεπές σχέδιο του σχεδίου τιμών και ποσοστών καθιερώθηκε, αποφεύγοντας τις ασυνέπειες μεταξύ των δασμολογίων που έχουν επιπτώσεις στις γειτονικές χώρες - και με αυτόν τον τρόπο που αποφεύγουν την παρεκτροπή κυκλοφορίας.

Σήμερα, 50 εκατομμύρια διεθνείς επιβάτες αέρα ετησίως πληρώνουν για το εισιτήριό τους σε μια θέση, σε ένα νόμισμα, αλλά ολοκληρώνουν το ταξίδι τους χρησιμοποιώντας τουλάχιστον δύο, και μερικές φορές πέντε ή περισσότερων, αερογραμμές από τις διαφορετικές χώρες χρησιμοποιώντας τα διαφορετικά νομίσματα.

Η πρώτη παγκόσμια διάσκεψη κυκλοφορίας διοργανώθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1947.

Επέτυχε την ομόφωνη συμφωνία για σχεδόν 400 ψηφίσματα που καλύπτουν όλες τις πτυχές του αεροπορικού ταξιδιού. Οι κανόνες κατάρτισης τιμής για τα ταξίδια που απευθύνονται σε πολλούς τομείς, κατανομή εισοδήματος, κανόνες, επιδόματα αποσκευών, εισιτήριο και σχέδιο αποδείξεων αέρα και διαδικασίες διορισμού αντιπροσωπειών ήταν χαρακτηριστικές λεπτομέρειες που συμφωνήθηκαν σε αυτήν την πρωτοποριακή συνεδρίαση.

Σήμερα, εκείνη η πρωτοποριακή εργασία απεικονίζεται αυτήν την περίοδο στα εφαρμόσιμα ψηφίσματα IATA που εξετάζουν αυτά και πολλά άλλα θέματα. Αξιοσημείωτα παραδείγματα είναι: -

Οι πολύπλευρες συμφωνίες κυκλοφορίας σημειώσεων μεταξύ των γραμμών του κειμένου .

Η βάση για το δίκτυο σημειώσεων μεταξύ των γραμμών του κειμένου των αερογραμμών.

Σχεδόν 300 αερογραμμές έχουν υπογράψει, που δέχονται κάθε εισιτήρια και τις αποδείξεις αέρα - επιβατών και φορτίου η κυκλοφορία τους - σε αμοιβαία βάση. -

Ψηφίσματα διασκέψεων επιβατών και υπηρεσιών φορτίου.

Αυτοί ορίζουν ποικίλα τυποποιημένα σχήματα και τεχνικές προδιαγραφές για τα εισιτήρια.

Υπηρεσίες επιβατών και αντιπροσωπείας φορτίου-κανόνες αντιπροσωπείας συμφωνιών:

Αυτοί κυβερνούν τις σχέσεις μεταξύ των αερογραμμών μελών IATA και των αναγνωρισμένων πρακτόρων τους όσον αφορά τον επιβάτη και το φορτίο.

Η τακτοποίηση χρέους μεταξύ των αερογραμμών, κατά ένα μεγάλο μέρος που προκύπτουν από τη σημείωση μεταξύ των γραμμών του κειμένου, παίρνει τη θέση μέσω του γραφείου συμφηφισμού, το οποίο άρχισε τις διαδικασίες τον Ιανουάριο του 1947. Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους της, 17 αερογραμμές καθάρισαν το (HE) \$26 εκατομμύρια. Μέχρι το 1994, το γραφείο συμφηφισμού είχε 380 συμμετέχοντες συμπεριλαμβανομένων των μη-αερογραμμών. Ο συνολικός που καθαρίστηκε ήταν (HE) \$22,8 δισεκατομμύρια. Χαρακτηριστικά, σχεδόν 90 τοις εκατό των χρεών μεταξύ των συμμετεχόντων αντισταθμίζονται και δεν υπάρχει καμία ανάγκη για τις μεταφορές μετρητών.

4.4 Δομή και οργάνωση.

Τα περιφερειακά γραφεία του IATA στρέφονται στην ανταπόκριση και στις ανάγκες των αερογραμμών μελών, των αναγνωρισμένων ταξιδιωτικών πρακτόρων και των συνεργατών βιομηχανίας της.

Η IATA έχει μια ιδιαίτερη παρουσία στην Ευρώπη. Το εκτελεστικό γραφείο της είναι βασισμένο στη Γενεύη και μια στερεά ρυθμιστική αντιπροσώπευση στις Βρυξέλλες.

Επίσης το παρόν στις Βρυξέλλες δίνει μια ομάδα που αφιερώνεται στην υποστήριξη των μελών της στα ζητήματα που εξετάζουν την ασφάλεια, τις διαδικασίες, την υποδομή, τα συστήματα ναυσιπλοΐας και τους αερολιμένες. Τα ευρωπαϊκά γραφεία του IATA διατηρούν τις στενές σχέσεις με τις κυβερνήσεις και τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις αποφάσεις που λαμβάνονται από τους ευρωπαϊκούς ρυθμιστές που θα μπορούσαν ενδεχομένως να προσκρούσουν στις αερογραμμές μελών IATA και πώς κάνουν επιχειρήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΙΑΤΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

5.1 Αύξηση και εξέλιξη

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκαν στα διψήφια ποσοστά από το 1945 μέχρι την πρώτη κρίση πετρελαίου το 1973.

Ένα μεγάλο μέρος της ώθησης για αυτήν την αύξηση προήλθε από την τεχνική καινοτομία. Η εισαγωγή των ελικοφόρων αεροσκαφών, στις αρχές της δεκαετίας του '50, τα υπερατλαντικά αεριωθούμενα αεροπλάνα το 1958, τα ευρύχωρα (wide-bodied) αεροσκάφη και οι υψηλές μηχανές παράκαμψης το 1970 και η πιο πρόσφατη, προηγμένη αεροναυτική ηλεκτρονική, ήταν οι κύριες καινοτομίες.

Έφεραν τις υψηλότερες ταχύτητες, το μεγαλύτερο μέγεθος, τον καλύτερο έλεγχο κόστους μονάδας και, κατά συνέπεια, πραγματικά τα πιο φθηνά εισιτήρια και ποσοστά.

Συνδυασμένη με τα αυξανόμενα πραγματικά εισοδήματα και περισσότερο ελεύθερο χρόνο, η επίδραση ήταν μια έκρηξη σε ζήτηση για το αεροπορικό ταξίδι. Η αυξανόμενη απαίτηση για το αεροπορικό ταξίδι οδήγησε στην αυξανόμενη δραστηριότητα για την ΙΑΤΑ. Η τεχνική εργασία εξελίχθηκε σε επτά ευρείες περιοχές. Η αεροναυτική ηλεκτρονική και οι τηλεπικοινωνίες περιέλαβαν τη ζωτικής σημασίας λειτουργία αεροπλοΐα. Η εφαρμοσμένη μηχανική και το περιβάλλον ανέπτυξαν την πολιτική της ΙΑΤΑ για το θόρυβο αεροσκαφών και άλλες εκπομπές. Οι αερολιμένες καθόρισαν τις απαιτήσεις αερογραμμών για τα τερματικά αερολιμένων.

Οι διαδικασίες πτήσης λειτούργησαν στους παράγοντες ασφάλειας όπως τα ελάχιστα πρότυπα χωρισμού αεροσκαφών και οι δρομολογήσεις αέρα, ιατρικά ελεγχόμενα πρότυπα υγείας για τα ιπτάμενα πληρώματα και άνετο αεροπορικό ταξίδι για τους επιβάτες με ειδικές ανάγκες.

Η διευκόλυνση προσπάθησε να επιταχύνει τη ροή των ανθρώπων και των αγαθών μέσω των αερολιμένων - ιδιαίτερα, του τελωνείου και της μετανάστευσης.

Η ασφάλεια λειτούργησε με τέτοιο τρόπο ώστε να προστατευθούν οι επιβάτες και το φορτίο. Αυτό επιτυγχάθηκε με την παρεμπόδιση της πειρατείας την υπονόμευση και την ελαχιστοποίηση της απάτης και της κλοπής των εισιτηρίων.

Οι νομικές προσπάθειες της IATA προσδόκησαν τα αποτελέσματα της νέας τεχνολογίας που συνδέθηκαν με την περίοδο ταχείας ανάπτυξης. Ήταν σε θέση να συμβουλέψει τη βιομηχανία για τα νέα αεροσκάφη και τα συστήματα, την ηλεκτρονική επεξεργασία δεδομένων και τις προόδους στις πωλήσεις και τις τεχνικές μάρκετινγκ.

Δεδομένου ότι οι πράξεις της πειρατείας και της δολιοφθοράς έγιναν συχνότερες κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η IATA βοήθησε στην ανάπτυξη των Συνθηκών του Τόκιο, της Χάγης και του Μόντρεαλ, τα πρώτα διεθνή νομικά αντίμετρα.

Η αυτοματοποίηση έγινε κοινή σε διαδικασίες αερογραμμών κατά τη διάρκεια της τυποποίησης της δεκαετίας του '60 όπου η χρήση της ήταν λιγότερο κοινή και η IATA άρχισε τη συμμετοχή της στην τελειοποίηση των σχημάτων πρότυπων μηνυμάτων για τη διεταιρική ανταλλαγή στοιχείων, η οποία συνεχίζεται σε αυτήν την ημέρα που ο στόχος ήταν να αυξηθούν χρήματα για τις αερογραμμές, ενισχύοντας την υπηρεσία αερογραμμών.

Αυτή η φιλοσοφία μεταφέρθηκε σε πολλές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '50 και η ανάπτυξη της δεκαετίας του '60 του γραφείου συμψηφισμού παρακολούθηθηκε από την καθιέρωση των συστημάτων τακτοποίησης τιμολόγησης και τακτοποίησης των σχεδίων και των απολογισμού φορτίου - ουσιαστικά, μονόδρομα γραφεία συμψηφισμού για να επιταχύνει τη ροή του εισοδήματος από τους πράκτορες στις αερογραμμές.

Στους πράκτορες πωλήσεων δόθηκε η ευκαιρία να αποδείξουν την επαγγελματική θέση τους κάτω από μια διαδικασία πιστοποίησης, και η κατάρτιση - από κοινού με την καθολική ομοσπονδία των ενώσεων των ταξιδιωτικών πρακτόρων και την ομοσπονδία των ενώσεων των αποστολέων φορτίου - εισήχθη.

Το σχέδιο για τις σχέσεις αερογραμμή-πρακτόρων τέθηκε με την εισαγωγή της τυποποιημένης συμφωνίας αντιπροσωπείας το 1952.

Υπάρχουν τώρα σχεδόν 81.000 πράκτορες της IATA παγκοσμίως και 135.000 σπουδαστές που έχουν εγγραφεί στα εκπαιδευτικά μαθήματα αντιπροσωπειών, που υποστηρίζονται από την IATA δεδομένου ότι εισήχθησαν.

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές δημιουργούν τα ειδικά προβλήματα της φορολογίας.

Αυτό ήταν μια ανησυχία ακόμη και πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η IATA κάνει τις συγκεκριμένες προκλήσεις στη νομιμότητα ορισμένων φόρων και επισημαίνει στις κυβερνήσεις την αντιπαραγωγική επίδραση της υπερβολικής φορολογίας γενικά.

Οι χρεώσεις του επιβατικού κοινού, που αφορούσαν πληρωμή για τη χρησιμοποίηση των αερολιμένων και των υπηρεσιών της αεροπλοΐας, ξεφύτρωσαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και ο στόχος του IATA της δεκαετίας του '70 είναι να ελαχιστοποιήσει τον αντίκτυπό τους με την εξασφάλιση ότι οι δαπάνες είναι για τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται πραγματικά, ότι οι δαπάνες είναι σχετικές με το κόστος και ότι η βελτίωση της παραγωγικότητας χτίζεται στις προβολές δαπανών.

Το νόμισμα που κερδίζεται με τις αερογραμμές στο εξωτερικό εμποδίζεται μερικές φορές από την κεντρική τράπεζα της χώρας στην οποία κερδίζεται. Η IATA σε αυτό το σημείο συμβάλλει στο να επιστραφεί αυτό το ποσό των χρημάτων πίσω στην αεροπορική εταιρεία, χωρίς να δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα.

Οι συσκευές φορτίων μονάδων, ή ULDs - κυρίως, εμπορευματοκιβώτια - επιτρέπουν το γρήγορο, οικονομικό χειρισμό φορτίου.

Τα μέλη της IATA ανέπτυξαν τις τεχνικές προδιαγραφές για τα εμπορευματοκιβώτια και δημιούργησαν ένα κέντρο ελέγχου ULD, για να παρακολουθήσουν τις μετακινήσεις τους. Έως το 1955, υπήρξε ένας πλήρης αποκλεισμός στις αεροπορικές μεταφορές των τοξικών, εύφλεκτων ή διαβρωτικών υλικών.

Κατόπιν το IATA ανέπτυξε τους επικίνδυνους κανονισμούς αγαθών για την ασφαλή μεταφορά τους - μια επιχείρηση αξίας περισσότερο από \$500 εκατομμύρια ετησίως.

Μια δεκαετία αργότερα, οι κανονισμοί ζωντανών ζώων αποβλέψανε στα κατάλληλα πρότυπα για την ευημερία των ζώων κατά τη διάρκεια της πτήσης.

5.2 Από τα καρτέλ στους μεμονωμένους ανταγωνιστές στις συνεργασίες ενδιαφέροντος στις συμμαχίες, οι αερογραμμές έχουν αλλάξει πολλές οπτικές.

Οι σχέσεις αερογραμμών μεταξύ τους έχουν διανύσει μια παρατεταμένη περίοδο ωρίμανσης τα τελευταία 40 χρόνια, πιο έντονα στο διεθνή στίβο. Η βιομηχανία έχει μετατοπιστεί από μια σφικτοδεμένη συνεργασία ελάχιστα διαδεδομένων οργανωτών που συντονίζουν νόμιμα εμπορικές δραστηριότητες σε ένα εγκεκριμένο καρτέλ, όπου οι ίδιοι ελέγχουν τους ναύλους & τα επίπεδα υπηρεσιών με σκοπό να παρέχουν τα μέγιστα οφέλη τόσο για την αεροπορική εταιρία όσο και για τον επιβάτη – ή τουλάχιστον, έτσι δηλώνουν – προς το σημερινό σύστημα μαχόμενων συμμαχιών σε μια παγκόσμια σκηνή αυξανόμενα ανοιχτή στον ανταγωνισμό της ελεύθερης αγοράς.

Ο αριθμός των πόλεων ανά τον κόσμο με διεθνή αεροδρόμια πριν 40 χρόνια ήταν μόνο κατά ένα τέταρτο μικρότερος περίπου από ότι σήμερα. Αλλά ο όγκος της διεθνούς κίνησης επιβατών ήταν περίπου 23 φορές μικρότερος: η κίνηση στις περισσότερες γραμμές ήταν πολύ μικρή.

Αυτή ήταν μια εποχή αυστηρών κανονισμών: η βιομηχανία ακόμη εθεωρείτο καινούρια & κάτω από κρατικό καθεστώς χρήσης. Οι διμερείς συμφωνίες σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες ανάμεσα στα έθνη, για τις οποίες χρησίμευσε ως πρότυπο το σύμφωνο UK-US των Βερμούδων του 1946, υπήρξαν πολύ περιοριστικές. Η χωρητικότητα συχνά προκαθοριζόταν και συνήθως χωριζόταν 50/50 σε τρίτης και τέταρτης προτεραιότητας γραμμές κυκλοφορίας. Οι διεθνείς ναύλοι επιβατών & οι τιμές φορτίων διαπραγματεύονταν κυρίως μέσω των Διασκέψεων Κυκλοφορίας της IATA και αρχειοθετούνταν με κυβερνήσεις υπό καθεστώς «διπλής έγκρισης» στις διμερείς συμφωνίες – και τα δύο έθνη έπρεπε να εγκρίνουν.

Ακόμα και βασικά στοιχεία για τα επίπεδα εξυπηρέτησης συμφωνούνταν μέσω της IATA: οι υπηρεσίες που ρυθμιζόνταν, δε συμπεριλάμβαναν μόνο το φάρδος του καθίσματος και τον βαθμό κλίσης, αλλά επίσης και την εξυπηρέτηση εν πτήσει – και με μεγάλη λεπτομέρεια. Η διαδικασία κέρδιζε φήμη από τις διαμάχες πάνω στο μέγεθος των sandwich, τις υπηρεσίες του bar, τις πωλήσεις εντός

πτήσης και, αργότερα, την ψυχαγωγία κατά τη διάρκεια της πτήσης. Γενικά υπήρχαν δύο θέσεις εξυπηρέτησης, πρώτη κι οικονομική.

Σε πολλές διαδρομές εκτός των Η.Π.Α., μεταφορικές συμμετείχαν ώστε να μοιράζονται την «κοινοπραξία», ειδικότερα των κερδών, αλλά συχνά και του κόστους, της κίνησης, της χωρητικότητας και της συχνότητας, στο βαθμό που αυτό τελικά θα προσέφερε καλύτερη εξυπηρέτηση στον πελάτη, όπως εξάπλωση του περιορισμένου αριθμού πτήσεων κατά τη διάρκεια της μέρας ή της βδομάδας παρά ανταγωνισμό για την ώρα αιχμής.

Στην υπό Σοβιετική κυριαρχία Ανατολική Ευρώπη, η χωρητικότητα και οι τιμές ήταν προκαθορισμένες, η ευρεία κοινοπραξία ήταν η εντολή της ημέρας και οι μεταφορικές εγκαθίδρυσαν συλλογική επέμβαση και λιτές συμφωνίες. Οπουδήποτε αλλού υπήρχαν αρκετές πολυεθνικές εταιρίες – Air Afrique, Central African Airways, East African Airways, Gulf Air και SAS – και τεχνικές συμφωνίες συνεργασίας, όπως η KSSU και η Atlas Groups. Υπήρξαν, επίσης, πολλές προσπάθειες για συγχωνεύσεις διασταυρούμενων συνόρων στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική. Παραμένει αντικείμενο μελέτης για σύγχρονες διαπραγματεύσεις ότι τρεις από τους πολυεθνικούς αερομεταφορείς νεκρώθηκαν αναγκαστικά ως αποτέλεσμα θεμάτων εθνικής κυριαρχίας και ότι, παρ' όλες τις διαπραγματεύσεις που σε μερικές περιπτώσεις κράτησαν για πολλά χρόνια, καμία από τις προτεινόμενες συγχωνεύσεις δεν είδε το φως της ημέρας για παρόμοιους λόγους.

Εκείνον τον καιρό οι πρώτες τοπικές ενώσεις αεροπορικών εταιριών ιδρύθηκαν σε αναπτυσσόμενες περιοχές. Η υπερισχύουσα ώθηση ήταν για ομαδική δράση, συχνά με σκοπό να απαντήσει σε προβλήματα τοπικού ενδιαφέροντος τοπικά, και σε κοινά αποτελέσματα.

Υπήρχαν εξαιρέσεις στους αυστηρούς κανονισμούς. Στην Ευρώπη οι οργανωτές charter «ήλιος, θάλασσα κι άμμος», εκμεταλλευόμενοι ένα κενό στη Συνθήκη του Chicago, μετέφεραν περισσότερο από το μισό της κίνησης επιβατών, κυρίως με τη μορφή τουριστικών πακέτων που περιλάμβαναν τα πάντα με σκοπό να ξεχωρίσουν από τις προγραμματισμένες υπηρεσίες. Και αυτοί που ταξιδεύουν με ένα σάκο στην πλάτη γνώριζαν καλά τη Loftleidir, μια προγενέστερη της Icelandair που δεν ανήκε στην IATA, η οποία από το 1953 χρέωνε λιγότερο από

ότι τα εισιτήρια της IATA στη γραμμή ανάμεσα στη Νέα Υόρκη και το Λουξεμβούργο μέσω Ρέικιαβικ.

Εκτός Ευρώπης, η ομάδα ενδιαφέροντος για τις πτήσεις charter, μια ιδέα που υιοθετήθηκε αρχικά από την IATA το 1948 με σκοπό να ελέγχει τις πτήσεις charter από τις αεροπορικές της IATA, απείλησε να επέμβει στις Βορειοατλαντικές γραμμές και σε αυτές από Ηνωμένο Βασίλειο προς Αυστραλία.

Κι έπεται συνέχεια. Στο τέλος της δεκαετίας του '60, η BOAC ενδυνάμωνε τη διοίκηση κέρδους με την εισαγωγή των Earlybird εισιτηρίων της σε γραμμές ανάμεσα στο Λονδίνο και στις εναπομείνουσες Καραϊβικές αποικίες του Ηνωμένου Βασιλείου. Αλλά χρειάστηκαν πέντε χρόνια προσπάθειας για να ολοκληρώσουν αυτή την ιδέα, η οποία είναι πλέον γνωστή ως Προνομιακή Αγορά Εισιτηρίων Εκδρομών, και η οποία συμφωνήθηκε μέσω της IATA για εισαγωγή ανάμεσα σε έναν περιορισμένο αριθμό Βορειοατλαντικών ζευγαριών – πόλεων. Οι συμφωνίες της IATA γενικά γίνονταν όλο και πιο δύσκολες στο να επιτευκτούν και για χρόνια οι συναντήσεις των διαφόρων Συνεδρίων Κυκλοφορίας μετρούσαν αθροιστικά εκατοντάδες μέρες κάθε χρόνο.

Εκτός της διαδικασίας της IATA, οι οργανωτές charter ξεκίνησαν να κάνουν σημαντικές επεμβάσεις στην κυκλοφορία του Βορείου Ατλαντικού, αγγίζοντας το 1971 το 23% της συνολικής παγκόσμιας κυκλοφορίας. Η Ανώτερη Κράτηση Charter συμπεριλήφθηκε σε ένα σύστημα αρχών ανάμεσα στον Καναδά, τις Η.Π.Α. και τα κράτη ECAC τον Οκτώβριο του 1972 και σταδιακά εξαφάνισε την ομάδα ενδιαφέροντος για τις πτήσεις charter. Ένας αριθμός μελών της IATA ήδη οργάνωσε πτήσεις charter και η IATA ανέλαβε κοινή αμυντική δράση το 1974 συμφωνώντας να δεχτεί τους μεταφορείς charter στην ομάδα, αλλά αυτό δεν πτόησε τις πτήσεις charter στις επεμβάσεις τους.

Μετά από μάχη πέντε ετών με τους ελεγκτές, τον Σεπτέμβριο του 1977, ο Freddie Laker, από παρακίνηση μιας εξαιρετικά επιτυχημένης οργάνωσης charter στην Ευρώπη, ξεκίνησε το διάσημο εκτός IATA Skytrain ανάμεσα στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη – με εξυπηρέτηση μιας και μόνο θέσης, στο οποίο δεν γίνονταν κρατήσεις και τα γεύματα αγοράζονταν εν πτήση. Η ποσότητα κυκλοφορίας που μεταφερόταν από τον Laker ήταν μικρή παρ' όλες τις μεγάλες ουρές ανθρώπων που κοιμόντουσαν περιμένοντας το check-in, και το Skytrain σχεδόν ολοκληρωτικά δημιούργησε νέα κίνηση περισσότερο, παρά μικροκλέβοντας από άλλες

αερογραμμές. Ωστόσο, σε ετοιμότητα οι αερομεταφορείς της IATA απάντησαν με δικά τους εισιτήρια της τελευταίας στιγμής. Μερικοί από αυτούς φάνηκαν να συνεργάζονται με σκοπό να οδηγήσουν τον Laker εκτός δουλειάς, αντίληψη που επιβεβαιώθηκε όταν τέθηκε στην υπηρεσία του Laker ένα εξειδικευμένο πρόσωπο.

Στην περιοχή της Ασίας & του Ειρηνικού όπου υπήρχαν αρκετοί μεγάλοι αερομεταφορείς εκτός IATA εκείνη την εποχή, οι ναύλοι της IATA συχνά κόστιζαν λιγότερο. Για να σταματήσει αυτό το ευρέως διαδεδομένο αιματοκύλισμα του επιθετικού ανταγωνισμού, η Ένωση Ανατολικών Αερογραμμών, τώρα η Ένωση της Asia Pasific Airlines, ζήτησε από τα μέλη της να μειώσουν τις εκπτώσεις τους περισσότερο συγκριτικά με τους ναύλους της IATA, συνήθως σε έκπτωση 25%.

Παρ' όλες τις πιέσεις της αγοράς, οι κυβερνήσεις, προσέχοντας το «επιλεγμένο όργανο» των αερομεταφορών, ακόμα δεν έμοιαζαν έτοιμοι να απελευθερώσουν τις αεροπορικές υπηρεσίες. Το 1976, οι Βρετανοί έπιασαν στον ύπνο τις Η.Π.Α. κατά τη διάρκεια ενός χρόνου Προεδρικών εκλογών αποκηρύσσοντας το διμερές Σύμφωνο των Βερμούδων. Το 1977, το Σύμφωνο των Βερμούδων II υπογράφηκε μόλις πριν λήξει το προηγούμενο. Το νέο διμερές σύμφωνο, που παραμένει σε ισχύ ως σήμερα, περιλαμβάνει στοιχεία που πολλοί πιστεύουν ότι είναι πιο περιοριστικά από ότι στο πρώτο Σύμφωνο των Βερμούδων. Στο πρώτο Συνέδριο Αερομεταφοράς της ICAO το 1977, τα κύρια θέματα ήταν ο τρόπος ελέγχου των προγραμματισμένων ενάντια στις μη προγραμματισμένες υπηρεσίες, η χωρητικότητα και ο καθορισμός τιμών καθώς και ο τρόπος ενδυνάμωσης των καθορισμένων τιμών.

Η προτίμηση των Η.Π.Α. για απελευθερωμένο οικονομικό έλεγχο των αερομεταφορών φάνηκε το 1944 στο Συνέδριο του Chicago, όταν το προτεινόμενο από αυτές ανοιχτό διεθνές σύστημα πλοήγησης καταψηφίστηκε από άλλα έθνη που ανησυχούσαν για τη δύναμη των αερομεταφορών των Η.Π.Α. που δεν πλήγηκαν από τον πόλεμο. Η ενίσχυση της άποψης και της διαμάχης στα μέσα του '70 οδήγησε στην Πράξη Κατάργησης Ελέγχου των Αερογραμμών το 1978 εκμηδενίζοντας τον κυβερνητικό ρόλο στο να αποφασίζει για τα οικονομικά θέματα των αεροπορικών εταιριών. Αμέσως πριν από αυτό, η CAB σκιαγράφησε τη νέα ιδέα απέναντι στην οικονομία της ελεύθερης αγοράς εκδίδοντας οδηγία που εξηγούσε τις αιτίες καλώντας επιτακτική την ανάγκη ώστε οι συμφωνίες της IATA περί ναύλων & χωρητικότητας να μην είναι πλέον κρατικού ενδιαφέροντος.

Ακολούθησε διαδεδομένη διαμαρτυρία εθνών από όλο τον κόσμο και η IATA ανέλαβε αμυντική δράση τον Νοέμβριο του 1978 διασπώντας το σύνολο των μελών σε δύο κατηγορίες, Ένωση Εμπορίου & Συνεργασία Τιμών, με το τελευταίο να αποτελεί προαιρετικό επιπρόσθετο. Το 1979 η IATA κατέληξε σε συμφωνία με την εισαγωγή μιας τρίτης κατηγορίας εξυπηρέτησης σε πειραματική βάση και με τον περιορισμό των «άχρηστων κανονισμών» στις συνθήκες εξυπηρέτησης. Τον Δεκέμβριο του 1979 οι Η.Π.Α. δήλωσαν ότι θα εμποδίζουν τη συμμετοχή των αερογραμμών των Η.Π.Α. στις δραστηριότητες τιμολόγησης της IATA όσον αφορά την κυκλοφορία ανάμεσα στην Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες, κι αυτό επιβεβαιώθηκε το 1981. Το 1980 η Πράξη για τον Ανταγωνισμό των Διεθνών Αερομεταφορών κωδικοποίησε την ανταγωνιστική φιλοσοφία των Η.Π.Α. κι όρισε μια ζώνη ελαστικότητας για ναύλους γύρω από ένα Σταθερό Επίπεδο Ξένων Ναύλων.

Μέχρι το δεύτερο Συνέδριο της ICAO το 1980, ο διαχωρισμός ανάμεσα σε προγραμματισμένες και μη προγραμματισμένες λειτουργίες ακόμη αποτελούσε θέμα προς συζήτηση, όπως επίσης, η χωρητικότητα και ο έλεγχος τιμών. Ωστόσο, ένα από τα πρωταρχικά αποτελέσματα ήταν η εστίαση στους κανόνες και τους όρους που συνδέονταν με τους ναύλους.

Το Συνέδριο αναγνώρισε τρεις βασικές μεθόδους ελέγχου χωρητικότητας: Ορίζοντας τις εκ προοιμίου, συνήθως ετησίως: εγκαθιδρύοντας αρχές κατά τις οποίες οι αεροπορικές εταιρίες από μόνες τους θα διαφοροποιούσαν την χωρητικότητα, εμπιστευόμενο την κρίση των αεροπορικών εταιριών με επιθεώρηση κατόπιν, όπως στο αυθεντικό σύμφωνο των Βερμούδων: κι όχι έλεγχος, ή αλλιώς οι Η.Π.Α. θα έδειχναν προτίμηση στην ανοιχτή αγορά. Ωστόσο, Οι προτάσεις τιμολόγησης των Η.Π.Α. «περί χώρας καταγωγής» & «διπλής απόρριψης» με σκοπό την ενδυνάμωση των τιμών των αεροπορικών εταιριών, απορρίφθηκαν και σε καμία περίπτωση δεν αμφισβητήθηκε σοβαρά η διμερή διαδικασία.

Αλλά η εποχή της απελευθέρωσης είχε ήδη φθάσει. Από το 1987 κι έπειτα, η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε μια σταδιακή διαδικασία απελευθέρωσης για τα 15 κράτη – μέλη της, το οποίο αργότερα επεκτάθηκε στα 18 έθνη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Περιοχής, μέσω τριών «πακέτων» που συστάθηκαν πλήρως το 1997. Αυτή η διαδικασία ίδρυσε μια βασική αρχή ελεύθερης πρόσβασης για τους αερομεταφορείς της Ένωσης στις ενδοκοινοτικές διαδρομές, απελευθερωμένων

αεροπορικών ναύλων κι εμπλουτισμένου ανταγωνισμού τόσο στις οργανωμένες υπηρεσίες όσο και στις μη προγραμματισμένες λειτουργίες, το οποίο

οδήγησε στην εμφάνιση Ευρωπαϊκών μεταφορών χαμηλού κόστους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω ελεγκτικών & δικαστικών διαδικασιών, επίσης απέκτησε αυξανόμενη δικαιοδοσία πάνω στις εξωτερικές αεροπορικές σχέσεις της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των διαπραγματεύσεων των αεροπορικών υπηρεσιών εκ μέρους των 15 – σύντομα 25 – κρατών-μελών με τις Η.Π.Α.

Στο Συνέδριο Αερομεταφοράς της ICAO το 1994 εκφράστηκε έντονη αντίσταση ως προς την ακατάλληλη κατάργηση ελέγχου. Ωστόσο, η ιδέα ενός καλώς ορισμένου συστήματος «προοδευτικής απελευθέρωσης» - συνοδευόμενης από φύλακες, ειδικά για μικρούς μεταφορείς, καθώς και για εκείνους από αναπτυσσόμενες χώρες – μετατράπηκε την τελευταία δεκαετία, στην κυριολεξία, σε παγκόσμια αποδοχή.

Όσο οι αεροπορικές εταιρίες ιδιωτικοποιούνταν κι απολάμβαναν μεγαλύτερη ελευθερία ελέγχου, οι εμπορικές ανάγκες τις καλούσαν να επανεκτιμήσουν τις λειτουργίες τους, οδηγώντας σε καινούριες μορφές συνεργασίας, αρχικά διμερούς αλλά σταδιακά στις συγχωνεύσεις που υπάρχουν σήμερα. Την ίδια εποχή, μειωνόταν η παγκόσμια συνεργασία σε εμπορικά θέματα μέσω της IATA, ειδικά στις τιμές, όπου στις περισσότερες περιοχές του κόσμου οι αερομεταφορείς είναι ελεύθεροι να ορίσουν μεμονωμένα τους δικούς τους ναύλους και η κυβερνητική παρέμβαση σπανίζει. Το μοίρασμα των κωδίκων αποτέλεσε έναν πιο αποτελεσματικό, σε επίπεδο κόστους, τρόπο επίτευξης πρόσβασης στην αγορά – φθηνότερο από τη χρήση δικαιωμάτων κυκλοφορίας πέμπτης προτεραιότητας ή την επέκταση των αγορών πέρα από τα υπάρχοντα δικαιώματα.

Σήμερα έχουμε τρεις πλήρως ανεπτυγμένες αεροπορικές συγχωνεύσεις – τη Star, τη Oneworld και την SkyTeam – και κυριολεκτικά εκατοντάδες άλλες, κυρίως διμερείς συμφωνίες συνεργασίας. Περιέργως, ενώ επιλεγμένες συμφωνίες πριν καιρό είχαν χαρακτηριστεί μη ανταγωνιστικές και συχνά απορρίπτονταν από τις κυβερνήσεις, πολλές από τις σύγχρονες συμφωνίες και μερικές από τις συγχωνεύσεις έχουν πάρει ειδική ασυλία για πολλές δραστηριότητες που παρουσιάζουν αξιοπρόσεκτες ομοιότητες με τις επιλεγμένες.

Σήμερα, το Νο. 1 θέμα για το μέλλον των παγκόσμιων αερομεταφορών είναι η κατοχή και ο έλεγχος των αερομεταφορέων, που καθορίζεται σε εθνική βάση στη

μεγάλη πλειοψηφία των διμερών συμφώνων των αεροπορικών υπηρεσιών. Πρόκειται για μια μοναδική ανωμαλία στον τομέα της αεροπορίας στην παγκόσμια οικονομία, η οποία περιορίζει και την ενστάλαξη κεφαλαίου και την πρόσβαση στις αγορές. Οι συγχωνεύσεις και άλλες συμφωνίες συνεργασίας που μετατράπηκαν σε υποκατάστατο για γενικότερη κατοχή κι έλεγχο είναι ένα μη ικανοποιητικό σύστημα δεσμών μεταξύ των εταιρών που διατηρούν τις δικές τους ανεξάρτητες λειτουργίες, των μετόχων, των πολιτισμών και, τελικά, των προτεραιοτήτων.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, η Καραϊβική Κοινότητα και η Κοινή Αγορά για την Ανατολική & Νότια Αφρική έχουν τώρα ξεχωριστή κοινοτική κατοχή / προμήθειες ελέγχου που επιτρέπουν ελευθερία έδρας και πτήσεων μέσα στις περιοχές τους. Εκείνες, κι επιπλέον το πολυμερές σύμφωνο της Κοπα εννέα κρατών του Ειρηνικού που διατηρεί μόνο «αποτελεσματικό έλεγχο» ως μέτρο εθνικής προέλευσης μαζί με τον εγκεκριμένο από την Ε.Ε. φορέα της Air France / KLM, δείχνουν τον δρόμο προς το μέλλον. Το Συνέδριο Αερομεταφορών της ICAO τον Μάρτιο του 2003 επίσης προσέφερε καθοδήγηση, κοινά αποδεκτή από τα 145 κράτη που ήταν παρόντα, χρησιμοποιώντας «αρχικό τόπο εργασίας» και «αποτελεσματικό έλεγχο κανονισμών» ως κριτήρια.

Το κλειδί τώρα είναι η εκτέλεση. Για παράδειγμα, παρόλο που η Ε.Ε. έχει την ιδέα ενός κοινοτικού αερομεταφορέα, ακόμα απαιτεί τη συμφωνία των μελών με τα οποία η Ε.Ε. ή τα κράτη – μέλη της διαπραγματεύονται εκτός Ευρώπης, γεγονός το οποίο πιθανώς να απαιτούσε επαναδιαπραγμάτευση εκατοντάδων διμερών συμφωνιών πάνω στις αεροπορικές υπηρεσίες και για το οποίο τα άλλα μέλη θα μπορούσαν να απαιτήσουν τίμημα. Κι ενώ οι Η.Π.Α. μοιάζουν προετοιμασμένες να δεχτούν την επίσημη κοινοτική επιλογή της Ε.Ε., η οποία συνοδεύεται από «ανοιχτούς ουρανούς» κι ενώ η διακυβέρνηση του Bush πρότεινε αύξηση του ορίου ψήφου εμπιστοσύνης στους αερομεταφορείς των Η.Π.Α. από τους εκτός των Η.Π.Α. από 25% σε 49%, το προεκλογικό κλίμα στο Κογκρέσο θέτει αυτή την αλλαγή υπό αμφισβήτηση και περαιτέρω αλλαγές εξαιρετικά απίθανες.

Αλλά η πορεία εμπρός είναι σημαντική. Το περυσινό Συνέδριο Αερομεταφορών της ICAO όρισε ένα περιεκτικό σύστημα κανονισμών που συνοδεύταν από μια «Διακήρυξη Παγκόσμιων Αρχών για την Απελευθέρωση Των Διεθνών Αερομεταφορών». Έτσι, έδωσε ένα σήμα ότι οι αερομεταφορές

έχουν φτάσει σε εμπορική ωρίμανση και τώρα θα πρέπει να συνοδευτούν από ελεγκτική ωρίμανση ώστε να κινηθούν με το ρεύμα της εποχής. Το προσχέδιο ήταν έτοιμο: το μόνο που χρειαζόταν τώρα ήταν η εγκατάσταση.

Αναμφίβολα ο κόσμος θα αναπτυχθεί όπως θα έπρεπε. Ποιος ξέρει, μια μέρα μπορεί να έχουμε ένα σύστημα κανονισμών που θα κάνει τις ικανές αεροπορικές εταιρίες να βγάζουν συνεχιζόμενα κέρδη

5.3 Διαδικασίες αεροσκαφών.

Η IATA προσδιορίζει και αναπτύσσει τις λύσεις για τα προβλήματα βιομηχανίας σχετικά με τις διαδικασίες πτήσης.

Αυτό περιλαμβάνει την ανάλυση των στοιχείων διαδικασιών πτήσης, της διατύπωσης και της προώθησης των λειτουργικών στρατηγικών IATA, των θεμάτων εξασφάλισης ποιότητας και της συντήρησης της λειτουργικής ανταλλαγής πληροφοριών αερογραμμών.

Η IATA εστιάζει να εξασφαλίσει έναν αξιόπιστο και βέλτιστα διατιμημένο ανεφοδιασμό των ποιοτικών αεριωθούμενων καυσίμων στους αερολιμένες παγκοσμίως.

Επιπλέον, επιδιώκει σε κάθε στροφή να αντιτάξει τη φορολογία των καυσίμων αεροπορίας και να εξασφαλίσει το γεγονός ότι οι δαπάνες του ρυθμού απόδοσης καυσίμων είναι λογικές.

Η εκστρατεία δράσης καυσίμων είναι μια από τις πρωτοβουλίες του IATA να βοηθήσει τα μέλη της να ελαττώσουν τις δαπάνες των καυσίμων τους.

5.3.1 Ανάπτυξη και υποδομή αερολιμένων.

Η βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών πρέπει να συνεχίσει να εκσυγχρονίζει την υποδομή της για να αποφύγει τους περιορισμούς ικανότητας, να βελτιώσει την αποδοτικότητα εναέριου χώρου και να ελαχιστοποιήσει τις δαπάνες.

Η IATA παίρνει έναν ρόλο ηγεσίας στον επηρεασμό των προγραμμάτων προγραμματισμού και ανάπτυξης αερολιμένων για να καλύψει παγκοσμίως τις απαιτήσεις αερογραμμών για την ασφάλεια, την αποδοτικότητα και τη λειτουργία.

Η IATA συνεργάζεται συνολικά με τις αερογραμμές των αεροδρομίων, τους φορείς παροχής υπηρεσιών της αεροπλοΐας έτσι ώστε να προωθήσει τις δίκαιες πολιτικές τιμολόγησης.

Κρατώντας μια ισορροπία στην βιομηχανική αλυσίδα, στοχεύει να καταστήσει όλους τους συνεργάτες της κερδοφόρους.

Διαδραματίζει έναν ενεργό ρόλο έτσι ώστε να εξασφαλίσει μία αξιόπιστη αεροπορική βιομηχανία.

Δουλεύοντας στενά με τα μέλη αερογραμμών της, έχει αναπτύξει τις καλύτερες πρακτικές που θα ωφελήσουν καθεμία και που θα βοηθήσουν να μειώσουν το θόρυβο και τις εκπομπές αεροσκαφών.

5.3.2 Φορτίο.

Το αερομεταφερόμενο φορτίο αντιπροσωπεύει ένα σημαντικό ποσοστό του διεθνούς παγκόσμιου εμπορίου, αν υπολογίσουμε ότι μόνο το έτος του 2003 τα μέλη IATA μετέφεραν περισσότερους από 34.3 εκατομμύρια τόνους φορτίου.

Η πρόκλησή της IATA είναι να βοηθήσει τα μέλη της να αντιμετωπίσουν όλο και περισσότερο αυστηρούς και διαφορετικούς εθνικούς κανονισμούς χωρίς να μειώσουν την ταχύτητα και την αξιοπιστία της παράδοσης.

Η IATA έχει εργαστεί στις νέες απαιτήσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίσει το γεγονός ότι τα σφαιρικά μέτρα ασφάλειας φορτίου είναι εναρμονισμένα και λειτουργικώς εύχρηστα.

Εργάζεται επίσης, στις νέες πρωτοβουλίες για να καταστήσει την επιχείρησή της αποδοτικότερη και πιο αποτελεσματική. Το καλύτερο παράδειγμα είναι το ηλεκτρονικό φορτίο, ένα αναπόσπαστο τμήμα του IATA που απλοποιεί την επιχειρησιακή πρωτοβουλία.

- **Λίγα λόγια για το ηλεκτρονικό φορτίο (e-fright).**

Το 2004, η IATA προώθησε ένα πρόγραμμα e-fright, με σκοπό να εξαλείψει την ανάγκη που υπήρχε στο να παράγει και να μεταφέρει τα έγγραφα που αφορούσαν τις αποστολές εναέριου φορτίου.

5.3.3 Χρηματοδότηση

Η IATA προσφέρει μια ακολουθία οικονομικών υπηρεσιών στη βιομηχανία αερογραμμών και στους σχετικούς συνεργάτες για να τους βοηθήσει να περιέχουν τις δαπάνες, να βελτιώσουν τις ταμειακές ροές τους και να μεγιστοποιήσουν τα εισοδήματα.

Αυτές οι υπηρεσίες ενισχύουν την ταχύτητα και το χρόνο ανακύκλωσης των συναλλαγών.

Τα περισσότερα μέλη IATA είναι μεταφορείς υπηρεσιών που στηρίζονται στα σφαιρικά συστήματα επιφύλαξης και διανομής και σε οικονομικές διαδικασίες βιομηχανίας. Η IATA είναι δεσμευμένη στο να καταστήσει τις δραστηριότητές τους αποδοτικότερες διατηρώντας τα οφέλη του συστήματος δικτύων.

5.3.4 Επιβάτης

Ο στόχος της IATA είναι να βοηθήσει τα μέλη της στο να παρέχουν μια πολύ καλή εμπειρία ταξιδιού στους πελάτες της.

Δεδομένου ότι οι επιχειρήσεις του σήμερα οδηγούνται από τις καταναλωτικές προσδοκίες, σκοπός της IATA είναι να ικανοποιήσει εκείνες τις προσδοκίες σε ένα οικονομικά βιώσιμο επιχειρησιακό περιβάλλον.

Στοχεύει στην απλούστευση της εμπειρίας ταξιδιού για να ελαχιστοποιήσει την παρενόχληση και να δώσει περισσότερο έλεγχο σε κάθε επιβάτη.

5.4 Ρυθμιστικές και δημόσιες πολιτικές .

Παρά την προοδευτική φιλελευθεροποίηση των αεροπορικών μεταφορών σε όλο τον κόσμο, η προηγούμενη δεκαετία έχει δει τη πρωτοφανή ρυθμιστική δραστηριότητα από τις κυβερνήσεις.

Οι περισσότεροι νέοι κανονισμοί εστιάζουν στα ζητήματα νόμου προστασίας καταναλωτών και ανταγωνισμού.

Μια σειρά των ανεξάρτητων κρίσεων που παρουσιάζονται και αφορούν την τρομοκρατία, τα SAR, ο πόλεμος του Ιράκ, οι οικονομικοί όροι, οι τιμές καυσίμων, και η αναδόμηση λόγω του έντονου ανταγωνισμού έχουν προκύψει επίσης τα θεμελιώδη ζητήματα δημόσιων πολιτικών σχετικά με την ασφάλεια, τη διευκόλυνση, τη μονοπωλιακή τιμολόγηση των αερολιμένων και τις υπηρεσίες αεροπλοΐα.

Η IATA χρησιμεύει ως η φωνή της βιομηχανίας των αερογραμμών όταν την οικονομική συμβολή των αεροπορικών μεταφορών, τα καταναλωτικά οφέλη του σφαιρικού συστήματος σημειώσεων μεταξύ των γραμμών του κειμένου και της ανάγκης να γίνει σεβόμενη μια ισορροπία ουσιαστικών ενδιαφερόντων στην εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης ικανότητας υποστήριξης της επιχείρησης.

Αυτή η διεπιστημονική απάντηση στα ρυθμιστικά ζητήματα και τις δημόσιες πολιτικές επιτηρείται από την **Επιτροπή υποθέσεων βιομηχανίας (IAC)**, μια από τέσσερις μόνιμες επιτροπές του IATA.

Η συνεργασία και μια ομαλή εργασιακή σχέση με τους διεθνείς ρυθμιστικούς οργανισμούς είναι ουσιαστικές στην αντιπροσώπευση των σφαιρικών ενδιαφερόντων αερογραμμών συμπεριλαμβανομένου:

- Τον **Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)**, η ειδικευμένη αντιπροσωπεία Ηνωμένων Εθνών που καθορίζει τα πρότυπα στην πολιτική αεροπορία .
- Το **Αμερικάνικο Τμήμα Μεταφοράς (DOT)**.
- Τις **Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής** για τη μεταφορά και τον ανταγωνισμό.
- Την **Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC)**

5.5 Ασφάλεια και προστασία.

Προστασία

Η ασφάλεια είναι η υπόσχεση που η βιομηχανία αεροπορίας κάνει στα δισεκατομμύρια των ανθρώπων που πετούν ετησίως.

Παρά αυτούς τους οικονομικά προκλητικούς χρόνους, είμαστε δεσμευμένοι στην απευθείας βελτίωση στην ασφάλεια. Το πρόγραμμα ασφάλειας έξι σημείων της IATA απεικονίζει τη νέα στρατηγική κατεύθυνση που το IATA έχει πάρει για να εξασφαλίσει ότι αυτοί οι στόχοι συναντιούνται.

Οι 6 τομείς του προγράμματος είναι:

- Έλεγχος ασφάλειας
- Ασφάλεια υποδομής
- Στοιχεία διαχείριση & ανάλυση ασφάλειας
- Συστήματα διαχείρισης ασφάλειας
- Διαδικασίες πετάγματος
- Φορτίο & επικίνδυνη ασφάλεια αγαθών.

Καθιερωμένο σε στενή συνεργασία με τις αερογραμμές, το πρόγραμμα εστιάζει όχι στο ένα, αλλά σε ένα σύστημα των περιοχών που πρέπει να συνδυαστούν για να βελτιώσουν τη λειτουργική ασφάλεια.

- **Ασφάλεια**

Ενώ η ασφάλεια στοχεύει να μειώσει τον αριθμό ακούσιων ατυχημάτων και να βελτιώσει την αξιοπιστία αεροπορικών μεταφορών, η εστίαση της εναέριας ασφάλειας είναι να αποτραπούν οι εθελοντικές πράξεις που στοχεύουν να βλάψουν και ενεργεί της παράνομης παρέμβασης.

Επομένως, ο κύριος στόχος της IATA στην ασφάλεια είναι να εξασφαλίσει ότι οι διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας γίνονται αμοιβαία αποδεκτές μεταξύ των κρατών.

Η IATA προσπαθεί για την αποτελεσματική εφαρμογή και τα αποδοτικά μέτρα ασφάλειας δαπανών που είναι βασισμένα στην αξιολόγηση του κινδύνου και που αναπτύσσονται για να είναι καταλληλότερα για το συγκεκριμένο λειτουργικό περιβάλλον στο οποίο τίθενται σε ισχύ.

Τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να αποτρέψουν τις πράξεις της παράνομης παρέμβασης, τη στιγμή που ελαχιστοποιεί τον αρνητικό αντίκτυπο στις ροές επιβατών και φορτίου.

- **Διευκόλυνση**

Η διευκόλυνση αφ' ενός, είναι για τη μείωση του περιττού κανονισμού και τη βελτίωση του τελωνείου και των διαδικασιών μετανάστευσης για να επισπεύσει την κυκλοφορία των ατόμων και των εμπορευμάτων στα διεθνή σύνορα.

Η αποδοχή των διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων διευκόλυνσης και των συνιστώμενων πρακτικών είναι μεγάλος συνεισφέρων στην υποκίνηση της σφαιρικής οικονομίας δεδομένου ότι διευκολύνει το διεθνές εμπόριο.

Μαζί, η ασφάλεια και η διευκόλυνση στοχεύουν να βρουν την ιδανική ισορροπία μεταξύ της εξασφάλισης του περιβάλλοντος αεροπορίας και της εξασφάλισης ότι την έμφυτη ταχύτητα των αεροπορικών μεταφορών και η εμπειρία επιβατών δεν προσκρούουν αρνητικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Οι αεροπορικές μεταφορές συνοψίζουν τη διεθνοποιημένη βιομηχανία στον 21ο αιώνα. Λειτουργούν καλύτερα κάτω από τα διεθνή πρότυπα. Για να επηρεάσουν το μέλλον, η ΕΕ πρέπει να κοιτάξει πέρα από τα σύνορα πριν υιοθετήσει τις νέες πολιτικές της. Όλο και περισσότερο η ΕΕ μπαίνει στον πειρασμό για να αναπτυχθούν τα πρότυπά της και να τα επιβάλλει σε άλλους όταν την ίδια στιγμή επικρίνει την ετερόδικη προσιότητα άλλων αρχών. Σε ένα παγκόσμιο επιχειρηματικό πεδίο όπως είναι οι αεροπορικές μεταφορές, ασυμβίβαστα πρότυπα σημαίνουν επιπρόσθετο κόστος, περιττή πολυπλοκότητα και μειωμένα καταναλωτικά οφέλη. Για τις αερογραμμές της ΕΕ συγκεκριμένα, αυτό είναι ένα ανταγωνιστικό μειονέκτημα.

6.1 Προσπάθειες Ανάπτυξης.

Μέχρι τις πρόσφατες αποφάσεις «ανοικτών ουρανών», οι προσπάθειες της ΕΕ φιλελευθεροποίησε τις αεροπορικές μεταφορές που σταματούν στα σύνορά της. Πέρα από αυτά, η ΕΕ θα πρέπει να ακολουθήσει μια πραγματική ημερήσια διάταξη, και να επιδιώξει τις μεταρρυθμίσεις που επιτρέπουν στις αερογραμμές να προσαρμοστούν στην αλλαγές όρων έτσι ώστε να αυξηθούν, και για να ανταγωνιστούν δίκαια. Την ίδια στιγμή, θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι οι ανάγκες της βιομηχανίας των αερογραμμών χρειάζεται ένα σταθερό και προβλέψιμο περιβάλλον για τις διαδικασίες του. Εστιάζοντας στα νομικά ζητήματα, όπως η «ιδιοκτησία ΕΚ», ή «η ικανότητα», μπορεί να μην είναι ο αποδοτικότερος τρόπος να προαγάγει εκείνη την πολιτική.

Για να πετύχει, η φιλελευθεροποίηση πρέπει να εξετάσει όλους τους τρόπους μεταφοράς σε μια ίση θέση. Εάν μία εμπορικά επιτυχής βιομηχανία είναι ένας πολιτικός στόχος, έπειτα ένα παιχνίδι επιπέδων , απαιτείται μεταξύ των τρόπων μεταφορών. Δεν υπάρχει θέση για τις πολιτικά εμπνευσμένες επεμβάσεις που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό υπέρ άλλων τρόπων μεταφορών μέσω ενεργών ή ενεργητικών επιχορηγήσεων - ειδικότερα στην περίπτωση των σιδηροδρόμων. Οι αερογραμμές παρέχουν έναν τρόπο μαζικής μεταφοράς, και όχι ένα τρόπο όπου λίγοι θα ωφελούνταν.

6.1.1 Σημεία που η αγορά αποτυγχάνει ενώ παράλληλα αποτελεί μέρος λύσης του προβλήματος.

Υπάρχουν περιοχές όπου η αγορά είναι ανίκανη να παρέχει λύσεις, όπως την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση πολέμου καθώς και στην εθνική ασφάλεια.

Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της πρέπει αναγνωρίσουν ότι αυτές είναι εγγενώς κυβερνητικές λειτουργίες που «πληρώνουν» για την προστασία των πολιτών τους. Η χρηματοδότηση του κράτους σε τέτοια ρυθμιστικά μέτρα δεν πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική βοήθεια.

Προσπάθειες που πρέπει να κάνουν είτε οι αερογραμμές είτε οι καταναλωτές, για να ξεπεραστούν οι δαπάνες θα επηρεάσουν μόνο αρνητικά τις αεροπορικές μεταφορές και δε θα δημιουργήσουν κανένα όφελος σε κανένα από τους δυο. Αντίθετα, η ΕΕ πρέπει να βοηθήσει στην εξέλιξη μιας παγκόσμιας προσέγγισης σε αυτά τα ζητήματα με τους συνεργάτες της στις αερομεταφορές, μέσω του διεθνούς οργανισμού πολιτικής αεροπορίας (ICAO).

Η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών συνδέεται άμεσα με παροχή υπηρεσιών αερολιμένων και εναέριας κυκλοφορίας.

Ιδιωτικοποιώντας τους αερολιμένες και τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι μια πανάκεια, αυτός που μπορεί να βοηθήσει είναι το Υπουργείο Οικονομικών.

Μπορεί να μετατρέψει δημόσιες υπηρεσίες σε ιδιωτικές και συχνά να δημιουργήσει μονοπώλια .

Η ΕΕ πρέπει να εστιάσει στην εξασφάλιση αυτή χωρίς να αναστατώσει τα οικονομικά των αεροπορικών μεταφορών.

6.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Ο ΕΝΙΑΙΟΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ.

Οι αερομεταφορές στην Ευρώπη προβλέπεται ότι θα καταστούν ασφαλέστερες μετά την πρόσφατη κοινοτική νομοθεσία. Ετοιμάζεται ένα ενιαίο σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας για την αποσυμφόρηση των ευρωπαϊκών ουρανών. Βάσει του συστήματος αυτού, χάρη στους ευρωβουλευτές, οι πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας θα επωφεληθούν από την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Βάσει διαφορετικής νομοθεσίας, τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να επιθεωρούν τα σκάφη από μη κοινοτικές χώρες, εάν υποπτεύονται πως τίθεται κίνδυνος ασφάλειας από τα αεροπλάνα. Μετά από πίεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θα πρέπει να διατίθενται στο κοινό σαφείς και καταληπτές πληροφορίες σχετικά με το παρελθόν ασφάλειας των ξένων αερογραμμών που πετούν προς την ΕΕ.

Το ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο λειτουργεί ήδη από τη δεκαετία του '60, είναι ιδιαίτερα τεμαχισμένο. Οι πτήσεις υπόκεινται υποχρεωτικά σε διάφορα τμήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τα οποία συχνά χρησιμοποιούν διαφορετικές τεχνολογίες και εθνικές διαδικασίες. Μια πτήση από Ρώμη προς Βρυξέλλες διασχίζει ενέα διαφορετικά τμήματα εναέριου χώρου, τα οποία παραδίδονται από τον έναν έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στον άλλο. Το σύστημα αυτό οδηγεί σε μπουτιλιαρίσματα - τώρα η μια πτήση στις πέντε παρουσιάζει καθυστέρηση - και αναγκάζει τα αεροσκάφη να καταναλώνουν περισσότερα καύσιμα. Επιπλέον, εξαντλεί τα όρια ασφαλείας του λόγω της συνεχούς αύξησης της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας. Ο προβολέας στράφηκε στο ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας μετά την εναέρια σύγκρουση δυο αεροσκαφών κοντά στη Λίμνη Κόνστανς στη Γερμανία τον Ιούλιο 2002, κατά την οποία πέθαναν 71 άτομα.

Το σημερινό σύστημα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου περιλαμβάνει και πολλές στρατιωτικές ζώνες τις οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα σκάφη της πολιτικής αεροπορίας. Μια πτήση από το Βερολίνο προς Μαδρίτη δεν μπορεί να ακολουθήσει ίσια πορεία αλλά πρέπει να κάνει μεγάλη παράκαμψη για να αποφύγει να πετάξει μέσα από μεγάλες περιοχές στρατιωτικού εναέριου χώρου στη Γερμανία και Γαλλία. Με τις παρακάμψεις αυτές υπολογίζεται ότι χάνονται ετησίως 350.000 ώρες.

Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός.

Η νέα νομοθεσία, η οποία έχει προβλεφθεί να τεθεί σε ισχύ στο τέλος του 2004, αποσκοπεί στην απλοποίηση αυτού του τεμαχισμένου εναέριου χώρου και στην καθιέρωση ενός "Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού" τον οποίο θα διέπουν τυποποιημένες αρχές και κανόνες. Ο ανώτερος εναέριος χώρος πάνω από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα διαιρεθεί σε έναν περιορισμένο αριθμό "λειτουργικών" τμημάτων εναέριου χώρου βάσει των λειτουργικών αναγκών και όχι των εθνικών συνόρων. Τοιουτοτρόπως θα ρέει ηπιότερα η εναέρια κυκλοφορία και όλο το σύστημα θα καταστεί ασφαλέστερο και αποτελεσματικότερο. Έτσι, ελπίζουμε τα μέτρα αυτά να οδηγήσουν σε νέες τεχνικές και επιχειρησιακές λύσεις, όπως και μεγαλύτερη συμβατότητα του εξοπλισμού.

Θα επιτραπεί δε στις γειτονικές μη κοινοτικές χώρες να προσχωρήσουν στο μέλλον στο σχέδιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, καθώς το μόνο που μπορεί να επιτευχθεί με οποιαδήποτε επέκταση αυτού του ενοποιημένου εναέριου χώρου είναι η μεγαλύτερη ασφάλεια των ουρανών της Ευρώπης.

6.3 Κάλυψη των αναγκών των χρηστών της πολιτικής και στρατιωτικής αεροπορίας.

Για να επιτευχθεί μια πιο ευέλικτη και αποτελεσματική χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η Επιτροπή προτείνει να ανοίξουν μερικώς οι στρατιωτικοί αεροδιάδρομοι στα σκάφη της πολιτικής αεροπορίας. Και οι ευρωβουλευτές πίστευαν πως χωρίς τη στενή συνεργασία ανάμεσα στον πολιτικό και στρατιωτικό εναέριο τομέα, δεν μπορεί ποτέ να καταστεί πραγματικότητα ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός. Παρά ταύτα, τα κράτη μέλη είναι άκρως αντίθετα με το να περιληφθεί στη νομοθεσία η πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και χρησιμοποιούν ως επιχείρημα το ότι η άμυνα δεν αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΕ και πως τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν το αποκλειστικό δικαίωμα επί των στρατιωτικών εναέριων χώρων τους.

Αυτό αποδείχθηκε ένα από τα πιο ακανθώδη ζητήματα των νομοθετικών διαπραγματεύσεων ανάμεσα στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Χάρης όμως στην επιμονή των ευρωβουλευτών, τα κράτη μέλη τελικά συμφώνησαν να βελτιώσουν την πολιτικό-στρατιωτική συνεργασία και να ενθαρρύνουν τη συνεργασία ανάμεσα στις ένοπλες δυνάμεις τους σ' ό,τι αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Ασφάλεια των μη κοινοτικών αεροσκαφών .

Μια άλλη νομοθεσία, η οποία θα τεθεί σε ισχύ το 2006, αποσκοπεί στην προστασία των επιβατών των αεροσκαφών και του κόσμου που ζει κοντά στα αεροδρόμια από τους κινδύνους των αεροσκαφών που δεν τηρούν τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προβαίνουν σε ενιαίους ελέγχους ασφάλειας στα μη κοινοτικά αεροσκάφη που προσγειώνονται στην Κοινότητα και να ανταλλάσσουν πληροφορίες-κλειδιά. Τα μη κοινοτικά αεροσκάφη που χρησιμοποιούν αεροδρόμια των κρατών μελών θα πρέπει να υπόκεινται σε επιθεωρήσεις εάν υπάρχει υποψία ότι δεν τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας.

Οποιοδήποτε αεροπλάνο κρίνεται επικίνδυνο θα καθιλώνεται επί του εδάφους και ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να απαγορεύσει στο μέλλον τη χρήση του αεροδρομίου του στον εν λόγω φορέα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη όταν μια επιθεώρηση αποκαλύπτει την ύπαρξη προβλημάτων ασφάλειας ή μια πιθανή απειλή της ασφάλειας από ένα τέτοιο αεροσκάφος. Το Κοινοβούλιο τροποποίησε τον κανονισμό έτσι ώστε τα κράτη μέλη να μπορούν να διεξάγουν επιτόπιους ελέγχους - χωρίς διακρίσεις - έστω κι αν δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι υποψίας. Οι ευρωβουλευτές πάλεψαν επίσης σκληρά για να εμποδίσουν την προσπάθεια του Συμβουλίου να περιορίσουν τις εξουσίες της Επιτροπής για την ανάληψη δράσης ανά την Κοινότητα κατά των ξένων φορέων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας. Χάρη στις προσπάθειές τους, εάν ένα κράτος μέλος ανακοινώσει στην Επιτροπή ότι έχει απαγορεύσει σε κάποια αεροπορική εταιρία τη χρήση των αεροδρομίων του, η Επιτροπή θα μπορεί να επεκτείνει την απαγόρευση αυτή σε ολόκληρη την ΕΕ.

6.4 Διεθνής πολιτική αεροπορία .

Η ιδέα της ελευθερίας να πετάξει πέρα από άλλες χώρες είναι βασισμένη σε μια αρχή που δημοσιεύεται το 1609 από το Hugo Grotius που υπερασπίζει το δικαίωμα της ολλανδικής επιχείρησης της Ινδίας να κάνει εμπόριο στην Άπω Ανατολή.

Η αποκαλούμενη φοράδα Librium (ελευθερία των θαλασσών) αυτό δήλωσε ότι οποιαδήποτε χώρα θα μπορούσε να πλεύσει στις θάλασσες χωρίς περιορισμούς από άλλα έθνη.

Η εργασία του Grotius και άλλων, όπως τον αποτέλεσε τη βάση του πολύ σύγχρονου διεθνούς δικαίου. Το θέμα του εθνικού διακένου υαλοπινάκων προέκυψε αρχικά όταν χρησιμοποιήθηκαν τα μπαλόνια κατά τη διάρκεια του Φρανκοπρώσιου πολέμου το 1870-71.

Μετά από τον πόλεμο, η άποψη διαιρέθηκε ως προς το εάν ο αέρας πρέπει να αντιμετωπιστεί όπως τις υψηλές θάλασσες, ελεύθερες για τη χρήση όλες, ή εάν ένα έθνος πρέπει να είναι σε θέση να ελέγξει ποιος το χρησιμοποίησε.

Το ζήτημα έγινε σχετικό με την τροφοδοτημένη πτήση το 1909, όταν διέσχισε ο γαλλικός πειραματικός Louis Bliriot το αγγλικό κανάλι στην Αγγλία. Το επόμενο έτος, το 1910, μια Διεθνής Διάσκεψη των διπλωματών στο Παρίσι απέτυχε να επιτύχει μια συμφωνία για την ερώτηση. Το 1911, το βρετανικό Κοινοβούλιο πέρασε το νόμο αεροπλοΐας, που δίνει στη Μεγάλη Βρετανία τη δύναμη να κλείσει το βρετανικό εναέριο χώρο, συμπεριλαμβανομένων των μερών του αγγλικού καναλιού, σε όλα τα ξένα αεροσκάφη. Εκείνη τη στιγμή, η Ευρώπη προετοιμαζόταν για τον πόλεμο και πολλές ευρωπαϊκές χώρες πέρασαν την παρόμοια νομοθεσία.

Μετά από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, 26 χώρες συναντήθηκαν στο Παρίσι το 1919 και συνέταξαν τη Συνθήκη σχετικά με τον κανονισμό της αεροπλοΐας. Ψήφισαν να δώσουν σε κάθε έθνος τη «πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία πέρα από τον εναέριο χώρο επάνω από το έδαφός του.»

Ούτε οι Ηνωμένες Πολιτείες ούτε η Ρωσία δεν υπέγραψαν τη συμφωνία. Οι εκπρόσωποι καθιέρωσαν επίσης τη διεθνή Επιτροπή στην αεροπλοΐα (ICAN) ως φόρουμ για να συζητήσουν τους κανόνες που αφορούν τα αεροσκάφη και το δικαίωμα τους να χρησιμοποιούν τον κυρίαρχο εναέριο χώρο.

Η αμερικάνικη κυβέρνηση άρχισε να αναπτύσσει τις συμφωνίες ανεξάρτητα με μια χώρα τη φορά, αποκαλούμενη διμερείς συμφωνίες.

Αυτές οι συμφωνίες επέτρεψαν στα αμερικάνικα επιβατηγά αεροσκάφη να προσγειωθούν στις ιδιαίτερες πόλεις, σε άλλες χώρες, για τα καύσιμα και για να ξεφορτώσουν και να επιβιβάσουν τους επιβάτες.

Επέτρεψαν επίσης στις αερογραμμές άλλων χωρών να προσγειώνουν τα αεροσκάφη τους στις αμερικανικές πόλεις.

Οι μεμονωμένες αμερικάνικες αερογραμμές διαπραγματεύτηκαν επίσης τις συμφωνίες χωρίς κυβερνητική βοήθεια.

Ο ιδρυτής αεροπορικών εταιριών Pan American, Juan Trippe, διαπραγματεύτηκε το δικαίωμα η αερογραμμή του να προσγειώνεται σε πολλές Καραϊβικές Θάλασσες και σε νότιες αμερικανικές χώρες όπως επιπλέον και το δικαίωμα να χρησιμοποιήσει τα χρήματά του για να χτίσει τις ενισχύσεις και τους αερολιμένες αεροπλοΐας στο εξωτερικό.

Αυτές οι συμφωνίες είχαν κόστος για την αμερικάνικη κυβέρνηση για αυτές τις εγκαταστάσεις και επιπλέον θα έπρεπε να χορηγηθούν τα παρόμοια δικαιώματα (αποκαλούμενα αμοιβαία δικαιώματα) και σε άλλες χώρες.

Το 1919, έξι ευρωπαϊκές αερογραμμές διαμόρφωσαν τη διεθνή ένωση εναέριας κυκλοφορίας (IATA) για να βοηθήσουν τα εισιτήρια αερογραμμών να τυποποιήσουν τη γραφική εργασία τους.

Το IATA δημιούργησε επίσης μερικά κοινά δικαιώματα για τους επιβάτες, όπως το δικαίωμα να πληρωθεί εάν μια αερογραμμή προκάλεσε μια απώλεια, μια ζημία, ή έναν θάνατο επιβατών.

Η Συνθήκη της Αβάνας σχετικά με την πολιτική αεροπορία συντάχτηκε το 1928, και επικυρώθηκε το Φεβρουάριο του 1931, από την αμερικάνικη Σύγκλητο.

Συμφωνηθείσα με κοντά 21 δυτικές χώρες, η σύμβαση εγγυήθηκε το δικαίωμα της αθώας μετάβασης των αεροσκαφών και διατύπωσε τους κανόνες για τη διεθνή αεροπλοΐα μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών σχετικά με τον προσδιορισμό αεροσκαφών, των εγκαταστάσεων, προσγείωσης και των προτύπων για τους πιλότους.

Δήλωσε επίσης το δικαίωμα κάθε χώρας να θέσει τη διαδρομή που θα κινούνται τα αεροσκάφη της πέρα από το έδαφός της.

Το 1929, οι εκπρόσωποι στη Συνθήκη της Βαρσοβίας, που περιέλαβε τις Ηνωμένες Πολιτείες, συμφώνησαν να περιορίσουν την αποζημίωση επιβατών για

την απώλεια ιδιοκτησίας ή τη ζημιά σε έναν επιβάτη με αερογραμμή σε \$8.300. Αυτό το ποσό μετρήθηκε χρησιμοποιώντας το χρυσό βασισμένο στην αξία του γαλλικού φράγκου.

Στο 1944, οι Ηνωμένες Πολιτείες συνέχισαν να διαπραγματεύονται τις διμερείς συμφωνίες εξ ονόματος των αερογραμμών της και να χορηγούν αμοιβαία το δικαίωμα στις μεμονωμένες χώρες.

Οι επιχειρήσεις αερογραμμών συνέχισαν να κάνουν τις συμφωνίες. Την 1η Νοεμβρίου 1944, οι αντιπρόσωποι περισσότερων από 50 εθνών συγκάλεσαν τη διεθνή διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας για να συζητήσουν τις πολύπλευρες συμφωνίες μεταξύ πολλών χωρών.

Στις 7 Δεκεμβρίου 1944, οι εκπρόσωποι ενέκριναν τη Συνθήκη του Σικάγου, έναν συμβιβασμό ορόσημων που αποτελούνται από δύο ελευθερίες του αέρα καθώς επίσης και πολλές άλλες διατάξεις.

Η πρώτη ελευθερία ήταν το δικαίωμα να πετάξει πέρα από μια άλλη χώρα χωρίς προσγείωση. Η δεύτερη ελευθερία επέτρεψε σε ένα αεροπλάνο να σταματήσει για τα καύσιμα ή τις επισκευές χωρίς την τροφή ή αναχώρηση των επιβατών ή του φορτίου. Οι εκπρόσωποι συζήτησαν επίσης αλλά δεν συμφώνησαν σχετικά με τις πρόσθετες ελευθερίες. Οι εκπρόσωποι σύνταξαν επίσης μια διεθνή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, την οποία οι Ηνωμένες Πολιτείες απέρριψαν επειδή διαφώνησε με τη διατύπωση «στις ενδομεταφορές» σχετικά με τη μεταφορά των επιβατών και του φορτίου μεταξύ δύο σημείων μέσα σε μια χώρα με αερογραμμή άλλων χωρών.

Η Συνθήκη του Σικάγου ίδρυσε επίσης έναν προσωρινό διεθνή οργανισμό πολιτικής αεροπορίας (PICAO) για τις κυβερνήσεις και μια οργάνωση που θα γίνονταν η διεθνής ένωση αεροπορικών μεταφορών (IATA).

Το PICAO λειτούργησε έως ότου καθιερώθηκε το μόνιμο ICAO και συνδέθηκε με τα Ηνωμένα Έθνη το 1947. Το PICAO, και αργότερα το ICAO, και το IATA θα κυβερνούσαν στα θέματα όπως τα πρότυπα ασφαλείας, οι έλεγχοι πλοήγησης, και οι χάρτες αέρα.

Ο καθορισμός των διεθνών airfares διατηρήθηκε για το IATA. Οι εκπρόσωποι στη Συνθήκη του Σικάγου χρησιμοποίησαν την ασαφή γλώσσα για να καθορίσουν τους όρους σε συμφωνίες τους επειδή θέλησαν να είναι εύκαμπτοι για τις μελλοντικές συμφωνίες.

Αυτή η ασάφεια οδήγησε κάθε χώρα για να ερμηνεύσει τις συμφωνίες διαφορετικά. Για δεκαετίες, το ICAO θα συναντιόταν επανειλημμένως στα πρότυπα συζήτησης για τους αερολιμένες και θα δημιουργούσε και θα επέβαλλε τους κανόνες για να κρατήσει το χρηματοκιβώτιο επιβατών και αεροσκαφών.

Το επόμενο έτος, τον Απρίλιο του 1945, οι εκπρόσωποι από περισσότερες από 40 αερογραμμές συναντήθηκαν στην Αβάνα της Κούβας, και δημιούργησαν μια εθελοντική οργάνωση, τη διεθνής ένωση αεροπορικών μεταφορών (IATA) για να αποτρέψουν τις αερογραμμές από την εφαρμογή των ανήθικων μεθόδων τα ποσοστά και τα προγράμματα. Το IATA πέτυχε τη διεθνή ένωση εναέριας κυκλοφορίας, η οποία ήταν διαμορφωμένη στη Χάγη το 1919.

Το 1946, οι εκπρόσωποι από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μεγάλη Βρετανία συναντήθηκαν στο Χάμιλτον στις Βερμούδες.

Στην επόμενη συμφωνία των Βερμούδων, οι δύο χώρες συμφώνησαν πάλι σχετικά με τις δύο ελευθερίες που είχαν γίνει αποδεκτές στο Σικάγο. Περαιτέρω, η Μεγάλη Βρετανία συμφώνησε με τις υπόλοιπες τρεις ελευθερίες που δεν είχαν επιτυχία στις συναντήσεις του Σικάγου.

Οι τρίτες και τέταρτες ελευθερίες χορήγησαν το δικαίωμα να συλληχθούν οι επιβάτες ή το φορτίο στην εγχώρια χώρα μιας αερογραμμής για την πτήση σε μια άλλη χώρα και στους επιβάτες απαλλαγής ή το φορτίο στον αερολιμένα μιας άλλης χώρας.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες επίσης συμφώνησαν ότι το IATA θα έθετε τις τιμές, υπό τον όρο να υπάρχει η έγκριση και από την πλευρά των δύο κυβερνήσεων. Αυτή η διμερής συμφωνία έγινε το πρότυπο για σειρά μελλοντικών διμερών συμφωνιών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και άλλων χωρών.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες που απειλούνται σε μια συνεδρίαση του 1955 στη Χάγη στις Κάτω Χώρες, για να χαγούν από τη Συνθήκη της Βαρσοβίας του 1929, εκμετάλλευση ότι νομισματικά όριο Συνθηκών της Βαρσοβίας στην ευθύνη ήταν πάρα πολύ χαμηλά για να ενθαρρύνουν τις ξένες αερογραμμές για να καταστήσουν τα αεροσκάφη ασφαλέστερα. Οι χώρες τρίτων κόσμων, αφ' ενός, σκεπτόμενες τα νομισματικά ποσά ήταν πάρα πολύ υψηλές. Στις επόμενες τρεις δεκαετίες, τα όρια αυξήθηκαν αρκετές φορές έως το 1996, όταν συμφώνησαν να ρίξουν τα όρια στις πληρωμές ζημίας οι περισσότεροι μεταφορείς.

Στις 23 Ιουλίου του 1977, η Μεγάλη Βρετανία και οι Ηνωμένες Πολιτείες υπέγραψαν στις Βερμούδες δύο συμφωνίες για να περιορίσουν τον αριθμό διαθέσιμων καθισμάτων των αερογραμμών στις πτήσεις, μεταξύ των χωρών και για να εισαγάγουν περισσότερες αερογραμμές και μερικές νέες διαδρομές, σκεπτόμενες ότι περισσότερος ανταγωνισμός θα σήμαινε τα χαμηλότερα airfares.

Από τη Συνθήκη του Σικάγου του 1944, το IATA είχε θέσει τα διεθνή airfares. Το 1980, μετά από τις ΗΠΑ ο αστικός πίνακας αεροναυτικής, είχε υποστηρίξει ότι το IATA καθόριζε παράνομα airfares και είχε εμποδίσει την αμερικανική συμμετοχή σε συμφωνίες IATA, η αναθεώρηση IATA των airfares έγινε εθελοντική.

Το IATA οργανώνει ακόμα τις διασκέψεις που αναθεωρούν airfares, που διευκολύνουν τις συνδέσεις των επιβατών και του φορτίου, και που βοηθούν να καταστήσουν τα έγγραφα αερογραμμών τυποποιημένα.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες συχνά έχουν πει ότι θα αποσύρουν ιδιότητα μέλους των αερογραμμών της εάν το IATA ενεργήσει για να θέσει τις τιμές, τις οποίες καλούν καρτέλ.

Το ICAO εργάζεται προς τους τυποποιημένους νόμους αεροπορίας σε όλο τον κόσμο. Αλλά γενικά, οι νόμοι κάθε χώρας ισχύουν ακόμα όσον αφορά τα ξένα αεροσκάφη που αναγνωρίζονται μετά από τα σύνορά του. Οι πτήσεις προς μια ξένη χώρα, η αερογραμμή πρέπει να ακολουθήσει τους κανόνες της χώρας για τη χρήση των εξυπηρετήσεων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, των επίγειων υπηρεσιών, της υγιεινής των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και των δικαιωμάτων των επιβατών αερογραμμών σε περίπτωση απώλειας, κλοπής ή ατυχήματος.

Οι αερογραμμές δεν μπορούν ακόμα να προσφέρουν την υπηρεσία σε άλλες ανεξάρτητες χώρες, να πάρουν ή να ρίξουν μακριά τους διεθνείς επιβάτες, αλλά μέχρι και το Φεβρουάριο του 1996, το αμερικάνικο τμήμα μεταφοράς είχε επιτύχει τις συμφωνίες για τους «ανοικτούς ουρανοίς» με 10 ευρωπαϊκά έθνη για τις απεριόριστες πτήσεις προς και από εκείνες τις χώρες. Η Αμερική συνεχίζει να εργάζεται προς τις παρόμοιες συμφωνίες παγκοσμίως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ- Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

7.1 Τουρισμός – Μια αγορά υψηλής αξίας .

Στον αναπτυσσόμενο κόσμο οι άνθρωποι ταξιδεύουν αρκετά συχνά για διάφορους λόγους. Για διακοπές ή για επαγγελματικό σκοπό, για να επισκεφθούν φίλους ή να γνωρίσουν νέους τόπους, για να ξεκουραστούν ή για να ανεβάσουν ταχύτητα, οι άνθρωποι πάντα έχουν κάποιο λόγο για να ταξιδεύουν.

Όπως είναι εύκολα κατανοητό, λόγω των πολλών και ετερογενών απαιτήσεων, ο τουρισμός αποτελεί μια βιομηχανία με πολλές ιδιαιτερότητες, αφού σίγουρα καμία λύση δεν μπορεί να καλύψει όλες τις ανάγκες. Από την άλλη μεριά, πρόκειται για μία βιομηχανία υπηρεσιών στην οποία ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην πελατειακή εμπειρία και ικανοποίηση.

Η τουριστική βιομηχανία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες του κόσμου, με την Ευρώπη να κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, το 2004 υπήρχαν σε παγκόσμια κλίμακα περισσότερες από 760 εκατ. αφίξεις τουριστών από διεθνείς προορισμούς, με την πλειοψηφία τους να μετακινείται κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου του βόρειου ημισφαιρίου. Εξ αυτών τα 414 εκατ. ή σχεδόν το 55% του συνόλου είχαν ως προορισμό την Ευρώπη (σε όλες τις χώρες, συμπεριλαμβανομένων των 25 της ΕΕ) συμπεριλαμβανομένων των τουριστών που ταξίδευαν μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών ή προέρχονταν από περιοχές εκτός Ευρώπης. Χαρακτηριστικό είναι ότι το 80% των διανυκτερεύσεων στην Ευρώπη αφορούσαν σε ψυχαγωγικούς σκοπούς και το 20% σε επαγγελματικά ταξίδια.

Παρά το γεγονός ότι το 2004 ο απόλυτος αριθμός των αφίξεων τουριστών στην Ευρώπη αυξήθηκε κατά 4% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, το συνολικό ευρωπαϊκό μερίδιο στην παγκόσμια αγορά μειώθηκε σχεδόν κατά τρεις ποσοστιαίες μονάδες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, κατά τη διάρκεια του 2003 καταμετρήθηκαν 2,09 δισ. διανυκτερεύσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Εξ αυτών το 59% αφορούσε σε τουρισμό εντός των κρατών μελών της ΕΕ από πολίτες της ίδιας χώρας, ενώ από τις υπόλοιπες διανυκτερεύσεις το 75% σε αφορούσε ενδοκοινοτικό τουρισμό.

7.1.2 Η οικονομική βαρύτητα του τουρισμού



Η βιομηχανία του τουρισμού έχει ιδιαίτερα μεγάλη επίδραση στην ευρωπαϊκή οικονομία. Εκτιμάται ότι η βασική επιχειρηματική δραστηριοποίηση στον τουριστικό τομέα (ξενοδοχεία και ταξιδιωτικά πρακτορεία) αντιστοιχεί στο 5-6% του μικτού εγχώριου προϊόντος στην ΕΕ. Αν στις πρώτες συνυπολογιστούν και οι επιχειρήσεις που απολαμβάνουν έμμεσα οφέλη από τον τουρισμό (όπως **εστιατόρια**, μεταφορές κ.ά.), το συνολικό ποσοστό ανέρχεται στο 10-12%.

Η οικονομική βαρύτητα του τουρισμού αντανακλά και στον τομέα της απασχόλησης. Συγκεκριμένα, στην Ευρώπη υπολογίζεται ότι υπάρχουν 2 εκατ. επιχειρήσεις, το 99% εκ των οποίων έχει λιγότερους από 50 εργαζομένους. Στον ξενοδοχειακό και στο χώρο της **εστίασης** ιδίως, το 92,4% είναι μικρές επιχειρήσεις με λιγότερους από 9 εργαζομένους. Αξιοσημείωτο είναι, όμως, ότι ενώ τα 4/5 των εταιριών του χώρου είναι μικρές επιχειρήσεις, το 0,1% των επιχειρήσεων που διαθέτουν περισσότερους από 250 εργαζομένους, παράγουν το 1/4 της προστιθέμενης αξίας.

Σε ορισμένες ευρωπαϊκές περιοχές, όπως στη Μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένης, φυσικά, και της Ελλάδας), ο τουρισμός αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία και το μεγαλύτερο εργοδότη. Οι συγκεκριμένες περιοχές είναι βεβαίως οι πλέον ευάλωτες από μία πληθώρα εξωτερικών παραγόντων οι οποίοι μπορούν ακόμη και να καταστρέψουν μία τουριστική σεζόν, προκαλώντας βαρύ πλήγμα στην τοπική οικονομία. Και παρά το γεγονός ότι στην τουριστική βιομηχανία απασχολούνται αρκετοί εποχιακοί εργαζόμενοι που προέρχονται από άλλες περιοχές ή χώρες, το μεγαλύτερο πλήγμα θα δεχτεί ο τοπικός πληθυσμός.

Αν εξαιρεθούν πάντως οι εν πολλοίς απρόβλεπτοι εξωτερικοί παράγοντες, υπάρχουν και κάποιες παράμετροι οι οποίες μπορούν να ελεγχθούν και επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη κερδοφορία του τουριστικού κλάδου.

Επειδή η τουριστική βιομηχανία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, οι τουρίστες έχουν απεριόριστη ελευθερία να επιλέξουν τη μορφή των διακοπών που επιθυμούν και ως εκ τούτου, αν ένας προορισμός δεν ανταποκρίνεται στη ζήτηση, θα απολέσει γρήγορα τα αγοραστικά μερίδιά του. Οι αλλαγές στη ζήτηση μπορούν να έχουν ανυπολόγιστες συνέπειες στην οικονομία κάποιας περιοχής και ως εκ τούτου αποτελεί γεγονός ζωτικής σημασίας για τις περιοχές και τις χώρες που "ζουν" από τη συγκεκριμένη βιομηχανία, να ανανεώνουν συνεχώς τις υπηρεσίες τις οποίες προσφέρουν.

7.1.3 Η ζήτηση πρωταγωνιστεί.

Ο τουρισμός ήταν ανέκαθεν μία βιομηχανία η οποία καθοδηγείται από τη ζήτηση. Η ζήτηση δε, έχει αλλάξει άρδην τις τελευταίες δεκαετίες. Ενώ παλαιότερα οι άνθρωποι έκαναν τις διακοπές τους μόνο μία περίοδο του έτους (ως επί το πλείστον το καλοκαίρι) και μάλιστα σε συνεχόμενο διάστημα, τώρα όλο και περισσότεροι άνθρωποι "σπάνε" τις διακοπές τους σε μικρά χρονικά διαστήματα.

Ο τρόπος της ζωής των ανθρώπων αλλάζει και, όπως είναι λογικό, μεταβάλλεται και ο τρόπος που κάνουν διακοπές. Για τους περισσότερους είναι πλέον ευκολότερο να αλλάζουν τους προορισμούς τους και οι παραδοσιακές διακοπές με ήλιο και θάλασσα ανταγωνίζονται με διακοπές που εστιάζουν στην επαφή με τη φύση, τον πολιτισμό ή τη φυσική δραστηριότητα.

Εξαιτίας αυτών των παραγόντων η προσέλκυση των τουριστών γίνεται μία ολοένα και πιο δύσκολη διαδικασία για τις εταιρίες που εντάσσονται στην τουριστική βιομηχανία. Στο σημείο αυτό ιδιαίτερα πολύτιμη είναι η συμβολή της τεχνολογίας. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια του αφιερώματος, η τεχνολογία και δη το Internet λειτούργησαν καταλυτικά στη συμπεριφορά του πελάτη της αγοράς της τουριστικής βιομηχανίας, οδηγώντας πολλές φορές τις εξελίξεις στο χώρο. Η τεχνολογία, όμως, μπορεί επίσης να δώσει στην τουριστική βιομηχανία τα εργαλεία για να μπορέσει να ανταποκριθεί και να ικανοποιήσει την πελατειακή ζήτηση.

7.1.4 Η τεχνολογική διάσταση

Στην προηγούμενη ενότητα προσπαθήσαμε να δώσουμε μία ενδεικτική εικόνα της σπουδαιότητας που έχει η τουριστική βιομηχανία στην ευρωπαϊκή ήπειρο και, κατ' επέκταση, και στην ελληνική αγορά, αλλά και των ιδιαιτεροτήτων που κρύβει σε σύγκριση με τις υπόλοιπες βιομηχανίες υπηρεσιών. Στην παρούσα ενότητα θα αναφερθούμε αφενός στον τρόπο με τον οποίο η τεχνολογία επέδρασε καταλυτικά στην τουριστική βιομηχανία, αλλάζοντας παγιωμένες επί σειρά ετών δομές, και αφετέρου στο πώς η τεχνολογία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για την ανάπτυξη της αγοράς.



Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.

7.2 Η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού εξαρτάται από τις αερομεταφορές.

Η ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού εξαρτάται σε καταλυτικό βαθμό από τις αερομεταφορές, καθώς περίπου το 80% της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης χρησιμοποιεί ως μέσο μετακίνησης το αεροπλάνο.

Σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, το υπουργείο Μεταφορών πρέπει να προχωρήσει σε μία σειρά συντονισμένων ενεργειών λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες του ελληνικού τουρισμού με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών των ξένων επισκεπτών αλλά και των Ελλήνων τουριστών.

Σύμφωνα με την πρόταση-έκθεση του World Economic Forum σχετικά με τον Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, η Ελλάδα καταλαμβάνει την 24η θέση ανάμεσα σε 124 χώρες. Όμως, οι αεροπορικές υποδομές μας κατατάσσονται στην 37η θέση και οι διακρατικές αεροπορικές μας συμφωνίες βρίσκονται στην 50ή θέση.

7.2.1 Δύο επίπεδα δράσης.

Ως προς την πολιτική αερομεταφορών ο ΣΕΤΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να αναπτυχθούν δύο επίπεδα δράσης. Το πρώτο αφορά στις άμεσες – βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα– ενέργειες, οι οποίες πρέπει να υλοποιηθούν πριν από την έναρξη της τουριστικής περιόδου 2007. Αυτές οι ενέργειες αφορούν σε αισθητικές και λειτουργικές κατά κύριο λόγο παρεμβάσεις, τουλάχιστον στους σημαντικότερους διεθνείς αερολιμένες της χώρας μας.

Το δεύτερο επίπεδο δράσης, που είναι και το σημαντικότερο, καθότι μεσομακροπρόθεσμο, αφορά στην ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων και στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών να χρησιμοποιούν ελληνικά αεροδρόμια μέσα

από μια πολιτική που θα καθιστά ανταγωνιστική τη λειτουργία των ελληνικών αεροδρομίων και αναφέρεται τόσο στις επιλογές, την ποιότητα και το κόστος της επίγεια εξυπηρέτησης, όσο και στην τιμολογιακή πολιτική των τελών προσγείωσης.

Ο Σύνδεσμος εκτιμά ότι ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων πρέπει να λάβει υπόψη του το ειδικό χωροταξικό σχέδιο για τον τουρισμό. Το σχέδιο αυτό θα καταδείξει τις περιοχές με σημαντικές δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης και μάλιστα κατά προτεραιότητα. Μέχρι την ολοκλήρωσή του, θα πρέπει να ληφθεί άμεση δράση ώστε να προχωρήσουν οι ενέργειες για την ανάπτυξη αεροδρομίων στην –ήδη αναπτυσσόμενη με ταχείς ρυθμούς– Δυτική Πελοπόννησο και στη σχεδόν αεροπορικά κορεσμένη Κρήτη. Ο χρόνος υλοποίησης του έργου του αεροδρομίου Καστελλίου προβλέπεται από το υπουργείο Μεταφορών στα 8 – 10 έτη, που στην πράξη σημαίνει 10 – 15 έτη. Στο διάστημα αυτό, εάν δεν υπάρξουν άμεσες σοβαρές επεμβάσεις στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου, είναι σαφές, όπως σημειώνει ο ΣΕΤΕ, ότι η τουριστική ανταγωνιστικότητα της Κρήτης θα μειωθεί και δεν θα συντρέχουν πλέον λόγοι για νέες τουριστικές επενδύσεις στο νησί.

7.2.2 Προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών.

Η προσέλκυση περισσότερων αεροπορικών εταιρειών που θα χρησιμοποιούν ελληνικά αεροδρόμια πρέπει να είναι ένα διαρκές ζητούμενο. Σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ, οι διαχρονικές πολιτικές προστασίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας που έχουν εφαρμοσθεί απ' όλες τις ελληνικές κυβερνήσεις τα τελευταία 50 χρόνια, δεν έχουν επιτρέψει στη χώρα μας να μεγιστοποιήσει την αεροπορική της κίνηση. Οι κακώς εννοούμενες αυτές πολιτικές προστατευτισμού έχουν βγάλει τη χώρα μας εντελώς έξω από τα δρομολόγια κάποιων εταιρειών, εμποδίζοντας ή ακόμη και καταργώντας την αεροπορική σύνδεση της Ελλάδας με προορισμούς όπου δεν μπορεί να πετάξει η Ολυμπιακή (Αυστραλία, Καναδάς,

Ιαπωνία, Κίνα, Β. Αφρική). Σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ, το πρόβλημα της Ολυμπιακής εξακολουθεί να υφίσταται και εκτιμάται ότι η καθυστέρηση επίλυσής του δείχνει έλλειψη πολιτικής βούλησης.

Ο Σύνδεσμος θεωρεί απαραίτητο να δοθούν άμεσα όλες οι προβλεπόμενες ελευθερίες (air freedoms) προς όλους τους αερομεταφορείς οι οποίοι επιθυμούν να πετάξουν προς, από και διά μέσου ελληνικών αεροδρομίων. Για παράδειγμα η China Airways δεν θεωρεί συμφέρουσα τη γραμμή Shanghai - Αθήνα, γιατί δεν κρίνει ικανοποιητική τη ζήτηση. Αν όμως της επιτραπεί να πετάξει Shanghai - Αθήνα και στη συνέχεια Αθήνα - Λονδίνο, τότε είναι πολύ πιθανό να εντάξει την Αθήνα στα δρομολόγιά της. Αυτό είναι προφανές ότι θα βοηθήσει στην αύξηση των τουριστικών ροών από την Κίνα προς την Ελλάδα με ό,τι θετικό αυτό συνεπάγεται για την τουριστική οικονομία της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της. Επίσης, θα αυξήσει τον ανταγωνισμό στη γραμμή Αθήνα - Λονδίνο, γεγονός ιδιαίτερα θετικό για τον Έλληνα καταναλωτή.

7.2.3 Επίγεια εξυπηρέτηση.

Ο ΣΕΤΕ τάσσεται κατά της απόφασης του υπουργείου Μεταφορών για την παράταση του μονοπωλίου της επίγεια εξυπηρέτησης καθώς από τη μία παραβαίνει κάθε αρχή για την ελεύθερη λειτουργία της αγοράς, και από την άλλη επιφέρει σοβαρό πλήγμα στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού. Θεωρεί ότι με την εξέλιξη αυτή, που συνεχίζει τον εθνικά ζημιογόνο προστατευτισμό της Ολυμπιακής, το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας αντί να γίνει τιμολογιακά ελκυστικότερο, άρα και συνολικά ανταγωνιστικότερο, παραμένει ακριβό.

Η μέχρι σήμερα εμπειρία δείχνει ότι στα 5 αεροδρόμια (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα) που υπάρχουν περισσότερες της μιας εταιρείες επίγεια εξυπηρέτησης, οι τιμές είναι σημαντικά (έως 25% - 30%) φθηνότερες απ' ό,τι στα υπόλοιπα αεροδρόμια, ενώ παράλληλα έχει επιτευχθεί σημαντική βελτίωση της ποιότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΑ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η στενή σχέση ανάμεσα στον τουρισμό και τις αερομεταφορές μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτή από ένα και μόνο στοιχείο: Το 70% περίπου των ξένων τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας φθάνουν αεροπορικώς, είτε με προγραμματισμένες είτε με ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ). Αναπόφευκτα, το τελικό ποσό που θα κληθεί να πληρώσει ο ξένος τουρίστας που θα επιλέξει να κάνει τις διακοπές του στη χώρα μας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κόστος της αερομεταφοράς που – συγκριτικά με άλλες ανταγωνίστριες χώρες - είναι υψηλότερο. Παράλληλα, η πρώτη και η τελευταία εικόνα που συγκρατούν οι ξένοι που επισκέπτονται την Ελλάδα σχετίζεται με το σύστημα αερομεταφοράς: τα αεροδρόμια (με τις εξυπηρετήσεις που προσφέρουν), ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (στον οποίο σε μεγάλο βαθμό οφείλονται οι καθυστερήσεις) καθώς και με την ασφάλεια (κυρίως αναφερόμαστε στα αεροδρόμια).

8.1 Οι εταιρείες σήμερα στη χώρα μας.

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν πρόσφατα (23 Ιανουαρίου) σε ημερίδα με θέμα «Τουρισμός και Αερομεταφορές» που οργάνωσε ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), στη χώρα μας δραστηριοποιούνται σήμερα εμπορικά 96 αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες πραγματοποιούν συνολικό τζίρο περίπου 140 δισ.δρχ. Από το σύνολο των εταιριών, οι 49 πραγματοποιούν δρομολογημένες (τακτικές) πτήσεις, ενώ οι 47 από αυτές δεν πετάνε καθόλου από και προς την Ελλάδα, διατηρώντας μόνο γραφεία τα οποία έχουν σημαντική παρουσία στην αγορά. Η εξήγηση για το γεγονός ότι διατηρούν γραφεία στη χώρα μας (που διεκπεραιώνουν σημαντικό μέρος της επιβατικής κίνησης) και

προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων, βρίσκεται στη ναυτιλία μας. Πιο συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι περισσότερο από το 58% του τζίρου των εταιριών οφείλεται στις μετακινήσεις πληρωμάτων της ελληνικής ναυτιλίας. Οι εταιρίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς την Ελλάδα, μεταφέρουν συνολικά το 1/3 των ξένων τουριστών, ενώ τη μερίδα του λέοντος της αερομεταφοράς των τουριστών καρπώνονται οι διάφοροι ελεύθεροι αερομεταφορείς που πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ).

8.2 Μερίδιο συνολικής αγοράς από / προς την Ελλάδα- Οι εταιρείες τακτικών και πτήσεων τσάρτερ.

Ο λόγος που οι εταιρίες Charter κυριαρχούν, έχει να κάνει με τη δικαιολογημένη επιθυμία των τουριστών να ταξιδεύουν στον προορισμό διακοπών με απευθείας πτήσεις. Επιπλέον, το κόστος για τους tour operators (οργανωτές ταξιδιών) μειώνεται σημαντικά αφήνοντάς τους μεγαλύτερα περιθώρια κέρδους ενώ τους δίνει τη δυνατότητα να μειώνουν σημαντικά την τιμή των πακέτων (αεροπορικό εισιτήριο + κατάλυμα) που προσφέρουν στους πελάτες τους, καθιστώντας τα ελκυστικότερα. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο, το σύνολο των αφίξεων με πτήσεις τσάρτερ είναι συντριπτικά μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των τακτικών πτήσεων.

8.3 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με πτήσεις τσάρτερ.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι εταιρίες τσάρτερ που πρόκειται να μεταφέρουν βρετανούς τουρίστες στη χώρα μας τη φετινή τουριστική περίοδο φθάνουν αισίως τις δώδεκα: AIR 2000, British Midland, Caledonian, Excaliber, AirUK Leisure, Monarch, Air World, Sabre, Britannia, CB Airways, Trans European Italia, Transwede, Leisure.

8.4 Κύμα φυγής των ξένων εταιριών

Τα τελευταία χρόνια οι ξένες αεροπορικές εταιρίες φαίνεται πως επιλέγουν μια άλλου είδους σχέση με τη χώρα μας. Από τη μια πλευρά πολλές από αυτές διακόπτουν τις πτήσεις τους προς την Ελλάδα ενώ παράλληλα εξακολουθούν να προσφέρουν δρομολόγια μέσω ανταποκρίσεων προσπαθώντας να εκμεταλλευθούν, κυρίως, τις μετακινήσεις των ναυτικών μας. Χαρακτηριστικές, μεταξύ άλλων, περιπτώσεις αυτού του είδους είναι η αυστραλιανή Qantas, η ιαπωνική JAL, η United Airlines, Air Canada, Kenya Airways, South African Airways, Philippine Airlines, η Garuda της Ινδονησίας, η Finnair, η σαουδαραβική Saudia, η BIMAN του Μπαγκλαντές, η περσική Iran Air, η Air India κλπ.

Τελευταία παραδείγματα αποτελούν η αμερικανική TWA και η σκανδιναβική SAS που διακόπτει τις πτήσεις της από τον επόμενο Νοέμβριο.

Αν και η πληρότητα των ξένων εταιριών πλησίαζε το 75%, η βιωσιμότητα των γραμμών κρίθηκε αμφίβολη από τις διοικήσεις των εταιριών. Οι λόγοι που «διώχνουν» τις ξένες εταιρίες θα πρέπει να αναζητηθούν στα οικονομικά προβλήματα των εταιριών εξαιτίας του έντονου διεθνούς ανταγωνισμού (μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών) που οδήγησε σε μείωση των ναύλων και του λειτουργικού κόστους τους.

Οι αλλαγές αυτές, όμως, δεν άγγιξαν τη (μικρή έτσι κι αλλιώς) αγορά της χώρας μας. Έτσι, οι εταιρίες είχαν να αντιμετωπίσουν στη χώρα μας υψηλό κόστος εξαιτίας των τελών των επίγειων εξυπηρετήσεων (handling) αλλά (σύμφωνα με τον κ. Θωμά Τσοβίλη, αντιπρόεδρο του ομίλου Goldair που αντιπροσωπεύει πολλές ξένες αεροπορικές εταιρίες στη χώρα μας) και των σχετικά υψηλών μισθολογικών τους συμβάσεων, κατάλοιπο των παλαιών καλών ημερών των αεροπορικών εταιριών στη χώρα μας. Σ' αυτά θα πρέπει να προσθέσει κανείς τις απεργιακές κινητοποιήσεις, τις καθυστερήσεις αλλά και την ταλαιπωρία των επιβατών από τις πτήσεις με υποχρεωτικούς ενδιάμεσους σταθμούς. Χαρακτηριστικοί από αυτή την άποψη είναι οι λόγοι της αποχώρησης της αμερικανικής United Airlines. Σύμφωνα με τον κ. Ντ. Φραντζεσκάκη, πρόεδρο του ελληνικού παραρτήματος της Ένωσης Αμερικανικών Ταξιδιωτικών Γραφείων (ASTA Hellas), στα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε η εταιρία ήρθαν να προστεθούν οι επαναλαμβανόμενες απεργιακές κινητοποιήσεις

των εργαζομένων στα ελληνικά αεροδρόμια κατά το 1993. Επιπλέον η πτήση της United Airlines που προερχόταν από το Παρίσι υποχρεωνόταν να πηγαίνει στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης (αντί να πετά απευθείας προς Αθήνα) και να περιμένει εκεί επί 6-7 ώρες έως ότου της δοθεί η άδεια να συνεχίσει για το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Έτσι, η αεροπορική εταιρία είχε να αντιμετωπίσει αφενός τις διαμαρτυρίες των αμερικανών τουριστών για τη μεγάλη ταλαιπωρία και αφετέρου τις απαιτήσεις τους για οικονομικές αποζημιώσεις καθώς οι καθυστερήσεις γίνονταν αιτία να χάνουν τις κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά που είχαν κλείσει αρκετούς μήνες νωρίτερα. Αποτέλεσμα; Η αμερικανική εταιρία προχώρησε στη σύναψη μιας συμφωνίας code-sharing (κοινού κωδικού πτήσεων) με τη Lufthansa και στη συνέχεια διέκοψε τις πτήσεις της προς τη χώρα μας.

Το φαινόμενο τείνει να λάβει άκρως ανησυχητικές διαστάσεις αν συνυπολογίσει

κανείς και τις παραδοσιακές γραμμές που έχουν καταργηθεί το τελευταίο διάστημα. Ενδεικτικά αναφέρουμε την κατάργηση των δρομολογίων Φρανκφούρτη-Θεσσαλονίκη της γερμανικής Lufthansa καθώς και της γραμμής Ερεβάν-Θεσσαλονίκη της αρμενικής Armenian Airlines.

8.5 Αλλαγή των δεδομένων.

Κύριο χαρακτηριστικό της σχέσης του ελληνικού κράτους με τις ξένες αεροπορικές εταιρίες ήταν ο προστατευτισμός του έναντι του εθνικού μας αερομεταφορέα, της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Όμως, η πολιτική αυτή φαίνεται πως είχε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που προσδοκούσαν οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες του υπουργείου Μεταφορών. Ο προστατευτισμός έβλαψε σημαντικά την Ο.Α καθώς δεν της επέτρεψε να αναπτυχθεί σε ανταγωνιστικό περιβάλλον, ευνουχίζοντας στην πράξη τον όποιο δυναμισμό της.

Ουσιαστικά, όμως, έβλαψε τον τουρισμό μας καθώς στέρησε την απ'ευθείας αεροπορική σύνδεση πολλών τουριστικών πόλεων της χώρας μας με τις κύριες τουριστικές αγορές (Μ. Βρετανία, Γερμανία, Γαλλία, Σκανδιναβία, Αμερική, Ιαπωνία), ζημιώνοντας παράλληλα την εθνική μας οικονομία.

Το τοπίο, όμως, αλλάζει, καθώς από την 1-4-97 άρχισε η τρίτη και τελευταία φάση της «απελευθέρωσης των ουρανών» στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός θα σημάνει αλλαγές σε μια σειρά θέματα, όπως:

- 1) ο ελεύθερος καθορισμός των ναύλων
- 2) η ελεύθερη εκτέλεση των πτήσεων σε οποιαδήποτε πόλη της Ε.Ε
- 3) η δυνατότητα μιας ξένης αεροπορικής εταιρίας να εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια στο έδαφος μιας άλλης χώρας (η χώρα μας ζήτησε και πέτυχε την εξαίρεση των ελληνικών νησιών μέχρι το 2003 με δυνατότητα παράτασης της εξαίρεσης).
- 4) εξομοιώνονται οι εταιρίες που εκτελούν κανονικά (προγραμματισμένα) δρομολόγια με τις εταιρίες που εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις (τσάρτερ). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι μια εταιρία τσάρτερ θα μπορεί να γεμίζει τις άδειες θέσεις της στην επιστροφή, παίρνοντας επιβάτες από οποιοδήποτε προορισμό προσφέροντας πολύ χαμηλούς ναύλους. Εννοείται ότι οι εταιρίες τσάρτερ δεν μπορούν να κάνουν κάτι τέτοιο στα ελληνικά νησιά καθώς αυτά εξαιρούνται της απελευθέρωσης, καθιερώνοντας μ'αυτό τον τρόπο ένα σημαντικό αντικίνητρο γ'αυτές να πετάξουν στη χώρα μας.
- 5) η ανεμπόδιστη δημιουργία νέων αεροπορικών εταιριών και η απελευθέρωση των επίγειων εξυπηρετήσεων (handling) των αεροδρομίων που είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που ανεβάζουν το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιριών.

Τα νέα δεδομένα οδηγούν αναπόφευκτα στην αλλαγή του τοπίου ενώ παράλληλα παρουσιάζονται ως χρυσή ευκαιρία για την επανεξέταση της μέχρι σήμερα ακολουθούμενης πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών.

Σήμερα αναδεικνύεται σε προτεραιότητα στρατηγικής σημασίας η αλλαγή αυτής της πολιτικής και ο επανασχεδιασμός της με γνώμονα την εξυπηρέτηση του ελληνικού τουρισμού και της εθνικής οικονομίας.

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

8.6 Οι άξονες μιας νέας πολιτικής.

Μια νέα πολιτική στον τομέα των αερομεταφορών οφείλει (σταθμίζοντας τα οφέλη για τον τουρισμό και την εθνική οικονομία γενικότερα) να διαμορφώσει ένα ρεαλιστικό και ευέλικτο πλαίσιο με στόχο την προσέλκυση ξένων εταιριών, ιδιαίτερα από αγορές όπως αυτές του Ειρηνικού. Έτσι θα πρέπει:

1. Να δοθεί (επιλεκτικά σε πρώτη φάση) η δυνατότητα σε αεροπορικές εταιρίες να εκτελούν πτήσεις σε προορισμούς στο εσωτερικό της χώρας μας -εκτός της Αθήνας- χωρίς να τίθενται περιορισμοί και δεσμεύσεις όμοιοι με αυτούς του παρελθόντος που αποδεδειγμένα ζημίωσαν τη χώρα ποικιλοτρόπως. Είναι χαρακτηριστικά δύο παραδείγματα που ανέφερε στα πλαίσια της ημερίδας του ΣΕΤΕ ο κ. Θ.Τσοβίλης: Εταιρεία της Κεντρικής Ευρώπης που εκτελούσε δρομολογημένες πτήσεις προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ενημερώθηκε ξαφνικά ότι οι πτήσεις της προς Θεσσαλονίκη διακόπτονται με την αιτιολογία του αθέμιτου ανταγωνισμού προς τον εθνικό μας αερομεταφορέα. Πού βρίσκεται το κωμικοτραγικό της υπόθεσης; Μα στο γεγονός ότι η Ολυμπιακή ΔΕΝ εκτελεί πτήσεις προς τη χώρα αυτή! Η συνέχεια είναι ενδεικτική της «νεοελληνικής» αλλά και κρατικοδίαιτης «κουτοπονηριάς»: ύστερα από παρέμβαση τουριστικών επιχειρηματιών της Β. Ελλάδας η Ολυμπιακή «υπαναχώρησε» υπογράφοντας συμφωνία με την εν λόγω εταιρία με την οποία την υποχρέωνε να καταβάλει στην Ολυμπιακή έναν... «κεφαλικό φόρο», ένα ορισμένο ποσό χρημάτων δηλαδή για κάθε επιβάτη που μετέφερε! Σημειώνεται ότι το καθεστώς αυτό ισχύει ακόμα και σήμερα και αποτελεί σημαντικό αντικίνητρο καθώς από τη μια πλευρά αυξάνει το κόστος πτήσης της ξένης εταιρίας, αφετέρου επιβαρύνει τον ξένο τουρίστα στον οποίο η εταιρία θα μετακυλήσει το επιπλέον κόστος, δημιουργώντας του αντικίνητρο να προτιμήσει τη χώρα μας.

Σύμφωνα πάντα με τον κ. Τσοβίλη, άλλη αεροπορική εταιρία από τον ίδιο γεωγραφικό χώρο ζήτησε από την ΥΠΑ να εκτελέσει έκτακτη πτήση το τριήμερο της 28ης Οκτωβρίου μεταφέροντας ξένους τουρίστες στη Θεσσαλονίκη με χαμηλό ναύλο, παίρνοντας στην επιστροφή Έλληνες τουρίστες για την πρωτεύουσα της χώρας της. Παρά το γεγονός ότι η Ολυμπιακή ΔΕΝ πραγματοποιεί πτήσεις προς τη χώρα αυτή, η απάντηση ήταν αρνητική με τη δικαιολογία ότι τέτοιες πτήσεις δεν προβλέπονται από τη διμερή αεροπορική συμφωνία (...). Τελικά η έγκριση δόθηκε την τελευταία στιγμή (κατά το πατροπαράδοτο ελληνικό έθιμο...) έπειτα από προσπάθειες τουριστικών επιχειρηματιών της Β. Ελλάδας.

2. Να καταργηθούν οι περιορισμοί μεταφοράς επιβατών της λεγόμενης «έκτης ελευθερίας». Δηλαδή, να μπορούν αυτές οι εταιρίες να μεταφέρουν επιβάτες από την Ελλάδα προς τρίτες χώρες μέσω των χωρών τους. Πρακτικά αυτό σημαίνει πως μια εταιρία της Κ. Ευρώπης (μη μέλους της Ε.Ε) θα μπορεί να μεταφέρει στη χώρα μας τουρίστες και από τη Σκανδιναβία ή τη Γαλλία. Αντίστοιχα μια εταιρία της Μ. Ανατολής θα μπορεί να μεταφέρει στη χώρα μας τουρίστες μέσω της χώρας της από και προς την Απω Ανατολή. Με αυτό τον τρόπο προσελκύεται σημαντική μερίδα νέων πελατών για τον τουρισμό μας καθώς οι εταιρίες αυτές έχουν ιδιαίτερα χαμηλό λειτουργικό κόστος και συνεπώς προσφέρουν ιδιαίτερα ελκυστικούς ναύλους.

3. Να καταργηθούν οι περιορισμοί του δικαιώματος διακοπής ταξιδίων (τα λεγόμενα stop-over traffic rights). Και πάλι ο κ. Θ. Τσοβίλης αναφέρει δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα. Στο πρώτο, ασιατικός αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις στην Αθήνα ενώ έχει προεκτείνει το δίκτυό του στη Ρώμη και τη Ζυρίχη, ζήτησε από την ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) την άδεια να μεταφέρει ιάπωνες τουρίστες προς τη Ρώμη και τη Ζυρίχη δίνοντάς τους τη δυνατότητα να παραμείνουν λίγες μέρες στην Αθήνα. Οι τουρίστες θα συνέχιζαν το ταξίδι τους με την επόμενη πτήση της εταιρίας. Παρόλα αυτά, η απάντηση ήταν αρνητική παρά το γεγονός ότι τότε ο Ο.Α. δεν πετούσε στο Τόκιο. Μια άλλη ασιατική εταιρία στάθηκε πιο τυχερή. Ζήτησε να καθιερώσει πτήσεις από τη Ν. Υόρκη στο Ν. Δελχί με ενδιάμεσο σταθμό την Αθήνα, δίνοντας παράλληλα στους επιβάτες της τη δυνατότητα να παραμείνουν λίγες μέρες στη

χώρα μας. Η απάντηση (έπειτα από πολλές προσπάθειες τουριστικών παραγόντων) ήταν θετική αλλά τότε ξύπνησε ο... πατριωτισμός των εφημερίδων, οι οποίες παρουσίασαν το γεγονός σαν ξεπούλημα της Ολυμπιακής σε ξένα συμφέροντα...

8.7 Το αντικίνητρο του κόστους.

Το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζουν αυτή τη στιγμή οι ξένες αεροπορικές εταιρίες στη χώρα μας είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος. Το κόστος αυτό καθορίζεται τόσο από τα τέλη προσγείωσης και παραμονής των αεροσκαφών (τα οποία θεωρούνται χαμηλά) όσο και από τα τέλη επίγειας εξυπηρέτησης (handling) τα οποία είναι ιδιαίτερα υψηλά κατατάσσοντας τα αεροδρόμιά μας μεταξύ των ακριβότερων στην Ευρώπη. Αποτελεί κοινό μυστικό ότι το κόστος του handling γίνεται ακόμη μεγαλύτερο για τις εταιρίες καθώς υποχρεώνονται να ξοδέψουν επιπλέον χρήματα για τη βελτίωση των (κατά γενική ομολογία) χαμηλής ποιότητας προσφερόμενων υπηρεσιών στα ελληνικά αεροδρόμια. Αυτό, γιατί μέχρι σήμερα το handling αποτελεί μονοπώλιο της Ολυμπιακής. Η σταδιακή απελευθέρωση όμως της επίγειας εξυπηρέτησης από τον επόμενο χρόνο αναμένεται να μειώσει σημαντικά το κόστος των συγκεκριμένων τελών.

8.8 Ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.

Είναι, ίσως, ελάχιστα πιστευτό αλλά το τμήμα του συστήματος αερομεταφοράς της χώρας μας στο οποίο φαίνεται πως σημειώνονται σημαντικές βελτιώσεις είναι αυτό που αφορά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας.

Ήδη, από την περσινή τουριστική περίοδο τα δείγματα ήταν θετικά, και φέτος αναμένεται πως οι υπηρεσίες θα είναι σημαντικά αναβαθμισμένες με τη σταδιακή ένταξη σε υπηρεσία του νέου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Θα πρέπει, πάντως, να σημειώσουμε ότι πλέον η κίνηση των αεροσκαφών σε ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμίζεται από το Eurocontrol στις Βρυξέλλες (συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πτήσεων). Πάντως, οι όποιες καθυστερήσεις των μηνών του καλοκαιριού γίνονται σχεδόν πάντα αιτία να εξαπολυθούν δυσφημιστικές εκστρατείες εναντίον του τουρισμού της χώρας μας.

Δυσφημιστικές εκστρατείες που τις περισσότερες φορές είναι αδικαιολόγητες και σχεδόν πάντα υποκρύπτουν και τις επιδιώξεις των μεγάλων ξένων tour operators να εκμεταλλευθούν το γεγονός εκβιάζοντας για μείωση των τιμών των καταλυμάτων. Θα πρέπει πάντως να έχει κανείς υπόψη του ότι οι όποιες καθυστερήσεις σχετίζονται με την παθολογία του αεροδρομίου του Ελληνικού (μικρή χωρητικότητα, ένας διάδρομος απο/προσγείωσης) καθώς και με τις σημαντικές ελλείψεις των άλλων αεροδρομίων της χώρας. Μέρος των καθυστερήσεων επίσης δικαιολογείται από το γεγονός ότι το Eurocontrol έχει την ευθύνη μόνο για τις πτήσεις των αεροσκαφών που πετούν με τη χρήση οργάνων (IFR). Όσα πετούν VFR θεωρούνται επιπλέον αεροπορική κίνηση που επιβαρύνει περαιτέρω τη βεβαρημένη κίνηση του Ελληνικού. Φυσικά, το πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπιστεί δραστικά με τη λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων το 2001.



ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το τουριστικό φαινόμενο των αερομεταφορών όπως παρουσιάστηκε μέσα από τα κείμενα που προηγήθηκαν φαίνεται ότι αντιπροσωπεύει ένα τομέα με αρκετές ιδιαιτερότητες. Οι μηχανισμοί που τον πλαισιώνουν φαίνονται ανεπαρκείς σε κάποιες περιπτώσεις και άλλοτε υπερτερούν .

Ταυτόχρονα, μια σειρά από μεταβολές που επιτελούνται κατά καιρούς , οι οποίοι σχετίζονται άμεσα με το μέλλον των τουριστικών αερομεταφορών επηρεάζουν πάντοτε όλους τους τομείς που τον πλαισιώνουν.

Παρόλα αυτά , τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες για την προώθηση ασφαλούς, προγραμματισμένης και φθηνής αεροπορικής μεταφοράς για το όφελος όλων των λαών του κόσμου, ώστε να συμβάλλει στο αεροπορικό εμπόριο για να κατανοήσει, καθώς και να επιλύσει τα τυχόν προβλήματα που προκαλούνται στο πεδίο αυτό.

Κατά συνέπεια, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορών εκτιμάται ότι θα συνεχιστεί με τον ίδιο ρυθμό και στα επόμενα χρόνια, αυξάνοντας ακόμα περισσότερο τον ανταγωνισμό, αλλά και την ποικιλομορφία και ειδίκευση των υπηρεσιών αερομεταφοράς .

ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΓΡΑΦΤΕΙ ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Κατάρτιση μιας ευρωπαϊκής μαύρης λίστας αεροπορικών εταιριών

Θεσμικά όργανα - 18-11-2005 - 13:32

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί την κατάρτιση μιας ευρωπαϊκής μαύρης λίστας αεροπορικών εταιριών μετά τα έξι αεροπορικά δυστυχήματα του περασμένου καλοκαιριού. Τα δυστυχήματα αυτά, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου της 14ης Αυγούστου κοντά στην Αθήνα, οδήγησαν στο θάνατο 500 ανθρώπων, και προκάλεσαν φόβο και πολιτικές διαμαρτυρίες σε ολόκληρο τον κόσμο.

Δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή κατέληξαν σε συμφωνία, αναμένεται ότι η εν λόγω νομοθετική διαδικασία θα ολοκληρωθεί κατά το στάδιο της πρώτης ανάγνωσης, με τον σχετικό κανονισμό να αρχίζει να ισχύει 20 μέρες μετά τη δημοσίευσή του στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά πάσα πιθανότητα δηλαδή στις αρχές του 2006.

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ των τριών οργάνων επικυρώθηκε σήμερα από το Κοινοβούλιο μέσω της υιοθέτησης της έκθεσης της κ. Christine DE VEYRAC (ΕΛΚ-ΕΔ, FR) με 577 ψήφους υπέρ, 16 κατά και 31 αποχές καθώς και της έγκρισης μιας σειράς συμβιβαστικών τροπολογιών. Οι εν λόγω τροπολογίες αναλύονται κατωτέρω.

Συγκεκριμένα, εντός ενός μηνός από τη θέση σε ισχύ του κανονισμού, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να γνωστοποιήσει στην Επιτροπή την ταυτότητα των αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας στην επικράτειά του, μαζί με τους λόγους που οδήγησαν στην θέσπιση τέτοιων απαγορεύσεων και οποιεσδήποτε άλλες σχετικές πληροφορίες. Η Επιτροπή θα πρέπει στη συνέχεια να ενημερώσει τα άλλα κράτη μέλη σχετικά αυτές τις απαγορεύσεις λειτουργίας.

Μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή των πληροφοριών που γνωστοποιούνται από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα αποφασίσει, με βάση κοινά κριτήρια, σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και θα καταρτίσει τον κοινοτικό κατάλογο. Προηγουμένως όμως θα πρέπει να παρέχεται στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα η ευκαιρία να εκφράσει τις απόψεις του, κατά τη διάρκεια μιας διαδικασίας επείγοντος σε ορισμένες περιπτώσεις.

Όταν εξετάζεται αν ένας αερομεταφορέας πρέπει να απαγορευθεί, αξιολογείται κατά πόσον ικανοποιεί τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη τα εξής:

- επαληθευμένα στοιχεία σοβαρών ελλείψεων ασφαλείας εκ μέρους του αερομεταφορέα·
- ανικανότητα και/ή απροθυμία του αερομεταφορέα να αντιμετωπίσει ελλείψεις ασφαλείας·
- ανικανότητα και/ή απροθυμία των αρχών που είναι αρμόδιες για την εποπτεία ενός αερομεταφορέα, σε σχέση με την αντιμετώπιση ελλείψεων ασφαλείας.

Τουλάχιστον κάθε τρεις μήνες η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύει κατά πόσον είναι σκόπιμη η ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου είτε για να επιβληθεί απαγόρευση λειτουργίας αερομεταφορέα και να συμπεριληφθεί αυτός ο αερομεταφορέας στον κοινοτικό κατάλογο είτε για να αφαιρεθεί από τον κοινοτικό κατάλογο. Για την ενημέρωση του τελευταίου όλα τα κράτη μέλη και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας θα πρέπει να διαβιβάζουν στην Επιτροπή οποιαδήποτε πληροφορία μπορεί να είναι χρήσιμη.

Ο κοινοτικός κατάλογος και οποιαδήποτε τροποποίησή του θα πρέπει να δημοσιεύονται αμέσως στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το διαδίκτυο. Παράλληλα οι συμβαλλόμενοι για αεροπορικές μεταφορές, οι εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην επικράτεια των κρατών μελών θα πρέπει να εφιστούν την προσοχή των επιβατών για τον κοινοτικό κατάλογο, τόσο μέσω των ιστοθέσεών τους, όσο και, όπου αρμόζει, στους χώρους τους.

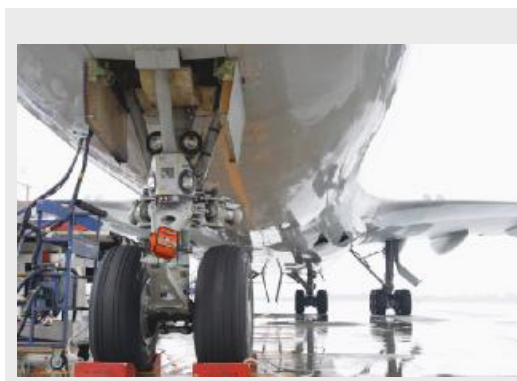
Σε καμία περίπτωση ο κανονισμός δεν εμποδίζει ένα κράτος μέλος να αντιδράσει σε απρόβλεπτο πρόβλημα ασφαλείας, θεσπίζοντας άμεση απαγόρευση λειτουργίας σε σχέση με την επικράτειά του. Επιπλέον, ένα κράτος μέλος θα μπορεί να επιβάλλει ή να συνεχίζει να επιβάλλει απαγόρευση λειτουργίας σε έναν αερομεταφορέα.

Κατά την κράτηση, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά θα πρέπει να ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα (ή αερομεταφορέων), ανεξάρτητα με τον τρόπο με τον οποίο έγινε η κράτηση.

Εάν η ακριβής ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων δεν είναι ακόμη γνωστή κατά τη στιγμή της κράτησης ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο επιβάτης πληροφορείται την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων αμέσως μόλις αυτή γίνει γνωστή.

Τέλος, ο επιβάτης θα έχει δικαίωμα επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου ή μεταφοράς με άλλη πτήση, εάν μετά την κράτηση ο αερομεταφορέας έχει

συμπεριληφθεί στον κοινοτικό κατάλογο και υπόκειται σε απαγόρευση λειτουργίας η οποία έχει οδηγήσει σε ακύρωση της σχετικής πτήσης.



ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ-ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΛΗΦΘΕΙ.

Με σχέδιο πρόσφατου κανονισμού που προτείνει η Επιτροπή απαγορεύει στους αερομεταφορείς και τα ταξιδιωτικά πρακτορεία να αρνούνται τη μεταφορά προσώπων με μειωμένη κινητικότητα, εκτός εάν υπάρχουν λόγοι ασφαλείας δεόντως, δικαιολογημένοι.

Παράλληλα παρέχει στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα το δικαίωμα σε ένα «πακέτο» συνδρομής σε αερολιμένες κατά την αναχώρηση, την άφιξη και τη διαμετακόμισή τους και καθιστά τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων υπεύθυνους για τη δωρεά παροχή αυτής της συνδρομής. Τους επιτρέπει ακόμα να επιβάλλουν ειδικές επιβαρύνσεις σε αερομεταφορείς για τη χρηματοδότηση της συγκεκριμένης συνδρομής. Τέλος, οι αεροπορικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν να είναι υπεύθυνες για τη συνδρομή παροχής επί του αεροσκάφους. Στον κλάδο των αερομεταφορών αλλά και εκτός από τον συγκεκριμένο χώρο επικρατεί η πεποίθηση ότι τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να έχουν

την ίδια αποτελεσματική πρόσβαση με το υπόλοιπο κοινό όταν ταξιδεύουν με αεροπλάνα. Και όλοι συμφωνούν ότι η πρόσβαση αυτή δεν θα πρέπει να συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Η αύξηση των εναέριων μεταφορών και η αυξανόμενη σημασία της για δουλειά ή για λόγους διασκέδασης σε συνδυασμό με περιορισμένο αριθμό ατυχημάτων που συχνά έχουν καταλήξει σε δικαστικές διαμάχες οδήγησε την Επιτροπή να αναλάβει ευρεία διαβούλευση για το ζήτημα παροχής συνδρομής σε αερολιμένες όσον αφορά τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Στην ίδια διαβούλευση τέθηκε επίσης το ερώτημα πως μια τέτοια συνδρομή θα ήταν δυνατό να ανταποκρίνεται σε όσα έχουν κοινά συμφωνηθεί και κρίθηκαν αναγκαία για τη διατήρηση των ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων στον συγκεκριμένο τομέα. Οι ευρωβουλευτές κατανόησαν ότι οι συγκεκριμένες διατάξεις εφαρμόζονται σε πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και όχι απλώς σε άτομα με αναπηρία. Κατά συνέπεια, σε ορισμένες περιπτώσεις οι ηλικιωμένοι θα έχουν το δικαίωμα παροχής συνδρομής όπως ζητείται από τον κανονισμό.

Κύρια θέματα

Βασικό ερώτημα που τέθηκε στην εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος ήταν ποιος θα πρέπει να είναι υπεύθυνος για την παροχή της υπηρεσίας που επιτρέπει σε πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα να έχουν πρόσβαση σε πτήσεις. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις οι ίδιες αεροπορικές εταιρείες παρέχουν αυτήν την υπηρεσία στους επιβάτές τους και κυριαρχεί η άποψη ότι αυτές θα πρέπει να φέρουν τη βασική ευθύνη. Από την άλλη πλευρά αυτό οδηγεί σε επανάληψη της προσπάθειας και της επένδυσης όταν περισσότεροι αερομεταφορείς χρησιμοποιούν έναν αερολιμένα. Στο πλαίσιο αυτό η εναλλακτική προσέγγιση είναι να καταστούν οι αερολιμένες υπεύθυνοι για την παροχή της υπηρεσίας από τη στιγμή άφιξης στον αερολιμένα μέχρι και την επιβίβαση. Ωστόσο με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται ερωτήματα σχετικά με το θέμα της δίκαιης χρηματοδότησης και την θέση των αεροπορικών εταιρειών που παρέχουν ήδη υπηρεσίες σε επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο γίνει τελικά δεκτό οι αερολιμένες θα χρειαστεί να

καταστούν οι βασικοί πάροχοι της υπηρεσίας με αποτέλεσμα να αναφύεται το ερώτημα σχετικά με τον τρόπο που θα χρηματοδοτηθεί η υπηρεσία αυτή.

Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν θα πρέπει να καταβάλουν άμεση επιβάρυνση. Αν ληφθεί υπόψη το τι συμβαίνει με την παροχή άλλων υπηρεσιών ακούγεται λογικό ότι οι αερολιμένες θα πρέπει να επιβαρύνουν τους αερομεταφορείς με την παροχή αυτής της υπηρεσίας τους επιβάτες τους. Η Επιτροπή δήλωσε ότι προτιμά αυτήν την επιλογή και πρότεινε να βασιστεί το καθεστώς επιβάρυνσης στο συνολικό αριθμό των επιβατών που κάθε αεροπορική εταιρεία μεταφέρει από ένα δεδομένο αερολιμένα. «Η επιβάρυνση του αερομεταφορέα θα πρέπει να είναι αναλογική προς το σύνολο όλων των επιβατών και όχι προς το σύνολο των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Η τιμολόγηση και άλλοι παράγοντες σημαίνουν ότι το προφίλ των πελατών κάθε αεροπορικής εταιρείας είναι διαφορετικό και μερικοί αερομεταφορείς, που μεταφέρουν επί παραδείγματι περισσότερους ηλικιωμένους επιβάτες, έχουν περισσότερους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Παρ' όλα αυτά, οποιοδήποτε καθεστώς επιβάρυνσης που κατανέμει το κόστος βάσει του αριθμού των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, θα δημιουργούσε αντικίνητρα για τη μεταφορά τέτοιων επιβατών και, με αυτόν τον τρόπο, θα ανέτρεπε το βασικό αντικειμενικό σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας» είπε η Επιτροπή.

Ενίσχυση της πρότασης

Με άρθρο του σχετικού σχεδίου κανονισμού επιτρέπεται στους αερομεταφορείς να αρνούνται την επιβίβαση σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα εάν πρόκειται να τηρηθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφάλειας. Για να εμποδιστεί σχετική κατάχρηση της διάταξης οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να καθορίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τους αερομεταφορείς και τις οργανώσεις που εκπροσωπούν άτομα με αναπηρία και επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Οι αρμοδιότητες που θα έχουν οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων θα πρέπει να είναι σαφείς και δεσμευτικές και παράλληλα θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα οι φορείς αυτοί να αναθέτουν τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες- με ειδική σύμβαση- σε φορέα που να εξειδικεύεται ή διαθέτει πείρα στην παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και σε επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Σε ορισμένους αερολιμένες και μικρότερα αεροδρόμια μπορούν να συμπεριληφθούν και οι αερομεταφορείς που θα γίνεται έπειτα από συμφωνία με τις

Επιτροπές Χρηστών Αερολιμένων. Το προσωπικό των αερομεταφορέων και των αερολιμένων θα χρειαστεί να παρακολουθήσει σειρά εκπαιδευτικών μαθημάτων σχετικά με το θέμα των ατόμων με αναπηρία και η κράτηση θέσεων μέσω Διαδικτύου θα πρέπει να είναι δομημένη με τρόπο που να εξασφαλίζει ότι τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα θα μπορούν να γνωστοποιούν εκ των προτέρων τις απαιτήσεις τους. Στο πλαίσιο αυτό αεροδρόμια με λιγότερους από δύο εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο δεν θα πρέπει να αποκλεισθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και οι επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικά προς και από απομακρυσμένες περιοχές ή χρησιμοποιούν αερολιμένες με μεταφορείς χαμηλού κόστους να επωφελούνται από τις διατάξεις του ίδιου κανονισμού.

Σχετικές τροπολογίες στο ίδιο σχέδιο αποσκοπούν στο να καταστούν οι ορισμοί περισσότεροι συμπαγείς. Έχει σημασία η σαφήνεια και γι' αυτόν τον λόγο ο όρος «πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα» αντικαθίσταται από τον όρο «πρόσωπα με αναπηρία και επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα». Ο δεύτερος όρος περιλαμβάνει τους τυφλούς, εν μέρει τυφλούς, κουφούς, βαρήκοους και όλους εκείνους με περιορισμένη πνευματική ικανότητα οι οποίοι δεν χαρακτηρίζονται αναγκαστικά από περιορισμένη «κινητικότητα» όταν ταξιδεύουν αλλά, αντιθέτως, από περιορισμένο βαθμό επικοινωνίας, προσανατολισμού και ανεξαρτησίας.

Το παραπάνω κείμενο δημοσιεύθηκε στον ιστοχώρο [disabled.gr](http://www.disabled.gr). Μπορείτε να βρείτε ανάλογα κείμενα στην διεύθυνση <http://www.disabled.gr>



Τα δικαιώματα του ταξιδιώτη με ανακοίνωση του Ινστιτούτου
καταναλωτών INKA (24-07-2005)

- Κατά την αγορά αεροπορικών υπηρεσιών, ζητάτε πάντοτε από την αεροπορική εταιρία ή το τουριστικό γραφείο, έγγραφη αναλυτική ενημέρωση για την κατηγορία των υπηρεσιών αυτών και τους όρους της συμβάσεως, που συνάπτετε την στιγμή που αγοράζετε το εισιτήριό σας. Ιδιαίτερως εάν αγοράζετε εισιτήριο με ανοικτή ημερομηνία επιστροφής, απαιτήστε την στιγμή της αγοράς αναλυτική, έγγραφη ενημέρωση ως προς τις προθεσμίες και τους όρους, που έχει υποχρέωση η αεροπορική εταιρία να εκπληρώσει.
- Εάν αγοράζετε οργανωμένο ταξίδι (πτήση και διαμονή ή άλλες υπηρεσίες) η ενημέρωση παρέχεται και μέσω διαφημιστικού φυλλαδίου, πάντα όμως πρέπει να είναι έγγραφη, πλήρης και ακριβής. Ο διοργανωτής του ταξιδιού ή ο πωλητής είναι υποχρεωμένος να ασφαλίσει μέσω ασφαλιστικής εταιρίας τις υπηρεσίες του, προκειμένου να προστατεύεστε από απρόβλεπτα γεγονότα, όπως, π.χ. η αδυναμία εκτελέσεως της πτήσης. Ελέγξτε επομένως, εγκαίρως εάν έχει τηρηθεί αυτή η υποχρέωση από το τουριστικό γραφείο.
- Αν αναχωρείτε με τακτική πτήση από οποιοδήποτε αεροδρόμιο εντός Ευρωπαϊκής Ενώσεως και, μολονότι παρουσιασθήκατε εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων, η αεροπορική εταιρία σας αρνείται την επιβίβαση λόγω υπεράριθμων κρατήσεων, ο αερομεταφορέας θα έχει την υποχρέωση να απευθύνει αρχικά `έκκληση σε εθελοντές`, για να παραιτηθούν της κράτησης τους, με το ανάλογο αντιστάθμισμα. Για τους υπόλοιπους επιβάτες, η εταιρία οφείλει α) χρηματική αποζημίωση, β) τη δυνατότητα επιλογής θέσης σε άλλη πτήση με ταυτόχρονη καταβολή της τιμής του εισιτηρίου και γ) την παροχή βοήθειας κατά τη διάρκεια της αναμονής. Σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης, η αεροπορική εταιρία οφείλει να παρέχει αντίστοιχες επιλογές, όπως στην περίπτωση της άρνησης επιβίβασης. Δεν είναι υποχρεωμένη σε κάποιο είδος αποζημίωσης εάν μπορεί να αποδείξει `έκτακτες περιστάσεις που δεν μπορούσαν να αποφευχθούν`, ή στην περίπτωση που είχε ενημερώσει τον επιβάτη πέντε ημέρες πριν από την πτήση του. Σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης, οι επιβάτες θα μπορούν να επιλέξουν μεταξύ της δυνατότητας αλλαγής πτήσης ή καταβολής της αξίας του εισιτηρίου με την παροχή βοήθειας κατά την περίοδο αναμονής.
- Στις αποσκευές που παραδίδετε για μεταφορά, μην τοποθετείτε είδη μεγάλης αντικειμενικής ή υποκειμενικής αξίας. Μάθετε ότι σε περίπτωση απώλειας, η αεροπορική εταιρία αποζημιώνει με βάση το βάρος και όχι την πραγματική αξία του περιεχομένου των αποσκευών. Εάν πάντως, οι αποσκευές σας περιέχουν είδη αξίας, δηλώστε το εκ των προτέρων. Εάν κατά την άφιξη στον προορισμό σας, διαπιστώσετε απώλεια ή φθορά της αποσκευής σας,

δηλώστε το αμέσως στην αεροπορική εταιρία και συμπληρώστε το ειδικό έντυπο για την αναζήτηση της αποσκευής, την αποκατάσταση ή αντικατάσταση της ή την αποζημίωση σας.

Η **Ευρωπαϊκή Ένωση** έχει καθιερώσει τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς και εργάζεται για την ενίσχυσή τους. Ιδού λοιπόν τα κυριότερα δικαιώματα που απολαμβάνει ο επιβάτης σήμερα:

- Όταν ο επιβάτης το ζητά, ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να του παρέχει άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες που απεικονίζονται στο σύστημα του ηλεκτρονικού υπολογιστή, επιτρέποντας του να δει την οθόνη ή εκτυπώνοντας τα απεικονιζόμενα σε αυτή στοιχεία.
- Εάν η κράτηση του εισιτηρίου γίνεται από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ή απευθείας από την αεροπορική εταιρία, αυτοί υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στον επιβάτη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία στο σύστημα του ηλεκτρονικού υπολογιστή αναφορικά με:
 - ο την ταυτότητα του αερομεταφορέα, ο οποίος θα εκτελέσει πράγματι την υπηρεσία μεταφοράς σε αντίθεση με τον αερομεταφορέα ο οποίος μνημονεύεται στο εισιτήριο,
 - ο τις αλλαγές των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
 - ο τους παρεμβαλλόμενους κατά τη διαδρομή του ταξιδιού σταθμούς, και
 - ο τις μετεπιβιβάσεις μεταξύ των αεροδρομίων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

Ένας επιβάτης, στον οποίο αρνούνται την επιβίβαση σε πτήση που έχει γίνει υπερβολικός αριθμός κρατήσεων δικαιούται:

- Να επιλέξει μεταξύ επιστροφής χωρίς οικονομική κύρωση του κόστους εισιτηρίου για το μη πραγματοποιηθέν τμήμα του ταξιδιού, προώθηση προς τον τελικό του προορισμό με την πρώτη διαθέσιμη ευκαιρία και προώθηση σε μεταγενέστερη ημερομηνία της επιλογής του. Αν ο επιβάτης επιλέξει να προωθηθεί με την πρώτη διαθέσιμη ευκαιρία και αυτή η προώθηση γίνεται από άλλο αεροδρόμιο, ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει το κόστος ταξιδιού προς αυτό το άλλο αεροδρόμιο.
- Ανεξάρτητα από την επιλογή του επιβάτη, βάσει της προηγούμενης παραγράφου, άμεση καταβολή από τον αερομεταφορέα μιας ελάχιστης οικονομικής αποζημίωσης που ανέρχεται σε:
 - ο 150 ευρώ για πτήσεις μέχρι 3.500 χλμ.
 - ο 300 ευρώ για πτήσεις άνω των 3.500 χλμ. ανάλογα με τον τελικό προορισμό όπως αναφέρεται στο εισιτήριο.

Αυτή η κατ' αποκοπήν αποζημίωση δύναται να μειωθεί κατά 50% όταν ο επιβάτης επιλέξει την προώθηση στον τελικό του προορισμό με πρώτη ευκαιρία αν ο χρόνος άφιξης δεν υπερβαίνει τον αρχικά προγραμματισμένο χρόνο άφιξης κατά δύο ώρες για πτήσεις μέχρι 3.500 χλμ., και κατά τέσσερις ώρες για πτήσεις άνω των 3.500 χλμ. (σε κάθε περίπτωση, η αποζημίωση αυτή δεν γίνεται να υπερβαίνει την τιμή του εισιτηρίου προς τον τελικό του προορισμό). Ακόμα, ο αερομεταφορέας υποχρεούται να καλύψει τις δαπάνες μιας τηλεφωνικής κλήσης και ενός μηνύματος μέσω τηλετύπου, όπως και να προσφέρει επαρκή γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με τον χρόνο αναμονής των επιβατών.

Διάθεση καταλύματος σε ξενοδοχείο με δαπάνη του αερομεταφορέα όταν είναι απαραίτητη η παραμονή πρόσθετης μιας ή περισσότερων νυκτών.

Αρχικά, όταν οι αεροπορικές εταιρίες αναμένουν άρνηση επιβίβασης σε επιβάτες, και πριν από οποιαδήποτε άλλη ενέργεια, θα υποχρεούνται να ζητούν εθελοντές που θα ήταν πρόθυμοι να παραχωρήσουν τη θέση τους έναντι ορισμένων παροχών. Με άλλα λόγια, θα προσπαθούν να έρθουν σε συμφωνία με επιβάτες οι οποίοι ενδιαφέρονται να παραχωρήσουν τις θέσεις τους. Μόνον εάν δεν υπάρχει επαρκής αριθμός εθελοντών θα επιτρέπεται να αρνούνται την επιβίβαση σε επιβάτες παρά τη θέληση τους. Δεύτερον, εάν όλες οι αεροπορικές εταιρίες ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αρνηθούν την επιβίβαση στους επιβάτες, θα πρέπει να καταβάλλουν αποζημιώσεις αποτρεπτικού ύψους:

- 250 ευρώ για πτήσεις κάτω των 1.500 χλμ.,
- 400 ευρώ για ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χλμ. και για άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ.,
- 600 ευρώ για όλες τις άλλες πτήσεις.

Επιπλέον της χρηματικής αποζημίωσης, οι **επιβάτες στους οποίους αρνείται η πρόσβαση** θα εξακολουθήσουν να έχουν τα εξής δικαιώματα:

- Την επιλογή μεταξύ επιστροφής της τιμής του εισιτηρίου τους και εναλλακτικής πτήσης, και
- Γεύματα, αναψυκτικά και διαμονή σε ξενοδοχείο.

Όταν οι αεροπορικές εταιρίες ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ματαιώνουν πτήση με δική τους υπαιτιότητα, οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα αποζημίωσης βάσει ποσού που καθορίζεται σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, εκτός εάν:

- ενημερωθούν δύο εβδομάδες πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης, ή
- ενημερωθούν εγκαίρως και προωθηθούν με άλλη πτήση στον προορισμό τους σε χρονικό διάστημα που δεν απέχει πολύ από τον χρόνο αναχώρησης της αρχικής τους πτήσης.

Επιπλέον, **σε περίπτωση ακύρωσης**, οι επιβάτες έχουν επιπλέον τρία άλλα δικαιώματα:

1. Γεύματα και αναψυκτικά, και
2. διαμονή σε ξενοδοχείο, όταν η ακύρωση υποχρεώνει τον επιβάτη να διανυκτερεύσει, και
3. επιστροφή, όταν η ματαίωση καθυστερεί τον επιβάτη για τουλάχιστον πέντε ώρες.

Όταν οι αεροπορικές εταιρίες αναμένουν λογικά μεγάλη καθυστέρηση θα υποχρεούνται να παρέχουν στους επιβάτες:

- γεύματα και αναψυκτικά, και

- ο διαμονή σε ξενοδοχείο, όταν η καθυστέρηση υποχρεώνει τον επιβάτη να διανυκτερεύσει, και
- ο χρηματική επιστροφή, όταν η καθυστέρηση που προκαλείται στους επιβάτες είναι τουλάχιστον πέντε ώρες.

Το πρώτο βήμα, που πρέπει να κάνει ο επιβάτης είναι να έλθει σε επαφή με την αεροπορική εταιρία ή το διοργανωτή των οργανωμένων διακοπών. Εάν ο επιβάτης πιστεύει ότι δεν τηρήθηκε ο νόμος, πρέπει ο/η ίδιος /-α να έλθει σε επαφή με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ή την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Όταν κάποιος επιβάτης υποστεί ζημία επειδή δεν τηρήθηκε η κοινοτική νομοθεσία, μπορεί να συντρέχουν οι λόγοι άσκησης ιδιωτικής αγωγής ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Μπορούν επίσης να σας προσφέρουν συμβουλές ή υποστήριξη το INKA, καθώς και οι οργανώσεις των επιβατών.

Αυστηρότεροι κανόνες στους αερομεταφορείς για τα ΑΜΕΑ *7/5/2007-16:40*

Στις 26 Ιουλίου τίθεται σε εφαρμογή για τις αεροπορικές εταιρείες, ο κανονισμός της ΕΕ που περιγράφει τις προϋποθέσεις για την προστασία των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΕΑ), όταν μετακινούνται αεροπορικώς.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 1107/2006 της ΕΕ:

- Οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να αρνηθούν την αποδοχή κράτησης ή την επιβίβαση ενός ατόμου για λόγους αναπηρίας (σωματική αναπηρία, τύφλωση, κώφωση) ή λόγω ηλικίας υπό τον όρο ότι ο ενδιαφερόμενος έχει έγκυρο εισιτήριο και κράτηση.
- Σε περίπτωση αιτιολογημένης άρνησης επιβίβασης ΑΜΕΑ, δίδεται το δικαίωμα επιστροφής των χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση.
- Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης οφείλουν να διαθέτουν τα απαραίτητα μέσα για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ, ενώ το προσωπικό που συναλλάσσεται με οποιονδήποτε τρόπο με τα ΑΜΕΑ θα πρέπει να υποστεί σχετική εκπαίδευση.

Ένα χρόνο αργότερα, στις 26 Ιουλίου του 2008 θα πρέπει όλα τα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να έχουν την κατάλληλη υποδομή για την απρόσκοπτη πρόσβαση των ΑΜΕΑ σε όλους τους χώρους (ράμπες, ειδικοί διάδρομοι).

ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΓΡΑΦΤΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΑΤΑ

Αυξημένη κατά **7,6%** κατεγράφη το 2005 η επιβατική κίνηση, συγκριτικά με το 2004, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποίησε η **International Air Transport Association - IATA**. Σχολιάζοντας το μέγεθος της αύξησης, ο Γενικός Διευθυντής και CEO της IATA, κ. **Giovanni Bisignani**, ανέφερε ότι *"η αεροπορική βιομηχανία επιστρέφει σε κανονικούς ρυθμούς ανάπτυξης, ύστερα από τα σοκ, που υπέστη το 2001 και έπειτα. Η αύξηση της κίνησης επιβατών είναι μικρότερη από αυτήν που σημειώθηκε το 2004 (+15,3%), αλλά μεγαλύτερη από την ιστορική αύξηση του 6%"*.

Αναφορικά με τις περιοχές, μόνο η **Λατινική Αμερική** και η **Μέση Ανατολή** εμφάνισαν διπλάσια αύξηση στην κίνηση επιβατών τους το 2005, με ποσοστά **11,4%** και **13,1%**, αντίστοιχα.

Παρόλη την αύξηση όμως της κίνησης, οι αερομεταφορές την χρονιά που μας πέρασε εμφάνισαν απώλειες, ύψους **6** δισ. δολαρίων και μάλιστα οι εκτιμήσεις της IATA για το 2006, αν και πάλι κάνουν λόγο για αύξηση της κίνησης μεταξύ **5%-6%**, προβλέπουν ότι και φέτος θα υπάρξουν απώλειες, ύψους **4** δισ. δολαρίων.



Γαλανοί ουρανοί για τους επιβάτες της ΕΕ

Μεταφορές - 26-01-2006 - 15:55

Είχατε ποτέ προβλήματα με τις πτήσεις; Χάλασαν τα σχέδιά σας λόγω μεγάλων καθυστερήσεων ή ακύρωσης πτήσης; Μια πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, σχετικά με την αποζημίωση των επιβατών που τους αρνείται η επιβίβαση ή αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις, θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις. Το Δικαστήριο ευθυγραμμίστηκε με τους κανόνες που συμφωνήθηκαν από το Κοινοβούλιο και τους ευρωπαίους υπουργούς. Στόχος των κανόνων ήταν να παράσχουν μεγαλύτερη προστασία στους επιβάτες.



Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο υποστηρίζει τα δικαιώματα των επιβατών

Ο Paolo Costa, Πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, δέχτηκε με ικανοποίηση την απόφαση του Δικαστηρίου, σημειώνοντας ότι η νομοθεσία εισήγαγε τεράστιες βελτιώσεις στα δικαιώματα των επιβατών στην ΕΕ σε περίπτωση ακύρωσης πτήσης, άρνησης επιβίβασης ή μεγάλων καθυστερήσεων.

Οι κανόνες για την παροχή αποζημίωσης εισήχθησαν τον Φεβρουάριο του 2005, αλλά αμφισβητήθηκαν σε βρετανικό δικαστήριο από την Ευρωπαϊκή Ένωση Αεροπορικών Εταιριών Χαμηλού Κόστους (ELFAA) και τη Διεθνή Ένωση Εναέριων Μεταφορών (IATA). Οι ενώσεις αυτές υποστήριξαν ότι η νομοθεσία εισάγει διακρίσεις και περιορίζει τις επιλογές του καταναλωτή. Επίσης, ισχυρίστηκαν ότι πέρα από την άδικη διάκριση ενάντια στους αερομεταφορείς σε σύγκριση με τα τρένα, τα φέριμποτ και τα λεωφορεία, η νομοθεσία αντίκειται στη Συνθήκη του Μόντρεαλ, ήτοι την διεθνή συνθήκη που ρυθμίζει την ευθύνη των αεροπορικών εταιριών σε περίπτωση καθυστέρησης. Το βρετανικό ανώτατο δικαστήριο ζήτησε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να αποφασίσει κατά πόσο η νομοθεσία αντίκειται στους κανόνες της ΕΕ.

Οι ενώσεις των αεροπορικών εταιριών "πάγωσαν" με την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το οποίο έκρινε ότι "οι επιβάτες, των οποίων οι πτήσεις ακυρώνονται ή έχουν μεγάλη καθυστέρηση, αντικειμενικά βρίσκονται σε διαφορετική κατάσταση σε σύγκριση με τους επιβάτες άλλων μέσων μεταφοράς σε περίπτωση συμβάντων της ίδιας φύσης." Επιπλέον, όπως ισχυρίστηκε το Δικαστήριο, η ρύθμιση δεν αντίκειται στη Συνθήκη του Μόντρεαλ, επειδή αφορά "μέτρα άμεσης αποζημίωσης". Σύμφωνα με τη Συνθήκη "οι επιβάτες μπορούν να ασκήσουν ατομικά αγωγή ζητώντας αποζημίωση για ζημιές" μετά την καθυστέρηση μιας πτήσης.

Ο κ. Costa δήλωσε ότι ελπίζει ότι αυτό να είναι το τέλος του όλου ζητήματος και ευχήθηκε η εφαρμογή και τήρηση του κανονισμού από τα κράτη μέλη να σημάνει το τέλος της επαναφοράς του ζητήματος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για "εξέταση μεμονωμένων υποθέσεων."

Οι ευρωπαϊκοί κανόνες αναγκάζουν τους αερομεταφορείς να αποζημιώνουν και να βοηθούν τους επιβάτες σε περίπτωση υπερπλήρωσης, ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης πτήσεων. Οι παροχές μπορούν να περιλαμβάνουν γεύματα και αναψυκτικά, τηλεφωνήματα και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο. Το ποσό αποζημίωσης μπορεί να είναι ύψους έως και €600 συνοδευόμενο από την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου αλλά και μια δωρεάν πτήση επιστροφής.

