

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**«Οργάνωση και λειτουργία των αεροδρομίων  
στην Ελλάδα. Νομοθετικό πλαίσιο, παροχές,  
υπηρεσίες»**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΜΕΝΤΗ ΕΙΡΗΝΗ  
ΜΠΕΛΕΣΙΩΤΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΑΛΛΙΟΠΗ  
ΠΑΣΙΟΠΟΥΛΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΙΓΓΛΕΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά, τον υπεύθυνο καθηγητή για την πτυχιακή μας εργασία, Κύριο Ιγγλέση Ιωάννη για τη συνεργασία και την πολύτιμη βοήθειά του.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το τελευταίο στάδιο των υποχρεώσεων μας κατά τη φοίτηση μας στο ΤΕΙ Πατρών και συγκεκριμένα στο τμήμα Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων αποτέλεσε η πτυχιακή εργασία που κρατάτε στα χέρια σας.

Ο καθηγητής μας, κύριος Ιγγλέσης Ιωάννης, μας εμπιστεύθηκε το θέμα Οργάνωση και λειτουργία των αεροδρομίων στην Ελλάδα. Νομοθετικό πλαίσιο, παροχές, υπηρεσίες'.

Το θέμα της πτυχιακής μας εργασίας, μας κέντρισε ιδιαίτερα το ενδιαφέρον και μας ώθησε να ασχοληθούμε με μεγάλο ζήλο για την ολοκλήρωση της. Η οργάνωση και η ανάπτυξη των αεροδρομίων είναι άλλωστε θέμα προτεραιότητας για μία άκρως τουριστική χώρα όπως η Ελλάδα.

Η εξεύρεση υλικού και πληροφοριών για τα αεροδρόμια της Ελλάδος, η επικοινωνία με ανθρώπους που εργάζονται και στελεχώνουν τα ελληνικά αεροδρόμια, το ξεκαθάρισμα του υλικού και τέλος η μετατροπή του σε μία ολοκληρωμένη εργασία αποτέλεσε για εμάς μία εμπειρία πρωτόγνωρη και εξαιρετικά θετική για την πορεία μας στο χώρο του τουρισμού.

Σε όλα αυτά ήταν πολύτιμη η καθοδήγηση του καθηγητή μας ο οποίος μας παρότρυνε συνεχώς για τη δημιουργία του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της εν λόγω πτυχιακής εργασίας είναι η μελέτη των αεροδρομίων στην Ελλάδα όσον αφορά την οργάνωση και τη λειτουργία τους.

Καταγράφεται το νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο αφορά την λειτουργία των αεροδρομίων.

Κατονομάζονται και αναλύονται οι δημόσιοι φορείς οργάνωσης των αεροδρομίων. Επιπλέον γίνεται αναλυτική αναφορά στους σημαντικότερους αερολιμένες της Ελλάδος.

Παρουσιάζονται τα κτίρια των επιβατών, τα διοικητικά κτίρια, οι βασικές εγκαταστάσεις εδάφους και τα κριτήρια επιλογής θέσεως για την κατασκευή αερολιμένων.

Εμπεριέχονται όλες οι κρατικές και ιδιωτικές υπηρεσίες που παρέχονται στο επιβατικό κοινό καθώς και στις συνεργαζόμενες, ενδιαφερόμενες και εμπλεκόμενες εταιρείες του τουριστικού τομέα.

Αναλύονται οι υπηρεσίες και η οργάνωση του διεθνούς αερολιμένα Αθηνών 'Ελευθέριος Βενιζέλος' .

Τέλος παρουσιάζονται τα προβλήματα και οι ελλείψεις που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά αεροδρόμια σήμερα καθώς και οι προοπτικές αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>6</b>
<b>ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΑΠΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....</b>	<b>6</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....</b>	<b>10</b>
<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....</b>	<b>10</b>
1.1 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ –ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ.....	10
1.2 ΠΕΡΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ.....	11
1.3 ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....	12
1.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	18
1.5 ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ –ΧΑΓΗΣ.....	21
1.6 ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ, ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ, ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΩΝ.....	24
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ-ΠΡΩΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	29
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....</b>	<b>30</b>
<b>ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....</b>	<b>30</b>
2.1 ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	30
2.2 Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....	31
2.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ.....	31
2.2.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑ.....	32
2.2.2.1 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ.....	32
2.2.2.2 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ.....	33
2.2.3 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	34
2.2.3.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ.....	34
2.2.3.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ.....	35
2.2.3.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ.....	36
2.2.3.4 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	39
2.2.3.5 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....	40
2.2.3.6 ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	41
2.2.4 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ.....	42
2.2.4.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	42
2.2.4.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.....	44
2.2.4.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ.....	45
2.2.4.4 ΜΟΝΑΔΑ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ.....	46
2.2.5 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ.....	47
2.2.5.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ.....	47
2.2.5.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	48
2.2.5.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ.....	50
2.2.5.4 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.....	51
2.2.5.5 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ.....	52
2.2.5.6 ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....	52
2.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ.....	53
2.3.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ –ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	54
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	55
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....</b>	<b>56</b>
<b>ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....</b>	<b>56</b>
3.1 ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	56
3.2 ΚΑΤΑΤΑΞΗ.....	57
3.3 ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ.....	59
3.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	62
3.5 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΔΑΦΟΥΣ.....	65
3.6 ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	65
3.7 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ.....	67
3.7.1 ΚΤΙΡΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ.....	67
3.7.2 ΤΑ ΓΗΡΑΙΟΤΕΡΑ ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	72
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....</b>	<b>73</b>
<b>ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ.....</b>	<b>73</b>
4.1 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	73
4.2 ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΙΣΤΟΡΙΑ- ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ-ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	74
4.2.1 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ‘ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ’.....	74
4.2.2 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ‘ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ’.....	77
4.2.3 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΡΟΔΟΥ ‘ΔΙΑΓΟΡΑΣ’.....	80
4.2.4 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ‘ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ’.....	83
4.2.5 ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ ‘ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ’.....	85
4.2.6 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ-ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 1998-2008 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	88
4.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	89
4.3.1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	89
4.3.2 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	91
4.3.2.1 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	91
4.3.2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	92
4.3.2.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ.....	93

4.3.2.4	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	94
4.3.2.5	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	97
4.4	ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ(GROUND HANDLING)	98
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	119
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.</b>	<b>120</b>
	<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ</b>	<b>120</b>
5.1	Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ	120
5.2	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ	121
5.3	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	122
5.3.1	ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	122
5.4	<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	<b>123</b>
5.4.1	ΑΝΩΤΕΡΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΜΟΝΑΔΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	123
5.4.2	ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΧΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	124
5.4.3	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	124
5.4.4	ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ	126
5.4.5	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	128
5.4.6	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣ	129
5.4.6.1	ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	129
5.4.6.2	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ	130
5.4.6.3	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	131
5.4.7	ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	138
5.4.8	ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	140
5.5	<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ</b>	<b>141</b>
5.5.1	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	141
5.5.2	ΣΤΟΧΟΙ	141
5.5.3	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ	142
5.5.4	ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	142
5.5.5	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	143
5.5.6	ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	144
5.6	<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ</b>	<b>145</b>
5.6.1	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	145
5.6.2	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	145
5.6.3	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ	146
5.6.4	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	147
5.6.4.1	ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Δ.Α.Α.	147
5.6.5	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	148
5.7	<b>ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ</b>	<b>149</b>
5.7.1	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	149
5.7.2	ΚΕΝΤΡΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	150
5.7.3	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ	152
5.7.4	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	152
5.7.4.1	ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	152
5.7.4.2	ΒΡΑΒΕΙΑ-ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ	153
5.7.5	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ	153
5.8	<b>ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	<b>154</b>
5.8.1	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	154
5.8.2	ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ	154
5.8.3	ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	155
5.8.4	ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ	156
5.8.5	ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	156
5.9	<b>ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>	<b>157</b>
5.9.1	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	157
5.9.2	ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	158
5.9.3	ΤΜΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	158
5.9.4	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	159
5.9.5	ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ	159
5.10	ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	159
5.11	<b>ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ</b>	<b>164</b>
5.12	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	165
5.13	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ	168
5.14	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ Δ.Α.Α ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	170
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΜΠΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	174
	<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ</b>	<b>175</b>
	<b>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>175</b>
6.1	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	175
6.2	ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ,ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ	177
6.3	ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΛΙΠΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣ ΔΙΕΥΡΥΝΟΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	178
6.4	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	179
6.5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	180
6.6	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΚΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	181

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Ιστορικές απαρχές των αεροπορικών μεταφορών

Η σύλληψη της ιδέας της πτήσης του ανθρώπου οφείλεται στο ελληνικό πνεύμα. Η ελληνική μυθολογία αναφέρει τη θρυλική πτήση του Δαίδαλου και του Ίκαρου ,η οποία εκφράζει την ανθρώπινη τάση για κυριαρχία στον αέρα.

Στο ελληνικό πνεύμα οφείλεται και η προσπάθεια πρακτικής εφαρμογής της ιδέας του Δαίδαλου από το φιλόσοφο Αρχύτα ,από τον Τάραντα ,ο οποίος πέτυχε να κατασκευάσει ξύλινη περιστέρα ,ικανή για πτήση. Η πρώτη σοβαρή απόπειρα για την ανάλυση της πτήσης έγινε από τον Αριστοτέλη τον 4<sup>ο</sup> π.Χ. αιώνα ,ο οποίος στο έργο του «Φυσικά» παραθέτει τις σκέψεις του για το μηχανισμό της πτήσης που βασίζεται στο αξίωμα ,ότι ο αέρας βοηθά την κίνηση. Η θεωρία αυτή αποδείχτηκε λαθεμένη είκοσι αιώνες αργότερα από τον Νεύτωνα. Σύμφωνα με το αξίωμα του Νεύτωνα ,πάνω στο οποίο βασίζεται η μηχανική του ,ένα σώμα εξακολουθεί την κίνησή του ,έως ότου βρει αντίδραση από μία αντίθετη δύναμη για να το σταματήσει.

Στους ιστορικούς χρόνους ,ως πρώτη πτήση μνημονεύεται αυτή του Σίμωνος ,το 66 μ.Χ. ,ο οποίος θέλοντας να πείσει τον αυτοκράτορα της Ρώμης Νέρωνα ,για τη θεία του ιδιότητα ,του υποσχέθηκε ότι θα πετάξει στον ουρανό ενώπιον του πλήθους .

Αλλά η πτήση αυτή θεωρήθηκε « δαιμονική συνεργία » και κατέπεσε στην πρώτη του προσπάθεια .

Σποραδικές απόπειρες κατάκτησης του αέρα έγιναν και στον Μεσαίωνα , έως ότου ήρθε η Αναγέννηση η οποία είχε ως βάση τα έργα του Αριστοτέλη για τη μηχανική πτήση. Τον 15ο αιώνα ,ο μεγάλος καλλιτέχνης της Αναγέννησης Leonardo da Vinci , βασισμένος στην προσεκτική μελέτη των πουλιών ,την αντίσταση του αέρος και τη σημασία της βαρύτητας ,συνέλαβε την πρώτη ιδέα του ελικοπτέρου και του αλεξίπτωτου. «Αν δοκιμάσεις μία φορά να πετάξεις θα περπατάς για πάντα με τα μάτια στραμμένα τον ουρανό» ,έγραψε ο Leonardo da Vinci.

Για την εξασφάλιση της κίνησης του ανθρώπου πάνω από το έδαφος ,καταβάλλονται προσπάθειες κατασκευής συσκευής ελαφρύτερης από τον αέρα .

Έτσι πραγματοποιείται η εφεύρεση του αερόστατου ,όταν στις 5 Ιουνίου 1783 στη Γαλλία ,οι αδερφοί Montgolfier προέβησαν σε επίσημη επίδειξη αερόστατου γεμάτου από θερμό αέρα .Ακολούθησαν κι άλλες πτήσεις ,όμως το μειονέκτημα αυτής της εφεύρεσης βρισκόταν στις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν οι συσκευές αυτές εξαιτίας των καιρικών μεταβολών και ατμοσφαιρικών συνθηκών.

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα γίνονται προσπάθειες κατασκευής συσκευών βαρύτερες από το αέρα . Το 1897 ο Γάλλος μηχανικός Clement Ader εφευρίσκει το πρώτο μηχανοκίνητο αεροπλάνο με δύο έλικες .Η συσκευή όμως ήταν ακόμα ατελής .Προχώρησε μερικά μέτρα πάνω από το έδαφος ,μη δυνάμενη όμως να ισορροπήσει κατέπεσε ,χωρίς ο Ader να σκοτωθεί .Στον Clement Ader οφείλεται και ο όρος «ανίον» (αεροπλάνο ) .

Στις 17 Δεκεμβρίου 1903 στο Kitty Hawk της Βόρειας Καρολίνας ,οι αδελφοί Wright πραγματοποίησαν ελεγχόμενη ,επανδρωμένη πτήση με ισχύ ,με αεροσκάφος βαρύτερο από τον αέρα .Ο Orvil Wright κατάφερε να σηκώσει από το έδαφος μία ιπτάμενη μηχανή (Flyer ) με κινητήρα 12 ίππων ,που είχε κατασκευάσει με τον αδερφό του Willber και να πετάξει 36 μέτρα .

Κατά τη διάρκεια της ίδιας ημέρας ,οι αδερφοί Wright πραγματοποίησαν άλλες τρεις πτήσεις ,τη μεγαλύτερη των οποίων πραγματοποίησε ο Willber διανύοντας 260 μέτρα σε 59 δευτερόλεπτα .Οι αδερφοί Wright είχαν κατακτήσει τους αιθέρες .

Ο αιώνας της αεροπορίας ξεκίνησε την 17<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1903. Η μεγαλύτερη εφεύρεση του 20<sup>ου</sup> αιώνα ήταν πραγματικότητα, εκμηδενίζοντας τις αποστάσεις ,διευκολύνοντας τις μετακινήσεις και την επικοινωνία των ανθρώπων γενικότερα αλλά συγχρόνως σκορπίζοντας την καταστροφή και τον πανικό σε καιρό πολέμου και στα χέρια τρομοκρατών .

Το 1908 μετά από 5 χρόνια συνεχών βελτιώσεων ,οι αδερφοί Wright πραγματοποίησαν πτήση διάρκειας μίας ώρας χωρίς να αντιμετωπίσουν κανένα πρόβλημα στην διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης ,προκαλώντας έκπληξη και θαυμασμό στην Ευρώπη και στις Η.Π.Α.

Ο Αλμπέρτο Σάκος ήταν ο τρίτος άνθρωπος που πέταξε με αεροπλάνο με κινητήρα το 1906 , στην Ευρώπη και στη συνέχεια ο Ανρί Φαρμάν, το 1908 , έκανε τον πρώτο γύρο της Ευρώπης. Η εταιρεία κατασκευής αεροσκαφών του Φαρμάν συνέβαλε στην τεράστια αύξηση της παραγωγής αεροπλάνων στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου .

Επίσης ο Λούι - Σαρλ Μπρεγκέ ,το 1909 ,κατασκεύασε το πρώτο αεροπλάνο. Κατασκεύασε το αναγνωριστικό –βομβαρδιστικό Breguet XIV που χρησιμοποιήθηκε από το γαλλικό στρατό στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το 1909 ,ο Γάλλος Bleriot πετά πάνω από τη Μάγνη με ένα ελαφρύ μονοπλάνο και το 1913 ο Giarros διασχίζει τη Μεσόγειο.

Η κατάκτηση του εναέριου χώρου έχει γίνει πλέον πραγματικότητα .Με τη μεσολάβηση όμως του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου εμποδίζεται η εμπορική εκμετάλλευση της πολιτικής αεροπορίας .

Ωστόσο η εμπειρία που αποκτήθηκε λόγω των πολεμικών συνθηκών και η τεχνολογική ανάπτυξη που ακολούθησε λόγω της ύπαρξης οργανωμένων υπηρεσιών ή συστημάτων συνετέλεσε στην ανάπτυξη της αεροπορίας και της αεροπλοΐας γενικότερα ,αλλά συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών .Τα επόμενα χρόνια άρχισαν να ιδρύονται οι πρώτες



εταιρείες αεροπορικών μεταφορών που συνέδεσαν την Ευρώπη με τις υπόλοιπες ηπείρους της υδρογείου.

Η δεκαετία του 1920 ήταν καθοριστική ,για να εξελιχθεί το αεροσκάφος σε ένα βασικό μέσο μεταφοράς .Σε αυτό συνετέλεσαν λαμπροί επιστήμονες , όπως αυτοί του ιδρύματος Γκούγκενχάιμ το οποίο από το 1926 μέχρι το 1930 συνέβαλε στην ανάπτυξη του πρώτου ενσωματωμένου στο σκάφος συστήματος ,ενώ δημιούργησε πανεπιστημιακές σχολές αεροναυτικής στις Η.Π.Α.

Το 1919 ,ο πιλότος Alfred Losson παρουσίασε το πρώτο πολυκινητήριο αεροσκάφος μεταφοράς επιβατών .Είχε τη δυνατότητα πτήσης 650 χλμ. Και μπορούσε να μεταφέρει 26 επιβάτες .Την ίδια χρονιά οι αδερφοί Ρος και Κιθ Σμιθ ξεκίνησαν με το σκάφος «Vicken Vimy» για την Αυστραλία όπου έφτασαν 27 μέρες αργότερα .

Το 1927 ο Τσαρλς Λιντμπεργκ ήταν ο 92<sup>ος</sup> άνθρωπος που διέσχισε τον Ατλαντικό ,αλλά ο πρώτος που πραγματοποίησε την πρώτη υπερατλαντική πτήση χωρίς καμία στάση. Έφτασε στο Παρίσι σε 33 ώρες και 30 λεπτά και όπως δήλωσε: «Η αεροπορία συνδυάζει όλα αυτά που αγαπώ ‘ελευθερία, επιστήμη ,ομορφιά’»

Ουσιαστικά λοιπόν το δίκαιο των αεροπορικών μεταφορών άρχισε να αναπτύσσεται μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και στη συνέχεια ο Ψυχρός πόλεμος ,δημιούργησαν την ανάγκη για αεροπλάνα που θα πετούσαν ψηλότερα γρηγορότερα με πιο δυνατές μηχανές ,διότι τα εμπόλεμα κράτη αναγνώριζαν πλέον την αξία του αεροπλάνου ,ως βασικού όπλου για την αποτελεσματική έκβαση του πολέμου.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου εμφανίστηκαν αεροσκάφη που διακρίθηκαν για την εξαιρετική τους ταχύτητα. Το 1947 ,ο Αμερικανός σηναγός Τσακ Γκέγκερ ,οδηγώντας το Bel X-I γίνεται ο πρώτος άνθρωπος που ταξιδεύει σπάζοντας το φράγμα του ήχου. Το 1962 Αγγλία και Γαλλία υπογράφουν συμφωνία για τη δημιουργία του Πρώτου υπερηχητικού επιβατηγού αεροσκάφους στον κόσμο. Πρόκειται για το Κονκόρντ του οποίου τα κανονικά δρομολόγια ξεκίνησαν το 1976.Το 1970 ,η Pan –Am χρησιμοποιεί στη γραμμή Λονδίνο –Νέα Υόρκη ,το Boeing 747 που μεταφέρει τους περισσότερους επιβάτες (περίπου 450).Προηγουμένως το 1958 εμφανίστηκε στην αεροπορική αγορά το Boeing 707 ,με χωρητικότητα 180 επιβατών. Το 2000 η Airbus ξεκίνησε την κατασκευή του A380 ,το οποίο τίθεται σε κυκλοφορία το 2003 .

Το 2003 τα αεροπορικά δυστυχήματα και η μεγάλη κρίση στις οικονομικές μεταφορές γίνονται αιτία να σταματήσουν οι πτήσεις με τα Κονκόρντ , τα οποία τοποθετούνται σε αεροπορικά μουσεία .

Σήμερα ,100 χρόνια μετά τη ρομαντική πτήση των αδερφών Wright ,οραματιστές της αεροπλοΐας προβλέπουν ένα υπερηχητικό επαγγελματικό αεροσκάφος ,ένα νέο Concorde,τη χρήση των αερο-ταξί του 21<sup>ου</sup> αιώνα

,ρισκίνδυνα ρομπότ , ηλεκτρονικά αεροσκάφη αλλά και απευθείας μετάβαση σε υπερηχητική διαστημική πτήση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### 1.1. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ-ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

**Δίκαιο**, ως γνωστόν, είναι το σύνολο των υποχρεωτικών κανόνων οι οποίοι ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ των προσώπων φυσικών και νομικών τα οποία υπάρχουν (γεννιούνται – ζουν – πεθαίνουν) 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) κ.λ.π.

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

Η εφαρμογή των Διεθνών αερ. 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 κ.λ.π.

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

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

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

Καταργήθηκε με το 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 Πολ. 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 αερ. Συγκοινωνιών. Η εφαρμογή των

διεθνών υποχρεώσεων αεροναυτιλίας, αεροπορικών συμβάσεων και συμφωνιών με τ' 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 εξωτερικά 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 Αερ. Δίκαιο** εφαρμόζεται και μέσα στο Ελληνικό έδαφος, το οποίο αποτελείται από το έδαφος της Ελληνικής επικράτειας, τα Χωρικά ύδατα, δηλ. αυτό που καλείται Αιγιαλίτιδα ζώνη καθώς και τον υπερκείμενο ατμοσφαιρικό χώρο αυτών.

## 1.2 ΠΕΡΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

**α)** Η Διοίκηση κάθε αερολιμένα ανατίθεται σε κατάλληλο πρόσωπο το οποίο εκλέγεται και ορίζεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Επίσης και το υπόλοιπο προσωπικό των αερολιμένων ορίζεται κάθε φορά με αποφάσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Τα ονόματα του παραπάνω προσωπικού των Δημοτικών, Κοινοτικών και Ιδιωτικών αερολιμένων καθώς και κάθε μεταβολή αυτών γίνονται γνωστά στο Υπουργείο Συγκοινωνιών από εκείνους που εκμεταλλεύονται τον αερολιμένα.

Οι Δημοτικοί αερολιμένες υπάγονται όσον αφορά την κυκλοφορία των αεροπλάνων, την Αστυνομία, την ασφάλεια αυτών στην δικαιοδοσία του πλησιέστερου Διοικητή Κρατικού Αερολιμένα ή εφόσον δεν υπάρχει κρατικός αερολιμένας, στον πλησιέστερο Διοικητή της Πολεμικής Αεροπορίας.

**β)** Για τον σκοπό της εξυπηρέτησης των εναέριων μεταφορών είναι δυνατόν να παραχωρηθεί με άδεια του Υπουργείου Συγκοινωνιών μέσα στην περιοχή των κρατικών αερολιμένων και αφού υπάρχει χώρος, άδεια για ανέργεση εγκαταστάσεων με ενοίκιο σε ιδιώτες ή σε ελληνικές ή ξένες αεροπορικές εταιρείες.

Πάνω στο θέμα αυτό καταρτίζεται λεπτομερής σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Συγκοινωνιών και των ενδιαφερόμενων, η οποία ρυθμίζει το ενοίκιο που πρέπει να καταβληθεί καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετική με την ανέργεση των κτιρίων.

Με κανονισμό ο οποίος εκδίδεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες που αφορούν την λειτουργία του αερολιμένα όπως π.χ. η εσωτερική υπηρεσία αυτών, ο έλεγχος που πρέπει να ενεργείται στα αεροπλάνα, οι αρμοδιότητες, η δικαιοδοσία και τα καθήκοντα του Διοικητή των αερολιμένων κλπ.

γ)Γύρω από κάθε αερολιμένα ,αεροδρόμιο ή βοηθητικό χώρο προσγείωσης αεροπλάνων καθορίζεται με Νόμο αεροπορική ζώνη μέσα στην οποία το ύψος των υπαρχουσών ή των ανεγειρόμενων οικοδομών δεν επιτρέπεται να υπερβεί ένα ορισμένο κατώτατο όριο το οποίο καθορίζεται επίσης με νόμο.

Το κατώτατο όριο της αεροπορικής ζώνης κάθε αερολιμένα είτε πολιτικού είτε στρατιωτικού στην Ελλάδα ,ορίζεται από επίπεδα κεκλιμένα προς το οριζόντιο ,με σχέση 1:15 που αρχίζουν από την παρυφή των πλευρών του πεδίου προσγειώσεων και λήγουν σε απόσταση 5000 μέτρων από τις παρυφές αυτών.

Έτσι σε οριζόντια απόσταση 15 μέτρων από τις παρυφές των πλευρών του πεδίου προσγείωσης να επιτρέπεται ύψος οικοδομών ενός μέτρου και σε κάθε 15 μέτρα λοιπόν να αντιστοιχεί αύξηση του επιτρεπόμενου ύψους κατά ένα μέτρο.

Τα κτίσματα τα οποία έτυχε να υπάρχουν μέσα στην αεροπορική ζώνη και τα οποία υπερβαίνουν το παραπάνω αναφερόμενο ύψος ,επισημαίνονται σαν εμπόδια με δαπάνη του Υπουργείου Συγκοινωνιών,ο ιδιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να δεχθεί την εγκατάσταση πάνω σε αυτά συσκευών φωτισμού.

Με απόφαση του Υπουργείου Συγκοινωνιών επιτρέπεται σε κάθε αεροδρόμιο να εξαιρεθεί από τους παραπάνω περιορισμούς ,μία το πολύ πλευρά του πεδίου προσγείωσης ,εφόσον η διαμόρφωση του εδάφους είναι τέτοια ,ώστε να είναι αδύνατη ή ασύμφορη η εφαρμογή αυτών.

### **1.3 ΠΕΡΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

#### **1.3.1 .Αεροσκάφος (ή αεροπλάνο)**

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

#### **1.3.2. Αεροπορία**

Καλείται η χρήση οποιουδήποτε αεροσκάφους είτε επί είτε υπεράνω της γήινης επιφάνειας.

#### **1.3.3. Τα αεροσκάφη διακρίνονται σε Στρατιωτικά και σε Πολιτικά.**

**α.** Στρατιωτικά ή Πολεμικά αεροσκάφη είναι εκείνα τα οποία προορίζονται είτε για την εκπαίδευση των στρατιωτικών των Ενόπλων Δυνάμεων της Χώρας, είτε για την χρησιμοποίηση για αυτούς για πολεμικές ανάγκες και υπάγονται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (Αρχηγεία Αεροπορίας - Στρατού - Ναυτικού).

**β.** Πολιτικά αεροσκάφη είναι όλα εκείνα τα οποία δεν είναι Στρατιωτικά και διακρίνονται σε Κρατικά και Αστικά.

Κρατικά Πολιτικά αεροσκάφη είναι όλα τα αεροσκάφη εκείνα τα οποία ανήκουν στο κράτος εκτός βέβαια των Στρατιωτικών - Πολεμικών αεροσκαφών τα οποία φυσικά είναι και αυτά κρατικά. Αυτού του είδους αεροσκάφη είναι δυνατόν να είναι τα Αστυνομικά, τα Εκπαιδευτικά, τα Χαρτογραφικά, τα Γεωργικά, τα Ψεκαστικά, τα Συγκοινωνιακά, τα Ταχυδρομικά, τα Τουριστικά κ.λ.π. αφού αυτά δεν κυβερνούνται από Στρατιωτικούς βαθμοφόρους και ανήκουν στα κράτος.

Αστικά αεροσκάφη είναι όλα τα Πολιτικά αεροσκάφη τα οποία δεν ανήκουν στο κράτος, αλλά ανήκουν σε εταιρίες, αεροπορικούς οργανισμούς ή λέσχες καθώς γενικά και σε ιδιώτες. Τα αστικά αεροσκάφη διαιρούνται σε εμπορικά και ιδιωτικά.

Εμπορικά αεροσκάφη είναι εκείνα τα οποία εκτελούν αεροπορικά έργα με αμοιβή, ήτοι μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες με κόμιστρο και ανήκουν σε εταιρίες ή ιδιώτες. Τα αεροπλάνα αυτά είναι συγκοινωνιακά, ταχυδρομικά, διαφημιστικά, γεωργικά, ψεκαστικά, χαρτογραφικά κ.λ.π.

Ιδιωτικά αεροπλάνα είναι εκείνα τα οποία ανήκουν σε οργανισμούς, λέσχες αεροπορικές ή ιδιώτες και τα οποία χρησιμοποιούνται για αθλητικούς ή τουριστικούς σκοπούς ή και ατομική χρήση των ιδιοκτητών τους, όχι πάντως για εμπορία.

Τα αεροπλάνα αυτά ονομάζονται και περιηγήσεως αεροπλάνα.

Όλα τα πολιτικά αεροπλάνα κρατικά και όχι, ανήκουν από άποψη δικαιοδοσίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών (Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας).

### **1.3.4 Επιστράτευση Προσωπικού και Επίταξη αεροσκαφών.**

#### **Νομικές Σχέσεις ταξιδευόντων.**

**α)** Σε καιρό επιστράτευσης γενικής ή μερικής καθώς και σε πρόβλεψη πολέμου το Ελληνικό Κράτος έχει το δικαίωμα να επιστρατεύσει όλο το κατάλληλο υπαλληλικό και τεχνικό προσωπικό καθώς και το ιπτάμενο, όλων των ιδιωτικών αερ. Οργανισμών και εταιρειών ή και το προσωπικό μιας τέτοιας κατηγορίας μόνον, εφόσον υπάγεται στις διατάξεις του Νόμου περί στρατολογίας.

Επίσης δικαιούται το Ελληνικό κράτος όταν συντρέχει κάποιος λόγος από τους παραπάνω, να επιτάξει όλες τις ιδιωτικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια, πτητικές μηχανές, μηχανήματα, εργαλεία κλπ.

Για τα θέματα αποζημίωσης σε περίπτωση επίταξης ρυθμίζονται με την κείμενη Ελληνική Νομοθεσία.

**β)** Οι Νομικές σχέσεις μεταξύ των ταξιδευόντων σε αεροπλάνο Διεθνούς κυκλοφορίας, ρυθμίζονται από τους Νόμους τους οποίους έχει το κράτος στο οποίο ανήκει το αεροπλάνο.

Τα ελληνικά Ποινικά Δικαστήρια είναι υπεύθυνα για την εκδίκαση αδικημάτων τα οποία έγιναν μέσα σε ξένα αεροπλάνα στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Εάν το κακούργημα ή το πλημμέλημα διαπράχθηκε από Έλληνα ή στρέφεται κατά Έλληνα.
- Εάν το αεροπλάνο προσγειώθηκε σε Ελληνικό έδαφος μετά τη διάπραξη του κακούργηματος που έγινε μέσα σε αυτό.
- Εάν μέσα στο ξένο αεροπλάνο παραβιάστηκαν Ελληνικοί Νόμοι οι οποίοι αφορούν τη Δημόσια Ασφάλεια της Ελλάδας ή την Οικονομική και Στρατιωτική ασφάλεια της χώρας.
- Εάν μέσα στο ξένο αεροπλάνο ή από το αεροπλάνο αυτό το ίδιο παραβιάστηκε κάποιος Νόμος ή Κανονισμός της Πολιτικής Αεροπορίας.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι για την εκδίκαση όλων των αδικημάτων που αναφέραμε παραπάνω, αρμόδια είναι τα Δικαστήρια εκείνα που στην περιφέρειά τους έγινε η προσγείωση του αεροπλάνου.

Το δικαίωμα μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών μέσα στην Ελληνική επικράτεια ανήκει στα Ελληνικά αεροπλάνα, εκτός και αν προσωρινά με την απόφαση της Ελληνικής Κυβέρνησης ορίζονται διαφορετικά.

### 1.3.5. Άδειες Λειτουργίας Αερολιμένων και Προϋποθέσεις Προσγείωσης

α) Οι αερολιμένες διακρίνονται σε κρατικούς, δημοτικούς και σε ιδιωτικούς .

- **Κρατικοί** είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από το κράτος.
- **Δημοτικοί** είναι εκείνοι που ιδρύονται και εκμεταλλεύονται από Δήμους ή Κοινότητες ,κατόπιν άδειας του Υπουργείου Συγκοινωνιών.
- **Ιδιωτικοί** είναι εκείνοι που ιδρύονται από ιδιώτες ή εταιρείες και εκμεταλλεύονται από αυτούς είτε για ίδια χρήση ,είτε για εξυπηρέτηση του κοινού κατόπιν άδειας του αρμόδιου Υπουργείου.

β) 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 εταιρείες για την ίδρυση αερολιμένων προϋποθέτει ότι οι ιδιώτες και τα μέλη της εταιρείας πρέπει να είναι έλληνες.

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

Εάν η εταιρεία που πήρε άδεια ,παύσει να πληρεί τους απαραίτητους όρους ,πρέπει αμεσως να εγκαταλείψει την εκμετάλλευση της επιχείρησης .

γ)Οι αερολιμένες για την εξυπηρέτηση του κοινού ανεξάρτητα από τον φορέα που ανήκουν ,είναι ανοικτοί για όλα τα εθνικά αεροπλάνα.Τα αεροπλάνα ξένης εθνικότητας για να προσγειωθούν σε αυτούς χωρίς ειδική άδεια πρέπει να έχουν τις παρακάτω προϋποθέσεις.

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

### **1.3.6 Κυκλοφορία αεροσκαφών.**

Η κυκλοφορία των Ελληνικών αεροσκαφών πάνω από το Ελληνικό έδαφος είναι ελεύθερη αφού τηρούνται οι κανονισμοί του Κράτους.

Σε καμία περίπτωση, η ελευθερία της κυκλοφορίας πάνω από ιδιωτικά κτήματα των Ελληνικών ή ξένων αεροπλάνων, επιτρέπεται να παρακωλύει την άσκηση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη αυτών ή να γίνεται πρόξενος ζημιών.

Το ύψος στο οποίο επιτρέπεται να πετά κάθε αεροπλάνο πάνω από την Πόλη ή οποιοδήποτε κατοικημένο τόπο, πρέπει να είναι τέτοιο ώστε σε περίπτωση βλάβης να μπορεί να προσγειωθεί έξω από την Πόλη ή τον κατοικημένο τόπο.

Απαγορεύονται πάνω από Πόλεις και γενικά από κατοικημένους τόπους ή πάνω από αεροδρόμια Δημόσιας χρήσης οι ακροβατικές πτήσεις κλπ. χωρίς σχετική άδεια.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία Ελληνικών ή ξένων αεροπλάνων πάνω από ορισμένες περιοχές προσωρινά ή συνέχεια όταν το επιβάλλουν λόγοι Στρατιωτικής φύσης ή Δημόσιας ασφάλειας.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία πάνω από περιοχή που έχει κηρυχθεί σε κατάσταση πολιορκίας, χωρίς ειδική άδεια. Όποιο κυκλοφορήσει κατάσχετα αμέσως μόλις προσγειωθεί σε οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδας. Ο κυβερνήτης συλλαμβάνεται και παραπέμπεται σε δίκη για κατασκοπεία, εκτός και αν αποδείξει ότι λόγοι ανώτερης βίας τον ανάγκασαν να κάνει αυτό χωρίς ειδική άδεια.

Σε περίπτωση που αναγκάζεται κάποιο αεροπλάνο να πετάξει πάνω από απαγορευμένη περιοχή ή που έχει κηρυχθεί σε κατάσταση πολιορκίας, πρέπει να ακολουθήσει ορισμένη γραμμή κατεύθυνσης και να προσγειωθεί αμέσως σύμφωνα με τις οδηγίες που του δίδονται από το έδαφος, διαφορετικά η



Στρατιωτική Αρχή το εξαναγκάζει να προσγειωθεί δια της βίας ή το καταρρίπτει.

### **1.3.7 Αστυνομία εναέριας κυκλοφορίας.**

α) Για να επιτραπεί η κυκλοφορία αεροπλάνου Ελληνικής εθνικότητας πρέπει αυτό να είναι γραμμένο στο μητρώο του Ελληνικού Υπουργείου Συγκοινωνιών και να έχει απαραίτητα πιστοποιητικό πλοϊμότητας. Το πιστοποιητικό πλοϊμότητας χορηγείται μετά την εγγραφή του αεροπλάνου στο μητρώο του Υπουργείου.

β) Επίσης το αεροπλάνο πρέπει να έχει τα διακριτικά σήματα τα όργανα και τα μηχανήματα τα οποία καθορίζει ο ειδικός κανονισμός της Πολ. Αεροπορίας.

γ) Κάθε αεροπλάνο και το πλήρωμα αυτού πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά, πτυχία και άδειες όπως προβλέπει ο Νόμος. Τα πτυχία που εκδίδουν ξένα κράτη για Έλληνες υπηκόους δεν έχουν ισχύ πάνω από το Ελληνικό έδαφος για κυκλοφορία, χωρίς ειδική άδεια από το Ελληνικό κράτος. Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας, ξένων αεροπλάνων καθώς και τα πτυχία και οι άδειες για το πλήρωμα αυτών, αφού είναι και αυτοί αλλοδαποί υπήκοοι ισχύουν για την κυκλοφορία πάνω από το Ελληνικό έδαφος με τον όρο της αμοιβαιότητας βέβαια.

### **1.3.8 Διεθνείς Οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας**

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

Ο I.C.A.O ιδρύθηκε την 4-4-1947 , ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση του Σικάγο ,που αποτελεί και την Ιδρυτική Συνθήκη του Οργανισμού.

#### **Αντικειμενικοί Σκοποί:**

Οι σκοποί και οι επιδιώξεις του οργανισμού που προορίζονται από το αρθρο 44 της συνθήκης του Σικάγο ,είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας και η υποβοήθηση του προγραμματισμού και της ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών ώστε:

- Να εξασφαλίζει παγκόσμια την ασφαλή και μεθοδική ανάπτυξη της Πολιτικής Αεροπορίας.
- Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη του σχεδιασμού και της εκμετάλλευσης των αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς .
- Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία εναέριων διαδρομών και αεροδρομίων καθώς και αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων.
- Να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των λαών για ασφαλείς ,τακτικές ,επαρκείς και οικονομικές μεταφορές.

- Να αποτρέπει τη οικονομική σπατάλη που προέρχεται από τον αλόγιστο ανταγωνισμό
- Να εξασφαλίζει το σεβασμό των δικαιωμάτων και των ίσων ευκαιριών για ίδρυση και λειτουργία επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών των συμβαλλόμενων κρατών
- Να αποφεύγει τις διακρίσεις ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη.
- Να προάγει την ασφάλεια των πτήσεων
- Να προάγει γενικά την ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας

### **Όργανα του ICAO**

**Για την εκπλήρωση των στόχων του ο ICAO στηρίζεται στα ακόλουθα όργανα :**

- **Τη συνέλευση** των κρατών-μελών που είναι και το κυρίαρχο όργανο
- **Το συμβούλιο** που αποτελείται από τριάντα τρία μέλη με τριετή θητεία
- **Τις μόνιμες επιτροπές ήτοι:** αεροναυτιλίας ,αεροπορικών μεταφορών ,νομικής ,κοινής υποστήριξης αεροναυτιλιακών υπηρεσιών ,οικονομική
- **Τη γραμματεία**

#### **i) European Civil Aviation Conference (E.C.A.C)**

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

Τα θεσμικά του όργανα είναι:

- Η Συνέλευση που συνέρχεται ανά τριετία
- Οι Συσκέψεις των Γενικών Διευθυντών Πολιτικής Αεροπορίας
- Η επιτροπή Συντονισμού
- Οι μόνιμες επιτροπές ,ήτοι οι οικονομικές επιτροπές I και II ,η τεχνική ,η επιτροπή διευκολύνσεων αεροπορικών μεταφορών .

Αντίστοιχα με την ECAC διεθνή όργανα για τις γεωγραφικές περιοχές της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής είναι τα AF.C.A.C. και LA.C.A.C. αντίστοιχα.

#### **ii) International Air Transport Association(I.A.T.A)**

Είναι διεθνής μη κυβερνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1945 στην Αβάνα ,ενώ η μόνιμη έδρα του είναι το Μόντρεαλ του Καναδά.

**Ο σκοπός λειτουργίας της έχει δύο σκέλη:**

- Εξέταση θεμάτων που άπτονται γενικά της εμπορικής εκμετάλλευσης των επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών τακτικών γραμμών ,όπως εμπορικά,τεχνικά, οικονομικά, νομικά κλπ εκτός του καθορισμού τιμολογίων.
- Καθορισμός τιμολογίων και κομίστρων. Ο σκοπός αυτός με την εφαρμογή της φιλελευθεροποίησης καθίσταται ενεφάρμοστος.  
Μέλη της είναι οι αεροπορικές επιχειρήσεις που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις κυβερνήσεις κρατών –υποχρεωτικά μελών του ICAO-των οποίων έχουν την εθνικότητα για εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών.

#### **1.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

Το θεσμικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας αεροδρομίων στην Ελληνική Επικράτεια συντίθεται από ένα σύνολο νόμων, ο πρώτος των οποίων θεσπίστηκε το 1931.

Στη συνέχεια παραθέτουμε ορισμένα από τα άρθρα των διαφόρων νόμων και λοιπά ,που αφορούν στην ίδρυση και λειτουργία αεροδρομίων στην Ελληνική Επικράτεια.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου 1340/1983, την απόφαση για την ίδρυση αεροδρομίου λαμβάνει η ΥΠΑ.

«Αποστολή .

Αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας, η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά»

N.1815/1988

Άρθρο 9

Αεροδρόμια

1.[...]

2.Τα αεροδρόμια ιδρύονται ύστερα από άδεια του Υπουργείου Συγκοινωνιών ,σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

3.[...]

Είναι γεγονός ότι την ίδρυση των αεροδρομίων, αποφασίζει τελικά η ΥΠΑ με κριτήρια :

α)τις κοινωνικές ανάγκες

β)την περιφερειακή ανάπτυξη

γ)την τουριστική ανάπτυξη

όμως συναποφασίζουν με δικαίωμα veto:

α)Το υπουργείο Εθνικής Άμυνας, αφού σε καιρό πολέμου τα αεροδρόμια ,όπως και η πολιτική αεροπορία της χώρας, υπάγονται σ'αυτό και αποτελούν συστατικό στοιχείο της Αεροπορικής Στρατηγικής στα πλαίσια της Εθνικής Άμυνας.

β)Το Υπουργείο Ενέργειας, Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος για την προστασία του Περιβάλλοντος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα παρέμβασης του Υπουργείου, αποτελεί η ολοσχερής απαγόρευση των πτήσεων στην Ζάκυνθο από τις 10 μ.μ. έως τις 4 π.μ. για την προστασία της χελώνας καρέτα-καρέτα ,που τις ώρες αυτές γεννά τα αυγά της στην παραλία του Λαγανά.

#### Άρθρο 10

1.Η οργάνωση και οι όροι λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων καθορίζονται με διάταγμα .

2.[..]

Όμως όλο το νομοθετικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας των αεροδρομίων προβλέπεται από τα σχετικά ANNEXES της σύμβασης του Σικάγου του 1944 ,την οποία έχει κυρώσει η Ελλάδα και κατά συνέπεια αποτελούν και εσωτερικό της δίκαιο.

Στη συνέχεια παρατίθεται απόφαση ίδρυσης Ελληνικού Κρατικού Αεροδρομίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ»  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ  
Δ/ΝΣΗ :Δ3

Θέμα:Ίδρυση και λειτουργία Κρατικού Αερολιμένα Αστυπάλαιας

#### ΑΠΟΦΑΣΗ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1)Τις διατάξεις

α)Του Ν.Δ.714/70 «Περί Ίδρύσεως ΔΕΜ και οργανώσεως ΥΠΑ»,όπως τροποποιήθηκε με το Ν.1340/83.

β) Του Π.Δ.56/1-2-89 «περί οργανισμού ΥΠΑ»

γ) Του από 7/8/31 Π.Δ. «περί Κ.Ε.Κ»

δ) Των κανόνων εναέριου κυκλοφορίας Β.Δ. 170/1969 ,όπως τροποποιήθηκε με το Β.Δ. 61/1972.

ε)Τον Ν.1815/1988 «περί κύρωσης του κώδικα αεροπορικού δικαίου.

2)Την από το Δεκέμβριο του 1990 έκθεση του υπαλλήλου ΥΠΑ ,Ε.Ανδριόπουλου Βαθμ.Α!Κλ. για την καταλληλότητα της περιοχής κίνησης αεροδρομίου Αστυπάλαιας.

#### Αποφασίζουμε

1.Εγκρίνουμε την ίδρυση και Λειτουργία Κρατικού Αερολιμένα στην Αστυπάλαια ,με την ονομασία Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας και τη σύντμηση Κ.Α.Π.Λ. για τη χρησιμοποίηση του,από ελαφρά αεροσκάφη προς εκτέλεση τακτικών και έκτακτων πτήσεων εσωτερικού.

2.Η λειτουργική δραστηριότητα του Αερολιμένα θα γίνεται με τους κατώτερω όρους και προϋποθέσεις :

α)Επειδή δεν υπάρχει φωτισμός ,ο Αερολιμένας θα χρησιμοποιείται μόνο για πτήσεις κατά τη διάρκεια της ημέρας.

β)Οι πτήσεις προς και από τον τον αερολιμένα θα εκτελούνται σύμφωνα με τους νόμους και Διατάξεις ,Διατάγματα,Κανονιστικές Αποφάσεις και Κανονισμούς σε συνάρτηση με την ευθύνη του χειριστή του αεροσκάφους ,των επιδόσεων και των περιορισμών του ως προς τον τύπο και βάρος προσγείωσης–απογείωσης ,λαμβανομένων υπόψη των επικρατούσων καιρικών συνθηκών στην περιοχή.

γ)Οι κρατικοί έλεγχοι αρμοδιότητας ΥΠΑ (αερολιμενικός κ.τ.λ) και η εποπτεία καλής λειτουργίας του αερολιμένα και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, θα ασκούνται από αρμοδιους εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους της ΥΠΑ.

3.Οικονομικά και εφοδιαστικά ο Αερολιμένας θα υποστηρίζεται από τον κρατικό αερολιμένα Αθηνών.

4.Η ημερομηνία έναρξης λειτουργίας ,τα φυσικά χαρακτηριστικά και τα επιχειρησιακά δεδομένα ,τα ωράρια λειτουργίας ,καθώς και η κατηγορία πυρασφάλειας ,θα γνωστοποιηθούν με σχετική αγγελία(NOTAM).Το ίδιο ισχύει και σε περίπτωση εξασφάλισης παροχής αεροπορικών καυσίμων.

5.Παράβαση διατάξεων που αφορούν θέματα αερολιμενικού ,τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου καθώς και διατάξεων που αφορούν θέματα Δημόσιας Ασφάλειας, Εθνικής Εναέριας Κυκλοφορίας και γενικά κάθε άλλη παράνομη χρήση του αερολιμένα, βαρύνουν την εταιρεία ή τον χειριστή του αεροσκάφους ,ανάλογα με τη περίπτωση .

Ειδικά μνημονεύεται η κατά νόμο απαγόρευση της απ'ευθείας από και προς το εξωτερικό διακίνηση αεροσκαφών στην Ελληνική Επικράτεια ,χωρίς προηγούμενη διελευση από Διεθνή Αερολιμένα της χώρας,για πραγματοποίηση ελέγχων ελευθεροκοινωνίας.

6.Η παρούσα να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Υπουργός

[...]

## **1.5 ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ –ΧΑΓΗΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΕ ΕΞΙΔΕΙΚΕΥΣΗ ΣΤΗ Ο.Α.(όπως αναγράφονται στα πρώτα εσώφυλλα του αεροπορικού εισιτηρίου)**

### **Γενικές Πληροφορίες**

-Όλες οι πτήσεις της Ο.Α. εσωτερικού και εξωτερικού από Αθήνα αναχωρούν από το Δ.Α.Α.

-Εάν έχετε δώσει το όνομα σας στη λίστα αναμονής σε οποιοδήποτε πρακτορείο ,η λίστα αυτή δεν ισχύει στο αεροδρόμιο.Στο αεροδρόμιο αρχίζει νέα λίστα αναμονής δύο ώρες πριν για πτήσεις εσωτερικού και τρεις ώρες για πτήσεις εξωτερικού αντιστοίχα.

-Η Ο.Α. δεν φέρει καμία ευθύνη για απώλεια ανταπόκρισης εξωτερικού που οφείλεται σε καθυστέρηση πτήσης εσωτερικού και αντίστροφα ,όταν το εισιτήριο είναι ξεχωριστό.

### **Επιβεβαίωση θέσης**

Σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού σας περισσότερο από 72 ώρες ,σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής σας παρακαλούμε να επιβεβαιώσετε τη θέση που έχετε κρατήσει για τη συνέχιση του ταξιδιού σας ή της επιστροφής σας, επικοινωνώντας με το γραφείο της αεροπορικής εταιρείας, στο σημείο διακοπής 72 ώρες πριν από την αναχώρηση του αεροσκάφους. Παράλειψη της υποχρέωσής σας αυτής θα έχει σαν συνέπεια ακύρωση της κράτησης ή των κρατήσεων σας.

### **Προσοχή για πτήσεις εσωτερικού**

Σε περίπτωση που ο επιβάτης ακυρώσει την κράτηση της θέσης που αναγράφεται στο εισιτήριο του ,σε χρονικό διάστημα από 24 έως 8 ώρες πριν από την ώρα αναχώρησης ,επιβαρύνεται με το 30% του ναύλου της διαδρομής .Αν η ακύρωση γίνει εντός 8 ωρών πριν την ώρα αναχώρησης ή ο επιβάτης δεν παρουσιασθεί εγκαίρως να ταξιδέψει ,τότε επιβαρύνεται με το 50% του ναύλου.Κάθε ακύρωση ,αλλαγή πτήσης ή ημερομηνίας έστω και τηλεφωνικά, πρέπει οπωσδήποτε να επικυρώνεται και να αναφέρεται ενυπόγραφα στο εισιτήριο από υπάλληλο της Ο.Α. και μόνο.

Ο έλεγχος των εισιτηρίων και των αποσκευών της πτήσης σας θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μισή ώρα τουλάχιστον πριν από την καθορισμένη ώρα αναχώρησης.

## Ειδοποίηση

Αν το ταξίδι του επιβάτη περιλαμβάνει τελικά προορισμό ή σταθμό σε άλλο κράτος από αυτό της αναχώρησης εφαρμόζεται η σύμβαση της Βαρσοβίας. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή περιορίζεται η ευθύνη του μεταφορέα σε πολλές περιπτώσεις, θανάτου ή τραυματισμού προσώπων και απώλειας ή ζημιάς στις αποσκευές. Βλέπετε σχετική ειδοποίηση με τον τίτλο «Ανακοίνωση στους Διεθνείς Επιβάτες με τον προορισμό της ευθύνης» και ειδοποίηση για περιορισμό ευθύνης στις αποσκευές .

## Όροι Σύμβασης Μεταφοράς

1) Στη σύμβαση αυτή ο όρος «εισιτήριο» σημαίνει το «εισιτήριο επιβάτη και δελτίο αποσκευών» ή την «απόδειξη δρομολογίου» σε περίπτωση εκδόσεως ηλεκτρονικού εισιτηρίου ,του οποίου μέρος αποτελούν αυτοί οι όροι και οι ειδοποιήσεις.

Ο όρος «μεταφορέας» περιλαμβάνει όλους τους αεροπορικούς μεταφορείς, που σύμφωνα με τους παραπάνω όρους μεταφοράς μεταφέρουν ή αναλαμβάνουν να μεταφέρουν τον επιβάτη ή τις αποσκευές του ή εκτελούν κάποια άλλη υπηρεσία που έχει σχέση με την αεροπορική μεταφορά. Ο όρος «ηλεκτρονικό εισιτήριο» σημαίνει ή την απόδειξη δρομολογίου που εκδόθηκε από ή για λογαριασμό του Μεταφορέα, το Ηλεκτρονικό κουπόνι και κατά περίπτωση την κάρτα επιβίβασης.

Σύμβαση της Βαρσοβίας νοείται η Σύμβαση για την ενοποίηση των διατάξεων των σχετικών με τις διεθνείς Αερομεταφορές που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτώβρη 1929 και τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρη 1955.

2) Για την μεταφορά εφαρμόζονται οι όροι και οι περιορισμοί της ευθύνης που προβλέπονται από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, εκτός αν δεν πρόκειται για «Διεθνή Μεταφορά»όπως την προσδιορίζει η Σύμβαση .

3) Εφόσον δεν υπάρχει αντίθεση με όσα παραπάνω καθορίστηκαν ,για την μεταφορά όπως και για όλες τις υπηρεσίες, που εκτελούνται από κάθε ένα μεταφορέα εφαρμόζονται:

i)οι συμφωνίες που περιλαμβάνονται στο εισιτήριο αυτό

ii)τα τιμολόγια που ισχύουν

iii)οι όροι μεταφοράς και οι σχετικοί κανονισμοί ,που αποτελούν μέρος του εισιτηρίου αυτού(και βρίσκονται στα γραφεία του μεταφορέα στη διάθεση όποιου το ζητήσει). Εξαιρούνται οι μεταφορές προς ή από σημείο που βρίσκεται στις Η.Π.Α. ή στον Καναδά προς άλλο σημείο εκτός αυτών. Για τις μεταφορές αυτές εφαρμόζονται οι κανονισμοί που ισχύουν στα παραπάνω κράτη.

4) Συμφωνείται ότι στο εισιτήριο το όνομα του μεταφορέα μπορεί να συντμηθεί. Ολόκληρο το όνομα και η σύντμησή του αναφέρονται στα τιμολόγια, τους όρους μεταφοράς, τους κανονισμούς ή τους πίνακες δρομολογίων. Η διεύθυνση

του Μεταφορέα θα είναι ο αερολιμένας αναχώρησης που γράφεται στο εισιτήριο απέναντι στην πρώτη σύντμηση του ονόματος του μεταφορέα. Οι ενδιάμεσοι σταθμοί που έχουν συμφωνηθεί, γράφονται στο εισιτήριο αυτό ή στους πίνακες δρομολογίων του μεταφορέα σαν κανονικοί ενδιάμεσοι σταθμοί στη διαδρομή του επιβάτη. Η μεταφορά που εκτελείται από διάφορους αεροπορικούς μεταφορείς διαδοχικά, θεωρείται σαν ενιαία, σύμφωνα με το εισιτήριο αυτό.

5) Αεροπορικός μεταφορέας που εκδίδει εισιτήριο ή παραλαμβάνει αποσκευές, που έχουν γραφεί στο εισιτήριο και μεταφέρονται με τις γραμμές άλλων αεροπορικών μεταφορέων ενεργεί στην περίπτωση αυτή σαν απλός πράκτοράς τους.

6) Κάθε εξαίρεση ή περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα ισχύει για τους πράκτορες, υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του και για οποιοδήποτε πρόσωπο που το αεροσκάφος του χρησιμοποιείται από τον μεταφορέα για μεταφορά όπως και για τους πράκτορες υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του μεταφορέα αυτού.

7) Αποσκευές που έχουν γραφεί στο εισιτήριο και μεταφέρονται σύμφωνα με τους όρους αυτής της σύμβασης, θα αποδίδονται στον κομιστή των δελτίων αποσκευών. Σε περίπτωση ζημιάς στην αποσκευή, πρέπει να γίνει έγγραφη διαμαρτυρία στον μεταφορέα αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημιάς και το αργότερο μέσα σε επτά ημέρες από την παραλαβή ή σε περίπτωση καθυστέρησης μέσα σε εικοσιμία ημέρες από την παραλαβή των αποσκευών.

8) Το εισιτήριο αυτό ισχύει για ένα χρόνο από την ημερομηνία έκδοσής του, εκτός αν υπάρχει διαφορετική πρόβλεψη στο ίδιο εισιτήριο ή στα τιμολόγια του μεταφορέα ή στους όρους μεταφοράς ή στους σχετικούς κανονισμούς. Ο ναύλος μπορεί να αλλάξει πριν αρχίσει η μεταφορά σύμφωνα με τους όρους του εισιτηρίου αυτού. Ο μεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την μεταφορά, εάν ο ναύλος που συμφωνήθηκε, δεν έχει πληρωθεί.

9) Ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για τη σωστή εκτέλεση της μεταφοράς. Οι ώρες που αναφέρονται στα δρομολόγια ή οπουδήποτε αλλού είναι ενδεικτικές και δεν αποτελούν μέρος αυτής της σύμβασης. Ο μεταφορέας μπορεί χωρίς προειδοποίηση να αντικαταστήσει μεταφορείς ή αεροσκάφη και σε περίπτωση ανάγκης να μεταβάλει ή να παραλείπει σταθμούς που είναι γραμμένοι στο εισιτήριο. Ο μεταφορέας μπορεί να αλλάξει τα δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση και δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη για την εξασφάλιση ανταπόκρισης.

10) Ο επιβάτης οφείλει να συμμορφώνεται με τους νόμους και τις υπόλοιπες διατάξεις σχετικά με τα ταξίδια, να παρουσιάζει τις άδειες για είσοδο, έξοδο και άλλα έγγραφα που τυχόν απαιτούνται. Επίσης οφείλει να φθάνει στο αεροδρόμιο στην ώρα που έχει ορίσει ο μεταφορέας. Αν δεν έχει ορισθεί ώρα, αρκετά νωρίτερα ώστε να υπάρχει χρόνος για την τήρηση των διαδικασιών αναχώρησης.



11) Κανένας πράκτορας ή υπάλληλος ή αντιπρόσωπος του μεταφορέα δεν έχει δικαίωμα να τροποποιήσει ή να εξαφανίσει οποιαδήποτε διάταξη αυτής της σύμβασης.

## **1.6 ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ, ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ,ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΩΝ**

### **Σύμβαση Παρισίων 1919**

- Ορίσε τους κανόνες της διεθνούς αεροπλοΐας
- Ορίσε το περιεχόμενο της έννοιας της λέξης αεροσκάφος
- Διασφάλισε την κυριαρχία των κρατών στον εναέριο χώρο τους

### **Σύμβαση Ιβηρο-Αμερικάνικη(Μαδρίτης) 1926**

Ασχολήθηκε με θέματα ανάλογα με αυτά της Σύμβασης των Παρισίων με συμμετοχή και των Λατινοαμερικάνικων κρατών που προσκλήθηκαν από την Ισπανική κυβέρνηση

### **Σύμβαση ΠανΑμερικάνικη (Αβάνας) 1928**

Προσπάθεια των ΗΠΑ να θεσπίσουν σύμβαση εναέριων μεταφορών για την αμερικάνικη ήπειρο με κοινούς αποδεκτούς κανόνες.Η προσπάθεια αυτή απέτυχε.

### **Σύμβαση Βαρσοβίας 1929**

Αφορά στους όρους και τις συνθήκες διεξαγωγής των διεθνών εναέριων μεταφορών ,στις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των αερομεταφορέων και των επιβατών

### **Σύμβαση της Ρώμης 1933**

Αφορά σε κανόνες αναφορικά με την κατάσχεση α/φους ,σε ζημιές προκληθείσες από αεροσκάφος σε τρίτα μέρη επί της επιφάνειας.

### **Πρωτόκολλο Βρυξελλών 1938**

Πρωτόκολλο συμπληρωματικό της Σύμβασης της Ρώμης του 1933 αναφορικά με την ενοποίηση των κανόνων αντιμετώπισης των ζημιών που προκλήθηκαν από αεροσκάφος σε τρίτα μέρη επί της επιφάνειας.

### **Σύμβαση Βρυξελλών 1938**

Αφορά στην βοήθεια και διάσωση ενός αεροσκάφους ή από ένα αεροσκάφος στη θάλασσα.

- Σύμβαση Λονδίνου** **1939**  
Αφορά στην εξαίρεση από την φορολογία των καυσίμων και λιπαντικών που χρησιμοποιούνται από τα α/φη.
- Σύμβαση του Σικάγο** **1944**  
Αφορά στην ρύθμιση(regulation) των όρων και των συνθηκών διεξαγωγής της διεθνούς αεροπλοΐας μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
- Συμφωνία Βερμούδα I** **1946**  
Σύμβαση μεταξύ των ΗΠΑ και του Ηνωμένου Βασιλείου Αγγλίας βασισμένη στο άρθρο 6 της Σύμβασης του Σικάγο και ρύθμισε βασικά τα traffic rights μεταξύ δύο κρατών .
- Σύμβαση Γενεύης** **1948**  
Αφορά στην αναγνώριση των δικαιωμάτων μέσα στο αεροσκάφος.
- Σύμβαση της Ρώμης** **1952**  
Αφορά σε ζημιές προκληθείσες από ξένο α/φος σε τρίτα μέρη επί της επιφάνειας.
- Πρωτόκολλο της Χάγης** **1955**  
Ενοποίηση συγκεκριμένων κανόνων εναέριου μεταφοράς.
- Σύμβαση της Χάγης** **1955**  
Αφορά στην νομοθεσία που θα εφαρμόζεται στις διεθνείς πωλήσεις προϊόντων.
- Συμφωνία των Παρισίων** **1956**  
Αφορά στη ρύθμιση των εμπορικών δικαιωμάτων στις μη προγραμματισμένες πτήσεις στην Ευρώπη.
- Συμφωνία ASECNA και COCESNA** **1959-1960**  
Αφορούν σε διακυβερνητικές συμβάσεις για την ασφάλεια των πτήσεων και ποιοτική προτυποποίηση των εφαρμοζομένων διαδικασιών και χρησιμοποιούμενων εφοδίων στις εναέριες μεταφορές της Αφρικής και Μαδαγασκάρης η πρώτη και της Κεντρικής Αμερικής η δεύτερη.
- Σύμβαση Βρυξελλών** **1960**  
Αφορά στην ασφάλεια της διεθνούς αεροπλοΐας .

- Σύμβαση της Γκουανταλαχάρα** **1961**  
 Σύμβαση συμπληρωματική της σύμβασης της Βαρσοβίας που αφορά στην ενοποίηση συγκεκριμένων κανόνων αναφορικών με αερομεταφορές που πραγματοποιούνται από πρόσωπο διαφορετικό από τον συμβεβλημένο αερομεταφορέα.
- Σύμβαση Τόκιο** **1963**  
 Αφορά σε εγκλήματα διαπραττόμενα επί του α/φους ή και αεροπειρατεία.
- Συμφωνία του Μόντρεαλ** **1966**  
 Αφορά σε περιορισμούς της ευθύνης που αναφέρονται στη σύμβαση της Βαρσοβίας και το πρωτόκολλο της Χάγης.
- Συμφωνία Παρισίων** **1967**  
 Αφορά στις ακολουθητέες διαδικασίες για τον καθορισμό των κομίστρων για τις προγραμματισμένες διεθνείς εναέριες μεταφορές.
- Σύμβαση Βιέννης** **1969**  
 Αφορά στο περιεχόμενο και την εγκυρότητα των επιφυλάξεων κρατών ,επί κάποιων όρων συνθήκης στην οποία συμμετέχουν τα κράτη αυτά.
- Συμφωνία Βρυξελλών** **1970**  
 Αφορά στην είσπραξη των τελών διαδρομής(en route charges) του α/φους.
- Σύμβαση της Χάγης** **1970**  
 Αφορά σε εγκλήματα διαπραχθέντα επί του α/φους και ιδιαίτερα στην αεροπειρατεία.
- Σύμβαση του Μόντρεαλ** **1971**  
 Αφορά στην καταστολή παρανόμων ενεργειών κατά της ασφάλειας των πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας.
- Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ ΗΠΑ-Κούβας** **1973**  
 Αφορά στην αντιμετώπιση της αεροπειρατείας και άλλων εγκλημάτων .
- Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ** **1975**
- Συμφωνία Βερμούδα II** **1977**  
 Αναθεώρηση της Βερμούδα I με πρωτοβουλία του Ηνωμένου Βασιλείου όταν διαπίστωσε ότι οι όροι της σύμβασης αυτής λειτουργούσαν προς όφελος των αερομεταφορών των ΗΠΑ.

**Πρωτόκολλα Μόντρεαλ** **1978**  
Αφορά στην συμπλήρωση της Συνθήκης της Ρώμης του 1953 αναφορικά με ζημιές από ξένο α/φος σε τρίτα μέρη επί της επιφάνειας .

**Πρωτόκολλο Ουάσινγκτον (ΗΠΑ-ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ)** **1978**  
Το πρωτόκολλο αναφορικά με την συμφωνία εναερίων μεταφορών ΗΠΑ-Κάτω Χωρών του 1957 αφορά στην εφαρμογή της απορύθμισης των εναερίων μεταφορών ιδιαίτερα στην ελευθερία επιλογής προορισμών από τους αερομεταφορείς.

**Πρωτόκολλο Βρυξελλών** **1981**  
Συνημμένα στη σύμβαση του Eurocontrol . Αφορά στην ασφάλεια της αεροπλοΐας .

**Συμφωνία Βρυξελλών** **1981**  
Αφορά στον εκσυγχρονισμό της σύμβασης του 1960 αναφορικά με τα έξοδα διαδρομής του α/φους.

**Μνημόνιο κατανόησης μεταξύ ΗΠΑ-ECAC** **1982**  
Αφορά σε ρυθμίσεις του ύψους των κομίστρων και της εφαρμοζόμενης τιμολογιακής πολιτικής .

**Συμφωνία Παρισίων** **1987**  
Αφορά στις ακολουθητέες διαδικασίες για τον καθορισμό των κομίστρων για τις τακτικές διευρωπαϊκές εναέρια μεταφορές.

**Πρώτο πακέτο απελευθέρωσης των εναερίων μεταφορών της ΕΟΚ** **1987**  
Πρώτη φάση της εφαρμογής της πολιτικής των ανοικτών ουρανών ,της σταδιακής δηλαδή κατάργησης των ρυθμίσεων της σύμβασης του Chicago αναφορικά με τους όρους και τις συνθήκες:  
-προσβασης στην αγορά  
-διεκδίκησης ποσοστού της αγοράς  
-εφαρμογής της τιμολογιακής πολιτικής

**Δεύτερο πακέτο απελευθέρωσης των εναερίων Μεταφορών της ΕΟΚ**  
**1990**  
Δεύτερη φάση της εφαρμογής της πολιτικής των ανοικτών ουρανών ,της σταδιακής δηλαδή κατάργησης των ρυθμίσεων της σύμβασης του Chicago αναφορικά με τους όρους και τις συνθήκες :

- πρόσβαση στην αγορά
- διεκδίκησης ποσοστού της αγοράς
- εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής

### **Τρίτο πακέτο απελευθέρωσης των εναέριων Μεταφορών της Ε.Ε 1993**

Τρίτη και τελευταία φάση ολοκλήρωσης της εφαρμογής της πολιτικής των ανοικτών ουρανών της σταδιακής δηλαδή κατάργησης των ρυθμίσεων της σύμβασης του Chicago αναφορικά με τους όρους και τις συνθήκες:

- πρόσβασης στην αγορά
- διεκδίκησης ποσοστού της αγοράς
- εφαρμογής της τιμολογιακής πολιτικής

### **Διακρατική συμφωνία ΗΠΑ-Καναδά 1995**

Αμοιβαία άρση των απαγορεύσεων για πτήσεις cabotage στις δύο αυτές χώρες από τους αερομεταφορείς που έχουν ως βάση τους τις χώρες αυτές.

**ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**  
**ΕΙΣΑΓΩΓΗ+ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

**Βιβλία:**

1. Εγκυκλοπαίδεια Νέα Δομή (1997).Αεροδρόμιο □ Αερολιμένας.Τόμος 1, σσ. 280-283
2. Ράνια Χατζηνικολάου-Αγγελίδου(2005).Αεροπορική Μεταφορά Επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις,το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών. Εκδόσεις Σακκουλα,Εισαγωγή, σσ.1-5

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

**Βιβλία:**

1. Τραπεζα Νομικών Πληροφοριών Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών ‘Ισοκράτης’, Συμπληρωματικές ορολογίες
2. Ράνια Χατζηνικολάου-Αγγελίδου(2005).Αεροπορική Μεταφορά Επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις,το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών. Εκδόσεις Σακκουλα, **Κεφάλαιο Α΄ Η Διεθνής αεροπορική μεταφορά κατά το σύστημα της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και της σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, σσ. 37-45**
3. Αθ.Λέκκας(1997).Αεροδρόμιο-Λειτουργία και Εξυπηρέτηση Πελατών.Εκδόσεις Έλλην,Συμβάσεις-Κανόνες και Άρθρα του Διεθνούς Αεροπορικού Δικαίου,σσ. 224-233
4. Ιωάννης Σ. Λαϊνος(1999).Οικονομική Εναέριων Μεταφορών.Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης,Κεφ. 4 Το διεθνές θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της επιχείρησης εναέριων μεταφορών,σσ.107-136
5. Διακίδης Τζώρτζης(1997).Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ICAO,Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, **Κεφ.1 Πολιτικά και κρατικά αεροσκάφη-Εθνικοί νόμοι-Θεσμικά Πλαισια, σσ.25-34**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

#### 2.1.ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Ο τομέας των μεταφορών παίζει ένα πολύ σοβαρό ρόλο στην Ελληνική Οικονομία. Ενδεικτικό είναι ότι καταναλώνει πάνω από το 40% της συνολικής αναλισκόμενης ενέργειας, ξεπερνώντας το αντίστοιχο ποσοστό της βιομηχανίας κατά 20% περίπου.

**Σύμφωνα με την σημερινή δομή των κυβερνητικών υπηρεσιών τα Υπουργεία ,τα οποία με τον έναν ή τον άλλον τρόπο επεμβαίνουν στο σύστημα των ελληνικών μεταφορών με αποφασιστικές αρμοδιότητες και κατά συνέπεια στη λειτουργία των ελληνικών αεροδρομίων είναι τα ακόλουθα:**

#### **-Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως**

Είναι αρμόδιο και υπεύθυνο για την τήρηση της τάξης και της ασφάλειας στα αεροδρόμια καθώς και για την καταγραφή ατυχημάτων.

#### **-Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας**

Είναι υπεύθυνο για την χρηματοδότηση κατασκευής και βελτίωσης αεροδρομίων αλλά και για τον καθορισμό των κομίστρων και την κατανομή των πιστώσεων.

#### **-Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.**

Εκτελεί τα μεγάλα έργα στους αερολιμένες της χώρας με βάση μελέτες ,που καταρτίζει η Υ.Π.Α

#### **-Υπουργείο Εργασίας**

Είναι αρμόδιο και επεμβαίνει σε θέματα εργασίας των εργαζομένων των αεροδρομίων και των εναέριων μεταφορών

#### **-Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών**

Τυπικά είναι αρμόδιο για όσα αφορούν στη λειτουργία του ελληνικού συστήματος εναέριων μεταφορών. Το σύνολο των αρμοδιοτήτων μπορεί να ταξινομηθεί στις ακόλουθες κατηγορίες :

- Σχεδιασμός και προγραμματισμός της λειτουργίας του ελληνικού συστήματος εναέριων μεταφορών .
- Σχεδιασμός ,προγραμματισμός και παρακολούθηση της λειτουργίας του επιπέδου (ποσοτικά και ποιοτικά)των παρεχόμενων υπηρεσιών

- Έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών
- Έκδοση των αδειών και πτυχίων
- Καθορισμός των κομίστρων και των τιμολογίων
- Υπεύθυνο για την εποπτεία των αεροπορικών εταιριών κυρίως μέσω της Υ.Π.Α.

## **2.2 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ(Υ.Π.Α.)-Η ΒΑΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**

### **2.2.1 Ιστορικό της Υ.Π.Α. και το έργο της**

Η Υ.Π.Α. ιδρύθηκε το 1931 και αποτελεί σήμερα τον σημαντικότερο φορέα ελέγχου του συστήματος αερομεταφορών στη χώρα μας.

Με το Ν.Δ. 714/70 ιδρύθηκε η Δ/ση Εναερίων Μεταφορών στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και οργανώθηκε η Υ.Π.Α.

Σήμερα η Υ.Π.Α. αποτελεί Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, υπάγεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών & διοικείται από τον Διοικητή και τρεις υποδιοικητές.

Η Υ.Π.Α. δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό και την κτιριακή αναβάθμιση των αερολιμένων.

Μεριμνά για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου χώρου. Ασκεί με υπευθυνότητα και απόλυτη ασφάλεια τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας. Εγκαθιστά και λειτουργεί αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και ραδιοβοηθήματα. Χορηγεί τα σχετικά πτυχία και τις άδειες .Φροντίζει για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος της ιδιωτικής αεροπορίας και του αεροαθλητισμού. Διαμορφώνει την εθνική νομοθεσία για τις αερομεταφορές . Συμμετέχει σε πολλούς διεθνείς οργανισμούς και αναβαθμίζει τις διεθνείς αεροπορικές σχέσεις της Ελλάδος.

Στην ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα λειτουργεί 39 πολιτικά αεροδρόμια και παρέχει τεχνογνωσία και προδιαγραφές κατασκευής ελικοδρομιών, ενώ ασκεί εποπτεία σε 82 ελικοδρόμια που ανήκουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, σε Ιδιώτες και σε Νοσοκομεία.



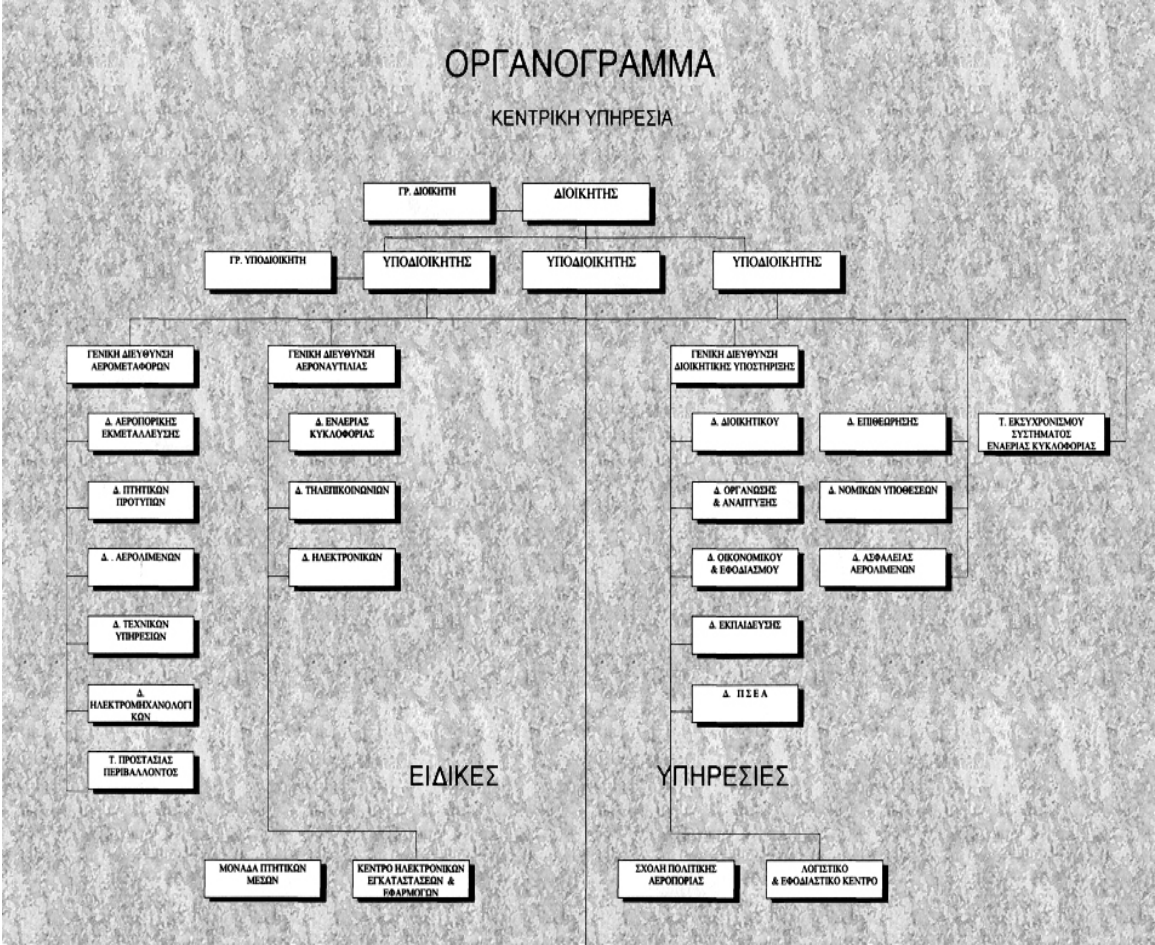
## 2.2.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ Υ.Π.Α.

### 2.2.2.1 Κεντρική Υπηρεσία

Η Διοικητική διάρθρωση της Κεντρικής Υπηρεσίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι η ακόλουθη:

- Ένας Διοικητής και τρεις Υποδιοικητές
- 3 Γενικές Διευθύνσεις:
  - Της Αεροναυτιλίας
  - Της Αερομεταφορών και της
  - Διοικητικής Υποστήριξης
- 14 Διευθύνσεις και
- 4 Ειδικές Υπηρεσίες & μια ειδική περιφερειακή ήτοι
  - Η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (**ΣΠΟΑ**)
  - Μονάδα Πτητικών Μέσων (**ΜΠΜ**)
  - Κέντρο Ηλεκτρονικών Εγκαταστάσεων & Εφαρμογών (**ΚΗΕΕ**)
  - καθώς και η Ειδική περιφερειακή Υπηρεσία Ελέγχου Περιοχής (**ΥΕΠ**)

### 2.2.2.2 Οργανόγραμμα



## **2.2.3 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η Γ.Δ.ΑΜ συγκροτείται από τις παρακάτω Διευθύνσεις :

- Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης
- Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων
- Διεύθυνση Αερολιμένων
- Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Διεύθυνση Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων και το
- Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος

### **2.2.3.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

**Απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α ) Τμήμα Εθνικού και Αλλοδαπών Αερομεταφορέων:**

Το Τμήμα Εθνικού και Αλλοδαπών Αερομεταφορέων εγκρίνει τις εκτελέσεις πτήσεων από διορισμένους μη κοινωτικούς αερομεταφορείς σε τακτικές αεροπορικές γραμμές, τις ναυλωμένες πτήσεις από χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε., καθώς και τις πρόσθετες σε τακτικές αεροπορικές γραμμές λόγω αυξημένης κίνησης.

#### **β ) Τμήμα διμερών αεροπορικών συμφωνιών :**

Το Τμήμα Διμερών αεροπορικών συμφωνιών συντονίζει, επεξεργάζεται και διαμορφώνει την εθνική θέση της χώρας μας για τις διμερείς αεροπορικές συμφωνίες Ελλάδας – Τρίτων Χωρών, συνεργάζεται με την Ε.Ε. για την εφαρμογή κανονισμών, εφαρμόζει προγράμματα επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας, χορηγεί προσωρινές άδειες σε αεροπορικές εταιρίες για εκμετάλλευση εξωσυμβατικών τακτικών αεροπορικών γραμμών.

#### **γ ) Τμήμα συμφωνιών-συμβάσεων και διεθνών σχέσεων:**

Το Τμήμα συμφωνιών-συμβάσεων και διεθνών σχέσεων έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:  
παρακολουθεί όλα τα θέματα σε επίπεδο ICAO καθώς επίσης και τις τροποποιήσεις των παραρτημάτων της σύμβασης του Σικάγου. Παρακολουθεί

την ενσωμάτωση ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών στην ελληνική έννομη τάξη και τέλος συμμετέχει σε ευρωπαϊκές επιτροπές για την παρακολούθηση και εφαρμογή συνολικών συμφωνιών αερομεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας .

#### **δ) Τμήμα Οικονομίας Αερομεταφορών:**

Το Τμήμα Οικονομίας Αερομεταφορών χορηγεί άδειες εκμετάλλευσης των Ελλήνων αερομεταφορέων και ελέγχει συνεχώς την ισχύ τους. Παρεμβαίνει για την επίλυση διαφορών μεταξύ αεροπορικών εταιριών και επιβατών σε περίπτωση ακύρωσης πτήσεων, φθοράς –απώλειας αποσκευών και τέλος συμμετέχει σε Ευρωπαϊκές και Διεθνείς συναντήσεις σε θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του Τμήματος.

### **2.2.3.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ**

**Η Διεύθυνση πτητικών προτύπων απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α) Τμήμα πτητικής ικανότητας αεροσκαφών:**

Το τμήμα πτητικής ικανότητας αεροσκαφών καθιερώνει πρότυπα και εκπονεί κανονισμούς πτητικής ικανότητας, συντηρεί πολιτικά αεροσκάφη και είναι υπεύθυνο για τα συνεργεία επισκευών καθώς και για τις ανανεώσεις των πιστοποιητικών τους .Μελετά και εισηγείται επί απαιτήσεων πτητικού υλικού ΥΠΑ ,Εθνικού αερομεταφορέα και Αερολεσχών καθώς και επί θεμάτων θορύβου και αεροσκαφών

#### **β) Τμήμα πτυχίων και αδειών**

Το τμήμα πτυχίων και αδειών καθιερώνει κριτήρια και εκπονεί κανονισμούς για τη χορήγηση, αναγνώριση και ανανέωση πτυχίων και αδειών. Τηρεί, επίσης μητρώο των πτυχιούχων και ελέγχει τα δικαιολογητικά για τη συμμετοχή των υποψηφίων στις εξετάσεις για απόκτηση πτυχίων.

#### **γ) Τμήμα πτητικής λειτουργίας αεροσκαφών**

Το τμήμα πτητικής λειτουργίας αεροσκαφών εποπτεύει συνεχώς τις δραστηριότητες των αερομεταφορών και εκτιμά το επίπεδο συμμόρφωσης με τα

διεθνή, κοινοτικά και εθνικά πρότυπα ασφαλείας. Συντονίζει την εφαρμογή του προγράμματος Εκτίμησης Ασφαλείας Ξένων Αεροσκαφών και τέλος εξετάζει τις αιτήσεις και τις πιστοποιήσεις των αερομεταφορών.

#### **δ)Τμήμα ιδιωτικής αεροπορίας**

Το τμήμα ιδιωτικής αεροπορίας ασχολείται με την ανάπτυξη και διάδοση της ιδιωτικής και αθλητικής αεροπορίας. Εγκρίνει αεραθλητικές εκδηλώσεις, χειρίζεται θέματα τεχνικής και οικονομικής υποστήριξης αυτών και τέλος αναπτύσσει και διαδίδει τον αεροπορικό τουρισμό με ιδιωτικά αεροσκάφη .

#### **ε)Τμήμα διερεύνησης ατυχημάτων**

Το τμήμα διερεύνησης ατυχημάτων μελετά και εισηγείται επί θεμάτων πρόληψης αεροπορικών ατυχημάτων και αξιοποιεί τα σχετικά πορίσματα. Εκπονεί κανονισμούς για την διερεύνηση των αεροπ. ατυχημάτων και επεξεργάζεται στατιστικά στοιχεία σε διεθνή και εθνική βάση

### **2.2.3.3ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

**Η Διεύθυνση αερολιμένων απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α)Τμήμα διευκολύνσεων και απαιτήσεων αερολιμένα**

Το τμήμα διευκολύνσεων και απαιτήσεων αερολιμένα ασχολείται με :

-Την εκπόνηση μελετών χωρητικότητας αερολιμένων και δημοσίευση των αποτελεσμάτων στην Διεθνή Ένωση Αερομεταφορέων (IATA) μέσω των NAC's (Notice of Airport Capacity), προκειμένου να ενημερωθούν οι αερομεταφορείς που προγραμματίζουν να πετάξουν διεθνή ή εσωτερικά δρομολόγια στην Ελλάδα.

-Την εκπόνηση κανονισμών και διαδικασιών που αφορούν θέματα σχετικά με τον συντονισμό των πτήσεων και την κατανομή των ωραρίων χρήσης (SLOTS) στους ελληνικούς αερολιμένες, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/93 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

-Με τον έλεγχο και την εποπτεία της Υπηρεσίας Συντονισμού Πτήσεων για την πιστή τήρηση των διατάξεων του Κανονισμού 95/93 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των σχετικών κανονισμών της ΥΠΑ.

-Με την μελέτη και εισήγηση στην ιεραρχία, σε συνεργασία με άλλες διευθύνσεις της ΥΠΑ, για την ίδρυση νέων αερολιμένων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (Παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγο) και την γενικότερη πολιτική αερομεταφορών της Ελλάδας.

-Με την παρακολούθηση εφαρμογής των διατάξεων του Παραρτήματος 9 της Σύμβασης του Σικάγο και του DOC 30 της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) για την παροχή διευκολύνσεων σε αεροσκάφη, επιβάτες, φορτίο, ταχυδρομείο.

-Με την παρακολούθηση εφαρμογής των διαδικασιών υλοποίησης της Συνθήκης SCHENGEN στους ελληνικούς αερολιμένες, καθώς και των εξελίξεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

-Συνεργάζεται με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης σε θέματα συναρμοδιότητας, όσον αφορά στην εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών και Κανονισμών, καθώς και της ελληνικής νομοθεσίας για τους ανεπιθύμητους και απελλαννόμενους επιβάτες.

-Την μελέτη και εισήγηση για τις απαιτήσεις εξοπλισμού και διαδικασιών εξυπηρέτησης των ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ).

-Την μελέτη - παρακολούθηση των επιπτώσεων των διαδικασιών ελέγχων ασφαλείας (security) στις διαδικασίες διευκολύνσεων και ταχείας ροής της αεροπορικής κίνησης και συνεργασία με άλλες διευθύνσεις για την καλύτερη αντιμετώπιση της αλληλοεπίδρασης αυτών.

-Με τον καθορισμός απαιτήσεων για την κατασκευή πεδίων προσγείωσης, χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας νέων πεδίων προσγείωσης και διενέργεια τακτικών και εκτάκτων επιθεωρήσεων των ήδη εγκεκριμένων για έλεγχο τήρησης των όρων αδειοδότησης.

-Με την παρακολούθηση των σχετικών δημοσιεύσεων και ενέργειες προς την αρμόδια διεύθυνση για δημοσίευση στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος αλλαγών στα φυσικά χαρακτηριστικά διαδρόμων και στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών, καθώς και των διευκολύνσεων που παρέχονται στους ελληνικούς αερολιμένες.

-Με την μελέτη και καθορισμός των απαιτήσεων για την χρήση της περιοχής κίνησης των αεροδρομίων από αεροσκάφη, σε σχέση με την αντοχή του οδοστρώματος και το μέγιστο βάρος απογείωσης των α/φών. (σχέση ACN/PCN).

-Με την καθιέρωση κριτηρίων και μελέτη θεμάτων οργάνωσης και διαχείρισης των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών στους αερολιμένες.

Πιστοποίηση αεροδρομίων, σε συνεργασία με άλλες διευθύνσεις της ΥΠΑ, σύμφωνα με το Παράρτημα 14 της Σύμβασης του Σικάγο και το Εγχειρίδιο 9774 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

-Με την συμμετοχή σε Ομάδες Εργασίας των Διεθνών Οργανισμών (ICAO, ECAC, E.U) με θέματα σχετικά με τα Παραρτήματα 9 και 14 της Σύμβασης του Σικάγο. Τήρηση Μητρώων και Βιβλίων ελληνικών πολιτικών αεροσκαφών (Εθνικό Νηολόγιο, Βιβλίο Υποθηκών Αεροσκαφών κλπ)

## **β)Τμήμα λειτουργίας αερολιμένων**

Το τμήμα λειτουργίας αερολιμένων έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- Εκπόνηση κανονισμών και αερολιμενικών διατάξεων που αφορούν στην εν γένει λειτουργία αερολιμένων. Εποπτεία εφαρμογής των Κανονισμών και των Αερολιμενικών Διατάξεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Χειρισμός θεμάτων που αφορούν στην άσκηση Αερολιμενικού Ελέγχου και εποπτεία λειτουργίας των αερολιμενικών υπηρεσιών.
- Εκπόνηση απαιτήσεων και προδιαγραφών κανονισμών εξυπηρέτησης αεροσκαφών. Εφαρμογή και παρακολούθηση της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας για την επίγεια εξυπηρέτηση των αεροσκαφών.
- Εξέταση αιτημάτων και εισήγηση για την χορήγηση εγκρίσεων αυτοεξυπηρέτησης σε αερομεταφορείς και φορείς επίγεια εξυπηρέτησης στους ελληνικούς αερολιμένες.
- Έλεγχος και έγκριση εγχειριδίων επίγειων λειτουργιών αερομεταφορέων και αποδοχή των υπευθύνων επίγειων λειτουργιών των αερομεταφορέων.
- Συμμετοχή στην έγκριση εγχειριδίων λειτουργίας αερολιμένων καθώς και στην πιστοποίηση αερολιμένων. Εποπτεία λειτουργιών αερολιμένων για θέματα αεροπορικής ασφάλειας.
- Μέριμνα για την θέσπιση απαιτήσεων επαγγελματικής κατάρτισης και παρακολούθηση εξειδίκευσης των αερολιμενικών υπαλλήλων της Υπηρεσίας.
- Εθνικός φορέας για το χειρισμό θεμάτων που αφορούν στην προστασία των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά, αναφορικά με τους αερολιμένες.
- Εκπόνηση προγράμματος ωραρίου λειτουργίας αερολιμένων.
- Θέσπιση κριτηρίων για τη διάθεση χώρων στους αερολιμένες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

## **γ)Τμήμα πυρασφάλειας και εξοπλισμού αερολιμένων**

Το τμήμα πυρασφάλειας και εξοπλισμού αερολιμένων εκπονεί κανονισμούς και παρακολουθεί θέματα που αφορούν στην αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων ανάγκης των αεροδρομίων. Εκπαιδεύει τους πυροσβέστες ,τους αερολιμενικούς για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και διενεργεί ασκήσεις στα αεροδρόμια .

#### **δ)Τμήμα χαρτών και εμποδίων**

Το τμήμα χαρτών και εμποδίων ασχολείται βασικά με την έκδοση γνωματεύσεων για κάθε κατασκευή ή δραστηριότητα (π.χ. κτίρια, κεραίες, ανεμογεννήτριες, διαφημιστικές πινακίδες, χώροι υγειονομικής ταφής απορριμάτων κλπ.) στις περιοχές πλησίον αεροδρομίων, ελικοδρομίων και ραδιοβοηθημάτων.

Μελέτα και εκπονεί αεροναυτικούς χάρτες αεροδρομίων και χειρίζεται θέματα ολισθηρότητας διαδρόμων.

### **2.2.3.4ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**Η Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α)Τμήμα γενικού σχεδίου ανάπτυξης, χωροταξίας και προγραμματισμού**

Το τμήμα γενικού σχεδίου ανάπτυξης , χωροταξίας και προγραμματισμού ασχολείται με τον προγραμματισμό, την εκπόνηση, την ανάθεση, την επίβλεψη μελετών γενικού σχεδίου αναπτύξεως κτιριακών έργων και έργων υποδομής αερολιμένων, χωροταξικών, πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών των διαφόρων περιοχών των αερολιμένων καθώς και με τον προγραμματισμό μελετητικού και κατασκευαστικού έργου της Διεύθυνσης.

Τέλος επιλέγει την θέση νέων αεροδρομίων σε συνεργασία με άλλες διευθύνσεις.

#### **β)Τμήμα τοπογραφήσεων και απαλλοτριώσεων**

Το τμήμα τοπογραφήσεων και απαλλοτριώσεων προγραμματίζει εκπονεί, αναθέτει και επιβλέπει τοπογραφικές μελέτες. Σύντασσει κτηματολογία χάρτες αεροδρομίων και χάρτες εμποδίων, καθορίζει τις γεωγραφικές συντεταγμένες και μέριμνα για την απαλλοτρίωση των απαιτούμενων εκτάσεων, για την κατασκευή και επέκταση των αερολιμένων, των εγκαταστάσεων τους και των ραδιοβοηθημάτων, καθώς και για την εγκατάσταση μέσων προς εξασφάλιση διακίνησης της εναέριας κυκλοφορίας.

#### **γ)Τμήμα αρχιτεκτονικών και στατικών μελετών**

Το τμήμα αρχιτεκτονικών και στατικών μελετών εκπονεί, αναθέτει, επιβλέπει και ελέγχει αρχιτεκτονικές μελέτες γενικά, καθώς και τις στατικές μελέτες των



κάθε είδους κτιριακών έργων. Δημοπρατεί και επιβλέπει την κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων και περιβάλλοντος χώρου αυτών προϋπολογισμού μέχρι 2,35 εκ. € αλλά και έργων προϋπολογισμού άνω των 2,35 εκ. € που κατασκευάζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ για λογαριασμό της ΥΠΑ.

#### **δ) Τμήμα μελετών πεδίων ελιγμών, οδοποιίας και έργων αποστραγγίσεων**

Το τμήμα μελετών πεδίων ελιγμών, οδοποιίας και έργων αποστραγγίσεων εκπονεί, αναθέτει, επιβλέπει και ελέγχει μελέτες πεδίων ελιγμών, οδοποιίας και έργων αποστραγγίσεων προϋπολογισμού μέχρι 2,35 εκ. € καθώς και δημοπρατεί και επιβλέπει την κατασκευή τους. Τέλος παρακολουθεί την εκτέλεση έργων οδοποιίας και έργων αποστραγγίσεων προϋπολογισμού άνω των 2,35 εκ. € που κατασκευάζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ για λογαριασμό της ΥΠΑ.

#### **ε) Τμήμα μικροέργων**

Το τμήμα μικροέργων εκπονεί τις μελέτες των έργων υποδομής αερολιμένων, κτιριακών μικροέργων και τις μελέτες συντήρησης και βελτίωσης των εγκαταστάσεων των αερολιμένων προϋπολογισμού μέχρι 2,35 € καθώς και δημοπρατεί και εκτελεί την κατασκευή τους.

Ασχολείται με τη συντήρηση και την βελτίωση κτιρίων αερολιμένων και λοιπών κτιριακών εγκαταστάσεων, με την αναμόρφωση και ανακαίνιση εσωτερικών και εξωτερικών χώρων κτιριακών εγκαταστάσεων

### **2.2.3.5 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**

**Η διεύθυνση ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα :**

#### **α) Τμήμα προγραμματισμού**

Το τμήμα προγραμματισμού προγραμματίζει μελέτες και έργα ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων. Εκδίδει οδηγίες

συντήρησης,ασχολείται με την εξοικονόμηση ενέργειας,φροντίζει για την ασφάλεια και υγιεινή εργασία.

### **β)Τμήμα φωτοσήμανσης αερολιμένων**

Το τμήμα φωτοσήμανσης αερολιμένων φροντίζει για τις εγκαταστάσεις φωτοσήμανσης αεροδρομίων.καθως και για τη μελέτη, εκτέλεση έργων, λειτουργία και συντήρηση των εγκαταστάσεων φωτοσήμανσης.

### **γ)Τμήμα ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων**

Ασχολείται με τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις σε κτίρια αεροσταθμών και στις υποδομές αεροναυτιλίας. Μελετά ,εκτελει ,λειτουργεί,συντηρεί και φροντίζει για τη διανομή ηλεκτρικής ισχύος, τον κλιματισμό, την αντικεραυνική προστασία,την πυρασφάλεια, τις μεταφορικές ταινίες,τα δίκτυα ασθενών ρευμάτων, την ύδρευση και αποχέτευση στους χώρους των αερολιμένων

### **δ)Τμήμα Δικτύων και υποσταθμών**

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι κάτωθι:

- Συνδέσεις με Οργανισμούς Κοινής Ωφελείας ( ΔΕΗ, Εταιρείες Ύδρευσης και Αποχέτευσης ). Εξωτερικά δίκτυα υποδομών. Υποσταθμοί και διανομή ηλεκτρικής ενέργειας. Συντήρηση των πάσης φύσεως οχημάτωνΒιολογικοί καθαρισμοί
- Μελέτη, εκτέλεση έργων, λειτουργία και συντήρηση των ανωτέρω.

## **2.2.3.6 ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

**Το Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος απαρτίζεται από τα παρακάτω γραφεία:**

### **α)Γραφείο Διαχείρισης Περιβαλλοντικών θεμάτων**

Προγραμματίζει και εκδίδει κανονισμούς, οργανώνει, διαχειρίζεται και συντονίζει ενέργειες και μέτρα για την πρόληψη και την αντιμετώπιση

περιβαλλοντικών θεμάτων που δημιουργούν έργα και δραστηριότητες της πολιτικής αεροπορίας.

### **β)Γραφείο Διαχείρισης Θορύβου**

Οι αρμοδιότητες του γραφείου διαχείρισης θορύβου είναι οι εξής:  
Διαχείριση, έκδοση κανονισμών, παρακολούθηση, έλεγχος και εφαρμογή μέτρων αντιμετώπισης θεμάτων αεροπορικού θορύβου και θορύβου αεροδρομίων και έκδοση σχετικών πιστοποιητικών.

### **γ)Γραφείο Διαχείρισης ποιότητας αέρα**

Το γραφείο διαχείρισης ποιότητας αέρα ελέγχει, παρακολουθεί και εφαρμόζει μέτρα αντιμετώπισης θεμάτων ποιότητας αέρα και ακτινοβολίας από έργα και δραστηριότητες πολιτικής αεροπορίας.

## **2.2.4 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**Η Γενική Διεύθυνση Αεροναυτιλίας συγκροτείται από τις παρακάτω διευθύνσεις**

- Διεύθυνση Εναέριας Κυκλοφορίας
- Διεύθυνση Τηλεπικοινωνιών
- Διεύθυνση Ηλεκτρονικών
- Μονάδα πτητικών μέσων
- Κέντρο Ηλεκτρονικών Εγκαταστάσεων και Εφαρμογών

### **2.2.4.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

**Η διεύθυνση εναέριας κυκλοφορίας απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α)Τμήμα λειτουργίας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας**

Το τμήμα λειτουργίας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εποπτεύει τη λειτουργία των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας. Αναλύει και αξιοποιεί τα συμβάντα Εναέριας Κυκλοφορίας καθώς και χειρίζεται θέματα εξειδίκευσης

προσωπικού και στελέχωσης των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας. Παρακολουθεί την επαγγελματική κατάρτιση του προσωπικού Εναέριας Κυκλοφορίας και την βελτίωση του επαγγελματικού του επιπέδου. Απονέμει ειδικότητες στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας.

### **β)Τμήμα αυτομάτισμου απαιτήσεων και κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας**

Συντονίζει και εκδίδει τους πάσης φύσεως κανόνες και κανονισμούς Εναέριας Κυκλοφορίας. Μελετά και εκτιμά τις απαιτήσεις των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας. Παρακολουθεί τις διεθνείς εξελίξεις και εκπονεί μελέτες απαιτήσεων αυτοματοποίησης και εκσυγχρονισμού των μέσων και του τεχνικού εξοπλισμού των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας. Εκπονεί, επιβλέπει, παρακολουθεί μελέτες, απαιτήσεις και προδιαγραφές προγραμμάτων ηλεκτρονικών υπολογιστών για την αυτοματοποίηση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

### **γ)Τμήμα Οργάνωσης Εναέριου χώρου**

Το τμήμα Οργάνωσης Εναέριου χώρου καθιερώνει αεροναυτιλιακά κριτήρια, κριτήρια διαχωρισμού αεροσκαφών και ελάχιστων ύψων πτήσεως, σύμφωνα με τις συστάσεις και υποδείξεις της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Μελετά, συντονίζει και εισηγείται για τις εγκαταστάσεις ραδιοβοηθημάτων επί διαδρομής. Χειρίζεται τις ασκήσεις ξένων και Ελληνικών αεροσκαφών.

### **δ)Τμήμα ενόργανων διαδικασιών προσέγγισης και αναχώρησης αεροσκαφών**

Εκπονεί τις διαδικασίες άφιξης-αναχώρησης πολιτικών και στρατιωτικών αεροσκαφών για πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια, τις διαδικασίες προσέγγισης με όργανα, τις τροχιές αναμονής και τροχιές κύκλου αεροδρομίου. Δημιουργεί νέες Τερματικές περιοχές ελέγχου (TMAS), Ζώνες Ελέγχου (CTRS), Ζώνες Κυκλοφορίας Αεροδρομίου (ATZS). Μελετά, συντονίζει και εισηγείται σχετικά με τις ανάγκες των αεροδρομίων σε ραδιοβοηθήματα. Συμμετέχει στον από αέρος έλεγχο νέων διαδικασιών.

### **ε)Τμήμα λειτουργίας υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών**

Ασχολείται με την Οργάνωση, ανάπτυξη και αυτοματοποίηση των υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών. Εκπονεί κανονισμούς και οδηγίες σε θέματα

αεροναυτικών εκδόσεων και χαρτών. Εποπτεύει και λειτουργεί τις οικείες περιφερειακές υπηρεσίες.

#### **2.2.4.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

**Η Διεύθυνση Τηλεπικοινωνιών είναι υπεύθυνη για τα παρακάτω τμήματα:**

##### **α)Τμήμα Διεθνών Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών**

Σχεδιάζει και οργανώνει το διεθνές αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό σύστημα της Υπηρεσίας. Προσδιορίζει τις απαιτήσεις του συστήματος και εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις αποδοτικής εκμετάλλευσής του.

##### **β)Τμήμα Αεροναυτικών Τηλεπικοινωνιών εσωτερικού**

Σχεδιάζει και οργανώνει το εσωτερικό αεροναυτικό τηλεπικοινωνιακό σύστημα της Υπηρεσίας και του τηλεφωνικού συστήματος. Προσδιορίζει τις απαιτήσεις των συστημάτων και εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις αποδοτικής εκμετάλλευσής τους.

##### **γ)Τμήμα Ραδιοσυχνότητων**

Το τμήμα ραδιοσυχνότητων έχει τις κάτωθι δραστηριότητες:

-Προσδιορισμός λειτουργικών απαιτήσεων και επιμέλεια εκχώρησης και προστασίας των ραδιοσυχνότητων που απαιτούνται για τη λειτουργία των κάθε είδους τηλεπικοινωνιακών και ραδιοναυτλιακών ευκολιών της Υ.Π.Α και των υπ' αυτήν εποπτευομένων ιδιωτικών φορέων.

-Εκπόνηση σχεδίων ραδιοσυχνότητων και συντονισμός συναφών θεμάτων με τους αρμοδίους φορείς στην ημεδαπή και αλλοδαπή.

##### **δ)Τμήμα Εταιρικών επικοινωνιών και τηλεπικοινωνιακών τελών**

Το τμήμα εταιρικών επικοινωνιών χορηγεί άδειες εκμετάλλευσης τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού των Ελληνικών Πολιτικών Αεροσκαφών, εκδίδει οδηγίες και διαδικασίες εκμετάλλευσης τηλεπικοινωνιακών συσκευών και τηρεί όλα τα στοιχεία σε θέματα εξειδίκευσης προσωπικού και στελέχωσης των υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών.

##### **ε)Τμήμα τηλεπικοινωνιακού κέντρου**

Το τμήμα εκμεταλλεύεται τα τηλεπικοινωνιακά μέσα της κεντρικής υπηρεσίας της Υπηρεσίας για τη διεκπεραίωση της τηλεγραφικής και τηλεφωνικής ανταπόκρισης καθώς και κρυπτογραφεί και αποκρυπτογραφεί τα διαβαθμισμένα τηλεγραφήματα.

#### **2.2.4.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ**

**Η διεύθυνση Ηλεκτρονικών απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

##### **α)Τμήμα Τηλεπικοινωνιακών μέσων**

Το τμήμα ασχολείται με τον προγραμματισμό των εγκαταστάσεων των τηλεπικοινωνιακών μέσων και συστημάτων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Τηλεπικοινωνιών, όπου απαιτείται, και παρακολούθηση εφαρμογής αυτού. Εκπονεί μελέτες εγκατάστασης και εξοπλισμού τηλεπικοινωνιακών μέσων. Ελέγχει τον εξοπλισμό που απαιτείται για την καλή λειτουργία των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων και τέλος εποπτεύει για την κανονική λειτουργία και απόδοση των τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων ΥΠΑ.

##### **β)Τμήμα Ραδιοβοηθημάτων**

Το τμήμα ραδιοβοηθημάτων ασχολείται με τον προγραμματισμό των εγκαταστάσεων ραδιοβοηθημάτων ΥΠΑ, εκπονεί τις μελέτες εγκαταστάσεων ραδιοβοηθημάτων ΥΠΑ και ηλεκτρονικού εξοπλισμού αυτών και μελετά και εισηγείται επί των εκθέσεων που αφορούν τον από αέρα έλεγχο των ραδιοβοηθημάτων και καταλληλότητα θέσεων. Εκτιμά τον εξοπλισμό που απαιτείται για τα ραδιοβοηθήματα και τον ηλεκτρονικού εξοπλισμό για τα αεροσκάφη της ΥΠΑ και τέλος εποπτεύει την κανονική λειτουργία και απόδοση των ραδιοβοηθημάτων ΥΠΑ.

##### **γ)Τμήμα Ρανταρ και Αυτοματισμού**

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι κάτωθι:

- Προγραμματισμός εγκαταστάσεων και εκπόνηση μελετών, τεχνικών απαιτήσεων και προδιαγραφών συστημάτων επιτήρησης (ραντάρ) και αυτοματοποίησης όπως και συστημάτων μεταφοράς πληροφοριών και παρακολούθησης εφαρμογής τούτων.
- Μέριμνα για την εκμετάλλευση παρόμοιων συστημάτων άλλων κρατικών φορέων.

-Εποπτεία διαθεσιμότητας και αξιοπιστίας των παραπάνω εγκαταστάσεων και συστημάτων.

-Χειρισμός τεχνικών θεμάτων εκμετάλλευσης PANTAP και συστήματος αυτοματισμού.

#### **δ)Τμήμα Ειδικών Συστημάτων και Εξοπλισμού Αερολιμένων**

Το τμήμα Ειδικών Συστημάτων προγραμματίζει τις εγκαταστάσεις ηλεκτρονικών συστημάτων και παρακολουθεί τις εφαρμογές του προγραμματισμού αυτού αλλά και καθορίζει τις λειτουργίες τους και την αποδοσή τους. Επίσης τσεκάρει τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την καλή λειτουργία των παραπάνω συστημάτων.

#### **ε)Τμήμα Λειτουργίας Υπηρεσιών Ηλεκτρονικών**

Το τμήμα λειτουργίας Υπηρεσιών Ηλεκτρονικών έχει τις κάτωθι αρμοδιότητες: Εκπονεί κανονισμούς συντήρησης ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων. Εκδίδει οδηγίες και εποπτεύει τις λειτουργίες των υπηρεσιών ηλεκτρονικών. Τηρεί τα στοιχεία σε θέματα εξειδίκευσης προσωπικού ηλεκτρονικών και επάνδρωσης των υπηρεσιών αυτών και τέλος παρακολουθεί την επαγγελματική κατάρτιση του προσωπικού ηλεκτρονικών και μέριμνα για την βελτίωσής αυτής.

### **2.2.4.4 ΜΟΝΑΔΑ ΠΤΗΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ(ΜΠΜ)-Ειδική Υπηρεσία**

**Η μονάδα πτητικών μέσων απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α)Τμήμα Αεροσκαφών**

Το τμήμα Αεροσκαφών σε συνεργασία με τους επιθεωρητές του τμήματος Β ελέγχει τις αεροναυτιλιακές διαδικασίες και ακολούθως αξιολογεί τα αποτελέσματα για την πιστοποίηση του αντικειμένου ελέγχου. Ασχολείται επίσης με την σχεδίαση και την εκτέλεση του πτητικού έργου της μονάδας, από την στιγμή έκδοσης μιας διαταγής πτήσης, μέχρι την ολοκλήρωση της αποστολής, που πέρα από τις τυποποιημένες διαδικασίες προετοιμασίας και σχεδίασης πτήσης μπορεί να περιλαμβάνει και ιδιαίτερες διαδικασίες που προκύπτουν από την ιδιομορφία του πτητικού έργου της μονάδας.

Μεριμνά για την ετοιμότητα των πτητικών μέσων της μονάδας, με την συνεχή παρακολούθηση και επίβλεψη κάθε φάσης συντήρησης αυτών με βάση τους

ισχύοντες κανονισμούς καθώς και για την καθημερινή και άμεση ετοιμότητα των πτητικών μέσων για την ανά πάσα στιγμή εκτέλεση αποστολών.

## **β) Τμήμα Από Αέρα Ελέγχου Ραδιοβοηθημάτων Τηλεπικοινωνιών και Ραντάρ**

Το τμήμα σε συνεργασία με τους επιθεωρητές του τμήματος Α της μονάδας ελέγχει τις αεροναυτιλιακές διαδικασίες και ακολούθως αξιολογεί τα αποτελέσματα για την πιστοποίηση του αντικειμένου ελέγχου. Κύριες αρμοδιότητές του είναι η εκτέλεση διερευνητικών από αέρα ελέγχων για την εκτίμηση καταλληλότητας θέσεων στις οποίες σχεδιάζεται η εγκατάσταση νέων ραδιοβοηθημάτων, τηλεπικοινωνιακών σταθμών ή RADARs αλλά και η συντήρηση, βαθμονόμηση και επισκευή του ειδικού μετρητικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού των πτητικών μέσων (Σ.Α.Ε.) καθώς και του εξοπλισμού εδάφους.

## **2.2.5 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ**

**Η Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης συγκροτείται από τις παρακάτω διευθύνσεις:**

- Διεύθυνση Διοικητικού
- Διεύθυνση Οργάνωσης & Ανάπτυξης
- Διεύθυνση Οικονομικού & Εφοδιασμού
- Διεύθυνση Εκπαίδευσης
- Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης
- Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας

### **2.2.5.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ**

**Η Διεύθυνση Διοικητικού απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α) Τμήμα Διοίκησης Προσωπικού**

Το τμήμα Διοίκησης Προσωπικού είναι υπεύθυνο για το χειρισμό θεμάτων κατάρτισης και λύσης της υπαλληλικής σχέσης του προσωπικού, για τις άδειες ,τη νοσηλεία του αλλά και για πειθαρχικά ζητήματα.



### **β)Τμήμα Κατάστασης Προσωπικού**

Οι αρμοδιότητες του τμήματος αφορούν το χειρισμό θεμάτων κατάστασης προσωπικού,την τήρηση αρχείου φακέλων προσωπικού,μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετακινήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, προαγωγές και μετατάξεις.

### **γ)Τμήμα Κεντρικής Γραμματείας**

Η γραμματειακή υποστήριξη της Κεντρικής Υπηρεσίας

### **δ)Τμήμα Γενικής Μέριμνας**

Το τμήμα Γενικής Μέριμνας διαχειρίζεται και συντηρεί το υλικό κεντρικής υπηρεσίας,μεριμνά για τη συντήρηση και καθαριότητα των χώρων της κεντρικής υπηρεσίας, εκτυπώνει, βιβλιοδετεί και διανέμει όλες τις υπηρεσιακές εκδόσεις και τα έντυπα.

## **2.2.5.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Η Διεύθυνση Οργάνωσης και Ανάπτυξης απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

### **α)Τμήμα Διοικητικής Οργάνωσης**

Το τμήμα φροντίζει για την οργάνωση και τη διάρθρωση της Υπηρεσίας .Μεριμνά για τις συνθέσεις,την αξιολόγηση και την ταξινόμηση του προσωπικού και ασχολείται με την μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής.

### **β)Τμήμα Συντονισμού Προγραμμάτων Διευθύνσεων**

Συντονίζει και παρακολουθεί την πρόοδο και αξιολογεί την εφαρμογή των προγραμμάτων των υπηρεσιακών μονάδων της Υπηρεσίας.

### **γ)Τμήμα Στατιστικής**

Το τμήμα στατιστικής είναι υπεύθυνο για την τήρηση στατιστικών στοιχείων της Υπηρεσίας και από αυτά αναλύει και εξαγάγει συμπεράσματα.

### **δ)Τμήμα Απλούστευσης Διαδικασιών και Παραγωγικότητας**

Το τμήμα απλούστευσης διαδικασιών και παραγωγικότητας μελετά, επεξεργάζεται και παρακολουθεί την εφαρμογή των μέτρων που αφορούν στην απλούστευση των γραφειοκρατικών τύπων και διαδικασιών. Καθορίζει σε συνεργασία με τις καθ' ύλη αρμόδιες μονάδες της υπηρεσίας, των δικαιολογητικών και εντύπων που υποβάλλουν οι συναλλασσόμενοι με αυτή. Εισηγείται μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των υπαλλήλων της υπηρεσίας. Μέριμνα για την εκκαθάριση των αρχείων της υπηρεσίας.

### **ε)Τμήμα Βελτίωσης Σχέσεων Διοίκησης –Πολιτών**

Το τμήμα λαμβάνει μέτρα για τη διευκόλυνση της επικοινωνίας της υπηρεσίας με τους πολίτες και μέριμνα για την εξέταση των παραπόνων των πολιτών από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

### **στ)Τμήμα Πληροφορικής**

Το τμήμα Πληροφορικής έχει τις εξής αρμοδιότητες:

- Πλήρης κάλυψη των μηχανογραφικών αναγκών της υπηρεσία εκτός της εναέριας κυκλοφορίας
- Ανάλυση, σχεδίαση, προγραμματισμός, τεκμηρίωση, υλοποίηση των εφαρμογών
- Σύνταξη ειδικών τεχνικών μελετών και μελετών σκοπιμότητας
- Μέριμνα για την καλή λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση του εξοπλισμού, προετοιμασία δεδομένων, έλεγχος εισόδου- εξόδου και ασφάλεια του όλου συστήματος.
- Παροχή υποστήριξης για την κάλυψη αναγκών σε εξειδικευμένου τομείς της πληροφορικής (βάσεις πληροφορικών, επικοινωνίας, υλικό HARDWARE, λογισμικό SOFTWARE κλπ.)

### **2.2.5.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ & ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ**

**Η Διεύθυνση Οικονομικού και Εφοδιασμού διαθέτει τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α)Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών**

Το τμήμα προϋπολογισμού και δαπανών φροντίζει για την κατάρτιση και εκτέλεση του τακτικού προϋπολογισμού της Υπηρεσίας,ασχολείται με μισθολογικά-μισθοδοτικά θέματα και χειρίζεται θέματα δαπανών και επιχορηγήσεων.Τέλος επιδοτεί άγονες γραμμές πτήσεων.

#### **β)Τμήμα Λογιστικού**

Το τμήμα Λογιστικού παρακολουθεί την χρηματική κατάσταση της Υπηρεσίας

#### **γ)Τμήμα Οικονομικών Εκμεταλλεύσεων και Αεροπορικών Προσόδων**

Το τμήμα ασχολείται με την εκμίσθωση χώρων των κρατικών αερολιμένων της χώρας και της κεντρικής υπηρεσίας για την λειτουργία εμπορικών εκμεταλλεύσεων. Παραχωρεί χώρους σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα και τέλος χειρίζεται θέματα αεροπορικών προσόδων (Τελών χρήσης αερολιμένα (ΤΧΑ), Τελών Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΑΑ) και Τελών διαδρομής (ΤΔ))

#### **δ)Τμήμα Κανονισμών Διαδικασιών και Προγράμματος**

Το τμήμα Κανονισμών Διαδικασιών και Προγράμματος ασχολείται με την κατάρτιση ετήσιου πίνακα ειδών προς ένταξη στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών και με τη συγκέντρωση και αποστολή τεχνικών προδιαγραφών αρμοδίως, τέλος παρακολουθεί την υλοποίηση του Ενιαίου Προγράμματος Προμηθειών.

#### **ε)Τμήμα Προμηθειών**

Το τμήμα προμηθειών φροντίζει για την κατάρτιση των όρων διακήρυξης πάσης φύσεως προμηθειών και εργασιών καθώς και των κατακυρωτικών πράξεων αυτών.

## **στ)Τμήμα Υλικού συντήρησης και Βασικού Εξοπλισμού**

Επιμελείται των γενικών απαιτήσεων ανεφοδιασμού σε υλικά συντήρησης και καύσιμα και μεριμνά για την ανακατανομή και έγκριση χορήγησης υλικών μείζονος εξοπλισμού (υλικά αεροναυτιλίας κλπ.).

### **2.2.5.4 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ**

**Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης είναι υπέθνη για τα παρακάτω τμήματα**

#### **α)Τμήμα Εισαγωγικής Εκπαίδευσης**

Το τμήμα Εισαγωγικής Εκπαίδευσης είναι υπεύθυνο για την οργάνωση προγραμμάτων Βασικής εκπαίδευσης των υπαλλήλων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (ΣΠΟΑ)καθώς και για την οργάνωση προγραμμάτων εισαγωγικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των υπαλλήλων ΥΠΑ σε θέματα Δημόσιας Διοίκησης, σε συνεργασία με το Ινστιτούτο Διαρκούς Επιμόρφωσης του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης.

#### **β)Τμήμα Επιμόρφωσης**

Το τμήμα Επιμόρφωσης είναι αρμόδιο για την οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στο Εσωτερικό και στο Εξωτερικό τα οποία αφορούν την εξειδίκευση του προσωπικού της ΥΠΑ στους Τομείς Αεροναυτιλίας, Αερομεταφορών και Διοικητικής Υποστήριξης (Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας, Επικοινωνίες - Ραδιοβοηθήματα - Ραντάρ, Ασφάλεια Αεροδρομίων και Αερομεταφορών, Πυρασφάλεια, Πτητικά Πρότυπα και Άδειες, κ.α.).

Φροντίζει την κατάρτιση Ετησίου προγράμματος Εκπαίδευσης υπαλλήλων ΥΠΑ στο Εσωτερικό και στο Εξωτερικό,εποπτεύει τη ΣΠΟΑ και την Κεντρικής Βιβλιοθήκης της Υπηρεσίας.

### **2.2.5.5 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ**

**Η Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα :**

#### **α) Τμήμα Οργάνωσης Σχεδίων**

Το τμήμα Οργάνωσης Σχεδίων είναι υπεύθυνο για την Πολιτική Άμυνας των αερολιμένων. Φροντίζει για τη συμμετοχή των Μονάδων της ΥΠΑ σε πολιτικοστρατιωτικά σχέδια και ασκήσεις (συνεργασία, ΓΕΕΘΑ – ΥΠΑ - ΓΕΑ) αλλά και για την εκπαίδευση του απαραίτητου προσωπικού σε θέματα πολιτικής σχεδίασης εκτάκτου ανάγκης στη σχολή ΠΣΕΑ του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

#### **β) Τμήμα Πολιτικής Προστασίας Φυσικών και Τεχνολογικών Καταστροφών**

Το τμήμα χειρίζεται θέματα που αφορούν την αντιμετώπιση καταστροφών από φυσικά φαινόμενα και τεχνολογικά ατυχήματα σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Φροντίζει για την εκπαίδευση προσωπικού σε θέματα που αφορούν πολιτική προστασία στον τομέα των αερομεταφορών.

### **2.2.5.6 ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

**Η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

#### **α) Τμήμα Επιμόρφωσης Αερολιμενικών –Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας-Τηλεπικοινωνιακών(Ειδική Υπηρεσία)**

Το τμήμα παρέχει εισαγωγική και ειδική εκπαίδευση στο προσωπικό των κλάδων αερολιμενικών, ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τηλεπικοινωνιακών.

#### **β) Τμήμα Επιμόρφωσης Ηλεκτρονικών**

Παρέχει εισαγωγικής και ειδικής εκπαίδευσης στο προσωπικό του κλάδου των ηλεκτρονικών.

### **γ)Τμήμα Διαρκούς Επιμόρφωσης Σε Θέματα Ασφαλείας Του Αερολιμένα**

Παρέχει εκπαίδευση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εθνικού προγράμματος εκπαίδευσης για την ασφάλεια των αερολιμένων στο προσωπικό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και σε άλλους φορείς.

### **δ)Τμήμα Γενικής Επιμόρφωσης**

Το τμήμα Γενικής Επιμόρφωσης παρέχει εισαγωγική και ειδικής εκπαίδευση του προσωπικού της Υπηρεσίας που ανήκει στους κλάδους, εκτός των κλάδων των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ηλεκτρονικών και τηλεπικοινωνιακών.

### **ε)Τμήμα Πτυχίων Και Αδείων**

Το τμήμα διεξάγει γραπτές και προφορικές εξετάσεις του ιπτάμενου προσωπικού και προσωπικού εδάφους.

## **2.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ**

**Σύμφωνα με το οργανωτικό πλαίσιο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σήμερα λειτουργούν:**

- 38 αερολιμένες Δημοσίων Αερομεταφορών
- 1 Μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας (ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ)
- 52 ελικοδρόμια.  
Σημειώνουμε ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε δεν διοικείται από την ΥΠΑ (χαρακτηρίζεται ιδιωτικό Αεροδρόμιο).

Οι Ελληνικοί αερολιμένες βάση οργανισμού της ΥΠΑ κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, τις εξής:

#### **Διεθνείς αερολιμένες:**

Αθηνών (Σπάτα), Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Κω, Αλεξανδρούπολης, Μυτιλήνης, Λήμνου, Χανίων, Κεφαλονιάς, Ζακύνθου, Σάμου, Καβάλας και Καλαμάτας

#### **Εσωτερικών συγκοινωνιών:**

**α. Εξυπηρετούν Διεθνείς πτήσεις κατά την θερινή περίοδο:**

Ακτιο, Ιωαννίνων, Μυκόνου, Σαντορίνης, Σκιάθου, Αράξου, Καρπάθου, Καστοριάς, Μήλου, Νέας Αγχιάλου, Χίου,

**β. Αμιγώς Εσωτερικών πτήσεων:**

Πάρου, Κυθήρων, Νάξου, Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Κοζάνης, Σκύρου, Σύρου και οι Δημοτικοί Αερολιμένες: Κάσου, Λέρου, Σητείας και Καστελόριζου

**2.3.1 Οργάνωση-διάρθρωση κρατικών αερολιμένων Ελλάδος**

Οι Διεθνείς Κρατικοί αερολιμένες Ζακύνθου, Κεφαλληνίας Καβάλας, Θεσ/νίκης, Ρόδου, Ηρακλείου, Αλεξανδρούπολης, Μυτιλήνης, Κω, Λήμνου, Χανίων, Σάμου, λειτουργούν σε επίπεδο Δ/σης και έχουν τα πιο κάτω Τμήματα και Γραφείο:

1. Τμήμα Αερολιμενικό
2. Εναέριας Κυκλοφορίας
3. Τηλεπικοινωνιών
4. Ηλεκτρονικών
5. Τεχνικής Συντήρησης
6. Διοικητικού-Οικονομικού
7. Γραφείο Ασφαλείας

Οι κρατικοί αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών, Σκιάθου, Ιωαννίνων, Χίου, Μυκόνου, Κοζάνης, Καστοριάς, Καρπάθου, Σαντορίνης, Κυθήρων, Μήλου, Σκύρου, Λάρισας, Ν. Αγχιάλου, Πρεβέζης, Πάρου, Πάχης Μεγάρων (Γενικής αεροπορίας), Αράξου και Καλαμάτας, λειτουργούν σε επίπεδο Τμήματος και απαρτίζεται από τα πιο κάτω Γραφεία:

1. Αερολιμενικό Ελέγχου
2. Εναέριας Κυκλοφορίας
3. Τηλεπικοινωνιών
4. Ηλεκτρονικών Μέσων
5. Υποστήριξης
6. Διοικητικού-Οικονομικού
7. Γραφείο Ασφαλείας

Σε όλους τους αερολιμένες προΐσταται Αερολιμενάρχης αναλόγου βαθμού (Διευθυντής ή Τμηματάρχης) με το μέγεθος και την αποστολή του Αερολιμένα.

**ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**  
**ΚΕΦ.2 ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**

**Βιβλία:**

- 1. Ιωάννης Σ. Λαΐνος(1999).Οικονομική Εναέριων Μεταφορών.Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, Κεφ.10 Το αεροδρόμιο.Κρατικές Υπηρεσίες στο αεροδρόμιο, σσ.212**
- 2. Διακίδης Τζώρτζης(1997).Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας ICAO,Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας-Οργάνωση,σσ.51**

**Εισηγήση σε Συνέδριο:**

- 1. Μητάκου Φωτεινή-Γενική Διευθύντρια ΥΠΑ(2006) Οργάνωση και Λειτουργία των Ελληνικών Αεροδρομίων, Συνέδριο ΥΠΑ Θεσσαλονίκη-Μάιος 2006**

**Διαδίκτυο:**

- 1. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας- Ημερομηνία πρόσβασης [17/10/2009] [www.ypa.gr](http://www.ypa.gr)**



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

#### 3.1 ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Ή ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Συγκρότημα κτιρίων και υπηρεσιών που σχετίζονται με την αναχώρηση ,άφιξη και συντήρηση αεροπλάνων καθώς και με την εκτέλεση όλων των λειτουργιών που συνδέονται με τη διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων .

Στα τελευταία χρόνια με την πρόοδο της αεροπορίας και τη χρησιμοποίηση των αεροπλάνων από μεγάλο αριθμό ταξιδιωτών ,οι ειδικά διαρρυθμισμένοι χώροι για την προσγείωση και την απογείωση των αεροσκαφών από μεγάλο αριθμό ταξιδιωτών αποτελούν σημαντικότατο νευραλγικό σημείο των μεγάλων αστικών κέντρων .Η κατασκευή αεροδρομίου είναι σήμερα πολυδάπανη ,κυρίως εκείνων που χαρακτηρίζονται ως διεθνή. Αρκετά αεροδρόμια του είδους υπάρχουν και στην Ελλάδα.

Το αεροδρόμιο σαν μία από τις υποδομές του συστήματος των μεταφορών, έχει χρήστες των υπηρεσιών που προσφέρει, κύρια επιχειρήσεις και δευτερευόντως άτομα-επιβάτες.

Το κρίσιμο σημείο κάθε αεροδρομίου είναι η χωρητικότητά του. Παρά την τρέχουσα κρίση στις εναέριες μεταφορές ,η αύξηση της επιβατικής κίνησης αναμένεται να συνεχισθεί με την έναρξη της ανάκαμψης ,το τέλος της επόμενης διετίας.

Επαρκής χωρητικότητα ενός αεροδρομίου είναι εκείνη που σε κάθε χρονική στιγμή ικανοποιεί την υφιστάμενη ζήτηση .

Προσδιοριστικοί παράγοντες της χωρητικότητας κάθε αεροδρομίου είναι:

- Οι δυνατότητες του συστήματος της εναέριας κυκλοφορίας που στις σημερινές συνθήκες μπορεί να εξυπηρετεί 20-30 αεροσκάφη την ώρα .
- Ο αριθμός και κατάστασή του ή των διαδρόμων προσγείωσης .
- Η ταχύτητα εξυπηρέτησης του αεροσκάφους στο έδαφος(ground handling)
- Η ταχύτητα προσπέλασης στο αεροδρόμιο (ποιότητα οδικής και σιδηροδρομικής υποδομής)

Τα χαρακτηριστικά αυτά ,καθώς και οι επιπτώσεις τους στη χωρητικότητα του αεροδρομίου ,διαφέρουν από αεροδρόμιο σε αεροδρόμιο.

Οι υπηρεσίες του αεροδρομίου πρέπει να προσφέρονται κάτω από τις καλύτερες δυνατές συνθήκες ήτοι:

- κάλυψη της υφιστάμενης ζήτησης αεροδρομιακών υπηρεσιών
- ελαχιστοποίηση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών
- μεγιστοποίηση της ταχύτητας εξυπηρέτησης
- μεγιστοποίηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- μεγιστοποίηση του επιπέδου ασφάλειας
- ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον

## Διάκριση αεροδρομίων

Τα αεροδρόμια ανάλογα με το σκοπό που εξυπηρετούν ή αν εξυπηρετούν περισσότερους του ενός ανάλογα με τον βασικό σκοπό, διακρίνονται σε:

**-πολιτικά για δημόσια χρήση**

**-στρατιωτικά**

**-ιδιωτικά**

Τα κριτήρια σχεδιασμού ενός αεροδρομίου εξαρτώνται από τον εξυπηρετούμενο σκοπό. Για παράδειγμα ένα πολιτικό αεροδρόμιο τοποθετείται σχεδόν πάντοτε κοντά σε ένα αστικό κέντρο και γενικότερα σε ένα κέντρο που αποτελεί ένα πόλο έλξεως- γενέσεως αερομεταφορικού έργου (αν όχι αστικό κέντρο, κάποιο μεγάλο βιομηχανικό συγκρότημα, ή μια έντονα τουριστική περιοχή κλπ). Ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο, αντίθετα ανάλογα με τον ειδικότερο σκοπό του μπορεί να τοποθετηθεί κοντά σε μια μεγάλη βάση ή σε ένα κατάλληλο σημείο για την επιτυχημένη προσέγγιση ξένου στόχου. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η βαρύτητα της οικονομικής ανταποδοτικότητας ως κριτηρίου σχεδιασμού. Ένα πολιτικό αεροδρόμιο σχεδιάζεται με στόχο να επιτευχθεί μια καλή ανταποδοτικότητα. Ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο πρακτικά αγνοεί τον στόχο αυτό. Το ίδιο και το αεροδρόμιο μιας αερολέσχης που βασικά καλύπτει την επιθυμία των μελών της να ικανοποιήσουν την αγάπη τους για την αεροπλοΐα αλλά και αν διαδώσουν το αεροπορικό πνεύμα.

## 3.2 ΚΑΤΑΤΑΞΗ

Σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες που ισχύουν σήμερα, όπως τους έχει καθορίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO International Civil Aviation Organisation) που ιδρύθηκε στο Σικάγο το 1944 και εδρεύει στο Μόντρεαλ, οι αερολιμένες κατατάσσονται με βάση καθορισμένα χαρακτηριστικά από τα οποία τα σπουδαιότερα αφορούν το μήκος των διαδρόμων και το μέγιστο βάρος που μπορούν να δεχθούν.

Ανάλογα με το μήκος των διαδρόμων έχει οριστεί μία διαβάθμιση στην οποία οι διάφοροι τύποι αεροδρομίων έχουν ως ένδειξη γράμματα του αλφαβήτου. **Στον τύπο Α** ανήκουν αεροδρόμια με ένα τουλάχιστον διάδρομο μήκους μεγαλύτερο των 2550 μ., **στον τύπο Β** όσα έχουν διαδρόμους μήκους από 2150 μ έως 2550 μ., **στον τύπο C** όσα έχουν διαδρόμους μήκους κάτω των 1800 μ κλπ. Πρέπει να προστεθεί ότι τα ελάχιστα μήκη που επιβάλλουν οι διεθνείς κανόνες βρίσκονται σε συνάρτηση με το υψόμετρο του αεροδρομίου και τον τύπο ατμόσφαιρας για αεροδρόμια σε θερμές ζώνες ή σε ύψος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας τα ελάχιστα μήκη αυξάνουν με καθορισμένο ποσοστό.

Οι κανόνες του ICAO περιορίζουν και την κλίση ,εγκάρσια και διαμήκη ,των διαδρόμων . η διαμήκης κλίση πρέπει να είναι μικρότερη από 1% ενώ η μέγιστη εγκάρσια κλίση πρέπει να είναι μικρότερη από 2,5 % στα πρώτα 75 μ. και από 5 % στο υπόλοιπο τμήμα. Ο αριθμός των κύριων διαδρόμων είναι προαιρετικός και εξαρτάται από την πυκνότητα της αεροπορικής κίνησης και τις υπηρεσίες εδάφους

Κατά κανόνα σε ομαλές συνθήκες ,ένας μόνιμος διάδρομος επιτρέπει μέσα σε μία ώρα 30 προσγειώσεις με τη χρησιμοποίηση οργάνων .

Μεγάλη σημασία έχουν οι συνδέσεις των διάφορων διαδρόμων μεταξύ τους ,οι συνδέσεις διαδρόμων με τα υπόστεγα αεροπλάνων και τα σημεία ανεφοδιασμού καθώς και η ευχέρεια προσέγγισης των επιβατών. Η επιβίβαση των επιβατών και η φόρτωση των εμπορευμάτων γίνονται σε κατάλληλες μικρές πλατείες ,που συνδέονται με την κορυφή των διαδρόμων πτήσης και συνδεδεμένοι με αυτόν σε πολλά σημεία υπάρχουν άλλοι διάδρομοι κυκλοφορίας ,που επιτρέπουν στα αεροσκάφη να εγκαταλείπουν το διάδρομο πτήσης αμέσως μετά τη προσγείωση. Τις τελευταίες δεκαετίες μεγάλωσε πολύ το μήκος των διαδρόμων ,όχι μόνο εξαιτίας της μεγάλης ταχύτητας και του μεγάλου εκτοπίσματος του αεροσκάφους ,αλλά και εξαιτίας των απαιτήσεων που δημιουργεί η χωρίς ορατότητα προσγείωση .Στα καινούρια αεροσκάφη τα κατάλληλα για την κίνηση των μεγάλων αεροσκαφών ,το μήκος των διαδρόμων πολλές φορές υπερβαίνει και τα 3,5 χλμ.

Αντίθετα το πρόβλημα του προσανατολισμού των διαδρόμων έχασε όλη τη σημασία που είχε στο παρελθόν : ενώ τα μικρά αεροπλάνα πρέπει με ήπιους ανέμους να προσγειώνονται ή να απογειώνονται με διεύθυνση το πολύ 30° διαφορετική από τη διεύθυνση του ανέμου ,για τα μεγάλα αεροπλάνα στην πραγματικότητα δεν υπάρχει κανένας περιορισμός στην γωνία μεταξύ διαδρόμου και ανέμου ,εκτός βέβαια από τις περιπτώσεις εξαιρετικά σφοδρής θύελλας. Είναι εξάλλου δυνατό να διορθωθεί η πορεία του αεροσκάφους με κατάλληλο χειρισμό του μικρού πρόσθιου τροχού. Έτσι ενώ παλιότερα οι διάδρομοι ήταν διαταγμένοι σε διάφορες διευθύνσεις (διάταξη αστέρα ή τριγώνου ) σήμερα κατασκευάζονται κατά κανόνα σε δύο μόνο διευθύνσεις ,ανάλογα με την κατεύθυνση των ανέμων που επικρατούν βέβαια ,σε πολλές περιπτώσεις καινούριων αεροδρομίων οι κύριοι διάδρομοι είναι μεταξύ τους παράλληλοι.

Ανάλογα με το βάρος που μπορούν να δεχτούν τα αεροδρόμια κατατάσσονται με αριθμούς : στην ομάδα 1 συμπεριλαμβάνονται όσα έχουν διαδρόμους που μπορούν να δεχτούν μέχρι 45 τ. κατά τροχό, στην ομάδα 2 όσα αντέχουν μέχρι 35 τ., στην ομάδα 3 μέχρι 27 τ. κλπ.

Τα μεγαλύτερα αεροδρόμια του κόσμου (π.χ. το αεροδρόμιο Κένεντυ στη Νέα Υόρκη ,το Λεονάρντο Ντα Βίντσι στη Ρώμη ,το αεροδρόμιο του Ορλύ στο Παρίσι , το Χίθροου στο Λονδίνο)ανήκουν στον τύπο Α1.

Τα αεροδρόμια συνηθίζονται να χωρίζονται σε διηπειρωτικά ,διεθνή και εθνικά ,ανάλογα ,ακριβώς ,με τα σχετικά χαρακτηριστικά τους .

Είναι ευνόητο πως στα παραπάνω χαρακτηριστικά αντιστοιχεί και ανάλογος εξοπλισμός ,ειδικά στον τομέα της παροχής τεχνικής βοήθειας κατά την πτήση ,της ικανότητας εξυπηρέτησης επιβατών και μεταφοράς εμπορευμάτων και στον τομέα των τεχνικών υπηρεσιών για τα αεροσκάφη .

### **3.3 ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

Τα βασικά κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη από τους εντεταλμένους, για την επιλογή του χώρου κατασκευής ενός αεροδρομίου είναι τα κάτωθι:

#### **α) Η ασφάλεια των πτήσεων**

Αποτελεί βασικό κριτήριο επιλογής τοποθεσίας .Η τοποθεσία και η γύρω περιοχή πρέπει να παρουσιάζει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια των πτήσεων.

Η ασφάλεια πτήσεων είναι βεβαίως συνισταμένη πολλών άλλων παραγόντων. Εδώ θα εξετάσουμε μόνο τον παράγοντα της τοποθεσίας του αερολιμένα ,σαν κριτήριο ασφάλειας πτήσεων. Η κάθοδος μέσα από τα σύννεφα χαμηλής οροφής μέχρι την απόκτηση οπτικής επαφής με το έδαφος ,η ευχέρεια εκτελέσεως ελιγμών σε χαμηλά ύψη γύρω από την περιοχή του αερολιμένα που χρειάζεται για τον κύκλο προσγειώσεως, τις διαδικασίες ανόδου μετά την απογείωση και την τελική προσέγγιση για προσγείωση ,οδηγούν στην κρίση ,πως γύρω από τον αερολιμένα η περιοχή πρέπει να είναι επίπεδη σε τέτοια ακτίνα ,που να καλύπτει τους ελιγμούς αυτούς .Εξάλλου οι ασφαλείς προσγειώσεις και απογειώσεις ,σε περίπτωση πραγματικού καιρού εξαρτώνται απόλυτα από τα ραδιοβοηθήματα της περιοχής του αερολιμένα .

Η ακρίβεια λειτουργίας τους επηρεάζεται από τις διαθλάσεις των ραδιοκυμάτων ,που προκαλούνται όταν κατά τη μετάδοσή τους παρεμβάλλονται εναλλαγές ξηράς και θάλασσας. Ο περιορισμός αυτός επιβάλλει την επιλογή (όπου υπάρχουν )παραλιακών περιοχών για την κατασκευή αερολιμένων.

Συνοψίζοντας το κριτήριο της ασφάλειας πτήσεων καταλήγουμε στο συμπέρασμα ,πως η **μορφολογία του εδάφους** παίζει βασικό ρόλο στην ασφάλεια των πτήσεων και πιο συγκεκριμένα:

- **Τα φυσικά εμπόδια(ασφάλεια των πτήσεων, και οικονομικοί παράγοντες κόστους κατασκευής)**

Τα φυσικά εμπόδια αναφέρονται κυρίως σε ύπαρξη λόφων ,πάνω και γύρω από τον επιλεγμένο χώρο για την κατασκευή του αεροδρομίου, οι οποίοι και

προβλήματα δημιουργούν στην ομαλή προσγειω-απογείωση των αεροσκαφών ,άρα στην ασφάλεια των πτήσεων ,επιπλέον δε το κόστος για την αφαίρεση τους είναι ιδιαίτερα ψηλό

- **Το υψόμετρο (τεχνικά χαρακτηριστικά και ασφάλεια των πτήσεων)**

Το υψόμετρο του αεροδρομίου μέσα από την πυκνότητα του αέρα στο συγκεκριμένο ύψος και την θερμοκρασία επηρεάζει προφανώς το μήκος του διαδρόμου προσγειω-απογείωσης.

- **Η σύνθεση υπεδάφους (τεχνικά χαρακτηριστικά και ασφάλεια των πτήσεων)**

Η βραχώδης ή η αμμώδης σύνθεση του υπεδάφους επιβαρύνει το κόστος κατασκευής :η πρώτη λόγω του κόστους εκβραχισμών και η δεύτερη λόγω του κόστους στήριξης του διαδρόμου(ων)προσγείω-απογείωσης

## **β)Ο θόρυβος**

Το πρόβλημα του θορύβου ταλαιπωρεί τους κατοίκους των γύρω περιοχών .Θα πρέπει λοιπόν η τοποθεσία να βρίσκεται μακριά από πυκνοκατοικημένα αστικά κέντρα .

Ο μόνος τρόπος για να απαλλαγούν οι κάτοικοι της περιοχής των αερολιμένων από τον θόρυβο είναι να κατασκευαστούν αθόρυβοι κινητήρες ,ή να κατασκευάζονται αθόρυβοι κινητήρες ,ή αερολιμένες στις ερήμους! Αλλά και οι δύο αυτές λύσεις είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτες ,επομένως ο θόρυβος θα υπάρχει πάντοτε στην περιοχή των αερολιμένων .Κριτήριο όμως αποτελεί ,η επιλογή της επίπεδης και παραθαλάσσιας περιοχής για την κατασκευή αερολιμένα ,να βρίσκεται μακριά από τα μεγάλα αστικά κέντρα .

Ακατοίκητες περιοχές βέβαια δεν υπάρχουν για αυτό κάποιοι κάτοικοι κάποιας περιοχής θα υποφέρουν από το θόρυβο. Είναι όμως προτιμότερο να υποφέρουν μερικές χιλιάδες ,που μετριούνται στα δάχτυλα ,παρά να υποφέρουν εκατοντάδες χιλιάδες .Η απόσταση από το αστικό κέντρο είναι παράγοντας που επηρεάζει το χρόνο μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα και αντίθετα .Επομένως το πρόβλημα του θορύβου πρέπει να αντιμετωπίζεται σε συνδυασμό με το τέταρτο κριτήριο .Πολλές φορές ο συνδυασμός αυτός δίνει την ιδανική λύση .

## **γ ) Το Δυναμικό**

Είναι ο μέγιστος αριθμός προσγειώσεων και απογείωσης ,που μπορούν να γίνουν σε έναν αερολιμένα στη μονάδα του χρόνου ,συνήθως σε 1' σε συνδυασμό με το μέγιστο αριθμό επιβατών που μπορούν να εξυπηρετούν σε περιόδους αιχμής .

Άρα ο αερολιμένας πρέπει να σχεδιάζεται για ένα προκαθορισμένο δυναμικό ,σύμφωνα με τις προβλέψεις αναπτύξεως της αεροπορικής ,επιβατικής και της απορρυπαντικής κινήσεως .Αυτό προϋποθέτει την διάθεση της κατάλληλης εκτάσεως ,για την κατασκευή της απαιτούμενης υποδομής .

Η κίνηση σε έναν κεντρικό αερολιμένα είναι πάντοτε μεγάλη .Στον αερολιμένα Αθηνών διακινούνται πάνω από 25 εκατομμύρια επιβάτες .Ο αριθμός αυτός επιβάλλει την εξασφάλιση ενός μέγιστου δυναμικού για τον αερολιμένα Αθηνών ,όπως και για κάθε αερολιμένα .Το δυναμικό αυτό πρέπει να εξυπηρετεί τις κινήσεις των αεροπλάνων και των επιβατών .

Πέραν όμως αυτού ,υπάρχουν και εποχιακές αιχμές καθώς και ημερήσιες που μπορεί να υπερβαίνουν τον βασικό μέσο όρο σχεδιάσεως.

Οι απαιτήσεις αυτές μας οδηγούν προ του ρεαλιστικού συμπεράσματος πως ένας κεντρικός αερολιμένας δεν είναι δυνατόν να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις ,αν δεν διαθέτει τουλάχιστον δύο παράλληλους διαδρόμους σε κάθε μία από τις δύο διευθύνσεις των δύο επικρατέστερων ανέμων της περιοχής του.

Οι τέσσερις αυτοί ,παράλληλοι ανά δύο διάδρομοι πρέπει να είναι πλαισιωμένοι με ανάλογο δίκτυο διαδρόμων τροχοδρομήσεως ,ανάλογους χώρους σταθμεύσεως και κτιριακές εγκαταστάσεις δια την διακίνηση των αποσκευών και των εμπορευμάτων .

Οι κτιριακές αυτές εγκαταστάσεις ,λόγω του ύψους των ,δεν επιτρέπεται να κατασκευασθούν κοντά στους διαδρόμους ,που πρέπει να έχουν μήκος 4 χλμ. να απέχουν δε μεταξύ τους 1500 μέτρα .

Η ικανοποίηση επομένως του κριτηρίου του δυναμικού προϋποθέτει την διάθεση ικανοποιητικής εκτάσεως .

Η έκταση αυτή περιλαμβάνει ορισμένο αριθμό στρεμμάτων ,κάτω από τον οποίο ,τα τεράστια έξοδα πάνε χαμένα.

#### **δ ) Ο χρόνος μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα στην πόλη και αντίθετα**

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

Ο μέσος ταξιδιώτης και γενικά ο μέσος ταξιδιώτης δυσανασχετεί ,όταν μετά από μία αεροπορική διαδρομή π.χ. δύο ωρών ,χρειάζεται μία και περισσότερη ώρα για να μεταβεί από τον αερολιμένα αφίξεως στο ξενοδοχείο ή στο σπίτι του. Η απαίτηση λοιπόν της κατασκευής των αερολιμένων αφίξεως στο ξενοδοχείο ή στο σπίτι του .Η απαίτηση λοιπόν της κατασκευής των αερολιμένων μακριά από τα αστικά κέντρα ,για την αποφυγή του θορύβου

,πρέπει απαραίτητα να συνοδεύεται με την εξασφάλιση οδικού δικτύου ταχείας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένα και πόλεως .Στο Τόκιο π.χ. ο κεντρικός αερολιμένας απέχει από το κέντρο της πρωτεύουσας 60 χλμ και διανύονται σε 15 μόλις λεπτά της ώρας .

### **ε )Οι κλιματολογικές συνθήκες**

- Η κατεύθυνση και η ένταση των ανέμων διαδραματίζει σοβαρό ρόλο στην επιλογή του χώρου κατασκευής του αεροδρομίου, λόγω της καίριας επίδρασής της στην ασφαλή προγειω-απογείωση των αεροσκαφών ,ιδιαίτερα αν συνδυασθεί και με τη γενικότερη μορφολογία του εδάφους ,ιδιαίτερα αν συνδυασθεί και με τη γενικότερη μορφολογία του εδάφους ,που επιδρά στη δυνατότητα για κατεύθυνση του διαδρόμου προσγειω-απογείωσης παράλληλα και όχι κάθετα (πλάγια)προς την κατεύθυνση των επικρατούντων στην περιοχή ανέμων.
- Η θερμοκρασία στην περιοχή του χώρου του αεροδρομίου επιδρά στην πυκνότητα του αέρα (υψηλές θερμοκρασίες, χαμηλή πυκνότητα και το αντίθετο),η οποία με τη σειρά της επιδρά στο μήκος του διαδρόμου.
- Η συχνή επικράτηση στην ερευνούμενη περιοχή για κατασκευή αεροδρομίου αντίξοων καιρικών συνθηκών ,όπως καταιγίδων, ομιχλών ,παγετών κλπ καθιστά το χώρο αποτρεπτικό για κατασκευή αεροδρομίου, διότι η συχνή επικράτηση των καιρικών αυτών φαινομένων θα επιφέρει τη συχνή διακοπή της λειτουργίας του αεροδρομίου

### **3.4ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

**1)Σημείο αναφοράς αεροδρομίου(Aerodrome reference point)** Είναι η καθορισμένη γεωγραφική θέση του αεροδρομίου.

**2)Υψόμετρο αεροδρομίου(Aerodrome elevation).**Είναι το ψηλότερο σημείο της περιοχής προσγείωσης

**3)Περιοχή κίνησης(Movement Area).**Είναι το τμήμα εκείνο του χώρου του αεροδρομίου ,που προορίζεται για την κίνηση του αεροσκάφους πάνω στο έδαφος και διακρίνεται στην περιοχή των ελιγμών και στην περιοχή της στάθμευσης

**4)Περιοχή ελιγμών(Manoeuvre Area).**Είναι εκείνο το τμήμα του χώρου του αεροδρομίου ,που προορίζεται για την προσγείωση και απογείωση του αεροσκάφους ,καθώς και για την κίνηση του, καθ'οδόν προς την απογείωση και μετά την προσγείωση καθ'οδόν προς τη στάθμευση.

**5)Περιοχή προσγείωσης-απογείωσης(Landing-take off area).**Είναι ο χώρος εκείνος του αεροδρομίου, που προορίζεται για την προσγείωση και την απογείωση του αεροσκάφους.

**6)Χώρος στάθμευσης (Apron).**Είναι εκείνο το τμήμα του χώρου ενός χερσαίου αεροδρομίου, που προορίζεται για τη στάθμευση των αεροσκαφών με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και εμπορευμάτων ,τον ανεφοδιασμό και τη συντήρησή τους.

**7)Περιοχή σημάτων(Signal area).**Είναι εκείνη η περιοχή του αεροδρομίου ,που χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση προς χρήση των επίγειων σημάτων

**8)Διάδρομος(Runway).** Είναι μία καθορισμένη ορθογώνια περιοχή σε ένα χερσαίο αεροδρόμιο ,που είναι κατασκευασμένη για να χρησιμοποιείται κατά το μήκος της ,για την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών.

**9)Κύριος Διάδρομος(Main Runway).**Είναι ο καθορισμένος από την αρμόδια κρατική αρχή σαν τέτοιος .

**10)Διάδρομος προσγείωσης υπό συνθήκες όψεως (Non instrumental runway)**Είναι εκείνος ο διάδρομος του αεροδρομίου, που είναι προορισμένος να χρησιμοποιείται από τα αεροσκάφη για προσγείωση 'εξ όψεως'.

**11)Διάδρομος προσγείωσης με όργανα(Instrument runway).**Είναι εκείνος ο διάδρομος του αεροδρομίου ,που είναι προορισμένος να χρησιμοποιείται από τα αεροσκάφη ,που για την προσγείωση τους δεν χρησιμοποιούνται ορατά όργανα και περιλαμβάνει:

α)Το διάδρομο προσέγγισης με όργανα (instrument approach runway).Δηλαδή ένα διάδρομο προσγείωσης με όργανα που εξυπηρετείται με ένα σύστημα μη ορατών βοηθημάτων και προσφέρει στο χειριστή του αεροσκάφους τουλάχιστον καθοδήγηση για κατευθείαν προσέγγιση.

β)ο διάδρομο προσέγγισης ακρίβειας ( precision approach runway).Δηλαδή ένα διάδρομο εξυπηρετούμενο από ILS ή GSA ,αλλά και ορατών βοηθημάτων ,που προορίζεται να παρέχει καθοδήγηση για κάθοδο μέχρι 60 μέτρων ύψους και με ορατότητα 800 μέτρων περίπου .



Σημείωση:Με τις τεχνολογικές εξελίξεις είναι δυνατόν τα προαναφερθέντα περιοριστικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου να ελαχιστοποιούνται ή και να καταργούνται τελείως(προσγείωση με μόνο τον αυτόματο πιλότο)

**12)Βασικό επιλεγέν μήκος διαδρόμου(Runway selected basic length).** Είναι εκείνο το μήκος του διαδρόμου, που έχει επιλεγεί από τις αρμόδιες αρχές σαν βάση ,για τη σχεδίαση ενός διαδρόμου σε συνάρτηση με τα φυσικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου.

**13)Δείκτης της κατεύθυνσης προσγείωσης (Landing direction indicator).**Είναι συσκευή που δείχνει σε κάθε στιγμή οπτικά, την κατεύθυνση της προσγειω-απογείωσης.

**14)Κατώφλι (Thershold).**Είναι η αρχή εκείνου του τμήματος του διαδρόμου ,που είναι κατάλληλο για προσγείωση.

**15)Χώρος ασφάλειας στην προέκταση του διαδρόμου(Clearway).**Είναι ο καθορισμένος διαμορφωμένος και ελεγχόμενος από τις αρμόδιες αρχές ορθογώνιος χώρος ,στο έδαφος ή στο νερό ,στο τέλος του διαδρόμου προς την κατεύθυνση της απογείωσης ,όπου το αεροσκάφος μπορεί πάνω από αυτόν να αρχίσει την άνοδό του και να φτάσει μέχρι ένα ορισμένο ύψος.

**16)Χώρος στάσης(Stopway).**Είναι μία καθορισμένη και διαμορφωμένη από την αρμόδια αρχή ορθογώνια περιοχή στο τέλος του διαδρόμου, προς την κατεύθυνση της απογείωσης ,κατάλληλη για να σταματήσει το αεροσκάφος σε περίπτωση ματαίωσης της απογείωσής του.

**17)Τροχοδρόμος (Taxyway)** Εκείνο το τμήμα του χερσαίου αεροδρομίου που έχει επιλεγεί ,καθορισθεί και διαμορφωθεί με σκοπό την τροχοδρόμηση του αεροσκάφους

**18)Θέση αναμονής τροχοδρόμησης(Taxi holding position).**Μία καθορισμένη θέση στο αεροδρόμιο ,στην οποία τα αεροσκάφη και τα λοιπά οχήματα που τροχοδρομούν μπορούν να περιμένουν για να λάβουν νεώτερες οδηγίες

**19)Ζώνες ασφαλείας(Shoulder).**Χώροι στα πλάγια του διαδρόμου και σε όλο το μήκος του ,που έχουν διαμορφωθεί κατά τέτοιο τρόπο ,που να παρέχουν δυνατότητα για ασφαλή συνέχιση της πορείας του αεροσκάφους σε περίπτωση εκτροπής του ,κατά τη διάρκεια της προσγειω-απογείωσής του.

**20)Σημαντήρες (Markers).**Αντικείμενα με τα οποία επισημαίνονται εμπόδια ή παρέχονται αεροναυτικές πληροφορίες ,κατά τη διάρκεια της ημέρας ,στα οποία

όμως δεν συμπεριλαμβάνονται οι δείκτες κατεύθυνσης προσγείωσης και ανέμου και οι σημαίες

**21)Σηματοδότες(Markings).**Σήματα τοποθετημένα σε επιφάνειες με σκοπό την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών .

**22)Σήματα αναγνώρισης αεροδρομίου(Aerodrome Identification Sign)** .Είναι σήμα τοποθετημένο πάνω ή κοντά στο αεροδρόμιο ,το οποίο καθιστά δυνατή την από τον αέρα αναγνώρισή του

**23)Φάρος αεροδρομίου(Aerodrome Beacon)**Αεροναυτικός φάρος χρησιμοποιούμενος για την από αέρος ένδειξη της θέσης του αεροδρομίου

### **3.5 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΔΑΦΟΥΣ**

Πολύπλοκη είναι και η οργάνωση των εγκαταστάσεων εδάφους εξαιτίας του αριθμού των υπηρεσιών που περιλαμβάνουν ανάμεσα σε αυτές είναι ο αεροσταθμός ,τα οικήματα για τα πληρώματα ,η διεύθυνση των υπηρεσιών του αερολιμένα ,ο πύργος ελέγχου ,τα υπόστεγα αεροπλάνων και τέλος οι αποθήκες και οι χώροι που προορίζονται για τις τεχνικές εγκαταστάσεις. Ο αεροσταθμός περιλαμβάνει τα οικήματα που προορίζονται για τη διέλευση των επιβατών, οι οποίοι έρχονται ή φεύγουν ,για τα γραφεία ελέγχου διαβατηρίων ,τους χώρους τελωνειακού ελέγχου ,τα γραφεία των αεροπορικών εταιρειών και των τουριστικών γραφείων και τέλος τους χώρους των αποσκευών .Στον αεροσταθμό υπάρχουν και μεγάλες αίθουσες αναμονής ,εστιατόρια, μπαρ, αίθουσες διαλέξεων ,αίθουσες τύπου κλπ. Γύρω από τον αεροσταθμό υπάρχουν και μεγάλοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

Η σημασία των εγκαταστάσεων εδάφους μπορεί να εκτιμηθεί από τους αριθμούς που αναφέρονται στη σημερινή κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στους κυριότερους αερολιμένες του κόσμου.

### **3.6 ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

#### **3.6.1 Πύργος Ελέγχου**

Ο πύργος ελέγχου στεγάζει τις εγκαταστάσεις και Υπηρεσίες που επιβλέπουν και κατευθύνουν την κυκλοφορία των αεροπλάνων στον εναέριο χώρο που περιβάλλει το αεροδρόμιο, στους διαδρόμους και τροχοδρόμους. Αυτές οι λειτουργίες επιβάλλουν την εκλογή τοποθεσίας για την εγκατάσταση του πύργου που επιτρέπει την απρόσκοπτη θέα της περιοχής του αεροδρομίου. Έτσι η εγκατάσταση και το ύψος του, επιλέγονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι διάδρομοι, οι τροχοδρόμοι, τα υπόστεγα και ο άμεσος εναέριος χώρος να είναι

αδιάκριτος ακόμη στην περίπτωση μελλοντικών επεκτάσεων του αεροδρομίου. Γενικά, η θέση του είναι γύρω από το κέντρο του αεροδρομίου. Κάποτε στο κτίριο των επιβατών (πρβλ. γενικές διατάξεις και τομές αεροσταθμών Tegel Βερολίνου, Μόσχας, Χαρτούμ, κ.λ.π), άλλοτε στην κεντρική περιοχή του αεροσταθμού ( πρβλ. αεροσταθμούς Dallas, San Francisco κ.λ.π.) και σε άλλες περιπτώσεις σε ιδιαίτερο κτίριο συνδεδεμένο με τον αεροσταθμό.

Στο υψηλότερο του επίπεδο υπάρχει ένας ενιαίος χώρος με εποπτεία προς όλες τις κατευθύνσεις.

Οι τοίχοι του επομένως είναι από μεταλλικό σκελετό και κρύσταλλα συνήθως αντηλιακά. Ο χώρος πρέπει να εξασφαλίζει την τοποθέτηση πάγκων εργασίας, 1-3 οθόνες radar, συσκευών ραδιοεπικοινωνίας κ.λ.π. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από 4-6 άτομα.

Στους χαμηλότερους ορόφους εγκαθίστανται οι εγκαταστάσεις και υπηρεσίες του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στον γενικότερο χώρο του αεροδρομίου (τερματικής περιοχής), ή και των εναέριων διαδρομών. Οι σχετικοί χώροι που απαιτούνται είναι μεγαλύτεροι και εξαρτώνται από το μέγεθος της μέγιστης αιχμής που μπορεί να σημειωθεί στην εναέρια κυκλοφορία. Ο εξοπλισμός με πίνακες παρακολούθησεως, εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας, οθόνες radar, εγκαταστάσεις ελέγχου ύψους και αποστάσεως των α/φ κ.λ.π. είναι πολύπλοκος. Καλές συνθήκες κλιματισμού πολλές φορές είναι αναγκαίες, συναρτημένες με την ευαισθησία των εγκαταστάσεων. Η ορατότητα στους χώρους αυτούς δεν είναι αναγκαία μια και όλος ο έλεγχος στηρίζεται σε ηλεκτρονικά μέσα

### **3.6.2 Πυροσβεστικός σταθμός**

Ο πυροσβεστικός σταθμός τοποθετείται κοντά στον διάδρομο για άμεση επέμβαση. Σε μερικά αεροδρόμια με πυκνή κυκλοφορία και πολλαπλούς διαδρόμους υπάρχουν περισσότεροι του ενός πυροσβεστικοί σταθμοί.

Συχνά σε μεγάλα αεροδρόμια χρησιμοποιείται πρόσθετος πυροσβεστικός σταθμός για την προστασία των κτιρίων του αεροδρομίου.

Ο πυροσβεστικός σταθμός έχει ένα μικρό συγκρότημα γραφείων και παραμονής του προσωπικού. Τα οχήματα μπορούν να σταθμεύουν στο ύπαιθρο. Σε μεγάλα αεροδρόμια προβλέπεται και η στέγαση των οχημάτων (καλύτερες συνθήκες συντηρήσεως). Σε δυσμενείς κλιματολογικές συνθήκες η στέγαση εξασφαλίζεται πάντοτε. Είναι αναγκαία η ύπαρξη αποθήκης υλικού πυροσβέσεως μια και η επέμβαση πρέπει να είναι αμέσου αποτελέσματος.

### **3.7 ΣΥΜΠΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ**

#### **3.7.1 Κτίρια διευθύνσεως και λοιπών λειτουργιών**

Επειδή ο χώρος στο κτίριο επιβατών και στον εμπορευματικό σταθμό είναι περιορισμένος, ενδείκνυται οι εργασίες εκείνες που δεν έχουν καθημερινό χαρακτήρα να γίνονται σε ξεχωριστούς χώρους. Τα κτίρια διευθύνσεως βρίσκονται συνήθως στην περίμετρο του αεροδρομίου κοντά σε στάσεις αστικών συγκοινωνιών για την εξυπηρέτηση του υπαλληλικού προσωπικού που είναι μεγάλο σε αριθμό.

Θα πρέπει να εξασφαλίζονται χώροι για την στάθμευση των ιδιωτικών αυτοκινήτων του προσωπικού, καθώς και για υπηρεσιακά λεωφορεία.

#### **3.7.2 Τα γηραιότερα κτίρια/ εγκαταστάσεις είναι :**

##### **α-Κτίριο(α) και αποθήκες τροφίμων.**

Σ'αυτά αποθηκεύονται τα τρόφιμα και παρασκευάζονται, τα φαγητά και αναψυκτικά που διατίθενται στις πτήσεις.

Στα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια οι σχετικές εγκαταστάσεις εξυπηρετούν όλες τις εταιρείες. Σε λίγες περιπτώσεις σχετικές πρόσθετες εγκαταστάσεις υπάρχουν και 2-3 εταιρειών. Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται η οδική σύνδεση με τα δάπεδα σταθμεύσεως των α/φ. Η μεταφορά των έτοιμων φαγητών και αναψυκτικών γίνεται με ειδικά οχήματα.

##### **β-Κτίριο μετεωρολογικής υπηρεσίας.**

Σ'αυτό η αρμόδια υπηρεσία συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία από σταθμό ή σταθμούς εγκατεστημένους σε κατάλληλα σημεία του αεροδρομίου, καθώς και από άλλους σταθμούς κατά μήκος των αεροδιαδρόμων. Τα στοιχεία αυτά διαβιβάζονται σε πυκνά διαστήματα προς τις υπηρεσίες του πύργου ελέγχου για την ενημέρωση των πιλότων.

##### **γ-Συνεργείο(α) για την συντήρηση των πάσης φύσεως μέσων εδάφους.**

Είναι σκόπιμο για ένα μέρος των μέσων αυτών να υπάρχουν στεγασμένοι χώροι ιδίως αν η κίνηση του αεροδρομίου χαρακτηρίζεται από εποχικότητα.

Συνήθως το(α) συνεργείο(α) ανήκουν στην εθνική αεροπορική εταιρεία που εξυπηρετεί και τις άλλες.

Όταν όμως και άλλες αεροπορικές εταιρείες έχουν ίδια μέσα, τότε αντίστοιχα συνεργεία (σε χωριστούς χώρους) είναι αναγκαίο να προβλέπονται, αποθηκευτικοί χώροι για τα ανταλλακτικά καθώς και τα υλικά συντηρήσεως. Σημειώνεται ότι μέρος των υλικών είναι εύφλεκτα(βαφές κτιρίων, σημάνσεως διαδρόμων-τροchioδρόμων κ.λ.π.). Εκτός της συντηρήσεως των μέσων εδάφους πρέπει να υπάρχουν συνεργεία για τις επισκευές των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των κτιρίων.

Επίσης των εγκαταστάσεων φωτεινής σημάνσεως των διαδρόμων. Τέλος των πάσης φύσεως δικτύων υδροδοτήσεως, καυσίμων α/φ κ.λ.π.

#### **δ-Εγκαταστάσεις διαθέσεως και βιολογικού καθαρισμού λυμάτων α/φ.**

Τα λύματα μεταφέρονται με ειδικά οχήματα στις εγκαταστάσεις αυτές. Ο βιολογικός καθαρισμός πρέπει να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικός κυρίως όσο αφορά τα παθογόνα.

Ανάλογες εγκαταστάσεις διαθέσεως και καθαρισμού πρέπει να προβλέπονται για τα απόνερα πλύσεως των α/φ και των δαπέδων σταθμεύσεως. Χαρακτηρίζονται από υψηλή περιεκτικότητα σε λιπαντικά που δύσκολα διασπώνται.

#### **ε-Αστυνομικός σταθμός. Η ασφάλεια ενός αεροδρομίου είναι ιδιαίτερης σημασίας.**

Η διακίνηση μεγάλων αριθμών ατόμων, οι πιθανότητες λαθρεμπορίου, μεταφοράς απαγορευμένων ειδών, οι συναλλαγματικοί περιορισμοί που τυχόν ισχύουν, η

ασφάλεια των ιδίων των α/φ αλλά και των μεγάλης αξίας εγκαταστάσεων που υπάρχουν, επιβάλλουν μια πολύ καλή επιτήρηση. Επίσης επιβάλλουν την δυνατότητα εγκαίρου και αποτελεσματικής επεμβάσεως.

Έτσι η ύπαρξη ιδίου αστυνομικού σταθμού με χώρους διαμονής, φαγητού, γραφείων κ.λ.π. είναι απαραίτητη. Ο αστυνομικός σταθμός θα πρέπει να συνδέεται τηλεπικοινωνιακά με τους περισσότερους χώρους των κτιρίων του αεροδρομίου.

#### **στ- Αποθήκες ειδών που πωλούνται στα α/φ.**

Η πώληση ειδών στα α/φ αποτελεί ένα σοβαρό έσοδο των αεροπορικών εταιρειών. Έτσι η αποθήκευση και οι ευκολίες διακινήσεως των ειδών αυτών αποτελεί αναγκαιότητα κυρίως για τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν σαν βάση τους το αεροδρόμιο. Αλλά και για τις εταιρείες που έχουν σαν βάση τους το αεροδρόμιο.

Αλλά και για τις εταιρείες που έχουν πυκνά δρομολόγια τέτοιοι χώροι θα πρέπει να εξασφαλίζονται. Όπως και για τις εγκαταστάσεις παρασκευής φαγητών, θα πρέπει να εξασφαλίζεται οδική σύνδεση με τους χώρους σταθμεύσεως των α/φ.

### **ζ- Οικονομικές υπηρεσίες**

Σε χώρους των κτιρίων επιβατών, συνηθέστερα όμως σε ιδιαίτερο κτίριο, θα πρέπει να προβλέπονται χώροι για τις οικονομικές υπηρεσίες του αεροδρομίου. Αυτές παρακολουθούν τις δαπάνες των υπολοίπων υπηρεσιών του αεροδρομίου πλην αεροπορικών εταιρειών και κρατικών υπηρεσιών εξαρτημένων απευθείας από άλλους φορείς (προσωπικό- εγκαταστάσεις-υλικά) και διενεργούν τις σχετικές πληρωμές. Επίσης εισπράττουν τα τέλη σταθμεύσεως, το αντίτιμο ανεφοδιασμού των α/φ και υπολοίπων υπηρεσιών που προσφέρονται στα α/φ.

### **η- Τελωνείο**

Πέραν των τελωνειακών χώρων που προβλέπονται στα κτίρια επιβατών και στον εμπορευματικό σταθμό, πρέπει να προβλέπεται ένας κεντρικός τελωνειακός χώρος.

Σ' αυτόν υπάρχουν τα γραφεία ελέγχου και συντονισμού όλων των κατασπαρμένων τελωνειακών υπηρεσιών καθώς και οι αποθήκες διακινήσεως και εκτελωνισμού όλων των ειδών που για διάφορους λόγους δεν εκτελωνίζονται άμεσα στο κτίριο επιβατών,

ή δεν είναι ογκώδη εμπορεύματα (οπότε εκτελωνίζονται μέσα στον εμπορ. σταθμό). Επίσης οι αποθήκες διακινήσεως ειδών που πωλούνται αδασμολόγητα από τα αντίστοιχα καταστήματα ή τις αεροπορικές εταιρείες.

### **θ- Ηλεκτρικός υποσταθμός.**

Επειδή η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας είναι πολύ υψηλή, η τροφοδότηση των διαφόρων εγκαταστάσεων (σημάνσεως, φωτισμού κ.λ.π.) και κτιρίων γίνεται μέσω υποσταθμού που τροφοδοτείται από το δίκτυο υψηλής τάσεως.

Στην περιοχή του υποσταθμού εγκαθίστανται συνήθως και ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη για τις περιπτώσεις διακοπής του ρεύματος του δικτύου.

Τα ζεύγη αυτά πρέπει να βρίσκονται σε άμεση ετοιμότητα και κατά κανόνα είναι ικανά να εξασφαλίσουν την ηλεκτροδότηση για:

-πλήρη ηλεκτροδότηση των εγκαταστάσεων πύργου ελέγχου, βοηθημάτων ελέγχου εναέριου κυκλοφορίας και γενικά των πάσης φύσεως συσκευών ελέγχου

-πλήρη σήμανση (διαδρόμων, τροchioδρόμων κ.λ.π.)

-μερικό φωτισμό στις θέσεις σταθμεύσεως α/φ

-μερικό φωτισμό στις ροές των επιβατών

-πλήρη κίνηση των εγκαταστάσεων διακινήσεως αποσκευών.

Σημειώνεται ότι η ηλεκτροδότηση ασφαλείας μπορεί να γίνεται και από ηλ/γα ζεύγη εγκαταστημένα σε διάφορα σημεία (π.χ. στο κτίριο επιβατών για τις σχετικές εγκαταστάσεις). Η εκλογή της λύσεως είναι θέμα οικονομικοτεχνικό. Επίσης η θέση σε λειτουργία των ζευγών δεν είναι απαραίτητο να γίνεται για όλα τα κυκλώματα ασφαλείας στον ίδιο χρόνο. Για μερικά από αυτά που αφορούν άμεσα την ασφάλεια των πτήσεων ο απαιτούμενος χρόνος είναι ελάχιστα sec. ενώ για άλλα (π.χ. διακίνηση αποσκευών)μπορούν να αφήνονται περιθώρια μερικών min.

## **ι- Ταχυδρομείο-Τηλεπικοινωνίες**

Η αεροπορική μεταφορά αποτελεί σήμερα ένα βασικό τρόπο εξυπηρέτησεως του ταχυδρομείου. Τα διάφορα σημεία λήψεως του προς ταχυδρόμηση υλικού, συντονίζονται και η διανομή του υλικού γίνεται μέσω μιας κεντρικής υπηρεσίας ταχυδρομείου.

Η διανομή αφορά την άμεση παράδοση ή την προώθηση του υλικού. Ανάλογα πρέπει να προβλέπονται χώροι για το κεντρικό έλεγχο και παρακολούθηση των στα διάφορα σημεία του αεροδρομίου κατασπαρμένων μονάδων.

### **ια- Διεύθυνση του αεροδρομίου**

Ένα αεροδρόμιο είναι ένας πολύπλοκος οργανισμός που αναγκαστικά πρέπει να διευθύνεται από μια αρμόδια εξουσιοδοτημένη υπηρεσία. Οι εγκαταστάσεις της υπηρεσίας αυτής (διοίκηση-συντονισμός, στατική παρακολούθηση κ.λ.π.)μπορεί να στεγάζονται σε γραφεία στο κτίριο επιβατών, συνδυαζόμενα με τις οικονομικές υπηρεσίες ή και αυτοτελή.

### **ιβ-Ιατρικό κέντρο**

Το ιατρικό κέντρο παρέχει πρώτες βοήθειες στους εργαζομένους του αεροδρομίου και στους επιβάτες, ιατρική εξέταση στο πλήρωμα του αεροπλάνου και επεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση αεροπορικών δυστυχημάτων. Οι λειτουργίες αυτές καθορίζουν και την εκλογή της θέσης του. Βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το κτίριο των επιβατών ή συνδυάζεται με αυτό και μπορεί να επέμβει άμεσα στους χώρους κίνησης των αεροπλάνων. Πρέπει να διαθέτει

(σε διεθνή αεροδρόμια) χώρους για την απομόνωση επιβατών αν αυτό απαιτείται (καραντίνα)



**ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**  
**ΚΕΦ.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ**

**ΒΙΒΛΙΑ:**

1. Εγκυκλοπαίδεια Νεα Δομή (1997).Αεροδρόμιο □ Αερολιμένας.Τόμος 1, σσ. 280-283
2. Ιωάννης Σ. Λαϊνος(1999).Οικονομική Εναέριων Μεταφορών.Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης,Κεφ.10-Εισαγωγή-Τεχνικά χαρακτηριστικά-Κριτήρια Κατασκευής χώρου ενός αεροδρομίου, σσ. 203-209
3. Αθ.Λέκκας(1997).Αεροδρόμιο-Λειτουργία και Εξυπηρέτηση Πελατών.Εκδόσεις Έλλην,Κεφ.4 Το αεροδρόμιο, σσ. 40-47
4. Κοσμοπουλος Κ.(1998).Εγχειρίδιο Λειτουργίας Πύργου Ελέγχου Αεροδρομίου,Εκδόσεις Κοσμόπουλος,Κεφ.1 Γενικοί Κανόνες Εναέριας Κυκλοφορίας που αφορούν την λειτουργία του Πύργου Ελέγχου, σσ. 11-15

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

#### 4.1 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα 38 εν δυνάμει αεροδρόμια οι δραστηριότητες των οποίων είναι και πολιτικές αλλά και στρατιωτικές. Αυτό σημαίνει ότι μερικά από αυτά εξυπηρετούν και εν καιρώ ειρήνης ανάγκες και της πολεμικής αεροπορίας.

Τα αεροδρόμια Ηρακλείου (5,3 εκατ. επιβάτες), Θεσσαλονίκης (3,8 εκατ.) και Ρόδου (3,4 εκατ.) μαζί με τον ΔΑΑ εξυπηρετούν πάνω από το 70% της επιβατικής κίνησης της χώρας και περισσότερο από 90% της διακίνησης του εμπορικού φορτίου. Στα αεροδρόμια που εξυπηρετούν πάνω από 500.000 επιβάτες περιλαμβάνονται η Κέρκυρα (1,9 εκατ.), τα Χανιά (1,7 εκατ.), η Κως (1,5 εκατ.), η Ζάκυνθος (1 εκατ.) και η Σαντορίνη (678.000 επιβάτες). Στην επόμενη κατηγορία, των αεροδρομίων που εξυπηρετούν 100.000 έως 500.000 επιβάτες υπάγονται η Μυτιλήνη, η Σάμος, η Μύκονος, η Κεφαλονιά, η Καβάλα, το Άκτιο, η Αλεξανδρούπολη, η Σκιάθος, η Χίος, η Κάρπαθος, η Λήμνος, τα Ιωάννινα και ο Άραξος. Στα μικρότερα αεροδρόμια (κάτω των 100.000) συγκαταλέγονται 17 ακόμη αεροδρόμια μεταξύ των οποίων της Καλαμάτας, της Πάρου, της Νάξου, της Σητείας και της Καστοριάς.

Ωστόσο υπάρχουν ορισμένα από τα πολύ μικρά αεροδρόμια τα οποία παρουσιάζουν ιδιομορφίες όπως είναι για παράδειγμα της Πάρου το οποίο, παρά τον αυξημένο τουρισμό που εμφανίζει, εξακολουθεί να εξυπηρετεί επιδοτούμενο δρομολόγιο. Αντίστοιχη εικόνα εμφανίζει και η Νάξος, την οποία προσεγγίζει μόνο μία πτήση ημερησίως (προστίθεται μία επιπλέον σε εβδομαδιαία βάση τη θερινή περίοδο) αν και είναι από τα μεγάλα νησιά της Ελλάδος και θα μπορούσαν να γεμίζουν και τρεις πτήσεις ημερησίως.

Τα ελληνικά αεροδρόμια εξεταζόμενα με βάση τα κριτήρια 'μήκος του διαδρόμου προσγείωσης-απογείωσης' και επιφάνεια του κτιρίου του αεροσταθμού' κατατάσσονται ως ακολούθως:

#### **Μήκος διαδρόμου προσγείωσης –απογείωσης και επιφάνεια των κτιρίων των αεροσταθμών**

- **Μήκος διαδρόμου από 750-1000 μέτρα** επτά αεροδρόμια με την ακόλουθη επιφάνεια κτιρίων αντίστοιχα τα οποία είναι: Αστυπάλαια 115 τ.μ., Κάσος 96 τ.μ., Καστελόριζο 1463 τ.μ., Μήλος 1300 τ.μ., Νάξος 421 τ.μ., Πάρος 67 τ.μ., Σητεία 90 τ.μ.

- **Από 1001-1500 μέτρα** τέσσερα αεροδρόμια τα οποία είναι: Κύθηρα 65 τ.μ., Λέρος 155 τ.μ., Σύρος 1000 τ.μ., Χίος 980 τ.μ.
- **Από 1501-2000 τ.μ.** τέσσερα αεροδρόμια ήτοι: Καστοριά 1149 τ.μ., Κοζάνη 190 τ.μ., Μύκονος 2060 τ.μ., Σκιάθος 2000 τ.μ.
- **Από 2001-2500 τ.μ.** έντεκα αεροδρόμια ήτοι: Ζάκυνθος 4200 τ.μ., Θεσσαλονίκη 13080 τ.μ., Ιωάννινα 1770 τ.μ., Καλαμάτα 2520 τ.μ., Κάρπαθος 770 τ.μ., Κέρκυρα 8868 τ.μ., Κεφαλληνία 5850 τ.μ., Κως 3730 τ.μ., Μυτιλήνη 1520 τ.μ., Σάμος 1874 τ.μ., Σαντορίνη 2510 τ.μ.
- **Από 2501 -3000 τ.μ.** τέσσερα αεροδρόμια ήτοι: Αγκιάλος 24000τ.μ., Άραξος 904 τ.μ., Ηράκλειο 24500 τ.μ., Πρέβεζα (Ακτιο) 910 τ.μ.
- **Από 3001τ.μ** και άνω οκτώ αεροδρόμια ήτοι: Αθήνα 180000τ.μ., Αλεξανδρούπολη 13735 τ.μ., Ανδραβίδα 224 τ.μ., Καβάλα 1425 τ.μ., Λήμνος 930 τ.μ., Σκύρος 750 τ.μ., Χανιά 13000 τ.μ., Ρόδος 25000τ.μ

## **4.2 ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΥΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ- ΙΣΤΟΡΙΑ- ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ-ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

### **4.2.1 Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»**

**Ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης Μακεδονία** βρίσκεται 15 χλμ. νοτιοανατολικά από την πόλη της Θεσσαλονίκης, κοντά στη Καλαμαριά και είναι το μεγαλύτερο αυτή τη στιγμή Κρατικό Αεροδρόμιο της Ελλάδας. Παλιότερα ονομαζόταν "Αερολιμένας Μίκρας Θεσσαλονίκης" αλλά μετονομάστηκε το 1993 παίρνοντας το όνομα της ιστορικής γεωγραφικής περιοχής της Μακεδονίας. Λειτουργεί 24 ώρες ως επιβατικός και εμπορευματικός σταθμός με 14 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών όλων των μεγεθών. Εξυπηρέτηση εδάφους κάνουν η Ολυμπιακή Αεροπορία, η Swissport και η Goldair Handling Agent. Στο αεροδρόμιο στεγάζονται επίσης μοίρες της Πολεμικής Αεροπορίας και η Αερολέσχη Θεσσαλονίκης η οποία λειτουργεί 18 ώρες την ημέρα και διαθέτει ελαφρά αεροσκάφη προς ενοικίαση. Υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και βρίσκεται υπό τη διοίκηση και το συντονισμό της Υ.Π.Α (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας).

Ο ΚΑΘΜ εξυπηρετεί επιβατική και εμπορευματική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού μέσω πολλών τακτικών και μη πτήσεων, πτήσεις γενικής αεροπορίας (i.χ. α/φη, αερολέσχες κλπ.), γεωργικών εφαρμογών κ.ά. Στη σημερινή του μορφή ο ΚΑΘΜ διαθέτει δύο διασταυρούμενους διαδρόμους προσγείωσης μήκους περίπου 2500 μ. ο καθένας και δύο παράλληλους προς αυτούς τροχοδρόμους με πλήρη και τεχνολογικά άρτια φωτισήμανση που σε συνδυασμό και με άλλα οπτικά και ηλεκτρονικά βοηθήματα όπως PAPIS,

VOR/DME, NDB, ILS cat II κλπ. καθιστά τη λειτουργία του Αερολιμένα ασφαλέστατη για τις πτήσεις που εξυπηρετεί. Έχει δε ξεκινήσει και η σημαντικότερη εργασία επέκτασης του διαδρόμου 10-28 κατά 1000 μ. μέσα στη θάλασσα. Η επέκταση αυτή εκτός από την άνεση και ασφάλεια που θα προσφέρει σε προσγειώσεις με καθεστώς ομίχλης, θα επιτρέψει επιτέλους και τη διεξαγωγή υπερατλαντικών πτήσεων από και προς το ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, κάτι που τα μικρά μήκη των διαδρόμων καθιστούσαν απαγορευτικό έως τώρα. Οι θέσεις στάθμευσης μεγάλων α/φών είναι πλέον 22 και αυτές των μικρών περίπου 25-30. Ο ΚΑΘΜ διαθέτει πυροσβεστική κάλυψη κατηγορίας 8 του ICAO με επιπλέον δυνατότητα επίστρωσης των διαδρόμων με ειδικό αφρό για έκτακτες προσγειώσεις ανάγκης. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι από το 1998 λειτουργεί και υπερσύγχρονο ΡΑΝΤΑΡ εναέριας κυκλοφορίας το οποίο εξασφαλίζει τις ασφαλέστερες δυνατές συνθήκες στα αεροσκάφη που κινούνται από και προς τον Αερολιμένα καθώς επιτρέπει τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας να διεξάγεται με σύγχρονες και άκρως ασφαλείς συνθήκες.

Σήμερα διακινούνται μέσω του αεροδρομίου περίπου 4.000.000 επιβάτες ανά έτος με τάσεις συνεχούς αύξησης του αριθμού αυτού. Η ΥΠΑ απασχολεί στον ΚΑΘΜ περί τους 250 υπαλλήλους όλων των ειδικοτήτων ενώ το σύνολο του προσωπικού των Υπηρεσιών (ΕΛΑΣ, Τελωνείο κλπ.) και των εταιρειών του Αερολιμένα αγγίζει τις 2.500 περίπου άτομα.

Στελεχώνεται από τα ακόλουθα 5 τμήματα:

- 1) Τμήμα Αερολιμενικών
- 2) Τμήμα Εναερίου Κυκλοφορίας
- 3) Τμήμα Τεχνικής Συντήρησης
- 4) Τμήμα Ηλεκτρονικών και
- 5) Τμήμα Τηλεπικοινωνιακών

Το κάθε ένα από τα τμήματα αυτά εποπτεύεται από τον αντίστοιχο προϊστάμενο. Υπάρχουν όμως και γραφεία τα οποία διασπούν και επιμερίζουν το έργο κάποιων τμημάτων με ευρύ αντικείμενο ήτοι στον Αερολιμένα Μακεδονία:

- α) Το Γραφείο Ασφαλείας (ΓΑΣ), το οποίο ανήκει στο Αερολιμενικό Τμήμα (η ίδρυση και λειτουργία του προβλέπεται στο τυπικό οργανόγραμμα της ΥΠΑ)
- β) Το Γραφείο Ψυκτικών, το Γραφείο Υδραυλικών, το γραφείο Μηχανολόγων και το γραφείο Μεταφορικών Μέσων, όλα ανήκοντα στο Τμήμα Τεχνικής Συντήρησης (λειτουργούν άτυπα, καθαρά στα πλαίσια εσωτερικής ευρυθμίας του Αερολιμένα).

### **Υπηρεσίες προς επιβάτες:**

Ο ΚΑΘΜ είναι πλήρως εξοπλισμένος με υπηρεσίες όπως 24ωρη φύλαξη αποσκευών, διαθέσιμους χώρους στάθμευσης επί 24ωρου βάσεως, τράπεζες, γραφείο πρώτων βοηθειών, φαρμακείο, διευκολύνσεις για άτομα με ειδικές

ανάγκες, γραφείο πληροφοριών, γραφείο απολεσθέντων, αίθουσες αναμονής επιβατών διακεκριμένης θέσης, αίθουσα VIP, καταστήματα duty-free, εστιατόρια και καφέ.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

- **Aegean Airlines** (Αθήνα , Ηράκλειο, Λάρνακα, Μιλάνο,Μόναχο, Μυτιλήνη, Ντύσσελντορφ, Ρόδος, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη, Χανιά )
- **Athens Airways** (Αθήνα, Μυτιλήνη, Ρόδος, Χανιά)
- **Air Berlin**(Αμβούργο, Βερολίνο,Δρέσδη,Ζυρίχη, Λειψία, Ντύσσελντορφ,Νυρεμβέργη,Φρανκφούρτη)**seasonal**
- **Alitalia** (Ρώμη)**seasonal**
- **Austrian Airlines** (Βιέννη)**seasonal**
- **Blue Air** (Βουκουρέστι/BBU, Πάφος)**seasonal**
- **British Airways** (Λονδίνο)**seasonal**
- **Cyprus Airways** (Λάρνακα, Πάφος, Παρίσι)**seasonal**
- **Czech Airlines** (Πράγα)**seasonal**
- **Easy Jet** (Βερολίνο, Λονδίνο, Ντόρτμουντ) **seasonal**
- **Germanwings** (Κολωνία, Στουτγκάρδη)**seasonal**
- **Jat Airways** (Βελιγράδι)**seasonal**
- **Malev-Hungarian Airlines** (Βουδαπέστη)**seasonal**
- **Olympic Air** (Αθήνα, Ηράκλειο, Λήμνος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Χανιά)
- **Rossiya-Russian Airlines** (Αγία Πετρούπολη)**seasonal**
- **Swiss International Airlines** (Ζυρίχη) **seasonal**
- **Tarom-Romanian Air Transport** (Βουκουρέστι/OTP)**seasonal**
- **Thomson Airways** (Λονδίνο, Μάντσεστερ, Μπέρμιγχαμ) **seasonal**
- **TUIfly** (Αμβούργο, Ανόβερο, Μόναχο, Ντύσσελντορφ, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Vim Airlines** (Μόσχα) **seasonal**

### **ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ**

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΤΗΣΕΙΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</i>		<i>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΣΕ ΚΙΛΑ)</i>
		<i>ΕΠΙΒΙΒ</i>	<i>ΑΠΟΒΙΒ</i>	
<b>2007</b>	<b>46399</b>	<b>2093905</b>	<b>2074652</b>	<b>5758943</b>
<b>2008</b>	<b>44357</b>	<b>2095396</b>	<b>2074006</b>	<b>5723331</b>

#### **4.2.2 Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Νίκος Καζαντζάκης"**

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Νίκος Καζαντζάκης" αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο κρατικό αερολιμένα της χώρας σε επιβατική κίνηση. Πήρε το όνομα του συγγραφέα Νίκου Καζαντζάκη. Απέχει 4 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης, στην περιοχή Νέα Αλικαρνασσός.

Πέρασαν πολλοί αιώνες από την εποχή του Ικάρου και το 1937 σε απόσταση δέκα χιλιόμετρα ανατολικά από το ανάκτορο της Κνωσού ο μύθος γίνεται πραγματικότητα. Κατασκευάζεται το αεροδρόμιο Ηρακλείου και αρχίζουν να προσγειώνονται τα πρώτα μικρά αεροπλάνα.

Αρχικά είχε μορφή μεγάλου ισοπεδωμένου αγρού και το πρώτο αεροπλάνο που προσγειώθηκε και μετέφερε επιβάτες ήταν τύπου JUNKERS-52, χωρητικότητας 14 επιβατών και ανήκε στην Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών. Αυτό έγινε το καλοκαίρι του 1939. Το φθινόπωρο του 1946 άρχισε πάλι να λειτουργεί η αεροπορική συγκοινωνία με αεροπλάνα τύπου DC - 3 (Ντακότες), αφού είχε διακοπεί από το 1941 λόγω του πολέμου.

Ο Αερολιμένας διέθετε υποτυπώδη μέσα εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών. Υπήρχαν τρεις σκηνές από τις οποίες την μία χρησιμοποιούσε η Διοίκηση, η άλλη ήταν τα γραφεία αεροπορικών εταιρειών και η τρίτη αίθουσα επιβατών. Για φωτισμό του διαδρόμου χρησιμοποιούντο λάμπες θυέλλης και ο προσδιορισμός διεύθυνσης και έντασης του ανέμου για τα προσγειούμενα αεροσκάφη γινόταν με τη βοήθεια του καπνού που έβγαιναν με το άναμμα ξερών χόρτων, δηλαδή ο καπνός έπαιζε ρόλο ανεμουρίου. Το 1947 κατασκευάστηκε ένα μικρό κτίριο για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών και μια μικρή αίθουσα επιβατών.

Το 1948 άρχισε αεροπορικά δρομολόγια και η εταιρεία ΕΛΛΑΣ. Το σύνολο των επιβατών που διακινήθηκαν την χρονιά εκείνη ήταν 4.000. Το 1953 κατασκευάστηκε ο διάδρομος 09-27 με αρχικό μήκος 1.850 μέτρα.

Το 1954 προσγειώθηκε για πρώτη φορά τετρακινητήριο αεροπλάνο τύπου DC-4 χωρητικότητας 64 επιβατών και ανήκε στην αεροπορική εταιρεία ΤΑΕ. Η χρησιμοποίηση τέτοιου τύπου αεροσκαφών είχε ως αποτέλεσμα την γρήγορη αύξηση της αεροπορικής κίνησης, που έφτασε τους 18.000 επιβάτες την χρονιά εκείνη.

Μετά το 1957 οπότε η νέα αεροπορική εταιρεία " ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ " χρησιμοποίησε τα αεροσκάφη τύπου DC-68 των 95 θέσεων, η επιβατική κίνηση αύξανε συνεχώς μεταξύ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ.

Ο σημερινός Αερολιμένας Ηρακλείου άρχισε να λειτουργεί σε νέα κτίρια το 1971. Έκτοτε έχουν εκτελεστεί έργα επέκτασης του κτιρίου και της πίστας, για

να καλυφθούν οι ανάγκες της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης. Σύντομα θα τοποθετηθούν νέα συστήματα αεροναυτιλίας και συστήματα που αφορούν την ασφάλεια του Αερολιμένα. Προγραμματίζεται η εκτέλεση έργων νέας επέκτασης του κτιρίου του Αεροσταθμού και εξετάζεται η δυνατότητα κατασκευής του λοξού διαδρόμου. Στόχος των έργων αυτών είναι η πιο άνετη και ταχεία εξυπηρέτηση της Αεροπορικής κίνησης.

Την Διοίκηση του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου έχει αναλάβει η ΥΠΑ.

Εξυπηρέτηση εδάφους κάνουν η Ολυμπιακή Αεροπορία, η Swissport και η Goldair Handling Agent.

Το αεροδρόμιο Ηρακλείου εξυπηρετεί επιβατική και εμπορευματική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού μέσω πολλών τακτικών και μη πτήσεων, πτήσεις γενικής αεροπορίας (ι.χ. α/φη, αερολέσχες κλπ.) και πολεμικής αεροπορίας.

Στις εγκαταστάσεις του στεγάζονται η Αερολέσχη Ηρακλείου, Πυροσβεστικός Σταθμός, Αστυνομία, καθώς και η πολεμική αεροπορία.

Το αεροδρόμιο διαθέτει τελευταίας τεχνολογίας τερματικό ρανταρ και ραδιοβοηθήματα(VOR-DME, TACAN, NDB (Locator))

### **Υπηρεσίες προς επιβάτες:**

Στο χώρο του αεροδρομίου υπάρχει ειδικός χώρος στάθμευσης ο οποίος προσφέρεται δωρεάν στους επισκέπτες τις ώρες που είναι σε λειτουργία το αεροδρόμιο.

Απέναντι από το αεροδρόμιο και σε πολύ κοντινή απόσταση υπάρχουν και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση που κάποιος θελήσει να αφήσει εκεί το αμάξι του με ασφάλεια για περισσότερες μέρες.

Το αεροδρόμιο Ηρακλείου Κρήτης προσφέρει στους επισκέπτες τη χρήση δωρεάν ασύρματης σύνδεσης Wi - Fi καθώς επίσης παρέχονται υπολογιστές και δωρεάν χρήση Internet στα εστιατόρια Everest που βρίσκονται στο χώρο του αεροδρομίου.

Διαθέτει επίσης κυλικεία και εστιατόρια, περίπτερα και μικρά μαγαζάκια για τις τελευταίες αγορές πριν από την αναχώρησή σας από την πόλη του Ηρακλείου.

Στο πάνω όροφο υπάρχουν Duty- Free για φτηνές αγορές.

Τέλος για τους επισκέπτες υπάρχουν γραφεία πληροφοριών, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, 24ωρο, υπηρεσία lost and found, υπηρεσία φύλαξης αποσκευών, τράπεζες καθώς επίσης και γραφείο συναλλάγματος για να εξυπηρετηθούν όλες οι άμεσες ανάγκες των επισκεπτών του αεροδρομίου.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

- **Aegean Airlines** (Αθήνα, Θεσσαλονίκη)
- **Aeroflot** (Μόσχα) **seasonal**

- **Air Berlin** (Αμβούργο, Βασιλεία, Βερολίνο, Δρέσδη, Ερφούρτη, Ζυρίχη, Κολωνία, Λειψία, Μόναχο, Μούνστερ, Ντύσσελτορφ, Νυρεμβέργη, Πάντερμπορν) **seasonal**
- **Austrian Airlines** (Βιέννη) **seasonal**
- **Centralwings** (Βαρσοβία) **seasonal**
- **Condor** (Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο, Λειψία, Μόναχο, Ντύσσελτορφ, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Cyprus Airways** (Λάρνακα, Ρόδος) **seasonal**
- **Czech Airlines**(Πράγα) **seasonal**
- **Easyjet**(Βερολίνο, Λονδίνο, Μάντσεστερ) **seasonal**
- **Edelweiss Air** (Ζυρίχη) **seasonal**
- **Finnair** (Ελσίνκι) **seasonal**
- **First Choice Airways** (Λονδίνο, Μάντσεστερ, Μπέρμινγχαμ, Μπρίστολ, Νότινγχαμ) **seasonal**
- **Germania** (Βερολίνο) **seasonal**
- **Germanwings** (Βερολίνο, Κολωνία) **seasonal**
- **Jet2.com** (Λιντς/Μπράντφορντ) **seasonal**
- **Luxair** (Λουξεμβούργο) **seasonal**
- **Niki** (Βιέννη, Γκρατς, Λιντς, Σάλτσμπουργκ) **seasonal**
- **Norwegian** (Οσλο) **seasonal**
- **Olympic Air** (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ρόδος)
- **Sky Express** (Καλαμάτα, Κως, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σάμος) **seasonal**
- **Smart Wings** (Μπρνό, Οστράβα, Πράγα) **seasonal**
- **Transavia** (Αμστερνταμ) **seasonal**
- **TUIfly** (Αμβούργο, Ανόβερο, Βασιλεία, Βερολίνο,Καρλσρούη, Κολωνία, Λειψία, Μέμινγκεν, Μόναχο, Μούνστερ, Ντύσσελτορφ, Νυρεμβέργη, Πάντερμπορν, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Volare Airlines** (Μιλάνο) **seasonal**
- **Wizz Air** (Βουδαπέστη, Κατόβιτσε) **seasonal**

## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΤΟΣ	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΣΕ ΚΙΛΑ)
		ΕΠΙΒΙΒ	ΑΠΟΒΙΒ	
2007	43852	2739003	2699684	1910870
2008	43052	2736433	2702065	1584094



#### 4.2.3 Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου ‘Διαγόρας’

**Ο Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας"** (ή Διεθνές Αεροδρόμιο "Διαγόρας" Ρόδου) βρίσκεται στη Ρόδο, 16 χλμ νοτιοδυτικά της πόλης της Ρόδου, κοντά στο χωριό Παραδείσι.

Είναι το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας σε συνολικό όγκο επιβατών, με την κίνηση για το 2007 να φτάνει τους 415.166 επιβάτες για πτήσεις εσωτερικού και τους 1.395.021 επιβάτες για πτήσεις εξωτερικού. Ξεκίνησε τη λειτουργία του στις 28 Ιουνίου 1977, αντικαθιστώντας το ξεπερασμένο για πολιτική χρήση αεροδρόμιο που βρισκόταν μερικά χιλιόμετρα ανατολικότερα, στην περιοχή των Μαριτσών, και το οποίο σήμερα είναι στρατιωτικό .

Το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών καλύπτει συνολική έκταση 110.600 τμ με δυνατότητα στάθμευσης 13 αεροσκαφών, ενώ το κτίριο του αεροσταθμού έχει έκταση 20.753 τμ, με χωρητικότητα 1700 επιβατών, με τα έργα επέκτασης και βελτίωσης να συνεχίζονται.

Από το 2000 έχουν γίνει τα εξής έργα στο αεροδρόμιο της Ρόδου:

- επέκταση αιθουσών αναχωρήσεων εσωτερικού - εξωτερικού επιφανείας 2,400 τ.μ. με πλήρη ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό
- η φωτοσήμανση επέκτασης τροχοδρόμου (900 τ.μ.)
- αίθουσες VIPs και δημοσιογράφων επιφανείας 800 τ.μ.
- δημιουργία νέων γραφείων για την κάλυψη των αναγκών της Ολυμπιακής, των ξένων αεροπορικών αερογραμμών και των Tour Operators επιφανείας 580 τ.μ. καθώς και η ανακαίνιση των υφιστάμενων αιθουσών αναχωρήσεων και χώρων υγιεινής
- πλήρης ανακαίνιση και εξοπλισμός του πύργου ελέγχου.
- σύγχρονο σύστημα οπτικών αγγελιών των πτήσεων.
- Το αεροδρόμιο ‘Διαγόρας’ με τις υφιστάμενες υποδομές του, τον κύριο διάδρομο (3.260 μ. X 45 μ.), τον παράλληλο τροχόδρομο (3.260 μ. X 23 μ.), το δάπεδο στάθμευσης 115.500 τ.μ. (δηλαδή 12-13 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών) και το κτίριο του αεροσταθμού πλήρως ανακαινισμένο συνολικής επιφάνειας 21.000 τ.μ., κατατάσσει τη Ρόδο στα πλέον σύγχρονα αεροδρόμια της χώρας και της Ευρώπης, χάρη στις παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν από την Υ.Π.Α.

Το αεροδρόμιο της Ρόδου μαζί με τα αεροδρόμια της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου και Κέρκυρας έχει δηλωθεί ως πύλη εισόδου στη χώρα μας κατά την εφαρμογή της Συνθήκης SCHENGEN. Αυτό επιτρέπει την ελεύθερη διακίνηση χωρίς διαβατηριακό και τελωνειακό έλεγχο των διακινουμένων επιβατών

μεταξύ αερολιμένα Ρόδου και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συμμετέχουν στη Συνθήκη Schengen (Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισπανία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Πορτογαλία.) Οι πτήσεις προς αυτές τις χώρες είναι εσωτερικού (DOMESTIC), ενώ την ίδια στιγμή στις πτήσεις από άλλες χώρες προς τον αερολιμένα Ρόδου υφίσταται ενδελεχής έλεγχος των επιβατών.

Το 2000 εγκαταστάθηκε στην περιοχή Παραδείσι το RADAR προσέγγισης του αεροδρομίου της Ρόδου με το πρόγραμμα PATROCLOS της ΥΠΑ, που αναφέρεται στα τέσσερα αεροδρόμια (Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Κέρκυρας και Ρόδου) , έργο σπουδαιότητας σημασίας για τον εκσυγχρονισμό της εναέριας κυκλοφορίας του αερολιμένα της Ρόδου.

Επίσης ολοκληρώθηκε η πλήρης ανακαίνιση και κατασκευή της υποδομής του κτιρίου του Πύργου Ελέγχου ως και ο πλήρης εξοπλισμός του Το ground handling του αεροδρομίου γίνεται από τις εταιρείες Olympic Air και Goldain Handling.

### **Υπηρεσίες προς επιβάτες:**

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Ρόδου εξυπηρετεί πτήσεις προς όλο τον κόσμο ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Στο χώρο του αεροδρομίου λειτουργούν γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, γραφεία αεροπορικών εταιρειών, γραφεία ταξιδιωτικών εταιρειών, τράπεζες, γραφείο συναλλάγματος, ΑΤΜ, εστιατόρια, καφέ, καταστήματα, καταστήματα αφορολόγητων ειδών και ειδικό χώρο φύλαξης αποσκευών. Είναι κατάλληλο για άτομα με ειδικές ανάγκες και εξοπλισμένο κατάλληλα για αυτό. Επίσης, διαθέτει ιατρικό κέντρο και ειδικές εγκαταστάσεις για επαγγελματίες ταξιδιώτες.

Επίσης ο σταθμός των ταξί βρίσκεται στην έξοδο του αεροδρομίου και μπορούν να σας μεταφέρουν σε όποιο προορισμό επιθυμείτε. Η διαδρομή διαρκεί περίπου 20 λεπτά μέχρι το κέντρο της πόλης.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

- **Aegean Airlines** (Αθήνα, Τελ Αβίβ, Θεσσαλονίκη, Ρώμη-Φιουμιτσίνο Παρίσι, Στρασβούργο, Λάρνακα )
- **Air Berlin** (Βασιλεία/Μιλούζ, Βερολίνο, Δρέσδη, Ντίσελντορφ, Ερφούρτη, Φρανκφούρτη, Μίνστερ/Osnabrück, Μόναχο, Νυρεμβέργη, Paderborn/Lippstadt, Rostock-Laage, Ζυρίχη)
- **Air Italy Polska** (Βαρσοβία) **seasonal**
- **Arkefly** (Άμστερνταμ) **seasonal**
- **Athens Airways** (Αθήνα) **seasonal**
- **Austrian Airlines** (Βιέννη) **seasonal**

- **Condor Airlines** (Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη, Ανόβερο, Λειψία/Halle, Μόναχο, Στουτγάρδη) **seasonal**
- **Corsairfly** (Παρίσι)**seasonal**
- **Cyprus Airways** (Ηράκλειο, Λάρνακα) **seasonal**
- **EasyJet** (Λονδίνο-Γκάτγουικ, Μιλάνο-Μαλπένσα) **seasonal**
- **Edelweiss Air** (Ζυρίχη)**seasonal**
- **Europe Airpost** (Παρίσι, Βασιλεία, Λυόν)**seasonal**
- **Germanwings** (Κολωνία/Βόνη)**seasonal**
- **Hamburg International** (Φρανκφούρτη, Σααρμπρύκεν)**seasonal**
- **Hello** (Βασιλεία/Μιλούζ, Ζυρίχη)**seasonal**
- **Jat Airways** (Βελιγράδι)**seasonal**
- **Jetairfly** (Βρυξέλλες, Λιέγη)**seasonal**
- **Jet2.com** (Νιούκασλ, Μάντσεστερ) **seasonal**
- **Luxair** (Λουξεμβούργο) **seasonal**
- **Malév Hungarian Airlines** (Βουδαπέστη, Ντέμπρετσεν) **seasonal**
- **Martinair** (Άμστερνταμ)**seasonal**
- **Niki** (Γκρατς, Λιντς, Σάλτσμπουργκ, Βιέννη)**seasonal**
- **Norwegian Air Shuttle** (Όσλο)**seasonal**
- **Novair** (Στοκχόλμη, Γκέτεμποργκ, Μάλμοε) **seasonal**
- **Olympic Airlines** (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κως, Λέρος, Αστυπάλαια, Σάμος, Χίος, Μυτιλήνη, Ηράκλειο, Λήμνος)
- **Sun d'Or International Airlines** (Τελ Αβίβ) **seasonal**
- **Transavia.com** (Άμστερνταμ, Ρότερνταμ, Αϊντχόβεν, Μάαστριχτ, Γκρόνινγκεν) **seasonal**
- **TUIfly** (Βασιλεία/Μιλούζ, Βερολίνο-Τέγκελ, Κολωνία/Βόνη, Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη, Αμβούργο, Ανόβερο, Καρλσρούη/Μπάντεν-Μπάντεν, Λειψία/Halle, Μόναχο, Νυρεμβέργη, Στουτγάρδη, Ζweiβρücken)**seasonal**
- **Thomas Cook Airlines** (Μπέλφαστ-Διεθνές, Μπέρμινγκχαμ, Μπρίστολ, Κάρντιφ, Ανατολικά Μίντλαντς, Γλασκώβη-Διεθνές, Λιντς/Μπράντφορντ, Λονδίνο-Γκάτγουικ, Μάντσεστερ)**seasonal**
- **Thomsonfly** (Μπέρμινγκχαμ, Κάρντιφ, Ντόνκαστερ/Σέφιλντ, Ανατολικά Μίντλαντς, Γλασκώβη-Διεθνές, Λονδίνο-Γκάτγουικ, Λονδίνο-Λούτον, Λονδίνο-Στάνστεντ, Μάντσεστερ, Νιούκασλ)**seasonal**
- **White Airways** (Λισσαβόνα)**seasonal**
- **Wizz Air** (Βουδαπέστη) **seasonal**
- **XL Airways France** (Παρίσι-Σαρλ Ντε Γκολ, Λυόν)**seasonal**

## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΤΟΣ	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΣΕ ΚΙΛΑ)
		ΕΠΙΒΙΒ	ΑΠΟΒΙΒ	
2007	31410	1818435	1805867	2242064
2008	30901	1795948	1770857	2172481

#### 4.2.4 Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» (*Kerkira "Kapodistriias" International Airport*) πήρε το όνομα του πρώτου κυβερνήτη της Ελλάδας Ιωάννη Καποδίστρια, ο οποίος είχε γεννηθεί στο νησί. Απέχει 3 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης. Λειτουργεί καθ'όλο το εικοσιτετράωρο και καθ'όλη τη διάρκεια του έτους.

Το αεροδρόμιο της Κέρκυρας ιδρύθηκε το 1937, και το πρώτο αεροσκάφος που προσγειώθηκε ήταν ένα Heston Phoenix (νηολόγιο SX-AAH) με κυβερνήτη τον Ευστράτιο Ξύδη, στις 22 Μαρτίου. Στη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου πολέμου το αεροδρόμιο της Κέρκυρας χρησιμοποιήθηκε από τις Ιταλικές και Γερμανικές δυνάμεις του «άξονα» ως βάση μεταφορικών και μαχητικών αεροσκαφών

Στα τέλη του πολέμου το μήκος του διαδρόμου έφτανε 600 μέτρα. Με τη λήξη του άρχισαν οι εργασίες επέκτασης του διαδρόμου, χρησιμοποιώντας υλικά από μπάζα των βομβαρδισμένων κτιρίων της πόλης και στο τέλος Απριλίου 1949 το μήκος έφτασε τα 800 μέτρα. Η επόμενη και τελευταία επέκταση του διαδρόμου ξεκίνησε το 1957 και ολοκληρώθηκε το 1959, με μήκος 2.375 μέτρων.

Η πρώτη εμπορική πτήση έγινε στις 19 Απριλίου 1949 από την εταιρεία ΑΜΕ με ένα αεροσκάφος Ανγο Anson (νηολόγιο SX-BDA) από την Αθήνα μεταφέροντας 7 επιβάτες. Η αεροπορική εταιρεία ΤΑΕ συνέχισε τις πτήσεις, ακολουθούμενη από την ΕΛΛΑΣ στις 2 Σεπτεμβρίου 1950, και οι δύο με αεροσκάφη DC-3. Ο συναγωνισμός ώθησε την ΑΜΕ και ΕΛΛΑΣ να συνενωθούν με την ΤΑΕ, η οποία αργότερα αγοράστηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος ίδρυσε και την Ολυμπιακή Αεροπορία το 1957.

Το 1962 κατασκευάστηκε το μικρό κτίριο επιβατικού σταθμού κτίστηκε, το οποίο σήμερα στεγάζει την Αερολέσχη Κερκύρας και το Γραφείο Εμπορευμάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Τον Απρίλιο του 1965 το Αεροδρόμιο της Κέρκυρας έγινε Διεθνές και η πρώτη πτήση, υπό την καθοδήγηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας πραγματοποιήθηκε με αεροσκάφος Comet της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού άρχισε το 1968 και ολοκληρώθηκε το 1972.

Ο κρατικός αερολιμένας Κέρκυρας βρίσκεται κάτω από την δικαιοδοσία /αρμοδιότητα της ΥΠΑ.

Οι στεγασμένοι χώροι του αερολιμένα που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των επιβατών έχουν επιφάνεια 16.000 τ.μ. Ο ημιόροφος στον οποίο στεγάζονται τα γραφεία της ΥΠΑ και των αεροπορικών εταιρειών έχει εμβαδόν 1.200 τ.μ.

Στον υπόγειο χώρο του αεροσταθμού βρίσκονται οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, τα ψυκτικά μηχανήματα καθώς και αποθηκευτικοί χώροι εμβαδού 10.000 τ.μ.

Διαθέτει επίσης υπόστεγο αερολέσχης έκτασης 462 τ.μ και γκαράζ έκτασης 544 τ.μ. Στο αεροδρόμιο υπάρχει αίθουσα αναχωρήσεων/αφίξεων, ταινία αποσκευών, γραφεία υπαλλήλων και προϊσταμένων.

Εξυπηρέτηση εδάφους κάνουν η Ολυμπιακή Αεροπορία, η Swissport και η Goldair Handling Agent.

### **Υπηρεσίες προς επιβάτες:**

Στο κτίριο του αεροδρομίου λειτουργεί σνακ-μπαρ και καφετέρια. Εστιατόριο μπορεί να βρει κανείς στο χώρο του αεροδρομίου, το οποίο όμως είναι ανοιχτό μόνο το καλοκαίρι, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Κέρκυρας.

Όσον αφορά τις ιατρικές παροχές το αεροδρόμιο διαθέτει κέντρο υγείας. Υπάρχει επίσης δυνατότητα τελωνειακού ελέγχου, κατάσταση αφορολογητών ειδών, ΑΤΜ, εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, τρεις ταξιδιωτικές εταιρείες, τράπεζα και σταθμός ταξί.

Στον ΚΑΚΚ επίσης μπορεί υπάρχει η δυνατότητα ταχυδρομείου και τηλεφώνου.

Δυστυχώς αν και το αεροδρόμιο της Κέρκυρας θεωρείται από τα μεγαλύτερα σε κίνηση αεροδρόμια της Ελλάδος, δεν παρέχονται ειδικές εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες, υπηρεσία φύλαξης αποσκευών, φαρμακείο, χώρος απασχόλησης για μικρά παιδιά.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

- **Aegean Airlines** (Αθήνα)
- **Air Berlin** (Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο/TXL, Δρέσδη, Ερφούρτη, Ζυρίχη, Κολωνία, Λειψία, Μόναχο, Μούνστερ, Ντύσσελντορφ, Νυρεμβέργη, Πάντερμπορν, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Air One** (Ρώμη) **seasonal**
- **Austrian Airlines** (Βιέννη, Γκρατς, Σάλτσμπουργκ) **seasonal**
- **Condor** (Βερολίνο/SXF, Μόναχο, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Easyjet** (Λονδίνο/LGW) **seasonal**
- **First Choice Airways** (Εξετερ, Λονδίνο/STN, Μάντσεστερ, Μπέρμινχαμ, Μπρίστολ, Νότινχαμ) **seasonal**
- **Germanwings** (Αμβούργο, Δρέσδη, Κολωνία, Στουτγκάρδη) **seasonal**
- **Luxair** (Λουξεμβούργο) **seasonal**

- **Niki** (Βιέννη, Λιντς) **seasonal**
- **Norwegian Air Shuttle** (Οσλο) **seasonal**
- **Ολυμπιακές Αερογραμμές** (Αθήνα, Ζάκυνθος, Θεσσαλονίκη, Κεφαλλονιά, Πρέβεζα)
- **Transavia** (Αμστερνταμ) **seasonal**
- **TUIfly** (Αμβούργο, Ανόβερο, Βασιλεία, Βερολίνο/TXL, Κολωνία, Μόναχο, Ντύσσελντορφ, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη) **seasonal**
- **Wizz Air** (Βαρσοβία, Βουδαπέστη) **seasonal**

## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΕΤΟΣ	ΠΤΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΣΕ ΚΙΛΑ)
		ΕΠΙΒΙΒ	ΑΠΟΒΙΒ	
2007	15280	1009265	1000145	852765
2008	14950	977334	966168	798997

### 4.2.5 Κρατικός Αερολιμένας Χανίων ‘Ιωάννης Δασκαλογιάννης’

Ο **κρατικός αερολιμένας Χανίων** έχει τον κωδικό CHQ και επίσημα ονομάζεται διεθνές αεροδρόμιο «Ιωάννης Δασκαλογιάννης», προς τιμή του Κρητικού επαναστάτη Ιωάννη Δασκαλογιάννη που πολέμησε ενάντια στην Οθωμανική αυτοκρατορία τον 18ο αιώνα.

Το αεροδρόμιο Χανίων βρίσκεται στη χερσόνησο του Ακρωτηρίου (ή Σούδα), περίπου 20 λεπτά (14 χιλιόμετρα) από τα Χανιά.

Το **αεροδρόμιο των Χανίων** κατασκευάστηκε το 1954 στο Μάλεμε και ως το 1959 εξυπηρετούσε πτήσεις εσωτερικού.

Το 1959 μεταφέρθηκε στη χερσόνησο Ακρωτήρι ή Σούδα στο υπάρχον στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας, που άρχισε να χρησιμοποιείται και για επιβατικές πτήσεις.

Το 1967 κατασκευάστηκε ο πρώτος αεροσταθμός με δύο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Το 1974 πραγματοποιείται η πρώτη διεθνής πτήση προς το αεροδρόμιο των Χανίων. Η αύξηση του τουρισμού στα Χανιά δημιούργησε την ανάγκη για την κατασκευή ενός νέου κτηρίου καθώς οι πτήσεις προς το αεροδρόμιο Χανίων συνεχώς αυξάνονταν.

Το 1996 ολοκληρώθηκε η κατασκευή νέου αεροσταθμού σε διαφορετική θέση με 6 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Το 2005 έγινε η ολοκλήρωση επέκτασης του αεροδρομίου που έλαβε επίσημα την ονομασία Κρατικός Αερολιμένας Χανίων " Ιωάννης Δασκαλογιάννης".

Ο νέος αεροσταθμός έχει συνολική επιφάνεια 14,650 m<sup>2</sup>, έξι χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, κύριο διάδρομο(3350x45m)

Την διοίκηση του αεροδρομίου έχει αναλάβει η **ΥΠΑ** ενώ την επίγεια εξυπηρέτηση έχει αναλάβει η Olympic Air.

Στο αεροδρόμιο των Χανίων υπάρχει αίθουσα αναχωρήσεων/αφίξεων και ταινία αποσκευών καθώς και πύλες check-in.

Στεγάζεται επίσης η αερολέσχη Χανίων και τα γραφεία της Διοίκησης.

### **Υπηρεσίες προς επιβάτες**

**Εστιατόρια και μαγαζιά :** Στο αεροδρόμιο Χανίων θα βρείτε αναψυκτήρια και καφετέριες

**Καταστήματα αφορολόγητων ειδών:** Το αεροδρόμιο Χανίων διαθέτει καταστήματα με αφορολόγητα είδη καθώς επίσης και μαγαζιά με τουριστικά είδη, Κρητικά προϊόντα και είδη Λαϊκής Τέχνης

**Χώρος Στάθμευσης:** Έξω από το αεροδρόμιο των Χανίων υπάρχουν χώροι στάθμευσης καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας του αεροδρομίου

**Γραφείο πληροφοριών:** Στο αεροδρόμιο Χανίων θα βρείτε γραφείο πληροφοριών του αεροδρομίου που λειτουργεί όλη μέρα (24 ώρες) **Τράπεζες -**

**Συνάλλαγμα:** Στο αεροδρόμιο Χανίων υπάρχουν αρκετά μηχανήματα ανάληψης μετρητών ΑΤΜ, δεν υπάρχουν όμως υποκαταστήματα τραπεζών για τραπεζικές συναλλαγές.

**Ασφάλεια Αεροδρομίου:** Το αεροδρόμιο Χανίων διαθέτει αστυνομία η οποία εποπτεύει το αεροδρόμιο καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας του.

**Ιατρική Φροντίδα:** Το αεροδρόμιο Χανίων έχει ένα πλήρες εξοπλισμένο Ιατρείο για την εξυπηρέτηση των έκτακτων αναγκών των επιβατών

**Αποσκευές:** Το αεροδρόμιο Χανίων δεν διαθέτει χώρο για την φύλαξη των αποσκευών. Υπάρχει γραφείο εύρεσης απολεσθέντων στο οποίο μπορούν να απευθυνθεί το επιβατικό κοινό για απώλειες αντικειμένων ή αποσκευών.

### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ**

- **Athens Airways**(Αθήνα, Θεσσαλονίκη)
- **Aegean Airlines**(Αθήνα, Θεσσαλονίκη)

- **Air Berlin**(Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο/TXL, Δρέσδη, Ερφούρτη, Ζυρίχη, Κολωνία, Λειψία, Μόναχο, Μούνστερ, Ντύσσελτορφ, Νυρεμβέργη, Πάντερμπορν, Φρανκφούρτη)**seasonal**
- **Condor**(Ντύσσελτορφ,Φρανκφούρτη,Στουτγάρδη,Μόναχο)**seasonal**
- **Finnair**(Ελσίνκι)**seasonal**
- **Jet 2**(Rome)**seasonal**
- **Lauda Air**(Βιέννη)**seasonal**
- **Olympic Air**(Αθήνα,Θεσσαλονίκη)
- **Thomson**(Λονδίνο,Μάντσεστερ)**seasonal**
- **Transavia**(Κοπεγχάγη,Άμστερνταμ)**seasonal**
- **Thomas Cook Airlines**(Λονδίνο,Μάντσεστερ)**seasonal**
- **TUIfly** (Αμβούργο, Ανόβερο, Βασιλεία, Βερολίνο/TXL, Κολωνία, Μόναχο, Ντύσσελτορφ, Στουτγκάρδη, Φρανκφούρτη) **seasonal**

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

<i>ΕΤΟΣ</i>	<i>ΠΤΗΣΕΙΣ</i>	<i>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</i>		<i>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (ΣΕ ΚΙΛΑ)</i>
		<i>ΕΠΙΒΙΒ</i>	<i>ΑΠΟΒΙΒ</i>	
<b>2007</b>	<b>15204</b>	<b>950495</b>	<b>932783</b>	<b>2049449</b>
<b>2008</b>	<b>14684</b>	<b>940511</b>	<b>926253</b>	<b>2101480</b>



#### 4.2.6 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού-εξωτερικού 1998-2008 αερολιμένων Ελλάδος

Έτος- Year	Πτήσεις αεροσκαφών Aircraft traffic	Επιβάτες(χιλιάδες)		Εμπορεύματα και ταχυδρομείο(τόνοι)	
		Passengers(thousands)		Freight and mail(tons)	
		Επιβασθέντες Embarked	Αποβιβασθέντες Disembarked	Φορτωθέντα Loaded	Εκφορτωθέντα Unloaded
1998	343.414	13.932	14.524	62986	87383
1999	396.624	16.346	16.459	58765	89600
2000	427.309	18.314	17.918	65933	90394
2001	403.170	17.856	17.591		<sup>(1)</sup> } 136534
2002	366.524	16.750	16.672		} 127106
2003	395.807	17.054	16.973		} 127856
2004	408.561	17.805	17.582		} 133496
2005	403.129	18.319	18.131		} 133652
2006	429.488	19.454	19.265		} 143958
2007	455.199	20.785	20.530	61418	82476
2008	426.361	20.523	20.343		} 139.105

(1) Από το έτος 2001-2006 τα φορτωθέντα-εκφορτωθέντα εμπορεύματα

## 4.3 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

### 4.3.1 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

#### α) Ο Αερολιμενάρχης

- Ο Αερολιμενάρχης ασκεί την ανώτατη διοικητική και αεροπορική εξουσία σ' 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.
- Ασκεί απ' ευθείας 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 των υπαλλήλων, ελέγχει την απόδοση, την επίδοση, την πειθαρχία και το ήθος του προσωπικού.
- 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.
- Παρακολουθεί και ελέγχει την καλή εμφάνιση, την επίδοση και απόδοση του προσωπικού και φροντίζει για την προαγωγή και γενικά για την αξιοποίηση της επαγγελματικής κατάρτισης.
- Καταρτίζει τα προγράμματα εργασίας ημέρας και νύκτας και καθορίζει τη σύνθεση των ειδικοτήτων κατά κλάδους των φυλακών, σε τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής και απρόσκοπτη λειτουργία του αερολιμένα.
- 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.
- 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.
- Εκδίδει τις άδειες εισόδου και εργασίας του προσωπικού όλων των ιδιωτικών και αεροπορικών επιχειρήσεων που εδρεύουν στο αερολιμένα.
- Ελέγχει και κατευθύνει κάθε κίνηση των αφικνούμενων, των αναχωρούντων, των διερχομένων και των σταθμευόντων αεροπλάνων και εκδίδει τις εκάστοτε γενικές εντολές που αφορούν τον έλεγχο των αεροπλάνων, την ασφάλεια των πτήσεων και την όλη εξυπηρέτηση των μεταφορών.

- Εξασφαλίζει την πυρασφάλεια αερολιμένα και φροντίζει για την επάρκεια ,καταλληλότητα και ευχρηστεία των πυροσβεστικών και σωστικών μέσων που βρίσκονται στη διάθεσή του.

### **β) Αερολιμενικοί Υπάλληλοι**

Οι αερολιμενικοί υπάλληλοι είναι υπεύθυνοι για τα εξής:

- **Έλεγχος αεροναυτιλιακών εγγράφων .**  
Ελεγχει και θεωρεί όπου προβλέπεται τα αεροναυτιλιακά και τα υπόλοιπα φορτωτικά έγγραφα των αφικνούμενων και αναχωρούντων πολιτικών αεροπλάνων πάντα με την παρουσία του ενδιαφερόμενου αντιπροσώπου της αεροπορικής εταιρείας .
- **Έλεγχος σημάτων εθνικότητας και νηολόγησης** των πολιτικών αεροπλάνων που προσεγγίζουν τον αερολιμένα.
- **Φροντίδα για τον έλεγχο τήρησης των μέτρων ασφαλείας** όπου συμπληρώνουν ειδικά έντυπα με τα οποία ενημερώνουν την Διοίκηση
- **Συντονιστική ενέργεια και φροντίδα** για τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομων ενεργειών σύμφωνα με το σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης του αερολιμένα.

### **γ)Τμήμα ασφαλείας αερολιμένα**

Είναι αρμόδιο για τα εξής:

- Να ελέγχει την υλοποίηση και εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας προς διασφάλιση του προσωπικού ,των χώρων των εγκαταστάσεων και της αεροπορικής κίνησης γενικά ,από κάθε είδους έκνομη ενέργεια .
- Να εκδίδει τις ταυτότητες για την είσοδο και εργασία της πάσης φύσεως προσωπικού του Αερολιμένα ,που ανήκει σε κρατικές Υπηρεσίες ,Οργανισμούς ,εταιρείες ,τουριστικά γραφεία κλπ.
- Να χειρίζεται τα θέματα ΠΣΕΑ.

#### **δ) Διεύθυνση Ηλεκτρονικών**

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

### **4.3.2 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ**

#### **4.3.2.1 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ**

Η υλοποίηση της αποστολής σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και η εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου, έχουν αναληφθεί από διάφορες κρατικές υπηρεσίες, η κάθε μία για ο περιεχόμενο της δικής της αρμοδιότητας.

#### **α)Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών /Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας**

Προϊσταται όλων των Υπηρεσιών του αεροδρομίου, χωρίς να παρεμβαίνει στο έργο τους .

#### **β)Υπουργείο Οικονομικών-Διεύθυνση Τελωνείων**

Ελέγχει την τήρηση των κείμενων νόμων και την καταβολή της νόμιμης φορολογίας,αναφορικά με τα εξαγόμενα και εισαγόμενα είδη ,κύρια για επιβάτες προς και από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **γ)Υπουργείο Δημόσιας Τάξης**

Υπηρεσίες ασφάλειας , αστυνόμευσης υποκειμένων και μη χώρων καθώς και αντιτρομοκρατική Υπηρεσία και συγκεκριμένα:

#### **- Η Υπηρεσία Αστυνόμευσης Αερολιμένα είναι αρμόδια για:**

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

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

#### **-Ειδική Κατασταλτική Μονάδα και Τμήμα Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών**

- Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας ενεργεί σύμφωνα με το emergency plan του Αερολιμένα σε συνεργασία με την Ειδική Κατασταλτική Μονάδα και το τμήμα Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών .

#### **δ)Τράπεζα της Ελλάδος**

Έλεγχος συναλλάγματος για επιβάτες κύρια εκτός χωρών –μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης

#### **ε)Ελληνικά Ταχυδρομεία**

Παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες προς κάθε ενδιαφερόμενο. Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους φροντίζουν για την εφαρμογή κατάλληλων μέτρων και διαδικασιών ώστε να αποτρέπεται κατά το δυνατόν η διάπραξη έκνομης ενέργειας μέσω των αγαθών που μεταφέρουν αεροπορικώς.

#### **στ)Πυροσβεστική Υπηρεσία Ελλάδος**

Σε περιπτώσεις απειλής ή εκδήλωσης έκνομης ενέργειας συνδράμουν στο έργο του αερολιμένα ενεργώντας σύμφωνα με το Emergency plan

### **4.3.2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ**

#### **α)Καταστήματα Πώλησης Αφορολόγητων Ειδών**

Βρίσκονται στους υποκείμενους χώρους και πωλούν μόνο στους επιβάτες που έχουν θεωρημένα εισιτήρια προς αναχώρηση ,για προορισμούς εκτός της Επικράτειας.

#### **β)Μπαρ-Αναψυκτήρια-Εστιατόρια**

Άνετοι και ζεστοί χώροι όπου μπορούν οι επιβάτες και οι επισκέπτες να πιουν ενα ρόφημα ή να φάνε ενα σνακ πριν ή μετά το ταξίδι τους.

**γ)Γραφεία κρατήσεων ξενοδοχείων ,ενοικιάσεων αυτοκινήτων και συναφείς δραστηριότητες**

**δ)Γραφεία κρατήσεων θέσεων σε άλλα μεταφορικά μέσα**

**ε)Διάφορες εμπορικές επιχειρήσεις στο αεροδρόμιο ,εκτός υποκείμενων χώρων**

**στ)Εμπορικές Τράπεζες εκτός των υποκείμενων χώρων για μετατροπή συναλλάγματος**

**ζ)Επιχειρήσεις καυσίμων αεροσκαφών**

#### **4.3.2.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

**α)Η Μετεωρολογική Υπηρεσία**

Οι επικρατούντες άνεμοι κατά το ύψος ,τα σύννεφα ,η θερμοκρασία του περιβάλλοντος ,η υγρασία και τα διάφορα καιρικά φαινόμενα είναι στοιχεία που επηρεάζουν την πτήση και ο πιλότος πρέπει να είναι ενημερωμένος για όλα αυτά πριν ξεκινήσει να πετάξει.

Η Μετεωρολογική Υπηρεσία σε έναν αερολιμένα αναλαμβάνει την προ της πτήσεως πλήρη ενημέρωση των πληρωμάτων πάνω στον καιρό της διαδρομής και του αερολιμένα προορισμού.

Η ενημέρωση αυτή γίνεται στο Μετεωρολογικό γραφείο,υπεύθυνα και ενυπόγραφα και από τα δύο μέρη.

**β)Η Υπηρεσία Διασώσεως**

Όσο και αν η ασφάλεια πτήσεως είναι προηγμένη ,οι περιπτώσεις ατυχήματος ποτέ δεν μπορούν να αποκλεισθούν,αφού υπάρχει πάντοτε παρών ο παράγοντας άνθρωπος.

Στις φάσεις της απογείωσης και της προσγείωσης που απαιτούν λεπτή τεχνική και ιδιαίτερη προσοχή ,τα ατυχήματα δεν απουσιάζουν.

Για αυτές τις περιπτώσεις ο Αερολιμένας διαθέτει ασθενοφόρα οχήματα και οχήματα διασώσεως κατάλληλα εξοπλισμένα και επανδρωμένα με ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό.

### **γ) Ηλεκτρονικά Μέσα Προσεγγίσεως και Προσγειώσεως**

Στις περιπτώσεις κακοκαιρίας ή κακής ορατότητας η κάθοδος δια μέσου των νεφών γίνεται σε προκαθορισμένες πορείες ,που οδηγούν το αεροπλάνο σε σημείο αφετηρία για μια πορεία με ηλεκτρονικά μέσα ελεγχόμενη προσέγγιση ή προσγείωση.

Μια ειδική υπηρεσία φροντίζει για την οργάνωση ,επάνδρωση και λειτουργία των ηλεκτρονικών αυτών μέσων ,που παρέχουν ασφαλείς προσεγγίσεις και μεγάλη συχνότητα κινήσεως σε περιόδους αιχμής.

### **δ) Κέντρο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας**

**Ο Έλεγχος αυτός διαμοιράζεται σε τρεις περιοχές και ασκείται από τρεις υπηρεσίες**

- Τον Πύργο Ελέγχου Πτήσεων ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ρύθμιση της κυκλοφορίας των αεροπλάνων στο έδαφος ,τον καθορισμό σειράς προτεραιότητας για την προσγείωση-απογείωση
- Τον έλεγχο προσεγγίσεως ,ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ρύθμιση της κυκλοφορίας των αεροπλάνων στο έδαφος τον καθορισμό σειράς προτεραιότητας για την προσγείωση και απογείωση.
- Τον έλεγχο περιοχής ,ο οποίος ασκεί τον έλεγχο στην θπόλοιπη εναέρια περιοχή της επικράτειας,καθορίζοντας ύψη και διαδρομές .

### **ε) Τηλεπικοινωνίες**

Εκτός από την ανάγκη τηλεπικοινωνιακής επαφής με τα αεροπλάνα (ραδιοτηλεφωνική επαφή αέρος-εδάφους ,εδάφους-αέρος) είναι απαραίτητη η ενημέρωση των Κέντρων Πληροφοριών των κρατών των διαφόρων διαδρομών ,καθώς και των αεροδρομίων προορισμού ,για κάθε αεροπορική πτήση

## **4.3.2.4 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

### **α) Ticket counter(Τμήμα Εισιτηρίων)**

Κάθε αεροπορική εταιρεία διαθέτει ,δικό της γραφείο στον αερολιμένα για την εξυπηρέτηση των επιβατών που ταξιδεύουν με τα δικά της αεροπλάνα.

Όλα αυτά τα γραφεία μαζί ονομάζονται τμήμα εισιτηρίων.

Το τμήμα εισιτηρίων είναι εκείνο που πρωτοσυναντούν οι επιβάτες κατά την αναχώρηση και σ' αυτό ανήκουν τα παρακάτω:

## **-Εκδοτήριο και Ταμείο**

Είναι το γραφείο εκείνο που εκδίδει εισιτήρια και εισπράττει την αξία αυτού καθώς και άλλη αξία μεταφοράς(π.χ. υπερβάλλον βάρος αποσκευών)

## **-Γραφείο Ελέγχου**

Το γραφείο ελέγχου ασχολείται με τον έλεγχο των αεροναυτιλιακών εγγράφων ,των αποσκευών και την χορήγηση της θέσης του αεροπλάνου.

Συγκεκριμένα ελέγχει το διαβατήριο,τη βίζα(εφόσον χρειάζεται )μέχρι και τα πόσα κιλά αποσκευών μπορεί να μεταφέρει και το class of service του εισιτηρίου.

## **-Γραφείο Μεταφοράς**

Βρίσκεται στο χώρο του transit και έχει δύο αρμοδιότητες.

- Την παραλαβή επιβατών που αφίχθησαν με άλλους μεταφορείς και πρόκειται να συνεχίσουν με την εταιρεία στην οποία ανήκει
- Την παράδοση επιβατών σε άλλους μεταφορείς οι οποίοι αφίχθησαν με την εταιρεία που ανήκει το γραφείο

## **-Center (Προγραμματισμός)**

Το center είναι το τμήμα που προετοιμάζει και προγραμματίζει τα τμήματα checking desk και transfer desk.Οι υπάλληλοι του είναι υποχρεωμένοι βάσει του σήματος P.R.L.(Preflight Passenger List) να κοινοποιήσουν στο προσωπικό του Checking Desk το προσχέδιο κάθε μίας πτήσης ώστε αυτοί να είναι σε θέση κάθε στιγμή να ελέγχουν το δρομολόγιο από πλευράς αναχωρούντων επιβατών,ειδικών επιθυμιών.

Μετά την προώθηση του Provisional στους υπαλλήλους του checking desk παρακολουθούν την διεξαγωγή αυτού και παραλαμβάνουν τα flight coupons των επιβατών ,βάσει των οποίων συντάσσει την κατάσταση των επιβατών(Passenger Manifest) .Σε αυτή αναφέρονται τα παρακάτω

- Αριθμός πτήσης
- Στοιχεία αεροπλάνου
- Τόπος αναχώρησης και προορισμού
- Αριθμός αποσκευών και το βάρος τους
- Ονομαστικά οι επιβάτες και διαχωρισμός αυτών σε ειδικές στήλες σε άνδρες,γυναίκες,παιδιά,μωρά κλπ



Η κατάσταση αυτή περνάει στο **Τμήμα Ελέγχου Φορτίου** και αφού αναχωρήσει το αεροπλάνο στέλνονται στον σταθμό προορισμού μία σειρά σημάτων από τα οποία τα κυριώτερα είναι:

- Desembarking Pax(αριθμός ατόμων που θα αποβιβαστούν)
- Seats Occupied(πιασμένες θέσεις επιβατών)
- Passenger Transfer Manifest (αριθμός ατόμων που συνεχίζουν)

## **β)Υπηρεσίες Ελέγχων Ασφαλείας Επιβατών**

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες και τα πληρώματα αεροσκαφών θα ελέγχονται κατά την εισοδό τους σε υποκείμενους χώρους.

Οι έλεγχοι θα γίνονται με την συγκατάθεση των ελεγχόμενων και προκειμένου για τις χειραποσκευές με την παρουσία τους.

Η έρευνα γίνεται με μηχανήματα ασφαλείας (X-RAY,ανιχνευτές μετάλλων και ανιχνευτές εκρηκτικών) καθώς και με την χρησιμοποίηση ηλεκτρομαγνητικής πύλης.

Επιβάτες που έχουν σοβαρό λόγο να αποφύγουν τα μηχανήματα μπορούν να τους ζητήσουν να γίνει φυσικός έλεγχος.

Μέρος της διαδικασίας ελέγχου είναι και η ταυτοπροσωπία επιβατών ,οι οποίοι προσέρχονται αυτοπροσώπως στο check-in όπου γίνεται η εξακρίβωση.

Το προσωπικό ελέγχου επιβατών είναι ειδικά εκπαιδευμένο για τους παραπάνω σκοπούς.

## **γ)Συνοδοί εδάφους**

Οι συνοδοί εδάφους είναι υπεύθυνοι για την εξυπηρέτηση των επιβατών ως παρακάτω:

- Κατά τους χώρους παραμονής τους στους χώρους αναχώρησης και άφιξης
- Επίβλεψη και συνοδεία των επιβατών κατά την αναχώρηση
- Παραλαβή και συνοδεία των επιβατών κατά την άφιξη από το αεροπλάνο στο χώρο άφιξης
- Εξυπηρέτηση ασυνόδευτων παιδιών κατά την αναχώρηση
- Ευθύνονται για τις αναγγελίες αναχώρησης και σε μερικές περιπτώσεις ευθύνονται για τις αναγγελίες των αφίξεων.

#### **4.3.2.5 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

##### **α) Παράδοση και έλεγχος αποσκευών**

Οι αναχωρούντες επιβάτες παραδίδουν αυτοπροσώπως τις αποσκευές τους στον αερομεταφορέα επιδεικνύοντας ταυτόχρονα το εισιτήριο και το διαβατήριο τους.

Αρμόδια για τον έλεγχο των αποσκευών είναι η Αεροπορική Εταιρεία .Γίνεται με μηχανήματα X-RAYS που διαθέτει για τον σκοπό αυτός ο αερολιμένας .

Αν κατά τον έλεγχο εντοπισθεί αντικείμενο που θεωρείται ύποπτο ,θα ελέγχεται παρουσία του ιδιοκτήτη .Αν αυτό δεν είναι εφικτό ,η αποσκευή δεν θα φορτώνεται και θα παραμένει στο έδαφος για τουλάχιστον 24 ώρες.

Αν υπάρχει υποψία ότι το αντικείμενο αυτό είναι εκρηκτικός μηχανισμός ή όπλο τότε η αποσκευή δεν θα μετακινείται και θα ειδοποιείται αμέσως το Τμήμα Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών και το γραφείο αερολιμενικού ελέγχου.

##### **β)Υπηρεσία αφικνούμενων αποσκευών**

Η υπηρεσία αφικνούμενων αποσκευών φροντίζει για τη μεταφορά των αποσκευών από τα αεροσκάφη στις αίθουσες παραλαβής αποσκευών με ειδικά οχήματα. Διασφαλίζει ότι αποσκευές που αφίχθησαν εκ λάθους στον αερολιμένα ή αζήτητες αποσκευές να μην παραμένουν περισσότερο χρόνο από το χρόνο που θα απαιτούνταν αν παρελαμβάνονταν κανονικά από τους αφιχθέντες επιβάτες και φροντίζουν για την ασφαλή αποθήκευσή τους.

##### **γ) Υπηρεσία διερχόμενων αποσκευών**

Κάθε αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι οι αποσκευές των μετεπιβιβαζόμενων επιβατών φορτώνονται μόνον αν ταξιδεύουν με την ίδια πτήση και οι ιδιοκτήτες τους.Σε περίπτωση που κάποιος επιβάτης διερχόμενης πτήσης αποβιβασθεί εν γνώσει ή εν άγνοια της εταιρίας ,τότε οι αποσκευές του θα εντοπίζονται και θα εκφορτώνονται.Αν η αποβίβαση του επιβάτη γεννά υποψίες θα αποβιβάζονται όλοι οι επιβάτες και θα ερευνάται το αεροσκάφος.

##### **δ)Υπηρεσία lost and found**

Η Υπηρεσία ευθύνεται

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

-Οι εταιρείες παρέχουν εξυπηρέτηση χωρίς να αναλάβουν καμία ευθύνη ,στην ανεύρεση αντικειμένων τα οποία λησμονήθηκαν από τους επιβάτες είτε μέσα στο αεροπλάνο είτε στους χώρους του αερολιμένα κατά την αναχώρηση ή την αφιξή τους.

#### **4.4. ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ (Ground Handling)**

Το σύνολο των υπηρεσιών που συνθέτουν τις φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας του αεροπορικού προϊόντος, που πραγματοποιούνται στο αεροδρόμιο και αφορούν τόσο στο αεροσκάφος όσο και στους επιβάτες, αλλά και στο φορτίο, περιλαμβάνονται κάτω από τον τίτλο «επίγεια εξυπηρέτηση» (ground handling).

**Το λειτουργικό περιεχόμενο των επί μέρους δραστηριοτήτων που προσδιορίζεται από το γενικό τίτλο «εξυπηρέτηση εδάφους» (ground handling).**

Η εξυπηρέτηση εδάφους περιλαμβάνει τις ακόλουθες δραστηριότητες:

##### **4.4.1. Αντιπροσώπευση και Διευκολύνσεις**

Περιλαμβάνουν:

###### **4.4.1.1. Γενικά.**

- Την καταβολή των απαιτούμενων εγγυήσεων για τη διευκόλυνση των δραστηριοτήτων του μεταφορέα.
- Την επαφή με τις αρχές.
- Ένδειξη ότι η εταιρία παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους ενεργεί σαν αντιπρόσωπος του μεταφορέα στον τομέα αυτό.
- Την ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών για τις κινήσεις του αεροσκάφους του μεταφορέα.

###### **4.4.1.2 Πληρωμές.**

Όπως από κοινού συμφωνείται, περιλαμβάνει πληρωμές για λογαριασμό του μεταφορέα:

- Προς τις αρχές του αεροδρομίου, του τελωνείου, της αστυνομίας και άλλα έξοδα σχετικά με τις χορηγούμενες υπηρεσίες.
- Μικροδαπανών, όπως π.χ. έξοδα διευκολύνσεων, τροφοδοσίας και

μεταφορικά.

- Για αποζημιώσεις των denied boarding επιβατών.

#### **4.4.1.3 Λοιπές διευκολύνσεις.**

- Προμήθεια κατάλληλου χώρου γραφείων για τη διευκόλυνση του ή των αντιπροσώπων του μεταφορέα.

#### **4.4.2. Επικοινωνίες**

Περιλαμβάνουν :

- Συλλογή, αποστολή και λήψη όλων των μηνυμάτων, που αφορούν στις παρεχόμενες από την εταιρία handling υπηρεσίες χρησιμοποιώντας τον κωδικό του μεταφορέα. Πληροφόρηση του αντιπροσώπου του μεταφορέα για το περιεχόμενο των μηνυμάτων αυτών.
- Διατήρηση φακέλου, που να περιέχει όλα τα προαναφερθέντα μηνύματα κατά πτήση, για 90 μέρες.
- Εξασφάλιση και λειτουργία των απαραίτητων διόδων – τρόπων – επικοινωνίας ανάμεσα στον επίγειο σταθμό και το αεροσκάφος του μεταφορέα.

#### **4.4.3 Έγγραφα και έλεγχος φόρτωσης**

Περιλαμβάνουν:

- Παραλαβή από το αεροσκάφος των εγγράφων της πτήσης, μεταφορά και παράδοσή τους στα κατάλληλα κτίρια του αεροδρομίου.
- Προετοιμασία, υπογραφή, διανομή, εκκαθάριση και κατάλληλη αρχειοθέτηση των εγγράφων, όπως π.χ. οδηγίες φόρτωσης, φύλλα φόρτωσης, χάρτες ζυγοστάθμισης. Πληροφορεί τον πιλότο για τη φόρτωση και τα μανιφέστα, σύμφωνα με τους τοπικούς ή τους διεθνείς κανονισμούς, ή τις λογικές απαιτήσεις του μεταφορέα.
- Συλλογή και αποστολή στατιστικών στοιχείων, αποτελεσμάτων και εκθέσεων, όπως συμφωνείται από κοινού.
- Συλλογή και αποστολή του unit load devices control messages (UCM), σύμφωνα με τους κανονισμούς του UCM.

#### **4.4.4. Επιβάτες και αποσκευές**

Περιλαμβάνουν:

##### **4.4.4.1 Γενικά.**

- Ενημέρωση των επιβατών ή και του κοινού, σχετικά με την ώρα άφιξης, ή και αναχώρησης του αεροσκάφους του μεταφορέα και η μεταφορά επιφανείας.
- Ολοκλήρωση των διακανονισμών για ενδιάμεση στάση, επιβατών υπό μεταφορά ή διαμετακόμιση με τις αποσκευές τους και ενημέρωσή τους για τις προσφερόμενες υπηρεσίες στο αεροδρόμιο.
- Βοήθεια προς τους επιβάτες που χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή π.χ. ανήμπορους ή ασυνόδευτα παιδιά. Όποτε ζητηθεί από τον μεταφορέα, εξασφάλιση αναπηρικής καρέκλας, ειδικών εφοδίων και ειδικά εκπαιδευμένου προσωπικού, για την παροχή βοήθειας σε τέτοιες περιπτώσεις. Το πρόσθετο κόστος μπορεί να χρεώνεται στον μεταφορέα.
- Φροντίδα προς τους επιβάτες σε περιπτώσεις καθυστέρησης, διακοπής ή ακύρωσης της πτήσης, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα. Εάν δεν υπάρχουν οδηγίες για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις, η εταιρία handling ενεργεί σύμφωνα με τις συνήθειές της.
- Εάν ζητηθεί, εξασφαλίζει την αποθήκευση των αποσκευών των επιβατών στις αποθήκες του τελωνείου, τα δε έξοδα βαρύνουν τους επιβάτες.
- Διαβιβάζει στο μεταφορέα τα παράπονα των επιβατών και διεκπεραιώνει με ειδικούς διακανονισμούς τις απαιτήσεις τους για προκληθείσες ζημιές ή απώλειες, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.
- Διεκπεραιώνει υποθέσεις απωλειών αποσκευών και φορτίου και ζημιών προς τρίτους, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.
- Αναφέρει προς τον μεταφορέα κάθε ανωμαλία, που ανακαλύπτεται στο handling επιβατών και αποσκευών.
- Μεριμνά για να είναι διαθέσιμες οι ειδικές διευκολύνσεις χώρων παραμονής (σαλόνι κ.λπ.) της εταιρίας handling.

##### **4.4.4.2. Αναχώρηση.**

- Έλεγχος και επιβεβαίωση ότι τα εισιτήρια ισχύουν για την πτήση, για την οποία παρουσιάστηκαν. Ο έλεγχος δεν περιλαμβάνει το ύψος του ναύλου.
- Μετά από κοινή συμφωνία, έλεγχος των ταξιδιωτικών εγγράφων (διαβατηρίων, βίζας, εμβολίων και άλλων βεβαιωτικών), αλλά χωρίς επιπτώσεις για την εταιρία handling.

- Ζύγισμα ή και μέτρηση (ό,τι ζητηθεί) και επικόλληση ετικέτας ελεγμένων και μη αποσκευών.
- Καταγραφή των στοιχείων των αποσκευών των επιβατών στα εισιτήριά τους, αποκόλληση των flight coupons και έκδοση των καρτών επιβίβασης (boarding passes).
- Έκδοση των εισιτηρίων υπερβάλλοντος βάρους αποσκευών, είσπραξη του αντίτιμου και αποκόλληση των excess baggage coupons.
- Εφόσον ζητηθεί, συλλογή από τους αναχωρούντες επιβάτες των τελών υπηρεσιών αεροδρομίου και απόδοσή τους στις αρμόδιες αρχές.
- Διεκπεραίωση του καταμερισμού των θέσεων του μεταφορέα, ή του συστήματος επιλογής, όπως από κοινού συμφωνηθεί.
- Καθοδήγηση των επιβατών προς το αεροσκάφος μέσω των ελέγχων.
- Διεκπεραίωση του κύριου ελέγχου των επιβατών κατά την επιβίβαση (ο αριθμός να συγκρίνεται με τα έγγραφα του αεροσκάφους).
- Χειρισμός των απαιτήσεων, στις περιπτώσεις των denied boarding επιβατών, όπως από κοινού έχει συμφωνηθεί.

#### **4.4.4.3. Άφιξη.**

- Καθοδήγηση των επιβατών από το αεροσκάφος, δια μέσου των ελέγχων, στην περιοχή αποχώρησης από το αεροδρόμιο.
- Παράδοση των αποσκευών, σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς.

#### **4.4.4.4. Εξυπηρέτηση αποσκευών.**

- Εξυπηρέτηση των αποσκευών στην περιοχή περισυλλογής τους.
- Προετοιμασία για παράδοση προς φόρτωση:
  - α. αποσκευών χύδην,
  - β. συσκευασμένων σε σύνολα (UNIT LOAD DEVICES - U.L.D.) π.χ. κοντέινερς.
- Προσδιορισμός του βάρους των U.L.D.'s.
  - α. Εκφόρτωση των χύδην αποσκευών από τα αμαξίδια.
  - β. Αποβίβαση ή και εκκένωση των U.L.D.'s.
  - γ. Έλεγχος των εισερχόμενων αποσκευών και επιλογή των προς μεταφορά.
- - α. Των προς μεταφορά αποσκευών.
  - β. Αποθήκευση των προς μεταφορά αποσκευών, πριν την αποστολή τους και για χρονικό διάστημα που είναι εκ των προτέρων από κοινού συμφωνημένο.
- Προσφορά ή διακανονισμός της μεταφοράς στο χώρο του παραλαμβάνοντα μεταφορέα των υπό μεταφορά αποσκευών.

#### **4.4.4.5. Σταθμός πόλης.**

- Πληροφόρηση των επιβατών ή και του κοινού αναφορικά με την ώρα άφιξης ή αναχώρησης.
- Παραλαβή των αναχωρούντων επιβατών και των αποσκευών τους.
- Εξυπηρέτηση επιβατών και αποσκευών, όπως αναφέρονται στα υποκεφάλαια 4.1. και 4.2., όποτε ζητηθεί.
- Καθοδήγηση των αναχωρούντων επιβατών προς το μέσο που θα τους μεταφέρει προς το αεροδρόμιο.
- Παραλαβή των επιβατών από το μέσο που τους μετέφερε από το αεροδρόμιο.
- Παράδοση των αποσκευών στους επιβάτες, σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς.

#### **4.4.5. Φορτίο και Ταχυδρομείο**

Περιλαμβάνουν:

##### **4.4.5.1. Εξυπηρέτηση φορτίου γενικά.**

- Παροχή διευκολύνσεων για την εξυπηρέτηση του φορτίου.
- Παραλαβή των φορτωτικών εγγράφων φορτίου, που παραδόθηκαν από τον φορτωτή, είτε άμεσα, είτε από μεσολαβούντα πράκτορα, είτε για υπό μεταφορά (transfer) φορτίο από άλλους μεταφορείς.
- Με κοινή συμφωνία, έλεγχος όλων των εγγράφων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις οδηγίες του μεταφορέα. Ο έλεγχος δεν θα περιλαμβάνει τις τιμές των ναύλων που έχουν χρεωθεί.
- Εξασφάλιση με βάση τις τοπικές δυνατότητες, των απαραίτητων εφοδίων και διευκολύνσεων αποθήκευσης για ειδικών κατηγοριών φορτία, όπως π.χ. για τα υποκείμενα σε αλλοίωση, ζώντα ζώα, υψηλής αξίας, ειδησεογραφικών ταινιών, επικίνδυνα αγαθά και άλλα ειδικά φορτία.
- α. Διαχωρισμός φορτίου.  
β. Αποθήκευση του φορτίου για χρονικό διάστημα από κοινού συμφωνημένο, σε σχέση με τη φύση του φορτίου και τους τοπικούς κανονισμούς. Κάθε παράταση του συμφωνημένου χρόνου αποθήκευσης θα χρεώνεται ανάλογα με το τι θα ζητηθεί: στον μεταφορέα, στον αποστολέα, στον παραλήπτη ή στον πράκτορα.
- Θέση του φορτίου υπό τον τελωνιακό έλεγχο και διεκπεραίωση των διαφορών, σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς.
- Παρουσίαση του φορτίου στο τελωνείο για φυσική εξέταση.
- α. Ενημέρωση του μεταφορέα για τα παράπονα και τις απαιτήσεις

που έχουν οι επιβάτες λόγω ζημιών ή απωλειών.

β. Προώθηση μέσω ειδικών διακανονισμών τέτοιων διεκδικήσεων, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.

- Διεκπεραίωση των απωλειών, ζημιών του φορτίου, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.
- Ανάλυση άμεσης δραστηριότητας, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα ή και των τοπικών αρχών, σε περιπτώσεις ανωμαλιών, ζημιών ή κακού χειρισμού των επικίνδυνων αγαθών και των ειδικών φορτίων.
- Λήψη των κατάλληλων μέτρων για την πρόληψη της κλοπής ή της χωρίς εξουσιοδότηση χρήσης ή της πρόκλησης ζημιών στις παλλέτες, τα κοντέϊνερς και τα άλλα εφόδια handling του μεταφορέα και της εταιρίας handling.
- Άμεση ενημέρωση του μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημιά ή απώλεια τέτοιων εφοδίων.
- Εξυπηρέτηση της διπλωματικής αλληλογραφίας, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.
- Εξυπηρέτηση της εταιρικής αλληλογραφίας, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.
- Παραλαβή απόδειξης για την παράδοση του φορτίου.
- α. Παροχή ή
- β. Εξασφάλιση προσωπικού και υπηρεσιών ασφάλειας.
- Αναφορά στο μεταφορέα για κάθε ανωμαλία στη διαχείριση του φορτίου.

#### 4.4.5.2. Εξαγωγή φορτίου.

- Αποδοχή φορτίου σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα, βεβαιωμένος μετά από επαρκή έλεγχο, ότι το φορτίο και τα έγγραφα, όταν παραδόθηκαν προς μεταφορά από τους φορτωτές, είτε άμεσα, είτε μέσω ενδιάμεσου, είναι έτοιμα για μεταφορά και ότι το βάρος και ο όγκος του φορτίου έχουν ελεγχθεί.
- Συλλογή του φορτίου και στοιβασία προς αποστολή κατά βάρος και όγκο, με βάση την προσφερόμενη χωρητικότητα στις πτήσεις του μεταφορέα.
- Προετοιμασία για παράδοση στις πτήσεις.
  - α. Χύδην φορτίου.
  - β. ULD's, π.χ. παλετών ή κοντέϊνερς.
- Καθορισμός του βάρους των ULD's.
- α. Προετοιμασία του καταλόγου των φορτωτικών (cargo manifests).
- β. Διαχωρισμός των air waybill sets. Αποστολή των αιτούμενων αντιγράφων των air way bills και των μανιφέστων, όπως από κοινού συμφωνείται. γ. Όπου



ζητείται, επιστροφή ενός αντιγράφου του air way bill στο φορτωτή που να περιέχει λεπτομερή στοιχεία της πτήσης.

- Εξασφάλιση των τελωνιακών εξαγωγικών εγγράφων.

#### **4.4.5.3. Φορτίο υπό μεταφόρτωση.**

- α. Εκφόρτωση του χύδην φορτίου από τα φορτηγά αυτοκίνητα.  
β. Αποσυναρμολόγηση ή και εκκένωση των ULD's, για παράδειγμα παλετών ή κοντέϊνερς.  
γ. Έλεγχος του εισερχόμενου φορτίου με βάση τις φορτωτικές και το μανιφέστο.
- α. Προετοιμασία των μανιφέστων για το φορτίο που προορίζεται για μεταφόρτωση και μεταφορά από άλλον μεταφορέα.  
β. Προετοιμασία των αποδείξεων για όλες τις υπό μεταφόρτωση ULS's και εξασφάλιση των υπογραφών, τόσο από τον αποστολέα, όσο και από τον παραλήπτη μεταφορέα, καθώς και η διανομή των αντιγράφων σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.
- Προμήθεια ή εξασφάλιση της μεταφοράς του υπό μεταφόρ-τωση φορτίου - του καλυπτόμενου από το μανιφέστο ή από άλλο συμφωνηθέν έγγραφο - προς τις αποθήκες του παραλή-πτη μεταφορέα, που βρίσκονται στο αεροδρόμιο άφιξης ή στον πλησιέστερο αυτού χώρο.

#### **4.4.5.4.Εισαγωγή φορτίου.**

- α. Εκφόρτωση του χύδην φορτίου από τα οχήματα, όταν ζητηθεί.  
β. Εκφόρτωση ή και εκκένωση των ULD's, για παράδειγμα παλλετών ή κοντέϊνερς.  
γ. Έλεγχος του εισερχόμενου φορτίου, σύμφωνα με τις φορτωτικές και το μανιφέστο.
- Ενημέρωση σύμφωνα με τις παρασχεθείσες οδηγίες του παραλήπτη ή του πράκτορα για την άφιξη του φορτίου.
- Προμήθεια ή εξασφάλιση διευκολύνσεων για την είσπραξη των δαπανών είσπραξης, που αναφέρονται στη φορτωτική.
- Παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη ή στον πράκτορα, σύμφωνα με τους ζητούμενους από το τελωνείο ή από άλλη κυβερνητική αρχή όρους παράδοσης.
- Λήψη των κατάλληλων μέτρων, σύμφωνα με τις δοθείσες οδηγίες στην περίπτωση που ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή ή την πληρωμή.

#### 4.4.5.5. Αλληλογραφία μέσω Ταχυδρομείου.

- Διανομή των εισερχόμενων και εξερχόμενων εγγράφων της ταχυδρομικής αλληλογραφίας.
- Έλεγχος της εισερχόμενης ταχυδρομικής αλληλογραφίας, σύμφωνα με τα σχετικά ταχυδρομικά έγγραφα.
- Παράδοση της αλληλογραφίας στις ταχυδρομικές αρχές, σύμφωνα με τα ταχυδρομικά έγγραφα.
- Αποδοχή και έλεγχος της εξερχόμενης από τις ταχυδρομικές αρχές αλληλογραφίας, σύμφωνα με τα ταχυδρομικά έγγραφα.
- Εξυπηρέτηση των μεταφορτωνόμενων αποστολών.
- Διεκπεραίωση των υποθέσεων απωλειών και ζημιών ταχυδρομηθέντων αντικειμένων και αναφορά στον μεταφορέα τέτοιων ανωμαλιών.
- Αναφορά στον μεταφορέα κάθε διαπιστούμενης στο handling του ταχυδρομείου ανωμαλίας.

#### 4.4.6. Πίστα

Περιλαμβάνει:

##### 4.4.6.1 Marshalling.

- Προμήθεια ή εξασφάλιση παροχής υπηρεσιών marshalling, κατά την άφιξη ή και την αναχώρηση.

##### 4.4.6.2 Στάθμευση του αεροσκάφους.

- α. Προμήθεια.  
β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση των wheel chocks.
- Τοποθέτηση ή και απομάκρυνση:
  - α. Landing gear box.
  - β. Engine blanking covers.
  - γ. Pilot - covers.
  - δ. Surface control locks.
  - ε. Talestands and/or aircraft tethering.
- α. Εξασφάλιση.  
β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση.

γ. Λειτουργία επίγειας μονάδας ηλεκτροδότησης (ground power unit - G.P.U.), για την προμήθεια της απαραίτητης ηλεκτρικής ενέργειας (προβλέπεται περιορισμός χρόνου).

#### **4.4.6.3. Επικοινωνία πίστας - αεροσκάφους.**

- Εξασφάλιση ακουστικών - προστατευτικών.
- Λειτουργία των επικοινωνιών πίστας - αεροσκάφους για:
  - α. Έναρξη λειτουργίας των μηχανών.
  - β. Άλλους σκοπούς.

#### **4.4.6.4. Φόρτωση - Εκφόρτωση.**

- Για μια περίοδο που πρέπει από κοινού να συμφωνηθεί:
  - α. Εξασφάλιση.
  - β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση των κατάλληλων κλιμακοστασίων για τους επιβάτες.
  - γ. Εξασφάλιση.
  - δ. Τοποθέτηση και απομάκρυνση των κατάλληλων φορτωτικών μηχανημάτων.
  - ε. Εξασφάλιση.
  - στ. Τοποθέτηση και απομάκρυνση κλιμακοστασίων στο flight deck.
- Εξασφάλιση.
  - α. Για τους επιβάτες.
  - β. Για το πλήρωμα.
  - γ. Της μεταφοράς τους από το αεροσκάφος, στους χώρους υποδοχής του αεροδρομίου.
- α. Εξασφάλιση.
- β. Λειτουργία των κατάλληλων μέσων για φόρτωση ή και εκ-φόρτωση.
- α. Εξασφάλιση.
- β. Λειτουργία των κατάλληλων μέσων για τη μεταφορά του φορτίου στα συμφωνημένα σημεία, όπως ζητηθεί, (παράδοση και παραλαβή των μηχανημάτων, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί).
- Περισυλλογή, παράδοση, παραλαβή φορτίων.
- α. Εκφόρτωση των φορτίων από το αεροσκάφος, επιστροφή των υλικών συσκευασίας, π.χ. περίδεσης (ιμάντες κ.λπ.), στο μεταφορέα.
- β. Φόρτωση, στοιβασία και ασφάλιση των φορτίων στο αεροσκάφος, σύμφωνα με τις οδηγίες και τους κανονισμούς του μεταφορέα. (Το κόστος των υλικών συσκευασίας μπορεί να συμπεριληφθεί στο κόστος).
- γ. Λειτουργία των συστημάτων φόρτωσης επί του αεροσκάφους, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.
- Φόρτωση, στοιβασία και ασφάλιση ειδικών φορτίων π.χ.

αλλοιώσιμων, ζώντων ζώων, πολύτιμων αντικειμένων, ειδησεογραφικών ταινιών, επικίνδυνων φορτίων και άλλων ειδικών φορτίων, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.

- Αναδιάταξη των φορτίων μέσα στο αεροσκάφος, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.
- Ασφάλιση και κλείδωμα των καταπακτών κ.λπ. του αεροσκάφους μετά το πέρας της φόρτωσης.
- Επαναπλήρωση των ballast bags του μεταφορέα με ballast εγκεκριμένο από τον μεταφορέα.
- Εξασφάλιση γεμάτων ballast bags.
- Εξασφάλιση της φύλαξης των φορτίων, με ιδιαίτερη προσοχή στα πολύτιμα και τα ευαίσθητα, κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά τους από το αεροσκάφος στους σταθμούς του αεροδρομίου.
- α. Εξασφάλιση του κατάλληλου αποθηκευτικού χώρου για,  
β. Τήρηση των εγγράφων με τα αποθέματα των ULD's του μεταφορέα, όπως έχει από κοινού συμφωνηθεί.

#### **4.4.6.5. Εκκίνηση του αεροσκάφους.**

- α. Εξασφάλιση.  
β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση.  
γ. Λειτουργία των απαραίτητων μονάδων για την ομαλή έναρξη λειτουργίας των κινητήρων κατά την αναχώρηση.

#### **4.4.6.6. Μέτρα ασφαλείας.**

- Άμεση αναφορά στον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του μεταφορέα κάθε ζημιάς, που παρατηρείται στο εξωτερικό ή το εσωτερικό του αεροσκάφους, ανεξάρτητα από τις αιτίες που την προκάλεσαν ή το χρόνο που συνέβη.
- α. Εξασφάλιση.  
β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση.  
γ. Λειτουργία των απαραίτητων πυροσβεστικών και άλλων προστατευτικών μέσων, που θα ζητηθούν.
- α. Προμήθεια ή  
β. Εξασφάλιση προσωπικού ασφαλείας του αεροσκάφους.

#### **4.4.6.7. Μετακίνηση του αεροσκάφους.**

- α. Εξασφάλιση,  
β. Τοποθέτηση και απομάκρυνση των απαραίτητων ελκτικών και ωθητικών μέσων.  
γ. Έλξη ή ώθηση του αεροσκάφους, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα (η δοκός έλξης πρέπει να εξασφαλίζεται από τον μεταφορέα, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά).
- Μετακίνηση του αεροσκάφους με δική του ισχύ, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.

#### **4.4.7. Εξυπηρέτηση αεροσκάφους**

Περιλαμβάνει:

##### **4.4.7.1. Εξωτερικό καθαρισμό.**

- Εκτέλεση του εξωτερικού καθαρισμού των παραθύρων του πιλοτηρίου.
- Εκτέλεση λογικού καθαρισμού του αεροσκάφους.
- Καθαρισμός των λερωμένων με λάδια επιφανειών του κινητήρα και του μηχανισμού προσγείωσης.
- Καθαρισμός των φτερών, των φλαπς, του κινητήρα και του μηχανισμού προσγείωσης.
- Καθαρισμός των παράθυρων της καμπίνας επιβατών.

##### **4.4.7.2. Εσωτερικό καθαρισμό.**

- Καθαρισμός και τακτοποίηση του θαλάμου διακυβέρνησης, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα και εάν προσδιοριστεί, υπό την επίβλεψη ατόμου εξουσιοδοτη-μένου από τον μεταφορέα:
  - α. άδειασμα των σταχτοδοχείων,
  - β. απομάκρυνση των σκουπιδιών,
  - γ. καθαρισμός των πτυσσόμενων τραπεζιών στην πλάτη των καθισμάτων και των ντουλαπιών,
  - δ. καθαρισμός των τραπεζιών του πληρώματος,
  - ε. καθαρισμός και σιγύρισμα των καθισμάτων,
  - στ. σφουγγάρισμα του πατώματος,
  - ζ. καθαρισμός - κατά αίτηση - των εσωτερικών παραπετασμάτων (κουρτινών).
- Ο απαραίτητος καθαρισμός και τακτοποίηση των:
  1. χώρων ανάπαυσης του πληρώματος, πέραν εκείνων του πιλοτηρίου,
  2. σαλονιών,
  3. μπαρ και ντουλαπιών που φυλάσσονται τα σκεύη τους,

4. καμπινών επιβατών,
5. τουαλετών,
6. ντουλαπιών επιβατών,
7. βεστιαρίων.

Ο καθαρισμός και η τακτοποίηση περιλαμβάνουν:

- α. άδειασμα των σταχτοδοχείων,
- β. απομάκρυνση των σκουπιδιών,
- γ. καθαρισμό της θήκης πίσω από το κάθισμα και των ντουλαπιών (racks) των επιβατών,
- δ. καθάρισμα και σφουγγάρισμα των τραπεζιών,
- ε. καθάρισμα και σφουγγάρισμα των καθισμάτων των επιβατών και των πτυσσόμενων τραπεζιδίων της πλάτης του καθίσματος,
- στ. καθάρισμα των μοκεττών κ.λπ. του πατώματος,
- ζ. καθάρισμα κάθε επιφάνειας των ντουλαπιών και των αποχωρητηρίων, πλύσιμο όλων των εσωτερικών επιφανειών (τοίχοι, καθρέφτες, λεκάνες κ.λπ.).
- η. απομάκρυνση όλων των αποτελεσμάτων της ναυτίας (σακκούλες), υπολείμματα φαγητών ή ποτών.

- Καθαρισμός και πλύσιμο των στηριγμάτων των ντουλαπιών, άδειασμα και καθάρισμα των δοχείων απορριμμάτων.
- Λεπτομερές καθάρισμα του πατώματος και των καλυμμάτων του.
- Καθαρισμός
- Καθαρισμός των παράθυρων της καμπίνας επιβατών.
- Καθαρισμός των αποθηκών του φορτίου και των καμπίνων στο χώρο του φορτίου.
- Δίπλωμα και τοποθέτηση των κουβερτών στα ντουλάπια. (τις κουβέρτες τις προμηθεύει ο μεταφορέας).
- Τακτοποίηση των χώρων ύπνου.
- Αλλαγή των καλυμμάτων:
  - α. Της κεφαλής των καθισμάτων.
  - β. Των μαξιλαριών.
- Διανομή στην καμπίνα και στις τουαλέτες των αντικειμένων, που επιθυμεί και προμηθεύει ο μεταφορέας.
- Εξουδετέρωση δυσάρεστων οσμών από το αεροσκάφος. Τα υλικά τα προμηθεύει ο μεταφορέας.

#### **4.4.7.3. Εξυπηρέτηση τουαλέτας.**

- Εξασφάλιση, τοποθέτηση και απομάκρυνση της μονάδας εξυπηρέτησης τουαλέτας. Άδειασμα, καθάρισμα και γυάλισμα της τουαλέτας, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.

#### **4.4.7.4. Υδροδότηση.**

- Εξασφάλιση, τοποθέτηση και απομάκρυνση της μονάδας υδροδότησης. Επαναπλήρωση των δεξαμενών νερού με νερό, τις προδιαγραφές του οποίου καθορίζει ο μεταφορέας.

#### **4.4.7.5. Θέρμανση - Ψύξη.**

- Εξασφάλιση, τοποθέτηση, λειτουργία και απομάκρυνση των μονάδων ψύξης και θέρμανσης αντίστοιχα.

#### **4.4.7.6. Απομάκρυνση χιονιού, πάγου.**

- Απομάκρυνση του χιονού από το αεροσκάφος, χωρίς τη χρήση αποψυκτικής μονάδας.
- Εξασφάλιση, τοποθέτηση, λειτουργία και απομάκρυνση της αποψυκτικής μονάδας.

#### **4.4.7.7. Εφόδια καμπίνας.**

- Επανατακτοποίηση της καμπίνας με την απομάκρυνση ή ορθή επανατοποθέτηση των εφοδίων καμπίνας. Χειρισμός των αντικειμένων αναψυχής εν πτήσει, όπως συμφωνείται.

#### **4.4.8. Καύσιμα και λιπαντικά**

Περιλαμβάνουν:

##### **4.4.8.1. Πρόσθεση ή και αφαίρεση καυσίμων.**

- Επαφή με τους προμηθευτές.
- Επιθεώρηση των εργαλείων καθαρισμού από καύσιμα - λάδια.
- Προετοιμασία του αεροσκάφους για ανεφοδιασμό ή αφαίρεση καυσίμων.
- Επιθεώρηση της διαδικασίας αυτής.

- Έλεγχος της παραδιδόμενης ποσότητας.
- Απομάκρυνση του νερού από τις δεξαμενές καυσίμων του αεροσκάφους.

#### **4.4.8.2. Επαναπλήρωση λιπαντικών και υγρών.**

- Επαφή με προμηθευτές.
- Επιστασία της λειτουργίας επαναπλήρωσης.
- Εξασφάλιση, τοποθέτηση, λειτουργία, απομάκρυνση των ειδικών μέσων επαναπλήρωσης.

#### **4.4.9. Συντήρηση αεροσκάφους**

Περιλαμβάνει:

##### **4.4.9.1.Συνήθειες υπηρεσίες.**

- Πραγματοποίηση της απαιτούμενης επιθεώρησης γραμμής, σύμφωνα με τις τρέχουσες οδηγίες του μεταφορέα.
- Υπογραφή στα βιβλία του αεροσκάφους σχετικής βεβαίωσης,για την πραγματοποίηση της προαναφερθείσας επιθεώρησης γραμμής.
- Καταγραφή στα βιβλία αυτά των παρατηρήσεων που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.
- Πραγματοποίηση τού πριν την απογείωση ελέγχου στο άμεσο πριν την αναχώρηση διάστημα.
- Εξασφάλιση εκπαιδευμένου προσωπικού, για να βοηθήσει το ιπτάμενο πλήρωμα και το προσωπικό εδάφους στην πραγματοποίηση της επιθεώρησης

##### **4.4.9.2. Έκτακτες υπηρεσίες.**

- Επισκευή, στο επίπεδο που απαιτεί ο μεταφορέας, των ελαττωμάτων που είναι καταγραμμένα στο βιβλίο του αεροσκάφους, είτε από αναφορά του πληρώματος, είτε από διαπίστωση κατά την επιθεώρηση. Όμως, για σοβαρότερες επισκευές πρέπει να καταρτισθεί ειδική συμφωνία ανάμεσα στο μεταφορέα και την επιχείρηση προσφοράς υπηρεσιών τεχνικής εξυπηρέτησης.



- Καταγραφή στο βιβλίο του αεροσκάφους κάθε πραγματοποιηθείσας επισκευής και υπογραφή.
- Αναφορά στην τεχνική βάση του μεταφορέα, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα, των τεχνικών ανωμαλιών και των πραγματοποιηθεισών ενεργειών για την επιδιόρθωσή τους.
- Διατήρηση των τεχνικών εγχειριδίων, των σημειώσεων, των καταλόγων κ.λπ. του μεταφορέα.
- Εξασφάλιση μηχανολογικών διευκολύνσεων, εργαλείων και εφοδίων στο βαθμό που είναι δυνατό.

#### **4.4.9.3. Εξυπηρέτηση εφοδίων.**

- α. Συλλογή των τελωνειακών διασαφήσεων.
- β. Διαχείριση των ανταλλακτικών, των μονάδων ισχύος ή και των εφοδίων.
- Εξασφάλιση περιοδικής επιθεώρησης των ανταλλακτικών και των μονάδων ισχύος του μεταφορέα.
- Εξασφάλιση του απαραίτητου χώρου αποθήκευσης για φύλαξη των ανταλλακτικών και των ειδικών εφοδίων του μεταφορέα.
- Εξασφάλιση του αναγκαίου χώρου αποθήκευσης για τις μονάδες ισχύος του μεταφορέα.

#### **4.4.9.4. Χώρος στάθμευσης και στέγασης αεροσκάφους.**

- Εξασφάλιση ή διακανονισμός για εξασφάλιση του αναγκαίου χώρου στάθμευσης του αεροσκάφους.
- Εξασφάλιση ή διακανονισμός για εξασφάλιση του αναγκαίου χώρου για στέγαση του αεροσκάφους

#### ***4.4.10. Λειτουργίες πτήσης και διοίκησης πληρώματος***

Περιλαμβάνει:

##### **4.4.10.1. Γενικά.**

- Πληροφόρηση του μεταφορέα για κάθε γνωστό πρόγραμμα- σχέδιο, που επιδρά στις προσφερόμενες υπηρεσίες και διευκολύνσεις, περιλαμβάνοντάς το σε αυτές στις περιοχές της αρμοδιότητάς του.
- Τήρηση πλήρως ενημέρων όλων των απαραίτητων εγχειριδίων και

οδηγιών, τις οποίες υποχρεούται ο μεταφορέας να δώσει και βεβαίωση ότι είναι διαθέσιμοι όλοι οι απαραίτητοι τύποι εγγράφων.

- Μετά την εξέταση των οδηγιών του μεταφορέα, πρόταση για την αναγκαία δραστηριοποίηση του κυβερνήτη σε περίπτωση λειτουργικών ανωμαλιών ή μετεωρολογικών συνθηκών, τις διαθέσιμες εξυπηρέτηση και διευκολύνσεις εδάφους, τις δυνατότητες για εξυπηρέτηση του αεροσκάφους και την αίτηση για επισκευές.
- Δημιουργία και διατήρηση του φακέλου του ταξιδιού, με συλλογή όλων των εγγράφων που προσδιορίζει ο μεταφορέας, όλων των αποσταλέντων και ληφθέντων μηνυμάτων και διάθεση αυτού του φακέλου, σύμφωνα με τις οδηγίες του μεταφορέα.

#### **4.4.10.2. Προετοιμασία για αναχώρηση της πτήσης από το αεροδρόμιο.**

- Διακανονίζει την προμήθεια όλων των μετεωρολογικών εγγράφων και πληροφοριών αεροπλοήγησης για κάθε πτήση.
- Αναλύει τις υφιστάμενες επιχειρησιακές συνθήκες και:
  - α. προετοιμάζει ή ζητά,
  - β. υπογράφει,
  - γ. διαθέτει το πρόγραμμα πτήσης σύμφωνα με τις οδηγίες και τα στοιχεία που προμηθεύεται από τον μεταφορέα.
- - α. Προετοιμάζει ή ζητά,
  - β. υπογράφει,
  - γ. αρχειοθετεί το ATS (Air Traffic Services) flight plan.
- Εξοπλίζει το πλήρωμα κατά τη διάρκεια επαρκούς ενημέρωσης.
- Προετοιμάζει και υπογράφει την εντολή ανεφοδιασμού με καύσιμα.
- Παραλαμβάνει από το αεροσκάφος τα έγγραφα των λειτουργιών πτήσης, όπως έχει προσδιοριστεί από τον μεταφορέα, παίρνοντας υπογραφή από τον εντεταλμένο κυβερνήτη, όπου αυτό απαιτείται.
- Εξασφαλίζει τη μονάδα παροχής εξυπηρέτησης εδάφους, με τα απαιτούμενα στοιχεία βάρους και καυσίμων.

#### **4.4.10.3. Προετοιμασία αναχώρησης της πτήσης από σημείο διαφορετικό του αεροδρομίου αναχώρησης.**

- Αναλύει τις επιχειρησιακές συνθήκες και:
  - α. Προετοιμάζει ή ζητά ή διαθέτει το επιχειρησιακό πρόγραμμα πτήσης, σύμφωνα με τις οδηγίες και τα στοιχεία που προμηθεύει ο μεταφορέας.

β. Αποστέλλει στο μεταφορέα, ή στον αντιπρόσωπό του στο αεροδρόμιο αναχώρησης, το operational και το ATS flight plan, περιλαμβανόμενων και των πληροφοριών της ενημέρωσης του πληρώματος (briefing).

#### **4.4.10.4. Βοήθεια κατά τη διάρκεια της πτήσης.**

- Παρακολουθήση της εξέλιξης της πτήσης μέσα από τα μηνύματα πορείας της πτήσης, του σχεδίου της πτήσης και της αναφοράς θέσης.
- Ενημερώνει τον αντιπρόσωπο του μεταφορέα για την επίγεια εξυπηρέτηση, σχετικά με την εξέλιξη της πτήσης.
- Βοηθά την πτήση - όπως του ζητηθεί - και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την ασφαλή και αποτελεσματική επαφή, σύμφωνα με το σχέδιο πτήσης.
- Παρακολουθεί την πορεία της πτήσης, μέχρι την εμβέλεια του VHF και προσφέρει την απαραίτητη βοήθεια.
- Προβαίνει στις ενδεικνυόμενες άμεσες ενέργειες σε περίπτωση ανωμαλιών κατά τη διάρκεια της πτήσης, σύμφωνα με τις προφορικές ή γραπτές οδηγίες του μεταφορέα.
- Καταγράφει και ενημερώνει - όπως έχει προσδιοριστεί με λεπτομέρεια από τον μεταφορέα - για κάθε γεγονός λειτουργικής φύσης (καθυστερήσεις, οποιεσδήποτε παρεκκλίσεις από το πρόγραμμα, μηχανικές βλάβες κ.λπ.).
- Προσφέρει βοήθεια κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης του αεροδρομίου προορισμού προς το κοντινότερο δυνατό να δεχθεί τη σχετική ευθύνη στις περιπτώσεις:
  - α. Απώλειας επικοινωνίας.
  - β. Αντίξων καιρικών συνθηκών,
  - γ. Ασφάλειας του αεροσκάφους.
  - δ. Επικίνδυνων καταστάσεων.Είναι ανεπιθύμητο να σταματήσουν οι υπηρεσίες αυτές εντός των ορίων της περιοχής. Παρόμοιες συνθήκες μπορεί να κάνουν επιθυμητή τη μεταφορά αυτών των υπηρεσιών στην επόμενη περιοχή, πριν την υπέρβαση των ορίων της από το αεροσκάφος.
- Προσφέρει εφόσον ζητηθεί, επικοινωνιακή βοήθεια στην πτήση και πέρα από τα όρια του VHF.

#### **4.4.10.5. Δραστηριότητες πριν την πτήση.**

- Δέχεται σύντομη ενημέρωση από το επιβιβαζόμενο πλήρωμα, διανέμει τις εκθέσεις και τους τύπους των εγγράφων στα γραφεία που τους αφορούν, κυβέρνηση, μεταφορέα κ.λπ.

#### **4.4.10.6. In flight Re-distatch.**

- Αναλύει τις μετεωρολογικές πληροφορίες και τις λειτουργικές συνθήκες της πτήσης - για τροποποίηση του αεροδρομίου προορισμού - υπολογίζοντας και σχεδιάζοντάς το σύμφωνα με τα στοιχεία που χορηγούνται από το αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης και ενημερώνει τον υπεύθυνο κυβερνήτη για τα αποτελέσματα των ενεργειών αυτών.

#### **4.4.10.7. Διοίκηση πληρώματος.**

- Εκτελεί - υλοποιώντας κοινή συμφωνία - τις υπηρεσίες διοίκησης του πληρώματος.

#### **4.4.11. Μεταφορά επιφανείας (εδάφους)**

##### **4.4.11.1. Προβαίνει σε όλους τους απαραίτητους διακανονισμούς, για τη μεταφορά:**

- α. των πληρωμάτων,
- β. των επιβατών,
- γ. των αποσκευών,
- δ. των εμπορευμάτων, ανάμεσα:
  - α. στο αεροδρόμιο και στο σταθμό της πόλης,
  - β. στο αεροδρόμιο και σε άλλα συμφωνημένα σημεία,
  - γ. σε διαφορετικούς σταθμούς μέσα στο ίδιο το αεροδρόμιο.

##### **4.4.11.2. Προβαίνει σε όλους τους απαραίτητους διακανονισμούς, για ειδικές μεταφορές, λαμβάνοντας υπ' όψη τους περιορισμούς λόγω των τοπικών δυνατοτήτων.**

#### **4.4.12. Υπηρεσίες τροφοδοσίας**

Περιλαμβάνουν:

##### **4.4.12.1 Επαφές και Διεύθυνση.**

- Επαφές με τον προμηθευτή τροφοδοσίας του μεταφορέα.
- Ικανοποίηση των αιτημάτων του αντιπροσώπου του μεταφορέα.
- Συμπλήρωση των καταστάσεων με τα επιστρεφόμενα αποθέματα ειδών τροφοδοσίας και άλλων δικαιολογητικών εγγράφων.
- Διατήρηση των αποθεμάτων στα συμφωνημένα επίπεδα.
- Συσκευασία και αποστολή δεμάτων τροφοδοσίας κατά τη συμφωνία.

#### **4.4.12.2. Εξυπηρέτηση της τροφοδοσίας στην πίστα.**

- Φόρτωμα στο, ξεφόρτωμα από το αεροσκάφος και στοιβασία των ειδών τροφοδοσίας.
- Μεταφορά των φορτίων τροφοδοσίας στο αεροσκάφος.
- Μεταφορά των φορτίων τροφοδοσίας ανάμεσα στο αεροσκάφος και σε συμφωνημένα σημεία.

#### **4.4.12.3. Αποθήκευση.**

- Προμηθεύει, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μεταφορέα, τις ακόλουθες υπηρεσίες αποθήκευσης:
  - α. δεσμεύει στο τελωνείο και
  - β. αποδεσμεύει από το τελωνείο εφόδια τροφοδοσίας,
  - γ. κλιματισμό,
  - δ. ψύξη,
  - ε. κατάψυξη.
- Αποθηκεύει για το μεταφορέα:
  - α. τα εφόδια τροφοδοσίας,
  - β. τα αναλώσιμα είδη,
  - γ. τα αποθέματα τροφών,
  - δ. τα αποθέματα κυλικείου.

#### **4.4.12.4. Υπηρεσίες καθαρισμού.**

- Άδειασμα, πλύσιμο και καθαρισμός των κινητών εφοδίων τροφοδοσίας.
- Διακανονίζει το καθαρίσμα ή και το πλύσιμο των κουβερτών και των λινών της καμπίνας.
- Απομακρύνει και αν ζητηθεί καταστρέφει, σύμφωνα με τους τοπικούς

κανονισμούς, ή και τις οδηγίες του μεταφορέα, τις εναπομείνουσες από τις εισερχόμενες πτήσεις τροφές και υλικά.

#### **4.4.12.4.1 Προετοιμασία.**

Ξαναγεμίζει τις κινητές δεξαμενές με ζεστό ή και παγωμένο πόσιμο νερό, οι προδιαγραφές του οποίου, πρέπει να πληρούν τις οδηγίες του μεταφορέα.

- Προετοιμάζει και μαζεύει για παράδοση:
  - α. υλικά και δέματα,
  - β. τις προμήθειες των bars, της τροφοδοσίας ή και άλλων αγαθών, σύμφωνα με τις προσυμφωνημένες προδιαγραφές.

#### **4.4.13. Εποπτεία, Επίβλεψη και Διοίκηση**

Περιλαμβάνουν:

##### **4.4.13.1. Λειτουργίες εποπτείας προ, κατά τη διάρκεια και μετά την πτήση.**

- Καταβάλλει την απαραίτητη προσοχή, εποπτεύει και συντονίζει στο αεροδρόμιο την παροχή της επίγειας εξυπηρέτησης, από τους συμβεβλημένους με τον μεταφορέα τρίτους.
- Συνεργάζεται σε ό,τι του ζητηθεί με τον ή τους διορισμένους από τον μεταφορέα αντιπροσώπους.
- Επιβεβαιώνει ότι οι επιχειρήσεις παροχής επίγειας εξυπηρέτησης είναι έγκαιρα ενημερωμένες με τα στοιχεία της πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και των εναλλακτικών πιθανοτήτων.
- Ελέγχει την επάρκεια του αριθμού και της προετοιμασίας του πληρώματος, των εφοδίων, των προμηθειών και την προσφορά των υπηρεσιών των επιχειρήσεων παροχής επίγειας εξυπηρέτησης.
- Ελέγχει τις προετοιμασίες των εγγράφων.
- Βεβαιώνεται ότι οι επισημάνσεις για συγκεκριμένες απαιτήσεις του μεταφορέα έχουν δοθεί σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Ελέγχει ότι όλα τα φορτία, συμπεριλαμβανομένων και των απαραίτητων φορτωτικών εγγράφων, θα είναι έγκαιρα έτοιμα για φόρτωση στην πτήση.
- Επιβιβάζεται στο αεροσκάφος αμέσως μετά την άφιξή του και έρχεται σε επαφή με το πλήρωμα.
- Δέχεται μια γρήγορη ενημέρωση και παρέχει ενημέρωση σχετικά με ανωμαλίες και αλλαγές στο πρόγραμμα της πτήσης κ.λπ.
- Επιβλέπει και συντονίζει την παροχή εξυπηρέτησης εδάφους, αποφασίζοντας για έκτακτα θέματα που θα προκύψουν.

- Ελέγχει την αποστολή των επιχειρησιακών μηνυμάτων.
- Ελέγχει την πορεία των αποσκευών, του φορτίου, του ταχυδρομείου και των lost and found δεμάτων, ακολουθώντας τα, αν κριθεί απαραίτητο.
- Επισημαίνει ανωμαλίες στα αποθέματα του σταθμού και ενημερώνει το διορισμένο αντιπρόσωπο του μεταφορέα, σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες.

#### **4.4.13.2. Λειτουργίες Διοίκησης.**

- Καθιερώνει και τηρεί τις τοπικές διαδικασίες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μεταφορέα.
- Σύμφωνα με τις απαιτήσεις, προβαίνει σε ενέργειες σχετικά με όλες τις επαφές που αφορούν στο μεταφορέα.
- Προετοιμάζει, αποστέλλει και αρχειοθετεί αναφορές, στατιστικά στοιχεία και έγγραφα και εκτελεί κάθε άλλο διοικητικό καθήκον, που πιθανόν να ζητηθεί από το μεταφορέα ή από τις τοπικές συνθήκες.
- Συντηρεί τα εγχειρίδια, τις εγκυκλίους κ.λπ. του μεταφορέα, που αφορούν στην εκτέλεση των υπηρεσιών.
- Ελέγχει και υπογράφει για λογαριασμό του μεταφορέα, τιμολόγια, εντολές προμηθειών, τις χρεώσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών handling, εντολές εργασίας κ.λπ., όπως έχει συμφωνηθεί με τον μεταφορέα.

## ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦ.4

### Διαδίκτυο:

1. Wikipedia, the free encyclopedia ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org)
2. Υ.Π.Α. Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=121>
3. Υ.Π.Α. Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=122>
4. Υ.Π.Α. Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=123>
5. Υ.Π.Α.Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=124>
6. Υ.Π.Α.Κρατικός Αερολιμένας Κω ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=125>
7. Υ.Π.Α.Κρατικός Αερολιμένας Χανίων ημερ.πρόσβασης [15/12/2009] <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=434>
8. FLIGHT MEMORY.COM-ENCYCLOPEDIA ημερ.πρόσβασης [17.12.2009] <http://www.flightmemory.com/encyclopedia/>
9. OLYMPIC AIR ημερ.πρόσβασης [17/12/2009] [www.olympicair.com](http://www.olympicair.com)
10. Ελληνική Στατιστική Αρχή ημερ.πρόσβασης [18/12/2009] <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

### Βιβλία:

1. Αθ.Λέκκας(1997).Αεροδρόμιο-Λειτουργία και Εξυπηρέτηση Πελατών.Εκδόσεις Έλλην, **Κεφ.8 Αρχές Αεροδρομίου και Αεροσταθμός σσ. 58-62**
2. Ιωάννης Σ. Λαϊνός(1999).Οικονομική Εναέριων Μεταφορών. Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης, **Κεφ.10-Παρ10.11 Τα ελληνικά αεροδρόμια σσ. 225 Κεφ.13 Επίγεια Εξυπηρέτηση επιβατών και αεροσκαφών(Ground Handling) σσ. 310-328**



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ‘ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ’

#### 5.1 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η έναρξη λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στις 28 Μαρτίου του 2001 σηματοδότησε μια νέα εποχή για την Ελλάδα στον τομέα των αερομεταφορών.

Το νέο, υπερσύγχρονο αεροδρόμιο άλλαξε την εικόνα της ελληνικής πρωτεύουσας και εξελίχθηκε γρήγορα στον πιο σημαντικό κόμβο εναέριων μετακινήσεων στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Από την αρχή της λειτουργίας του, ο νέος αερολιμένας κατέκτησε την εμπιστοσύνη των επιβατών και των αεροπορικών εταιρειών, λαμβάνοντας κορυφαίες διακρίσεις. Σήμερα θεωρείται ένα από τα καλύτερα και ασφαλέστερα αεροδρόμια στον κόσμο και συνεχίζει την ανοδική πορεία του χάρη στη διαρκή βελτίωση των λειτουργιών του.

Η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1996 με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου και ιδιωτικής κοινοπραξίας υπό τη γερμανική εταιρεία 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 τη μέθοδο BOOT (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 (Μετοχική Σύνθεση).

Πέρα από την Διοίκηση του ΔΑΑ στη λειτουργία του αεροδρομίου συμμετέχουν και άλλοι φορείς όπως:

**Η Υ.Π.Α.**, και συγκεκριμένα το τμήμα ηλεκτρονικών και ραδιοβοηθημάτων. Είναι αρμόδιο για την εγκατάσταση, τη συντήρηση και την ασφαλή – συνεχή λειτουργία των ραδιοβοηθημάτων.

**Η Υ.Π.Α. πάλι**, μέσω του τμήματος Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας που είναι αρμόδιο για τον διαχωρισμό των αεροσκαφών στον αέρα και στην περίπτωση του Ελ. Βενιζέλος και για τον διαχωρισμό των αεροσκαφών στο έδαφος.

**Οι αεροπορικές εταιρίες**, οι οποίες διαθέτουν προσωπικό εδάφους αλλά και λειτουργικές διαδικασίες εναρμονισμένες με το εκάστοτε αερο-δρόμιο.

**Οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης (Ground Handlers)** οι οποίοι επιχειρούν στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, βάσει διαγωνισμού και υπεύθυνος φορέας για την λειτουργία τους είναι η Υ.Π.Α., η οποία τους έχει αδειοδοτήσει.

Επίσης θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι ο ΔΑΑ δεν είναι regulator (νομοθέτης) αλλά operator (διαχειριστής). Regulator είναι η Υ.Π.Α.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο. Χάρη στην προνομιακή γεωγραφική 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 ένα ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για το λεκανοπέδιο της Αττικής.

Η δραστηριότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) δεν περιορίζεται στο αερομεταφορικό έργο του. Στοχεύοντας στη διαρκή ανάπτυξη, ο ΔΑΑ προσελκύει σημαντικές επενδύσεις, αξιοποιεί συστηματικά την ακίνητη περιουσία του, αναπτύσσει εμπορική δραστηριότητα μεγάλης κλίμακας και εξάγει τεχνογνωσία στον τομέα της Πληροφορικής και των Τηλεπικοινωνιών. Με το εύρος της επιχειρηματικής και κοινωνικής δραστηριότητάς του, ο ΔΑΑ συμβάλλει αποφασιστικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

## 5.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει ως εταιρικό στρατηγικό στόχο να δημιουργεί αξία για όλους τους συμμετόχους και να προσφέρει στους πελάτες του υπηρεσίες με την καλύτερη δυνατή σχέση ποιότητας/ τιμής. Η επιχειρηματική στρατηγική, που εφαρμόζεται για την επίτευξη του στόχου έχει δύο σκέλη:

1. Την αεροναυτιλιακή στρατηγική, η οποία στοχεύει στη συνεχή υποστήριξη και αύξηση της παρούσας κίνησης και στην ανάπτυξη της περιφερειακής αγοράς καθώς και στην αύξηση της κίνησης μέσω των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.
2. Τη μη-αεροναυτιλιακή στρατηγική που στοχεύει στην ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας για τον επιβάτη και επισκέπτη του αεροδρομίου, την εκμετάλλευση και την ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας καθώς και την διαχείριση και προώθηση ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων.

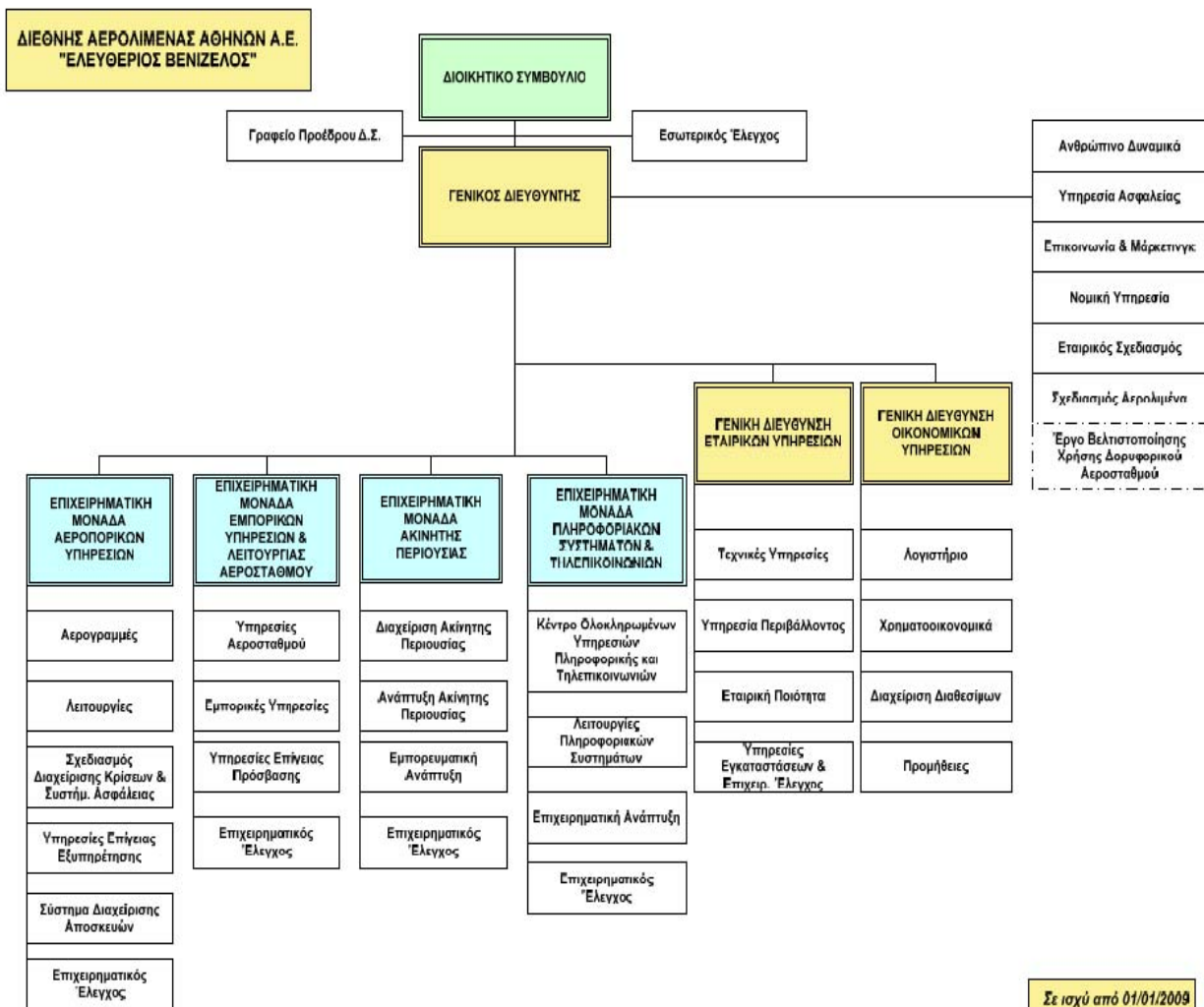
Συγχρόνως ο Δ.Α.Α λειτουργεί έχοντας έναν υπεύθυνο, κοινωνικά και περιβαλλοντικά, ρόλο και παρέχοντας σε όλους τους συμμετόχους του ένα

επιχειρησιακό και εργασιακό περιβάλλον που ικανοποιεί τις αυξανόμενες απαιτήσεις για ασφάλεια και προστασία.

### 5.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Η βάση στην οργάνωση και τη λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα των Αθηνών ξεκινά από το Διοικητικό Συμβούλιο και κατ' επέκταση από τον Γενικό Διευθυντή. Στην πυραμίδα της οργάνωσης και της λειτουργίας του αεροδρομίου ακολουθούν τέσσερις επιχειρηματικές μονάδες ( η Επιχειρηματική Μονάδα Αεροπορικών Υπηρεσιών , η Επιχειρηματική Μονάδα Εμπορικών Υπηρεσιών και Λειτουργίας Αεροσταθμού , η Επιχειρηματική Μονάδα Ακίνητης Περιουσίας και η Επιχειρηματική Μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών ) καθώς και 2 Γενικές Διευθύνσεις ( Γενική Διεύθυνση Εταιρικών Υπηρεσιών και Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών )

#### 5.3.1 ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ



## **5.4 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Η επιχειρηματική Μονάδα Αεροπορικών Υπηρεσιών έχει την ευθύνη να συντονίσει, να εποπτεύσει και να ελέγξει την λειτουργία του αεροδρομίου (με 213 υπαλλήλους) .Εγγυάται την ασφαλή ,εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του αεροδρομίου ενώ παράλληλα παρέχει υπηρεσίες και εγκαταστάσεις υψηλής ποιότητας στους αερομεταφορείς. Λεπτομερώς η επιχειρηματική μονάδα αεροπορικών υπηρεσιών περιλαμβάνει :

### **5.4.1.Ανώτεροι Υπάλληλοι Μονάδας Αεροπορικών Υπηρεσιών:**

Οι Ανώτεροι Υπάλληλοι Μονάδας Αεροπορικών Υπηρεσιών εξασφαλίζουν ασφαλή, τακτική και ικανή λειτουργία όλο το 24ωρο του αερολιμένα σύμφωνα με τους εφαρμόσιμους κανόνες και τους κανονισμούς, το εγχειρίδιο διαδικασιών αεροδρομίων, το σχέδιο ασφάλειας αερολιμένων και τις τυποποιημένες λειτουργικές διαδικασίες. Κατά τη διάρκεια κάθε βάρδιας, οι Ανώτεροι υπάλληλοι της Μονάδας καθοδηγούν μια στενή ομάδα αρμόδια για τις συγκεκριμένες λειτουργίες του αερολιμένα που αποτελείται από τον ανώτερο επόπτη του Κέντρου Λειτουργιών των Αεροπορικών Υπηρεσιών, τον επόπτη των αιθουσών αναχωρήσεων και επιβιβάσεων , τον επόπτη των τερματικών σταθμών και τον επόπτη γενικής ασφάλειας, τον μηχανικό βάρδιας, τους επόπτες συστημάτων διαχείρισης αποσκευών, τον επόπτη του τμήματος πληροφοριών των τερματικών σταθμών και τον συντονιστή διοικητικών μονάδων εδάφους. Οι ανώτεροι υπάλληλοι μονάδας αεροπορικών υπηρεσιών ελέγχουν και συνδέουν τους ρόλους όλων των χρηστών μέσα στα όρια του αερολιμένα κατά τη διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας όπως και κατά τη διάρκεια των έκτακτων αναγκών. Επίσης είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης αερολιμένων, τη διαχείριση του Διαχειριστικού κέντρου κρίσης και για το συντονισμό των μέτρων έκτακτης ανάγκης και πιθανότητας σε οποιοδήποτε απρόβλεπτες περιστάσεις. Οι ανώτεροι υπάλληλοι μονάδας είναι το αρχικό σημείο της επαφής με όλους τους χρήστες αερολιμένων, το ευρύ κοινό, και εμπορικές επιχειρήσεις καθώς επίσης την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, την αστυνομία, το Τελωνείο, των συμβεβλημένων , των αερογραμμών και επίγειων χειριστών όσον αφορά καθημερινές διαδικασίες. Οι ανώτεροι υπάλληλοι της μονάδας υποκαθιστούν και εκπροσωπούν τον Γενικό Διευθυντή της μονάδας αλλά είναι και οι δικαιούχοι της άδειας λειτουργίας αερολιμένων στη θέση του Γενικού Διευθυντή .

#### 5.4.2 Υπεύθυνοι συντονισμού υποδοχής αεροδρομίου

Οι υπεύθυνοι συντονισμού υποδοχής αεροδρομίου παρακολουθούν ,ελέγχουν και προτείνουν τρόπους για τη βελτίωση της υποδοχής του αεροδρομίου.Σε αυτό το πλαίσιο οι υπεύθυνοι συντονισμού υποδοχής συμμετέχουν σε παγκόσμια συνέδρια της IATA όπου προωθούν τις υπηρεσίες του Ελ Βενιζέλος στις εν δυνάμει και στις υποψήφιες για συνεργασία αεροπορικές εταιρείες καθώς και συλλέγουν πληροφορίες για τις υπηρεσίες υποδοχής άλλων ανταγωνιστικών αεροδρομίων.

Η δεύτερη αποστολή τους είναι η δήλωση χωρητικότητας.Η χωρητικότητα είναι ένα ζήτημα μέγιστης σημασίας γι' αυτό και η διοίκηση του αεροδρομίου μαζί με την μονάδα αεροπορικών υπηρεσιών πασχίζουν να αλλάξουν τους περιοριστικούς όρους ώστε να επιτευχθεί η πλήρης εκμετάλλευση χώρου και η ζήτηση κίνησης από τις αεροπορικές εταιρείες να ικανοποιηθεί.

Η επιχειρηματική μονάδα ενσωματώνει τα ακόλουθα τμήματα:

-Λειτουργίες

-Αερογραμμές

-Σχεδιασμός Διαχείρισης Κρίσεων και Συστημάτων Ασφαλείας

-Υπηρεσίες Επίγειας εξυπηρέτησης

-Σύστημα Διαχείρισης αποσκευών

-Επιχειρηματικός Έλεγχος

#### 5.4.3 Λειτουργίες

Το τμήμα 'Λειτουργίες' είναι αρμόδιο για την ομαλή διεξαγωγή όλων των Υπηρεσιών του Αερολιμένα επί 24ώρου βάσεως και εξασφαλίζει την κατάλληλη εφαρμογή τους.

Πιο συγκεκριμένα οι λειτουργίες που βρίσκονται υπό την ευθύνη του τμήματος είναι οι ακόλουθες και διοικούνται από τους κάτωθι:

- **Ανώτεροι Επόπτες Τμήματος Λειτουργιών**

- **Οι ανώτεροι επόπτες** είναι αρμόδιοι για την ομαλή διεξαγωγή των λειτουργιών του τμήματος και επιβλέπουν τις διαδικασίες του Αεροδρομίου.

- **Ο διευθυντής του τμήματος** είναι αρμόδιος σε συνεργασία με τους ανώτερους υπαλλήλους της επιχειρηματικής μονάδας Αεροπορικών Υπηρεσιών για να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να βελτιστοποιηθεί η κανονική λειτουργία του αερολιμένα.

Επίσης είναι αρμόδιος για τον αποδοτικό συντονισμό των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης

- **Τομέας πυλών εισόδου/εξόδου επιβατών και καταμερισμού χώρων:**

Ο τομέας αυτός εξασφαλίζει ασφαλή, τακτική και αποδοτική κυκλοφορία αεροσκαφών αποτελούμενη από τα γκισέ Check-In, Πύλες επιβατών και χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών .

- **Τομέας διαχείρισης δεδομένων πτήσεων :**

- Επεξεργάζεται, ελέγχει και ποσολογεί όλα τα εσωτερικά και εξωτερικά στοιχεία εισερχομένων πτήσεων και την ισχύ τους και επιτρέπει στα στοιχεία να εισαχθούν στη λειτουργική βάση δεδομένων του Αερολιμένα προς όφελος των επιβατών

- Παρακολουθεί τις συχνότητες κίνησης για να διαμορφώσει τον πίνακα αφίξεων / αναχωρήσεων

- Χειρίζεται το Ραντάρ ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για να λάβουν ή για να επιβεβαιώσουν τους πραγματικούς χρόνους

- **Τομέας Σχεδιασμού και προγραμματισμού Αεροπορίας**

- Ο τομέας αυτός εξασφαλίζει εποχιακό και τακτικό προγραμματισμό στη λειτουργική βάση για τα εξής:

- Την έγκαιρη απόκτηση των Slots και το πρόγραμμα πτήσης, όπως και την αποδοτική διανομή του προγράμματος και των λειτουργικών στοιχείων πτήσης στην κοινότητα αερολιμένων.

- Την έγκαιρη κατοχύρωση και κατανομή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και των πυλών επιβατών για την επόμενη εποχή και την επόμενη εβδομάδα σύμφωνα με τους περιορισμούς και τους κανόνες του εγχειριδίου των δικαιωμάτων αεροσκαφών καθώς και την καλύτερη χρησιμοποίηση των πόρων του αεροδρομίου και των προτιμήσεων αερογραμμών.

- Ανάλυση χρήσης ταχυδρομείου

- Έλεγχος ταχυδρομικών πτήσεων και έλεγχοι ακεραιότητας στοιχείων και διάταξη των αναλυτικών στατιστικών στοιχείων στην κοινότητα του αερολιμένα

- Απόδοση των μελετών για μελλοντικούς λόγους προγραμματισμού (π.χ. Προγραμματισμός δυνατότητας), με την ανάπτυξη των αναγκαίων "σχεδίων πτήσης" και της κατανομής Stand/ Gate/ Counter για να αξιολογήσει την απαίτηση

#### 5.4.4 Αερογραμμές

Το τμήμα αερογραμμών παρέχει την ομαλή, γρήγορη και ασφαλή κυκλοφορία των επιβατών, του φορτίου και των αεροσκαφών στον αερολιμένα του αεροδρομίου.

##### Δομή

Οι υπηρεσίες σε αυτό τον τομέα αποτελούνται από έναν επικεφαλής, έναν συντονιστή και τους αρμόδιους υπαλλήλους (5). Οι ακόλουθες μονάδες ανήκουν στο τμήμα λειτουργιών του αεροδρομίου:

- **Έλεγχος αερολιμένα και μονάδα επιθεώρησης (32)**

Οι ειδικοί ελέγχου & επιθεώρησης αερολιμένα και οι επόπτες καθήκοντος έχουν την επίσημη ευθύνη να αποκριθούν στα σχετικά με την ασφάλεια προβλήματα ενώ συγχρόνως διατηρούν στενή σχέση με τις αερογραμμές, τους διαχειριζόμενους πράκτορες και άλλα συμβαλλόμενα μέρη που συμμετέχουν σε διαδικασίες, εξασφαλίζοντας ότι οι λειτουργικές διαδικασίες εκτελούνται σύμφωνα με το "εγχειρίδιο σωστών λειτουργιών αεροδρομίων", τις "τυποποιημένες λειτουργικές διαδικασίες", την εθνική νομοθεσία και τα διεθνή πρότυπα .

##### **Το τμήμα είναι αρμόδιο για τα ακόλουθα:**

-Προγραμματισμένη επιθεώρηση που αποτελείται από τις καθορισμένους ελέγχους των φυσικών εγκαταστάσεων αεροδρομίων σε μια συχνότητα που καθορίζεται από την μονάδα ελέγχου

-Συνεχής επιτήρηση ορισμένων δραστηριοτήτων του αεροδρομίου, όπως ο χειρισμός αεροσκαφών (π.χ. επιβολή των κανόνων ασφαλείας κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών), κατασκευή, συντήρηση, και οδική κυκλοφορία. Είναι μια επαγρύπνηση που ασκείται από το προσωπικό για να ψάξουν τις ατέλειες οποιαδήποτε στιγμή είναι στον αερολιμένα

-Μη καθορισμένες επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια των ασυνήθιστων καταστάσεων (π.χ. κακός καιρός ή μετά από τη δραστηριότητα συντήρησης στις περιοχές ασκήσεων)

-Παρακολούθηση της συμμόρφωσης ασφάλειας και της συμπεριφοράς όλου του προσωπικού εργασίας αερολιμένα (π.χ. παρατήρηση κανόνων οδήγησης, τοποθέτηση οδηγών, χειρισμού αποβλήτων κ.λ.π...), για να αποτρέψει τα περιστατικά που μπορούν να προκαλέσουν την υποβάθμιση της απόδοσης ασφάλειας.

-Καθοδήγηση των αεροσκαφών

-Μέτρηση συντελεστή τριβής της επιφάνειας διαδρόμων, ώστε να αποτρεπούν τα ατυχήματα ή τα σοβαρά γεγονότα λόγω των υγρών ή μολυσμένων διαδρόμων.

-Εφαρμογή σχεδίων ελέγχου χιονιού και πάγου

-Υποστήριξη αφαίρεσης αεροσκαφών εκτός λειτουργίας.

-Συντονισμός ποικίλων δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης έκτακτων αναγκών, με τη συνεργασία των υπολοίπων τμημάτων

-Οχήματα αποκομιδής απορριμμάτων αερολιμένα (10) αρμόδια για τη συχνή και τη μη συχνή περιοχή κίνησης που καθαρίζουν και που σκουπίζουν, την αφαίρεση χιονιού, τις διαδικασίες απόψυξης διαδρόμων κατά τη διάρκεια του χειμώνα, αφαίρεση των εκχύσεων από τον αερολιμένα.

Η λειτουργική ανάπτυξη αποτελείται από έναν επικεφαλής, με ένα προσωπικό τριών ατόμων (3), οι οποίοι πραγματοποιούν μελέτες σκοπιμότητας αερολιμένα για τους νέους χώρους στάθμευσης, διατηρούν και ενημερώνουν το εγχειρίδιο χώρων στάθμευσης, αναλύουν την μέτρησης τριβής, είναι υπεύθυνοι για τις άδειες εργασίας για την περιοχή κίνησης, συντονίζουν τις εργασίες κατασκευής, ασχολούνται με την ανάλυση ικανότητας αερολιμένα.

Επίσης είναι υπεύθυνοι για :

-Έλεγχο και αξιολόγηση των εμποδίων στον αερολιμένα

-Έκδοση των αεροναυτικών πληροφοριών σχετικά με το Ελ Βενιζέλος που δημοσιεύεται στην Ελλάδα

- Οργανωτικές εφαρμογές υποστήριξης και λογισμικού για την ανάπτυξη του αερολιμένα.



#### 5.4.5 Σχεδιασμός διαχείρισης κρίσεων & συστημάτων ασφαλείας

Το τμήμα σχεδιασμού διαχείρισης κρίσεων & συστημάτων ασφαλείας προγραμματίζει, συντονίζει και εφαρμόζει όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τον αποτελεσματικό χειρισμό όλων των κρίσεων σχετικών με τον αερολιμένα.

Η αποστολή της μονάδας απόδοσης σχεδιασμού διαχείρισης κρίσης & συστημάτων ασφαλείας είναι να υποστηρίξει τον αερολιμένα στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων του, στην τελειότητα στη λειτουργία του αερολιμένα και στην προστασία των συμφερόντων του αερολιμένα στο μέγιστο βαθμό, όπως και στα:

- Προγραμματισμό, ανάπτυξη, καθιέρωση, δοκιμή, κατάρτιση, διατήρηση και βελτίωση των συστημάτων διαχείριση κρίσης και συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας αεροπορίας, πολιτικές και διαδικασίες που υποστηρίζουν την επίτευξη των εταιρικών στόχων, απεικόνιση του πολιτισμού του Ελ Βενιζέλος και συμμόρφωση με τους νόμους του ICAO, τις Εθνικές νομοθεσίες, τους Κανονισμούς και τις οδηγίες της Ε.Ε.
- Βεβαίωση της συμμόρφωσης σε όλη την κοινότητα αερολιμένων με το διοικητικό εγχειρίδιο ασφαλείας αεροπορίας, το εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίων και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης αερολιμένων της επιχείρησης αερολιμένων.
- Υποστήριξη λειτουργιών και τμημάτων του Ελ Βενιζέλος στην ανάπτυξη και τη διατήρηση αποτελεσματικών και αποδοτικών διαδικασιών λειτουργίας που συμπίπτουν με τις επιχειρησιακές προστακτικές που καθορίζονται μέσα στο διοικητικό εγχειρίδιο ασφαλείας αεροπορίας, το εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίων και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης αερολιμένων και συγκεκριμένα:
- Επιτρέπει στις διοικητικές ρυθμίσεις κινδύνου αεροπορίας να γίνουν κατανοητές μέσα στο πλαίσιο των ευθυνών του Ελ Βενιζέλος
- Δημιουργία μεταξύ των υπαλλήλων του Ελ Βενιζέλος και των επιβατών του ,ενός προπαρασκευασμένου πολιτισμού που απαιτείται για να διαχειριστεί τις καταστάσεις που μπορούν να απειλήσουν τη συνοχή αερολιμένων και μια παιδεία σε θέματα ασφαλείας που αφιερώνεται στην ελαχιστοποίηση ή και αποβολή των κινδύνων που συνδέονται με ένα ατύχημα ή ένα γεγονός.
- Ψήφισμα των θεμάτων που προκαλούν σε αποτελεσματική διαχείριση και χειρισμό κρίσης ενός λειτουργικού αερολιμένα.

Το τμήμα είναι επίσης αρμόδιο για το αποδοτικό τρέξιμο των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης. Αυτός περιλαμβάνει ιατρικές , διασωστικές και πυροσβεστικές υπηρεσίες

Στο τμήμα εντάσσονται οι κάτωθι υπηρεσίες:

#### **-Υπηρεσία Ιατρικής Βοήθειας**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών προσφέρει σε 24ωρη βάση υπηρεσίες ιατρικής φροντίδας με αποδέκτες το επιβατικό κοινό, τους επισκέπτες του αεροδρομίου, καθώς και τους εργαζομένους στην αεροδρομιακή κοινότητα

#### **-Σταθμός Πρωτων Βοηθειών**

Για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών, ο ΔΑΑ διαθέτει έναν πλήρως εξοπλισμένο Σταθμό Πρώτων Βοηθειών. Ο σταθμός λειτουργεί σε 24ωρη βάση.

#### **-Φαρμακείο**

**-Μονάδες Έκτακτης Ανάγκης**  
Ο ΔΑΑ έχει εγκαταστήσει απινιδωτές (φορητές συσκευές καρδιακής ανανήψεως) σε επιλεγμένα σημεία στον Κεντρικό και Δορυφορικό Αεροσταθμό. Για τον εύκολο εντοπισμό τους έχει τοποθετηθεί σχετική σήμανση.

### **5.4.6 Υπηρεσίες Επίγειας Εξυπηρέτησης**

#### **5.4.6.1 Δομή και δραστηριότητες**

Το Τμήμα υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αντιπροσωπεύει και προωθεί τα συμφέροντα του Ελ Βενιζέλος για όλες τις πτυχές των υπηρεσιών βοήθειας επίγειας εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένου του εν πτήση τομέα εστίασεως και τις επιχειρήσεις τροφοδοσίας καυσίμων, και εστιάζει στην εξασφάλιση της αξιόπιστης παροχής της ποιοτικής κυρίως υπηρεσίας στον αερολιμένα αλλά και στο βέλτιστο επίπεδο τιμών. Στην αναζήτηση αυτού του στόχου το τμήμα εμπλέκεται ενεργά σε όλους τους σχετικούς τομείς (εμπορικός, λειτουργικός, τεχνικός) των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης με όλους τους βασικούς συμμετέχοντες, συμπεριλαμβανομένων των φορέων παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης , αερογραμμών, αρχής αερολιμένων, ΗCAA, αστυνομίας, τελωνείο και διάφορες τοπικές και διεθνείς ενώσεις αεροπορικών

μεταφορών (ACI, IATA κλπ). Το Τμήμα Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρέτησης είναι επίσης αρμόδιο για την ανάπτυξη και την αναθεώρηση του πλαισίου Επίγειας Εξυπηρέτησης με βάση τη νομοθεσία επίγειας εξυπηρέτησης και για τη καθοδήγηση των διεθνών φροντιστών προς το βραβείο επίγειων υπηρεσιών, catering αλλά και τροφοδοσίας καυσίμων του αεροδρομίου

#### 5.4.6.2 Δραστηριότητες και στόχοι

Οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο της εργασίας και της ευθύνης του τμήματος υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης περιγράφονται ως εξής:

- Οργάνωση, εφαρμογή και αναθεώρηση της στρατηγικής του Ελ Βενιζέλος σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση, τον τομέα εστίασης των πτήσεων και τις υπηρεσίες καυσίμων.
- Διεύθυνση των διαδικασιών υποβολής προσφορών /επιλογής/ διορισμού απαιτούμενων για το βραβείο των σχετικών δικαιωμάτων στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις όπως απεικονίζεται στο υπάρχον νομικό πλαίσιο.
- Αντιπροσωπεύει το Ελ Βενιζέλος στις τοπικές και διεθνείς επιτροπές σχετικά με την επίγεια εξυπηρέτηση, τομέα εστίασεως και τροφοδοσίας.
- Ανάπτυξη και αναθεώρηση του Τοπικού κανονισμού επίγειας εξυπηρέτησης, καθώς επίσης και αναθεώρηση και ακολουθία της ανάπτυξης της υπόλοιπης Νομοθεσίας της επίγειας εξυπηρέτησης
- Διαχείριση συμβάσεων σχετικά με τις υποχρεώσεις των αντίστοιχων επιχειρήσεων που προκύπτουν από τους όρους των σχετικών συμφωνιών και του αντίστοιχου νομικού πλαισίου.
- Ανάπτυξη, καθιέρωση και αναθεώρηση πολιτικής τιμολόγησης και σχετικών δαπανών της επίγειας εξυπηρέτησης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο αυτή η πολιτική αναφέρεται στη βοήθεια εδάφους, στους φόρους εισόδου, στον τομέα εστίασεως, στις αμοιβές καυσίμων αερολιμένων, στις αμοιβές ενοικίου σχετικές με τις παραχωρήσεις καυσίμων
- Έλεγχος και υποστήριξη των υπηρεσιών ανεφοδιασμού καυσίμων και των δραστηριοτήτων παραχωρήσεων.
- Αντιπροσώπευση του Ελ Βενιζέλος στην επιτροπή χρηστών του αεροδρομίου και των εργασιών ως σημείο εστίασης της επικοινωνίας και του συντονισμού μεταξύ αεροδρομίου και όλων των επίγειων χειριστών, προμηθευτών, των επιχειρήσεων τροφοδότησης με καύσιμα που αναπτύσσουν δραστηριότητες στον αερολιμένα.

- Ανάπτυξη των λειτουργικών εννοιών σε σχέση με τις διαδικασίες βοήθειας εδάφους.
- Έλεγχος και υποστήριξη των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων επίγειας εξυπηρέτησης μέσω της διαχειριζόμενης λειτουργίας κεκλιμένων ραμπών.
- Έλεγχος των συμφωνιών επιπέδων υπηρεσιών (SLA) με τις επιχειρήσεις της GH και την ανάπτυξη των κατώτατων επιπέδων παροχής υπηρεσιών μέσα στις ποιοτικές απαιτήσεις του βασικού κανονισμού βοήθειας εδάφους.
- Ανάπτυξη και επίβλεψη των υπηρεσιών που απευθύνονται σε άτομα με ειδικές ανάγκες
- Ανάπτυξη και επίβλεψη των υπηρεσιών παράδοσης αποσκευών αερολιμένα.

#### **5.4.6.3.Υπηρεσίες**

Το τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης είναι υπεύθυνο για τις κάτωθι υπηρεσίες οι οποίες κατηγοριοποιούνται ως εξής:

##### **Υπηρεσίες Περιορισμένης Πρόσβασης**

- Υπηρεσίες Διαχείρισης Αποσκευών
- Υπηρεσίες Διαχείρισης Πίστας
- Υπηρεσίες Φορτίου και Ταχυδρομείου
- Υπηρεσίες Ανεφοδιασμού Αεροπορικού Καυσίμου

##### **Ανοικτή Πρόσβαση Υπηρεσιών**

- Διοικητικές Υπηρεσίες Εδάφους και Εποπτείας
- Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Επιβατών
- Υπηρεσίες Καθαρισμού και Συντήρησης Αεροσκάφους
- Υπηρεσίες Συντήρησης Αεροσκάφους
- Υπηρεσίες Πτήσεων και Διοίκησης Πληρωμάτων
- Υπηρεσίες Τροφοδοσίας

#### **Οι παραπάνω υπηρεσίες αναλύονται στο κεφ.4 στην παράγραφο4.4- Ground handling**

Κάτωθι απεικονίζονται οι χρήστες των υπηρεσιών αυτών ως αυτοεξυπηρετούμενοι χρήστες αλλά και ως φορείς εξυπηρέτησης άλλων χρηστών.

## Α.Υπηρεσίες Ελεύθερης Πρόσβασης

Υπηρεσίες Ελεύθερης Πρόσβασης							
	Κατηγορία I Διοηγητικές υπηρεσίες εδάφους και εποπτείας	Κατηγορία 2 Υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών	Κατηγορία 6 Υπηρεσίες καθαρισμού και συντήρησης αεροσκάφους	Κατηγορία 8 Υπηρεσίες συντήρησης	Κατηγορία 9 Υπηρεσίες πτήσεως και διοίκησης πληρωμάτων	Κατηγορία 10 Υπηρεσίες μεταφοράς επί του εδάφους	Κατηγορία II Υπηρεσίες τροφοδοσίας (Catering)
<b>Αεροτεχνική Α.Ε.</b> Όμιλος Καραγιάννη Λαυρίου 76. Νέα Ιωνία 142 35 Αθήνα Τηλ: +30 210 2770800 Fax: +30 210 2719800				Φ			
<b>Abela Hellas A.E.</b> Catering Services 5ο χλμ Σπατών Λούτσας, Σπάτα 190 19 Τηλ: +302103541150 Fax +30 210 3545114							Φ
<b>Aegean Airlines</b> Βιτανιώτη 31. Κηφισιά, 145 64 Τηλ: +30 210 6261700, Fax: +30 210 6261900 web: <a href="http://www.aegeanair.com">www.aegeanair.com</a>	A	A	A	A	A	A	
<b>Alitalia</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κεντρικός Αεροσταθμός Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3531309 Fax: +30 210 3532299 Web: <a href="http://www.alitalia.com">www.alitalia.com</a>	A Φ	A Φ		A Φ	A	A	
<b>Aviator</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3533713 Fax: +30 210 3532412 web: <a href="http://www.aviator.gr">www.aviator.gr</a>				A			

<b>British Airways</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κεντρικός Αεροσταθμός Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3531165 Fax: +30 210 3532291 Web: www.britishairways.com				A Φ			
<b>EAT (DHL)</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Εμπορευματικός Σταθμός 4 Κτήριο 15B Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3543292 Fax: +30 210 3543369	A			A	A		
<b>ΕΨΙΛΟΝ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ Α.Ε. (Βερνίκος)</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 19 Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3538500 Fax: +30 210 3538444	A		A	A	A	A	
<b>Euroair</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 801 11 71070 Fax: +30 210 3532549				A			
<b>Euroaviation</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3534003 Fax: +30 210 3532906 web: www.euroaviation.gr	Φ						
<b>Gainjet Aviation S.A.</b> Ανδρέα Παπανδρέου 108 Γλυφάδα 166 74 Τηλ: +30 210 9636600 Fax: +30 210 9636845 web: <a href="http://www.gainjet.com">www.gainjet.com</a>				A			
<b>Goldair Handling A.E</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 24 Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 35 43 889 Fax: +30 210 35 43 750 web:www.goldair-handling.gr	Φ	Φ	Φ		Φ	Φ	

<b>Interjet</b> 40,2 χλμ Αττικής Οδού Σ.Ε.Α. Ι Παιανία 190 02 Τηλ: +30 212.212.3535 Fax: +30 212.212.3536 web: <a href="http://www.interjet.gr">www.interjet.gr</a>	A Φ	A Φ	A Φ	A Φ	A Φ	A Φ	
<b>Interservice</b> Περγάμου 23 Αθήνα 166 75 Τηλ: +30 210 9600821 Fax: +30 210 9604221 web: <a href="http://www.interservice.gr">www.interservice.gr</a>	Φ						
<b>KLM Royal Dutch Airlines</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κεντρικός Αεροσταθμός Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3531298 Fax: +30 210 3532290 Web: <a href="http://www.klm.com">www.klm.com</a>	A			A Φ			
<b>Newrest Υπ. Αεροσκαφών</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 14Α Σπάτα 190 19 Τηλ : +30 21 03541150 Fax : +30 21 03545110							Φ
<b>Olympic Handling</b> 1 <sup>ο</sup> χλμ Κορωπίου - Βάρης & Ηφαίστου Κορωπί 194 00 Τηλ : +30 21 03550000 Fax : +30 21 03550632	Φ	Φ	Φ	Φ	Φ	Φ	
<b>Olympic Catering A.E.</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 14B Σπάτα 190 19 Tel. +30 210 35 41 556 & 730 Fax. +30 210 35 41 570 web: <a href="http://www.olympic-catering.gr">www.olympic-catering.gr</a>							Φ
<b>Pandair Airline Handling Services</b> Λεωφόρος Συγγρού 379. Αθήνα 175 64 Τηλ: +30 210 9426809	Φ	Φ			Φ	Φ	

Fax: +30 210 9428579 web: <a href="http://www.pandair.gr">www.pandair.gr</a>							
<b>Signature Flight Support</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3533717 Fax: +30 210 3532407	Φ						
<b>Star Air</b> Εκπροσώπηση από: Signature Flight Support Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Phone: +30 210 3533717 Fax: +30 210 3532407				A			
<b>Swiss International</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3530143 Fax: +30 210 3535897				A Φ			
<b>Swissport Hellas</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3530143 Fax: +30 210 3535897	Φ	Φ	Φ		Φ	Φ	
<b>Tui Hellas</b> Θησέως 330, Καλλιθέα 176 75 Τηλ: +30 210 9495100 Fax: +30 210 9495101	A						
A= Αυτοεξυπηρετούμενος Χρήστης Φ= Φορέας Εξυπηρέτησης AΦ= Αυτοεξυπηρετούμενος Χρήστης & Φορέας Εξυπηρέτησης							



## Β)Υπηρεσίες Περιορισμένης Πρόσβασης

Υπηρεσίες Περιορισμένης Πρόσβασης					
	Κατηγορία 3 Υπηρεσίες αποσκευών	Κατηγορία 4.3 Υπηρεσίες φορτίου και ταχυδρομείου	Κατηγορία 5 Υπηρεσίες πίστας	Κατηγορία 5.7 Μεταφορά, φόρτωση και εκφόρτωση στο αεροσκάφος τροφίμων και ποτών	Κατηγορία 7 Υπηρεσίες καυσίμων
<b>Aegean Airlines</b> Βιλτανιώτη 31. Κηφισιά, 145 64 Τηλ: +30 210 6261700, Fax: +30 210 6261900 web: <a href="http://www.aegeanair.com">www.aegeanair.com</a>	A		A		
<b>EAT (DHL)</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Αεροσταθμός 4 (Κτήριο I5B) Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3543292 Fax: +30 210 3543369		A	A		
<b>Goldair Handling S.A</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Εμπορευματικός Αεροσταθμός I (Κτήριο 24) Σπάτα 190 19, Τηλ: +30 210 3543292 Fax: +30 210 3543369	Φ	Φ	Φ		
<b>Interjet</b> 40,2 χλμ Αττικής Οδού Σ.Ε.Α. I, Μεσόγεια Παιανία 190 02 Τηλ: +30 212.212.3535 Fax: +30 212.212.3536 web: <a href="http://www.interjet.gr">www.interjet.gr</a>	A		A		
<b>Newrest Υπηρεσίες Αεροσκαφών</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο I4A Σπάτα 19019 Τηλ : +30 21 03541150 Fax : +30 21 03545110				Φ	

<b>Olympic Handling</b> 1 <sup>ο</sup> χλμ Κορωπίου - Βάρης & Ηφαίστου Κορωπί 194 00 Τηλ : +30 21 03550000 Fax : +30 21 03550632	Φ	Φ	Φ		
<b>Olympic Catering</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο I4B Σπάτα 190 19 Τηλ.: +30 210 35 41 556 & 730 Fax.: +30 210 35 41 570 web: <a href="http://www.olympic-catering.gr">www.olympic-catering.gr</a>				Φ	
<b>Ολυμπιακή Ανεφοδιαστική Εταιρεία Καυσίμων</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 21B Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3541010 Fax: +30 210 3538745					Φ
<b>SAFCO S.A.</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο 21B Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3541004 Fax: +30 210 3538742 web: <a href="http://www.safco.gr">www.safco.gr</a>					Φ
<b>Swissport Hellas</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Κτήριο I2 Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3537059, Fax: +30 210 3537821 web: <a href="http://www.swissport.com">www.swissport.com</a>	Φ		Φ		
<b>Swissport Hellas Cargo</b> Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Σπάτα 190 19 Τηλ: +30 210 3543057 Fax : +30 210 3543168		Φ			
Α= Αυτοεξυπηρετούμενος Χρήστης. Φ= Φορέας Εξυπηρέτησης ΑΦ= Αυτοεξυπηρετούμενος Χρήστης & Φορέας Εξυπηρέτησης					

#### 5.4.7 Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών

Το τμήμα ενεργοποιεί, διατηρεί και υποστηρίζει τεχνικά τα αυτοματοποιημένα διαχειριζόμενα συστήματα αποσκευών συμπεριλαμβανομένων όλων των εγκαταστάσεων διαλογής του αερολιμένα.

Η διάσπαση σε δύο τμήματα, οι διαδικασίες και η εφαρμοσμένη μηχανική παρέχουν υπηρεσία υψηλού επιπέδου στους επιβάτες, τις αερογραμμές, τους διαχειριζόμενους πράκτορες και τις αρχές.

Οι ταξιδιωτικές αποσκευές είτε εισάγονται μέσω των μετρητών εισόδου είτε τροφοδοτούνται στο Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών μέσω in-feed μεταφοράς των γραμμών. Οι αποσκευές ταξινομούνται ακριβώς κατά τρόπο έγκαιρο και ελέγχονται για την ασφάλεια που καλύπτεται χρησιμοποιώντας την πιο προηγμένη τεχνολογία.

Το Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών παρέχει τις ακόλουθες υπηρεσίες πυρήνων:

- Αυτοματοποιημένος χειρισμός των εισερχόμενων αποσκευών
- Αυτοματοποιημένη διαλογή των εισερχομένων αποσκευών
- Χειρωνακτικός χειρισμός και διαλογή των εξερχόμενων αποσκευών
- Ο σχεδιασμός και η κατανομή των αποσκευών στηρίζεται στη Συνθήκη του Schengen
- Σχέδιασμος και κατανομή των αποσκευών από τον αγωγό ρίψης
- Αυτοματοποιημένη αποθήκευση των πρόωρα ελεγμένων αποσκευών
- Έλεγχος και επίβλεψη της ευρείας λειτουργίας αποσκευών αερολιμένων
- Αυτοματοποιημένη συμφιλίωση αποσκευών
- Προληπτική και διορθωτική συντήρηση των εφαρμογών εξοπλισμού χειρισμού αποσκευών και ασφάλειας αερολιμένων/ εξοπλισμού

Ο διευθυντής υποστηρίζεται από δύο επικεφαλείς, για τις διαδικασίες και την εφαρμοσμένη μηχανική και από το γραμματέα του τμήματος. Μαζί τρέχουν την καθημερινή λειτουργία του τμήματος που περιλαμβάνει επικοινωνία με διάφορους τρίτους μέσα και έξω από το αεροδρόμιο και πραγματοποιεί την

προληπτική και διορθωτική συντήρηση του διαχειριζόμενου συστήματος αποσκευών και όλων των υπο- συστημάτων.

Το Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών αποτελείται περαιτέρω από πέντε επόπτες υπεύθυνους για τις γενικές αποσκευές που χειρίζονται την καθημερινή λειτουργία. 12 χειριστές ελέγχουν το σχεδιασμό και την κατανομή της σύνθεσης αποσκευών και παίρνουν για τις εξερχόμενες και εισερχόμενες πτήσεις και ελέγχουν τα ήλεκτρο - μηχανικά μέρη του ολόκληρου διαχειριζόμενου συστήματος αποσκευών. Δύο διοικητές του Συστήματος ενεργοποιούν και ελέγχουν το σύστημα συμφιλίωσης αποσκευών εικοσιτέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο.

Συνολικά διαχειριζόμενο προσωπικό 55 ατόμων οργανώνει την ομαλή ροή των τσαντών μέσα στο Σύστημα και εξασφαλίζει ότι όλες οι τσάντες φθάνουν στη σωστή πτήση εγκαίρως. 11 ειδικευμένοι τεχνικοί εποπτεύουν τις διορθωτικές και προληπτικές εργασίες που εκτελέστηκαν από έναν εκτελεσμένο με υπεργολαβία συνεργάτη. Στο σύνολο το προσωπικό 92 ατόμων διαχειρίζεται, ελέγχει και λειτουργεί το χειρίζεται τις αποσκευές που φθάνουν και που μεταφέρονται στον αερολιμένα και συγκεκριμένα είναι υπεύθυνο για τις κάτωθι υπηρεσίες:

- ***Αναζήτηση Αποσκευών***

Για αντικείμενα που έχουν χαθεί στους χώρους του αεροσταθμού, οι επιβάτες απευθύνονται στο γραφείο απολεσθέντων αντικειμένων για το οποίο είναι υπεύθυνο το τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης

- ***Υπηρεσία Περιτύλιξης Αποσκευών***

Υπηρεσία περιτύλιξης προστατευτικού υλικού σε αποσκευές (κανονικές και υπερμεγέθεις).

- ***Υπηρεσίες Μεταφοράς Αποσκευών***

**Κατά την άφιξη:** Μεταφορά των αποσκευών των επιβατών από τον μάντα παραλαβής μέχρι το αυτοκίνητο, το ταξί ή το αστικό λεωφορείο.

**Κατά την αναχώρηση:** Μεταφορά των αποσκευών από τους χώρους στάθμευσης του αυτοκινήτου ή το σημείο άφιξης του αστικού λεωφορείου προς τα check-in counters.

Η υπηρεσία προσφέρεται με δύο εναλλακτικούς τρόπους:

**"Ad Hoc Service"**: Οι επιβάτες καλούν την υπηρεσία μεταφοράς αποσκευών κατά την άφιξή τους στο κτίριο του Κεντρικού Αεροσταθμού από τα 9 ειδικά τηλέφωνα επικοινωνίας, στα Επίπεδα Αφίξεων & Αναχωρήσεων.

**"VIP Service"**: Μπορούν να κάνουν κράτηση ενημερώνοντας τη WSW Skycap για τα ακριβή στοιχεία της πτήσης τους. Οι υπάλληλοι εξυπηρετούν τους επιβάτες είτε από τον ιμάντα παραλαβής αποσκευών είτε από τους χώρους στάθμευσης.

- ***Υπηρεσία Μεταφοράς Αποσκευών για Γκρουπ***

Στην υπηρεσία μεταφοράς αποσκευών για γκρουπ περιλαμβάνονται:

**Κατά την άφιξη:** Οργάνωση υποδοχής του γκρουπ και μεταφορά των αποσκευών από τον ιμάντα παραλαβής προς το τουριστικό λεωφορείο.

**Κατά την αναχώρηση:** Οργάνωση υποδοχής του γκρουπ και μεταφορά των αποσκευών

- ***Φύλαξη Αποσκευών***

Η εταιρεία Pacific Ltd. προσφέρει υπηρεσίες φύλαξης των αποσκευών σε συνεργασία με το τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης στο Επίπεδο Αφίξεων και λειτουργεί σε 24ωρη βάση.

#### **5.4.8 Τμήμα επιχειρηματικού ελέγχου αεροπορίας**

Η κύρια λειτουργία του τμήματος επιχειρηματικού ελέγχου αεροπορίας είναι να προγραμματίσει και να ελέγξει τον προϋπολογισμό της μονάδας στοχεύοντας στο να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με τους εταιρικούς στόχους με τη διατύπωση των προτάσεων προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι πόροι.

Κύριοι στόχοι του τμήματος επιχειρησιακού ελέγχου αεροπορίας:

- Αναθεώρηση Ζητημάτων επιχειρησιακών σχεδίων μονάδας, ετήσια προετοιμασία προϋπολογισμών ή /και αναθεωρήσεις που εξασφαλίζουν ρεαλιστικές εκτιμήσεις σύμφωνα με τους εταιρικούς στόχους.
- Αναθεώρηση Χρηματοοικονομικής απόδοσης μονάδας και συντεταγμένη με το οικονομικό τμήμα στη μηνιαία οικονομική υποβολή έκθεσης.
- Επικοινωνία με το οικονομικό τμήμα για την προετοιμασία των οικονομικών αξιολογήσεων των επιχειρησιακών περιπτώσεων ή των υπηρεσιών.
- Συντονισμός, σύνταξη και διαπραγμάτευση των συμβάσεων.
- Αξιολόγηση των υποβληθέντων έργων.

- Επίβλεψη και έλεγχος των προγραμμάτων της μονάδας.
- Βελτιστοποίηση του κόστους και των εισοδημάτων της μονάδας και κατά τη διάρκεια των φάσεων προετοιμασίας προϋπολογισμών και συνέχισης προϋπολογισμών, για να μεγιστοποιηθεί η πιθανότητα της επίτευξης των εταιρικών στόχων
- Επίβλεψη και έλεγχος των ενεργών δαπανών της μονάδας και της υπηρεσίας
- Παροχή της λογικής διαβεβαίωσης ότι οι συμβάσεις της μονάδας ρυθμίζονται κατάλληλα, ελαχιστοποιώντας τους σχετικούς κινδύνους.

## **5.5 Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΣΤΑΘΜΟΥ**

### **5.5.1.Δραστηριότητες**

Η Επιχειρηματική μονάδα εμπορικών υπηρεσιών και λειτουργίας αεροσταθμού παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών προς τους επιβάτες και τους επισκέπτες του αεροδρομίου, που περιλαμβάνει τις λειτουργίες εκτός και εντός του αεροσταθμού, τις εμπορικές και διαφημιστικές υπηρεσίες, καθώς και τις υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων και σιδηροδρομικής μετακίνησης.

Μέσω του πολυδιάστατου ρόλου της, η επιχειρηματική μονάδα Εμπορικών Υπηρεσιών δημιουργεί για τους επιβάτες και τους επισκέπτες ένα ευχάριστο και ελκυστικό περιβάλλον διαμονής παρέχοντας, αποτελεσματικά και με ασφάλεια, υπηρεσίες εντός και εκτός του αεροσταθμού

Ταυτόχρονα εξασφαλίζει την ομαλή διακίνηση των επιβατών και παρέχει εμπορικές υπηρεσίες με καλή σχέση ποιότητας/τιμής, που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες τάσεις της αγοράς.

Συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια του 2008 η Επιχειρηματική Μονάδα ανέπτυξε τρεις νέους εμπορικούς χώρους και ανακαίνισε εννέα καταστήματα ενώ τρία καταστήματα εγκαινίασαν νέα προϊόντα /υπηρεσίες με νέες εμπορικές υπηρεσίες.

### **5.5.2.Στόχοι**

Οι στόχοι της επιχειρηματικής μονάδας είναι να δημιουργήσει νέους καταναλωτές, να μεγιστοποιήσει την καταναλωτική ικανοποίηση, να

υποστηρίζει την αεροναυτική ανάπτυξη και να μεγιστοποιήσει τελικά το κέρδος.

Η μονάδα εμπορικών υπηρεσιών ενσωματώνει τα ακόλουθα κύρια τμήματα:

- *Υπηρεσίες Αεροσταθμού*
- *Εμπορικές Υπηρεσίες*
- *Υπηρεσίες Επίγειας Πρόσβασης*
- *Επιχειρηματικός Έλεγχος*

### **5.5.3.Υπηρεσίες Αεροσταθμού**

Ο κύριος στόχος του τμήματος ‘Υπηρεσίες Αεροσταθμού’ είναι να παράσχει υψηλής ποιότητας και επαρκή επίβλεψη αεροσταθμού και τις πληροφορίες αερολιμένων.

Το τμήμα είναι αρμόδιο για τη γενική λειτουργική επίβλεψη του κύριου σταθμού, του δορυφορικού σταθμού και των γενικών εγκαταστάσεων αεροσταθμού, όπως και την παροχή πληροφοριών αερολιμένων επί 24ωρου βάσεως.

*Οι κύριες κατηγορίες υπευθυνοτήτων του τμήματος είναι:*

- Τελικές διαδικασίες: Ασφαλής, αποδοτική και δραστήρια λειτουργία όλων των εγκαταστάσεων επιβατών, απάντηση έκτακτης ανάγκης
- Υπηρεσίες πληροφοριών αερολιμένων: Λειτουργία του κέντρου κλήσης αερολιμένων, μετρητές συστημάτων δημόσιων διευθύνσεων και πληροφοριών, περιοχή πληροφοριών, "ηλεκτρονικό ταχυδρομείο" αερολιμένων
- Γενικές διαδικασίες δυνατότητας αεροπορίας

### **5.5.4. Εμπορικές Υπηρεσίες**

Το Τμήμα ‘Εμπορικών Υπηρεσιών’ είναι αρμόδιο για την ανάπτυξη, τη διαχείριση και τον έλεγχο του εμπορικού κέντρου του αερολιμένα και σχετικών λιανικών υπηρεσιών.

Ο κύριος στόχος του τμήματος είναι να μεγιστοποιηθούν τα εισοδήματα και η καταναλωτική ικανοποίηση με την διαχείριση του τρέχοντος και του αναπτυσσόμενου νέου λιανικού προϊόντος και υπηρεσίες που είναι επαρκείς, υψηλής ποιότητας και άξια χρημάτων.

Ένας σημαντικός ρόλος του τμήματος είναι να υποστηριχθούν και να ελεγχθούν οι διαδικασίες της ύπαρξης Concessionaires, η ανάπτυξη νέων concepts/ καταστημάτων και η εκμετάλλευση του νέου εισοδήματος που παράγει τις δραστηριότητες.

Αυτήν την περίοδο, το τμήμα εποπτεύει τη λειτουργία πάνω από 100 μονάδων κυρίως στους σταθμούς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται από 40 Concessionaires μέσω 65 επιχειρησιακών συμβάσεων.

*Οι κύριες κατηγορίες ασχολίας του τμήματος είναι:*

- Λιανική Πώληση (Duty & Tax Free / Duty & Tax Paid)
- Τρόφιμα & ποτό (καφέδες, εστιατόρια)
- Υπηρεσίες (ενοίκια αυτοκινήτων, τράπεζες, ανταλλαγή νομίσματος, γραφεία ταξιδίων, κ.λ.π.....)
- Χώροι διαφήμισης

#### **5.5.5. Υπηρεσίες Επίγειας Πρόσβασης**

Ο κύριος στόχος του τμήματος 'Υπηρεσιών Επίγειας Πρόσβασης' είναι να εξασφαλιστεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω η διαθεσιμότητα προϊόντων επίγειας πρόσβασης και μεταφορών επί 24ώρου βάσεως, διατηρώντας το υψηλό επίπεδο ικανοποίησης των πελατών μαζί με την διεξοδική εκμετάλλευση των νέων ρευμάτων εισοδήματος.

*Το τμήμα περιλαμβάνει κυρίως τις ακόλουθες υπηρεσίες:*

- Εγκαταστάσεις χώρων στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων



- Παροχές επίγειας πρόσβασης και μεταφοράς (δηλ. σιδηροδρομικός σταθμός αερολιμένων, λεωφορεία ΟΑΣΑ, περιοχές εκμετάλλευσης ταξί)
- Διαχείριση κυκλοφορίας οδικών συστημάτων αερολιμένων
- Τελικές υπηρεσίες Curbside

### 5.5.6 Τμήμα επιχειρηματικού ελέγχου

Κύριοι στόχοι του τμήματος επιχειρηματικού ελέγχου επιχειρηματικής μονάδας εμπορικών υπηρεσιών και λειτουργίας αεροσταθμού.:

- Επίβλεψη και έλεγχος των προγραμμάτων της μονάδας.
- Αναθεώρηση Ζητημάτων επιχειρησιακών σχεδίων μονάδας, ετήσια προετοιμασία προϋπολογισμών ή /και αναθεωρήσεις που εξασφαλίζουν ρεαλιστικές εκτιμήσεις σύμφωνα με τους εταιρικούς στόχους.
- Αναθεώρηση Χρηματοοικονομικής απόδοσης μονάδας και συντεταγμένη με το οικονομικό τμήμα στη μηνιαία οικονομική υποβολή έκθεσης.
- Επικοινωνία με το οικονομικό τμήμα για την προετοιμασία των οικονομικών αξιολογήσεων των επιχειρησιακών περιπτώσεων ή των υπηρεσιών.
- Συντονισμός, σύνταξη και διαπραγμάτευση των συμβάσεων.
- Αξιολόγηση των υποβληθέντων έργων.
- Βελτιστοποίηση του κόστους και των εισοδημάτων της μονάδας και κατά τη διάρκεια των φάσεων προετοιμασίας προϋπολογισμών και συνέχισης προϋπολογισμών, για να μεγιστοποιηθεί η πιθανότητα της επίτευξης των εταιρικών στόχων
- Επίβλεψη και έλεγχος των ενεργών δαπανών της μονάδας και της υπηρεσίας
- Παροχή της λογικής διαβεβαίωσης ότι οι συμβάσεις της μονάδας ρυθμίζονται κατάλληλα, ελαχιστοποιώντας τους σχετικούς κινδύνους.

## **5.6 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ**

### **5.6.1 Δραστηριότητες**

Οι βασικές δραστηριότητες της επιχειρηματικής μονάδας διαχείρισης ακίνητης περιουσίας περιλαμβάνουν την ανάπτυξη των εκτάσεων του αεροδρομίου που προορίζονται για εμπορική χρήση, τη διαχείριση των παγίων της εταιρείας αεροδρομίου, των κτιριακών χώρων, των εγκαταστάσεων και των παροχών κοινής ωφελείας καθώς και την ανάπτυξη των εμπορευματικών δραστηριοτήτων του αεροδρομίου.

Η επιχειρηματική μονάδα περιλαμβάνει τα παρακάτω τμήματα:

- Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας*
- Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας*
- Εμπορευματική Ανάπτυξη*
- Επιχειρηματικός Έλεγχος*

### **5.6.2. Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) στοχεύει στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του, εκμεταλλευόμενος τα κύρια πλεονεκτήματα που εξ' ορισμού προσφέρει το αεροδρόμιο σε σχέση με την ευρύτερη αγορά ακινήτων. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ΔΑΑ οραματίζεται τη δημιουργία μιας αεροδρομιακής πόλης, που θα μετατρέψει την εικόνα του αεροδρομίου από έναν συμβατικό συγκοινωνιακό κόμβο, σε έναν αυτούσιο προορισμό επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Το πρώτο βήμα στο πλαίσιο πραγματοποίησης του οράματος αυτού είναι η δημιουργία του εμπορικού πάρκου του αεροδρομίου.

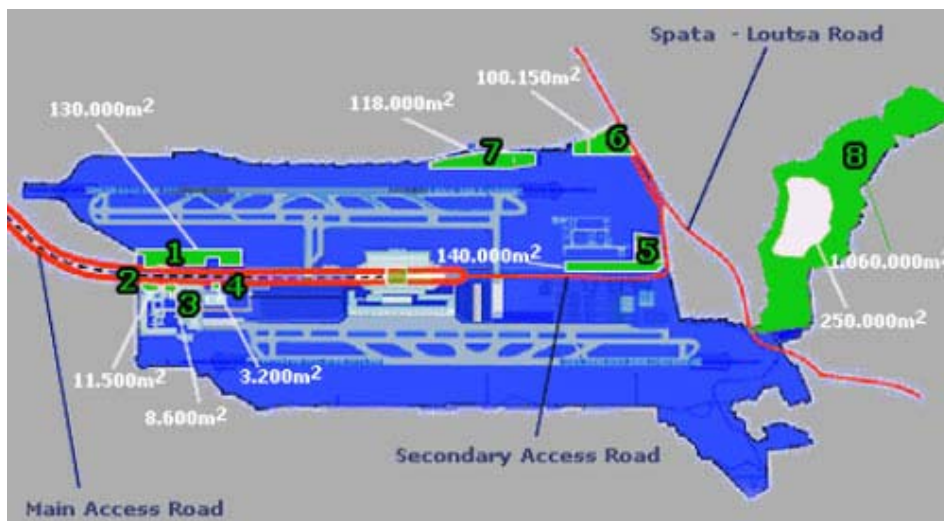
Το δεύτερο βήμα υλοποιήθηκε τον Ιανουάριο 2009 με την έναρξη λειτουργίας του Metropolitan Expo, ενός υπερσύγχρονου Εκθεσιακού & Συνεδριακού Κέντρου.

### 5.6.3 Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας

Στα πλαίσια του προγράμματος ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας της Δ.Α.Α., ένας αριθμός οικοπέδων στις Νότιες και Βόρειες περιοχές ανάπτυξης του Αεροδρομίου και στον λόφο Ζάγανη – σύνολο 1,8 εκατομμύρια €- δύνανται να αναπτυχθούν με συνδυασμούς εμπορικών χρήσεων, κατόπιν μελέτης επιχειρηματικών προτάσεων.

Δεδομένης της παρούσας ζήτησης η οποία βασίζεται σε μελέτες αγοράς της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, και δεδομένης της πρακτικής σε άλλα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια όσον αφορά την ανάπτυξη ακίνητης περιουσίας, ο συνδυασμός χρήσεων μπορεί να αποτελείται-ενδεικτικά- από:

- Εμπορικό Κέντρο (λιανεμπόριο ,υπηρεσίες , complex-κινηματογράφων ,χώροι εστίασης)
- Εμπορικό Πάρκο (βλέπε ΙΚΕΑ-Mega-Kotsovolos)
- Επιχειρηματικό Παρκο (κτίρια γραφείων)
- Αποθήκες και Κέντρα Διανομής
- Εκθεσιακό και Συνεδριακό Κέντρο
- Ξενοδοχείο/ Υπηρεσίες φιλοξενίας
- Διασκέδαση/Αθλητισμός ,Ψυχαγωγία/Διασκέδαση (γκολφ, πίστα αυτοκινήτων, θεματικό πάρκο) σε συνδυασμό με συμπληρωματικές εμπορικές υπηρεσίες και υπηρεσίες φιλοξενίας
- Πρατήριο καυσίμων και συνεργείο αυτοκινήτων



## 5.6.4 Εμπορευματική Ανάπτυξη

Για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο στόχος της ανάδειξης σε κύριο εμπορευματικό κόμβο της ευρύτερης νοτιανατολικής Ευρώπης. Προς την κατεύθυνση αυτή, σημαντικά εφόδια αποτελούν η στρατηγική γεωγραφική θέση, το άριστο λειτουργικό περιβάλλον, το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και η εξαιρετική συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρείες 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 ("sea-air"), η αύξηση των εμπορευματικών πτήσεων, η βελτιστοποίηση των παρεχομένων υπηρεσιών μέσω του προγράμματος «Διαχείρισης Ποιότητας Εμπορευματικών Ροών» και η περαιτέρω ανάπτυξη εμπορευματικών υποδομών, όπως πάρκο logistics, αποθηκευτικοί χώροι και ενδεχομένως ελεύθερη εμπορική ζώνη.
- Οι στρατηγικοί και επιχειρηματικοί στόχοι του τμήματος εμπορευματικής ανάπτυξης, τόσο στο λειτουργικό, όσο και στον αναπτυξιακό τομέα, διευκολύνονται από την ύπαρξη συγκεκριμένης υποδομής, η οποία επιτρέπει την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

### 5.6.4.1 Υποδομή & Υπηρεσίες της Εμπορευματικής Ανάπτυξης του ΔΑΑ

#### Εμπορευματική Υποδομή

- Τέσσερις ανεξάρτητοι εμπορευματικοί σταθμοί με: - Συνολικό εμβαδόν αποθηκευτικού χώρου 30.000 τ.μ. - Συνολικό εμβαδόν γραφειακών χώρων 7.000 τ.μ. - Συνολική δυνατότητα διαχείρισης 275.000 τόνων ετησίως
- Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας επιφάνειας 7.000 τ.μ.
- Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου επιφάνειας 4.500 τ.μ.
- Συνοριακός Σταθμός Κτηνιατρικού & Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου επιφάνειας 650 τ.μ.

- Οροθετημένος χώρος στάθμευσης εμπορευματικών αεροσκαφών, με δυνατότητα επέκτασης, πλησίον των εμπορευματικών σταθμών
- Πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη περαιτέρω εμπορευματικών σταθμών

### **Παρεχόμενες Υπηρεσίες**

- Διαχείριση και εναπόθεση εμπορευμάτων τρίτων εντός υποκείμενου χώρου
- Διαχείριση και εναπόθεση ευπαθών εμπορευμάτων σε θερμοκρασίες ψύξης και κατάψυξης
- Διαχείριση και εναπόθεση ραδιενεργών και άλλων επικινδύνων υλικών
- Διαχείριση και εναπόθεση σε χρηματοκιβώτιο τιμαλφών και άλλων πολύτιμων εμπορευμάτων
- Διαχείριση άλλων εμπορευμάτων που χρήζουν ειδικής μεταχείρισης (π.χ. ζώντα ζώα, υπερμεγέθη αντικείμενα)
- Διαχείριση αποστολών ταχυμεταφορών
- 100% έλεγχος ασφαλείας εμπορευμάτων προς εξαγωγή (κυρίως μέσω μηχανημάτων X-ray)
- Συνοριακός σταθμός ελέγχου Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καραντίνα ζώων, έλεγχος ζώντων ζώων, φυτών και νωπών προϊόντων
- Υγειονομικός Έλεγχος
- 24ωρη λειτουργία Τελωνείου για εμπορεύματα άμεσης παράδοσης.

### **5.6.5 Επιχειρηματικός Έλεγχος**

Η κύρια λειτουργία του τμήματος επιχειρηματικού ελέγχου μονάδας διαχείρισης ακίνητης περιουσίας είναι να προγραμματίσει και να ελέγξει τον προϋπολογισμό της μονάδας στοχεύοντας στο να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με τους εταιρικούς στόχους με τη διατύπωση των προτάσεων προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι πόροι.

Κύριοι στόχοι του τμήματος ελέγχου μονάδας διαχείρισης ακίνητης περιουσίας:

- Αναθεώρηση Ζητημάτων επιχειρησιακών σχεδίων μονάδας, ετήσια προετοιμασία προϋπολογισμών ή /και αναθεωρήσεις που εξασφαλίζουν ρεαλιστικές εκτιμήσεις σύμφωνα με τους εταιρικούς στόχους.
- Αναθεώρηση Χρηματοοικονομικής απόδοσης μονάδας και συντεταγμένη με το οικονομικό τμήμα στη μηνιαία οικονομική υποβολή έκθεσης.
- Επικοινωνία με το οικονομικό τμήμα για την προετοιμασία των οικονομικών αξιολογήσεων των επιχειρησιακών περιπτώσεων ή των υπηρεσιών.
- Συντονισμός, σύνταξη και διαπραγμάτευση των συμβάσεων.
- Αξιολόγηση των υποβληθέντων έργων.
- Επίβλεψη και έλεγχος των προγραμμάτων της μονάδας.
- Βελτιστοποίηση του κόστους και των εισοδημάτων της μονάδας και κατά τη διάρκεια των φάσεων προετοιμασίας προϋπολογισμών και συνέχισης προϋπολογισμών, για να μεγιστοποιηθεί η πιθανότητα της επίτευξης των εταιρικών στόχων
- Επίβλεψη και έλεγχος των ενεργών δαπανών της μονάδας και της υπηρεσίας
- Παροχή της λογικής διαβεβαίωσης ότι οι συμβάσεις της μονάδας ρυθμίζονται κατάλληλα, ελαχιστοποιώντας τους σχετικούς κινδύνους.

## **5.7 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ & ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

### **5.7.1. Δραστηριότητες**

Η επιχειρηματική Μονάδα Πληροφοριακών συστημάτων και τηλεπικοινωνιών (The Information Technology & Telecommunication (IT&T) Unit) παρέχει σε όλα τα μέλη της Κοινότητας του Αερολιμένα (Διεθνής Αερολιμένας, αερογραμμές, κυβερνητικούς παράγοντες, εκμεταλλευτές καταστημάτων, χειριστές, επιβάτες και επισκέπτες) αξιόπιστες & οικονομικώς αποδοτικές υπηρεσίες. Ενεργεί ως ολοκληρωτής για όλες τις υπηρεσίες της μονάδας

χρησιμοποιώντας ευέλικτες & απευθυνόμενες στους πελάτες υποδομές. Συγχρόνως, η επιχειρηματική μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών ενσωματώνει & ενισχύει τις διαδικασίες του Διεθνούς Αερολιμένα & τις διαδικασίες σε μια 24ωρη βάση. Μέσω του One-Stop-Shop προγράμματος η επιχειρηματική μονάδα παρέχει υπηρεσίες επί 24ωρου βάσεως, που εξασφαλίζουν επιχειρηματική συνοχή για σχεδόν 300 επιχειρήσεις εντός της κοινότητας αερολιμένων. Η επιχειρηματική μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων επεκτείνει το πεδίο της και παρέχει, επί σειρά ετών ειδικευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες σε άλλους αερολιμένες σε όλη την υδρόγειο, αποδεικνύοντας την γνώση και την εμπειρία του προσωπικού της. Οι υπηρεσίες της Διεύθυνσης IT&T παρέχονται σήμερα σε περίπου 14.000 χρήστες / επαγγελματίες συνδεδεμένους στο ενιαίο δίκτυο του αεροδρομίου, το οποίο έχει την συνεχή υποστήριξη του ΔΑΑ σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο.

**Η επιχειρηματική Μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών απαρτίζεται από τα παρακάτω τμήματα:**

- Κέντρο Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών
- Λειτουργίες Πληροφοριακών Συστημάτων
- Επιχειρηματική Ανάπτυξη
- Επιχειρηματικός Έλεγχος

### **5.7.2.Κέντρο Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών**

Το Κέντρο Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών περιλαμβάνει τις εξής υπηρεσίες:

- **Προς τις επιχειρήσεις**

- Ενδοδικτυακή Επικοινωνία μέσω Φωνητικών Εντολών και Διακίνηση Δεδομένων.
- Τηλεφωνία Πρωτοκόλλου Διαδικτύου (IP) με δυνατότητα Ασύρματης Σύνδεσης.
- Υπηρεσίες Διαδικτύου - Intranet - Portal.
- Εταιρικές Λύσεις Ασύρματης Επικοινωνίας.
- Portal με πλήρη κάλυψη του Αεροδρομίου με δυνατότητα εξυπηρέτησης 1.000 χρηστών σε ατομική βάση πρόσβασης στο σύστημα.

-Συστήματα οικονομικής διαχείρισης, διοικητικών θεμάτων και συντήρησης. -  
Ενιαίες Λύσεις Πληροφοριακών Συστημάτων και Τηλεπικοινωνιών

- Business to Business & Business to Customer Επικοινωνίες(Αυτές οι πύλες επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να συναλλάσσονται απευθείας με τους προμηθευτές τους και διανομείς σε απευθείας σύνδεση. επιτρέπουν την ηλεκτρονική μεταβίβαση των παραγγελιών, την τιμολόγηση και ακόμη και τις πληρωμές)

### **Προς τους επιβάτες:**

#### **- Ασύρματη πρόσβαση Διαδικτύου στους επιβάτες**

Η Υπηρεσία Ασύρματης Πρόσβασης στο Διαδίκτυο (WIZ) προσφέρεται εντός των χώρων του Αεροσταθμού ΔΩΡΕΑΝ για 45'. Η υπηρεσία αυτή είναι προσβάσιμη σε φορητούς υπολογιστές και υπολογιστές χειρός.

Το νέο portal, - εκτός απο την πρόσβαση των 45' στο Internet - παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για την πτήση των επιβατών, ενημέρωση για προσφορές και νέα προϊόντα καθώς και τη δυνατότητα παρακολούθησης τηλεοπτικών καναλιών και video μέσω της υπηρεσίας e-tv. Οι υπηρεσίες που παρέχονται μέσω του portal είναι διαθέσιμες επί 24ωρου εντελώς δωρεάν. Φυσικά μέσω του banner "Σύνδεση στο Internet" αποκτάτε χρόνο πρόσβασης 45' στο Internet.

Μετά το τέλος του δωρεάν χρόνου, οι επιβάτες μπορούν να συνεχίσουν την περιήγηση τους στο διαδίκτυο, είτε δωρεάν μέσω των σημείων πρόσβασης (Internet Access Points) είτε επί πληρωμή, στο Business Centre του Αεροδρομίου (Επίπεδο Αφίξεων).

#### **- Επιχειρηματικό κέντρο**

Το Επιχειρηματικό Κέντρο του ΔΑΑ βρίσκεται στο Επίπεδο Αφίξεων και είναι ένας χώρος ειδικά σχεδιασμένος ώστε να καλύπτει τις επαγγελματικές ανάγκες των επιβατών/επισκεπτών, δίνοντας πρόσβαση σε:

- Προσωπικό Η/Υ
- Σύνδεση στο Internet
- Υπηρεσίες εκτύπωσης
- Υπηρεσίες fax
- Τηλεφωνικές υπηρεσιών



### **- Αίθουσα συσκέψεων**

Η αίθουσα συσκέψεων έχει χωρητικότητα 6 ατόμων και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για συναντήσεις, παρουσιάσεις, τηλεδιασκέψεις κ.ά. Η αίθουσα περιλαμβάνει:

- Τηλεφωνική συσκευή για teleconference
- Μηχανή & οθόνη προβολής (projector)
- Εκτυπωτή Laser
- Προσωπικό Η/Υ
- Σύνδεση στο Internet

- Οι "έξυπνες στάσεις" σε όλα τα πάρκινγκ του αεροδρομίου, οι οποίες ενημερώνουν τους επιβάτες για την αναμενόμενη ώρα άφιξης του λεωφορείου.

### **- Ακριβείς πληροφορίες πτήσεων μέσω οθονών LCD**

#### **- Self Service check-in**

Ο επιβάτης μπορεί μέσω ειδικών μηχανημάτων να κάνει check-in μόνος του

### **5.7.3 Λειτουργίες Πληροφοριακών Συστημάτων**

Το τμήμα μεριμνά για την καλή λειτουργική κατάσταση και συντήρηση των πληροφοριακών συστημάτων

### **5.7.4 Επιχειρηματική Ανάπτυξη**

#### **5.7.4.1 Εξωτερικά Έργα Επιχειρηματικής Ανάπτυξης**

- Ευρωπαϊκά χρηματοδοτημένα ερευνητικά προγράμματα (Aspnet, SMS, Ask-IT, Adamant, Imagine-IT, Pompei)

- Εθνικά χρηματοδοτημένα προγράμματα κατά το 3ο Framework Package (Enosis)

- Συμβουλευτικές υπηρεσίες στους διεθνείς αερολιμένες (Astana, Πεκίνο, Βουδαπέστη, Τίρανα, Monastir, Ντουμπάι, Damman, Hyderabad, Σιγκαπούρη, Σύδνεϋ, Αμβούργο, Duumlsseldorf, Μπανγκόκ).

- Συνεργασία, σχετικά με τη νέα ανάπτυξη υπηρεσιών, με τους ηγέτες του τομέα (Oracle, SITA, Cisco etc)
- Ειδικευμένες υπηρεσίες στις διάφορες εταιρίες (OTE Estate, Cosmote, Travel Agencies)
- Συμμετοχή στις διάφορες δημόσιες προσφορές (Χειριστές δημόσιων συγκοινωνιών – ΕΘΕΛ /ΟΑΣΑ, Δήμος Αθηναίων, ΗCAA).

#### **5.7.4.2 Βραβεία-Διακρίσεις**

- “Committed to Excellence” διάκριση (2002)
- ISO 9001:2000 certification on the unit’s state, and self corrective dynamics
- “Recognized for Excellence” Βραβείο του ευρωπαϊκού ιδρύματος για την ποιοτική διαχείριση (E.F.Q.M.) (2003)

#### **5.7.5 Επιχειρηματικός Έλεγχος**

Η κύρια λειτουργία του τμήματος επιχειρηματικού ελέγχου μονάδας πληροφοριακών συστημάτων & τηλεπικοινωνιών είναι να προγραμματίσει και να ελέγξει τον προϋπολογισμό της μονάδας στοχεύοντας στο να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με τους εταιρικούς στόχους με τη διατύπωση των προτάσεων προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι πόροι.

Κύριοι στόχοι του τμήματος επιχειρησιακού ελέγχου αεροπορίας:

- Αναθεώρηση Ζητημάτων επιχειρησιακών σχεδίων μονάδας, ετήσια προετοιμασία προϋπολογισμών ή /και αναθεωρήσεις που εξασφαλίζουν ρεαλιστικές εκτιμήσεις σύμφωνα με τους εταιρικούς στόχους.
- Αναθεώρηση Χρηματοοικονομικής απόδοσης μονάδας και συντεταγμένη με το οικονομικό τμήμα στη μηνιαία οικονομική υποβολή έκθεσης.
- Επικοινωνία με το οικονομικό τμήμα για την προετοιμασία των οικονομικών αξιολογήσεων των επιχειρησιακών περιπτώσεων ή των υπηρεσιών.
- Συντονισμός, σύνταξη και διαπραγμάτευση των συμβάσεων.
- Αξιολόγηση των υποβληθέντων έργων.
- Επίβλεψη και έλεγχος των προγραμμάτων της μονάδας.
- Βελτιστοποίηση του κόστους και των εισοδημάτων της μονάδας και κατά τη διάρκεια των φάσεων προετοιμασίας προϋπολογισμών και συνέχισης προϋπολογισμών, για να μεγιστοποιηθεί η πιθανότητα της επίτευξης των εταιρικών στόχων

- Επίβλεψη και έλεγχος των ενεργών δαπανών της μονάδας και της υπηρεσίας
- Παροχή της λογικής διαβεβαίωσης ότι οι συμβάσεις της μονάδας ρυθμίζονται κατάλληλα, ελαχιστοποιώντας τους σχετικούς κινδύνους.

## **5.8 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

### **5.8.1 Δραστηριότητες**

Οι δραστηριότητες του Οικονομικού Τμήματος δεν επικεντρώνονται μόνο στην διατήρηση των Λογιστικών εργασιών και των Οικονομικών Εσωτερικών Ελέγχων, στην εφαρμογή των εταιρικών διαδικασιών και στις καθημερινές ανάγκες, αλλά επεκτείνεται και περαιτέρω στο να είναι κύρια συνιστώσα στην διαχείριση της εταιρίας με σημαντική συμμετοχή στην διατύπωση και την επιδίωξη των στρατηγικών του Αεροδρομίου με σκοπό την εξασφάλιση της επιτυχίας των μακροπρόθεσμων επιχειρηματικών και χρηματοοικονομικών στόχων.

Το οικονομικό τμήμα χωρίζεται σε διάφορα τμήματα τα οποία είναι εξίσου σημαντικά για την σωστή διαχείριση-λειτουργία ενός αεροδρομίου συγκεκριμένα το οργανόγραμμα του Οικονομικού Τμήματος έχει ως εξής:

**Γενικός Οικονομικός Διευθυντής**, στον οποίο αναφέρονται τα εξής τμήματα μέσω των Διευθυντών τους:

- Τμήμα Λογιστηρίου*
- Τμήμα Χρηματοοικονομικών*
- Τμήμα Διαχείρισης Διαθεσίμων*
- Τμήμα Προμηθειών*

### **5.8.2 Τμήμα Λογιστηρίου**

Το Λογιστήριο περιλαμβάνει τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Γενική Λογιστική και Πληρωτέοι Λογαριασμοί
- Έσοδα και Εισπρακτέοι Λογαριασμοί

#### **α) Γενική Λογιστική και Πληρωτέοι Λογαριασμοί**

Έχει σαν κύριο σκοπό του την συλλογή και επεξεργασία των δεδομένων που έχουν σχέση με την Γενική Λογιστική και με τους Πληρωτέους Λογαριασμούς, διασφαλίζοντας την συμμόρφωση με τις Εταιρικές Πολιτικές και διαδικασίες

καθώς και με τις φορολογικές απαιτήσεις.

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργίες:

- Γεν. Λογιστική και Φορολογία
- Έλεγχος παγίων στοιχείων και έργων υπό εκτέλεση
- Έλεγχος αποθεμάτων ανταλλακτικών και αναλωσίμων
- Πληρωμές προμηθευτών
- Ταμείο

### **β) Έσοδα και Εισπρακτέων Λογαριασμών**

Το τμήμα Εσόδων και εισπρακτέων λογαριασμών έχει σαν κύριο σκοπό την συλλογή και την επεξεργασία των δεδομένων σχετικά με ολόκληρα τα λειτουργικά έσοδα της Εταιρίας συμπεριλαμβανομένου του Σπατόσημου (Τέλος εκσυγχρονισμού Ανάπτυξης Αεροδρομίου).

Ορισμός : Τέλους εκσυγχρονισμού Ανάπτυξης Αεροδρομίου

Φόρος που αποδίδεται από τον επιβάτη στην Αεροπορική Εταιρία και από την Αεροπορική Εταιρία στο Ελληνικό Δημόσιο με σκοπό να χρησιμοποιηθεί για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των υποδομών κάθε αεροδρομίου στην ελληνική επικράτεια.

### **5.8.3.Τμήμα Χρηματοοικονομικών**

Το Τμήμα αυτό περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργίες:

#### **α) Οικονομικός Σχεδιασμός και Αναφορές**

- Προετοιμασία και έλεγχος του Ετήσιου Προϋπολογισμού και των αναθεωρήσεων αυτών μέσα στον χρόνο.
- Προϋπολογισμός θέτει τους εταιρικούς οικονομικούς στόχους και είναι το κύριο εργαλείο της Διοίκησης για να ελέγχει τα έξοδα.
- Παρέχει καθοδήγηση και υποστήριξη σε όλους τους χρήστες του Προϋπολογισμού
- Ενημερώνει τη Διοίκηση για την οικονομική πορεία της εταιρείας και την εξέλιξη των δεικτών απόδοσης της εταιρείας , βοηθώντας έτσι στην λήψη αποφάσεων
- Υποστηρίζει την διαδικασία αξιολόγησης της βιωσιμότητας των επενδύσεων

#### **β) Επιχειρηματικός Σχεδιασμός**

- Υποστηρίζει τις τιμολογιακές αποφάσεις
- Καταρτίζει το Επιχειρησιακό Σχέδιο, που προβλέπει την εξέλιξη της εταιρείας τα επόμενα χρόνια
- Πραγματοποιώντας διάφορες οικονομικές αναλύσεις βοηθά τη Διοίκηση στο να λαμβάνονται οι πιο συμφέρουσες για την εταιρεία αποφάσεις

#### **5.8.4.Τμήμα Διαχείρισης Διαθεσίμων**

Το Τμήμα αυτό έχει ως κύριο στόχο την εκτίμηση, τον έλεγχο και την λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων με συστηματικό τρόπο για την αποτελεσματική αντιμετώπιση και ελαχιστοποίηση υπαρχόντων, μελλοντικών ή πιθανών χρηματοοικονομικών κινδύνων σχετικά με το αεροδρόμιο. Επιπρόσθετα, ενεργοποιείται στο σχεδιασμό, την αξιολόγηση και την εφαρμογή της Χρηματοοικονομικής Στρατηγικής του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Το Τμήμα αυτό περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργίες:

- Διαχείριση Διαθεσίμων
- Ασφάλειες
- Πιστοληπτικός Έλεγχος

##### **α) Διαχείριση Διαθεσίμων**

Ασχολείται με την διατύπωση και την υλοποίηση της χρηματοοικονομικής στρατηγικής σχετικά την διαχείριση των δανείων και των χρηματικών διαθεσίμων του Δ.Α.Α.

##### **β) Ασφάλειες**

Ασχολείται με την διαχείριση και τον έλεγχο όλων των ασφαλιστικών συμβολαίων της εταιρίας, καθώς και με τις αποζημιώσεις που σχετίζονται με ζημιές σε ιδιοκτησίες της εταιρίας από τρίτους αλλά και για οποιαδήποτε άλλη αιτία.

##### **γ) Πιστοληπτικός Έλεγχος**

Ασχολείται με την ανάλυση και τον έλεγχο της πιστωτικής θέσης των νέων και υπαρχόντων πελατών, την υλοποίηση της πιστωτικής πολιτικής του Δ.Α.Α., την επίβλεψη των εισπράξεων καθυστερημένων οφειλών και αναφέρει την θέση των Εισπρακτέων Λογαριασμών στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας.

#### **5.8.5 Τμήμα Προμηθειών**

Το Τμήμα Προμηθειών έχει αναπτυχθεί μέσα από μία συνεχόμενη διαδικασία εκμάθησης, κατανόησης και επιρροής την επαγγελματικών αναγκών της εταιρίας καθώς επίσης και μέσα από τους κανόνες της Αγοράς Προμηθειών.

Ο πρωταρχικός στόχος του τμήματος είναι υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών και η επίτευξη εξοικονόμησης χρημάτων για την εταιρία μέσω των διαπραγματεύσεων. Το Τμήμα Προμηθειών είναι πάντα έτοιμο να ελέγξει τις ανάγκες της εταιρίας και να ανταποκριθεί άμεσα.

Το Τμήμα Προμηθειών περιλαμβάνει τις παρακάτω λειτουργίες:

-Τεχνικές Προμήθειες

-Γενικές Προμήθειες

Η κοινή αποστολή και των δύο υπό-τμημάτων είναι να διαχείριση της διαδικασίας της ανάθεσης για την απόκτηση εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών από τον αρχικό προσδιορισμό της ανάγκης για κάτι μέχρι και ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής. Αυτός ο ρόλος περιλαμβάνει την επιθεώρηση των προδιαγραφών, την έρευνα αγοράς και την προκριματική φάση της επιλογής των προμηθευτών και των εργολάβων, την προετοιμασία των εγγράφων του διαγωνισμού, τον συντονισμό των εμπλεκόμενων τμημάτων της εταιρίας, την συμβολή στην τεχνική αξιολόγηση, την οικονομική αξιολόγηση, τις διαπραγματεύσεις με τον προμηθευτή που επιλέχθηκε και την ανάθεση σε αυτόν του σχετικού συμβολαίου.

-Το υπό-τμήμα των Τεχνικών Προμηθειών είναι υπεύθυνο για την διασφάλιση αξιόπιστων και έγκαιρων προμηθειών όσον αφορά τεχνικές εργασίες, αγαθά και υπηρεσίες με το καλύτερο οικονομικό και ποιοτικό όφελος. Πραγματοποιεί επίσης και διαγωνισμούς οι οποίοι ακολουθούν τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες που αφορούν Αεροδρόμια.

-Το υπο-τμήμα των Γενικών Προμηθειών είναι υπεύθυνο για την προμήθεια και αγορά γενικών αγαθών και υπηρεσιών. Ένας σημαντικός παράγοντας μιας πετυχημένης αγοράς είναι η συνεχόμενη παρακολούθηση των προμηθευτών και των τιμών της γενικότερης αγοράς η οποία θα εξασφαλίσει μια επιτυχημένη διαπραγμάτευση εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ποιότητα υψηλού επιπέδου και ανταγωνιστικές τιμές.

## **5.9 ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

### **5.9.1.Δραστηριότητες**

Η Γενική Διεύθυνση Εταιρικών Υπηρεσιών παρέχει μια ευρεία έκταση εταιρικών υπηρεσιών σε όλες τις επιχειρησιακές μονάδες που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα των ειδικοτήτων για να εξασφαλίσει την ετοιμότητα, τη λειτουργία και την συντήρηση των εγκαταστάσεων, τις υποδομές και γενικότερα του

περιβάλλοντος του αεροδρομίου, που περιλαμβάνουν επίσης ποιοτική υποστήριξη & συστήματα.

Οι κατευθυντήριες αρχές της Γενικής Διεύθυνσης Εταιρικών Υπηρεσιών είναι :

Η εστίαση στην εξυπηρέτηση των πελατών,

η λειτουργική τελειότητα, η οικονομική αποτελεσματικότητα και η βιώσιμη δημιουργία αξίας.

Η Γενική Διεύθυνση Εταιρικών Υπηρεσιών αποτελείται από τα ακόλουθα τέσσερα τμήματα:

- *Τμήμα τεχνικών υπηρεσιών*

- *Υπηρεσίες περιβάλλοντος*

- *Η εταιρική ποιότητα*

- *Τμήμα υπηρεσιών εγκατάστασης & επιχειρησιακού ελέγχου*

### **5.9.2. Τμήμα τεχνικών υπηρεσιών**

Το Τμήμα τεχνικών υπηρεσιών προσφέρει τις παρακάτω υπηρεσίες

- Συντήρηση όλων των συστημάτων υποδομής & τεχνικών υπηρεσιών η οποία εκτελείται μέσω των προληπτικών & διορθωτικών εργασιών για τις ειδικότητες εφαρμοσμένης μηχανικής.

Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί η λειτουργική ετοιμότητα και η τεχνική διαθεσιμότητα συστημάτων κοντά στο 100%, εφαρμόζοντας τα ακριβέστερα πρότυπα ασφάλειας.

Η καθημερινή συντήρηση μεταφέρεται στους εξωτερικούς ειδικευμένους εργολάβους, που παρέχουν όλα τα προληπτικά & διορθωτικά προγράμματα συντήρησης σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή, ώστε να εξασφαλιστεί η λειτουργική ετοιμότητα και να βελτιστοποιηθεί ο κύκλος ζωής όλων των τεχνικών συστημάτων & της υποδομής.

- Σχεδιασμός & κατασκευή όλων των προγραμμάτων που εκτελούνται σύμφωνα με το σχέδιο επένδυσης του Διεθνούς Αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος μέσω της διαχείρισης του προγράμματος και του ελέγχου των εργασιών καθώς και ανάπτυξη κατασκευής αρχιτεκτονικού, αστικού / δομικού σχεδίου, τεχνικών διαβουλεύσεων μηχανικών και ηλεκτρικών συστημάτων.

Παρέχονται επίσης τεχνικές διαβουλεύσεις και η επίβλεψη κατασκευών στην υπηρεσία.

### **5.9.3. Τμήμα υπηρεσιών εγκατάστασης & επιχειρησιακού ελέγχου**

Το τμήμα υπηρεσιών εγκατάστασης & επιχειρησιακού ελέγχου προσφέρει υπηρεσίες , επιπρόσθετες στις λειτουργίες των αερολιμένων, είτε μέσω των πλήρως μεταφερμένων συμβάσεων, όπως ο καθαρισμός, ο εξωραϊσμός, τα καροτσάκια αποσκευών, οι υπηρεσίες εγκαταστάσεων, τα εστιατόρια προσωπικού, τις εξωτερικές –εσωτερικές υπηρεσίες μεταφορών& υπηρεσίες Διοίκησης είτε εσωτερικές όπως συντήρηση οχημάτων & διαχείριση στόλου.

Οι υπηρεσίες εγκαταστάσεων & επιχειρησιακού ελέγχου κρατούν επίσης έναν κεντρικό ρόλο συντονισμού μέσα στην Γενική Διεύθυνση ως επιχειρησιακό ελεγκτή της μονάδας, ως ενισχυτικοί ιδιοκτήτες συμβάσεων και συντάσσοντας τις επιχειρησιακές εκθέσεις για τη βελτίωση οικονομικής απόδοσης. Επιπλέον, η αύξηση της σχέσης με τις τοπικές κοινότητες είναι πολύ στενές προκειμένου να επιτευχθεί μια ισορροπημένη και αρμονική συνεργασία και να εξυπηρετηθούν το περιβάλλον, η εκπαίδευση, η απασχόληση, η τοπική πολιτιστική κληρονομιά & ο πλούτος.

#### **5.9.4. Υπηρεσίες περιβάλλοντος**

Το τμήμα ακολουθεί μια ολιστική περιβαλλοντική διοικητική προσέγγιση που έχει πιστοποιηθεί από το ISO 14001. Μέσω διάφορων καινοτόμων έργων, όπως η λειτουργία των εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων, ενός δικτύου ελέγχου ατμοσφαιρικής ποιότητας, των προγραμμάτων για άλλες περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες παραμέτρων (ύδρευση, ενέργεια, άγρια φύση & εξωραϊσμός) και διαχείρισης και ανακύκλωσης των αποβλήτων,ο Διεθνής αερολιμένας Αθηνών συμβάλλει αποτελεσματικά στην προστασία του περιβάλλοντος.

#### **5.9.5. Η εταιρική ποιότητα**

Η εταιρική ποιότητα είναι μια εταιρική λειτουργία που υποστηρίζει τη δέσμευση του Διεθνούς Αερολιμένα Ελ Βενιζέλος για την τελειότητα. Η πρόοδος που επιτυγχάνεται μέχρι τώρα από την άποψη της ποιότητας, της εταιρικής ευθύνης και του επιχειρηματικού σχεδιασμού μέσα στον αερολιμένα, είναι το αποτέλεσμα της παραγωγικής ομαδικής εργασίας.

Οι βασικοί τομείς της δέσμευσης της εταιρικής ποιότητας περιλαμβάνουν τις διαδικασίες , την εταιρική ευθύνη, την ποιοτική μέτρηση υπηρεσιών & τη βελτίωση, διαχείριση εταιρικών εγγράφων και διάταξη των υπηρεσιών πληροφοριών.

### **5.10 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**



### **5.10.1 Διακεκριμένες Υπηρεσίες**

Στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν μια σειρά διακεκριμένων υπηρεσιών, οι οποίες έχουν ως στόχο να καταστήσουν πιο άνετη την ταξιδιωτική εμπειρία.

- **Αίθουσες Αναμονής Διακεκριμένων Επιβατών**

Οκτώ Αίθουσες Αναμονής Διακεκριμένων Επιβατών λειτουργούν στο ΔΑΑ, στο Επίπεδο Αναχωρήσεων

- **Διακεκριμένη Στάθμευση**

Η υπηρεσία διακεκριμένης στάθμευσης «Executive Valet Parking» δίνει στους επιβάτες τη δυνατότητα να αποφύγουν την αναζήτηση χώρου στάθμευσης για το αυτοκίνητό τους και να κερδίσουν χρόνο.

- **Πολυτελή Οχήματα – Λιμουζίνες**

### **5.10.2 Υπηρεσία Επισκεπτών**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών παρέχει στους επισκέπτες τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- **Προγράμματα Ξενάγησης**

Τα δώρα Προγράμματα Ξενάγησης προσφέρονται δωρεάν, πραγματοποιούνται κατά τις εργάσιμες μέρες και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

Παρουσίαση όλων των χώρων του αεροδρομίου (Κεντρικός Αεροσταθμός, Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών, Αρχαιολογικό Μουσείο κ.ά.)

Ξενάγηση στο Σταθμό της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, η οποία περιλαμβάνει μια εντυπωσιακή επίδειξη των οχημάτων κατάσβεσης τύπου «Panther».

- **Προγράμματα Επισκέψεων Ειδικού Ενδιαφέροντος**

Τα προγράμματα παρέχουν στους ενδιαφερόμενους, χωρίς χρέωση, λεπτομερή πληροφόρηση για επιμέρους τομείς λειτουργίας του αεροδρομίου, σε συνεργασία με τα αρμόδια τμήματα.

- **Εξυπηρέτηση Επισήμων (VIP) και Διακεκριμένων Προσώπων (CIP)**

Η συγκεκριμένη υπηρεσία καλύπτει, κατά περίπτωση, το συντονισμό της επίσκεψης επισήμων και διακεκριμένων προσώπων, καθώς και την επιμέλεια της σχετικής τελετής, σε συνεργασία με κυβερνητικούς ή ιδιωτικούς φορείς.

- **Συντονισμός Κινηματογραφήσεων/ Φωτογραφήσεων.**

### **5.10.3 Υπηρεσίες Τουρισμού**

- Εντός του αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος στεγάζεται ο **Ε.Ο.Τ**(Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού) ,ο **Οργανισμός Τουριστικής και Οικονομικής Ανάπτυξης Αθηνών**, ο οποίος είναι ο επίσημος τουριστικός φορέας της πόλης των Αθηνών με εταίρους τον Δήμο Αθηναίων, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, τον Σύνδεσμο εν Ελλάδι Ταξιδιωτικών & Τουριστικών Γραφείων και τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Λιανικής Πώλησης Ελλάδας.  
Και οι δύο αυτοί οργανισμοί μπορούν να καθοδηγήσουν σωστά τον τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας σε οτιδήποτε και αν χρειαστεί.
- **Έξι εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων** παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο χώρο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.Τα γραφεία τους λειτουργούν στο επίπεδο αφίξεων.

### **5.10.4 Υπηρεσίες Τραπεζών και Συναλλάγματος**

- **Τραπεζες και αυτόματες μηχανές αναλήψεων**

Στο αεροδρόμιο στεγάζεται παράρτημα της Εμπορικής Τράπεζας καθώς και πολλές αυτόματες μηχανές αναλήψεως από διάφορες τράπεζες σε σημεία στους χώρους του αεροδρομίου και στο επίπεδο άφιξης και στο επίπεδο αναχωρησης

### **5.10.5 Υπηρεσίες Παιδιού**

- **Χώρος Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ευαισθητοποιημένος στις ανάγκες των οικογενειών που ταξιδεύουν, δημιούργησε σε συνεργασία με το μη

κερδοσκοπικό σύλλογο “Το Χαμόγελο του Παιδιού” έναν ασφαλή και δημιουργικό χώρο για τα παιδιά ο οποίος εποπτεύεται από ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό.

Αυτή η πρωτοποριακή υπηρεσία, δίνει τη δυνατότητα στα παιδιά ν’ απασχοληθούν δημιουργικά, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνει τους γονείς, να διεκπεραιώσουν τις ταξιδιωτικές τους διαδικασίες και να πραγματοποιήσουν με άνεση τις αγορές τους.

Ο Χώρος Δημιουργικής απασχόλησης Παιδιών λειτουργεί στο επίπεδο των αναχωρήσεων (δίπλα στις Εξόδους Αναχώρησης B1-2), καθημερινά από τις 09:00 έως 21:00

- **Χώροι Περιποίησης Βρεφών**

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών θέλοντας να καλύψει περαιτέρω τις ανάγκες των οικογενειών παρέχει ειδικά διαμορφωμένες τουαλέτες και χώρους περιποίησης βρεφών, διαθέσιμους σ’ επιλεγμένα σημεία τουαεροσταθμού (τόσο σε περιοχέςελεύθερης πρόσβασης, όσο και σε περιοχές για επιβάτες).

- **Ασυνόδευτα Παιδιά**

Ανήλικα παιδιά που θα ταξιδέψουν ασυνόδευτα, θα πρέπει να παρουσιαστούν με τους γονείς /κηδεμόνες τους στο προσωπικό εδάφους της αεροπορικής εταιρείας, το οποίο υποχρεούται να τα έχει υπό την επίβλεψή του, μέχρι να παραδοθούν με ασφάλεια στο πλήρωμα του αεροσκάφους.

Οι γονείς/ κηδεμόνες θα πρέπει να παραμένουν στο αεροδρόμιο μέχρι την αναχώρηση της πτήσης.

Κατά την άφιξη, τα ασυνόδευτα παιδιά συνοδεύονται από το προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας και παραδίδονται στουςγονείς/κηδεμόνες.

Οι γονείς /κηδεμόνες συνοδεύομενοι από το προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας, παραλαμβάνουν την αποσκευή του παιδιού, από τους ιμάντες παραλαβής αποσκευών.

Η προσκόμιση ταυτότητας του συνοδού είναι απαραίτητη, τόσο για την παράδοση του παιδιού όσο και για την παραλαβή του.

### **5.10.6 Υπηρεσίες ατόμων με αναπηρία**

α) Για τα άτομα με αναπηρία και για αυτά με μειωμένη κινητικότητα το αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος παρέχει τις κάτωθι διευκολύνσεις:

- Παροχή συνδρομής στους επιβάτες με αναπηρία και στους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα

- Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, οι επιβάτες με αναπηρία και οι επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα υποχρεούνται να ενημερώνουν τον Αερομεταφορέα/ Πράκτορα/ Ταξιδιωτικό Πράκτορα για την ανάγκη και το είδος παροχής συνδρομής τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης και ο Αερομεταφορέας να ενημερώνει αντίστοιχα το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών τουλάχιστον 36 ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης.
  - Η συνδρομή σκύλου συνοδείας εξασφαλίζεται, όταν απαιτείται, υπό την προϋπόθεση ότι η κοινοποίησή της έχει γίνει από τον επιβάτη με αναπηρία στον Αερομεταφορέα / Πράκτορα / Ταξιδιωτικό Πράκτορα τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης και υπό την επιφύλαξη των εφαρμοστέων εθνικών διατάξεων περί μεταφοράς σκύλων συνοδείας επί του αεροσκάφους.
  - Ο επιβάτης με αναπηρία και ο επιβάτης με μειωμένη κινητικότητα ο οποίος διαθέτει έγκυρο εισιτήριο μεταφοράς υποχρεούται ανεξαρτήτως προορισμού να παρουσιαστεί το αργότερο δύο (2) ώρες πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, είτε στα καθορισμένα για τους επιβάτες με αναπηρία και τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα σημεία είτε στον έλεγχο εισιτηρίων.
  - Τα καθορισμένα σημεία για τους επιβάτες με αναπηρία διαθέτουν σύστημα επικοινωνίας, το οποίο τους δίνει τη δυνατότητα να επικοινωνούν την άφιξή τους στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.
- β) Υποδομές στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Ελ Βενιζέλος για τα άτομα με αναπηρία και για άτομα με μειωμένη κινητικότητα
- Ειδικά διαγραμμισμένες θέσεις στάσης μπροστά από τις εισόδους του Κεντρικού Αεροσταθμού στο Επίπεδο των Αφίξεων και στο Επίπεδο των Αναχωρήσεων.
  - Ειδικές θέσεις στάθμευσης στους χώρους μικρής διάρκειας στάθμευσης (P1 και P2) και μακράς διάρκειας στάθμευσης (P3).
  - Ράμπες για τη διευκόλυνση της μετακίνησης στα πεζοδρόμια ατόμων καθήμενων σε αναπηρικά αμαξίδια.
  - Ειδικός διάδρομος για τα άτομα με δυσχέρεια όρασης από τον Τερματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό με κατεύθυνση είτε τις ειδικά διαγραμμισμένες θέσεις στάσης στην περιοχή της Εισόδου 2 του Επιπέδου των Αναχωρήσεων, είτε τον ειδικό χώρο αναμονής για επιβάτες με αναπηρία, επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα και τους συνοδούς τους.
  - Ειδικά σχεδιασμένοι, ευρύχωροι ανελκυστήρες σε όλα τα επίπεδα του Κεντρικού και του Δορυφορικού Αεροσταθμού, που επιτρέπουν τη δυνατότητα πλήρους περιστροφής του αναπηρικού αμαξιδίου. Στα κομβία κλήσης των ορόφων υπάρχει και γραφή Braille για τα άτομα με δυσχέρεια όρασης.

- Ειδικός χώρος αναμονής αποκλειστικά για τους επιβάτες με αναπηρία και τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα και τους συνοδούς τους στην περιοχή της Εισόδου 2 του Κεντρικού Αεροσταθμού, στο Επίπεδο των Αναχωρήσεων.
- Ειδικές τηλεφωνικές συσκευές κατάλληλου ύψους ώστε να είναι προσβάσιμες από άτομα καθήμενα σε αναπηρικό αμαξίδιο, καθώς και τηλεφωνικές συσκευές με δυνατότητα αποστολής κειμένου για άτομα με δυσχέρεια ακοής, σε όλα τα επίπεδα του Κεντρικού και του Δορυφορικού Αεροσταθμού.
- Ψύκτες νερού κατάλληλου ύψους ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άτομα καθήμενα σε αναπηρικό αμαξίδιο.
- Ειδικά σχεδιασμένες τουαλέτες με σήμανση προσβάσιμη και από άτομα με δυσχέρεια όρασης. Επιπλέον, υπάρχει εγκατεστημένο ειδικό σύστημα ενδοεπικοινωνίας για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
- Σημεία πρόσβασης στο Διαδίκτυο κοντά στην Είσοδο 2, στο Επίπεδο των Αναχωρήσεων του Κεντρικού Αεροσταθμού, ειδικά σχεδιασμένα ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται από άτομα καθήμενα σε αναπηρικό αμαξίδιο.
- Ειδικά σημεία ηλεκτρονικού ελέγχου εισιτηρίων, κοντά στις Εισόδους 1 και 4, στο Επίπεδο των Αναχωρήσεων του Κεντρικού Αεροσταθμού, κατάλληλα σχεδιασμένα ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούνται και από άτομα καθήμενα σε αναπηρικό αμαξίδιο.
- Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, μηχανήματα στροβοσκοπικής σήμανσης τίθενται σε λειτουργία προκειμένου να βοηθήσουν άτομα με δυσχέρεια όρασης και ακοής, ώστε να ακολουθήσουν με ασφάλεια τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

## 5.11 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 εταιρεία ακολουθεί μια συνεπή εταιρική πολιτική που σέβεται απόλυτα τις δεσμεύσεις της απέναντι στους επιβάτες, πελάτες, συνεργάτες, εργαζομένους και μετόχους της, στις τοπικές κοινωνίες όπου δραστηριοποιείται, καθώς και σε όλους όσους σχετίζονται με τη λειτουργία της.

### 5.11.1 Βασικοί Άξονες

Οι βασικοί άξονες της πολιτικής Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης αντανακλούν τους πολλαπλούς ρόλους της εταιρείας ως διαχειρίστριας του αεροδρομίου, εργοδότης, υπεύθυνου εταιρικού πολίτη αλλά και φορέα προστασίας του περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, ο ΔΑΑ ακολουθεί ηθικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα πέραν των συμβατικών υποχρεώσεων του, ενσωματώνει τις προσδοκίες των άμεσα ενδιαφερόμενων 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.

### **5.11.2 Πολιτική Εταιρικής Υπευθυνότητας**

Η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει καθιερώσει την πολιτική Εταιρικής Υπευθυνότητας από το 2005, συμπληρώνοντας με αυτόν τον τρόπο τις ποικίλες εταιρικές πολιτικές που ίσχυαν από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου αναφορικά με το Περιβάλλον, τις Σχέσεις με τις Τοπικές Κοινότητες, τις Επικοινωνίες, την Ασφάλεια, το Ανθρώπινο Δυναμικό και την Ποιότητα.

Η εν λόγω πολιτική αναθεωρείται τακτικά προκειμένου να ενσωματώνει τις διεθνώς αποδεκτές βέλτιστες πρακτικές. Η πολιτική Εταιρικής Υπευθυνότητας αντανακλά το ρόλο μας ως υπεύθυνης εταιρείας, εξισορροπώντας τους στόχους και τα σχέδια δράσης μας πάνω στους ακόλουθους Άξονες Υπευθυνότητας:

#### **• Επιχειρησιακή Υπευθυνότητα**

Ο πυρήνας της επιχειρηματικής λειτουργίας μας, προκειμένου να λειτουργούμε το αεροδρόμιο αποτελεσματικά, ενεργώντας παράλληλα για το κοινό συμφέρον.

#### **• Κοινωνική Υπευθυνότητα**

Η κοινωνική διάσταση της λειτουργίας μας, εστιάζοντας στις σχέσεις καλής γειτονίας με τις τοπικές κοινότητες, στην προώθηση ευρύτερων πολιτιστικών δραστηριοτήτων και στην υποστήριξη ανθρωπιστικών σκοπών.

#### **• Περιβαλλοντική Υπευθυνότητα**

Η περιβαλλοντική διάσταση της λειτουργίας μας, που εστιάζει στην ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου της λειτουργίας του αεροδρομίου και στην προώθηση της ενημέρωσης.

## **5.12 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**

### **5.12.1 Ασφάλεια στην «Πίστα»**

Πρωταρχική και αδιαπραγμάτευτη προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία ενός αεροδρομίου είναι η ασφάλεια. Ακρογωνιαίος λίθος της δραστηριότητάς τους είναι η μεγιστοποίηση της αεροπορικής ασφάλειας με την αποδοτική συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων της Περιοχής Κίνησης Αεροσκαφών («πίστα»). Η Εταιρεία Αεροδρομίου, διενεργεί συνεχείς ελέγχους με σκοπό τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους Διεθνείς Κανονισμούς και την Ελληνική Νομοθεσία και χρησιμοποιούν σύγχρονα μοντέλα ανάλυσης και προσομοίωσης για την πτητική ανάπτυξη του Αεροδρομίου με γνώμονα την ασφάλεια, ενώ συνεργάζονται άμεσα με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ο ιδιαίτερος κόσμος της πίστας διέπεται από λειτουργικές διαδικασίες και μέτρα σωστής παρουσίας και συμπεριφοράς. Προς όλους όσοι εργάζονται στην περιοχή Κίνησης Αεροσκαφών διανέμονται ενημερωτικά έντυπα σχετικά με τα μέσα ατομικής προστασίας, την οδήγηση στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών και τη διαχείριση των ξένων αντικειμένων (FOD – Foreign Object Damage), ενώ παράλληλα συντονιστικές επιτροπές για θέματα ασφάλειας.

### **5.12.2 Πρόληψη Ατυχημάτων-Εκτάκτων Περιστατικών**

Το 2006 αποτέλεσε υποδειγματικό έτος από άποψη ασφάλειας για το ΔΑΑ, παρά τη σημαντική αύξηση του αριθμού κινήσεων των αεροσκαφών. Θέτοντας την ασφάλεια ως πρώτη προτεραιότητα των επιχειρήσεων, έχουν εφαρμόσει ένα πλήρες Σύστημα Διαχείρισης Αεροπορικής Ασφάλειας, το οποίο είναι εγκεκριμένο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και ανανεώνεται διαρκώς προκειμένου να εναρμονίζεται με τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές. Επιπλέον, το 2006 ο ΔΑΑ ολοκλήρωσε μια εκτεταμένη εκστρατεία πληροφόρησης και εκπαίδευσης, η οποία επικεντρώθηκε σε βασικά θέματα ασφάλειας που χρειάζονταν περαιτέρω ανάπτυξη. Οι προσπάθειες αυτές ενδυνάμωσαν ακόμη περισσότερο την ικανότητά για διαχείριση της ασφάλειας και βοήθησαν να διαμορφωθεί μια ισχυρότερη κουλτούρα ασφάλειας, η οποία αποτυπώνεται εξάλλου και στη μείωση των ατυχημάτων σε ποσοστό 25% κατά τη διάρκεια του 2006.

Πέρα από την έμφαση στην ασφάλεια και την πρόληψη ατυχημάτων, ο ΔΑΑ δίνει εξίσου μεγάλη προσοχή στην απόκρισή του σε έκτακτα περιστατικά και στη διαχείριση κρίσεων. Διαθέτοντας συγκεκριμένο Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης Αερολιμένα, συνέχισαν και το 2006 το

σχεδιασμό διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, καταβάλλοντας ουσιαστική προσπάθεια για το σχεδιασμό και την εκτέλεση εκπαιδεύσεων σε ανάλογα θέματα. Στο πλαίσιο αυτό, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών πραγματοποίησε, το Νοέμβριο, την ανά διετία προγραμματισμένη άσκηση έκτακτης ανάγκης, με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ενώ διεξήγαγε και τρεις λειτουργικές ασκήσεις. Οι συγκεκριμένες ασκήσεις κρίθηκαν επιτυχείς, αποδεικνύοντας την ετοιμότητα του αεροδρομίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και η απόδοση του συστήματος διαχείρισης κρίσεων αποδείχθηκαν και μέσα από μια σειρά πραγματικών περιστατικών έκτακτης ανάγκης και επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Η έντονη δραστηριότητα της αγοράς αποτέλεσε τη βάση για διάφορα επιτεύγματα και εξελίξεις το 2006 στον τομέα των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένης της παραχώρησης ενός επιπλέον δικαιώματος περιορισμένης πρόσβασης για αυτό-εξυπηρετούμενους χρήστες προς την Interjet, και της συνεργασίας με διάφορους φορείς για την παροχή υπηρεσιών μη περιορισμένης πρόσβασης. Ο ΔΑΑ εξακολούθησε να εφαρμόζει την πολιτική που διέπει τις Συμβάσεις Επιπέδου Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρέτησης συνάπτοντας νέα αντίστοιχη σύμβαση με τη Swissport, το δεύτερο μεγαλύτερο φορέα επίγειας εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο.

### **5.12.3 Συνεργασίες Ασφάλειας - Security**

Λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο τρομοκρατικών ενεργειών στις αερομεταφορές τα τελευταία χρόνια, η ασφάλεια και η προστασία επιβατών και εργαζομένων αποκτά πρωταρχική σημασία για κάθε αεροδρόμιο.

Οι τρεις βασικές λειτουργίες ασφάλειας στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών είναι: ο Έλεγχος Επιβατών και Χειραποσκευών, ο Έλεγχος Αποσκευών (100%) και ο Έλεγχος Πρόσβασης. Και οι τρεις αυτές λειτουργίες έχουν ανατεθεί σε ειδικευμένες ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας, το προσωπικό των οποίων είναι εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σύμφωνα με τα μέτρα που ορίζονται στον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ). Με πνεύμα συνεργασίας με όλους τους αρμόδιους φορείς, εξασφαλίζουν αφενός το ανώτατο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας των επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές και αφετέρου την τήρηση των υποχρεωτικών μέτρων εθνικής ασφάλειας. Παράλληλα, κάνουν συντονισμένες προσπάθειες για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού με τη σταδιακή μείωση του χρόνου αναμονής κατά τον έλεγχο επιβατών και χειραποσκευών. Το 2004, οργανισμοί όπως η Υπηρεσία Ασφάλειας Συγκοινωνιών (TSA) των Η.Π.Α., ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας



(ECAC) προέβησαν σε επιθεωρήσεις του Αεροδρομίου . Τα πορίσματα αυτών των επιθεωρήσεων επιβεβαιώνουν ότι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών διατηρεί υψηλότατα επίπεδα ασφάλειας.

## 5.13 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

### 5.13.1 Επιβατική κίνηση

#### *Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Επιβατική Κίνηση 2009*

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού			Κίνηση Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2009	2008	%2009 / 2008	2009	2008	%2009 / 2008	2009	2008	%2009 / 2008
Ιανουάριος	380.056	383.878	-1,0%	570.673	636.615	-10,4%	950.729	1.020.493	-6,8%
Φεβρουάριος	373.112	362.574	2,9%	495.348	544.573	-9,0%	868.460	907.147	-4,3%
Μάρτιος	413.002	427.747	-3,4%	639.856	763.853	-16,2%	1.052.858	1.191.600	-11,6%
Απρίλιος	499.688	471.723	5,9%	872.800	849.179	2,8%	1.372.488	1.320.902	3,9%
Μάιος	515.783	525.119	-1,8%	860.354	995.740	-13,6%	1.376.137	1.520.859	-9,5%
Ιούνιος	594.485	556.773	6,8%	989.970	1.056.541	-6,3%	1.584.455	1.613.314	-1,8%
Ιούλιος	652.792	602.491	8,3%	1.193.863	1.208.543	-1,2%	1.846.655	1.811.034	2,0%
Αύγουστος	677.253	614.424	10,2%	1.245.497	1.265.332	-1,6%	1.922.750	1.879.756	2,3%
<b>Σύνολο</b>	<b>4.106.171</b>	<b>3.944.729</b>	<b>4,1%</b>	<b>6.868.361</b>	<b>7.320.375</b>	<b>-6,2%</b>	<b>10.974.532</b>	<b>11.265.104</b>	<b>-2,6%</b>

Η άνοδος της επιβατικής κίνησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών κατά 2,3% σε σύγκριση με το 2008 το μήνα Αύγουστο, κατατάσσει το αεροδρόμιο της Αθήνας στην πρώτη θέση ανάμεσα σε περισσότερα από 30 μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια (κατά μέσο όρο για το συγκεκριμένο μήνα η Ευρώπη σημείωσε πτώση της τάξης του -4%) συνεχίζοντας τη θετική πορεία του Ιουλίου. Επιπλέον, στη συνολική κατάταξη των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροδρομίων για τους μήνες Ιανουάριο -Αύγουστο, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κέρδισε επίσης την πρώτη θέση, σημειώνοντας τη μικρότερη μείωση της επιβατικής κίνησης (-2,6%), σημαντικά χαμηλότερη από τη μέση ευρωπαϊκή πτώση (-8%)

**5.13.2 Κινήσεις αεροσκαφών**  
*Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών*  
*Κίνηση Αεροσκαφών 2009*

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ	Εσωτερικού			Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2009	2008	%2009 / 2008	2009	2008	%2009 / 2008	2009	2008	%2009 / 2008
Ιανουάριος	6.657	6.916	-3,7%	7.267	7.798	-6,8%	13.924	14.714	-5,4%
Φεβρουάριος	6.354	6.129	3,7%	6.717	6.856	-2,0%	13.071	12.985	0,7%
Μάρτιος	7.550	7.000	7,9%	7.893	8.079	-2,3%	15.443	15.079	2,4%
Απρίλιος	8.496	7.705	10,3%	9.037	8.609	5,0%	17.533	16.314	7,5%
Μάιος	9.076	8.143	11,5%	9.767	9.632	1,4%	18.843	17.775	6,0%
Ιούνιος	9.706	8.550	13,5%	9.783	9.977	-1,9%	19.489	18.527	5,2%
Ιούλιος	10.817	9.492	14,0%	10.750	10.697	0,5%	21.567	20.189	6,8%
Αύγουστος	11.262	9.715	15,9%	10.788	10.886	-0,9%	22.050	20.601	7,0%
<b>Σύνολο</b>	<b>69.918</b>	<b>63.650</b>	<b>9,8%</b>	<b>72.002</b>	<b>72.534</b>	<b>-0,7%</b>	<b>141.920</b>	<b>136.184</b>	<b>4,2%</b>

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ήταν το μοναδικό μεγάλο Ευρωπαϊκό αεροδρόμιο που παρουσίασε αύξηση του αριθμού των πτήσεων κατά τη διάρκεια του Αυγούστου, αλλά και για τη συνολική περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου, με το μέσο όρο των μεγάλων αεροδρομίων της Ευρώπης να βρίσκεται στο -7% για τον Αύγουστο και -8% συνολικά από την αρχή του έτους.

## 5.14 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναπτύσσεται ταχέως και εξελίσσεται σε βασικό παράγοντα αναπτύξεως της ελληνικής οικονομίας. Η διαχείρισή του από την κοινοπραξία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ» (ΔΑΑ), η οποία ήταν και ο κατασκευαστής του έργου, αποτελεί πρότυπο επιχειρηματικής διαχείρισεως

Σημειώνεται ότι το συνολικό κόστος του αεροδρομίου ανήλθε στα 2,1 δις.

Το ΕΛΒ στην πρώτη φάση της λειτουργίας του είχε τις ακόλουθες δυνατότητες:

α) Διακίνηση έως και 16 εκατ. επιβατών ανά έτος, με δυνατότητα για μελλοντική του επέκταση για την εξυπηρέτηση έως και 50 εκατ. επιβατών ανά έτος. Ήδη το 2007 διακινήθηκαν στο ΕΛΒ 16,54 εκατ. επιβατών, ενώ η χωρητικότητά του έχει επεκταθεί στα 21 εκατ. επιβάτες. β) Λειτουργία δύο παράλληλων διαδρόμων μήκους 4,0 και 3,8 χλμ.

γ) Πλήρες σύστημα τροχοδρομήσεως αεροσκαφών για εξυπηρέτηση των δύο διαδρόμων.

δ) Δυνατότητα πραγματοποιήσεως έως και 65 κινήσεων αεροσκαφών ανά ώρα.

ε) Κεντρικό αεροσταθμό επιφάνειας 160.000 τ.μ. και δορυφορικό αεροσταθμό επιφάνειας 42.000 τ.μ.

στ) Διαθεσιμότητα 73 θέσεων σταθμεύσεως αεροσκαφών, με επιπλέον χώρο διαθέσιμο για φορτία εμπορευμάτων και για εξυπηρέτηση της γενικότερης κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο.

ζ) Διάθεση 24 γεφυρών επιβιβάσεως επιβατών.

η) Διάθεση 13 μονάδων παραλαβής αποσκευών.

θ) Διάθεση χώρων σταθμεύσεως 3.200 αυτοκινήτων.

Πλέον των ανωτέρω, το αεροδρόμιο συνδέθηκε ταχύτατα με αξιόπιστα και σύγχρονα συγκοινωνιακά μέσα (Metro, Express Λεωφορειακές Γραμμές, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, ΤΑΞΙ) τόσο με την Αθήνα και τον Πειραιά, όσο και με το λιμάνι του Πειραιά και με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω της Αττικής Οδού η οποία συνδέεται άμεσα με τις βασικές οδικές αρτηρίες της χώρας.

Στις αρχές του 2008, άνω των 17.000 εργαζομένων απασχολούνται στον χώρο του αεροδρομίου, εκ των οποίων οι 700 αποτελούν προσωπικό της ΔΑΑ, ενώ περίπου 300 επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται με κάποιο τρόπο μέσα στον χώρο του αεροδρομίου. Γενικά, το ΕΛΒ παρέχει υπηρεσίες υψηλότατου επιπέδου στις αεροπορικές εταιρίες και τους επιβάτες που το χρησιμοποιούν και συγκρίνεται ευνοϊκά με τα άλλα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Διαθέτει ακόμη σχετικά μεγάλη δυνατότητα εξυπηρετήσεως μεγαλύτερου όγκου επιβατών χωρίς προβλήματα. Αξιοσημείωτη ήταν η επιτυχής διαχείριση από το

ΕΛΒ των πολύ αυξημένων αφίξεων και αναχωρήσεων επιβατών και αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και του τελικού αγώνα του Champions League τον Μάιο του 2007.

Στο ΕΛΒ λειτουργούν σήμερα 68 αεροπορικές εταιρίες που συνδέουν την Αθήνα με τακτικές αεροπορικές γραμμές με 116 προορισμούς σε 53 χώρες στον κόσμο

Η μέση ετήσια αύξηση των διακινούμενων επιβατών την περίοδο 2001-2007 ανήλθε στο 6,0% περίπου και ήταν υψηλότερη από τις παγκόσμιες τάσεις την περίοδο αυτή. Επίσης, το 2007 διακινήθηκαν μέσω του ΕΛΒ 119 χιλ. τόνοι εμπορευμάτων. Η δυναμικότητα εξυπηρετήσεως 21 εκατ. επιβατών από το ΕΛΒ κρίνεται ικανοποιητική, αλλά με τον ρυθμό αυξήσεως της επιβατικής κινήσεως τα τελευταία έτη η κίνηση στο

ΕΛΒ μπορεί να έχει ήδη ξεπεράσει τα 20 εκατ. επιβάτες στις αρχές της 10ετίας του 2010.

Σήμερα προωθούνται στο ΕΛΒ έργα πλήρους αξιοποιήσεως του δορυφορικού κτιρίου του Αεροδρομίου, καθώς και έργα επεκτάσεως του κύριου αεροσταθμού με τη δημιουργία νέων εμπορικών χώρων και business lounges. Όμως, από κάποιες πλευρές (π.χ. από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων ή ΣΕΤΕ) υποστηρίζεται ότι:

Το ΕΛΒ με τις υψηλές χρεώσεις του για προσγείωση-στάθμευση αεροσκαφών και για εξυπηρέτηση επιβατών δεν είναι σε θέση να προσελκύσει τις μεγάλες αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους.

Το ΕΛΒ ήδη εξυπηρετεί 19 αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους προς 31 ευρωπαϊκούς προορισμούς. Όμως, το ΕΛΒ δεν λειτουργεί ως βάση ή σταθμός μετεπιβίβασης για καμμία από αυτές τις εταιρίες. Οι τελευταίες, πολλές φορές εξυπηρετούν επιβάτες σε απευθείας πτήσεις από ευρωπαϊκές χώρες σε άλλα αεροδρόμια της Ελλάδος (Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα, Σαντορίνη, Θεσσαλονίκη), βοηθώντας στην ανάπτυξη των εκτός Αθηνών αεροδρομίων.

**Όσον αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια**, τα πιο σημαντικά αεροδρόμια της χώρας είναι αυτά του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης και της Ρόδου. Αυτά, μαζί με το ΕΛΒ εξυπηρετούν άνω του 70% της επιβατικής κινήσεως και της κινήσεως πτήσεων και άνω του 90% της κινήσεως εμπορικού φορτίου. Η μεγάλη συγκέντρωση της ζήτησεως των αερολιμενικών υπηρεσιών στα ανωτέρω αεροδρόμια το πεντάμηνο Μαΐου-Σεπτεμβρίου προσθέτει στις πιέσεις στη χωρητικότητά τους καθιστώντας ακόμη μεγαλύτερη την ανάγκη σε έγκαιρο προγραμματισμό για την υλοποίηση των επενδύσεων αναπτύξεως των αναγκαίων υποδομών σε αυτά και σε άλλα αεροδρόμια.

Σημειώνεται ότι, άνω των 500.000 επιβατών εξυπηρετούν και τα αεροδρόμια της Κέρκυρας (2,0 εκατ.), των Χανίων (1,76 εκατ.) της Κω (1,57 εκατ.), της Ζακύνθου (1,0 εκατ.) και της Σαντορίνης (0,68 εκατ.).

Τα υπόλοιπα 30 αεροδρόμια εξυπηρετούν λιγότερους από 500 χιλ. επιβάτες, αλλά πολλά από αυτά έχουν προοπτικές περαιτέρω αναπτύξεως και έχουν υποδομή μεγάλης αξίας για τις τοπικές κοινωνίες.

Θα ήταν, επομένως, απολύτως φυσιολογική η μεγαλύτερη ανάμιξη της τοπικής αυτοδιοικήσεως των περιοχών αυτών στην ανάπτυξη και αποτελεσματική λειτουργία των αεροδρομίων τους. Όμως, η δραστηριότητα των τοπικών αρχών εξαντλείται σε υποβολή αλληπάλληλων υπομνημάτων στην ΥΠΑ του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) να μεριμνήσει για τη βελτίωση της λειτουργίας ή την ενίσχυση της δυναμικότητας του δικού τους αεροδρομίου με δαπάνες, βέβαια, του κρατικού προϋπολογισμού.

Πράγματι, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου, στην Ελλάδα όλα τα αεροδρόμια, εκτός του ΕΛΒ, είναι απλές δημόσιες υπηρεσίες. Υπάρχει η ΥΠΑ του Υπουργείου Μεταφορών, η οποία διοικεί, επιβλέπει, οραματίζεται επιχειρηματικά, καταρτίζει τα επενδυτικά προγράμματα, αποφασίζει για την τιμολογιακή πολιτική για κάθε ένα από τα αεροδρόμια, τα μικρά και τα μεγάλα, όπως αυτό του Ηρακλείου που εξυπηρετεί 5,35 εκατ. επιβάτες ανά έτος αλλά και για τα δεκάδες πολύ μικρά αεροδρόμια.

Η λεπτομέρεια των αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ στη διαχείριση των αεροδρομίων φαίνεται και από τις πρόσφατες (Απρίλιος 2008) παρεμβάσεις του ΥΜΕ στα αεροδρόμια της Ρόδου, της Σάμου, του Ηρακλείου, των Χανίων, της Κέρκυρας, της Ζακύνθου και της Κεφαλλονιάς με τις οποίες, στις αρχές του 2008, μετά από εισήγηση του ΣΕΤΕ, η ΥΠΑ πραγματοποίησε μία σειρά εργασιών για την αισθητική αναβάθμιση των ανωτέρω αεροδρομίων. Οι εργασίες αυτές αφορούσαν διαγραμμίσεις στους εξωτερικούς χώρους, αφαίρεση αφισών και άλλων αυθαίρετων ενημερωτικών εντύπων, αποκατάσταση φωτισμού, επιδιόρθωση τηλεφωνικών θαλάμων, επισκευή δαπέδων, απομάκρυνση εγκαταλελειμμένου εξοπλισμού, εργασίες χρωματισμών, αντικατάσταση πινακίδων, ψευδοροφών, αυτόματων θυρών, καθισμάτων, κλιματιστικών, κηποτεχνικές εργασίες, κ.λπ.

Το κόστος του έργου αυτού ανήλθε στο 1 εκατ. Δηλαδή, αυτά τα απλά πράγματα που θα έπρεπε να αποτελούν καθημερινή πρακτική της διοικήσεως ενός καλά οργανωμένου αεροδρομίου, πραγματοποιούνται **(όταν αποφασίζονται)** στην Ελλάδα με αποφάσεις και με έξοδα του ΥΜΕ. Αεροδρόμια που εξυπηρετούν έως και 5,5 εκατ. επιβάτες φαίνεται να μην διαθέτουν την λειτουργική ικανότητα και τους χρηματοδοτικούς πόρους για την πραγματοποίηση των απλούστερων εργασιών ενός μεγάλου αεροδρομίου.

Σύμφωνα με τη σχετική Έκθεση του Γ' ΚΠΣ, στις αρχές της δεκαετίας του 2000 οι δυνατότητες των περισσότερων ελληνικών αεροδρομίων είχαν ήδη ξεπεραστεί κατά πολύ ως προς τα επιχειρησιακά δεδομένα των χώρων κινήσεως των αεροσκαφών (διαδρόμων, τροchioδρόμων, δαπέδων σταθμεύσεως), διατιθέμενων κτιριακών εγκαταστάσεων, ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού και των λοιπών διευκολύνσεων (φωτοσημάνσεων, ραδιοβοηθημάτων, κ.ά.).

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την αναμενόμενη σημαντική αύξηση της ζήτησεως, συνεπαγόταν την ανάγκη περαιτέρω σημαντικής βελτιώσεως και επεκτάσεως των αεροδρομίων και εκσυγχρονισμού της υπάρχουσας υποδομής τους, καθώς και την ανάγκη αναβαθμίσεως των παρεχόμενων υπηρεσιών, με διατήρηση του βαθμού ασφαλείας σε υψηλά επίπεδα και παράλληλο περιορισμό των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Τα έργα που έχουν γίνει μέχρι σήμερα έχουν εστιασθεί στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» και του Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης». Συγκεκριμένα, μέχρι το τέλος του 2006 παραδόθηκαν σε λειτουργία 2,5 χλμ. τροchioδρόμου στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, επεκτάθηκε το κτίριο αεροσταθμού στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, ενώ πραγματοποιήθηκαν και έργα αναβαθμίσεως σε δέκα περιφερειακά αεροδρόμια με σημαντική κίνηση.

Όμως, με τον πολλαπλασιασμό των αναγκών των αεροδρομίων κατά τα τελευταία εννέα έτη, είναι φυσικό ότι το ανωτέρω πρόγραμμα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφήνει την επιχειρησιακή δυναμικότητα των περιφερειακών μας αεροδρομίων σε καλύτερη κατάσταση από ό,τι το 2000.

Τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα λειτουργίας, εξαιτίας κυρίως των μη ικανοποιητικών εγκαταστάσεών τους, των περιορισμένων αεροδιαδρόμων τους, της ελλείψεως βασικών έργων υποδομής, της αδυναμίας αποτελεσματικής – επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεώς τους. Η αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων απαιτεί υψηλό επίπεδο επενδύσεων, επιχειρηματική λειτουργία των αεροδρομίων και απασχόληση εξειδικευμένου προσωπικού τα οποία θα πρέπει να χρηματοδοτηθούν. Η χρηματοδότηση αυτή δεν είναι δυνατό να αναμένεται από τον κρατικό προϋπολογισμό, διότι ο προϋπολογισμός αντιμετωπίζει μεγάλα ελλείμματα τα οποία θα διογκωθούν ακόμη περισσότερο στο μέλλον λόγω των τεράστιων υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου έναντι των ασφαλιστικών ταμείων της χώρας. Τα αεροδρόμια, επομένως, και ιδιαίτερα τα περισσότερο βιώσιμα από αυτά θα πρέπει να αυτοχρηματοδοτηθούν.

Δεν είναι δυνατόν αεροδρόμια που εξυπηρετούν άνω των 2 εκατ. επιβατών ετησίως να μην διαθέτουν επιχειρηματική διαχείριση και δυνατότητα αυτοχρηματοδότησεως του λειτουργικού και του επενδυτικού τους κόστους. Εκείνοι που επωφελούνται από τη λειτουργία των αεροδρομίων και εκείνοι που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τους θα πρέπει να πληρώσουν το κύριο μέρος του κόστους για να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία και η αναγκαία ανάπτυξη των εργασιών τους. Η τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει επίσης να έχει σημαντική συμβολή σε αυτή την προσπάθεια για εξασφάλιση της επαγγελματικής διοικήσεως και της ικανοποιητικής χρηματοδοτήσεως και αναπτύξεως των τοπικών αεροδρομίων. Από την άλλη, το κράτος οφείλει να εξασφαλίσει ικανοποιητική πρόσβαση στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας αλλά και στα πιο μεγάλα όπως αυτό της Αλεξανδρουπόλεως.

## **ΠΗΓΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΚΕΦ.5-ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**

#### **Συγγραφέες:**

- 1. Όλα τα σχετικά στοιχεία για την Επιχειρηματική Μονάδα Αεροπορικών Υπηρεσιών αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος παραχωρήθηκαν απο την υπεύθυνη της μονάδας Κα Μάντζαρη Ε.**
- 2. Όλα τα σχετικά στοιχεία για την Επιχειρηματική Μονάδα Εμπορικών Υπηρεσιών & Λειτουργίας Αεροσταθμού αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος παραχωρήθηκαν απο την υπεύθυνη της μονάδας Κα Κουμεντάκου Α.**
- 3. Όλα τα σχετικά στοιχεία για την Επιχειρηματική Μονάδα Πληροφοριακών Συστημάτων & Τηλεπικοινωνιών αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος παραχωρήθηκαν από την υπεύθυνη της μονάδας Κα Ζησιμάτου Α.**
- 4. Όλα τα σχετικά στοιχεία για την Γενική Διεύθυνση Εταιρικών Υπηρεσιών αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος παραχωρήθηκαν από την υπεύθυνη της Διεύθυνσης Κα Κωστιάνη Α.**
- 5. Όλα τα σχετικά στοιχεία για τη Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος παραχωρήθηκαν από την υπεύθυνη της Διεύθυνσης Κα Κρασιά Ε.**

#### **Διαδίκτυο:**

- 1. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελ.Βενιζέλος-[www.aia.gr](http://www.aia.gr) ημερομηνία πρόσβασης[10.2009]**
- 2. ALPHA BANK-Οικονομικό Δελτίο.Τεύχος 106.Αεροδρόμια:Κορεσμένη Δυναμικότητα στην Ευρώπη αλλά ανεπάρκεια επιχειρηματικής διοικήσεως και επενδύσεων στην Ελλάδα <http://www.alpha.gr/page/default.asp?la=1&id=95> ημερ.πρόσβασης[25.09.2009]**

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

#### 6.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

Τα βασικότερα προβλήματα αναφορικά με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στα Ελληνικά αεροδρόμια δεν μπορεί να ισχυρισθεί κανείς ότι είναι ενιαία για όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια .Στην παρούσα εργασία μας όμως αναφέρονται αθροιστικά .Αυτό σημαίνει ότι ενδεχόμενα να μην υπάρχει Ελληνικό αεροδρόμιο στο οποίο να αναφέρονται όλα τα ακόλουθα προβλήματα

Η περαιτέρω εξιδείκευση της έρευνας των προβλημάτων κατά αεροδρόμιο θεωρούμε ότι αφορά στην Ολυμπιακή Αεροπορία(μέχρι πρότινος) ,την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και τις άλλες εμπλεκόμενες κρατικές αρχες(Υπουργείο Μεταφορών,Δημόσιας Τάξης κλπ)

Η παράθεση των προβλημάτων του επιπέδου ποιότητας ακολουθείται και από τους καθ' ύλη υπευθύνους για την εμφάνιση των προβλημάτων αυτών.

Η αξιολόγηση του επιπέδου της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στα αεροδρόμια έγινε με βάση τις απαιτήσεις της περιόδου αιχμής (Ιούνιο-Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο)κατά την οποία διακινείται άνω του 75% του συνόλου των τουριστών ,Αυτό σημαίνει ότι ενδεχόμενα,κάποια από τα αναφερόμενα προβλήματα δεν εμφανίζονται τις περιόδους χαμηλής κίνησης των αεροδρομίων.

##### 1)Αριθμός αρτηριών πρόσβασης

Κατα κανόνα υπάρχει μόνο μία αρτηρία που διαθέτει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση

##### 2)Χάραξη της αρτηρίας πρόσβασης

Κατά κανόνα πολλές αδικαιολόγητες στροφές που δεν επιβάλλονται από τη γεωγραφική διαμόρφωση της περιοχής

##### 3)Πολλαπλές φθορές του οδοστρώματος λόγω κακής συντήρησης

##### 4)Ανεπαρκής οδική σήμανση ,σηματοδότηση



- 5)Ανεπάρκεια λωρίδων για κίνηση μεταφορικών μέσων στον χώρο υποδοχής τους στα αεροδρόμια
- 6)Ανεπάρκεια χώρων προσωρινής στάθμευσης για αποβίβαση και παραλαβή επιβατών.
- 7)Ανεπάρκεια ή και ανυπαρξία χώρων μονιμότερης στάθμευσης μεταφορικών μέσων
- 8)Ανεπαρκής αριθμός θέσεων αεροσκαφών
- 9)Ανεπαρκή και παρωχημένης τεχνολογίας μέσα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας
- 10)Ανεπαρκές το μήκος του διαδρόμου προσγείωσης –απογείωσης
- 11)Ανεπάρκεια χώρων στα κτίρια των αεροσταθμών
- 12)Ανεπάρκεια θέσεων εργασίας και αριθμού διαθέσιμων εργαζομένων για την εξυπηρέτηση του συγκεκριμένου αριθμού τουριστών
- 13)Ανεπαρκής για μία ανεκτή εξυπηρέτηση των τουριστών γνώση εκ μέρους των εργαζομένων ακόμα και μίας ξένης γλώσσας
- 14)Ανεπαρκής γνώση ή και πλήρης άγνοια εκ μέρους των εργαζομένων των κανόνων αποτελεσματικής επικοινωνίας
- 15)Ανεπαρκές το επίπεδο της επιδεικνυόμενης συγκατάβασης και διάθεσης για εξυπηρέτηση .
- 16)Ανεπαρκές σύστημα ενημέρωσης των επιβατών
- 17)Ανεπαρκές επίπεδο μηχανοργάνωσης των εργασιών ελέγχου επιβίβασης
- 18)Ανεπάρκεια των προσφερόμενων υπηρεσιών τηλεπικοινωνίας
- 19)Παρωχημένο επίπεδο χρησιμοποιούμενης τεχνολογίας
- 20)Ανεπάρκεια του επιπέδου καθαριότητας
- 21)Αρνητική η εικόνα της εμφάνισης των κτιρίων

22)Ανεπάρκεια ή και ανυπαρξία μονάδας παροχής πρώτων βοθηθιών

23)Ανεπαρκή τα μέσα, οι διαδικασίες ,η οργάνωση και η εκπαίδευση των εργαζομένων για πρόληψη και αντιμετώπιση αεροπορικών ατυχημάτων

24)Χαμηλό επίπεδο της ποιότητας της επίγειας εξυπηρέτησης ιδιαίτερα αναφορικά με τον ανεφοδιασμό καυσίμων ,φορτοεκφόρτωση αποσκευών ,κλίμακες επιβίβασης –αποβίβασης επιβατών κλπ.

## **6.2ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ,ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ**

Έρευνες της ΙΑΤΑ έχουν αποδείξει ότι η συμφόρηση στους αεροδιαδρόμους αποτελεί τη βασική αιτία των καθυστερήσεων των αναχωρήσεων για το 16-24% του συνόλου των πτήσεων στα δυτικοευρωπαϊκά αεροδρόμια .

Τα επίπεδα εμφάνισης του προβλήματος είναι:

α )Οι αεροδιάδρομοι ,λόγω της αύξησης των συχνοτήτων τόσο από την πραγματική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες εναέριων μεταφορών ,όσο και σαν συνέπεια φιλελευθεροποίησης.

β)Οι διάδρομοι προσγείωσης ,για τους προαναφερθέντες λόγους .

γ)Η ταχύτητα εξυπηρέτησης των επιβατών μέσα στο αεροδρόμιο(ground handling)

δ)Η ταχύτητα μετάβασης στο αεροδρόμιο και αποχώρησης των επιβατών από το αεροδρόμιο

Οι καθυστερήσεις στην αναχώρηση έχουν συνοπτικά τις ακόλουθες επιπτώσεις:

### **1)Στην αεροπορική επιχείρηση:**

α)Μη παραγωγική ανάλωση καυσίμων ,αφού κατα τη διάρκεια της καθυστέρησης συνήθως έχουν κλείσει οι πόρτες και οι κινητήρες βρίσκονται σε λειτουργία.

β)Μη παραγωγική ανάλωση του χρόνου εργασίας του πληρώματος και ενδεχομένως επιβάρυνση της αεροπορικής επιχείρησης με επιπλέον αμοιβές.

γ)Παραβίαση του συνολικού προγράμματος πτήσεων της αεροπορικής επιχείρησης ,που φθάνει μεχρι και στην ακύρωση ορισμένων δρομολογίων ,σε περίπτωση που οι συσσωρευμένες καθυστερήσεις καθιστούν αποτρεπτική την εκτέλεση κάποιου δρομολογίου.

## **2)Στον επιβάτη:**

α)Εκνευρισμός ,με αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του παρεχόμενου αεροπορικού προϊόντος .

β)Παραβίαση του προγράμματός του στον τόπο του προορισμού του, με συνέπεια την δυσαρέσκειά του ,που φθάνει μερικές φορές στην έγερση αγωγής από τον επιβάτη για αποζημίωση του από την αεροπορική επιχείρηση.

γ)Ενδεχόμενη απώλεια της πτήσης ,που έχει κλείσει ο επιβάτης στον τόπο του προορισμού ,στην περίπτωση της έγκαιρης αναχώρησής της με αποτέλεσμα μερικές φορές την έγερση αγωγής από τον επιβάτη για αποζημίωσή του από την αεροπορική επιχείρηση ,η αναχώρηση της πτήσης της οποίας καθυστέρησε.

δ)Η περίπτωση ακύρωσης συγκεκριμένης πτήσης λόγω των σωρευτικών καθυστερήσεων των προηγούμενων ,πέραν των προαναφερθέντων έχει σαν συνέπεια την επιβάρυνση της αεροπορικής επιχείρησης με τις προβλεπόμενες αποζημιώσεις και το κόστος διανυκτέρευσης του επιβάτη σε ξενοδοχείο με ευθύνη της αεροπορικής επιχείρησης .

Έρευνα της ΙΑΤΑ έδειξε ότι αν δεν βρεθεί λύση στα προβλήματα αυτά ,τα δυτικοευρωπαϊκά αεροδρόμια δεν θα μπορέσουν να καλύψουν τη ζήτηση ,όπως αυτή εκτιμάται ότι θα εξελιχθεί μέχρι το 2011.

### **6.3 ΈΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΑΙΤΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΩΣ ΔΙΕΥΡΥΝΟΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΔΙΑΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ**

Στην προσέγγιση που ακολουθεί ,επιδιώκεται η περιληπτική παρουσίαση και περιγραφή του χαρακτήρα ,της οξύτητας και των προσδιοριστικών παραγόντων των προβλημάτων ,που εμφανίζονται σας συνέπεια της ορατής και αναβαθμιζόμενης συμφόρησης στους Ευρωπαϊκούς αεροδιαδρόμους και τα αεροδρόμια .

Θα παρατεθούν επίσης ενδεδειγμένα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα ,που αν εφαρμοσθούν ,είναι δυνατόν να ξεπεραστούν τα προβλήματα αυτά .Αναφερόμαστε στην ανεπαρκή χωρητικότητα των αεροδρομίων και τις αρνητικές επιπτώσεις στα εθνικά και διεθνή πολιτικά όργανα από την δραστηριότητα των διαφόρων χρηστών αλλά και ομάδων πολιτών.

Για να καταστεί η λήψη και η υλοποίηση των μέτρων αυτών ,απαιτείται οι Υπουργοί Μεταφορών των εμπλεκόμενων κυβερνήσεων να δώσουν τις απαραίτητες πολιτικές εντολές ,ώστε να μπορέσουν το Eurocontrol και ο I.C.A.O να αναλάβουν τον ανασχεδιασμό των αεροδρομίων ,καθώς και των

περιοχών τους ,υποβοηθούμενοι και από τα στελέχη της Πολιτικής Αεροπορίας των εμπλεκομένων κρατών.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση τόσο στους αεροδιαδρόμους όσο και στα αεροδρόμια δημιουργεί αποτρεπτικά κόστη ,απαράδεκτα επίπεδα καθυστερήσεων και γενικότερης εξυπηρέτησης .

Μελετητική επιτροπή της I.A.T.A. εκτίμησε ότι παρόλες τις προσπάθειες για βελτίωση της διαχείρισης της κίνησης των αεροδιαδρόμων ,το υφιστάμενο σύστημα δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στην αυξημένη πολιτική αεροπορική κίνηση τα επόμενα χρόνια .Έχει γίνει πια φανερό ότι χωρίς τη διεύρυνση της χωρητικότητας τους ,το ταξίδι δια μέσου τουλάχιστον 10 ευρωπαϊκών αεροδρομίων θα υπόκειται στις επιπτώσεις της σοβαρής κυκλοφοριακής συμφόρησης ,λόγω της ανεπάρκειας της χωρητικότητας τους.

Συγκεκριμένα μέσα στη διετία 2008-2009 τα αεροδρόμια της Μαδρίτης , του Λονδίνου, της Φρανκφούρτης και το Ελ Βενιζέλος δημιούργησαν νέα τερματικά και στην Κωνσταντινούπολη δημιουργήθηκε δεύτερο αεροδρόμιο πολύ κοντά στο κεντρικό αεροδρόμιο της πόλης Kemal Atatürk .

Εκτιμάται ότι τα επόμενα δύο χρόνια οι ετήσιες επιβαρύνσεις των εθνικών οικονομιών ,σαν συνέπεια της αυξημένης κυκλοφοριακής συμφόρησης θα ανέλθουν στα 10 δις δολλάρια περίπου.

Σαν συνέπεια θα εμφανιστούν επιπρόσθετες ζημιές ,τόσο στις επιχειρήσεις όσο και στους καταναλωτές ,το ύψος των οποίων δεν είναι δυνατό να προσδιορισθεί επακριβώς ,γεγονός που θα έχει σαν επίπτωση να κάνει το κόστος της αεροπορικής μετακίνησης αποτρεπτικό για μεγάλη μερίδα του πληθυσμού.

## 6.4 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Για την αντιμετώπιση των αυξημένων μελλοντικών απαιτήσεων στα αεροδρόμια της Ελλάδος:

- Η ΥΠΙΑ εκπόνησε μελέτες 8 περιφερειών( από τις 13) της χώρας
- Ακολούθησαν οι μελέτες ανάπτυξης για 23 αεροδρόμια της Ελλάδος
- Δόθηκε προτεραιότητα στα 4 μεγάλα αεροδρόμια(Θεσσαλονίκης,Ρόδου,Ηρακλείου και Κέρκυρας) από όπου διέρχεται το μεγαλύτερο ποσοστό κίνησης (εξυπηρετούν το 80 % της αεροπορικής κίνησης)
- Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου ,για τα οποία επιδιώκεται η αναβάθμιση τους σε κόμβους αεροπορικών γραμμών(HUBS)
- Ειδικότερα το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης (το οποίο κατά την τελευταία 20ετία παρουσίασε τριπλασιασμό του συνολικού αριθμού διακινούμενων επιβατών)με τα νέα έργα (επέκταση διαδρόμου κατά 1000 μέτρα και με την δημιουργία 28

νέων θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών)θα μπορεί να εξυπηρετεί και υπερατλαντικές πτήσεις καθώς και ετήσια κίνηση 8 εκ.επιβατών

- Για το αεροδρόμιο του Ηρακλείου ,διαγράφεται η προοπτική λειτουργίας του ως κομβικού α/δ,για την νοτιοανατολική Μεσόγειο.
- Η ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης /αδειοδότησης των Ελληνικών αεροδρομίων κατά τα πρότυπα των διεθνών Οργανισμών κι η άσκηση συνεχούς εποπτείας τους από την ΥΠΑ,με βάση
  - επιχειρηματικό σχέδιο για εισαγωγή διαχείρισης ασφάλειας στα αεροδρόμια αλλά και για την πιστοποίηση τους σύμφωνα με το Annex 14 του ICAO.
  - συγκεκριμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων που έχει εκπονηθεί για αυτόν τον σκοπό.
  - ήδη η διαδικασία πιστοποίησης είναι στην τελική της φάση για τα 5 μεγάλα αεροδρόμια .

## 6.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο αεροπορικός χώρος σε Ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, χαρακτηρίζεται από διαρκείς και ταχείες θεσμικές αλλαγές, οι οποίες απαιτούν διαρκή εγρήγορση από όλους τους θεσμικούς εταίρους .

Οι εξαιρετικά ευοίωνες προβλέψεις για τις εξελίξεις της ευρωπαϊκής αεροπορικής κίνησης, δεν θα πρέπει να οδηγούν σε εφησυχασμό.

Αντιθέτως. Η μεγιστοποίηση των ωφελειών που μπορεί να προκύψουν από τις αυξητικές τάσεις της αεροπορικής κίνησης μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσα από την ανάληψη ενεργότερων ρόλων από τους φορείς διαχείρισης των αεροδρομίων, μέσω της εισαγωγής συγχρόνων διοικητικών μεθόδων και τεχνικών, καθώς και με την ανάληψη πρωτοβουλιών επιχειρηματικού χαρακτήρα, για την πλήρη αξιοποίηση της διευρυνόμενης αεροπορικής αγοράς. Επιβάλλεται η διατήρηση αλλά και η συνεχής βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών με παράλληλη προσπάθεια για διατήρηση ανταγωνιστικών τιμών σε σχέση με τα άλλα αεροδρόμια των γειτονικών με την Ελλάδα χωρών, τα οποία τα τελευταία χρόνια απορροφούν μέρος της τουριστικής κίνησης που υπό άλλες προϋποθέσεις θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί από τα Ελληνικά αεροδρόμια

Η ασφάλεια των Ελληνικών αεροδρομίων που αποτελούσε το μόνιμο χαρακτηριστικό τους, αναμένεται να θωρακιστεί μέσα από την πιστοποίηση τους (που όπως προαναφέραμε έχει ήδη ξεκινήσει), και την υιοθέτηση συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας (Safety Management Systems)

Τέλος, το αεροδρόμιο αποτελεί υποδομή η οποία μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη πολλών μορφών αγορών, την κοινωνική ανάπτυξη της ευρύτερης γεωγραφικής περιφέρειας στην οποία βρίσκεται, και εν γένει να ασκήσει ισχυρή οικονομική και κοινωνική επιρροή στην ευρύτερη περιοχή λειτουργίας του.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΠΙΛΟΓΟΥ**

### **Βιβλία:**

1. Ιωάννης Σ. Λαϊνος(1999).Οικονομική Εναέριων Μεταφορών.Εκδόσεις Αθ.Σταμούλης,Κεφ.10-Προβλήματα Ποιότητας των παρεχόμενων Υπηρεσιών στα Ελληνικά Αεροδρόμια σ.214-227-229

### **Εισήγηση σε Συνέδριο:**

1. Μητάκου Φωτεινή-Γενική Διευθύντρια ΥΠΑ(2006) **Οργάνωση και Λειτουργία των Ελληνικών Αεροδρομίων, Συνέδριο ΥΠΑ Θεσσαλονίκη-Μάιος 2006**

### **Διαδίκτυο:**

1. ALPHA BANK-Οικονομικό Δελτίο.Τεύχος 106.Αεροδρόμια:Κορεσμένη Δυναμικότητα στην Ευρώπη αλλά ανεπάρκεια επιχειρηματικής διοικήσεως και επενδύσεων στην Ελλάδα <http://www.alpha.gr/page/default.asp?la=1&id=95> ημερ.πρόσβασης[25.09.2009]