

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ : ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

CASE STUDY: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ



ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ : ΙΡΙΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΤΡΑ – 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ MANAGEMENT ΓΕΝΙΚΑ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο.....	9
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ	9
§1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ.....	9
§1.2.ΑΡΧΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ.....	11
§1.2.1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ.....	11
§1.2.1.1 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ	11
§1.2.1.2 ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ.....	12
§1.2.1.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ.....	12
§1.2.1.4 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ	13
§1.2.2 ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	13
§1.2.2.1 Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	13
§1.2.2.2 ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑ ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗΣ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ	14
§1.2.3 ΑΛΛΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	14
§1.2.3.1 ΤΕΛΩΝΕΙΟ.....	14
§1.2.3.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ	14
§1.2.3.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ ΙΚΑ.....	14
§1.2.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	15
§1.2.5 ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΕΙΣ	15
§1.2.5.1 ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	15
§1.2.5.2 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ.....	15
§1.2.5.3 ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (CARGO)	15
§1.2.5.4 ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ	16
§1.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	17
§1.3.1 ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ.....	17
§1.3.1.1 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ	17
§1.3.1.2 ΤΑΥΤΟΠΡΟΣΩΠΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	17
§1.3.2 ΑΙΘΟΥΣΕΣ V.I.P.	17
§1.3.3 ΤΜΗΜΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ	18
§1.3.4 ΤΜΗΜΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ (LOST AND FOUND).....	18
§1.4 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣΜΟΣ.....	18
§1.5 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	19
§1.5.1 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ	19
§1.5.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ.....	19
§1.5.2 ΑΣΚΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ	21
§1.5.3 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΟΠΤΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	24
§1.5.4 ΑΣΚΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΟΠΤΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο.....	26

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	26
§2.1 <i>ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.)</i>	26
§2.1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ	26
§2.1.2 ΑΠΟΣΤΟΛΗ.....	27
§2.1.3 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	27
§2.1.4 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ Υ.Π.Α.	28
§2.1.5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ (ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΡΘΩΣΗ) ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ Υ.Π.Α.	29
§2.2 <i>ICAO ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ</i>	33
§2.2.1 ΠΕΝΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣ	34
§2.2.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΤΟΥ ICAO	34
§2.2.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ICAO	35
§2.3 <i>I.A.T.A.</i>	36
§2.3.1 I.A.T.A. – ΜΕΛΗ	38
§2.3.2 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΗΣ I.A.T.A.	38
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο.....	40
ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ	
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	40
§3.1 <i>ΓΕΝΙΚΑ</i>	40
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο.....	42
ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»	
.....	42
§4.1 <i>ΙΣΤΟΡΙΑ</i>	42
<i>«ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.». ΜΙΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ</i>	
<i>ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ.....</i>	42
§4.2 <i>ΤΟ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</i>	44
§4.3 <i>Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ</i>	45
§4.3.1 <i>ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ</i>	46
§4.3.2 <i>ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ</i>	46
§4.3.3 <i>ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ</i>	47
§4.3.4 <i>ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ</i>	48
§4.3.5 <i>ΦΟΡΕΙΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ</i>	48
§4.3.6 <i>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</i>	49
§4.3.7 <i>ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ</i>	50
§4.3.8 <i>Η ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΤΟ 2005</i>	52
§4.4 <i>ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»</i>	57
§4.4.1 <i>ΓΕΝΙΚΑ</i>	57
§4.4.2 <i>ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ</i>	58
§4.4.3 <i>ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</i>	59
§4.4.4 <i>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</i>	61
§4.4.5 <i>ΤΗΡΗΣΗ ΑΡΧΕΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</i>	61
§4.5 <i>ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</i>	62
§4.5.1 <i>ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ</i>	62
§4.5.2 <i>ΓΕΝΙΚΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ ΤΟΜΕΩΝ</i>	63
§4.5.3 <i>ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</i>	63

§4.5.4 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ.....	64
§4.5.5 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	65
§4.5.6 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ	65
§4.5.7 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ.....	66
§4.5.8 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	66
§4.5.9 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	67
§4.5.10 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	67
§4.5.11 ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	67
§4.5.12 ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	68
§4.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	68
§4.6.1 ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	68
§4.6.2 ΔΟΥΦΟΡΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	69
§4.6.3 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	69
§4.6.4 ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	70
§4.6.5 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ CATERING EN ΠΤΗΣΕΙ	70
§4.6.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ	70
§4.6.7 ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ.....	71
§4.6.8 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ	71
§4.7 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ	72
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	74
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	74

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή μου Κύριο Παναγόπουλο Αναστάσιο αλλά και σε όλους τους υπόλοιπους καθηγητές του Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας για τη βοήθειά τους. Επίσης χρωστάω ένα θερμό ευχαριστώ στους γονείς μου που με στήριξαν σε όλα μου τα μαθητικά και φοιτητικά χρόνια.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή προσεγγίζει το θέμα της οργάνωσης και διοίκησης αεροδρομίων και λαμβάνοντας ως υπόθεση εργασίας τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», αναλύει την οργάνωση και διοίκηση αυτού του αεροδρομίου.

Ο λόγος που επέλεξα το θέμα της εργασίας μου είναι κατά πρώτων το ενδιαφέρον μου για τα αεροδρόμια και κατά δεύτερον διότι δουλεύοντας στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχω τη δυνατότητα να παρουσιάσω κάποια επιπλέον πράγματα.

Η εργασία αυτή αποτελείται από εισαγωγικά στοιχεία και τέσσερα κεφάλαια.

Στα εισαγωγικά στοιχεία γίνεται μια σύντομη αναφορά στον ορισμό και στα βασικά στοιχεία του management. Στη συνέχεια αναλύονται ποια είναι τα αναγκαία στοιχεία για να οργανωθεί και να διοικηθεί σωστά ένα αεροδρόμιο.

Στο πρώτο κεφάλαιο αφού δίδονται οι ορισμοί των διαφόρων εννοιών και υπηρεσιών, παρουσιάζονται τόσο οι δημόσιες αρχές που έχουν παρουσία στο αεροδρόμιο, όσο και οι ιδιωτικές εταιρίες και λοιποί φορείς. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών και αεροδρομίου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται εκτενής παρουσίαση των Αεροπορικών Αρχών που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των αεροδρομίων.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις συμβάσεις, κανόνες και άρθρα του Διεθνούς αεροπορικού Δικαίου.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται αναλυτικά η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Πρώτα παρουσιάζεται το ιστορικό της κατασκευής του και στη συνέχεια η οργάνωση και διοίκησή του. Επίσης παρουσιάζονται και κάποιοι πίνακες με στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όταν οι πρωτοπόροι αεροπόροι κατάφεραν να πραγματοποιήσουν το όνειρό τους και να πετάξουν, με συσκευές βαρύτερες από τον αέρα, ήταν απίθανο, όση φαντασία και να είχαν να διανοηθούν μεταγενέστερες εξελίξεις.

Σήμερα το αεροπλάνο έχει γίνει το πιο τέλειο, άνετο, ταχύ και ασφαλές μέσο μεταφοράς. Οι πραγματικότητες κατέκτησαν το αεροπλάνο το πλέον χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς.

Με την όλη εξέλιξη που πήρε τα τελευταία χρόνια ο Τουρισμός και η τεχνοκρατική και καταναλωτική κοινωνία μας, εκατομμύρια ταξιδιώτες μετακινούνται συνέχεια από χώρα σε χώρα και από Ήπειρο σε Ήπειρο, αλλά και σε μικρότερες αποστάσεις, δηλαδή από Πόλη σε Πόλη.

Αυτή λοιπόν η πελατεία των αεροπορικών επιχειρήσεων, πρέπει να είναι ευχαριστημένη, για να είναι μόνιμη αφ' ενός και να πληθύνει αφ' ετέρου, διότι έτσι μόνο θα εξασφαλιστεί η επιβίωση και η άνθιση των αεροπορικών επιχειρήσεων.

Έτσι στα διάφορα κράτη σε όλο τον κόσμο διαθέτουν και διέθεσαν δισεκατομμύρια για να οργανώσουν Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, να κατασκευάσουν τους πιο μεγάλους, τέλειους και εξυπηρετικούς αερολιμένες και όλα αυτά για χάρη των πελατών.

Όπως λοιπόν για όλες τις οργανωμένες επιχειρήσεις απαιτείται η σωστή οργάνωση και διοίκηση για την επιτυχή λειτουργία τους, έτσι και για να επιτύχει ένα αεροδρόμιο, οι υπεύθυνοι πρέπει να λάβουν σοβαρά υπ' όψιν τους τον τρόπο με τον οποίο θα οργανώσουν και θα διοικήσουν ένα αεροδρόμιο.

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ MANAGEMENT ΓΕΝΙΚΑ

Η επιστημονική μελέτη του μάνατζμεντ (του οποίου η πιο πιστή μετάφραση στα Ελληνικά είναι “Οργάνωση και Διοίκηση”) άρχισε μόλις στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Δεν είναι τυχαίο ότι το αυξανόμενο ενδιαφέρον για την κατανόηση του μάνατζμεντ καλλιεργήθηκε από την πρόοδο εκβιομηχάνισης, την οποία με τη σειρά του ωφέλησε και η οποία τόσο μεταβάλλει το σύγχρονο κόσμο και αποτελεί χαρακτηριστικό του.

Το μάνατζμεντ, όπως ορίζεται λεξικά, είναι «η πράξη, η τέχνη ή ο τρόπος διοίκησης, διαχείρισης, ελέγχου, καθοδήγησης. Η ικανότητα διοίκησης, η εκτελεστική ικανότητα». Ένας σύγχρονος μάνατζερ θα μπορούσε να το χαρακτηρίσει ως «την επίτευξη των στόχων μιας επιχείρησης μέσω του προσδιορισμού τους, της οργάνωσης της εργασίας, της υποκίνησης των άλλων, της στελέχωσης των θέσεων, του ελέγχου του εργατικού δυναμικού και των πρώτων υλών και της αξιολόγησης της ολοκληρωμένης προσπάθειας».

Οι βασικές λειτουργίες του μάνατζμεντ είναι ο προγραμματισμός, η οργάνωση, η διοίκηση, ο συντονισμός και ο έλεγχος ενώ οι αρχές του μάνατζμεντ είναι ο καταμερισμός εργασίας, η εξουσιοδότηση, η πειθαρχία, η ενότητα διοίκησης, η ενότητα κατεύθυνσης, η ατομική υπακοή, η ανταμοιβή, ο συγκεντρωτισμός, η διοικητική κλίμακα ιεραρχίας, η τάξη, η ισότητα, η σταθερότητα προσωπικού, η πρωτοβουλία και το ομαδικό πνεύμα.

Όπως λοιπόν σε κάθε επιτυχημένη επιχείρηση απαιτούνται τα παραπάνω στοιχεία για την επίτευξη της σωστής και ομαλής λειτουργίας, έτσι και για να λειτουργήσει με επιτυχία ένα αεροδρόμιο χρειάζεται να ακολουθηθούν οι παραπάνω λειτουργίες και αρχές του μάνατζμεντ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

§1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ

Πριν ξεκινήσουμε να αναλύουμε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διοικηθεί ένα αεροδρόμιο για να λειτουργήσει σωστά, καλό θα είναι να ορίσουμε τι ακριβώς εννοούμε λέγοντας “αεροδρόμιο ή αερολιμένας”.

Λέγοντας **Αεροδρόμιο** εννοούμε κάθε στερεά ή υδάτινη επιφάνεια η οποία είναι προορισμένη να χρησιμοποιείται για την άφιξη και αναχώρηση αεροπλάνων.

- *Τελωνειακός αερολιμένας*: Καλείται κάθε αεροδρόμιο στο έδαφος ή στη θάλασσα που διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και κτίρια και τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό και καταλλήλως διασκευασμένους διαδρόμους απογείωσης και προσγείωσης αεροσκαφών. Σε αυτούς εδρεύουν κρατικές αρχές οι οποίες είναι εντεταλμένες με τον αερολιμενικό, τελωνειακό και εν γένει μεταναστευτικό έλεγχο εισόδου και εξόδου των αεροσκαφών, των επιβατών και διαφόρων φορτίων και διάφορες υπηρεσίες εδάφους για την άρτια εξυπηρέτηση των αφικνούμενων και αναχωρούντων, των σταθμευμένων αεροσκαφών, επιβατών και φορτίων.
- *Διεθνής Αερολιμένας*: Καλείται κάθε τελωνειακός αερολιμένας που είναι στη διάθεση της Διεθνούς αεροναυτιλίας για την εξυπηρέτηση διεθνών εναέριων γραμμών.
- *Βοηθητικό αεροδρόμιο*: Καλείται κάθε στερεά ή υδάτινη επιφάνεια η οποία προορίζεται για την προσγείωση ή απογείωση αεροσκαφών, τα οποία βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη να διακόψουν την πτήση τους και να προσγειωθούν.
- *Αεροδρόμιο εναλλαγής*: Καλείται κάθε αεροδρόμιο που προορίζεται εις το σχέδιο πτήσεως, σε αεροδρόμιο καταφυγής στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού καθώς αρχικά είχε προγραμματιστεί.



Λέγοντας **Αερολιμένας** εννοούμε κάθε αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται σαν κέντρο εναέριων εμπορικών μεταφορών και είναι εφοδιασμένο με τις απαραίτητες για το σκοπό αυτό εγκαταστάσεις. Οι αερολιμένες διακρίνονται σε:

- *Κρατικούς*: Είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από το Κράτος.
- *Δημοτικούς ή Κοινοτικούς*: Είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από Δήμους ή Κοινότητες, κατόπιν αδείας του Υπουργείου Συγκοινωνιών.
- *Ιδιωτικούς*: Είναι εκείνοι που ιδρύονται από ιδιώτες ή Εταιρίες και εκμεταλλεύονται από αυτούς είτε για ίδια χρήση είτε για εξυπηρέτηση του κοινού κατόπιν αδείας του αρμόδιου Υπουργείου.

Στην άδεια που χορηγείται από το Κράτος, μπορεί να μπει περιορισμός ότι αυτή εκδίδεται για ορισμένο χρόνο μόνο και ότι το Κράτος επιφυλάσσει για τον εαυτό του το δικαίωμα της εξαγοράς του υλικού που χρησιμοποιήθηκε για την εκμετάλλευση καθώς και των εγκαταστάσεων.

Η άδεια που δίδεται σε Ιδιώτες ή Εταιρίες για την ίδρυση αερολιμένων προϋποθέτει ότι οι Ιδιώτες και τα μέλη της Εταιρίας πρέπει να είναι Έλληνες.

Στην περίπτωση Α.Ε., το κεφάλαιο σύμφωνα με τον κατάλογο των μετοχών είναι και θα διατηρηθεί Ελληνικό, κατά τα 60% τουλάχιστον και ότι ο Διευθυντής και τα 2/3 των μελών του Δ.Σ. θα είναι Έλληνες πολίτες.

Εάν η Εταιρία που πήρε άδεια παύσει να πληροί τους απαραίτητους όρους, πρέπει αμέσως να εγκαταλείψει την εκμετάλλευση της επιχείρησης.

Οι αερολιμένες για την εξυπηρέτηση του κοινού ανεξάρτητα από τον φορέα που ανήκουν, είναι ανοιχτοί για όλα τα εθνικά αεροπλάνα. Τα αεροπλάνα ξένης εθνικότητας

για να προσγειωθούν σε αυτούς χωρίς ειδική άδεια πρέπει να έχουν τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Να είναι κανονικά γραμμένα στο μητρώο ενός κράτους που έχει κυρώσει την Διεθνή σύμβαση των Παρισίων, ή μετά του οποίου η Ελλάδα να έχει υπογράψει αεροπορικό σύμφωνο ή να ανήκουν σε εταιρία με την οποία να έχει υπογράψει ειδική σύμβαση.
- Να κυκλοφορούν σύμφωνα με τις καθορισμένες συνθήκες από την διεθνή σύμβαση αεροπορίας και τους Νόμους και Κανονισμούς που ισχύουν στην Ελλάδα.
- Η προσγείωση σε ιδιωτικά αεροδρόμια ή αερολιμένες δεν επιτρέπεται για ίδια χρήση, δεν επιτρέπεται εκτός ανώτερης βίας ή με την συγκατάθεση του ιδιοκτήτη.
- Δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση Στρατιωτικών ή Ναυτικών αεροδρομίων από εμπορικά αεροπλάνα, εκτός ανώτερης βίας που αποδείχεται πραγματικά ή με άδεια της Υ.Π.Α.

Αεροσκάφος ή αεροπλάνο καλείται κάθε μηχανήμα το οποίο μπορεί να διατηρείται στον ατμοσφαιρικό χώρο στηριζόμενο σε αυτόν δια της Στατικής ή Δυναμικής επενέργειας του αέρα επ' αυτού.

Αεροπορία καλείται η χρήση οποιουδήποτε αεροσκάφους είτε επί είτε υπεράνω της γήινης επιφάνειας.

§1.2.ΑΡΧΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

§1.2.1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

§1.2.1.1 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ

Είναι ο συντονιστής του επιχειρησιακού έργου όλων των Υπηρεσιών που εδρεύουν στον Αερολιμένα και μεριμνά για:

- Û Την εκπόνηση και εφαρμογή Κανονισμού ασφαλείας του Αερολιμένα ο οποίος ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας.
- Û Την στελέχωση του Τμήματος ασφαλείας του αερολιμένα.
- Û Την συγκρότηση Επιτροπής Ασφαλείας που θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και φορέων που εδρεύουν στον Αερολιμένα και οι οποίοι θα συνεργάζονται για την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας.
- Û Την ενημέρωση των Αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν τον Αερολιμένα ώστε να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα Κανονισμό.

§1.2.1.2 ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Είναι αρμόδιο για:

- Û Να ελέγχει την υλοποίηση και εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας προς διασφάλιση του προσωπικού, των χώρων και εγκαταστάσεων και της αεροπορικής κίνησης γενικά, από κάθε είδους έκνομη ενέργεια.
- Û Να εκδίδει τις ταυτότητες-κονκάρδες για την είσοδο και εργασία του πάσης φύσεων προσωπικού του Αερολιμένα, που ανήκει σε Κεντρικές Υπηρεσίες, Οργανισμούς, Εταιρείες, Τουριστικά Γραφεία κτλ.

§1.2.1.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ

Είναι υπεύθυνοι για:

- Û Να ελέγχουν τις ταυτότητες-κονκάρδες των ατόμων και οχημάτων που κινούνται στους ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα.
- Û Να φροντίζουν για τον έλεγχο τήρησης των μέτρων ασφαλείας, και συμπληρώνουν ειδικά έντυπα (check lists) με τα οποία ενημερώνουν τη Διοίκηση.

- Û Να ενεργούν συντονιστικά και να φροντίζουν για τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομων ενεργειών σύμφωνα με το Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης του Αερολιμένα.

§1.2.1.4 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ

Μεριμνά για την καλή λειτουργική κατάσταση και συντήρηση των μηχανημάτων ασφαλείας.

§1.2.2 ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

§1.2.2.1 Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Είναι αρμόδια για:

- Û Την φύλαξη των κτιρίων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού του Αερολιμένα.
- Û Την τήρηση των μέτρων τάξης.
- Û Τον έλεγχο των διερχόμενων ατόμων και οχημάτων από τα σημεία εισόδου στους ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα.
- Û Την αποτροπή εισόδου στους ελεγχόμενους χώρους μη εξουσιοδοτημένων ατόμων και οχημάτων, εκτελώντας περιπολίες και με επιτήρηση από σταθερά σημεία στην περίμετρο του Αερολιμένα.
- Û Διενεργεί τον έλεγχο επιβατών και των χειραποσκευών τους στα καθορισμένα σημεία καθώς και όλων των διερχομένων από τα σημεία αυτά.

§1.2.2.2 ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΛΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑ ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗΣ ΕΚΡΗΚΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΣΜΩΝ

Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας ενεργεί σύμφωνα με το Emergency Plan του Αερολιμένα σε συνεργασία με την Ειδική Κατασταλτική Μονάδα (ΕΚΑΜ) και το Τμήμα Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών (ΤΕΕΜ).

§1.2.3 ΑΛΛΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

§1.2.3.1 ΤΕΛΩΝΕΙΟ

Συμβάλλει στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας όσον αφορά στις εγκαταστάσεις του, μη επιτρέποντας την είσοδο σε αυτές μη εξουσιοδοτημένων ατόμων και οχημάτων, ελέγχοντας παράλληλα τα είδη που μεταφέρουν για την αποτροπή δολιοφθοράς.

§1.2.3.2 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΑ

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους φροντίζουν για την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων και διαδικασιών ώστε να αποτρέπεται κατά το δυνατόν η διάπραξη έκνομης ενέργειας μέσω των αγαθών που μεταφέρονται αεροπορικάς.

§1.2.3.3 ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ ΙΚΑ

Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας συνδράμουν στο έργο του Αερολιμένα ενεργώντας σύμφωνα με το Emergency Plan.

§1.2.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Κάθε Αερομεταφορέας που χρησιμοποιεί τον Αερολιμένα υποχρεούται να εκπονήσει και να εφαρμόζει ένα Πρόγραμμα Ασφάλειας Αερομεταφορέα που θα περιέχει μέτρα και διαδικασίες για την ασφαλή μεταφορά επιβατών και αγαθών με τα αεροσκάφη του. Το Πρόγραμμα αυτό θα πρέπει να βρίσκεται σε συμφωνία με τον παρόντα κανονισμό.

§1.2.5 ΛΟΙΠΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

§1.2.5.1 ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

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

§1.2.5.2 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Κάθε μεταφορικό γραφείο που διακινεί συστηματικά εμπορεύματα μέσω του Αερολιμένα (Known Shopper) υποχρεούται να εκπονήσει Πρόγραμμα Ασφάλειας και να εφαρμόζει αποδεκτά μέτρα ασφαλείας των αγαθών που διακινεί.

§1.2.5.3 ΤΜΗΜΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (CARGO)

Ασχολείται με την εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων που επρόκειτο να ταξιδέψουν αεροπορικώς, αφού πρώτα ελεγχθούν.

§1.2.5.4 ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΣ

Με την άφιξη κάθε αεροπλάνου, ένα σμήνος ειδικών τρέχει να το εξυπηρετήσει. Ο κάθε ένας στον τομέα του. Τεχνικοί, φορτοεκφορτωτές, εφοδιαστές τροφίμων και καυσίμων κλπ. Προετοιμάζουν το αεροπλάνο για την επόμενη απογείωση.

Οι εργασίες αυτών των ειδικών πρέπει να γίνουν σε σύντομο χρονικό διάστημα και με επιμέλεια και ακρίβεια.

Παράλληλα πρέπει να είναι απόλυτα συντονισμένες, ώστε να ολοκληρώνονται ανεμπόδιστα η μία από την άλλη. Η εναρμόνισή τους μόνο θα επιτρέψει την επιβίβαση των επιβατών σε χρόνο, που θα επιτρέψει την εκκίνηση των κινητήρων και την απογείωση, σύμφωνα με τις προκαθορισμένες ώρες των δρομολογίων.

Για τις υπηρεσίες αυτές οι αεροπορικές εταιρίες, μέσω της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, έχουν συμβληθεί με εργολάβους που μαζί με το δικό τους εξειδικευμένο προσωπικό, συνεργάζονται για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση.

Η προετοιμασία των αεροπλάνων που είναι έτοιμα να αναχωρήσουν περιλαμβάνει τα παρακάτω στάδια:

1. Καθαρισμός και αερισμός του αεροπλάνου.
2. Ανεφοδιασμός με καύσιμα, νερό, φαγητό κτλ.
3. Φόρτωση και ταξινόμηση των φορτίων και επιβίβαση των επιβατών.
4. Ενημέρωση των πληρωμάτων για την πτήση.
5. Διαδικασίες συντάξεως και ελέγχου των φορτωτικών εγγράφων κλπ.
6. Τελικός έλεγχος του αεροπλάνου και των εγγυήσεων που παρέχονται για την πτήση (Check System) από τη πλευρά του κυβερνήτη.

§1.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

§1.3.1 ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

§1.3.1.1 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Τα ταξιδιωτικά έγγραφα όπως εισιτήρια, κάρτες επιβίβασης (Boarding cards), ετικέτες σήμανσης αποσκευών (tags), φυλάσσονται από τις Αεροπορικές Εταιρίες σε ασφαλές μέρος ώστε να είναι αδύνατον να περιέλθουν στην κατοχή αναρμόδιων ατόμων. Σε περίπτωση που αυτά φυλάσσονται στα counters, τα τελευταία θα πρέπει να είναι κλειδωμένα.

§1.3.1.2 ΤΑΥΤΟΠΡΟΣΩΠΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Οι επιβάτες προσέρχονται αυτοπροσώπως στο Check-in όπου τους ζητείται το εισιτήριο και το διαβατήριό για την εξακρίβωση της ταυτότητάς τους.

Θεωρείται ότι συνεισφέρει στον εντοπισμό ύποπτων ατόμων ή αντικειμένων η εκ μέρους της Αεροπορικής Εταιρείας υποβολή κατάλληλων ερωτήσεων προς τους επιβάτες και η παρατήρηση των αντιδράσεών τους (Profiling).

§1.3.2 ΑΙΘΟΥΣΕΣ V.I.P.

Είναι πολυτελείς αίθουσες οι οποίες ανήκουν είτε σε μεμονωμένες Αεροπορικές Εταιρίες είτε σε συνασπισμούς Αεροπορικών Εταιριών (π.χ. Star Alliance, Sky Team) και απευθύνονται σε ταξιδιώτες της διακεκριμένης θέσης και σε V.I.P. άτομα. Είναι εξοπλισμένες με σύγχρονη τεχνολογία και παρέχουν στους φιλοξενούμενούς τους πολυτελής υπηρεσίες.

Αίθουσες V.I.P. χρησιμοποιούνται και για την εξυπηρέτηση επισήμων, όπως πολιτικών προσώπων, θρησκευτικών ηγετών κ.α.. Οι συγκεκριμένες αίθουσες ανήκουν στην Υ.Π.Α.

§1.3.3 ΤΜΗΜΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Είναι το τμήμα που ασχολείται με άτομα που χρειάζονται βοήθεια. Υπάλληλος του τμήματος συνοδεύει τον επιβάτη έως το αεροπλάνο.

§1.3.4 ΤΜΗΜΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΩΝ (LOST AND FOUND)

Το τμήμα αυτό βρίσκεται στο χώρο αφίξεων του αεροδρομίου και ασχολείται με τα χαμένα αντικείμενα των επιβατών. Οι επιβάτες συμπληρώνουν μια αίτηση για το αντικείμενο που έχασαν και στη συνέχεια το τμήμα αυτό ψάχνει για τον εντοπισμό του.

§1.4 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΣΜΟΣ

Κάθε υπάλληλος οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρίας ή γραφείου ταξιδίων ή της αερολιμενικής υπηρεσίας, οφείλει πάντοτε να βρίσκεται στη διάθεση των επιβατών. Διότι τίποτα δεν θα υπήρξε και κανένας υπάλληλος δε θα εργαζότανε αν δεν υπήρχε «Η αυτού εξοχότατης ο ΠΕΛΑΤΗΣ», ο πελάτης και την οποιαδήποτε επιχείρηση αεροπορική αλλά με την ευρύτερη έννοια του όρου, γενικά εκείνος που αποφασίζει και επιθυμεί να ταξιδέψει με αεροπλάνο. Το φαινόμενο αυτό της παροχής υπηρεσιών και γενικά της εξυπηρέτησης υπάρχει σε παγκόσμια κλίμακα. Πρέπει δηλαδή να δημιουργηθεί το συναίσθημα στον επιβάτη ότι αυτός είναι ιδιαίτερης μεταχείρισης και προσοχής.

Ο τρόπος με τον οποίο απαντάει ο κάθε υπάλληλος στις ερωτήσεις που υποβάλλουν οι επιβάτες, ο τρόπος και η ταχύτητα και η προθυμία που ικανοποιεί τα διάφορα αιτήματά του και αντιμετωπίζει επίσης τα τυχόν προβλήματά του, αλλά ακόμη και η όλη γενικά συμπεριφορά του καθώς επίσης και η εμφάνιση του ακόμη, όχι μόνο έχουν σημασία για

την εξυπηρέτηση του επιβάτη, αλλά παίζουν τεράστιο ρόλο και αποτελούν ίσως βασικά κριτήρια για τον επιβάτη, όσον αφορά την καλή ή κακή οργάνωση της αεροπορικής εταιρίας, αλλά και την όλη οργάνωση του αερολιμένα.

Η συμπεριφορά για κάθε επιβάτη πρέπει να είναι σαν ένα είδος φιλοξενίας, να αισθάνεται επομένως ο επιβάτης φιλοξενούμενος περισσότερο παρά ένας τυχαίος επιβάτης. Συντελούν λοιπόν κατά ένα μεγάλο μέρος οι υπάλληλοι, στο αν θα ταξιδέψουν πάλι με το αεροπλάνο σε πρώτη φάση, με την ίδια εταιρία και ακόμα αν θα παρακινήσουν κι άλλους επιβάτες να ταξιδέψουν αεροπορικά και μάλιστα με την ίδια εταιρία.

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

§1.5 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

§1.5.1 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ

§1.5.1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ

1. Ο αερολιμενάρχης ασκεί την ανώτατη διοίκηση και αεροπορική εξουσία σε όλο το προσωπικό του αερολιμένα είτε είναι ιδιωτικό είτε κρατικό.

Στον αερολιμένα εδρεύουν τελωνειακές, αστυνομικές, υγειονομικές, ταχυδρομικές, τεχνικές, εξυπηρετικές και γενικά διάφορες υπηρεσίες οι οποίες υπάγονται διοικητικά σε αυτόν και είναι υποχρεωμένες να συμμορφώνονται με τις διαταγές του.

Ο αερολιμενάρχης είναι υποχρεωμένος να συμμορφώνεται με τις γενικές διατάξεις των αντίστοιχων Υπουργείων.

2. Ασκεί απευθείας έλεγχο διοικητικό και πειθαρχικό σε όλο το προσωπικό της Υ.Π.Α. του αερολιμένα, ενεργεί τις κατά κλάδους και τμήματα τοποθετήσεις και

μεταβολές, τηρεί το μητρώο και τους ατομικούς φακέλους εργασίας και προαγωγής υπαλλήλων, ελέγχει την επίδοση, την απόδοση, την πειθαρχία, το ήθος και τον χαρακτήρα του προσωπικού που υπάγεται σε αυτόν και συντάσσει κάθε χρόνο τις αντίστοιχες υπηρεσιακές εκθέσεις αυτών.

Τις υπηρεσιακές εκθέσεις συντάσσει μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου κάθε χρόνου και ανάγονται οι εκθέσεις αυτές για τον προηγούμενο χρόνο που έληξε και αφορούν την δράση και την όλη επίδοση των υπαλλήλων .

3. Συντονίζει τον ρυθμό δραστηριότητας και συνεργασίας όλων των κρατικών υπηρεσιών και τμημάτων του αερολιμένα, για την επίτευξη των μέγιστων δυνατοτήτων απόδοσης ωφέλιμου και παραγωγικού έργου.
4. Παρακολουθεί και ελέγχει την καλή εμφάνιση, την επίδοση και απόδοση του προσωπικού και φροντίζει για την προαγωγή και γενικά την αξιοποίηση της επαγγελματικής κατάρτισης και ακόμα της εξειδίκευσης αυτού κατά κλάδους και ειδικότητες, εισηγούμενους στην προϊσταμένη του αρχή, ότι κατά την κρίση του πρέπει να γίνει και όποιο μέτρο πρέπει να ληφθεί για την επίτευξη αυτού του στόχου.
5. Καταρτίζει τα προγράμματα εργασίας ημέρας και νύχτας και καθορίζει την σύνθεση των ειδικοτήτων κατά κλάδους των φυλάκων, σε τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής και απρόσκοπτη λειτουργία του αερολιμένα και επιτηρεί δε την πιστή εφαρμογή αυτών.
6. Είναι ο μόνος υπεύθυνος και υπόλογος για την τήρηση και πιστή εφαρμογή όλων των Νόμων και Κανονισμών που ισχύουν, καθώς και των ειδικών διατάξεων των προϊσταμένων του αερολιμένα κρατικών αρχών μέσα στη διοικητική περιοχή του αερολιμένα.
7. Είναι υπεύθυνος για την τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας, της ευνομίας και γενικά της ασφάλειας μέσα στην περιοχή του αερολιμένα και παίρνει κάθε φορά όλα εκείνα τα μέτρα που επιβάλλονται κατά την κρίση του. Μπορεί να διατάξει την απομάκρυνση από τον αερολιμένα κάθε ατόμου ή υπαλλήλου αεροπορικών εταιριών ο οποίος επιδεικνύει απείθεια ή ασέβεια προς τις ισχύουσες διατάξεις και κανονισμούς του αερολιμένα ή προς τα κρατικά όργανα υπηρεσίας ή όταν κρίνει αυτό αναγκαίο για την όλη τήρηση της τάξης ή την κανονική λειτουργία του

αερολιμένα, καθώς αναφέρουν οι διατάξεις του άρθρου 12 παρ, θ του από 20-8-32 Π.Δ.

8. Εκδίδει τις άδειες εισόδου και εργασίας του προσωπικού όλων των ιδιωτικών και αεροπορικών επιχειρήσεων που εδρεύουν στον αερολιμένα και εφαρμόζει τις διατάξεις που εκδίδονται για αυτό το λόγο από την προϊσταμένη του αρχή.
9. Ελέγχει και κατευθύνει με τους αερολιμενικούς υπαλλήλους τα αστυνομικά και άλλα κρατικά όργανα που έχει στην διάθεσή του, κάθε κίνηση αεροπλάνων, οχημάτων, επιβατών και επισκεπτών μέσα στον αερολιμένα.
10. Επιλαμβάνεται σύμφωνα με τον Νόμο, τη ρύθμιση κάθε αναφερόμενου ζητήματος που ανάγεται στην διοικητική αρμοδιότητα και γενικά την όλη εύρυθμη λειτουργία των διαφόρων υπηρεσιών στον αερολιμένα, ενεργώντας στην περίπτωση αυτή σαν υπεύθυνος εκπρόσωπος της προϊσταμένης του αρχής προς κάθε κατεύθυνση και μέσα στα πλαίσια της δικαιοδοσίας του.

§1.5.2 ΑΣΚΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ

1. Ασκεί υπεύθυνα την ανώτατη αεροπορική εξουσία στη διοικητική περιοχή του αερολιμένα.
2. Ελέγχει και κατευθύνει κάθε κίνηση των αφικνούμενων, των αναχωρούντων, των διερχομένων και των σταθμευμένων αεροπλάνων και εκδίδει τις εκάστοτε γενικές εντολές που αφορούν τον έλεγχο των αεροπλάνων, την ασφάλεια των πτήσεων και την όλη εξυπηρέτηση των μεταφορών δια του αέρα, μέσα στα πλαίσια πάντοτε της δικαιοδοσίας του σύμφωνα με τον Νόμο.
3. Ασκεί δια μέσου των εντεταλμένων αερολιμενικών υπαλλήλων τις διαδικασίες ελέγχου των αφικνούμενων ή αναχωρούντων αεροπλάνων σε ότι αφορά την τακτικότητα των αεροναυτιλιακών και φορτωτικών εγγράφων, τις προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται στην τεχνική και εμπορική εκμετάλλευση των πολιτικών αεροπλάνων καθώς και την πτητική ικανότητα και ισχύ των πτυχίων των πληρωμάτων αυτών.
4. Επιβλέπει για την άρτια και ταχεία άσκηση των διαδικασιών υγειονομικού, τελωνειακού και γενικά μεταναστευτικού ελέγχου επί των αεροπλάνων που

έρχονται από το εξωτερικό ή εκείνων που αναχωρούν στο εξωτερικό, πάνω στους επιβάτες, τα φορτία και τα πληρώματα αυτών και παρέχει κάθε συνδρομή που θα ζητηθεί από τις εντεταλμένες για τούτο κρατικές υπηρεσίες για κάλυψη κάθε νόμιμης απαίτησης.

5. Κατευθύνει το έργο των υπηρεσιών εδάφους που είναι εντεταλμένες για την παρακολούθηση και εξυπηρέτηση των αεροπλάνων που βρίσκονται σε πτήση και συντονίζει τον ρυθμό λειτουργίας αυτών, προς κάθε κατεύθυνση και τομέα της αναπτυσσόμενης δραστηριότητας αυτών.
6. Μελετά τα συστήματα που είναι σε διεθνή χρήση καθώς και συγχρονισμένες μεθόδους οργάνωσης και λειτουργίας των ειδικών για την καθοδήγηση, εξυπηρέτηση και έλεγχο των αεροπλάνων, των υπηρεσιών του αερολιμένα γενικά και ενεργεί για την προσαρμογή αυτών στον αερολιμένα, με βάση πάντοτε τις ισχύουσες διατάξεις και το συμφέρον της υπηρεσίας και των αεροναυτιλομένων.
7. Εξασφαλίζει την πυρασφάλεια του αερολιμένα και φροντίζει για την επάρκεια, την καταλληλότητα και ευχρηστία των πυροσβεστικών και σωστικών μέσων που βρίσκονται στην διάθεσή του. Ιδιαίτερη φροντίδα καταβάλλει για την πλήρη επάνδρωση των πυροσβεστικών και σωστικών ομάδων επέμβασης και την άρτια εκπαίδευση και εξάσκηση του προσωπικού που διαθέτει για το λόγο αυτό.
8. Καταρτίζει το σχέδιο του συναγερμού του αερολιμένα στο οποίο καθορίζεται με κάθε λεπτομέρεια, ο καταμερισμός του έργου και οι κατά περίπτωση ενέργειες των διαφόρων τμημάτων και του προσωπικού. Ενεργεί κατά καιρούς αιφνιδιαστικές δοκιμαστικές ασκήσεις για την εκπαίδευση και εξάσκηση του προσωπικού.
9. Ενεργεί συστηματικά επιθεωρήσεις στις κρατικές εγκαταστάσεις, στους διαδρόμους προσγείωσης, στις ζώνες κίνησης και στάθμευσης των αεροπλάνων, καθώς και γενικά των κοινόχρηστων χώρων του αερολιμένα, για την εξακρίβωση της καλής κατάστασης αυτών, μεριμνά δε για την άμεση αποκατάσταση κάθε διαπιστούμενης φθοράς ή αναγκαίας βελτίωσης.
10. Έχει την ευθύνη της κανονικής ύδρευσης του αερολιμένα και της συντήρησης του δικτύου αυτού που διοχετεύει το νερό σε όλες τις κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις.

11. Έχει την φροντίδα της κανονικής λειτουργίας του δικτύου της φωτισήμανσης των κτιριακών εγκαταστάσεων, των διαδρόμων προσγείωσης, των ζωνών κίνησης και στάθμευσης των αεροπλάνων και των υψομετρικών εμποδίων του αερολιμένα, καθώς ειδικότερα ορίζονται από τους κανονισμούς του I.C.A.O. Όλα δε αυτά σε τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται κατά τη διάρκεια της νύχτας η άρτια λειτουργία των διαφόρων υπηρεσιών του αερολιμένα και η ασφάλεια των πτήσεων για τα αεροπλάνα εκείνα που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα κατά τη διάρκεια της νύχτας.
12. Έχει την ευθύνη της συνεχούς και άρτιας λειτουργίας των τηλεπικοινωνιακών μέσων και ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων του αερολιμένα και μεριμνά για την αποκατάσταση κάθε διαπιστούμενης βλάβης ή ανωμαλίας, με τα ειδικά τεχνικά συνεργεία που έχει στη διάθεσή του.
13. Φροντίζει για την άρτια μετεωρολογική και αεροναυτιλιακή ενημέρωση των πληρωμάτων των αεροπλάνων.
14. Έχει τη φροντίδα της άρτιας και ταχείας χορήγησης καυσίμων και λιπαντικών στα διερχόμενα από τον αερολιμένα αεροπλάνα. Κατά τη διάρκεια των εφοδιασμών παίρνονται πάντοτε όλα τα μέτρα που είναι ενδεικτικά για την εξουδετέρωση κάθε ενδεχόμενου κινδύνου από πυρκαγιά.
15. Έχει την ευθύνη της κανονικής οργάνωσης και λειτουργίας όλων των συνεργείων εξυπηρέτησης των αεροπλάνων στον αερολιμένα και επιβλέπει την άρτια εμφάνιση την επάρκεια και την πλήρη σύνθεση κατά ειδικότητα των ομάδων εξυπηρέτησης καθώς και την επάρκεια, ευχρηστία και καταλληλότητα των διαφόρων τεχνικών μέσων που διατίθενται από τα συνεργεία αυτά.
16. Αεροπορικές παραβάσεις. Για κάθε διαπιστούμενη παράβαση από οπουδήποτε και από οποιονδήποτε και να προέρχεται, που αφορά Νόμους και Κανονισμούς, που ανάγεται στην όλη αεροπορική κίνηση και να εμπίπτει στις διατάξεις του Κεφ. ΧΝ του Ν.5017/31, επιζητεί την τιμωρία των ενόχων σύμφωνα με τον Κανονισμό εναέριας κυκλοφορίας.
17. Για κάθε διαπιστούμενη παράβαση ποινικής φύσης στον αερολιμένα από τα πληρώματα ή τους μεταφορείς ή και του προσωπικού αεροπορικών επιχειρήσεων, παραπέμπει αυτή (την παράβαση και τους παραβάτες) κατόπιν έγκρισης της Υ.Π.Α.

στις αρμόδιες ανακριτικές, αστυνομικές ή δικαστικές αρχές για τις περαιτέρω ενέργειες.

18. Για παραβάσεις διοικητικής μορφής ενεργεί ότι προβλέπουν οι διενέργειες διοικητικής εξέτασης, εφ' όσον απαιτείται και επιβάλλει σύμφωνα με την δικαιοδοσία του όλες εκείνες τις κυρώσεις με βάση τις ενδείξεις του σχετικού πορίσματος. Για σοβαρές περιπτώσεις διοικητικών παραβάσεων επιζητεί την παρέμβαση της προϊσταμένης αρχής.

§1.5.3 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΟΠΤΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Ο επόπτης του αερολιμένα ασκεί τα ίδια διοικητικά καθήκοντα που ασκεί και ο αερολιμενάρχης σε όλο το πλάτος της δικαιοδοσίας αυτού.

1. Στην οργάνωση και λειτουργία του αερολιμένα.
2. Στην όλη παρακολούθηση της επίδοσης του προσωπικού του αερολιμένα.
3. Στην ανύψωση της στάθμης των γνώσεων, της επαγγελματικής κατάρτισης του προσωπικού με σκοπό την απόδοση παραγωγικού έργου.
4. Στην άσκηση διοικητικού και πειθαρχικού ελέγχου του προσωπικού με την ιδιότητα σαν προϊστάμενος του αερολιμένα.
5. Στην διεξαγωγή της αλληλογραφίας, την τήρηση του αρχείου και των ατομικών φακέλων αξιολόγησης του προσωπικού.
6. Στην γενικά εκπροσώπηση της Υ.Π.Α. έναντι στις τοπικές κρατικές αρχές αλλά και κάθε τρίτου.
7. Στην τήρηση της τάξης και ασφάλειας του προσωπικού.
8. Στην είσπραξη, βεβαίωση ή καταλογοισμό από τα τέλη των ενοικίων και κάθε άλλης πηγής εσόδων του αερολιμένα.
9. Στην φροντίδα ύδρευσης και φωτισμού του αερολιμένα.
10. Είναι υπεύθυνος για την τήρηση των Νόμων που ισχύουν και των Κανονισμών καθώς και των ειδικών διαταγών της Υ.Π.Α. στην διοικητική περιοχή του αερολιμένα από όλους.

§1.5.4 ΑΣΚΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΟΠΤΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

1. Ασκεί υπεύθυνα την αεροπορική εξουσία στην διοικητική δικαιοδοσία αυτού.
2. Συνεργάζεται με τις ευρισκόμενες στην περιοχή αεροπορικές αρχές της πολεμικής αεροπορίας, για την ρύθμιση κάθε θέματος αεροπορικής μορφής.
3. Έχει την φροντίδα υποδοχής και εξυπηρέτησης των αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροπλάνων.
4. Ασκεί τις διαδικασίες αερολιμενικού ελέγχου πάνω στα πολιτικά αεροπλάνα σε ότι αφορά τα αεροναυτιλιακά και φορτωτικά έγγραφα, την νηολόγηση, την πλοϊμότητα, το φορτίο και ταξινόμηση αυτού, τα πλοηγικά εφόδια, τα καύσιμα και γενικά την όλη ασφάλεια και τεχνική εκμετάλλευση των αεροπλάνων.
5. Φροντίζει για την οργάνωση και την άρτια λειτουργία της πυρασφάλειας του αερολιμένα και επιβλέπει την ευχρηστία και καταλληλότητα των πυροσβεστικών και σωστικών μέσων που βρίσκονται στη διάθεσή του.
6. Φροντίζει για την καλή συντήρηση των κτιριακών εγκαταστάσεων, των διαδρόμων προσγείωσης και των ζωνών κίνησης και στάθμευσης των αεροπλάνων, των δικτύων ύδρευσης και φωτισμού και γενικά την όλη διασφάλιση της παρουσίας του Δημοσίου στην διοικητική περιοχή του.
7. Επιλαμβάνεται της ρύθμισης σύμφωνα με το Νόμο οποιουδήποτε θέματος που προκύπτει και που ανάγεται στον τομέα της αεροπορικής κίνησης και ενημερώνει την προϊσταμένη αρχή για κάθε ανωμαλία ή παράβαση σύμφωνα με τα νόμιμα.
8. Τηρεί το επίσημο ημερολόγιο αεροπορικής κίνησης του αερολιμένα στο οποίο καταχωρεί όλα τα στοιχεία των αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροπλάνων και τον αντίστοιχο καταλογισμό των αεροπορικών τελών, συντάσσει δε στο τέλος κάθε μήνα πίνακες συγκεντρωτικούς των τελών σύμφωνα με τους κανονισμούς.
9. Συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία στατιστικής πάνω στην αεροπορική κίνηση και συντάσσει τους μηνιαίους πίνακες στατιστικής τους οποίους υποβάλλει στην Υ.Π.Α.
10. Ενεργεί για την τιμωρία των παραβάσεων που διαπιστώνονται από πλευράς αεροπορικής σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

§2.1 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Υ.Π.Α.)

§2.1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Στη χώρα μας η πρώτη διοικητική δραστηριότητα στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας αναπτύσσεται από το έτος 1924 όταν το τότε Υπουργείο συνήψε την πρώτη διμερή Αεροπορική Συμφωνία. Η πρώτη οργανωμένη Υπηρεσία ιδρύεται το έτος 1926 το δε έτος 1929 συστήνεται στο Υπουργείο Ναυτικών η Υπηρεσία Συγκοινωνιακών Ναυτικών Αερολιμένων.

Για σοβαρή όμως οργανωτική προσπάθεια μπορούμε να μιλάμε από το έτος 1931 όταν δημοσιεύονται οι Ν.5017/31 περί Οργανώσεως Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Σύμφωνα με τον τελευταίο έχουμε:

- την Κεντρική Υπηρεσία που αποτελείται από μία Διεύθυνση
- την Εξωτερική Υπηρεσία που περιλαμβάνει τους Κρατικούς Αερολιμένες, τα Δημοτικά και Κοινοτικά Αεροδρόμια
- την Υπηρεσία Διεθνών Αεροπορικών Οργανισμών.

Κατά τα έτη 1946-1948 επιχειρείται ουσιαστική αναμόρφωση και διαμορφώνεται νέο οργανωτικό σχήμα Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η οποία υπάγεται στον αρχηγό ΓΕΑ και διαρθρώνεται σε επίπεδο Γενικής Διεύθυνσης.

Το έτος 1952 με Β.Δ. η Κρατική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μεταφέρεται από το Υπουργείο Αεροπορίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών σαν ίδια Γενική Διεύθυνση αυτού και ονομάζεται Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Με βάση το ανώτερο Διάταγμα λειτουργεί έως το έτος 1960, οπότε δημοσιεύεται το Β.Δ. 865/60 «περί Οργανισμού της Υ.Π.Α.», το οποίο αποτελεί και τον πρώτο πληρέστερο Οργανισμό από την υπαγωγή της στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Ο συγκεκριμένος οργανισμός προβλέπει τη διάρθρωση της Υπηρεσίας σε δύο οργανωτικά επίπεδα - Κεντρική Υπηρεσία και Περιφερειακές Υπηρεσίες (δομή που διατηρείται μέχρι σήμερα) – καθώς και τη σύνθεση των Οργανωτικών Μονάδων. Στη συνέχεια με νεώτερες οργανωτικές προσπάθειες επιδιώκεται

ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός της Υπηρεσίας. Προς εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας και αποδοτικότητας εκδίδεται το Ν.Δ. 714/70 το οποίο προβλέπει δύο ξεχωριστούς φορείς:

- τη Διεύθυνση Εναέριων Μεταφορών (ΔΕΜ) του Υπουργείου Συγκοινωνιών, αρμόδια για θέματα πολιτικής,
- την Υ.Π.Α., υπό μορφή αυτοτελούς και ανεξάρτητης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεί σύμφωνα με το Ν.Δ. 714/70, όπως τροποποιήθηκε με το Ν.1340/83, Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικείται από το Διοικητή και τον Υποδιοικητή της. Με το Νόμο 2338/95 « Κύρωσης Σύμβασης Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση της εταιρίας « Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις», αυξήθηκε ο αριθμός των Υποδιοικητών σε τρεις.

§2.1.2 ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) είναι Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικείται από το Διοικητή και τους Υποδιοικητές της.

Αποστολή της είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά.

§2.1.3 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

- Εξυπηρέτηση και ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και στο εξωτερικό.
- Μέριμνα για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς.
- Μέριμνα για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση και λειτουργία αεροναυτικών

τηλεπικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων, καθώς και την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών.

- Εκπόνηση και παρακολούθηση της εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών.
- Έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών και των πληρωμάτων Πολιτικής Αεροπορίας και χορήγηση των σχετικών πτυχίων και αδειών.
- Ίδρυση και λειτουργία των αερολιμένων της χώρας και διαρκή μέριμνα για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό αυτών.
- Διαμόρφωση της νομοθεσίας επί των αερομεταφορών.
- Φροντίδα για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, της ιδιωτικής αεροπορίας και του αθλητισμού.
- Φροντίδα για την εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων σε ανταπόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς αεροσκάφη και επιβατικό κοινό, καθώς και για την εξασφάλιση διοικητικό-οικονομικής υποστήριξης των υπηρεσιών της.
 - Ø Κανονιστικές αρμοδιότητες, εποπτεία και έλεγχοι-πιστοποιήσεις
 - Ø Αεροναυτιλία
 - ü Εναέρια κυκλοφορία
 - ü Τηλεπικοινωνίες
 - ü Υποστήριξη συστημάτων Αεροναυτιλίας
 - Ø Εκμετάλλευση και Υποστήριξη Αερολιμένων
 - Ø Κατασκευές-έργα
 - Ø Στατιστικά στοιχεία
 - Ø Προσωπικό

§2.1.4 ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ Υ.Π.Α.

Η Υ.Π.Α. είναι μια Δημόσια Υπηρεσία η οποία υπάγεται διοικητικά στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Μεταφορών, αλλά δρα ελεύθερα, πάντοτε βέβαια μέσα στα πλαίσια που προβλέπουν οι Νόμοι και οι Διεθνείς κανονισμοί. Οι υπάλληλοι της Υ.Π.Α. είναι δημόσιοι

υπάλληλοι και είναι σαν ένα ειδικό είδος Νομικού Προσώπου Δημόσιου Δικαίου, χωρίς ακριβώς να είναι απόλυτα, διότι υπάρχει και διατηρείται σε μερική διοικητική και οικονομική αποκέντρωση.

Παρόλα αυτά όμως, η Υ.Π.Α., σαν υπηρεσία έχει Διοίκηση με πάρα πολλές αρμοδιότητες οι οποίες έχουν χορηγηθεί στον Διοικητή της από τον Υπουργό Συγκοινωνιών και Μεταφορών.

Οι αρμοδιότητες δίδονται μέσω του Διοικητικού Συμβουλίου της Υ.Π.Α. στο οποίο Πρόεδρος είναι ο Διοικητής αυτής, δηλαδή ο εκάστοτε Διοικητής της.

Με βάση τις δραστηριότητες της Υ.Π.Α. που αναφέρθηκαν παραπάνω βλέπουμε ότι είναι ένας τεράστιος οργανισμός. Για να διοικηθεί λοιπόν με κάποιο σωστό αποτέλεσμα, χρειάζεται πεπειραμένη Διοίκηση πάνω στα αεροπορικά θέματα καθώς και καλό επιτελείο. Διότι η Υ.Π.Α. εκτός από την μεγάλη αποστολή της, είναι εξαπλωμένη σε όλη την Ελλάδα, όπου υπάρχουν αερολιμένες και ραδιοβοηθήματα.

Η Κεντρική Υπηρεσία, που έχει έδρα της στην Αθήνα, πρέπει να έχει τις δυνατότητες (επιτελικές – οικονομικές – τηλεπικοινωνιακές) να ελέγχει την εύρυθμη λειτουργία, την υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη γρήγορη διεκπεραίωση του έργου και την οικονομική λειτουργία του όλου πλέγματος των αερομεταφορών.

Όλα αυτά τα στοιχεία εξαρτώνται σημαντικά από την ευσυνείδητη εργασία και την απόδοση των πάνω από 2000 υπαλλήλων της που είναι σκορπισμένοι σε όλη την Ελληνική επικράτεια.

§2.1.5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ (ΒΑΣΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ) ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ Υ.Π.Α.

Η βασική διάθρωση της Υ.Π.Α. σχηματίζεται από την Κεντρική Υπηρεσία και τις Περιφερειακές Υπηρεσίες.

Η Κεντρική Υπηρεσία απαρτίζεται από:

- Τις Επιτελικές Μονάδες της Διοίκησης, δηλαδή:

- Ø *Το γραφείο του Διοικητή:* Επιμελείται της Γραμματειακής εξυπηρέτησης του Διοικητή και διευκολύνει την επικοινωνία του με τρίτους, όπου επιβάλλει η εκτέλεση των καθηκόντων του.
- Ø *Το γραφείο Νομικών υποθέσεων:* Είναι αρμόδιο για την παροχή συμβουλών, τις Νομοτεχνικές επεξεργασίες των Νομοθετημάτων κάθε φύσης και των πράξεων της Διοίκησης, όπου αυτό χρειάζεται την εισήγηση για την διατύπωση από Νομικής πλευράς, των θέσεων της Διοίκησης, πάνω στα υπηρεσιακά θέματα τρέχουσας φύσης, την παρακολούθηση και εισήγηση επί των κάθε φύσης αστικών και ποινικών δικαστικών υποθέσεων και την τήρηση του αρχείου Νομοθεσίας.
- Ø *Το γραφείο Υγειονομικού Συμβούλου:* Παρέχει συμβουλές για αεροπορικά υγειονομικά θέματα και βοηθά τον Διοικητή κατά την μελέτη και τον χειρισμό θεμάτων αεροπορικής Ιατρικής και υγειονομικού ελέγχου.
- Ø *Το γραφείο Γενικής Επιθεώρησης:* Διενεργεί επιθεωρήσεις των περιφερειακών υπηρεσιών και υποβάλλει σχετικές εκθέσεις στον Διοικητή.
- Ø *Το γραφείο Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης ανάγκης:* Είναι αρμόδιο, σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν για την πολιτική σχεδίαση έκτακτης ανάγκης, για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του, καθώς και για την οργάνωση ασφάλειας προσωπικού, εγκαταστάσεων και αεροπορικής κίνησης.
- Ø *Το γραφείο Δημοσίων Σχέσεων:* Είναι αρμόδιο για την προβολή του έργου της Υ.Π.Α. τη συγκέντρωση, την ταξινόμηση και περαιτέρω ενημέρωση των αρμόδιων πάνω σε κάθε πληροφορία ή δημοσίευμα που αφορά την Υ.Π.Α και γενικά την Πολιτική Αεροπορία, την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, τον αντίστοιχο χειρισμό θεμάτων ιδιωτικής αεροπορίας, αεραθλητισμού και αεροπορικού τουρισμού, καθώς και τις σχέσεις με το Κοινό και τις συνεργαζόμενες με την Υ.Π.Α. κάθε λογής εταιριών και επιχειρήσεων.
- Ø *Το γραφείο του υποδιοικητή:* Επιμελείται της Γραμματειακής εξυπηρέτησης του Υποδιοικητή και διευκολύνει την επικοινωνία του με τους τρίτους, όπου το επιβάλλει η εκτέλεση των καθηκόντων του.

τα έργα της Υ.Π.Α.. Για να επιτελέσει καλύτερα την αποστολή του ο δεύτερος κλάδος διαιρείται στις παρακάτω διευθύνσεις:

- ✓ Διεύθυνση Διοικητικού
- ✓ Διεύθυνση Οικονομικού και εφοδιασμού
- ✓ Διεύθυνση Έργων
- ✓ Διεύθυνση Ηλεκτρονικών

- Τις Ειδικές αρχές:

- Ø *Την Υπηρεσία Ελέγχου Τεχνικής Εκμετάλλευσης:* Η υπηρεσία αυτή είναι αρμόδια για να κάνει δειγματοληπτικό έλεγχο της εφαρμογής των πτητικών προτύπων από τους διάφορους αερομεταφορείς, διάφορους επιχειρηματίες, σχολή Πολιτικής Αεροπορίας, άλλους οργανισμούς, διάφορους ιδιώτες και συνεργεία.

- Ø *Το λογιστήριο και το Εφοδιαστικό Κέντρο:* Το κέντρο αυτό είναι αρμόδιο για τη διαχείριση των διαθέσιμων χρηματικών ποσών, τη βεβαίωση και την είσπραξη των εσόδων, τις προβλέψεις και τη διαχείριση του υλικού.

Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες της Υ.Π.Α. είναι:

- *Η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας:* Η σχολή αυτή παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, συμπληρωματική εκπαίδευση και επιμόρφωση στους υπαλλήλους της Υ.Π.Α. αλλά και σε τρίτους όπως για παράδειγμα στις ένοπλες δυνάμεις, αφού βέβαια ζητηθεί. Παρέχει επίσης και αεροπορική εκπαίδευση. Επίσης απονέμει και επεκτείνει τα πτυχία και τις άδειες της Πολιτικής Αεροπορίας.
- *Η Μονάδα Πτητικών Μέσων:* Είναι αρμόδια για τον συντονισμό και την εκτέλεση του πτητικού έργου της Υ.Π.Α. και τον έλεγχο από τον αέρα των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων και διαδικασιών.
- *Οι Αερολιμένες:* Παρέχουν όλες τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις σε όλα τα αεροπλάνα που διακινούνται μέσω αυτών, δηλαδή ο κάθε ένας στην περιοχή της δραστηριότητάς του.

- *Οι Σταθμοί ραδιοβοηθημάτων:* Οι σταθμοί αυτοί είναι υπεύθυνοι για την ραδιοναυτιλιακή εξυπηρέτηση των διαφόρων αεροπλάνων που πετούν, ανεξάρτητα της εθνικότητας που ανήκει το κάθε ένα από αυτά.

§2.2 ICAO ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



Στους πρώτους μήνες του 1944 η κυβέρνηση των Η.Π.Α. διεξήγαγε διερευνητικές συνομιλίες με άλλα συμμαχικά έθνη για το πρόβλημα των εμπορικών δικαιωμάτων, συγκεκριμένα για τις δυνατότητες θέσπισης κανονισμών, για την προσγείωση αεροσκαφών μιας χώρας στο έδαφος μιας άλλης ή την πτήση πάνω από το έδαφος άλλης χώρας.

Άλλα σχετικά προβλήματα ήταν η δυνατότητα λήψης μέτρων για την ελάττωση των νομικών και οικονομικών διενέξεων, που πιθανόν προέκυπταν από την πτήση εν καιρώ ειρήνης δια μέσου διαφόρων εθνικών επικρατειών. Επίσης, πως θα διατηρούνταν τα εγκατεστημένα βοηθήματα αεροπολοήγησης κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Με βάση τις συνομιλίες αυτές στάλθηκαν προσκλήσεις σε 55 σύμμαχα και ουδέτερα κράτη (από τα οποία 52 δέχτηκαν) για μια συνάντηση στο Σικάγο τον Νοέμβριο του 1944. Επί επτά εβδομάδες οι αντιπρόσωποι των 52 εθνών συσκέφθηκαν για τα εν λόγω προβλήματα, το αποτέλεσμα δε των συνομιλιών αυτών ήταν ο σχηματισμός της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας με έδρα το Μόντρεαλ.

Το συνέδριο του Σικάγο θέσπισε τα προνόμια και τις υποχρεώσεις όλων των συμβαλλομένων κρατών, την υιοθέτηση διεθνών κανονισμών και διαδικασιών που ρυθμίζουν την αεροναυτιλία, την εγκατάσταση αεροναυτιλιακών βοηθημάτων από κράτη-μέλη και πρότεινε την διευκόλυνση διαβατηριακών διατυπώσεων.

Το συνέδριο δέχτηκε την βασική αρχή ότι κάθε κράτος πρέπει να έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του και συμφώνησε κατά συνέπεια ότι καμία Αεροπορική Εταιρεία προγραμματισμένων δρομολογίων δε μπορεί να

χρησιμοποιεί τον εναέριο χώρο ή το έδαφος μιας άλλης συμβαλλόμενης χώρας χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεσή της.

Έτσι γεννήθηκαν οι λεγόμενες « Πέντε ελευθερίες του Αέρος»

§2.2.1 ΠΕΝΤΕ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣ

1. Το προνόμιο της πτήσεων πάνω από το έδαφος μιας άλλης χώρας χωρίς προσγείωση.
2. Το προνόμιο μη Εμπορικών προσγειώσεων (τεχνικών) στο έδαφος άλλου κράτους.
3. Το προνόμιο της αποβίβασης στο έδαφος άλλου κράτους, επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων που παραλήφθηκαν από το κράτος του οποίου την εθνικότητα έχει το αεροσκάφος.
4. Το προνόμιο της παραλαβής από το έδαφος άλλου κράτους, επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων που προορίζονται για το έδαφος του κράτους του οποίου την εθνικότητα έχει το αεροσκάφος.
5. Το προνόμιο της παραλαβής από το έδαφος άλλου κράτους, επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων που προορίζονται για το έδαφος οποιουδήποτε άλλου κράτους και το προνόμιο της αποβίβασης στο έδαφος άλλου κράτους, επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων που παραλαμβάνονται από το έδαφος οποιουδήποτε άλλου κράτους.

§2.2.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΤΟΥ ICAO

Οι σκοποί του ICAO είναι γενικά η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροπλοΐας και η υιοθέτηση σχεδίων και ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών και συγκεκριμένα με σκοπό:

- Να εξασφαλίσει την ασφαλή και τακτική ανάπτυξη της διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.
- Να προαγάγει την αεροναυπηγική τέχνη για ειρηνικούς σκοπούς.

- Να προαγάγει την ανάπτυξη αεροδιαδρόμων, αερολιμένων και βοθημάτων αεροπλοηγήσεων.
- Να καλύψει τις παγκόσμιες ανάγκες ασφαλών, τακτικών, αποτελεσματικών οικονομικών αεροσυγκοινωνιών.
- Να εμποδίσει τον παράλογο ανταγωνισμό.
- Να εξασφαλίσει τα δικαιώματα των συμβαλλομένων κρατών παρέχοντας ευκαιρίες για την ανάπτυξη διεθνούς δικτύου.
- Να αποφεύγει διακρίσεις μεταξύ των μελών.
- Να εξασφαλίσει την ασφάλεια της πτήσεων διεθνώς.
- Να προάγει γενικά την ανάπτυξη όλων των τομέων της διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

§2.2.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ICAO

Η *Συνέλευση* όλων των αντιπροσώπων κρατών – μελών γίνεται περιοδικά (συνήθως κάθε 4 χρόνια). Το *Μόνιμο συμβούλιο* αποτελείται από αντιπροσώπους 27 κρατών – μελών. Συνεργάζεται με άλλες παγκόσμιες οργανώσεις (όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, η IATA κ.α.) που έχουν το δικαίωμα να στέλνουν παρατηρητές σε ορισμένα συνέδρια του ICAO. Η *Επιτροπή αεροπλοΐας*, δε χειρίζεται μόνο θέματα σχετιζόμενα με την αεροπλοΐα. Το πεδίο των δραστηριοτήτων της είναι πολύ περισσότερο εκτεταμένο. Καθορίζει πρότυπα και διαδικασίες, που αν εγκριθούν από το Μόνιμο Συμβούλιο, εφαρμόζονται με τη μορφή Παραρτημάτων (ANNEXES). Κάθε ANNEX περιλαμβάνει τις διαδικασίες ενός ορισμένου τομέα εργασιών μιας Αεροπορικής Εταιρείας.

§2.3 I.A.T.A.



Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών I.A.T.A. (International Air Transport Association), ιδρύθηκε στην Αβάνα της Κούβας το 1945. Αποτελεί το κύριο μέσο συνεργασίας μεταξύ των αεροπορικών εταιριών με σκοπό την προώθηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας των πτήσεων καθώς και τον έλεγχο του κόστους των προσφερόμενων αεροπορικών υπηρεσιών, με γνώμονα την προάσπιση των συμφερόντων των καταναλωτών, παγκοσμίως.

Η Διεθνής βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών είναι πλέον περισσότερες από 100 φορές μεγαλύτερη από ότι ήταν το 1945. Ελάχιστοι κλάδοι θα μπορούσαν να ακολουθήσουν τη δυναμική μιας τέτοιας ανάπτυξης, η οποία θα ήταν κατά πολύ λιγότερο εντυπωσιακή, χωρίς τα πρότυπα, τις πρακτικές και τις διαδικασίες που θεσπίστηκαν και εφαρμόστηκαν από την I.A.T.A.

Κατά την ίδρυσή της, ο οργανισμός αποτελείτο από 57 μέλη προερχόμενα από 31 διαφορετικές χώρες. Σήμερα, ο αριθμός των μελών έχει ξεπεράσει τα 230 από 126 χώρες ανά τον κόσμο.

Η σύγχρονη I.A.T.A. είναι ο διάδοχος του Διεθνούς Συνδέσμου Εναέριας Κυκλοφορίας (International Air Traffic Association) ο οποίος συνεστήθη στη Χάγη το 1919, τη χρονιά όπου πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες διεθνείς τακτικές πτήσεις, παγκοσμίως.

Κατά την έναρξη των εργασιών της, η δράση της «παλιάς» I.A.T.A. περιορίστηκε αποκλειστικά στον ευρωπαϊκό χώρο, τουλάχιστον ως το 1939 οπότε και εντάχθηκε η πρώτη αμερικάνικη εταιρία (Pan American). Έκτοτε, και ειδικά μετά το 1945 όπου και πήρε τη σημερινή της μορφή, έπρεπε να αναλάβει καθήκοντα σε ένα ευρύτερο φάσμα που απαιτούσε συστηματικότερη οργάνωση και μεγαλύτερα έργα υποδομής.

Αυτή η ανάγκη αντικατοπτρίστηκε με μια λεπτομερέστερη περιγραφή των σκοπών της I.A.T.A. (Articles of Association) με τους εξής στόχους:

- Την προώθηση ασφαλών τακτικών πτήσεων σε λογικό κόστος προς όφελος των πολιτών του κόσμου, την ανάπτυξη του διακινούμενου εμπορίου και τη μελέτη τυχόν προβλημάτων σε σχέση με αυτές
- Την παροχή μέσων συνεργασίας μεταξύ των εταιριών που άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται στις διεθνείς αερομεταφορές
- Τη συνεργασία με την επίσης νεοϊδρυθείσα Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (I.C.A.O.) και λοιπούς διεθνείς οργανισμούς

Η Αεροπορική Βιομηχανία με τη μορφή που τη γνωρίζουμε σήμερα οφείλει πολλά στην I.A.T.A.. Κανείς δε γνωρίζει πόσα γραφεία έκδοσης αεροπορικών εισιτηρίων, μεταφοράς εμπορευμάτων καθώς και συμβεβλημένα πρακτορεία υπάρχουν στον κόσμο. Το σύνολο ανέρχεται πιθανόν σε πολλές χιλιάδες. Λειτουργούν κάτω από διάφορες επωνυμίες και διάφορες διοικήσεις. Έχουν όμως κάτι κοινό:

Το πεδίο του επαγγέλματός τους είναι ολόκληρος ο Κόσμος. Κάθε ένα έχει το κλειδί για ένα παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών, το οποίο καλύπτει κάθε χώρα και κάθε ήπειρο. Οποιοδήποτε από αυτά μπορεί να οδηγήσει τον επιβάτη ή κάποιο εμπόρευμα σε έναν από τους 15.000 και πλέον προορισμούς στο σύστημα αυτό. Να κάνει και να επιβεβαιώσει κρατήσεις θέσεων μέσω χιλιάδων διαδρομών, σε οποιονδήποτε συνδυασμό περισσότερων από 230 Αεροπορικών Εταιριών. Να υπολογίσει και να εισπράξει ένα ναύλο για τα πιο πολύπλοκα ταξίδια. Να εκδώσει ένα εισιτήριο ή μια φορτωτική που θα ισχύουν οπουδήποτε για το ίδιο ποσό και την ίδια ποιότητα αερομεταφοράς.

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

Αυτή η ελευθέρια του πελάτη, και η ευρεία ευκαιρία για τον πωλητή των αερομεταφορών, οφείλεται εν πολλοίς, στην I.A.T.A.

§2.3.1 I.A.T.A. – ΜΕΛΗ

Η συμμετοχή μιας Αεροπορικής Εταιρείας στην I.A.T.A. δεν είναι υποχρεωτική, κάθε μία μόνη της αποφασίζει για τη συμμετοχή ή όχι. Η είσοδος νέου μέλους είναι ανοιχτή σε κάθε Αεροπορική Εταιρεία η οποία έχει την άδεια εκτέλεσης προγραμματισμένων δρομολογίων (από κράτος μέλος του ICAO). Υπάρχουν δύο είδη συμμετοχής:

- *Ενεργό Μέλος*: είναι Αεροπορική Εταιρεία που εκτελεί διεθνή δρομολόγια.
- *Συνεταιρικό Μέλος*: είναι Αεροπορική Εταιρεία που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια. Υπάρχουν Αεροπορικές Εταιρείες, μη μέλη της I.A.T.A., όσες όμως εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ακολουθούν τις συμφωνίες και διαδικασίες εξυπηρέτησης της I.A.T.A., απολαμβάνουν των υπηρεσιών του Οίκου Εκκαθάρισης Λογαριασμών της I.A.T.A., άμεσα ή έμμεσα (μέσω Οίκου Εκκαθάρισης Λογαριασμών Αεροπορικών Εταιρειών των Η.Π.Α.) ή ωφελούνται με άλλους τρόπους από τις διάφορες δραστηριότητές της.

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

§2.3.2 ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΗΣ I.A.T.A.

Τα επιχειρησιακά καθήκοντα της I.A.T.A. είναι να εξασφαλισθεί η μεγαλύτερη ασφάλεια, άνεση και αποτελεσματικότητα της πτήσης οποιουδήποτε αεροσκάφους και η εκτέλεση του δρομολογίου του, βάση καλώς καθορισμένων και παγκοσμίως κατανοητών κανονισμών και διαδικασιών.

Ο εμπορικός αντικειμενικός της σκοπός είναι να συνδέει τις επιμέρους αερογραμμές με τέτοιο τρόπο, ώστε οι επιβάτες και τα εμπορεύματα να μπορούν να κινούνται από

οποιοδήποτε τόπο σε οποιοδήποτε προορισμό, σαν να ταξιδεύουν με μια μόνο Αεροπορική εταιρεία στο εσωτερικό μιας μόνης χώρας.

Η κανονική καθημερινή ρύθμιση του ταξιδιού ενός επιβάτη διεθνούς ανταπόκρισης δίνει μια ιδέα του πόσο περιεκτική είναι η διαδικασία εφαρμογής των κανονισμών της I.A.T.A.

Το δρομολόγιο ενός επιβάτη καθορίζεται από ωράρια (timetables) ή άλλα βοηθήματα (abc. κ.α.) στα οποία τα σύμβολα παραπομπών ορίστηκαν από την I.A.T.A., πολλά δρομολόγια ανταπόκρισης έχουν συντονισθεί σε συνέδρια I.A.T.A. και ο ελάχιστος χρόνος για τη δυνατότητα ανταπόκρισης έχει υπολογισθεί από την I.A.T.A.

Οι κρατήσεις θέσεων ζητούνται και επιβεβαιώνονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της I.A.T.A. σε αυτούς γίνεται χρήση τηλεγραφικών και τηλετυπικών κωδικών και συντημήσεων που καθορίστηκαν από την I.A.T.A.

Οι ναύλοι καθορίζονται από την I.A.T.A. και επεξεργάζονται σε σχέση με τις μιλιομετρικές διαδρομές που ορίστηκαν από την I.A.T.A.

Η αποστολή της I.A.T.A. δεν περιορίζεται στις εμπορικές αυτές λειτουργίες. Η I.A.T.A. σχετίζεται επίσης και με πραγματικές επιχειρησιακές λειτουργίες, γιατί είναι το μέσο με το οποίο συνεργάζονται οι Αεροπορικές Εταιρίες για να κρατήσουν τις πτήσεις ασφαλέστερες, πιο αποδοτικές και περισσότερο οικονομικές επί παγκοσμίου βάσεως.

Πίσω από όλα τα εγχειρίδια, τις αποφάσεις, τις διεθνείς συμφωνίες, τη διπλωματική αλληλογραφία και τις λεπτομέρειες πολλών επιτροπών, υπάρχει η I.A.T.A., η ουσιαστικής πειθαρχία, ο κοινός τρόπος εφαρμογής διαδικασιών που συνδέει τους εργαζομένους στις αερομεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

§3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Δίκαιο είναι το σύνολο των υποχρεωτικών κανόνων οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των προσώπων Φυσικών και Νομικών τα οποία υπάρχουν σε ένα κράτος.

Αεροπορικό Δίκαιο είναι το σύνολο των Νομικών εκείνων κανόνων και αποφάσεων που ρυθμίζουν την όλη οργάνωση και λειτουργία της Παγκόσμιας Πολιτικής Αεροπορίας. Δηλαδή το Αεροπορικό Δίκαιο έχει εφαρμογή μόνο στα Πολιτικά αεροπλάνα των διαφόρων κρατών – μελών και όχι στα Στρατιωτικά.

Η πρώτη Διεθνής σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας είναι της Βαρσοβίας 10/12/29. Η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε αργότερα από το Πρωτόκολλο της Χάγης (1955) κλπ.

Αντικείμενο του Αεροπορικού Δικαίου είναι η μελέτη και η καθιέρωση Νομικών κανόνων γενικά για την οργάνωση της Υ.Π.Α.

Η εφαρμογή των Διεθνών αεροπορικών συμβάσεων και συμφωνιών γίνεται σε συνδυασμό με την υπάρχουσα Ελληνική Νομολογία.

Τα ζητήματα που προκύπτουν γενικά από τη φύση της αεροπλοΐας, όπως κανόνες εναέριας κυκλοφορίας, αεροπορικά ατυχήματα, αεροναυτιλιακές πληροφορίες, τεχνική εκμετάλλευση αεροσκαφών, συντήρηση αυτών κλπ.

Η οργάνωση των αερολιμένων καθώς και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας.

Στην Ελλάδα ο πρώτος Νόμος περί Πολιτικής Αεροπορίας, είναι ο Νόμος 5017/13/6/1931.

Για την οργάνωση της Υ.Π.Α. εκδόθηκε ο Νόμος 5100/11/7/1931, ο οποίος τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με Προεδρικό Διάταγμα και διάφορους άλλους Νόμους.

Καταργήθηκε με τον Αν. Νόμο 970/1946 και ο οποίος στη συνέχεια συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με σειρά άλλων Νόμων, Διαταγμάτων και Κανονισμών.

Εκείνα όμως που έχουν σημασία από τον 5017/1931 για το μάθημα της οργάνωσης των αερολιμένων, είναι ο σκοπός συγκρότησης της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας.

Ο σκοπός αυτός είναι η δημιουργία, η ανάπτυξη και η οργάνωση της Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και η υποστήριξη των εθνικών μέσων μεταφορών, αλλά ακόμη να γίνει πιο αντιληπτό και αγαπητό από το λαό το πνεύμα της αεροπορίας.

Η οργάνωση των διαφόρων υπηρεσιών στο έδαφος για την εξυπηρέτηση των εσωτερικών και διεθνών αεροπορικών συγκοινωνιών. Η εφαρμογή των διεθνών υποχρεώσεων αεροναυτιλίας, αεροπορικών συμβάσεων και συμφωνιών με τα άλλα κράτη.

Η διεύθυνση και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η ίδρυση και ενίσχυση οργανισμών που είναι σχετικοί με την εμπορική και ιδιωτική αεροπορία αλλά και εξαιρετικά επωφελείς για την εθνική οικονομία.

Η διοίκηση των κρατικών πολιτικών αερολιμένων. Εκτός των άλλων, στον ίδιο Νόμο ορίζεται ότι μπορούν να εγκαθίστανται στους αερολιμένες με αποφάσεις των αρμοδίων Υπουργείων, ταχυδρομικές, τελωνειακές, αστυνομικές, υγειονομικές, πυροσβεστικές αρχές, οι οποίες υπάγονται Διοικητικά στον Αερολιμενάρχη.

Το Διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο εφαρμόζεται και μέσα στο Ελληνικό έδαφος, το οποίο αποτελείται από το έδαφος της ελληνικής επικράτειας, τα Χωρικά ύδατα, δηλαδή αυτό που καλείται Αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και τον υπερκείμενο ατμοσφαιρικό χώρο αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο



ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Στο παραπάνω κεφάλαιο αναπτύξαμε τις υπηρεσίες και τα καθήκοντα του προσωπικού που χρειάζεται το κάθε αεροδρόμιο ώστε να μπορεί να οργανωθεί, να διοικηθεί και συνεπώς να λειτουργεί σωστά.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα πάρουμε σαν μελέτη περίπτωσης το αεροδρόμιο των Σπάτων “ Ελευθέριος Βενιζέλος ”, για να δούμε ποια είναι ακριβώς η οργάνωση του συγκεκριμένου αεροδρομίου. Θα ξεκινήσουμε λέγοντας κάποια πράγματα για την ιστορία κατασκευής του Αεροδρομίου, ύστερα για τον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται το συγκεκριμένο Αεροδρόμιο και θα μελετήσουμε την πορεία της επιβατικής κίνησης από την πρώτη ημέρα λειτουργίας του έως το έτος 2005.

§4.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.». ΜΙΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ



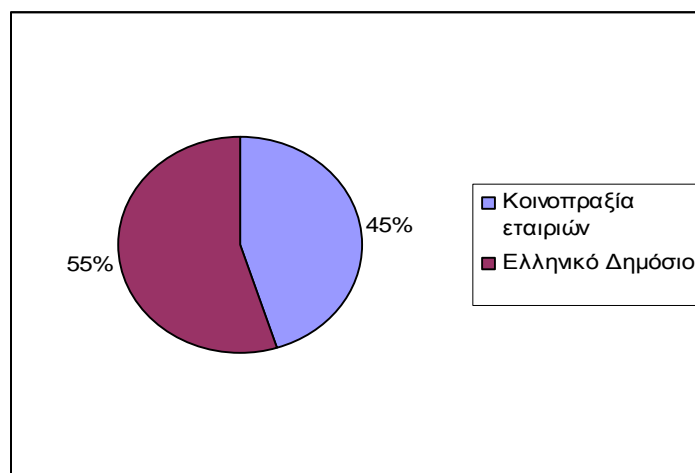
Η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου στην πρωτεύουσα της Ελλάδας ήταν κάτι που απασχολούσε την πολιτική ηγεσία της χώρας μας για πολλά χρόνια.

Η ιστορία της εταιρίας του Δ.Α.Α. ξεκινάει το 1978. Τη χρονιά εκείνη είχαν ολοκληρωθεί οι μελέτες κατασκευής ενός νέου αεροδρομίου στην Αθήνα. Έτσι ιδρύθηκε μία δημόσια εταιρία με την επωνυμία «Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε», η οποία όμως λειτουργούσε με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Σκοπός της εταιρίας αυτής ήταν η υλοποίηση του περιεχομένου των μελετών, η κατασκευή δηλαδή του αεροδρομίου στα Σπάτα.

Στις 31 Ιουλίου 1995, η Ελληνική Κυβέρνηση και η ιδιωτική κοινοπραξία υπό τη HOCHTIEF Aktiengesellschaft (στρατηγικός εταίρος που επελέγη στο πλαίσιο διεθνούς διαγωνισμού για την ανάληψη του έργου του νέου διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας με τη μέθοδο BOT: Build Operate & Transfer – Κατασκευή, Ιδιοκτησία, Λειτουργία, Μεταβίβαση) συνήψαν τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ) με κοινό στόχο την ανάπτυξη του νέου διεθνούς αερολιμένα στα Σπάτα, μέσω ενός συνεταιρικού σχήματος Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Η ΣΑΑ προβλέπει την τριακονταετή εκχώρηση της επικαρπίας, δηλαδή το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής και χρήσης του ακινήτου για τη «μελέτη», χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου στον Δ.Α.Α.

Η περίοδος εκχώρησης της επικαρπίας ξεκίνησε στις 5 Σεπτεμβρίου 1996 με τη δημιουργία του «Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.» (Δ.Α.Α.), ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, που ιδρύθηκε ως ανώνυμη εταιρία σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και η οποία «διοικείται και λειτουργεί ως εταιρία ιδιωτικού τομέα».(βλ. σχεδ. 4.1)

ΔΟΜΗ Α.Ι.Α.



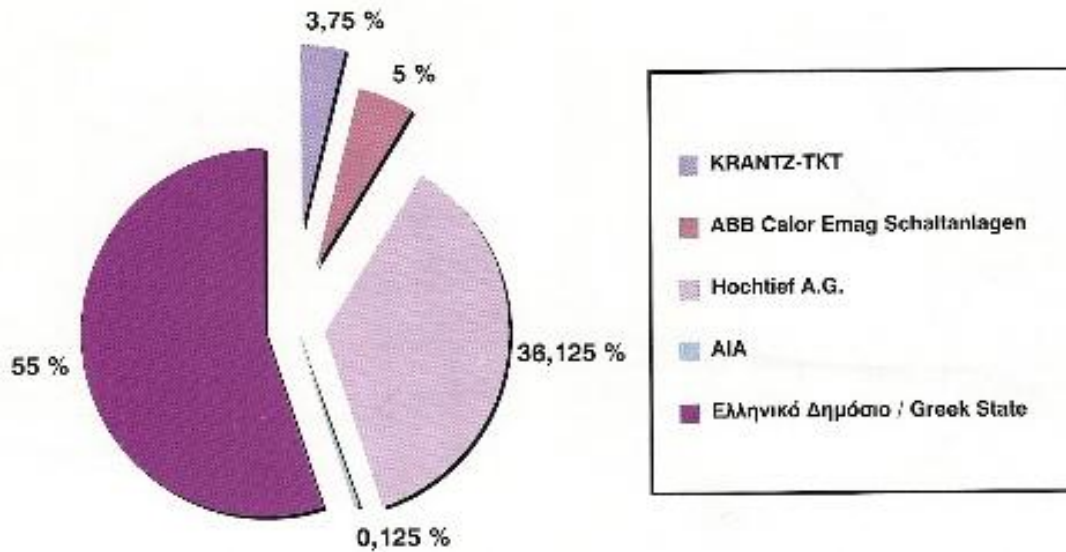
Σχεδιάγραμμα 4.1

§4.2 ΤΟ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Το Ελληνικό Δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών του Δ.Α.Α. Ως μέτοχος του Δ.Α.Α., το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από κοινού από τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και τον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών.

Ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει σε αυτήν την συνεργασία μέσω μίας κοινοπραξίας εταιριών που έχουν στην κατοχή του συνολικά το 45% των μετοχών της εταιρίας Αεροδρομίου (βλ.σχεδ.4.2).

- Ελληνικό Δημόσιο 55%
- Hochtief A.G. 36,125%
- ABB Calor Emag Schaltanlagen 5%
- KRANTZ – TKT 3,75%



Σχεδιάγραμμα 4.2

Ο Δ.Α.Α. βάσει του συνεταιρικού σχήματος θα έχει τη διαχείριση του αεροδρομίου για 30 έτη από την ημέρα των εγκαινίων του αεροδρομίου. Βάσει του Επαγγελματικού Πλάνου της εταιρίας το μέρισμα των εσόδων της θα προέρχεται κατά 40% από δραστηριότητες σχετιζόμενες άμεσα με τον αεροπορικό τομέα (aviation revenue) και κατά 60% από

υπηρεσίες και παροχές σχετιζόμενες έμμεσα ή καθόλου με τον αεροπορικό τομέα (non aviation revenue).

§4.3 Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ



Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1996 με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου και ιδιωτικής κοινοπραξίας υπό τη γερμανική εταιρία Hochtief Aktiengesellschaft. Η κοινοπραξία αυτή είχε επικρατήσει στο διαγωνισμό για την επιλογή αναδόχου του έργου κατασκευής του αεροδρομίου, ο οποίος διεξήχθη την περίοδο 1991-1993, σύμφωνα με την μέθοδο BOT (Κατασκευή-Ιδιοκτησία-Λειτουργία-Μεταβίβαση).

Το εταιρικό αυτό σχήμα το οποίο είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για 30 χρόνια, αποτελεί μια πρωτοποριακή συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την πρώτη διεθνώς με αντικείμενο την κατασκευή μεγάλου αεροδρομίου.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο. Χάρη στην προνομιακή γεωγραφική του θέση, την υπερσύγχρονη τεχνολογική υποδομή και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών του, έχει κατακτήσει την παγκόσμια αναγνώριση, αλλά και την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού. Αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο αερομεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά και έναν ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Η δραστηριότητα του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) δεν περιορίζεται στο αερομεταφορικό έργο του. Στοχεύοντας στη διαρκή ανάπτυξη, ο ΔΑΑ προσελκύει σημαντικές επενδύσεις, αξιοποιεί σημαντικά την ακίνητη περιουσία του, αναπτύσσει

εμπορευματική δραστηριότητα μεγάλης κλίμακας και εξάγει τεχνογνωσία στον τομέα της Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών. Με το εύρος της επιχειρηματικής και κοινωνικής δραστηριότητάς του, ο ΔΑΑ συμβάλλει αποφασιστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

§4.3.1 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ

Όλες οι λειτουργίες και δραστηριότητες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών χαρακτηρίζονται από προσήλωση στις αρχές της εταιρικής υπευθυνότητας με στόχο τη δημιουργία αειφόρου αξίας. Παράλληλα με την επιτυχημένη υλοποίηση της επιχειρηματικής της στρατηγικής, η εταιρία ακολουθεί μια συνεπή πολιτική που σέβεται απόλυτα τις δεσμεύσεις της απέναντι στους επιβάτες, πελάτες, συνεργάτες, εργαζόμενους και μετόχους της στις τοπικές κοινωνίες όπου δραστηριοποιείται, καθώς και σε όλους όσους σχετίζονται με τη λειτουργία της.

Οι βασικοί άξονες της πολιτικής της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης αντανακλούν τους πολλαπλούς ρόλους της εταιρίας ως διαχειρίστριας του αεροδρομίου, εργοδότης, υπεύθυνου εταιρικού πολίτη αλλά και φορέα του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, ο ΔΑΑ ακολουθεί ηθικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα πέραν των συμβατικών υποχρεώσεών του, ενσωματώνει τις προσδοκίες των άμεσα ενδιαφερομένων στην αναπτυξιακή στρατηγική του και δημοσιοποιεί τις σχετικές δραστηριότητες και τα αποτελέσματά τους.

Παράλληλα ο ΔΑΑ καταγράφει την απόδοση της πολιτικής της Εταιρικής Υπευθυνότητας μέσω ειδικών δεικτών σταθερότητας και ενός συστήματος αναφοράς, σύμφωνα με τις κυρίαρχες πρακτικές και τα πρότυπα που ακολουθούνται σήμερα σε όλο τον κόσμο.

§4.3.2 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί το βασικό παράγοντα επιτυχίας για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Οι εργαζόμενοι στο ΔΑΑ διαθέτουν, στην πλειονότητά τους, υψηλή

εξειδίκευση και ανάλογες ακαδημαϊκές σπουδές. Παράλληλα ο ΔΑΑ δίνοντας έμφαση στη συνεχή επιμόρφωση, έχει δημιουργήσει εκπαιδευτικό κέντρο, το οποίο προσφέρει εξειδικευμένα προγράμματα και σεμινάρια με ευρύ φάσμα θεμάτων.

Σήμερα ο ΔΑΑ είναι ένας από τους μεγαλύτερους μοχλούς απασχόλησης στην Ελλάδα, ενώ έχει διακριθεί για το άριστο περιβάλλον και τις ιδανικές συνθήκες εργασίας και επαγγελματικής εξέλιξης στους εργαζομένους του.

§4.3.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η εταιρική στρατηγική του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στοχεύει στην εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, στη διαρκή οικονομική ανάπτυξη και στην απρόσκοπτη εκπλήρωση της ευαίσθητης κοινωνικής αποστολής του. Κύρια επιδίωξη του ΔΑΑ είναι η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και της τεχνολογίας αιχμής του αεροδρομίου, με στόχους:

- τη διαρκή βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- τη συνεχή αύξηση της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης
- την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιριών
- την αύξηση του αριθμού των εξυπηρετούμενων προορισμών
- την προσφορά υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στην κοινότητα του αεροδρομίου
- τη μεθοδική ανάπτυξη προσοδοφόρων εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων
- την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της εταιρίας και την πραγματοποίηση καίριων επενδύσεων
- την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού του ΔΑΑ
- τη δημιουργία ενός πρότυπου επιχειρησιακού περιβάλλοντος που λειτουργεί σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και εξασφαλίζει άριστες συνθήκες σε ταξιδιώτες και εργαζομένους
- την αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση της υψηλής τεχνογνωσίας του ΔΑΑ στην Πληροφορική και στις Τηλεπικοινωνίες.

§4.3.4 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ

Το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και τα κίνητρα που παρέχει στις αεροπορικές εταιρίες, ιδίως στο θέμα του κόστους των αεροπορικών καυσίμων, τον έχουν αναδείξει ως ένα από τα πιο ανταγωνιστικά αεροδρόμια διεθνώς.

Οι δραστηριότητες του ΔΑΑ σε ότι αφορά την παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης περιλαμβάνουν:

- τη διαχείριση των διαδικασιών που ορίζουν το πλαίσιο λειτουργίας επίγειας εξυπηρέτησης
- τη διασφάλιση ανταγωνιστικής αγοράς στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης για τους χρήστες του αερολιμένα
- την εξασφάλιση και διατήρηση υψηλού βαθμού ικανοποίησης των χρηστών του αεροδρομίου, βασισμένης σε μια πολιτική δίκαιης και αντικειμενικής χρέωσης των κεντρικών υποδομών
- το σχεδιασμό και την ανάπτυξη προϊόντων που ικανοποιούν τις ανάγκες των αεροπορικών εταιριών
- τη δημιουργία πρόσθετης αξίας υπηρεσιών για τους χρήστες του αερολιμένα
- την παρακολούθηση της αποτελεσματικής διαδικασίας εκχωρήσεων δικαιωμάτων τροφοδοσίας εν πτήση και ανεφοδιασμού αεροπορικού καυσίμου

§4.3.5 ΦΟΡΕΙΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Τρεις εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο. Αυτές είναι η Olympic Airways, η Goldair Handling και η Swissport Hellas.

Η σύμβαση ανάπτυξης του αεροδρομίου προβλέπει τρεις εταιρίες μεταφοράς επιβατών, οι οποίες μπορούν να αυτοεξυπηρετούνται. Από αυτές είναι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές, ενώ κατά τη διάρκεια της δραστηριοποίησής της, χρήση του δικαιώματος έκανε η Cronus Airlines το οποίο παραχώρησε στην Aegean Airlines.

Επίσης προβλέπονται τρεις αυτοεξυπηρετούμενες cargo εταιρίες, από τις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποιούν αυτή τη στιγμή η ελληνική Veravia και η DHL. Το δικαίωμα αυτό έχει παραχωρηθεί στις εταιρίες για επτά χρόνια. Πιο αναλυτικά:

Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε.

Ο φορέας παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου προς τρίτους. Ο αποθηκευτικός χώρος της εταιρίας είναι περίπου 14.000 τ.μ., ενώ το εμβαδόν των γραφειακών και βοηθητικών χώρων είναι περίπου 10.000 τ.μ.

Goldair Handling S.A.

Ο φορέας παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου προς τρίτους. Μέτοχοι της εταιρίας κατά το άνοιγμα του αεροδρομίου ήταν οι Goldair S.A., Aegean Airlines S.A. και Alpha Ventures S.A, ενώ σήμερα παραμένουν μέτοχοι οι δύο πρώτες. Ο αποθηκευτικός χώρος της εταιρίας είναι περίπου 6.000 τ.μ., ενώ το εμβαδόν των γραφειακών και βοηθητικών χώρων είναι περίπου 2.000 τ.μ.

Swissport Hellas Cargo S.A.

Ο φορέας παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου προς τρίτους. Μέτοχοι της εταιρίας είναι οι Swissport Hellas S.A. και Freight Plus S.A. Ο αποθηκευτικός χώρος της εταιρίας είναι περίπου 5.000 τ.μ., ενώ το εμβαδόν των γραφειακών και βοηθητικών χώρων είναι περίπου 1.000 τ.μ.

DHL European Air Transport S.A.

Ο φορέας παρέχει υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου μόνο για αυτοεξυπηρέτηση. Ο αποθηκευτικός χώρος της εταιρίας είναι περίπου 5.000 τ.μ., ενώ το εμβαδόν των γραφειακών και βοηθητικών χώρων είναι περίπου 1.000 τ.μ.

§4.3.6 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο στόχος της ανάδειξης σε κύριο εμπορευματικό κόμβο της ευρύτερης νοτιοανατολικής Ευρώπης. Προς

την κατεύθυνση αυτή, σημαντικά εφόδια αποτελούν η στρατηγική γεωγραφική θέση, το άριστο λειτουργικό περιβάλλον, το υψηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών και η εξαιρετική συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρίες και όλα τα μέλη της τοπικής εμπορευματικής κοινότητας.

Μέσα από την κοινή προσπάθεια, το τμήμα εμπορευματικής ανάπτυξης προωθεί σειρά επιχειρηματικών στόχων που περιλαμβάνουν:

- τη στενότερη συνεργασία της εμπορευματικής κοινότητας στο πλαίσιο της λειτουργίας της ΕΕΚΑ (Επιτροπή Εμπορευματικής Κοινότητας Αεροδρομίου)
- την ανάπτυξη της κίνησης διαμετακομιζόμενου φορτίου (transit cargo) αλλά και επιπλέον στόχους όπως η μεγιστοποίηση των εμπορευματικών ροών, η δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών, η αύξηση των εμπορευματικών πτήσεων, η βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω του προγράμματος « Διαχείρισης Ποιότητας Εμπορευματικών Ροών » και η περαιτέρω ανάπτυξη εμπορευματικών υποδομών, όπως πάρκο logistics, αποθηκευτικοί χώροι και ενδεχομένως ελεύθερη εμπορική ζώνη.

§4.3.7 ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Η κατασκευή του αεροδρομίου ξεκίνησε στις 5 Σεπτεμβρίου 1996 από την εταιρία Δ.Α.Α.

Στις αρχές του 2001 παραδόθηκε ένα υπερσύγχρονο αεροδρόμιο για την κατασκευή του οποίου εργάστηκαν 150 διαφορετικές εταιρίες για 51 μήνες.

Ένα σοβαρό πρόβλημα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί στο νέο αεροδρόμιο ήταν οι αναπροσαρμογές που θα έπρεπε να γίνουν ένα χρόνο πριν ανοίξει. Πιο συγκεκριμένα, στις 26 Μαρτίου 2000 η χώρα μας υπέγραψε την ένταξή της στην συνθήκη Schengen και πολλά ήταν αυτά που θα έπρεπε να αλλάξουν στους ελεγχόμενους χώρους του αεροδρομίου, τα οποία δεν είχαν προβλεφθεί στο Master Plan. Τελικά, όμως, οι αλλαγές αυτές δεν αποτέλεσαν λόγο καθυστέρησης και το αεροδρόμιο από την πρώτη ημέρα λειτουργίας του δεν αντιμετώπισε κανένα πρόβλημα.

Στον παρακάτω πίνακα (πίνακας 4.1), που παρουσιάζεται στο Αεροπορικό Λεύκωμα «5 χρόνια Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος», παρουσιάζεται το έργο του αεροδρομίου σε αριθμούς.

Έναρξη λειτουργίας	Μάρτιος 2001
Κατασκευαστική Περίοδος	51 μήνες και 5μηνη περίοδος δοκιμών
Αριθμός επιβατών	Έως 16.000.000 επιβάτες ετησίως κατά την πρώτη φάση
Κίνηση εμπορευμάτων	Σχεδιασμένο για 220.000 τόνους το χρόνο
Μήκος διαδρόμων	Περίπου 4χλμ. Ο καθένας
Κινήσεις αεροσκαφών	65 απογειώσεις και προσγειώσεις την ώρα
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 τ.μ.
Δορυφορικό Κτίριο	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το Νότο (Αττική Οδός)
Θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων	144
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών	11

Πίνακας 4.1

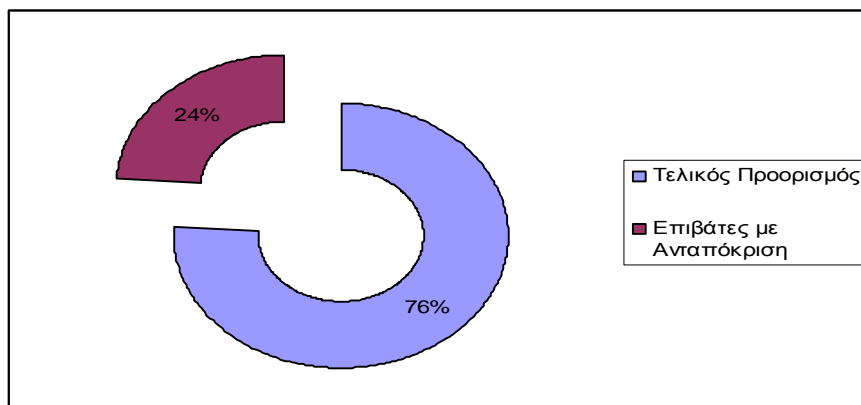
§4.3.8 Η ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΤΟ 2005

Παρακάτω δίνονται στοιχεία που δείχνουν την συνολική κίνηση των επιβατών στο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» τα τέσσερα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του, σύμφωνα με τους πίνακες που παρουσιάζονται στο Αεροπορικό Λεύκωμα «5 χρόνια Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος».

Κατά τη λειτουργία της πρώτης χρονιάς του αεροδρομίου διακινήθηκαν από αυτό 3,6 εκατομμύρια επιβάτες σε πτήσεις εσωτερικού και 6,6 εκατομμύρια σε πτήσεις εξωτερικού. Σε σχέση με το 2000 παρατηρήθηκε μείωση την επιβατικής κίνησης σε πτήσεις εσωτερικού κατά 18,8%. Η άποψη στελεχών του αεροδρομίου ήταν πως η μείωση αυτή ενδεχομένως προερχόταν από την αύξηση των ναύλων λόγω των υψηλότερων τιμών χρήσης του νέου αεροδρομίου. Επίσης η επίθεση στους δίδυμους πύργους επηρέασε την αεροπορική κίνηση.

Το ¼ περίπου της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου αφορούσε επιβάτες με ανταπόκριση (βλ.σχεδ.4.3) Το 2001 επισκέφθηκαν το «Ελευθέριος Βενιζέλος» 196 διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες εκ των οποίων οι 59 είχαν σταθερά προγραμματισμένα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

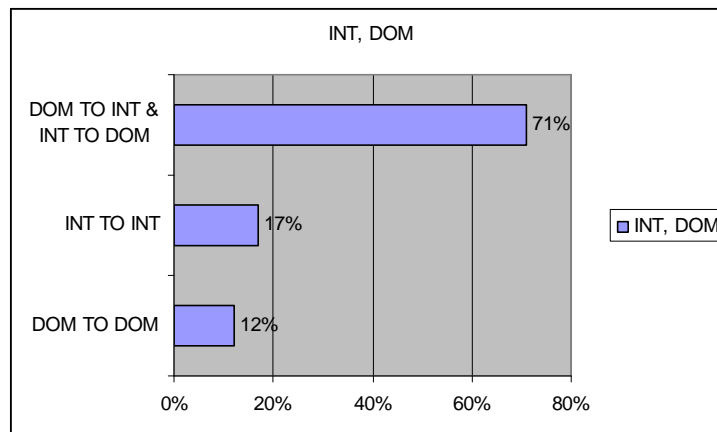
Ανάλυση Επιβατών με τελικό προορισμό την Αθήνα και ανταποκρίσεις (Έτος 2001)



Σχεδιάγραμμα 4.3

Το 2002 ήταν μια χρονιά ανάκαμψης των αερομεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα. Συνολικά 57 αεροπορικές εταιρίες διατηρούσαν προγραμματισμένες πτήσεις στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» συνδέοντας την Αθήνα με 78 προορισμούς εξωτερικού και 33 εσωτερικού. Επιπλέον 83 εταιρίες με charter αύξησαν τον αριθμό των πόλεων που συνδέθηκαν με την Αθήνα, από 80 σε 124 προορισμούς (βλ. σχεδ. 4.4)

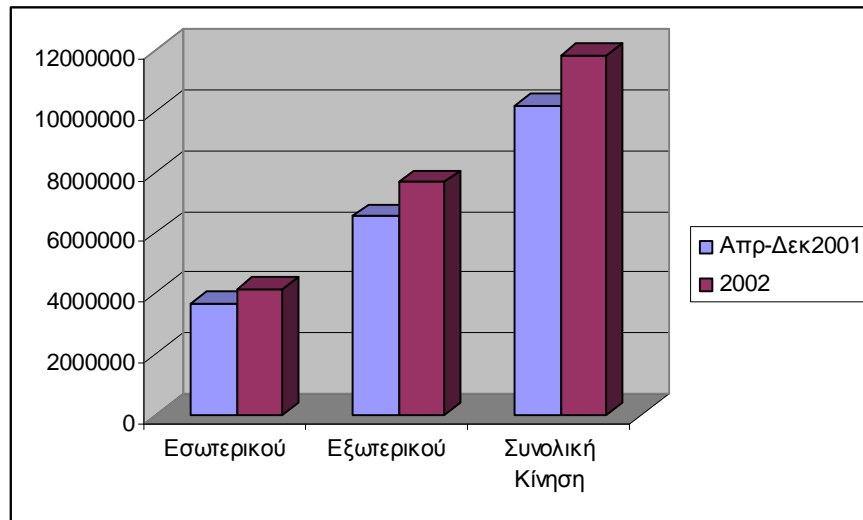
Κίνηση επιβατών με ανταπόκριση



Σχεδιάγραμμα 4.4

Η δεύτερη χρονιά λειτουργίας του αεροδρομίου χαρακτηρίστηκε από την ασφαλή και άψογη εξυπηρέτηση των επιβατών. Κατά το 2002 ο Διεθνής αερολιμένας Αθηνών υποδέχθηκε 11,8 εκατομμύρια επιβάτες. Η διεθνής επιβατική κίνηση ήταν στο επίπεδο των 7,7 εκατομμυρίων, ενώ η κίνηση εσωτερικού ανήλθε στα 4,1 εκατομμύρια επιβάτες (βλ. σχεδ. 4.5)

Ετήσια επιβατική κίνηση 2001 - 2002



Σχεδιάγραμμα 4.5

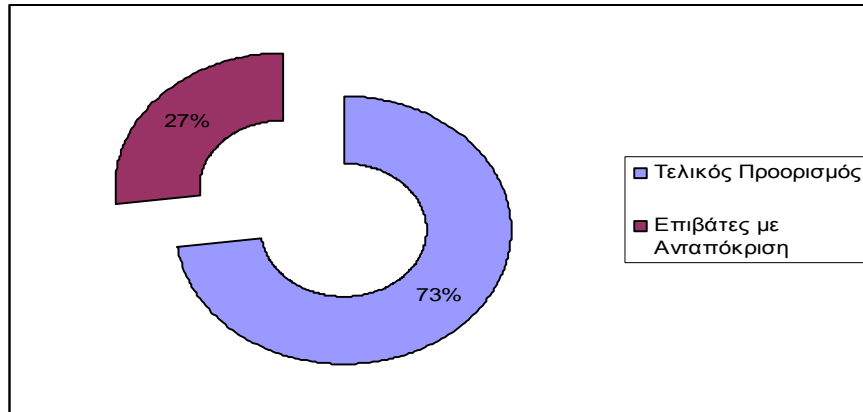
Η ελληνική αεροπορική αγορά παρουσίασε σημαντική αύξηση το 2003 σε σχέση με το 2002 όπως φαίνεται στον πίνακα 4.2

<u>Συνολική Κίνηση Επιβατών</u>			
Μήνας	2003	2002	2003/2002
1	748.280	658.717	13.6%
2	685.836	645.696	6.2%
3	821.075	842.486	-2,5%
4	931.029	938.319	-0.8%
5	1.029.832	1.065.161	-3.3%
6	1.161.239	1.149.207	1.0%
7	1.301.590	1.282.915	1.5%
8	1.485.371	1.402.225	5.9%
9	1.283.026	1.269.467	1.1%
10	1.120.089	1.042.023	7.5%
11	821.277	749.230	9.6%
12	863.750	782.062	10.4%
Σύνολο	12.252.394	11.827.508	3.6%

Πίνακας 4.2

Στο σχεδιάγραμμα 4.6 αναλύεται η κίνηση των επιβατών με ανταπόκριση.

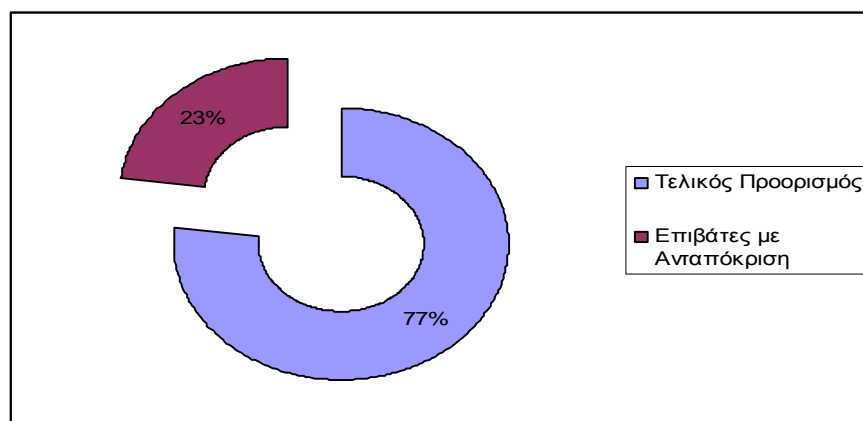
Ανάλυση Επιβατών με τελικό προορισμό την Αθήνα και ανταποκρίσεις (Έτος 2003)



Σχεδιάγραμμα 4.6

Η αεροπορική κίνηση στην Ελλάδα το 2004 αυξήθηκε κατά 4.3% σε σχέση με το 2003 φτάνοντας έτσι τους 35,3 εκατομμύρια επιβάτες που διακινήθηκαν με 409.000 πτήσεις. Φυσικά η αύξηση ήταν αποτέλεσμα των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα μας. Στο σχεδιάγραμμα 4.7 βλέπουμε την ανάλυση επιβατών με τελικό προορισμό την Αθήνα και ανταποκρίσεις.

Ανάλυση Επιβατών με τελικό προορισμό την Αθήνα και ανταποκρίσεις (Έτος 2004)



Σχεδιάγραμμα 4.7

Στον πίνακα 4.3 βλέπουμε την επιβατική κίνηση του 2003 συγκριτικά με το 2004.

<u>Συνολική Κίνηση Επιβατών</u>			
Μήνας	2004	2003	2004/2003
1	803.529	748.280	7.4%
2	741.667	685.836	8.1%
3	991.299	821.075	20.7%
4	1.165.413	931.029	25.2%
5	1.170.624	1.029.832	13.7%
6	1.256.259	1.161.239	8.2%
7	1.422.889	1.301.590	9.3%
8	1.581.683	1.485.371	6.5%
9	1.401.601	1.283.026	9.2%
10	1.271.956	1.120.089	13.5%
11	916.042	821.277	11.5%
12	939.785	863.750	8.8%
Σύνολο	13.662.332	12.252.394	11.5%

Πίνακας 4.3

Καταρρίπτοντας το ρεκόρ της «Ολυμπιακής Χρονιάς», το 2005 έκλεισε για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με 14,3 εκατομμύρια επιβάτες σημειώνοντας αύξηση 4,5% σε σχέση με το 2004 (βλ. πίνακα 4.4).

Βασικός συντελεστής στη συνολική αύξηση ήταν η διεθνής κίνηση, που σημείωσε ένα ακόμη ρεκόρ για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ξεπερνώντας τους 9 εκατομμύρια επιβάτες, αύξηση 6,5% σε σχέση με το 2004. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην άνοδο της επιβατικής κίνησης των τακτικών πτήσεων (6,3%) σε συνδυασμό με τη μεγάλη αύξηση που σημείωσε η επιβατική κίνηση των πτήσεων charter (20%).

<u>Συνολική Κίνηση Επιβατών</u>			
Μήνας	2005	2004	2005/2004
1	902.843	803.529	12.4%
2	790.444	741.667	6.6%
3	1.051.522	991.299	6.1%
4	1.163.490	1.165.413	-0.2%
5	1.322.422	1.170.624	13%
6	1.358.542	1.256.259	8.2%
7	1.596.349	1.422.889	12.2%
8	1.610.429	1.581.683	1.8%
9	1.423.588	1.401.601	1.6%
10	1.237.140	1.271.956	-2.7%
11	894.167	916.042	-2.4%
12	930.084	939.785	-1%
Σύνολο	14.281.020	13.662.332	4.5%

Πίνακας 4.4

§4.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

§4.4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η Εταιρία Αερολιμένα δίνει τη μέγιστη έμφαση στην εκπαίδευση θεωρώντας ότι ένα καλά εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη των στόχων της.

Το προσωπικό της Εταιρίας Αερολιμένα που εμπλέκεται στην επιχειρησιακή λειτουργία του θα πρέπει να έχει την ανάλογη εκπαίδευση και να έχει αξιολογηθεί ως ικανό προκειμένου να του ανατεθούν σχετικά καθήκοντα. Τα σχετικά εκπαιδευτικά προγράμματα και αξιολογήσεις της ικανότητας του επιχειρησιακού προσωπικού θα είναι στη διάθεση της Υ.Π.Α. εφ' όσον ζητηθούν.

Όλοι οι υπάλληλοι δικαιούνται συμμετοχή στην εκπαίδευση, που βασίζεται στις ανάγκες, οι οποίες καθορίζονται μετά από διαδικασίες συμβουλευτικές / έγκρισης σε όλα τα επίπεδα στην εταιρία.

Η εκπαίδευση καθορίζεται, ελέγχεται και εφαρμόζεται από μια σειρά εκπαιδευτικών σχεδίων:

- Εταιρικό : το κύριο σχέδιο που συνενώνει όλα τα υπόλοιπα
- Γενικής Διεύθυνσης : το εκπαιδευτικό σχέδιο για τη θέση εργασίας
- Διεύθυνσης : το εξειδικευμένο σχέδιο για το τμήμα ή τομέα
- Ατομικό : το προσωπικό πρόγραμμα ενός εργαζομένου

§4.4.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Για τα εκπαιδευτικά σχέδια πρέπει να ληφθούν υπόψη:

- Οι απαιτήσεις των επιμέρους θέσεων και καθηκόντων
- Η ενημέρωση σχετικά με θέματα ασφάλειας
- Η βελτίωση της αποδοτικότητας
- Ο σχεδιασμός της διαδοχής
- Η βελτίωση της ικανότητας
- Η παροχή υπηρεσιών
- Η δημιουργία ομαδικού πνεύματος
- Η βελτίωση της διοίκησης και του προσωπικού
- Οι προσωπικοί στόχοι των ατόμων
- Οι εκπαιδευτικοί στόχοι
- Ο εκπαιδευτικός προϋπολογισμός

Τα εκπαιδευτικά σχέδια αναθεωρούνται κάθε χρόνο ή όποτε κριθεί απαραίτητο και εγκρίνονται σε εταιρικό επίπεδο από το Διοικητικό Συμβούλιο ακολουθώντας μια συστηματική διαδικασία σχεδιασμού. Συγκεκριμένα σε ετήσια βάση:

- Κατόπιν μιας διεξοδικής ανάλυσης των εκπαιδευτικών αναγκών που ξεκινά και συντονίζεται από τη Διεύθυνση Ανθρωπίνου Δυναμικού, όλα τα ατομικά σχέδια εξετάζονται και οι αλλαγές συμφωνούνται (καταρχήν) μεταξύ των μελών του προσωπικού, των διευθυντών / προϊσταμένων τους και της Διεύθυνσης Ανθρωπίνου Δυναμικού.
- Οι Γενικοί Διευθυντές Τομέων και οι Διευθυντές εξετάζουν το υπάρχον σχέδιο και ετοιμάζουν ένα νέο.
- Ο Διευθυντής Ανθρωπίνου Δυναμικού παραλαμβάνει τα σχέδια και τα συνθέτει με το κύριο σχέδιο της Εταιρίας. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω διαδικασίας, ο Διευθυντής Ανθρωπίνου Δυναμικού διενεργεί έλεγχο για να εξασφαλίσει ότι υπάρχει συμμόρφωση με τις γενικές αρχές και διαδικασίες και ότι έχουν συνυπολογιστεί οι ευρύτερες ανάγκες της Εταιρίας.
- Το κύριο σχέδιο της Εταιρίας Αερολιμένα συζητείται και εγκρίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο και εφαρμόζεται ως έχει.

§4.4.3 ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

- Προσωπικό Εταιρείας Αερολιμένα

Υπάρχουν τρεις διαφορετικοί τύποι εκπαιδευτικών κατηγοριών:

Ø *Εταιρικές εκπαιδεύσεις*

- § Εισαγωγική Εκπαίδευση
- § Εκπαίδευση σε βασικά θέματα ασφάλειας (office safety)
- § Διαδικασίες πρόληψης φωτιάς
- § Εκπαίδευση σε βασικά θέματα ασφάλειας (security)
- § Εκπαίδευση σε βασικά θέματα περιβάλλοντος
- § Εκπαίδευση σε θέματα διαχείρισης

- Ø *Εκπαιδεύσεις σχετικά με το Αεροδρόμιο:* Κάθε θέση, ειδικά αυτές που συνδέονται με την επιχειρησιακή λειτουργία του Αεροδρομίου, έχουν σχετικό πλάνο εκπαίδευσης. Η Διεύθυνση Ανθρωπίνου Δυναμικού παρακολουθεί τα προγράμματα εκπαίδευσης, έτσι ώστε όλοι οι εργαζόμενοι

– ειδικά αυτοί που εργάζονται σε επιχειρησιακές θέσεις – να έχουν ολοκληρώσει τουλάχιστον την υποχρεωτική εκπαίδευση για τη θέση που κατέχουν.

Ø *Λειτουργικές Εκπαιδεύσεις:* Επιπρόσθετη εκπαίδευση, σχετική με μη αεροπορικά θέματα, η οποία έχει διατυπωθεί κατά τη διάρκεια του έτους από τον Διευθυντή, ή κατά τη διαδικασία Βελτίωσης και Απόδοσης στο τέλος του έτους.

- Προσωπικό τρίτων Μερών

Η Εταιρεία Αερολιμένα πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλα τα άτομα που δραστηριοποιούνται στον Αερολιμένα επιδεικνύουν το αναμενόμενο επίπεδο ικανοτήτων σχετικά με την επιχειρησιακή ετοιμότητα. Σε αυτό το πλαίσιο η Εταιρεία Αερολιμένα έχει ενσωματώσει στις συμφωνίες / συμβόλαια που υπογράφει με αναδόχους και άλλα τρίτα μέρη άρθρα με τα οποία όλα τα μέλη του προσωπικού που προσλαμβάνονται από τα Τρίτα Μέρη υποχρεώνονται να παρακολουθήσουν / συμμετέχουν στα εκπαιδευτικά προγράμματα. Τα κύρια θέματα είναι τα ακόλουθα:

Ø *Εξοικείωση με τις εγκαταστάσεις και τα συστήματα του Αερολιμένα:* Εκπαίδευση σχετικά με την τοποθεσία των διαφόρων εγκαταστάσεων του Αερολιμένα, τον προσανατολισμό εντός του Αερολιμένα, την εσωτερική δομή και λειτουργικότητα του Κύριου Αεροσταθμού κτλ.

Ø *Ενημέρωση σχετικά με θέματα ασφαλείας:* Εκπαίδευση σχετικά με τις διαδικασίες επιχειρησιακής ασφαλείας εντός του Αερολιμένα, τους κινδύνους επαγγελματικής υγιεινής (πρόληψη πυρκαγιάς, εκκένωση κτλ.), θέματα ασφάλειας και σχετικές διαδικασίες, Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Εκτάκτου Ανάγκης Αερολιμένα.

Ø *Ενημέρωση σχετική με θέματα περιβάλλοντος:* Εκπαίδευση σε θέματα περιβάλλοντος, σε γενικές οδηγίες περιβαλλοντικής διαχείρισης και διαχείρισης απορριμμάτων.

Ø *Παροχή επαγγελματικών υπηρεσιών:* Εκπαίδευση σχετικά με την εξυπηρέτηση πελατών.

Ø *Οδήγηση στην Περιοχή Δραστηριοτήτων Αεροσκαφών*

Η Εταιρεία Αερολιμένα παρέχει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης του εκπαιδευτή με Τρίτα Μέρη και επιθεωρεί και ελέγχει την εφαρμογή του κατάλληλου εκπαιδευτικού προγράμματος στο υπόλοιπο προσωπικό των τρίτων μερών.

§4.4.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Τα κριτήρια αξιολόγησης της εκπαιδευτικής διαδικασίας εστιάζονται στα αποτελέσματα γραπτών και προφορικών εξετάσεων και πρακτικής εφαρμογής (on the job training). Ειδικότερα δίδεται ιδιαίτερη προσοχή:

- Στην Αντίδραση των εκπαιδευομένων σχετικά με το περιεχόμενο του εκπαιδευτικού προγράμματος και τη διαδικασία υλοποίησης του
- Στην αποκτηθείσα Γνώση από την εκπαιδευτική εμπειρία
- Στην αλλαγή Συμπεριφοράς από την εκπαιδευτική εμπειρία
- Στα μετρήσιμα Αποτελέσματα για τα άτομα ή την Εταιρεία

Η Εταιρεία Αερολιμένα δεσμεύεται στη συνεχή αξιολόγηση όλης της εκπαίδευσης σύμφωνα με τα προαναφερθέντα τέσσερα κριτήρια. Σε αυτό το πλαίσιο όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα αξιολογούνται από:

- Τους συμμετέχοντες μετά την ολοκλήρωση του σεμιναρίου ή της δραστηριότητας
- Τους Διευθυντές που συζητούν με τους υπαλλήλους – συμμετέχοντες μετά τη λήξη της εκπαίδευσης

§4.4.5 ΤΗΡΗΣΗ ΑΡΧΕΙΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Με την ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού προγράμματος:

- Οι συμμετέχοντες συμπληρώνουν ένα «Έντυπο Παρακολούθησης Εκπαιδευτικού Σεμιναρίου»
- Οι συμμετέχοντες συζητούν με τους Διευθυντές τους με σκοπό την πληροφόρησή τους σχετικά με το σεμινάριο και την προσωπική τους απόδοση

- Το πιστοποιητικό συμμετοχής φυλάσσεται στον προσωπικό φάκελο του συμμετέχοντος
- Η συμμετοχή καταγράφεται στη βάση δεδομένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων της Εταιρείας.

Ένα αντίτυπο του εντύπου συμμετοχής χρησιμοποιείται για την ενημέρωση των αναλύσεων της εταιρείας και του ατομικού αρχείου εκπαίδευσής τους.

§4.5 ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

§4.5.1 ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Ο Γενικός Διευθυντής (ΓΔ) φέρει τη συνολική ευθύνη για την ασφάλεια του αερολιμένα. Ο ΓΔ φέρει τη συνολική ευθύνη για την ασφάλεια των επιβατών, φορτίου, ταχυδρομείου, επισκεπτών και υπαλλήλων του αερολιμένα.

Ο ΓΔ είναι υπεύθυνος για την τεκμηρίωση με επαρκείς αποδείξεις και επιχειρήματα ότι ο αερολιμένας έχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας κατά τη λειτουργία του και ότι έχουν εντοπιστεί και αξιολογηθεί οι κυρίως κίνδυνοι και τα ρίσκα σχετικά με την ασφάλεια και ότι ο αερολιμένας δύναται να τα κρατήσει σε όσο το δυνατό χαμηλότερα επίπεδα επικινδυνότητας.

Ο ΓΔ διασφαλίζει το σχεδιασμό μιας γενικής στρατηγικής ως προς την ασφάλεια, διευκολύνει τις διαβουλεύσεις και εποπτεύει τις επιχειρήσεις που συνεργάζονται με τον Αερολιμένα, ανάδοχους και φορείς παροχής υπηρεσιών. Διασφαλίζει την εφαρμογή των Γενικών Αρχών Ασφάλειας του Αερολιμένα και του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας καθώς και την τακτική αναθεώρηση τους.

Διασφαλίζει ότι τα στελέχη του Αερολιμένα τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις με αντίστοιχες αρμοδιότητες, ευθύνες και ειδικευση για την αποτελεσματική εφαρμογή και επίτευξη των στόχων.

§4.5.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ ΤΟΜΕΩΝ

Όλοι οι Γενικοί Διευθυντές Τομέων είναι υπόλογοι στο Γενικό Διευθυντή της εταιρίας σχετικά με το σχεδιασμό και την κατάλληλη στελέχωση για την ύπαρξη προτύπων, συστημάτων, προβλέψεων, καθώς και την ενσωμάτωση αυτών στις εταιρικές διαδικασίες, που υπόκεινται στο χώρο ευθύνης τους και τη διασφάλιση της εφαρμογής τους.

Φέρουν ευθύνη για την ασφάλεια του προσωπικού τους στο χώρο εργασίας και των λοιπών ατόμων που ενδέχεται να επηρεάζονται από τις επιχειρησιακές διαδικασίες καθώς και για την ασφάλεια του χώρου και του εξοπλισμού που υπόκεινται στον χώρο της ευθύνης τους.

Είναι υπόλογοι στο Γενικό Διευθυντή ως προς τη δέσμευσή τους για την ασφάλεια, την εμπλοκή τους σε θέματα ασφάλειας και την επίτευξη άψογης εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας.

Διασφαλίζουν ότι τα δικά τους πρότυπα, διαδικασίες και πρακτικές συνεισφέρουν στην επιτυχία της εφαρμογής των Γενικών Αρχών Ασφάλειας του Αερολιμένα και του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας.

Είναι υπεύθυνοι για το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας, για την εφαρμογή και την παρακολούθησή του εντός της περιοχής ευθύνης τους.

Διασφαλίζουν ότι η ασφάλεια αποτελεί την πρώτη επιχειρησιακή τους προτεραιότητα.

§4.5.3 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ο Διευθυντής Αεροπορικών Υπηρεσιών είναι υπεύθυνος για όλες τις αρμοδιότητες της εταιρίας αεροδρομίου που σχετίζονται με τον αεροπορικό τομέα. Συγκεκριμένα:

- Εξασφαλίζει την εφαρμογή προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του παραρτήματος 14 της Σύμβασης του Σικάγο και των σχετικών εγχειριδίων.

- Εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και αποτελεσματική εξυπηρέτηση των Αεροπορικών Εταιριών και την πρόσβαση των Φορέων Παροχής Επίγειας Εξυπηρέτησης στις εγκαταστάσεις του Αερολιμένα.
- Εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και αποτελεσματική λειτουργία του Συστήματος Διαχείρισης Αποσκευών.
- Εξασφαλίζει την έγκαιρη και ακριβή παροχή πληροφοριών πτήσεων προς τους χρήστες του Αερολιμένα.
- Εξασφαλίζει όλα τα απαραίτητα μέσα και δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές για την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης και τη διαχείριση κρίσεων γενικά.

§4.5.4 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΩΝ

Σε περίπτωση απουσίας του Διευθυντή Αεροπορικών Υπηρεσιών, ο Διευθυντής Αερογραμμών τον αναπληρεί στα καθήκοντά του.

Εποπτεύει τις δραστηριότητες στην Περιοχή Κίνησης Αεροσκαφών σχετικά με την ασφαλή της λειτουργία και επιτυγχάνει μια ομαλή κυκλοφοριακή ροή στην εν λόγω περιοχή.

Βελτιστοποιεί τους κανόνες ασφάλειας, τις ρυθμίσεις και τις διαδικασίες σχετικά με τη λειτουργία των αεροσκαφών, την υποδομή της Περιοχής Κίνησης Αεροσκαφών, τις προδιαγραφές της πυροσβεστικής Υπηρεσίας του Αερολιμένα, τις δραστηριότητες των αεροπορικών εταιριών και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Είναι υπεύθυνος για τη δημιουργία, εφαρμογή και εποπτεία του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας στην Περιοχή Δραστηριοτήτων Αεροσκαφών σύμφωνα με τα πρότυπα του ICAO, όπως αυτά αναφέρονται στο Παράρτημα 14 της σύμβασης του Σικάγο και στον «Βασικό Κανονισμό Αδειοδότησης και Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης Αεροδρομίων» της Υ.Π.Α..

Διασφαλίζει τη στελέχωση της Διεύθυνσης με το κατάλληλο σε γνώσεις και αριθμό προσωπικό, το οποίο εκπαιδεύεται, στο οποίο παρέχονται κίνητρα και εξελίσσεται για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ασφάλειας, στις τρέχουσες αρμοδιότητές του και στις μελλοντικές ανάγκες ανθρωπίνου δυναμικού της Εταιρίας Αερολιμένα.

§4.5.5 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Ο Διευθυντής Ασφαλείας Αερολιμένα καθιερώνει και ελέγχει στρατηγική και διαδικασίες που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία του Αερολιμένα.

Εφαρμόζει και λειτουργεί ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, το οποίο βελτιώνει συνεχώς.

Διασφαλίζει τη στελέχωση της Διεύθυνσης με το κατάλληλο σε γνώσεις και αριθμό προσωπικό, το οποίο εκπαιδύεται, στο οποίο παρέχονται κίνητρα και εξελίσσεται για να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες αρμοδιότητες του.

Παρακολουθεί την ασφάλεια μέσω της διενέργειας ελέγχων ασφαλείας, αξιολογήσεων και επιθεωρήσεων ασφαλείας σε όλα τα τμήματα της εταιρίας καθώς και στα τρίτα μέρη και αναδόχους που χειρίζονται θέματα ασφαλείας του Αερολιμένα.

§4.5.6 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Ο Διευθυντής Πληροφοριακών Συστημάτων διαχειρίζεται την παροχή υπηρεσιών αναφορικά με τα Πληροφοριακά Συστήματα και τις Τηλεπικοινωνίες και παρέχει αυτοματοποιημένες επιχειρησιακές υπηρεσίες αεροδρομίου με σκοπό την εξασφάλιση αποτελεσματικής και ολοκληρωμένης παροχής υπηρεσιών σε εσωτερικές και εξωτερικές ομάδες πελατών (εργαζομένους, επιβάτες και χρήστες, ενοικιαστές του Αερολιμένα).

Εφαρμόζει μια αξιόπιστη και οικονομικά συμφέρουσα διαχείριση για όλη την υποδομή των Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών.

Διασφαλίζει τη στελέχωση της Διεύθυνσης με το κατάλληλο σε γνώσεις και αριθμό προσωπικό, το οποίο εκπαιδύεται, στο οποίο παρέχονται κίνητρα και εξελίσσεται για να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες αρμοδιότητες του και στις μελλοντικές ανάγκες ανθρωπίνου δυναμικού του Αεροδρομίου.

§4.5.7 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

Ο Διευθυντής Λειτουργιών είναι υπεύθυνος για την ομαλή λειτουργία του Κέντρου Επιχειρήσεων του Αερολιμένα σε 24ωρη βάση και ελέγχει την ορθή εφαρμογή όλων των επιχειρησιακών σχεδίων της Διεύθυνσης.

Έχει τη συνολική ευθύνη για την επίλυση των θεμάτων που παρουσιάζονται με επίπτωση στην επιχειρησιακή λειτουργία, τον καθορισμό αποτρεπτικών ενεργειών και διασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή τους.

Διασφαλίζει την στελέχωση της Διεύθυνσης με το κατάλληλο σε γνώσεις και αριθμό προσωπικό, την εκπαίδευση του, την παροχή κινήτρων και την εξέλιξή του για να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες αρμοδιότητές του και στις μελλοντικές ανάγκες ανθρωπίνου δυναμικού του Αερολιμένα.

§4.5.8 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Ο Διευθυντής Υπηρεσιών Αεροσταθμού σχεδιάζει και εποπτεύει την εφαρμογή των επιχειρήσεων του Αεροσταθμού.

Εποπτεύει την ασφαλή, ομαλή, γρήγορη και εύκολη μετακίνηση των επιβατών, των συνοδών, των επισκεπτών και των μελών του προσωπικού για την επίτευξη ομαλής ροής κυκλοφορίας των επιβατών του αεροσταθμού.

Συσκέπτεται με όλες τις αρμόδιες αρχές και τρίτους, ώστε να εναρμονίζει τις σχετικές διαδικασίες του Αεροσταθμού σύμφωνα με τους εθνικούς και διεθνείς κανόνες και κανονισμούς.

Διασφαλίζει την στελέχωση της Διεύθυνσης με το κατάλληλο σε γνώσεις και αριθμό προσωπικό, το οποίο εκπαιδεύεται, στο οποίο παρέχονται κίνητρα και εξελίσσεται για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ασφαλείας, στις τρέχουσες αρμοδιότητές του και στις μελλοντικές ανάγκες ανθρωπίνου δυναμικού του Αερολιμένα.

§4.5.9 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Ο Διευθυντής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος Αερολιμένα εντοπίζει τυχόν επιπτώσεις στον περιβάλλοντα χώρο του αερολιμένα, που προέρχονται από τη κατασκευή και τη λειτουργία του Αερολιμένα και στη συνέχεια προτείνει και εφαρμόζει τα απαραίτητα μέτρα για την εξάλειψη ή την ελαχιστοποίηση αυτών των επιπτώσεων.

Αντιμετωπίζει τον κίνδυνο πρόσκρουσης πτηνών και ζώων σε αεροσκάφη.

Καθιερώνει και εφαρμόζει ένα Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης που προσδιορίζει το πλαίσιο εργασίας, διασφαλίζει την επίτευξη των στόχων και διατηρεί σε υψηλό επίπεδο την περιβαλλοντική ποιότητα εντός και εκτός Αερολιμένα.

§4.5.10 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Ο Διευθυντής Ανθρώπινου Δυναμικού είναι υπεύθυνος για την πολιτική, τις διαδικασίες και το σύστημα σχετικά με την ασφάλεια και την υγιεινή στους χώρους εργασίας για όλους τους υπαλλήλους του Αερολιμένα. Συμμετέχει στην Επιτροπή Υγιεινής και Ασφάλειας. Είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Νόμου 1568/85, τα Προεδρικά Διατάγματα 16/96 και 17/96, όπως αυτά εκάστοτε τροποποιούνται.

§4.5.11 ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Ως ο πιο υψηλόβαθμος υπάλληλος της καθημερινής επιχειρησιακής λειτουργίας του αερολιμένα κατά τη διάρκεια των ωρών γραφείου αλλά και εκτός αυτών, ο Διευθύνων Υπηρεσίας Λειτουργίας Αερολιμένα έχει τη δικαιοδοσία να λαμβάνει αποφάσεις για όλο τον Αερολιμένα συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης πόρων του αερολιμένα και τη λήψη ενεργειών. Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή λειτουργία των Αεροπορικών Εταιριών και την εξυπηρέτηση των διαφόρων χρηστών του Αερολιμένα.

§4.5.12 ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Ο Προϊστάμενος Κέντρου Επιχειρήσεων Αερολιμένα είναι υπεύθυνος για την ομαλή λειτουργία του Κέντρου Επιχειρήσεων Αερολιμένα και παρακολουθεί την λειτουργία του Αερολιμένα. Σε περίπτωση μη ομαλής λειτουργίας του Αερολιμένα λόγω ασυνήθιστων συνθηκών ή φαινομένων (τεχνικές δυσλειτουργίες, ασυνήθιστα καιρικά φαινόμενα κτλ.) είναι υπεύθυνος σε συνεργασία με τον Διευθύνοντα Υπηρεσίας Λειτουργίας Αερολιμένα να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να ελαχιστοποιήσει τις επιπτώσεις στην ομαλή λειτουργία του Αερολιμένα.

§4.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΥΠΟΔΟΜΕΣ

§4.6.1 ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Το κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού (αφίξεων – αναχωρήσεων) περιλαμβάνει στεγασμένους χώρους συνολικού επιπέδου 150.000 τ.μ. σε τέσσερα επίπεδα. Η μη ελεγχόμενη πλευρά του κτιρίου έχει μήκος 330 μέτρα με 4 εισόδους στο επίπεδο των αναχωρήσεων και 5 εξόδους στο επίπεδο των αφίξεων. Η πλευρά που εφάπτεται με το χώρο στάθμευσης αεροσκαφών έχει μήκος 788 μέτρα και διαθέτει 14 εξόδους επιβίβασης οι οποίες συνδέονται με ισάριθμες γέφυρες (φυσσούνες) πρόσβασης με ισάριθμες θέσεις στάθμευσης μπροστά από το κτίριο. Το κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού έχει επίσης 12 εξόδους αναχωρήσεων για τις απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης, 2 εισόδους αφίξεων, 2 εισόδους και 2 εξόδους από και προς το χώρο διακίνησης αποσκευών.

Το κεντρικό κτίριο αεροσταθμού (Main Terminal Building - MTB) χωρίζεται σε δύο τομείς. Στο νότιο μισό του κτιρίου εξυπηρετούνται οι πτήσεις που έχουν αφετηρία ή προορισμό χώρα μη μέλος της συνθήκης Schengen (extra Schengen) ενώ στο βόρειο μισό οι πτήσεις που έχουν αφετηρία ή προορισμό χώρα μέλος της συνθήκης Schengen (intra Schengen). Τόσο οι extra Schengen όσο και οι intra Schengen διαθέτουν 7 θέσεις στάθμευσης (contact stands) με γέφυρες επιβίβασης (φυσσούνες). Για λόγους ευελιξίας

όμως δύο gates/stands της περιοχής extra Schengen μπορούν να χρησιμοποιηθούν για πτήσεις intra Schengen ανάλογα με την κυκλοφορία του αεροδρομίου.

§4.6.2 ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ

Εκτός του κεντρικού αεροσταθμού υπάρχει και το κτίριο του βοηθητικού αεροσταθμού το λεγόμενο Δορυφορικό Κτίριο Αεροσταθμού, (Satellite Terminal Building - STB) το οποίο διαθέτει 10 θέσεις στάθμευσης με γέφυρες επιβίβασης. Η σύνδεση του MTB με το STB γίνεται με μια υπόγεια σήραγγα μήκους 800 μ. Τέσσερις θέσεις στάθμευσης με τα gates που τους αντιστοιχούν εξυπηρετούν πτήσεις extra Schengen ενώ οι υπόλοιπες εξυπηρετούν πτήσεις intra Schengen. Τη χρήση του STB γενικά δεν την προτιμούν οι αεροπορικές εταιρίες δεδομένου ότι η απόσταση που πρέπει να διανύσει ένας επιβάτης από τον έλεγχο εισιτηρίων θεωρείται ότι είναι μεγάλη. Για μια πτήση εξωτερικού όμως οι κυλιόμενοι διάδρομοι που υπάρχουν σε όλη τη διαδρομή από το MTB στο STB διατηρούν ικανοποιητικό το χρόνο επιβίβασης μεταξύ των δύο αεροσταθμών. Εξάλλου στα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια στα οποία έχουν προορισμό οι περισσότερες πτήσεις, οι αποστάσεις είναι υπερδιπλάσιες από αυτές του «Ελευθέριος Βενιζέλος».

§4.6.3 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

Το κτίριο των 5.000 τ.μ. του εμπορευματικού σταθμού μπορεί να εξυπηρετήσει τη διακίνηση 220.000 τόνων ετησίως και χωράει 20 αεροσκάφη.

Υπάρχουν τέσσερις ανεξάρτητοι φορείς διαχείρισης (cargo handlers) σε ισάριθμους εμπορευματικούς σταθμούς (cargo terminals) συνολικής επιφάνειας 30.000 τ.μ. για προσωρινή εναπόθεση εμπορευμάτων. Οι εμπορευματικοί σταθμοί έχουν τη δυνατότητα διαχείρισης μέχρι και 275.000 τόνων το χρόνο. Οι σταθμοί αυτοί όπως και το κτίριο ΕΛΤΑ καθώς και ο Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου έχουν άμεση πρόσβαση στην πίστα του αεροδρομίου.

§4.6.4 ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Το αεροδρόμιο διαθέτει συνολικά 77 χώρους στάθμευσης:

- 14 θέσεις στάθμευσης μπροστά στο κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού με γέφυρες επιβίβασης
- 1 V.I.P. θέση στάθμευσης μπροστά στο κεντρικό κτίριο του αεροσταθμού
- 10 θέσεις στάθμευσης στο δορυφορικό κτίριο του αεροσταθμού
- 14 θέσεις στο νότιο apron
- 4 θέσεις στάθμευσης στο χώρο στάθμευσης μπροστά από τον εμπορευματικό σταθμό
- 16 θέσεις στάθμευσης στο βόρειο apron
- 20 θέσεις στάθμευσης για business jet αεροσκάφη στο βόρειο apron
- Ελικοδρόμιο στο βόρειο τομέα του αεροδρομίου

§4.6.5 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ CATERING EN ΠΤΗΣΕΙ

Οι σύγχρονες εγκαταστάσεις catering εν πτήξει εκτείνονται σε περισσότερα από 29.000 τ.μ. , και παράγουν περί τα 40.000 γεύματα την ημέρα. Τρεις εταιρίες catering έχουν αναλάβει την κατασκευή και χρηματοδότηση των εγκαταστάσεων αυτών , μετά από διεθνή μειοδοτικό διαγωνισμό. Αυτές οι εταιρίες είναι η Abela Hellas, η Newrest In flight Services Hellas και η Olympic catering.

§4.6.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Η Olympic Fuel Company (O.F.C.) είναι η αρμόδια εταιρία μεταφοράς και ελέγχου των αεροπορικών καυσίμων στο αεροδρόμιο Αθηνών (δεν παρέχει υπηρεσία ανεφοδιασμού αεροσκαφών). Από τις δεξαμενές αποθήκευσής της, χωρητικότητας 24.000 κυβικών μέτρων καυσίμου JET A1 εφοδιάζονται μέσω ενός υπογείου δικτύου αγωγών μήκους 9.800 μέτρων οι περισσότερες θέσεις στάθμευσης του αεροδρομίου. Αρχικά ο εφοδιασμός των δεξαμενών πραγματοποιούνταν με βυτιοφόρα οχήματα μεταξύ

Ασπροπύργου – Αεροδρομίου τα οποία σε μηνιαία βάση εκτελούσαν 900 – 2000 δρομολόγια. Αυτή η πρακτική όμως ακολουθήθηκε για τα δύο πρώτα χρόνια λειτουργίας του αεροδρομίου. Από το 2003 έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες εγκατάστασης υπόγειου αγωγού μεταφοράς καυσίμου που συνδέουν τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου με τις δεξαμενές καυσίμου του αεροδρομίου.

Στο αεροδρόμιο υπάρχουν δυο διανομείς καυσίμου (παρέχουν ανεφοδιασμό αεροσκαφών) :

Η Olympic Into – Plane (O.I.C.) είναι αποτέλεσμα συνεργασίας της Ολυμπιακής Αεροπορίας (65%) και της TOTAL R.D. (35%)

Η Spata Airport Fueling Company (SAFCO) είναι μια κοινοπραξία των BP Hellas, EKO, Mobil Oil Hellas και Shell Hellas οι οποίες έχουν ισόποσο μέρος (25%) στην εταιρία.

§4.6.7 ΥΠΟΣΤΕΓΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ

Στο βόρειο τμήμα του αεροδρομίου βρίσκεται το υπόστεγο συντήρησης της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας το οποίο έχει εσωτερικά διαστάσεις 100 X 45 μέτρα και ύψος 13,5 μέτρα. Το συνολικό εμβαδόν των εγκαταστάσεων ανέρχεται σε 17.000 τ.μ. Στο υπόστεγο μπορούν να φιλοξενηθούν έως και τρία αεροσκάφη στενής ατράκτου. Το υπόστεγο αυτό παραδόθηκε για χρήση ένα μήνα πριν το άνοιγμα του αεροδρομίου.

Στο νότιο τμήμα του αεροδρομίου βρίσκεται υπό ανέγερση το υπόστεγο συντήρησης της Aegean Airlines.

§4.6.8 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

Βάσει των Διεθνών προδιαγραφών του ICAO το αεροδρόμιο παρέχει τον υψηλότερο βαθμό πυρόσβεσης κατηγορίας 9. Σύμφωνα με την κατηγορία αυτή σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης θα πρέπει τα πυροσβεστικά οχήματα να φτάσουν στο σημείο του συμβάντος και να ρίξουν το 50% των υλικών πυρόσβεσης που φέρουν σε 2 – 3 λεπτά

από την έναρξη του συναγερμού. Αυτός είναι και ο βασικός λόγος ύπαρξης δύο πυροσβεστικών σταθμών, ένας στο ανατολικό και ένας στο δυτικό σύστημα τροχοδρόμων.

Η πυροσβεστική υπηρεσία του αεροδρομίου είναι επίσης αρμόδια και για την επίστρωση του διαδρόμου σε περιπτώσεις ανάγκης.

§4.7 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει σχεδιαστεί ώστε να μπορεί να δεχτεί μελλοντικές επεκτάσεις σε βάθος χρόνου και όποτε η επιβατική κίνηση που παρουσιαστεί το απαιτήσει, έχει γίνει μέριμνα επέκτασης των εγκαταστάσεών του εντός των 16.800 στρεμμάτων, δίχως νέες απαλλοτριώσεις. Βάσει του «Master Plan» η χωρητικότητά του μπορεί να φτάσει και τα 50.000.000 επιβάτες ετησίως, νούμερο όμως που δεν υπάρχει περίπτωση να φτάσει η επιβατική κίνηση της Αθήνας για τα επόμενα 20 και πλέον χρόνια.

Έτσι λοιπόν κάτι τέτοιο κρίθηκε πως δεν είναι απαραίτητο προς το παρόν μιας και πολλά άλλαξαν στον χώρο των αερομεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία ασχολήθηκε με την οργάνωση και διοίκηση αεροδρομίων και ως «case study» ελήφθη ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Παρουσιάστηκαν το θεσμικό πλαίσιο, οι φορείς δημόσιου και ιδιωτικού συμφέροντος που εμπλέκονται στην οργάνωση και διοίκηση αεροδρομίων γενικά και ειδικά στο αεροδρόμιο Αθηνών.

Η εργασία αυτή, ως εκ του σκοπού της, παρέμεινε στο περιγραφικό στάδιο και δεν υπάρχουν αξιολογήσεις των αρχών οργάνωσης και διοίκησης αλλά ούτε και συγκρίσεις αξιολόγησης Διεθνών Αεροδρομίων μεταξύ τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- § Βασίλης Γεωρ. Καρκάλας, Οργάνωση Πολιτικών Αερολιμένων και Αεροδρομίων, Αθήνα 1981
- § Ευγένιος Φραγκιαδάκης, Εισαγωγή στο Management των Ξενοδοχείων, Δ' Έκδοση, Ρέθυμνο 2004
- § Αθαν. Λέκκα, Αεροδρόμιο: Λειτουργία και Εξυπηρέτηση Πελατών
- § Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών: Εγχειρίδιο Λειτουργιών Αεροδρομίου, 3^η έκδοση, Ιούλιος 2006
- § Πούρου Σπυριδούλα, Παπαθεοδώρου Παναγιώτης, Πτυχιακή Εργασία: Όλες οι λειτουργίες και διαδικασίες στην πίστα του Διεθνούς Αεροδρομίου Σπάτων «Ελευθέριος Βενιζέλος»
- § Αεροπορικό Λεύκωμα: 5 χρόνια Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- § Glidden Law, Gowles, Airports Design , Construction and Managenet, 1946
- § Patrick J. Montana και Bruce H. Charnov, Management, 3^η Αμερικάνικη Έκδοση

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- § <http://www.aia.gr>
- § <http://62.103.163/50/pages.asp?pageid=833&langid=1> (2/11/2008)
- § <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=17> (2/11/2008)
- § <http://www.lib.tei.pat/ptyxiakes/sdo/sdo>
- § <http://www.phila.dov/personnel/specs/2p13.htm> (25/11/2008)
- § <http://www.el.wikipedia.org/wiki/ICAO> (9/9/2008)
- § <http://www.el.wikipedia.org/wiki/IATA> (9/9/2008)
- § <http://el.wikipedia.org/wiki> (9/9/2008)
- § <http://www.iata.org>