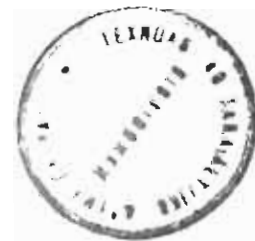






Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΜΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ  
ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ & Η ΙΑΤΑ .  
ΠΟΙΟΣ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ  
ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ & Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ  
ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟ .



Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ : ΕΛΕΝΗ Χ. ΒΟΖΙΟΛΑ  
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : κα. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	2028
----------------------	------

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

"Η πρώτη μου εμπειρία από αεροπλάνα ήταν λίγο πριν κλείσω τα δεκαοχτώ μου χρόνια, στην πενταήμερη εκδρομή του σχολείου μου. Ήταν μία αξέχαστη εμπειρία, καθώς ξεκινήσαμε ξημερώματα. Γλυκοχάραζε, ο ουρανός είχε πάρει τα ρόδινα χρώματα του. Και εγώ, καθισμένη στο παράθυρο του αεροπλάνου κοίταζα έξω τα μικρά συννεφάκια να παίρνουν περίεργα χρώματα... Κάποιες στιγμές σαν κι αυτές που κρατάνε λίγα μόνο λεπτά, κι εύχεσαι να κρατούσαν μια ζωή... Αυτή η απαλή κίνηση κάτω από το λιγοστό φως του ήλιου που χάνεται, αξίζει να μείνει για πάντα στην μνήμη μου. Η αίσθηση τ' ανικανοποίητου, η εμμονή γνωστή και μόνιμη με κυριεύει πάλι, καθώς γράφω αυτές τις γραμμές. Σκέφτομαι να βάλω πλώρη για άλλα ταξίδια, νέες ανακαλύψεις, καινούριους πειρασμούς, πιο αλλόκοτες ανθρώπινες ιστορίες. Για τόπους χρυσοκόκκινους, ελαφρώς μελαγχολικούς, με ξαφνικές εκρήξεις χαράς".

Αισθήματα που θα προσπαθήσω μέσα από αυτή την εργασία μου να μεταδώσω και σε αυτούς που θα την διαβάσουν. Θα σας μιλήσω για τα αεροπλάνα και την πολύχρονη ιστορία τους, για την εξέλιξη τους, για το πως αυτά επηρέασαν και επηρεάζουν τη ζωή όλων των ανθρώπων, αλλά πάνω από όλα, θα προσπαθήσω να σας μεταδώσω αυτή την ανάγκη του ανθρώπινου είναι για νέες περιπέτειες και εικόνες από χώρες εξωτικές, που ξεκινάει από τα αρχαία χρόνια της ανθρώπινης ύπαρξης και καταλήγει στο απέραντο αύριο.

Σας ευχαριστώ.



## Γ Ε Ν Ι Κ Α

Η δυνατότητα μιας εναέριας πτήσης είχε συνεπάρει τον άνθρωπο από τα αρχαία χρόνια. Την ιδέα της πρώτης πτήσης την συνέλαβε το αξιοθαύμαστο Ελληνικό πνεύμα. Αυτή περιγράφεται παραστατικότερα στον μύθο του Δαίδαλου και του Ικαρου. Από τότε, οι άνθρωποι επιδιώκουν την πραγματοποίηση της μυθικής αυτής πτήσης με κάθε θυσία.

Οι πρώτες αξιόλογες μελέτες περί πτήσης βρίσκονται στα αρχεία του 15ου αιώνα, η κατασκευή όμως του πρώτου πτητικού μηχανήματος αναφέρεται περίπου το 400 π.Χ., δηλαδή 20 αιώνες νωρίτερα. Η κατασκευή αυτή εκτελέσθηκε και πάλι από Έλληνες, τον μαθηματικό Αρχύτα τον Ταραντίνο, όπως αναφέρεται σε συγγράματα του Ρωμαίου ιστορικού GELLIUS και του Γάλλου συγγραφέα DUHEM. Όπως λέγεται, ο Αρχύτας, ο οποίος θεωρείται και ο πατέρας της εφαρμοσμένης μηχανικής, κατασκεύασε ξύλινη περιστέρα που "ηδύνατο να πετά" με εκτόνωση πιεσμένου αέρα που ήταν κλεισμένος μέσα της, με εφαρμογή δηλαδή της προώθησης δι' αντιδράσεως. Μπορεί, λοιπόν, να χαρακτηρισθεί και σαν πρόδρομος της πτήσης αεριωθούμενων αεροπλάνων.

Μετά από αρκετούς αιώνες από την ακτινοβολία της αρχαίας Ελλάδος, τον 17ο αιώνα εμφανίζονται οι πρώτες κατασκευές που προορίζονται για πτήση, χωρίς να είναι δυνατό να επιτευχθεί αυτή λόγω έλλειψης της απαραίτητης κινητήριας δύναμης. Στις 17 Δεκεμβρίου του 1903, μετά από επανειλημμένες προσπάθειες, πραγματοποιήθηκε η πρώτη πτήση στον κόσμο από τους αδελφούς WRIGHT στο KITTYHAWK της Βόρειας Καρολίνας με πτητική συσκευή βαρύτερη από τον αέρα.

Κατά την πρώτη αυτή πτήση, η οποία εκτελέσθηκε σε ύψος τεσσάρων μέτρων, το αεροπλάνο κάλυψε απόσταση 120 ποδών (40 μέτρων) περίπου, ίση δηλαδή προς τα δύο τρίτα του εκπετάσματος ενός B-52, σε χρόνο 12 δευτερόλεπτα. Παράλληλα με τις επόμενες δοκιμαστικές πτήσεις των αδελφών WRIGHT στην Αμερική, το 1906 πραγματοποιήθηκε και η πρώτη πτήση από τον Γάλλο FARMAN,

ο οποίος κάλυψε απόσταση 27 χιλιομέτρων. Το έτος αυτό οι αδελφοί WRIGHT κάλυψαν σε πτήση απόσταση 100 χιλιομέτρων. Το έτος 1909 ο Γάλλος BLERIoT με αεροπλάνο δικής του κατασκευής , διέσχισε τη θάλασσα της Μάγχης σε χρόνο 37 λεπτά.

Το έτος 1908 επιχειρήθηκε κι η πρώτη πτήση στην Ελλάδα από τον Λεωνίδα Αρνιώτη κοντά στο Τατόι. Η απόπειρα υπήρξε ανεπιτυχής γιατί το αεροπλάνο αμέσως μετά την απογείωση κατέπεσε. Ωστόσο , έχει ιστορική αξία γιατί η Ελλάδα δεν υστέρησε χρονολογικά ως προς την πρώτη προσπάθεια πτήσης. Η πρώτη επιτυχημένη στην χώρα μας προσπάθεια, πραγματοποιήθηκε από τον Εμμανουήλ Αργυρόπουλο στις 8 Φεβρουαρίου 1912 με αεροπλάνο NEWPORT σε κάποιο χώρο κοντά στο Ρούφ. Στις 26 Μαρτίου 1912 επιχειρήσε πτήση κι ο Αλέξανδρος Καραμανλάκης απ' το Ρίο της Αχαΐας. Κατά τη διάρκεια της απογείωσης όμως το πλήθος που είχε συγκεντρωθεί, διέσπασε τη ζώνη ασφαλείας των αστυνομικών και κατέκλυσε το χώρο απογείωσης. Ο Καραμανλάκης για αποφυγή ατυχήματος επιχειρήσε απογείωση , αλλά η ταχύτητα του αεροπλάνου ήταν χαμηλή κι η απογείωση ήταν ανεπιτυχής με σοβαρές ζημιές στο αεροπλάνο.

Τον Αύγουστο του 1912, μετά την επισκευή του αεροπλάνου του ο Καραμανλάκης απογειώθηκε με επιτυχία από την Αθήνα με κατεύθυνση το Ρίο της Αχαΐας, το οποίο ήταν και η ιδιαίτερη του πατρίδα. Κατά την διάρκεια όμως της πτήσης πάνω από τον Κορινθιακό κόλπο, το αεροπλάνο βρέθηκε μέσα σε ισχυρά ρεύματα και κατέπεσε στην θάλασσα όπου ο χειριστής σκοτώθηκε. Αυτό υπήρξε και το πρώτο θύμα της αεροπορικής ιδέας στην Ελλάδα. Τα πρώτα αεροπλάνα της Ελληνικής αεροπορίας ήταν 4, τύπου FARMAN με κινητήρα ισχύος 50 ίππων, τα οποία παρελήφθησαν το Μάιο του 1912 και χρησιμοποιήθηκαν για στρατιωτικούς σκοπούς.



## **ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Ενας σωστός χρονολογικός προσδιορισμός για την αφετηρία της αεροπορικής βιομηχανίας είναι το 1908, όταν η εταιρεία Ράιτ πούλησε τα δικαιώματά της για τη Γαλλία σε ένα συνδικάτο, την εταιρεία ASTRA. Το γεγονός αυτό αποτελεί την πρώτη εμπορική πράξη της αεροδιαστημικής βιομηχανίας. Τον ίδιο χρόνο οι αδελφοί Ράιτ κατόρθωσαν μια σύμβαση με το στρατό των ΗΠΑ για την προμήθεια του πρώτου στρατιωτικού αεροπλάνου. Η σύμβαση αυτή συνομολογήθηκε επιτυχώς τον επόμενο χρόνο, ύστερα από δοκιμές παραδοχής που έκανε ο στρατός.

Το 1909 στον κατάλογο των κατασκευαστών αεροπλάνων προστέθηκαν ο GLEN CURTISS στις Ηνωμένες Πολιτείες και οι H. FARMAN LOUIS BLERIoT, GABRIEL και CHARLES VOISIN και ο LEON LEVAVASSEUR στη Γαλλία. Οι Ράιτ κατοχύρωσαν το δικαίωμα παραγωγής του αεροπλάνου τους στην Αγγλία, ενώ στη Γερμανία και τη Ρωσία άρχισαν να ενεργοποιούνται ομάδες που είχαν σκοπό την έναρξη κατασκευής αεροπλάνων μέσα σε ένα ή δύο χρόνια. Τα αεροπλάνα που κατασκευάζονταν διέφεραν σε σχεδίαση, αλλά είχαν ομοιότητες στην κατασκευή.

Κατά τα επόμενα πέντε χρόνια η Γαλλία και η Γερμανία, δύο χώρες που είχαν συνειδητοποιήσει τις δυνατότητες των αεροσκαφών, άρχισαν την κατασκευή αεροπλάνων σε μεγάλη κλίμακα για τα κριτήρια της εποχής εκείνης. Κατά την διάρκεια του πολέμου, στα μέσα του 1914, η Γαλλία είχε κατασκευάσει 2.000 αεροπλάνα διαφόρων τύπων από τα οποία τα 1.500 ήταν πολεμικά. Η Γερμανία άρχισε τον πόλεμο με 1.000 περίπου πολεμικά αεροπλάνα. Η Μεγάλη Βρετανία, που κατείχε την τρίτη θέση, απείχε πολύ σε παραγωγή και οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν σχεδόν παραιτηθεί από την προηγούμενη πρωτοπορία τους στην αεροναυτική. Στα χρόνια πριν το 1914 οι ΗΠΑ είχαν κατασκευάσει λιγότερα από 100 αεροπλάνα, από τα οποία ούτε τα μισά δεν ήταν πολεμικά. Η Γαλλική βιομηχανία, βοηθούμενη και από τις γρήγορα αναπτυσσόμενες βρετανικές εγκαταστάσεις, σήκωσε το βάρος της συμμαχικής παραγωγής αεροσκαφών κατά το μεγαλύτερο μέρος του πολέμου.

Η Αεροπορία, σήμερα, χωρίζεται στους εξής κλάδους:

- στην πολιτική αεροπορία, που εξυπηρετεί μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων,
- στην πολεμική, που εξυπηρετεί στρατιωτικούς σκοπούς ,
- στην αθλητική, που εξυπηρετεί αθλητικές επιδιώξεις ,
- υγειονομική, που εξυπηρετεί την υγεία μιας περιοχής (ψεκασμούς, μεταφορές ασθενών) ,
- ειδική, που είναι βασικά αγροτική και εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες της υπαίθρου ως βοηθητική υπηρεσία (ψεκασμούς με φυτοφάρμακα, λίπανση, άρδευση αλλά και μεταφορά εφοδίων σε αποκλεισμένα χωριά) ,
- πυροσβεστική, που ασχολείται με την κατάσβεση πυρκαϊών και ειδικότερα με τα δάση.





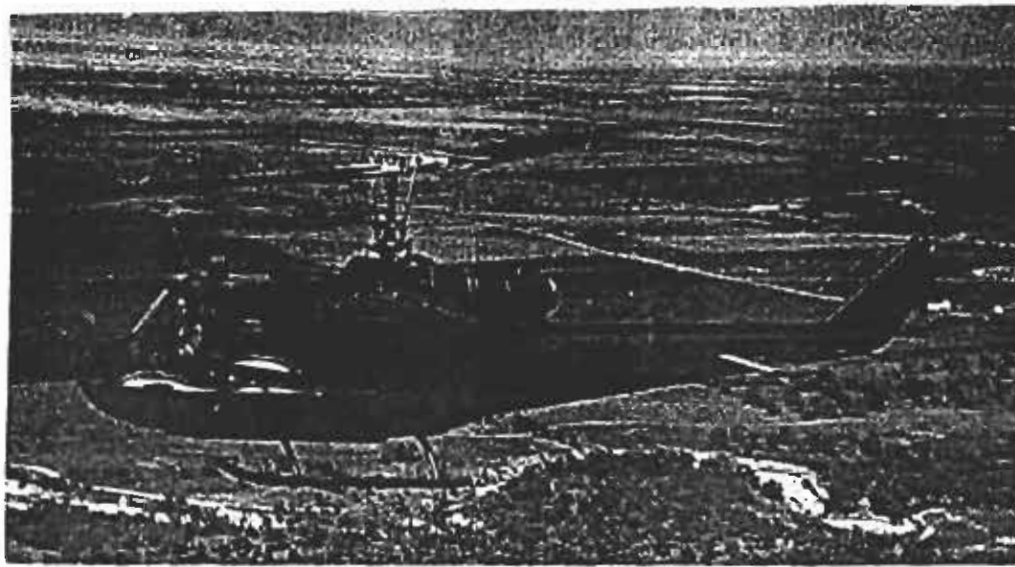
## **ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920, οι οικονομικές συνθήκες και οι συμφωνίες περιορισμών των εξοπλισμών, μείωσαν στο ελάχιστο τις στρατιωτικές δαπάνες, με αποτέλεσμα να διατίθενται λίγα χρήματα για την κατασκευή νέων αεροσκαφών. Στα παρασκήνια παρ' όλα αυτά, συνεχιζόταν κάποια υποτυπώδης αεροναυπηγική έρευνα κι ανάπτυξη σε κυβερνητικούς και πανεπιστημιακούς κύκλους, μα πριν η Ιταλία, η Ιαπωνία κι η Γερμανία αρχίσουν να ανασυγκροτούν τις ένοπλες δυνάμεις τους, στις αρχές της δεκαετίας του 1930, πολύπλευρες πραγματικές καινοτομίες εμφανίστηκαν στην αεροπορία.

Δύο νέα στρατηγικά δόγματα που δοκιμάστηκαν τη περίοδο αυτή, είχαν μακροπρόθεσμα αποτελέσματα στην εξέλιξη κατά τη δεκαετία του 1930 και μετά από το Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Το πρώτο δόγμα εκφραζόταν από την πεποίθηση του ικανού πτέραρχου Γουίλιαμ - Μπίλυ - Μίτσελ, για μια πολεμική αεροπορία εντελώς ανεξάρτητη από τις χερσαίες και θαλάσσιες δυνάμεις. Η άλλη άποψη, εκφραζόταν από το δόγμα του Ιταλού στρατηγού Τζούλιο Ντουέ, ο οποίος ισχυριζόταν ότι οι μελλοντικοί πόλεμοι θα κερδίζονταν στον αέρα από τεράστιους σχηματισμούς βομβαρδιστικών που θα εισχωρούσαν βαθιά στο εχθρικό έδαφος βομβαρδίζοντας βιομηχανικούς στόχους και πληθυσμιακά κέντρα με σκοπό να παρενοχλούν την παραγωγή και να επηρεάζουν την ψυχολογία των κατοίκων.

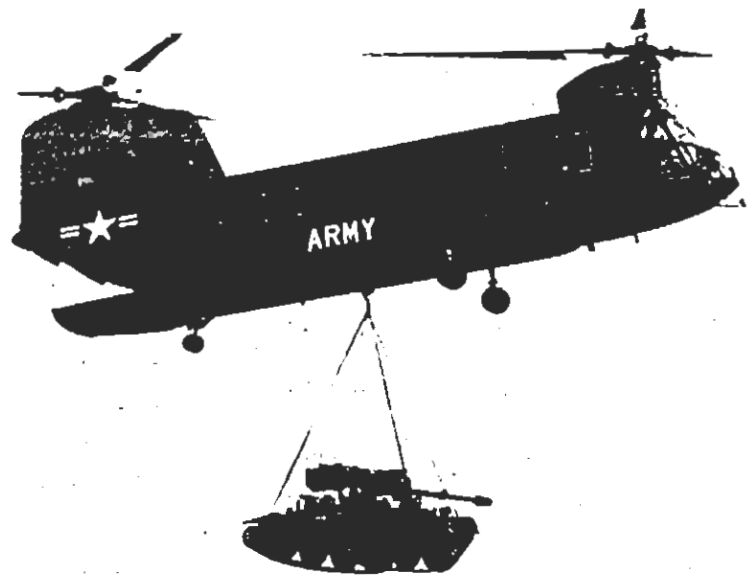
Οι καινοτομίες, ως προς τις αρχές της τακτικής αυτής, αναπτύχθηκαν πλήρως και χρησιμοποιήθηκαν εκτενέστερα στον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Η πρώτη ήταν η ρίψη αλεξιπτωτιστών, με αεροκίνητο εξοπλισμό, που αναπτύχθηκε από το 1932 αρχικά στη Σοβιετική Ένωση. Η δεύτερη, ήταν η τεράστια ανάπτυξη της ναυτικής αεροπορίας που εξορμούσε με αεροπλανοφόρα. Αυτό αύξησε σημαντικά την ακτίνα δράσεως και την ισχύ κρούσεως των στόλων και τελικά περιόρισε την αξία του βαρέος θωρηκτού ως βασικής συνιστώσας της ναυτικής ισχύος.

Το γερμανικό πρόγραμμα επανεξοπλισμού άρχισε το 1933, όταν ήλθε στην εξουσία ο Αδόλφος Χίτλερ. Σύμφωνα με τις πεποιθήσεις του πτέραρχου Μίτσελ,



Ένα από τα πρώτα αεροσπασβιλακίνητα ελικόπτερα της Παλεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ ήταν το UH-1 Ίρακού της Μπέλ. Ήταν από τα πρώτα ελικόπτερα που χρησιμοποιήθηκαν στον πόλεμο του Βιετνάμ και σήμερα το χρησιμοποιούν πολλές χώρες (και η Ελλάδα).

Το ταχύτερο και ισχυρότερο σοβιετικό ελικόπτερο, το Mi 24, που θεωρείται ως ηπτόμενη εξέλιξη πυρός



Ένα γιγαντιαίο ελικόπτερο CH-47 Σινούκ της Μπρίνγκ-Βίρτολ.



ο Χίτλερ ίδρυσε μια ανεξάρτητη Λουφτβάφε (LUFTWAFFE = πολεμική αεροπορία). Κι η Ιταλία όμως εκτίμησε γρήγορα την αξία των ισχυρών και επίμονων αεροπορικών επιθέσεων εναντίον των εχθρικών στόχων. Τα επιτεύγματα της Βρετανικής Ανεξάρτητης Δυνάμεως επηρέασαν ολόκληρη τη μελλοντική εξέλιξη των στρατηγικών βομβαρδιστικών δυνάμεων. Ετσι, χάραξε τις γενικές γραμμές στις οποίες βασίστηκε πολλά χρόνια αργότερα η δημιουργία των μεταπολεμικών αεριωθούμενων, των οποίων η άμυνα στηριζόταν περισσότερο στην ταχύτητά τους παρά στα πολυβόλα τους.

**Η περίοδος του Μεσοπολέμου :** Στα 21 χρόνια που πέρασαν από το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου μέχρι την αρχή του Β΄ Παγκοσμίου το πολεμικό αεροπλάνο υπέστη ολοκληρωτική μεταμόρφωση. Τα περισσότερα αεροπλάνα της περιόδου εκείνης ήταν ξύλινα με υφασμάτινη επικάλυψη. Το D.VII διέφερε κατά τ' ότι είχε έναν στέρεο σκελετό ατράκτου από χαλύβδινους σωλήνες. Το Βρετανικό SUPERMARINE SPITFIRE, 20 χρόνια αργότερα, ήταν ένα εξ ολοκλήρου μεταλλικό μονοπλάνο με κινητήρα Ρολς-Ρούς τύπου MERLIN. Το σύστημα προσγειώσεώς του ήταν ανασυρόμενο, ο χειριστής του καθόταν μέσα σε έναν κλειστό θάλαμο, μπορούσε να αναπνέει οξυγόνο στα μεγάλα ύψη και βρισκόταν σε συνεχή επαφή με τη βάση του και με τους χειριστές άλλων αεροπλάνων μέσω ασυρμάτου. Από εκείνη την εποχή, οι μηχανικοί και οι επιστήμονες επεξεργάζονταν ένα νέο επαναστατικό είδος αεροπορικού κινητήρα καθώς και ηλεκτρονικές διατάξεις, που θα έδιναν στους χειριστές τη δυνατότητα να καταρρίπτουν αεροπλάνα, τα οποία δεν μπορούσαν να δουν.

**Στρατιωτικές δυνατότητες των αερομεταφορών :** Οι στρατιωτικές δυνατότητες των αερομεταφορών άρχισαν να δοκιμάζονται κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, υπό μορφή καταδρομικών ενεργειών στα μετόπισθεν του εχθρού, και γνώρισαν θεαματική ανάπτυξη κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Για αυτό, εκτός από τον τομέα της μεταφοράς αεροκίνητων τμημάτων, οι Αμερικανοί έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των μεταγωγικών για την υποστήριξη διοικητικής μέριμνας των διαφόρων μετώπων ή για το άμεσο ανεφοδιασμό των τμημάτων που μάχονταν σε ορισμένα δύσκολα θέατρα επιχειρήσεων. Για το σκοπό αυτό, την 1η Ιουλίου 1942 δημιουργήθηκε στην Αμερική μια ειδική διοίκηση, η

Διοίκηση Αερομεταφορών, της οποίας οι γραμμές επεκτάθηκαν σύντομα σε ολόκληρη σχεδόν την υδρόγειο.

Το C-54 ακτίνα δράσεως 7.000 χιλιομέτρων ήταν το πρώτο αεροπλάνο που διέσχισε τον Βόρειο Ατλαντικό με ευκολία, ανοίγοντας έτσι τους δρόμους που θα ακολουθούσαν οι γραμμές της πολιτικής αεροπορίας μετά το πόλεμο. Η Διοίκηση Αερομεταφορών, η οποία το 1944 χρησιμοποίησε επίσης τα C-46 και C-49, ανέλαβε την αεροπορική συνοδεία πολεμικών αεροπλάνων σε όλα τα θέατρα επιχειρήσεων καθώς επίσης και την μεταφορά προσωπικού, φορτίων, καυσίμων και ταχυδρομείου. Στο τέλος του πολέμου είχε δύναμη 150.000 ανδρών και τα πληρώματά της έκαναν κάθε μήνα 80 εκατ. χιλιόμετρα σ' ένα δίκτυο αεροπορικών δρομολογίων μήκους 300.000 χιλιομέτρων περίπου που κάλυπτε εννέα περιοχές: Βόρειο Ατλαντικό, Καραϊβική, Νότιο Ατλαντικό, Ειρηνικό, Βόρεια Αφρική, Αλάσκα, Ευρώπη και Ινδοκίνα.

**Εξέλιξη κατά την περίοδο 1945-1975 :** Ο αποκλεισμός του Βερολίνου έδωσε το 1948 την ευκαιρία για μια λαμπρή επίδειξη των δυνατοτήτων των αεροπορικών μεταφορών. Όταν η "αερογέφυρα του Βερολίνου" έφθασε σε πλήρη απόδοση, τα μεταφερόμενα φορτία ξεπερνούσαν τους 10.000 τόννους την ημέρα. Η επιχείρηση αυτή, στην οποία υπερείχαν τα αμερικάνικα αεροπλάνα DC-3 και C-54, τελείωσε τον Μάιο του 1949, αφού είχαν μεταφερθεί 1,95 εκατομμύρια τόννοι φορτίου.

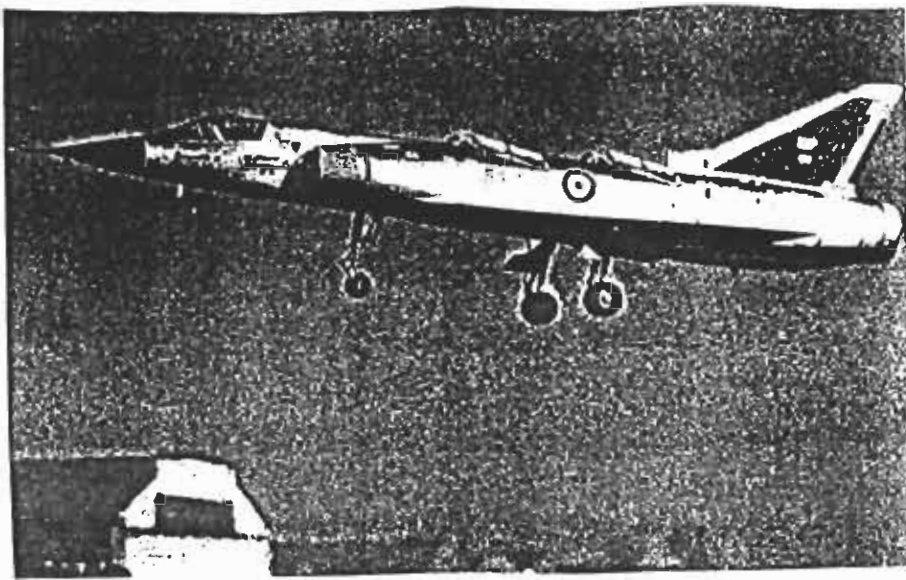
Από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι Αμερικανοί είχαν αντιληφθεί την ανάγκη των στρατιωτικών μεταγωγικών αεροπλάνων προσαρμοσμένων για την μεταφορά βαρέων και ογκωδών φορτίων. Από την πείρα, εξάλλου, είχε φανεί καθαρά ότι υπήρχαν δύο κατηγορίες αποστολών αεροπορικής μεταφοράς: η πρώτη σχετιζόταν με την μαζική αερομεταφορά μεγάλων αποστάσεων και οδήγησε στην κατασκευή πολύ μεγάλων αεροπλάνων. Η δεύτερη αφορούσε τις αεραποβατικές επιχειρήσεις και ιδιαίτερα στη ρίψη υλικού από τον αέρα. Τα αεροπλάνα που μελετήθηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες την περίοδο 1943-44, τέθηκαν σε υπηρεσία μετά την επιχείρηση της αερογέφυρας του Βερολίνου, η οποία είχε υπογραμμίσει τη στρατηγική και πολιτική σημασία των στρατιωτικών αερομεταφορών.

Οι ιδέες, όμως, σχετικά με τη χρησιμοποίηση των αεροπορικών μεταφορών εξελίχθηκαν ανάλογα με τις προσφερόμενες τεχνικές δυνατότητες. Η υποστήριξη διοικητικής μέριμνας των χερσαίων τμημάτων με ρίψη φορτίων με αλεξίπτωτο είναι μια δαπανηρή επιχείρηση, η οποία άλλωστε παρουσιάζει το σοβαρό μειονέκτημα ότι λειτουργεί μόνο προς μία κατεύθυνση, ενώ συχνά απαιτείται η εξασφάλιση ενός ρεύματος επιστροφής. Από αυτό προήλθε η ιδέα να χρησιμοποιηθούν μεταφορικά αεροπλάνα εφόδου με δυνατότητα προσγειώσεως σε περιορισμένο χώρο, δηλαδή αεροπλάνα βραχείας απογειώσεως - προσγειώσεως (STOL), τα οποία δεν απαιτούν την ύπαρξη προπαρασκευασμένων ειδικών διαδρόμων προσγειώσεως-απογειώσεως.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 τα περισσότερα αεροσκάφη της πολεμικής αεροπορίας και του ναυτικού χρησιμοποιούσαν την αεριώθηση. Στις ΗΠΑ, το πυραυλοκίνητο BELL X-1 είχε αποδείξει (Οκτώβριος 1947) ότι το "φράγμα του ήχου" δεν είναι αδιάσπαστο. Σύντομα τα νέα μαχητικά αεροσκάφη όλων των μεγάλων δυνάμεων ήταν υπερηχητικά.

Καθώς αυξάνονταν οι ταχύτητες, οι δυνατότητες των σκαφών άρχισαν να ξεπερνούν τα όρια αντοχής των πιλότων. Χρειαζόταν όλο και περισσότερος αυτόματος ηλεκτρονικός εξοπλισμός για τον εντοπισμό, τη δίωξη και την κατάρριψη των εχθρικών αεροσκαφών. Το μέγεθος και το βάρος μερικών μονοθέσιων μαχητικών άρχισε να πλησιάζει το μέγεθος και το βάρος μερικών βομβαρδιστικών. Η στρατιωτική απαίτηση για συλλογή στρατηγικών και τακτικών πληροφοριών, οδήγησε στην ανάπτυξη αναγνωριστικών σκαφών με πλούσιο ηλεκτρονικό και φωτογραφικό εξοπλισμό.

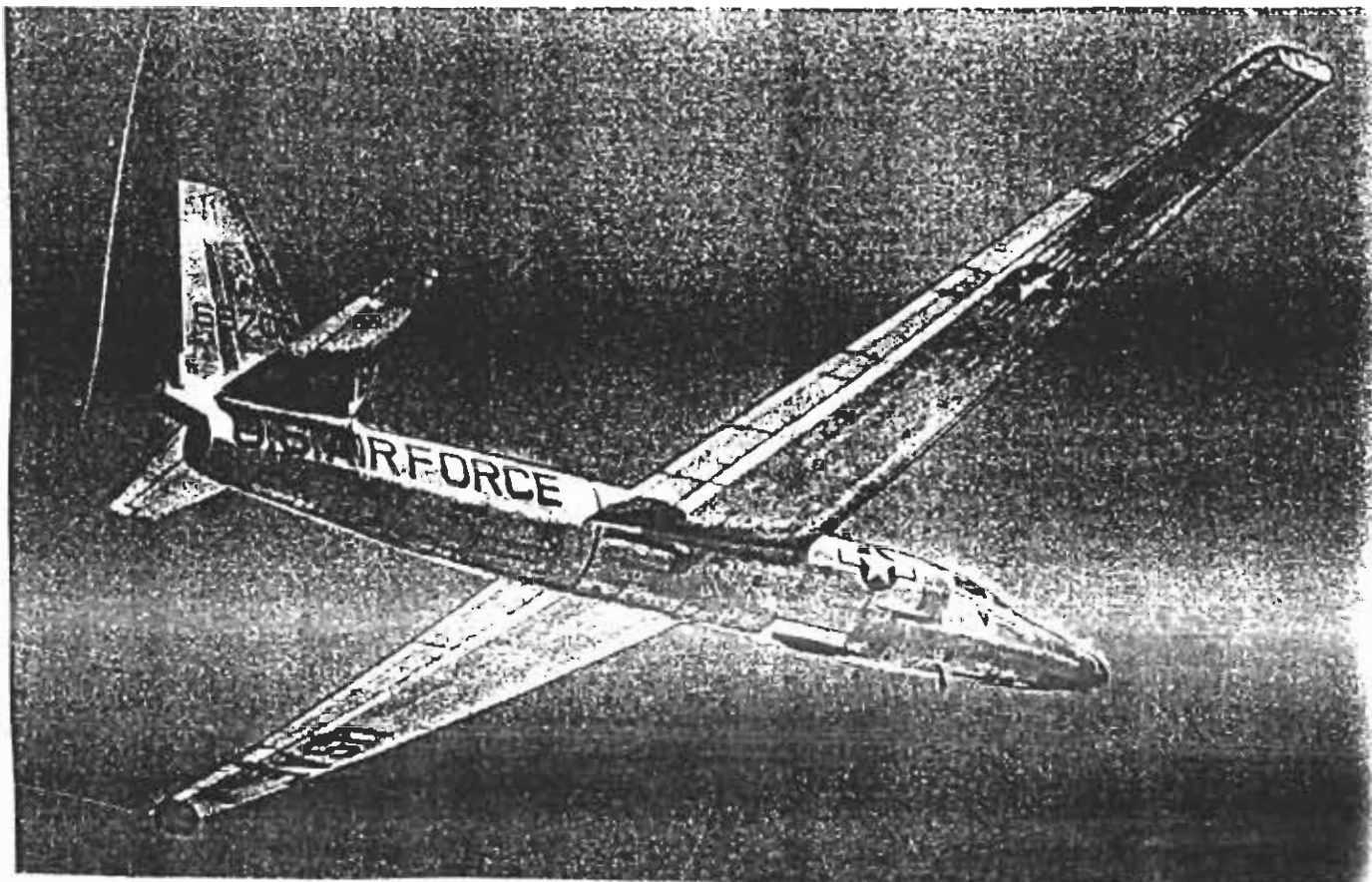
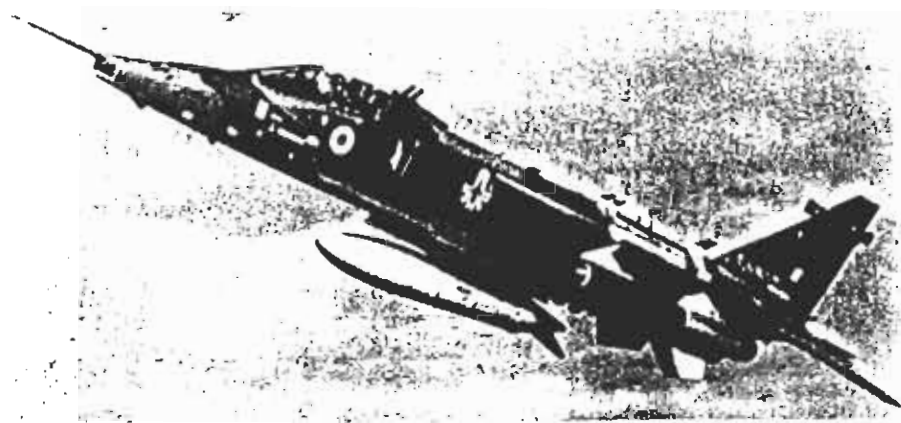
Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, τροποποιήθηκαν για αυτό τον λόγο πλεονάζοντα βομβαρδιστικά και μεταγωγικά, αλλά καθώς εξελισσόταν ο ψυχρός πόλεμος διαπιστώθηκε η ανάγκη πολύπλοκου εξοπλισμού για τη συλλογή στοιχείων από μεγάλες περιοχές του κόσμου. Αναπτύχθηκαν για αυτούς τους σκοπούς εξειδικευμένα αεροσκάφη, π.χ. ανιχνευτικά κι ανθυποβρυχιακών περιπολιών, το φημισμένο αναγνωριστικό και μετεωρολογικών ερευνών αεροπλάνο μεγάλου ύψους U-2, καθώς και το στρατηγικά αναγνωριστικό αεροσκάφος μεγάλης ακτίνας



Το υπερηχητικό  
MIRAGE III,  
βαθρικό  
πολλαπλής χρήσης.

Το υπερηχητικό  
κρούσης Τακτικής  
Αεροπορίας  
Jaguar της RAF. →

Το αμερικανικό βομβαρδωτή  
αποστάσεων της  
Lockheed U-2. ↓



δράσεως Λόκχηντ SR-71, ταχύτητας 3 MAX, που χρησιμοποιήθηκε από την πολεμική αεροπορία των ΗΠΑ. Από το 1960 και μετά ένα μεγάλο μέρος αυτής της δραστηριότητας μετατοπίστηκε προς τους κατασκοπευτικούς δορυφόρους.

Κατασκευάστηκε, επίσης, το σοβιετικό Μικογιάν MiG-23, μονοθέσιο υπερηχητικό ανάσχεσης με κινητήρα turbojet, ταχύτητας 2,3 MAX. Έχει πτέρυγες μεταβαλλόμενης κλίσης και πρωτοεμφανίστηκε το 1967, την ημέρα της Αεροπορίας στη Μόσχα. Τέλος, κατασκευάστηκε το γαλλικό MIRAGE V, μαχητικό προσβολής επίγειων στόχων, της εταιρείας DASSAULT - BREGUET.

**Αεροράλυ :** Ένα σημαντικό αθλητικό γεγονός που συντελέστηκε κατά τη δεκαετία του '30, ήταν το Διεθνές Αεροράλυ Mac Robertson από την Αγγλία στην Αυστραλία, το 1934. Νικητές αναδείχτηκαν οι Βρετανοί πιλότοι Σκοτ και Κάμπελ Μπλάκ, που πετούσαν με ένα ειδικής κατασκευής δικινητήριο αγωνιστικό DE HAVILLAND COMET. Τη δεύτερη και τρίτη θέση κατέλαβαν τα καθιερωμένα αμερικάνικα αεροπλάνα της πολιτικής αεροπορίας: ένα Ντάγκλας DC-3 που πετούσε με πλήρωμα της KLM (Βασιλικών Ολλανδικών Αερογραμμών) , και ένα Μπόινγκ 247D με χειριστή έναν αμερικάνο πιλότο, τον Ρόσκο Τέρνερ. Το αποτέλεσμα επηρέασε τις κατοπινές αποφάσεις αρκετών Ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών, να υιοθετήσουν για τις πτήσεις τους αμερικανικό εξοπλισμό.

Το αεροράλυ κλειστής διαδρομής, δημοφιλή κατά την περίοδο 1910-14, αναβίωσε τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική . Τουλάχιστον θεωρητικά στόχος του συναγωνισμού ήταν η βελτίωση του εξοπλισμού. Το πιο θεαματικό και ίσως το πιο δαπανηρό θέαμα αυτού του είδους ήταν οι διεθνείς αγώνες για το Κύπελλο Σνάιντερ. Το κύπελλο αυτό πρωτοδόθηκε το 1916 για τη μέγιστη ταχύτητα και για όλες τις κατηγορίες αεροπλάνων. Στις αρχές της δεκαετίας του 1930, στους ετήσιους αγώνες έπαιρναν μέρος υδροπλάνα ειδικής κατασκευής και μεγάλης ιπποδυνάμεως, που είχαν κατασκευαστεί και πετούσαν με κυβερνητική επιχορήγηση. Το 1931 η Βρετανία κέρδισε το κύπελλο με ένα SUPERMARINE S6B, που πέταξε με ταχύτητα 547 χιλιομέτρων την ώρα. Αρκετά χρόνια αργότερα ένα ιταλικό Μάκι ανέβασε το ρεκόρ στα 708 χιλιόμετρα την ώρα. Πολλά από τα συναγωνιζόμενα αεροσκάφη ήταν άμεσοι πρόγονοι των μονοθέσιων μαχητικών του

Β΄ Παγκοσμίου πολέμου . Το 1939 ένα μη εξοπλισμένο πανίσχυρο γερμανικό μαχητικό Μέσερσιμιτ -εκτός συναγωνισμού- πέταξε με επίσημα μετρημένη ταχύτητα 756 χιλιομέτρων την ώρα.

Στην Ευρώπη κατά την προπολεμική περίοδο πραγματοποιούνταν μερικά λιγότερο θεαματικά αεροράλυ, που οργάνωνε η ιδιωτική πρωτοβουλία με συμμετοχή ερασιτεχνών. Κάθε χρόνο, οι Βρετανοί πιλότοι αγωνίζονταν για το Βασιλικό Κύπελλο σε μια διαδρομή γύρω από τα βρετανικά νησιά.

Η Γερμανία , εκτός του ότι ενθάρρυνε τον συναγωνισμό μεταξύ πιλότων ανεμόπτερων , υποκινούσε το ενδιαφέρον για μια ερασιτεχνική μηχανοκίνητη πτήση σε ετήσιους "γύρους της Γερμανίας". Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα εθνικά αεροράλυ στο Κλήβελαντ ήταν τα ετήσια γεγονότα του Σεπτεμβρίου. Η πρακτική αξία τέτοιων διοργανώσεων είναι υπό συζήτηση . Αν και η αρχική ιδέα εξυπηρετούσε τη διαφήμιση της αεροπορίας, γεγονός είναι ότι η συμμετοχή των ερασιτεχνών πιλότων με δικές τους κατασκευές, που άφηναν πίσω τους συντρίμια και θανατηφόρα ατυχήματα , είχε το αντίθετο αποτέλεσμα.





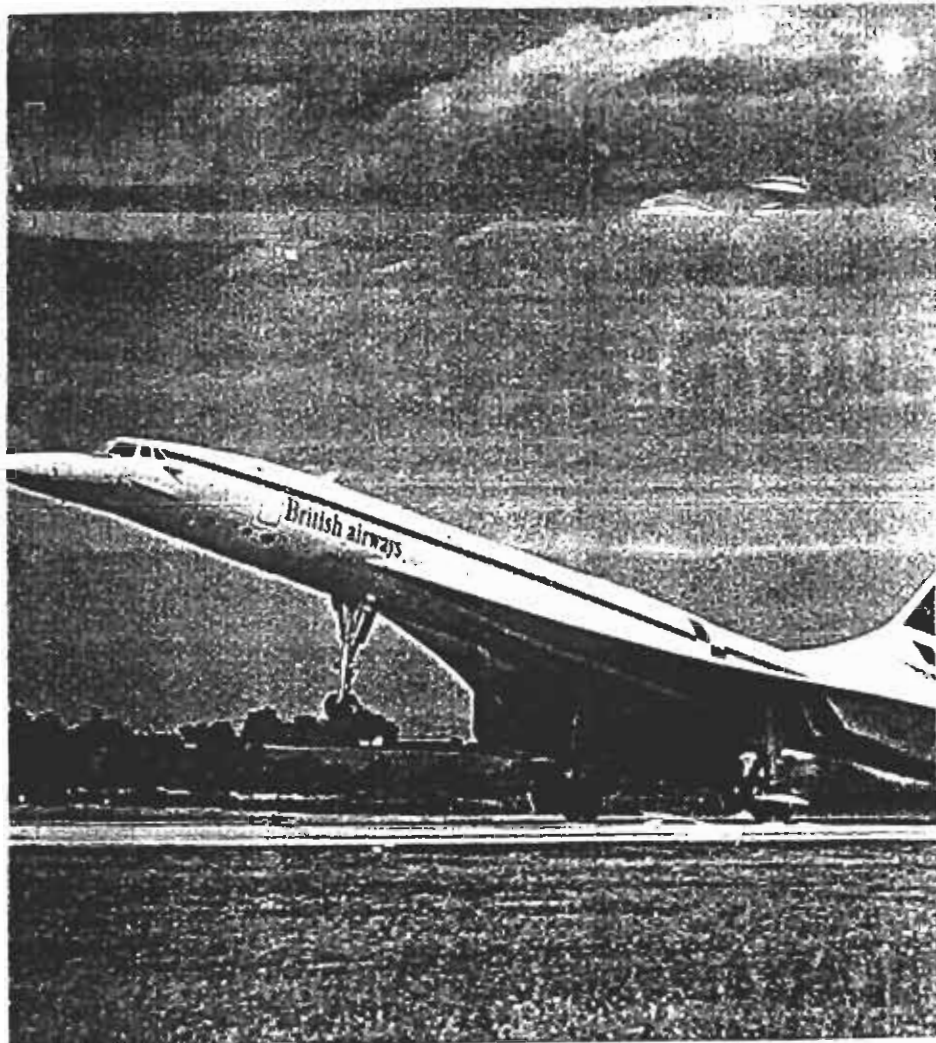
## ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Από τα πολύ παλιά χρόνια, υπήρχε η φαντασίωση ότι ο άνθρωπος πετάει στον ουρανό. Ο Λεονάρντο Ντα Βίντσι, έκανε σκίτσα ιπτάμενων συσκευών που κινούνταν με τη μυϊκή δύμμη του ανθρώπου, καθώς και σκίτσο ελικοπτέρου με μηχανή . Ο ίδιος διατύπωσε και την ιδέα του αλεξίπτωτου . Ο Λομονόσοφ, έφτιαξε ελικόπτερο με ελατήρια.

Η ανάπτυξη μεταφορικών συστημάτων για μεταφορά επιβατών σε αστικές περιοχές, άρχισε στα τέλη του 19ου αιώνα όπου και έγιναν και οι αντίστοιχες θεωρητικές μελέτες. Σημαντική ήταν η συμβολή του Γερμανού Ο Σ. ΛΙΛΙΕΝΤΑΛ, που από το 1891-1896 σχεδίασε, κατασκεύασε και δοκίμασε αρκετά αεροπλάνα. Επίσης, η ανακάλυψη και η γρήγορη εξέλιξη της ατμομηχανής , ώθησε σε νέες απόπειρες κατασκευής αεροπλάνων με ατμοκινητήρες.

Στη Ρωσία, αξιωματικός του ναυτικού κατασκεύασε ατμοκίνητη αεροπορική συσκευή, το αεροπορικό βλήμα. Το 1885 η συσκευή αυτή καταστράφηκε στην απογείωση. Λίγο αργότερο, ο Γάλλος Αντέρ προσπάθησε να πετάξει με συσκευή που είχε φτερά όμοια με της νυχτερίδας , το Αβιόν , το οποίο πέταξε μερικές δεκάδες μέτρα και καταστράφηκε (1897). Η τελειοποίηση του κινητήρα εσωτερικής καύσης , που εφαρμόστηκε πλατιά στα τέλη του 19ου αιώνα στα αυτοκίνητα, έδωσε τη δυνατότητα της κατασκευής αεροπορικού κινητήρα. Οι πρώτοι που τον χρησιμοποίησαν ήταν οι αδελφοί Ράιτ.

**Αεροπορία και Εικοστός αιώνας :** Η ανάπτυξη της αεροπορίας στις αρχές του αιώνα μας, συνεχιζόταν. Τα πρώτα αεροπλάνα κατασκευάζονταν εμπειρικά και ήταν συχνές οι βλάβες και οι καταστροφές. Είχαν όμως αρχίσει από προηγούμενα ετη οι επιστημονικές έρευνες και πειραματισμοί κυρίως στις ΗΠΑ, Αγγλία, Γαλλία και Γερμανία. Επίσης, συνέβαλλαν και οι Ρώσοι, όπως ο καθηγητής Ζουκόφσκι, που το 1902 κατασκεύασε αεροδυναμικό σωλήνα και το 1904 ιδρύθηκε το ινστιτούτο αεροδυναμικής στην περιοχή της Μόσχας. Ο Ζουκόφσκι ήταν ο πρώτος που εισήγαγε στην αεροδυναμική το πείραμα ως μέθοδο έρευνας.



Το γαλλικό υπερηχητικό αεροπλάνο πολιτικής Αεροπορίας  
"ΚΟΝΚΟΡΝΤ"



Το ηλιακό αεροπλάνο  
"Solar Challenger", στην  
ιστορική του πτήση της  
7ης Ιουλίου 1981 από  
το Παρίσι στο Λουδβίνο.



Το Βίκερς Βίεγκάντ και το πρώτο αεροπλάνο με ελιόθερ-  
μοληστικές που χρησιμοποιείει η πολιτική αεροπορία.

Το επικινδύνιο  
αεριωδούμενο Μπόινγκ 727,  
ένα από τα πιο  
πετυχημένα αεροπλάνα  
πολιτικής αεροπορίας.



Οι πρώτες τακτικές αεροπορικές γραμμές άρχισαν να λειτουργούν το 1919, με την οργάνωση τακτικών συνδέσεων μεταξύ Λονδίνου, Παρισιού, Αμστερνταμ και Βρυξελλών, με σχετικά προηγμένη αεροναυτική βιομηχανία και κρατικές επιχορηγήσεις που δικαιολογούνταν από την ανάγκη καλύτερης επικοινωνίας, ιδίως με υπερπόντιες πτήσεις. Πολύ σύντομα, τα αεροπλάνα αυτά επέτρεψαν την τακτική σύνδεση με την Κωνσταντινούπολη (1922) και το Ντακάρ (1925). Ωστόσο, οι μεγάλες οροσειρές και οι ωκεανοί εξακολουθούσαν να παραμένουν ανυπέβλητα εμπόδια, παρά τη χρήση υδροπλάνων. Ακολούθησε η ανάπτυξη αερογραμμών σε περιοχές της Λατινικής Αμερικής, του Κανάδα, της Αφρικής και της Αυστραλίας, όπου τα χερσαία μεταφορικά μέσα ήταν βραδυκίνητα, δύσχρηστα ή και ανύπαρκτα.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες η εξέλιξη ήταν βραδύτερη ως το 1930, μολονότι μεταξύ 1920 και 1927 η Ταχυδρομική Υπηρεσία εκτελούσε ταχυδρομικές πτήσεις από την μια ακτή στην άλλη, οπότε τη μεταφορά του ταχυδρομείου ανέλαβαν οι ίδιες οι αεροπορικές εταιρείες. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 άρχισαν με τη συγχώνευση πολλών τοπικών εταιρειών να αναπτύσσονται οι μεγάλες εθνικές αερογραμμές και να επεκτείνεται το δίκτυο των διεθνών συνδέσεων. Η πρώτη τακτική υπεραμερικάνικη σύνδεση λειτούργησε το 1930, μεταξύ Ν. Υόρκης και Λος Αντζελες, χάρη στην αύξηση της οροφής πτήσεως στα 6.000 μέτρα. Οι πρώτες διηπειρωτικές αερογραμμές αρχίζουν το 1931, όταν οι Γάλλοι καλύπτουν τη γραμμή Παρίσι - Σαϊγκόν σε έξι ημέρες χρησιμοποιώντας υδροπλάνο.

Λίγο πριν τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο η πολιτική αεροπορία καλύπτει μήκος αερογραμμών 600.000 χιλιόμετρα. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η κατασκευή των αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας αναστέλλεται, αλλά οι εμπειρίες της κατασκευής πολεμικών αεροσκαφών θα χρησιμοποιηθούν με ευρύτητα στην κατασκευή αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας αργότερα. Τα ελικοφόρα αεροπλάνα με εμβολοφόρους κινητήρες που τέθηκαν σε υπηρεσία μεταξύ 1945 και 1957, προσέφεραν αισθητή αύξηση της ταχύτητας και της ακτίνας ενέργειας. Η πρώτη τακτική υπερειρηνική σύνδεση το 1936, από το Σαν Φρανσίσκο στην Μανίλα, κατορθώθηκε με τα υδροπλάνα Μάρτιν "M 130", η ακτίνα ενέργειας των οποίων έφθανε τα 5.130 χιλιόμετρα, ενώ η πρώτη τακτική γραμμή πάνω από τον Βόρειο

Ατλαντικό λειτούργησε το 1946 μεταξύ Σάνον (Ιρλανδίας) και Γκάντερ (Νέας Γης) , μολονότι η καθυστέρηση αυτή πρέπει να αποδοθεί στον πόλεμο.

Οι τεράστιες ποσότητες μεταφορικών αεροσκαφών που βρέθηκαν διαθέσιμα ως στρατιωτικά πλεονάσματα , κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες , την επαύριο του Β' Παγκοσμίου πολέμου και οι αλματώδεις -λόγω πολεμικών αναγκών- πρόοδοι που σημειώθηκαν στον εξοπλισμό (ραδιοβοηθήματα, ραντάρ) και στις εγκαταστάσεις (αεροδρόμια), έδωσαν αποφασιστική ώθηση στην ταχεία μεταπολεμική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Πράγματι, το 1952 εμφανίζεται για πρώτη φορά στους ουρανούς το πολιτικό αεριωθούμενο Κομήτης I (COMET 1) που οριοθέτησε μία νέα περίοδο στην ιστορία της Πολιτικής Αεροπορίας. Το COMET 1 της DE HAVILLAND με 4 κινητήρες jet καθώς και άλλα δύο όμοια, καταστράφηκαν στον αέρα σε (αρχικά) ανεξήγητα ατυχήματα που , όπως αποδείχτηκε αργότερα, οφείλονταν σε κόπωση της μεταλλικής κατασκευής από τις επανειλημμένες φορτίσεις υπερπίεσης της καμπίνας των επιβατών. Η εσωτερική αυτή υπερπίεση προκάλεσε τη θραύση της καμπίνας, ακολούθησε ανακατασκευή και μεγάλωσε το σκάφος, η ώση, η εμβέλεια και το φορτίο, έως ότου το 1958 ανέλαβε πάλι υπηρεσία ως COMET 4 και έγινε το πρώτο υπερατλαντικό αεροπλάνο με την Β.Ο.Α.Σ. κάνοντας τη διαδρομή Λονδίνο-Νέα Υόρκη στις 4 Οκτωβρίου 1958 και μετέφερε 102 επιβάτες. Το 1958 το αμερικάνικο , γιγαντιαίο για την εποχή του , Μπόινγκ 707 καταρρίπτει το ρεκόρ καλύπτοντας τη διαδρομή Ν. Υόρκη -Λονδίνο σε έξι ώρες και ένα τέταρτο με ταχύτητα 1.000 χιλιόμετρα την ώρα . Το μεγαλύτερο βάρος του είναι 147 τόννοι και η μεταφορική του ικανότητα 200 επιβάτες έναντι των 86 που μεταφέρει το τελειοποιημένο Κομήτης IV-B.

Σχεδόν ταυτόχρονα με τα προηγούμενα εμφανίζεται το DC-8 της Ντάγκλας. Στην συνέχεια, θα εμφανιστεί το Μπόινγκ 742 Jumbo Jet με μεταφορική ικανότητα 450-500 επιβάτες , ενώ το υπερηχητικό αγγλογαλλικό αεροσκάφος Κόνκορντ , το 1976 σημειώνει τον τερματισμό του αγώνα δρόμου για μεγαλύτερες ταχύτητες, χωρίς άλλωστε να έχει αισθητές επιπτώσεις στην εξέλιξη των δικτύων. Ταυτόχρονα, οι Ρώσοι θα εμφανίσουν το επίσης υπερηχητικό τύπου Κόνκορντ, το Τουπόλεφ (TU-144). Η εισαγωγή του αεριοστρόβιλου, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1950, στην πολιτική αεροπορία συνέβαλλε αποφασιστικά στην ελάττωση του κόστους

εκμετάλλευσης , που βελτιώθηκε ακόμη περισσότερο με την εμφάνιση στις αρχές της δεκαετίας του 1970, των αεροσκαφών "ευρείας ατράκτου" με μεγάλη χωρητικότητα (300-450 θέσεων). Η ανάπτυξη αυτή των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως στις πολυσύχναστες υπερπόντιες γραμμές, είχε δραματικές επιπτώσεις στη ποντοπόρο επιβατική ναυτιλία , όλες οι τακτικές γραμμές της οποίας εγκαταλείφθηκαν πρακτικά από τη δεκαετία του '70.

**Οι τεχνικοί, νομικοί και οικονομικοί παράγοντες :** Η αύξηση της οροφής επέφερε όχι μόνο μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια, επιτρέποντας την πτήση σε ατμοσφαιρικά στρώματα λιγότερο επιρρεπή σε διαταράξεις, αλλά και πλήρη σχεδόν ανεξαρτησία του δικτύου από τους ορεινούς σχηματισμούς. Η επιμήκυνση της ακτίνας ενέργειας κατέργησε την ανάγκη σταθμεύσεων ανεφοδιασμού, όπως αυτές του Γκάντερ και του Σάνον στις υπερατλαντικές γραμμές, και επέτρεψε την καθιέρωση της πολικής οδού μεταξύ Ευρώπης και Απω Ανατολής, ή, ακόμη, τη χωρίς σταθμό πτήση μεταξύ Νέας Υόρκης και Τόκιο . Πράγματι , στην οργάνωση των δικτύων το μέγεθος των επιμέρους συνδέσεων δεν προσδιορίζεται πλέον από τεχνικές, αλλά από οικονομικές συνθήκες. Η ελάχιστη διανυόμενη απόσταση που μπορεί να είναι πολύ μικρή σε περιπτώσεις υπερπτήσης πορθμών ή νησιωτικών συνδέσεων, εξαρτάται κατά κανόνα από τον ανταγωνισμό των χερσαίων μεταφορικών μέσων. Τόσο από άποψη κόστους όσο και από άποψη κέρδους χρόνου, η αεροπορική μεταφορά φαίνεται ελάχιστα αποδοτική κάτω των 700 χιλιομέτρων, ενώ είναι εντελώς ασύμφορη κάτω των 300 χιλιομέτρων . Κατ' αναλογία, τα αεροπλάνα και συνεπώς οι εξυπηρετούμενες γραμμές χαρακτηρίζονται ως βραχείας ακτίνας (1.000 έως 3.000 χιλιομέτρων) και μακράς ακτίνας (άνω των 3.000 χιλιομέτρων).

Οι νομικοί και , μάλιστα, πολιτικοί παράγοντες επέδρασαν επίσης σημαντικά στην οργάνωση των δικτύων . Αφετηρία υπήρξε, στην προκείμενη περίπτωση, η Σύμβαση του Παρισιού (1919), που καθιέρωσε την "πλήρη και αποκλειστική" κυριαρχία του κράτους στον εναέριο χώρο που υπέρκειται του εδάφους του. Πρώτη συνέπεια αυτής της Σύμβασης, υπήρξε η θεμελιώδης διάκριση μεταξύ αφ' ενός των εσωτερικών αερογραμμών και δικτύων, που υπόκεινται σε εθνική δικαιοδοσία και οργανωτική διάρθρωση και αφ' ετέρου των διεθνών αερογραμμών

και δικτύων, που προϋποθέτουν διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες. Προέκυψε, έτσι, κατ' αρχήν η σύσταση δικτύων, μεταξύ 1919 και Β' Παγκοσμίου πολέμου, που διαρθρώθηκαν στα πλαίσια των αποικιακών αυτοκρατοριών. Κατόπιν, τα δίκτυα αυτά διασπάστηκαν και οι διεθνείς γραμμές διατηρήθηκαν μερικώς από τις αεροπορικές εταιρείες των παλαιών μητροπόλεων, ενώ οι εσωτερικές γραμμές των νέων κρατών αναλήφθηκαν από τα ίδια τα κράτη.

**Πέντε ελευθερίες των αεροπορικών μεταφορών :** Προέκυψε επίσης, η επιδίωξη σύναψης διεθνών συμφωνιών , με βάση τις συμβατικά επονομαζόμενες πέντε ελευθερίες των αεροπορικών μεταφορών έναντι της κυριαρχίας των κρατών. Οι δύο πρώτες ελευθερίες τεχνικής φύσεως, αφορούν στο δικαίωμα υπέρπτησης και το δικαίωμα τεχνικής σταθμεύσεως. Εγιναν δεκτές από τα κράτη που κύρωσαν τη Σύμβαση του Σικάγου (1944), η οποία εξάλλου ίδρυσε τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), μέλη του οποίου είναι 130 κράτη, με εξαίρεση τις χώρες διευθυνόμενης οικονομίας. Δε συνέβη το ίδιο με τις άλλες τρεις , εμπορικής φύσεως , ελευθερίες: για το ενδιαφερόμενο κράτος, δικαίωμα αποβίβασης επιβατών ή φορτίου προερχόμενων από τη δική του χώρα, δικαίωμα επιβίβασης ή αποβίβασης με προορισμό τρίτες χώρες. Γι αυτό τον λόγο, η ίδρυση κάθε νέας διεθνούς γραμμής από αεροπορική εταιρεία προϋποθέτει διμερή ή πολυμερή διακρατική διαπραγμάτευση, που συχνά καταλήγει σε συμφωνίες αμοιβαιότητας. Η ανάγκη όμως αυτή εξηγεί, την επαύριο του Β' Παγκοσμίου πολέμου, τη μακρόχρονη απομόνωση του σοβιετικού, ανατολικοευρωπαϊκού όπως και του κινέζικου δικτύου από το παγκόσμιο δίκτυο και την ανάπτυξη για τις συνδέσεις μεταξύ Δυτικής Ευρώπης και Ιαπωνίας του αεροπορικού άξονα της νότιας Ασίας, μέσω Μπανγκόκ ή Σιγκαπούρης και Χονγκ - Κόνγκ. Εξηγεί επίσης τις διασυνδέσεις στο διεθνές δίκτυο της Νότιας Αφρικής, της Ταϊβάν ή του Ισραήλ.

Σήμερα, η πολιτική αεροπορία είναι το βασικό συγκοινωνιακό μέσο και η σημασία της όλο και μεγαλώνει. Η ταχύτητα του αεροπλάνου και η ασφάλεια που εξασφαλίστηκε στις τελευταίες δεκαετίες, την κάνει βασικό παράγοντα των μεταφορών. Σήμερα, υπάρχει η δυνατότητα σε όλες σχεδόν τις χώρες να αποκτήσουν Πολιτική Αεροπορία, καθώς και να έχουν αεροδρόμια ακόμα και τα πιο απομακρυσμένα μέρη. Για την εξασφάλιση της κανονικής μεταφοράς φορτίων και

επιβατών, απαιτούνται πολλά αεροπλάνα και συνήθως διαφόρων τύπων (αεροστροβιλοκίνητα, ελικοστροβιλοκίνητα και ελικοφόρα) . Επίσης απαιτούνται ελικόπτερα, υπηρεσία ελέγχου, ραδιοτεχνικά μετεωρολογικά και φωτοτεχνικά (επίγεια ή και στα αεροπλάνα) μέσα για την εξυπηρέτηση των πτήσεων, καθώς και αεροδρόμια και αερολιμένες.

**Ιδιωτική αεροπορία :** Πολύ πιο μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της αεροπορίας, είχε η μεγάλη έκταση που πήρε η κατοχή αεροσκαφών από ιδιώτες για επιχειρηματικούς λόγους και προσωπική χρήση, μετά τα χρόνια της οικονομικής κρίσης. Αυτή η τάση γινόταν αντιληπτή τόσο στην Ευρώπη όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Αερολέσχες καθώς και ιδιωτικά ή δημόσια πεδία προσγειώσεως έγιναν κέντρα που συγκέντρωναν το ενδιαφέρον του κοινού , χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η ιδιωτική αεροπορία είχε εδραιωθεί σταθερά. Οι πολεμικές απαιτήσεις στις αρχές της δεκαετίας του 1940 , οδήγησαν την εξέλιξη προς άλλες κατευθύνσεις.

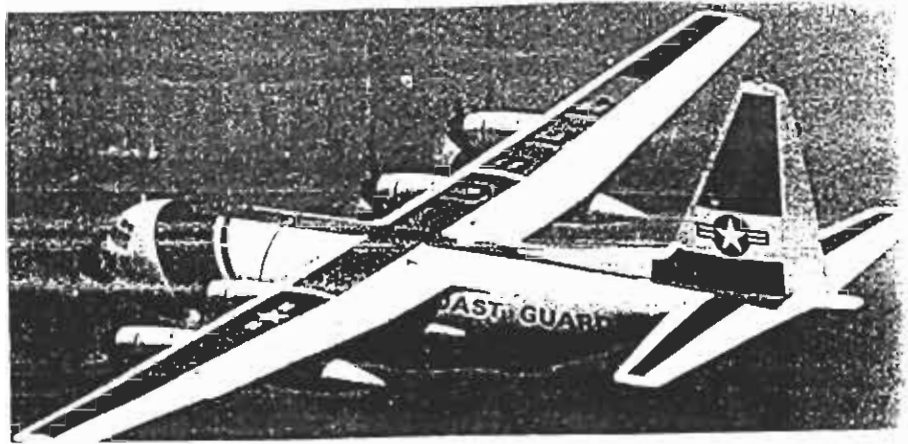
**Αεροπορία Τουρισμού:** Με τη σημερινή εξέλιξη και την ανύψωση του βιοτικού επιπέδου, τα ταξίδια για σκοπούς αναψυχής πολλαπλασιάστηκαν. Οι μεγιστάνες του πλούτου, έχουν ιδιόκτητα αεριωθούμενα, με τα οποία πηγαίνουν για λόγους αναψυχής σε όποιο μέρος του κόσμου θέλουν. Αλλά και οι υπόλοιποι που δεν έχουν τη δυνατότητα αγοράς ιδιωτικών αεροπλάνων, μπορούν να ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής με τις πτήσεις "charter" , δηλ. με μισθωμένα αεροπλάνα. Σύντομα, ίσως και πριν το 2.000 μ.Χ. , θα υπάρχουν δρομολογημένα αεροπλάνα-πύραυλοι, τύπου "Νταϊάνα Σορ", με τα οποία θα μπορεί κανείς να ταξιδεύει στο διάστημα και να πηγαίνει στη Σελήνη και να ξαναεπιστρέφει , όπως ανακοινώθηκε από τις εταιρείες PANAMERICAN και T.W.A.





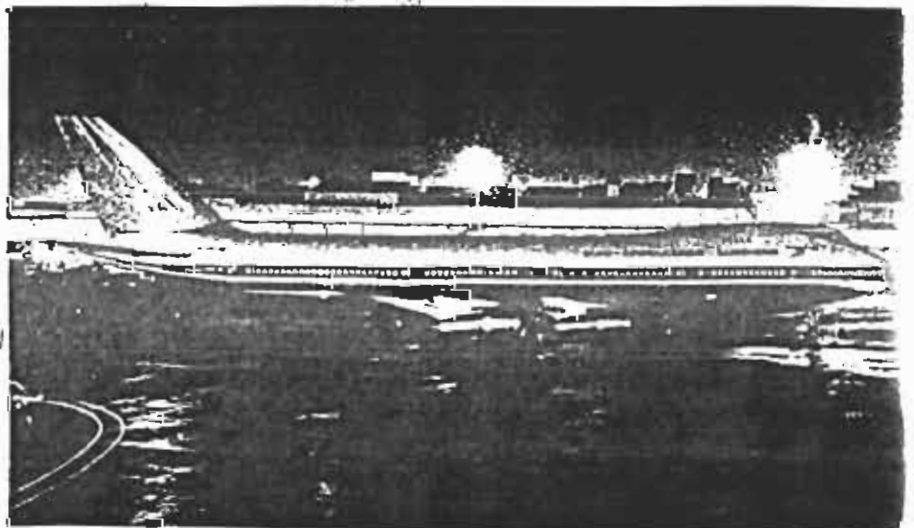
Ένα εθιετικό μεταγωγικό Αντιονοφ Αη-22.

Το C-130 "ΗΡΑΚΛΗΣ"  
 χρησιμοποιείται ως μεταγωγικό  
 αλλά και ως  
 αεροναυαγιστικό.



Το πειραματικό  
 αεροκάτος Νορδ-Αμερικαν  
 X-15 Α-2, ηου μεταζε  
 με 6,72 ΜΑΧ. (7.927 km/h)  
 με μέγιστο ύγος  
 107.860 km

Το Boeing 747  
 "Jumbo jet" . Μεγα  
 μεταφορικό μεζάζα  
 αποστάσεων. Μεταφέρει  
 μέχρι 4; 550  
 επιβάτες.





## **ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

### **1890**

Πρώτη αποκόλληση αεροπλάνου με κινητήρα από το έδαφος στο Αρμανβιλιέ της Γαλλίας (9 Οκτωβρίου), όπου ο "Αίολος" του Κλεμάν Αντέρ με ατμομηχανή ισχύος 20 ίππων και συνολικό βάρος 296 χιλιόγραμμα, ανυψώθηκε μόνο 20 εκατοστόμετρα.

### **1896**

Θανατηφόρα πτώση του Οτο Λίλιενταλ, γερμανού μηχανικού που μελετούσε τις αεροδυναμικές ιδιότητες της πτέρυγας σε δοκιμές ελεύθερης πτήσης . Ξεκινούσε από την κορυφή ενός λόφου κρεμασμένος από μονοπλάνο με πτέρυγες, εκπετάσματος μερικών μέτρων.

### **1898**

Συντριβή του ανεμόπτερου Χώκ με συνέπεια τον θάνατο του πρώτου Αγγλου ανεμοπόρου Πέρσυ Σινκλαιρ Πίλτσερ.

### **1903**

Πρώτη στον κόσμο πτήση αεροπλάνου με κινητήρα και χειριστές διαδοχικά τους Αμερικανούς αδελφούς Wright στο Κίτυ Χωκ της Βόρειας Καρολίνας, κατά τη διάρκεια τεσσάρων δοκιμών διάρκειας 12, 13, 15 και 59 δευτερολέπτων, από τις οποίες κατά την τελευταία διανύθηκε απόσταση 264 μέτρα. Το αεροπλάνο ονομάστηκε FLYER, ήταν διπλάνο, με κινητήρα 12 ίππων που κινούσε δύο έλικες.

### **1904**

Πρώτες πτήσεις κλειστής διαδρομής, διάρκειας 5 λεπτών από τον Ορβιλ Wright.

### **1905**

Πρώτη πτήση του αεροπλάνου FLYER III των αδελφών Wright, με κινητήρα 25 ίππων, που κάλυψε απόσταση 39 χιλιομέτρων.

## **1906**

Πρώτη παρατεταμένη πτήση στην Ευρώπη από τον Βραζιλιάνο Σάντος - Ντυμόν στο Παρίσι σε απόσταση 220 μέτρα.

## **1908**

Πρώτη επίσημη πτήση κλειστής διαδρομής ενός χιλιομέτρου ISSY LES MOULINEUX από τον Ανρύ Φαρμάν. Πρώτη πτήση στη Γερμανία από τον Ελεχάμερ και στην Αγγλία από τον Κόντυ. Πρώτο θανατηφόρο ατύχημα με αεροπλάνο και θύμα τον επιβάτη αμερικάνο υπολοχαγό Σέλφριτζ. Νέες επιδόσεις του Γουίλμπερ Ράιτ σε ύψος (18 Δεκεμβρίου , 115 μέτρα) και απόσταση (31 Δεκεμβρίου , 120 χιλιόμετρα).

## **1909**

Πρώτη υπερπτήση του στενού της Μάγχης από το Γάλλο LUIS BLERIOT , διάρκεια πτήσης 37 λεπτά, διανυθείσα απόσταση 38 χιλιόμετρα, με το μονοπλάνο του , BLERIOT XI .

## **1910**

Πρώτη πτήση υδροπλάνου με κυβερνήτη το Γάλλο Ανρύ Φάμπρ στη λίμνη Μπερ. Πρώτη υπέρπτηση των Αλπεων με αεροπλάνο BLERIOT , από τον Τσάβες, ο οποίος όμως σκοτώθηκε κατά την προσγείωση. Πρώτη σύγκρουση αεροπλάνων επάνω από το Μιλάνο. Πρώτη απονήωση αεροπλάνου από κατάστρωμα πλοίου από τον Αμερικανό Ηλυ.

## **1911**

Πρώτη πτήση χωρίς σταθμό Λονδίνο-Παρίσι από τον Γάλλο Πριέ , με αεροπλάνο BLERIOT .

## **1912**

Πρώτη κάθοδος από αεροπλάνο με αλεξίπτωτο από τον Αμερικανό Μπέρυ.

### 1913

Πρώτη υπέρπτηση της Μεσογείου από τον Γάλλο Ρολάν Γκαρός.

### 1919

Ιδρυση της πρώτης αεροπορικής εταιρείας για τη μεταφορά επιβατών και ταχυδρομείου από τη γερμανική εταιρεία DEUTSCHE LUFTREEDEREI. Πρώτη υπέρπτηση του Βόρειου Ατλαντικού με σταθμούς. Πραγματοποιήθηκε από Αμερικάνους αξιωματικούς, με επικεφαλής τον πλωτάρχη Ρήντ, οι οποίοι χρησιμοποίησαν τετρακινητήρια αεράκατο τύπου NC-4 . Πρώτη υπέρπτηση του Βόρειου Ατλαντικού χωρίς σταθμό , από τους Αγγλους Αλκοκ και Μπράουν με δικινητήριο Βίκερς Βίμου. Ιδρυση της εθνικής ολλανδικής αεροπορικής εταιρείας KLM.

### 1920

Ιδρυση της αυστραλιανής αεροπορικής εταιρείας QUANTAS.

### 1924

Πρώτος γύρος του κόσμου με δύο "World Cruises" της Ντάγκλας . Ιδρυση των Βρετανικών Αυτοκρατορικών Αεροπορικών Γραμμών.

### 1927

Πρώτη πτήση χωρίς σταθμό του Αμερικανού Τσάρλς Λίντμπεργκ από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι, με το μονοπλάνο "Πνεύμα του Αγίου Λουδοβίκου" , κατασκευής του εργοστασίου Ράουαν.

### 1930

Πρώτη σύνδεση του Παρισιού με τη Νέα Υόρκη χωρίς σταθμό , από τους Γάλλους Κόστ και Μπελόντ με αεροπλάνο Μπρεγκέ IX.

### 1936

Χρησιμοποίηση από ολόενα και περισσότερες αεροπορικές εταιρείες του περίφημου αμερικάνικου δικινητήριου αεροπλάνου πολιτικής αεροπορίας Ντάγκλας "DC-3" (Ντακότα) , που πρωτοπέταξε στις 17 Δεκεμβρίου 1933. Κατασκευάστηκαν

περίπου 11.000 τέτοια αεροσκάφη, από τα οποία πάνω από 1.000 ήταν σε χρήση το 1980.

### **1938**

Γύρος της Γης με αφετηρία και τέρμα τη Νέα Υόρκη , από τον Αμερικάνο Χάουαρντ Χιούζ σε 91 ώρες , από τις οποίες οι 74 σε πτήση . Δοκιμή του πρώτου αεροπλάνου πολιτικής αεροπορίας με θάλαμο επιβατών υπό πίεση (Μπόινγκ 307).

### **1944**

Υπογραφή στο Σικάγο της Συμβάσεως του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO, 7 Δεκεμβρίου).

### **1952**

Πρώτη δρομολόγηση (Λονδίνο - Γιοχάνεσμπουργκ) του πρώτου αεριωθούμενου πολιτικής αεροπορίας Ντε Χάβιλαντ "DH 106" Κόμετ.

### **1962**

Ρεκόρ αποστάσεως σε ευθεία γραμμή Οκινάουα-Μαδρίτη, 20.168 χιλιόμετρα και σε κλειστή διαδρομή 18.445 χιλιόμετρα που ισχύουν ακόμα και σήμερα με αμερικάνικο βομβαρδιστικό Μπόινγκ "B-52". Ρεκόρ ύψους με το αμερικάνικο "X-5A-3" , το οποίο αποσυνδέθηκε με ένα Μπόινγκ "B-52".

### **1968**

Πρώτη πτήση του πρώτου υπερηχητικού αεροπλάνου πολιτικής αεροπορίας, του σοβιετικού Τουπόλεφ "TU-144".

### **1969**

Πρώτη πτήση του γιγαντιαίου αεροπλάνου πολιτικής αεροπορίας Μπόινγκ 747 , που από την 1η Νοεμβρίου 1976 κρατάει το ρεκόρ συνολικού βάρους απογειώσεως στα 381.108 χιλιόγραμμα για ανύψωση του μέγιστου ωφέλιμου βάρους στα 2.000 μέτρα. Πρώτη πτήση του αγγλογαλλικού υπερηχητικού αεροπλάνου πολιτικής αεροπορίας "Κόνκορντ" . Εξοπλισμός της αγγλικής

αεροπορίας με αεροπλάνα κατακόρυφης απογειώσεως και προσγειώσεως Χώκερ Σάιντλυ Χάριερ.

### **1979**

Υπέρπτηση του στενού της Μάγχης με αεροπλάνο που κινείται με ανθρώπινη μυϊκή δύναμη του Γκοσάμερ Αλμπατρος με χειριστή τον Αλεν.

### **1980**

Πρώτη πτήση αεροπλάνου που κινείται με ηλιακή ενέργεια του Γκοσάμερ Πένγκουιν του Μάκ Γκρήντυ.

### **1981**

Ο Στήβεν Πτάσεκ πετά από το στενό της Μάγχης με το αεροπλάνο του Σόλαρ Τσάλεντζερ που κινείται μόνο με ηλιακή ενέργεια. Απόσταση 370 χιλιόμετρα, χρόνος 1 ώρα 25 λεπτά , ηλεκτρικός κινητήρας 2.700 W που τροφοδοτείται από 16.128 ηλιακά κύτταρα .



# ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

## 1. ΓΕΝΙΚΑ

Στον Ελληνικό χώρο, αν και από τα αρχαία χρόνια είχαν δείξει οι άνθρωποι τους προβληματισμούς τους να πετάξουν, ωστόσο οι γνώσεις ήταν περιορισμένες και το κόστος πολύ μεγάλο για τους ίδιους. Οι μεμονωμένες προσπάθειες, την ίδια περίπου εποχή με των Αγγλων, των Γάλλων και των Αμερικάνων, έδιναν κάποια αίγλη στο πρόσωπο των Ελλήνων. Μόνο όμως στα μέσα του 20ου αιώνα έγιναν κάποιες προσπάθειες συλλογικές για την δημιουργία ελληνικών αεροπλάνων από οικονομικά ανεξάρτητα άτομα και με μεγάλη θέση στην κοινωνία.

Αυτή τη στιγμή στον Ελληνικό χώρο, κυριαρχεί η Ολυμπιακή Αεροπορία που έχει αναγνωρισθεί επίσημα ως ο εθνικός μας αερομεταφορέας. Υπάρχουν βέβαια, και κάποιες προσπάθειες να κατασκευαστούν και νέα ελληνικά αεροπορικά δίκτυα, όπως αυτό της AIR GREECE, μα οι προσπάθειες αυτές βρίσκονται ακόμα σε αρχικό στάδιο και ο χρόνος θα δείξει την εξέλιξή τους.

## 2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

**Προπολεμικώς:** Η αρχή των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε το 1931, με την ίδρυση της Ελληνικής Εταιρείας Εναέριων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Τον προηγούμενο χρόνο (1930), κυρώθηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ομορρύθμου εταιρείας "Ικαρος" παλαιότερη σύμβαση, με την οποία της είχε παραχωρηθεί το προνόμιο να εκμεταλευθεί κατά τρόπο αποκλειστικό τις μεταφορές μέσα στον χώρο της Ελληνικής επικράτειας. Τον Ικαρο διαδέχθηκε στα συμβατικά αυτά δικαιώματα η Ε.Ε.Ε.Σ., η οποία είχε την μορφή ανωνύμου εταιρείας, διέθετε δε στην αρχή μόνο ένα αεροπλάνο τύπου Junkers J. 24, που είχε 16 θέσεις για επιβάτες. Ο αεροπορικός στόλος της Ε.Ε.Ε.Σ. χρόνο με τον χρόνο αυξήθηκε, το έτος δε 1938 αριθμούσε επτά

αεροπλάνα , από τα οποία τα τέσσερα ήταν τύπου Junkers J. 24 και τα τρία τύπου Junkers 52.

Κύριο έργο της ως άνω εταιρείας , ήταν η μεταφορά επιβατών στο εσωτερικό, παράλληλα όμως εκτελούσε και μεταφορές εμπορευμάτων και ταχυδρομείου. Οι γραμμές τις οποίες ακολουθούσαν τα δρομολόγια των αεροπλάνων της ήταν τρεις: Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Αγρίνιο-Ιωάννινα και Θεσσαλονίκη-Δράμα. Η εκμετάλλευση των αεροπορικών μεταφορών όχι μόνο δεν απέδιδε κέρδη, αλλά κατέληγε κάθε χρόνο σε έλλειμμα , το οποίο ήταν γύρω στο 80% των δαπανών και εκαλύπτετο από τις επιχορηγήσεις του κρατικού προϋπολογισμού. Η Ε.Ε.Ε.Σ. συνέχισε τις εργασίες της μέχρι τις παραμονές του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου , με την έναρξη του οποίου, όλα τα αεροπλάνα της παραχωρήθηκαν στην Ελληνική Βασιλική Αεροπορία.

**Μεταπολεμικώς:** Όταν τελείωσε ο πόλεμος , δόθηκαν αρκετές άδειες για να ιδρυθούν ιδιωτικές εταιρείες με σκοπό την εκμετάλλευση των αεροπορικών μεταφορών. Οι σπουδαιότερες από τις εταιρείες αυτές , οι οποίες ανέπτυξαν μεταφορική δραστηριότητα , ήταν τρεις: η Τ.Α.Ε. (Τεχνικές Αεροπορικές Εκμεταλλεύσεις) , η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικές Αεροπορικές Συγκοινωνίες) κι η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικές Μεταφορές Ελλάδος) . Η Τ.Α.Ε. είχε ιδρυθεί παλαιότερα (1938), ο αρχικός δε σκοπός της , ήταν η λειτουργία ιδιωτικής αεροπορικής εκπαιδευτικής σχολής . Το 1948 όμως , της παραχωρήθηκε το δικαίωμα να εκμεταλλευθεί τις αεροπορικές μεταφορές, και για τον σκοπό δε αυτό, διέθεσε στόλο δέκα αεροπλάνων, τύπου Dacota. Η ΕΛΛ.Α.Σ. ιδρύθηκε και λειτούργησε το 1948, είχε δε στον στόλο της οκτώ αεροπλάνα. Τέλος, το προηγούμενο έτος είχε δοθεί η σχετική άδεια στην Α.Μ.Ε., η οποία ανέπτυξε πολύ περιορισμένη δραστηριότητα (μεταφορά εμπορευμάτων κυρίως).

Από το 1946 μέχρι το 1956 , δόθηκαν από το κράτος άδειες για την εκμετάλλευση των αεροπορικών μεταφορών και στις παρακάτω εταιρείες: Σπ. Τσαγκάρης (1947) , ΑΕΡΕΛ (1948) , Δαίδαλος Α.Ε. , Β. Κυριακόπουλος Α.Ε. , Ελικότερον (1953) και Λ. Πολέμης (1954). Οι εταιρείες όμως αυτές δεν διέθεσαν, ούτε απέκτησαν ποτέ τις βασικές προϋποθέσεις που απαιτούσε ο σκοπός της

ιδρύσεώς τους και έτσι δεν κατόρθωσαν να ανταποκριθούν στις ανάγκες του προορισμού τους. Ο οξύς όμως ανταγωνισμός , ο οποίος αναπτύχθηκε μεταξύ των τριών αεροπορικών εταιρειών , η αντιοικονομική τους εκμετάλλευση και το άνοιγμα των παλαιών χερσαίων οδών που είχαν καταστραφεί από τον πόλεμο, ως και η κατασκευή νέων δρόμων, οδηγούσαν σταθερά τις εταιρείες αυτές σε πτώχευση. Στην αρχή παρενέβη το κράτος προς επίτευξη μιας κοινοπραξίας, αλλά η προσπάθεια αυτή σημείωσε αποτυχία.

Αργότερα, με κρατική πάλι παρέμβαση, χωρίσθηκαν οι γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού και καταμερίσθηκαν τα δρομολόγια μεταξύ των παραπάνω εταιρειών. Παρά τις προσπάθειες αυτές , το παθητικό των αεροπορικών εταιρειών εξακολουθούσε να μεγαλώνει, πράγμα το οποίο απέβαινε σε βάρος του Δημοσίου. Το τελευταίο, για να διατηρεί σε λειτουργία τις επιχειρήσεις, ήταν υποχρεωμένο να αυξάνει κάθε χρόνο τις επιχορηγήσεις του προς αυτές και γενικά να προβαίνει συνεχώς σε όλο και μεγαλύτερες οικονομικές παραχωρήσεις. Το 1951 όμως, αποφασίστηκε να αναλάβει το αεροπορικό μεταφορικό έργο μόνο η Τ.Α.Ε. . Κατά τον χρόνο της συγχωνεύσεως, ο στόλος της νέας, πλέον, Τ.Α.Ε. αριθμούσε είκοσι αεροπλάνα, τα οποία δεκαέξη ήταν Dacota, με 21 θέσεις επιβατών το καθένα, ένα Skymaster με 38 θέσεις , ένα Junkers (15 θέσεων) και τα υπόλοιπα δύο ήταν μικρά σε θέσεις , το ένα για 7 επιβάτες και το άλλο για τρεις. Η Τ.Α.Ε. σύντομα βρέθηκε σε δύσκολη οικονομική θέση, παρά το γεγονός ότι αύξησε τις πτήσεις προς το εξωτερικό και διατήρησε τον ίδιο ρυθμό στις πτήσεις του εσωτερικού. Έτσι, το 1953 αναγκάσθηκε και αυτή να ζητήσει από το κράτος οικονομική ενίσχυση . Ήταν φανερό , πλέον , η ανάγκη να αναδιοργανωθούν ριζικά και οριστικά οι Ελληνικές αεροπορικές μεταφορές, και γι αυτό τέθηκε υπό εκκαθάριση.

#### **Παραχώρηση εκμετάλλευσης των αερομεταφορών στον Αριστοτέλη Ωνάση :**

Το ελληνικό κράτος από το 1956 ανέλαβε το ίδιο την εκμετάλλευση τους μέχρι το 1956, οπότε έγινε η γνωστή σύμβαση μεταξύ τούτου και του Έλληνα επιχειρηματία Αρ. Ωνάση , η οποία στην αρχή ήταν διάρκειας είκοσι ετών. Το 1962 η σύμβαση αυτή αναθεωρήθηκε και η διάρκειά της ορίσθηκε για 24 έτη. Τέλος, νέα αναθεώρηση έγινε το 1968 στην οποία δόθηκε νέα παράταση. Με την αρχική σύμβαση, η οποία άρχισε να ισχύει από το 1957, παραχωρήθηκε στον Αρ. Ωνάση:



1. Η αποκλειστική εκμετάλλευση όλων των Ελληνικών αεροπορικών μεταφορών, που γίνεται στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Δεν δόθηκαν, όμως, οι μεταφορές εκείνες που αποβλέπουν στην παροχή πρώτων βοηθειών, την προστασία της δημόσιας υγείας και της γεωργίας, την κατάρτιση αεροτοπογραφικών χαρτών και, γενικά, την εκτέλεση εργασιών των δημοσίων υπηρεσιών.
2. Το προνόμιο να χρησιμοποιεί γήινα μεταφορικά μέσα, όταν με αυτά πρόκειται να εξυπηρετηθεί η κίνηση των αεροπλάνων της εταιρείας του καθώς και των ξένων εταιρειών που προσγειώνονται σε Ελληνικά Αεροδρόμια, και οι ξένες εταιρείες δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα.
3. Η αποκλειστική μεταφορά του ταχυδρομείου και ,
4. Η αποκλειστική εγκατάσταση ειδικού συνεργείου για τις ανάγκες των εργασιών των αεροπορικών μεταφορών εν γένει.

Μεταξύ των υποχρεώσεων, τις οποίες ανέλαβε ο Έλληνας επιχειρηματίας έναντι των παραπάνω προνομίων υπήρξαν, η εκτέλεση εκτάκτων δρομολογίων για την εξυπηρέτηση των απρόβλεπτων αναγκών και η σύσταση, σύμφωνα με τους ελληνικούς νόμους, ελληνικής ανωνύμου εταιρείας, με έδρα την Αθήνα και με σκοπό την εκμετάλλευση των προνομίων, τα οποία το Ελληνικό Δημόσιο του έδωσε. Έτσι ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Αεροπορία (6-4-54) με υποχρέωση όπως, στο Διοικητικό Συμβούλιο αυτής να μετέχουν με ψήφο ένας ή δύο εκπρόσωποι του Δημοσίου οι οποίοι διορίζονται με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών, Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων.

### **3. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (1968-1974)**

**Διοικητική Οργάνωση :** Ανώτατο ηγετικό όργανο της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι το Διοικητικό Συμβούλιο , πάνω δε από αυτό βρίσκεται ο Αρ. Ωνάσης. Ο Ωνάσης και το Δ.Σ. επιλαμβάνονται και αποφασίζουν για πολύ σοβαρά και γενικά θέματα, όπως π.χ. η αγορά νέων αεροπλάνων, η εκποίηση παλαιών και η

επέκταση του δικτύου στο εξωτερικό. Ιεραρχικά ακολουθούν ο Διευθύνων Σύμβουλος και Εντεταλμένος Οικονομικός Σύμβουλος, εκ των οποίων ο πρώτος έχει την φροντίδα για τις διοικητικές και εμπορικές υποθέσεις της εταιρείας, ενώ ο δεύτερος έχει την ανώτατη οικονομική εποπτεία. Με τους δύο αυτούς συμβούλους βρίσκεται σε στενή συνεργασία ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος. Τέλος, ακολουθεί ο Γενικός Διευθυντής, στον οποίο υπάγονται, κατ' αρχήν, οι παρακάτω επτά ειδικές διευθύνσεις, η κάθε μία από τις οποίες χωρίζεται σε τμήματα: α) εμπορική, β) πωλήσεων, γ) ιπτάμενων, δ) τεχνική, ε) κινήσεως, στ) οικονομική και ζ) διοικήσεως.

Για την αρτιώτερη λειτουργία της στο εξωτερικό, η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει ιδρύσει στις κυριώτερες χώρες περιφερειακές τοπικές διευθύνσεις. Εκτός από την τοπική διεύθυνση της Ελλάδος υπάρχουν άλλες έντεκα, οι οποίες βρίσκονται στην Αγγλία, Αίγυπτο, Γαλλία, Γερμανία, Ελβετία, ΗΠΑ, Ιταλία, Κύπρο, Λίβανο, Ολλανδία και Τουρκία. Οι υπηρεσίες αυτές του εξωτερικού επιλαμβάνονται όλων των προβλημάτων που αναφύονται στον τόπο όπου είναι εγκατεστημένες, αλλά υπάγονται ιεραρχικά στην Κεντρική Διεύθυνση, που βρίσκεται στην Ελλάδα.

**Απασχολούμενο προσωπικό :** Η Ο.Α. βρίσκεται στις πρώτες θέσεις μεταξύ των Ελληνικών επιχειρήσεων από πλευράς απασχολούμενου προσωπικού. Σε όλο τον κόσμο κατά τα μέσα του 1968 απασχολούντο περίπου 3.800 άτομα, τα οποία κατανέμονται σε γενικές κατηγορίες. Τον Δεκέμβριο του 1968 η απασχόληση στην Ο.Α. σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύθηκαν στην Αεροπορική Εκθεση Ζαππείου, ήταν 4.169 άτομα.

Τόσο το ιπτάμενο (πιλότοι και μηχανικοί), όσο και το τεχνικό προσωπικό της θεωρείται ότι είναι σε άριστο βαθμό εκπαιδευμένο. Για την τακτική εκπαίδευση των πληρωμάτων των αεροπλάνων και του τεχνικού προσωπικού, λειτουργεί στο αεροδρόμιο του Ελληνικού σχολή όπου παραδίδονται ειδικά μαθήματα. Για την πληρότητα, μάλιστα, της εκπαιδεύσεως των ιπτάμενων υπάρχει στο Κέντρο Εκπαιδεύσεως του Ελληνικού μία από τις καλύτερες συσκευές Link Trainer τις οποίες συντηρούν και χειρίζονται οι τεχνικοί της εταιρείας, που εστάλησαν και εκπαιδεύθηκαν για τον σκοπό ακριβώς αυτό στο εξωτερικό. Στο Ελληνικό επίσης,

υπάρχει "Σχολή Ιπτάμενων Συνοδών" και Φροντιστών , όπου όσοι προσλαμβάνονται είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθήσουν ειδικά μαθήματα επί τρεις μήνες. Όταν δε τελειώσουν και επιτύχουν στις σχετικές εξετάσεις, τότε και μόνο μπορούν να πιάσουν δουλειά μέσα στα αεροπλάνα. Το προσωπικό καμπίνας παίρνει συμπληρωματικά μαθήματα σε μεγάλα ξενοδοχεία της Δυτικής Ευρώπης και της Αθήνας, από ειδικά γι' αυτό μετακαλούμενους ξένους εμπειρογνώμονες. Τέλος, για την αρτιότερη κατάρτιση και ετοιμότητα του προσωπικού, ανάλογα με την ειδικότητά του, στέλνονται συχνά στο εξωτερικό ιπτάμενοι και τεχνίτες για να παρακολουθήσουν ειδικά μαθήματα. Οι αποστολές αυτές πραγματοποιούνται στις ξένες χώρες όπου η τεχνολογία του αεροπλάνου έχει προοδεύσει αρκετά.

### ΠΙΝΑΚΑΣ

#### ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ (1968)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
Πιλότοι και μηχανικοί αέρος	250
Προσωπικό καμπίνας (αεροσυνοδοί/φροντιστές)	350
Υπάλληλοι κ.λ.π. στις ξένες χώρες	700
Τεχνικοί και υπάλληλοι εδάφους	2.500
Συνεργεία συντηρήσεως και κατασκευών	800
Λοιποί	200
Σύνολο προσωπικού	3.800

**Εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο:** Το εσωτερικό δίκτυο ξεκινάει και καταλήγει κατά το μεγαλύτερο μέρος του από την Αθήνα (αεροδρόμιο Ελληνικού) , έχει δε ανταποκρίσεις με 23 πόλεις και νησιά της Ελλάδος. Εκτός από την επικοινωνία με κέντρο την Αθήνα, το εσωτερικό της δίκτυο περιλαμβάνει δρομολόγια με τοπικό

χαρακτήρα, τα οποία εξυπηρετούν την μεταφορική κίνηση των ενδιάμεσων πόλεων κατά την διέλευση τους από ή προς την Αθήνα.

Οι πόλεις και τα νησιά, τα οποία εξυπηρετούνται από την Ο.Α. είναι : η Αθήνα, το Αγρίνιο, η Αλεξανδρούπολη, ο Βόλος, η Δράμα, το Ηράκλειο Κρήτης, η Θεσσαλονίκη, τα Ιωάννινα, η Καβάλα, η Καλαμάτα, η Καστοριά, η Κέρκυρα, η Κοζάνη, η Κω, η Λάρισα, η Λευκάδα, η Λήμνος, η Μυτιλήνη, η Πρέβεζα, ο Πύργος, η Ρόδος, η Σάμος, τα Χανιά και το Δοξάτο. Η εβδομαδιαία ελάχιστη συχνότητα, με την οποία εκτελούνται τα δρομολόγια θεωρείται ικανοποιητική. Από τις πόλεις που εξυπηρετούνται με αεροπλάνα της εταιρείας, μόνο τρεις δεν έχουν δικό τους αεροδρόμιο ή δεν καλύπτονται αποκλειστικά από ένα αεροδρόμιο. Αυτές είναι η Δράμα, το Δοξάτο και η Καστοριά. Επίσης, αρκετές πόλεις έχουν περισσότερα από ένα δρομολόγια την ημέρα (Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Λήμνος, Μυτιλήνη, Χανιά, Αλεξανδρούπολη και Κως). Από το καλοκαίρι του 1968 άρχισαν δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με ελικόπτερα προς τα νησιά της Μυκόνου, της Σαντορίνης, της Σκιάθου, των Σπετσών και της Χίου. Τα δρομολόγια αυτά εξυπηρετούν την αυξημένη τουριστική κίνηση των νησιών που αναφέραμε και γίνονται με μέση συχνότητα μία φορά περίπου την ημέρα.

**Διεθνές δίκτυο:** Το δίκτυο εξωτερικού ξεκινά από τέσσερα αεροδρόμια της Ελλάδος (Ελληνικού, Ρόδου, Κέρκυρας και Θεσσαλονίκης) και κατευθύνεται σε δεκαοκτώ μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής, της Κεντρικής και Νοτίου Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Από το αεροδρόμιο του Ελληνικού εκτελούνται δρομολόγια με κατευθείαν πτήσεις προς όλα σχεδόν τα αεροδρόμια των παραπάνω ξένων πόλεων. Κατευθείαν δρομολόγια γίνονται και από τη Ρόδο προς τη Λευκωσία και το Λονδίνο, από τη Κέρκυρα προς το Λονδίνο και από τη Θεσσαλονίκη προς την Φραγκφούρτη κι αντίθετα. Για την πληρέστερη εξυπηρέτηση και εκμετάλλευση των αεροπορικών μεταφορών εξωτερικού, η εταιρεία έχει ιδρύσει γραφεία και αντιπροσωπείες σε 76 πόλεις 35 χωρών και των πέντε ηπείρων του κόσμου ακόμη κι εκεί που δεν φθάνει το διεθνές αεροπορικό της δίκτυο. Επίσης είναι μέλος της Διεθνούς Ενώσεως Αεροπορικών Μεταφορών (I.A.T.A.) και συνεργάζεται πολύ στενά με μεγάλες ξένες αεροπορικές εταιρείες (B.E.A.,

LUFTHANSA, AIR FRANCE, SUISSAIR) με τις οποίες έχει υπογράψει και ειδικές συμφωνίες.

**Μεταφορική κίνηση** : Αντικείμενο της αεροπορικής μεταφορικής κίνησης αποτελούν οι επιβάτες , τα ειδικής φύσεως εμπορεύματα και οι ταχυδρομικές αποστολές. Η Ολυμπιακή Αεροπορία αναλαμβάνει με τα αεροπλάνα της όλες τις μεταφορές και των τριών κατηγοριών κατ' αποκλειστικότητα και υποχρεωτικά στο εσωτερικό της Ελλάδος , ενώ εκτός Ελλάδας μόνο τις επίσημες αποστολές.

Κατά την περίοδο 1957-67 ταξίδευσαν με αεροπλάνα της Ολυμπιακής συνολικά 6,5 εκατ. επιβάτες , από τους οποίους το 63,9% του συνόλου στο εσωτερικό και το υπόλοιπο ποσοστό στις γραμμές του εξωτερικού ενώ από το 1978 έως και το 1992 είχαν ταξιδεύσει συνολικά 94.143.378 άτομα. Συγχρόνως, την ίδια περίοδο, τα αεροπλάνα της Ολυμπιακής Αεροπορίας μετέφεραν 82 εκατ. χιλιομετρικούς τόννους εμπορευμάτων, από τα οποία το 80,5% στο εξωτερικό και 19 εκατ. χιλιομετρικούς τόννους ταχυδρομείου από τους οποίους το 91,2% στο εσωτερικό.

Κατά την ίδια περίοδο σημειώθηκε αύξουσα μεταβολή και στις τρεις κατηγορίες των αεροπορικών μεταφορών. Ο μεγαλύτερος ετήσιος ρυθμός της συνολικής μεταφορικής κινήσεως εμφανίσθηκε στα χιλιομετρικά εμπορεύματα και ο μικρότερος στον αριθμό των επιβατών (21%) .

**Μεταφορά επιβατών** : Η Ολυμπιακή Αεροπορία με το χρόνο μεταφέρει όλο και περισσότερους επιβάτες , τόσο μέσα στην Ελλάδα όσο και έξω από αυτή . Ο αριθμός των επιβατών της το 1967 ήταν σχεδόν πέντε φορές μεγαλύτερος από εκείνο του 1957. Οι μεταφερθέντες επιβάτες στο εσωτερικό ήταν το 1967 τρεις φορές περισσότεροι από το 1957, ενώ μεταφέρει με τα αεροπλάνα της μεγαλύτερο αριθμό επιβατών στο εσωτερικό παρά στο εξωτερικό (60% έναντι 40% του συνόλου).

Οι επιβάτες οι οποίοι χρησιμοποίησαν τα αεροπλάνα του εξωτερικού της Ολυμπιακής κατά το 1967, εκπροσωπούσαν το 1/4 της ολικής επιβατικής κινήσεως

εξωτερικού των Ελληνικών αεροδρομίων. Η επιβατική κίνηση εξεταζόμενη με κριτήρια την αντιστοιχία ενός μεταφερόμενου επιβάτη σε κάθε ένα χιλιόμετρο, παρουσιάζει μεταξύ των ετών 1957-1967 εντονότερη αύξηση και στις τρεις περιπτώσεις που εξετάζουμε και διαφορετική εικόνα στο ποσοστό συμμετοχής στο σύνολο της κινήσεως των επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού. Το 1967 μεταφέρθηκαν συνολικά 12 φορές περισσότεροι χιλιομετρικοί επιβάτες από ότι το 1957, στο εσωτερικό κινήθηκαν τέσσερις φορές περισσότεροι και τέλος η κίνηση επιβατών εξωτερικού πέρασε τις τριάντα φορές . Στο σύνολο των μεταφερθέντων χιλιομετρικών επιβατών, η κίνηση επιβατών εσωτερικού με αεροπλάνα της Ολυμπιακής υπήρξε μεγαλύτερη εκείνης του εξωτερικού μόνο κατά τα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας της. Από το 1959 η συμμετοχή της επιβατικής κινήσεως εξωτερικού εκπροσωπεί μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο συνεχώς αυξάνει, το δε 1967 ανήλθε στο 81,3%. Η αυξημένη αυτή επιβατική κίνηση δικαιολογείται από την συνεχώς μεγαλύτερη συχνότητα της εκτελέσεως δρομολογίων εξωτερικού, ιδιαίτερος δε στην από 1ης Ιουνίου 1966 έναρξη της υπερατλαντικής γραμμής μεταξύ Αθηνών και Νέας Υόρκης.

**Μεταφορά εμπορευμάτων :** Η μεταφορά χιλιομετρικών εμπορευμάτων και μάλιστα εξωτερικού σημείωσε, από τότε που άρχισε να λειτουργεί η εταιρεία αλματώδη αύξηση. Συγκριτικά με το 1957, το 1967, 'μεταφέρθηκαν συνολικά 16 φορές περισσότεροι χιλιομετρικοί τόννοι με μέσο ετήσιο ρυθμό αυξήσεως 40,9%.

Ακόμη μεγαλύτερη αύξηση, με κριτήριο πάντα το βάρος σε τόννους, σημείωσαν οι εμπορευματικές μεταφορές εξωτερικού (44 φορές , μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής 50,5%), ενώ οι μεταφορές εσωτερικού μόλις που διπλασιάστηκαν, αυξηθείσες κατά μέσον όρο με ρυθμό 8,3% τον χρόνο. Όπως και στη μεταφορά επιβατών από το 1959, η μεταφορική κίνηση εμπορευμάτων εξωτερικού συμμετέχει με συνεχώς μεγαλύτερο ποσοστό στην συνολική μεταφορική κίνηση. Κατά τα χρόνια 1960 - 1965, γύρω στα 2/3 των μεταφορών εμπορευμάτων που έκαναν τα αεροπλάνα της Ο.Α. θεωρείται αξιόλογο εάν μάλιστα ληφθεί υπ' όψη ότι κατά το 1967 ανέλαβε το 42,2% της συνολικής μεταφορικής κινήσεως εμπορευμάτων εξωτερικού των ελληνικών αεροδρομίων.

**Μεταφορά ταχυδρομείου :** Η Ολυμπιακή Αεροπορία από τον χρόνο που άρχισε να εκμεταλλεύεται τις αεροπορικές συγκοινωνίες εσωτερικού - εξωτερικού, μέχρι και το 1967 μετέφερε συνολικά σχεδόν 14 εκατ. χιλιομετρικούς τόννους ταχυδρομείου, από τους οποίους τα 12,5 εκατ. στο εξωτερικό (ή 91,2%) και το 1,5 εκατ. στο εσωτερικό (ή 8,8%). Κάθε χρόνο μεταφέρονται όλο και περισσότεροι χιλιομετρικοί τόννοι ταχυδρομείου, το 1967 μάλιστα, το βάρος σε τόννους ανά χιλιόμετρο ήταν, συγκριτικά προς το 1957, για το σύνολο 12,5 φορές περισσότερο, για το εσωτερικό τρεις φορές και για το εξωτερικό δεκαπέντε.

Η αύξουσα, τέλος, ετησίως ποσοστιαία συμμετοχή των μεταφορών ταχυδρομείου στο εξωτερικό δεν οφείλεται σε μείωση του βάρους των μεταφορών στο εσωτερικό. Αντίθετα και αυτές, εξεταζόμενες από την παραπάνω άποψη (βάρος σε χιλιομετρικούς τόννους), παρουσιάζουν ανεξαιρέτως σε όλα τα έτη συνεχή αύξηση, πλην όμως ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής τους είναι ασθενέστερος εκείνου του εξωτερικού (18,4% προς 30,0%). Αντίθετα προς ότι συνέβη για τις υπόλοιπες μεταφορές τα αεροπλάνα της Ολυμπιακής μετέφεραν κατά το 1967 μόνο το 18% του συνόλου της κινήσεως στα ελληνικά αεροδρόμια ταχυδρομείου εξωτερικού, ενώ το υπόλοιπο 82% μετεφέρθηκε από τις ξένες αεροπορικές εταιρείες.

#### **4. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ**

**Αριθμός και τύπος αεροπλάνων:** Το καλοκαίρι του 1969 η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε διαθέσιμα για την εκμετάλλευση του εσωτερικού και διεθνούς αεροπορικού δικτύου της 28 συνολικά αεροπλάνα, τα οποία κατά τύπο κατανέμονται, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

**ΠΙΝΑΚΑΣ**  
**ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΤΗΣ Ο.Α.**

Τύπος αεροπλάνων	Αριθμός επιβατών	Θέσεις
Boeing 707	6	155 - 157
Boeing 727	6	140 - 144
Douglas DC-6B	8	95
Douglas DC-3	5	28
Hawker Sittellew	1	48
Piper	2	
<b>ΣΥΝΟΛΟΝ</b>	<b>28</b>	

Το δίκτυο εσωτερικού εξυπηρετείται, κατά το μέγιστο ποσοστό, με τα DC-6B και τα DC-3. Από το καλοκαίρι του 1969 έχουμε δρομολόγηση του HAWKER στις γραμμές Σάμου, Μυτιλήνης, Κω, Λήμνου και Αλεξανδρούπολης, μάλλον δοκιμαστικά, εκεί δηλαδή όπου πηγαίνουν και τα DC-3. Για να εξυπηρετήσει, εξάλλου, καλύτερα την μεταφορική κίνηση εσωτερικού, η Ο.Α. έχει διαθέσιμα τα δύο PIPERS, στα οποία δόθηκε η ονομασία "αεροταξί". Με αυτά, από το καλοκαίρι του 1969 επρόκειτο στην αρχή να εξυπηρετηθούν με καθημερινά δρομολόγια η Σπάρτη και το Πόρτο Χέλι, με προοπτική την επέκταση των δρομολογίων σε όσες πόλεις δεν διέθεταν κανονικά αεροδρόμια, αλλά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν από αεροπλάνα των γραμμών του εσωτερικού. Τόσο με τα αεροταξί όσο και με τα ελικόπτερα της, τα οποία και ενοικιάζει, η εταιρεία είναι σε θέση να εξυπηρετεί όχι μόνο έκτακτες ανάγκες (π.χ. διακομιδή αρρώστων ή μεταφορά ιατρών), αλλά κι ειδικές (π.χ. αναψυχή-τουρισμός, γεωργικές εργασίες, όπως είναι η σπορά, ο ψεκασμός, η λίπανση κ.λ.π.). Τα BOEING δρομολογούνται στις μεταφορές εξωτερικού. Την μεγαλύτερη χωρητικότητα σε αριθμό επιβατών, όπως φαίνεται και από τον προηγούμενο πίνακα έχουν τα Boeing 707 (ανώτατος αριθμός 157).

Από της λειτουργίας της η Ολυμπιακή φροντίζει για την καλή κατάσταση των αεροπλάνων της και προβαίνει έγκαιρα στην αντικατάσταση των παλαιών σκαφών με καινούρια και την αύξησή τους σύμφωνα με τις προβλέψεις για τις μελλοντικές ανάγκες της μεταφορικής κινήσεως. Αξιοσημείωτο, τέλος, είναι το γεγονός ότι σε



όλο το διάστημα της ζωής της μόνο σε ένα αεροπλάνο της συνέβη ατύχημα, πράγμα που επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό ότι καταβάλλει ιδιαίτερη προσοχή στον τομέα της ασφαλείας.

**Κίνηση αεροπλάνων :** Κατά την περίοδο 1957-67 τα αεροπλάνα της Ο.Α. διήνυσαν συνολικά 120 εκατ. χιλιόμετρα, από τα οποία τα 45 εκατ. (ή το 30% του συνόλου) στο εσωτερικό και τα 75 εκατ. (το 62%) στο εξωτερικό. Ο αριθμός των συνολικών χιλιομέτρων, που πραγματοποιήθηκαν το 1967, ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερος εκείνου του 1957, δηλαδή αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 21,5%. Στα μεγέθη αυτά περισσότερο συνέβαλε η κίνηση εξωτερικού, όπου το μήκος των πραγματοποιηθέντων χιλιομέτρων το 1967 ήταν πάνω από επτά φορές μεγαλύτερο εκείνου του 1957, ο μέσος δε ετήσιος ρυθμός αύξησης αυτών ήταν 26,7%, ενώ για την κίνηση εσωτερικού οι αντίστοιχοι αριθμοί είναι μιάμιση φορά μεγαλύτερος ο αριθμός των χιλιομέτρων και 14,5% ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής.

Από τις παραπάνω ενδείξεις, διαπιστώνουμε ότι η συχνότητα των δρομολογίων, τα οποία εκτελούνται με αεροπλάνα της Ο.Α. συνεχώς πυκνώνουν. Η πύκνωση αυτή είναι εντονότερη στα δρομολόγια εξωτερικού, μετά από τη συνεχή εξάπλωση του διεθνούς δικτύου της εταιρείας. Ετσι, ενώ κατά τα τρία πρώτα χρόνια της λειτουργίας της τα περισσότερα χιλιόμετρα έγιναν στο εσωτερικό, από το 1960 την πρώτη θέση καταλαμβάνουν τα δρομολόγια εξωτερικού, τα οποία το 1967 έφθασαν να εκπροσωπούν τα 2/3 των συνολικών διανυόμενων χιλιομέτρων. Από την παρουσιαζόμενη σε ορισμένα χρόνια μείωση του αριθμού των χιλιομέτρων, ως και από τον σχετικά χαμηλότερο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής αυτών κατά την περίοδο 1957-1967, δεν εξυπακούεται ότι η εξυπηρέτηση των επιβατικής, εμπορευματικής και ταχυδρομικής κινήσεως υπήρξε πλημμελής. Αντιθέτως, και τα δίκτυα του εσωτερικού και εξωτερικού επεκτάθηκαν και περισσότεροι επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομικές αποστολές μετακινήθηκαν και η συχνότητα των δρομολογίων πύκνωσε. Τούτο οφείλεται τόσο στην συνεχή αντικατάσταση των παλαιών αεροπλάνων με καινούρια με μεγαλύτερη χωρητικότητα, όσο και στις νέες δημιουργίες σχέσεων μεταξύ της Ολυμπιακής Αεροπορίας και των ξένων εταιρειών. Τέλος, το 1967 η κίνηση των αεροπλάνων της Ο.Α. εκπροσωπούσε το 14% σχεδόν

της συνολικής κινήσεως, που σημειώθηκε από αεροπλάνα εξωτερικού στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

## 5. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Γενικά : Όλα τα αεροδρόμια από τα οποία γίνονται οι μεταφορές με πολιτικά αεροπλάνα είναι κρατικά. Ο αριθμός αυτών σήμερα είναι 20 από τα οποία τα οκτώ είναι ανοικτά και στην διεθνή κυκλοφορία. Η κίνηση που εμφανίζεται στα αεροδρόμια έχει περιεχόμενο τα αεροπλάνα, τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο. Αναπτύσσεται στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό και αναλύεται στους όρους "αναχωρήσεις", "αφίξεις", και "υπό διαμετακόμιση". Με τους όρους "αναχωρήσεις" και "αφίξεις" κάποιου αεροδρομίου, εννοούνται οι μετακινήσεις που γίνονται με προέλευση και προορισμό το συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Επί πλέον, περιλαμβάνονται και οι αφίξεις από το εξωτερικό, οι οποίες κατόπιν, είτε αναχωρούν με διαφορετικό αεροπλάνο, είτε συνεχίζουν την αρχική τους διαδρομή με διαφορετικό αριθμό πτήσεως. Ο όρος "υπό διαμετακόμιση" (για τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο) ή "διερχόμενοι" (για τους επιβάτες) δηλώνει την πραγματοποίηση προσωρινού σταθμού σε ένα αεροδρόμιο και συνέχιση χωρίς να γίνει αλλαγή αεροπλάνου ή αριθμού πτήσεως.

Κίνηση επιβατών: Η κίνηση των επιβατών, εξεταζόμενη από όλες τις πλευρές εμφανίζεται συνεχώς μεγαλύτερη. Στη σταθερή αυτή αύξηση συντέλεσαν αρκετοί παράγοντες. Οι κυριώτεροι από τους οποίους είναι: η ανάπτυξη της τουριστικής συνειδήσεως σε συνδυασμό με την δυνατότητα του αεροπλάνου να συντομεύει το χρόνο μετακινήσεως από τόπο σε τόπο, η βελτίωση της οικονομικής καταστάσεως των ατόμων και περισσότερο εκείνων που ταξιδεύουν, οι παρεχόμενες διευκολύνσεις και μάλιστα η ακολουθούμενη πολιτική ενθάρρυνσεως και διευκολύνσεως των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών να εγκατασταθούν και να δρομολογήσουν αεροπλάνα προς την Ελλάδα.

Κατά την τελευταία δεκαετία (1958-67), τόσο οι αναχωρήσεις όσο και οι αφίξεις επιβατών αυξήθηκαν κατά τρισήμιση φορές. Με βάση το 1958 (δείκτης =

100), το 1967 ο δείκτης για μόν τις αναχωρήσεις ήταν 346,4 για δε τις αφίξεις 349,6 . Με εξαίρεση το προπολεμικό έτος 1938, κατά την περίοδο 1958-67 από τα Ελληνικά αεροδρόμια φεύγουν περισσότεροι επιβάτες από όσους έρχονται, οι αφίξεις όμως αυξάνονται εντονότερα από τις αναχωρήσεις, όπως διαπιστώνεται κι από τη διαφορά των δεικτών χρονολογικής εξελίξεως κατά τα έτη 1958, 1960, 1962, 1964, 1966 και 1967. Επίσης ο αριθμός των διερχόμενων αυξήθηκε. Η αύξηση αυτή όμως υστέρησε εκείνης των αναχωρήσεων-αφίξεων, με βάση δε το 1958 (=100) ο δείκτης το 1967 ήταν 235,2.

Από την αναπτυσσόμενη στα Ελληνικά Αεροδρόμια επιβατική κίνηση , και μάλιστα του εξωτερικού, το μεγαλύτερο ποσοστό των μεταφερομένων ατόμων είναι τουρίστες. Κατά συνέπεια , δικαιολογείται και η (συγκριτικά προς τις άλλες εποχές του έτους) αυξημένη κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες Ιούλιο , Αύγουστο και Σεπτέμβριο. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι, στο αεροδρόμιο των Αθηνών το 67% των συνολικών αφίξεων κατά το 1967 ήταν τουρίστες, ενώ τον ίδιο χρόνο, στο παραπάνω τρίμηνο, διακινήθηκε το 35% περίπου του συνολικού αριθμού επιβατών του αεροδρομίου. Επίσης, είναι γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Ρόδου εμφανίζεται σταθερά στην δεύτερη θέση από απόψεως αναχωρήσεων-αφίξεων επιβατών και αεροπλάνων, ενώ από την άποψη των μεταφερόμενων εμπορευμάτων κατέχει την πέμπτη θέση.

Από τα είκοσι Ελληνικά Αεροδρόμια την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση (εσωτερικού και εξωτερικού) έχει το κρατικό αεροδρόμιο του Ελληνικού . Αυτό συγκεντρώνει γύρω στο 70% του συνόλου του αριθμού αναχωρήσεων και αφίξεων επιβατών από όλα τα Ελληνικά Αεροδρόμια, γύρω δε στο 95% των διερχομένων. Από πλευράς αναχωρήσεων και αφίξεων ακολουθούν τα αεροδρόμια της Ρόδου, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και της Κέρκυρας. Η κίνηση αυτών μαζί με αυτήν του Ελληνικού συγκεντρώνει το 92 με 94% της συνολικής επιβατικής κινήσεως. Από πλευράς, τέλος, διερχομένων επιβατών, την Αθήνα ακολούθησαν κατά το μεν 1966 το Αγρίνιο, η Ρόδος, η Κέρκυρα και το Ηράκλειο, το δε 1967 η Θεσσαλονίκη, το Αγρίνιο, η Ρόδος και η Κέρκυρα. Ολα όμως μαζί συγκέντρωσαν πάνω από το 99% της συνολικής κινήσεως της κατηγορίας αυτής των Ελληνικών αεροδρομίων.

**Κίνηση εμπορευμάτων:** Η συνολική κίνηση εμπορευμάτων των ελληνικών αεροδρομίων ήταν το 1967 τρισήμιση φορές πιο βαρεία (σε χιλιάδες τόννους) από εκείνη του 1958. Ο δείκτης της κινήσεως αυτής θα ήταν ακόμη μεγαλύτερος και στις τρεις εκδηλώσεις (αναχωρήσεις, αφίξεις, υπό διαμετακόμηση), εφόσον οι μεταφορές εμπορευμάτων στο εσωτερικό δεν εμφάνιζαν πολύ χαμηλό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής συγκριτικά με τις αντίστοιχες του εξωτερικού και επί πλέον δεν σημείωναν διαδοχικά μείωση κατά τα τελευταία δύο χρόνια 1966 και 1967, τη στιγμή κατά την οποία μόνο οι μεταφορές εξωτερικού με αεροπλάνα της Ο.Α. σημείωναν αλματώδη αύξηση. Τέλος, όλα τα χρόνια οι αφίξεις εμπορευμάτων υπερέρχουν των αντίστοιχων αναχωρήσεων.

Την μεγαλύτερη κίνηση εμπορευμάτων από όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια συγκεντρώνει το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Από αυτό, το 1967 έφυγε το 87,3% του συνολικού βάρους των εμπορευματικών αποστολών από όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια, έφθασε το 67,6% και πέρασε χωρίς να αλλάξει αεροπλάνο ή αριθμό πτήσεως το 99,34%. Μαζί με το αεροδρόμιο των Αθηνών, τα μεν αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Χανίων και Ρόδου συγκεντρώνουν το 97% των αναχωρήσεων και το 93% των αφίξεων, τα δε αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης, Αγρινίου, Βόλου και Λαρίσης σχεδόν το 100% της συνολικής κινήσεως εμπορευμάτων, που αναπτύσσεται και στα είκοσι αεροδρόμια της Ελλάδας.

Τέλος, από όλα τα αεροδρόμια, μόνο των Αθηνών συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό των αποστολών εμπορευμάτων, συγκριτικά προς εκείνο των αφίξεων, σε τέτοιο μάλιστα βαθμό ώστε, παρά την αντίθετη κίνηση των άλλων τεσσάρων πρώτων αεροδρομίων, η τελική εικόνα από την άποψη της υπεροχής των αναχωρήσεων έναντι των αφίξεων να εμφανίζεται διαφορετική από ότι είναι στην πραγματικότητα για το σύνολο των είκοσι αεροδρομίων.

**Κίνηση ταχυδρομείου:** Από την άποψη του μέτρου μεταβολής μεταξύ των ετών 1958-67 και των αεροδρομίων, τα οποία συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου της, η ταχυδρομική κίνηση είναι πιο κοντά στην επιβατική, ενώ από την άποψη της σχέσεως αναχωρήσεων-αφίξεων, με την κίνηση εμπορευμάτων. Το 1967 αποστάλθηκαν με αεροπλάνα από τα ελληνικά αεροδρόμια τέσσερις φορές

περισσότεροι χιλιάδες τόννοι ταχυδρομείου και έφθασαν σχεδόν πέντε φορές περισσότεροι από όσους είχαν σταλεί και φθάσει το 1958. Την μεγαλύτερη κίνηση συγκεντρώνει το αεροδρόμιο των Αθηνών και ακολουθούν τα αεροδρόμια της Ρόδου, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας και Ηρακλείου. Εξεταζόμενη στο σύνολο των ελληνικών αεροδρομίων, η ταχυδρομική κίνηση εμφανίζεται εντονότερη κατά τους μήνες των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους, ενώ σε κάθε ένα αεροδρόμιο χωριστά η κίνηση είναι εντονότερη και κατά τους μήνες των θερινών διακοπών (Αύγουστο-Σεπτέμβριο), εκεί όπου κατ' εξοχήν εξυπηρετείται η τουριστική κίνηση.

**Κίνηση αεροπλάνων:** Στα Ελληνικά κρατικά αεροδρόμια κινούνται όχι μόνο αεροπλάνα των τακτικών και εκτάκτων εταιρειών, οι οποίες εκτελούν μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου στο εσωτερικό και στο εξωτερικό της χώρας μας, αλλά και αεροπλάνα, που ανήκουν σε ιδιώτες, στο κράτος, στον στρατό κλπ. Το 1967, από τις 106.804 συνολικά κινήσεις αεροπλάνων οι 76.743 (72% του συνόλου) πραγματοποιήθηκαν από την Ελληνική και τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, οι 2.322 (ή το 2,2%) από αεροπλάνα ιδιωτών κι οι 27.739 (26%) από κρατικά, στρατιωτικά κ.α. αεροπλάνα.

Γενικά, κάθε χρόνο ο αριθμός των μετακινούμενων αεροπλάνων αυξάνει και παρά την αύξηση της χωρητικότητάς τους (κατόπιν αντικαταστάσεως των παλαιών και μικρών, καθώς και των διαρρυθμίσεων) ο δείκτης του 1967 έφθασε το 162,2 για τις αναχωρήσεις και το 161,9 για τις αφίξεις. Ο δείκτης αυτός θα ήταν ακόμη μεγαλύτερος αν δεν σημειωνόταν μείωση στις κινήσεις αεροπλάνων της Ο.Α. εξωτερικού κατά 7% έναντι του 1966, αφενός της διακοπής των δρομολογίων Αθηνών-Βρινδησίου-Αθηνών μέσω Κέρκυρας, και αφετέρου της ευχέρειας δρομολογήσεως σε περισσότερες γραμμές εξωτερικού των μεγάλης χωρητικότητας αεροπλάνων της και ιδιαίτερα των Μπόινγκ.

Όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται κι εκσυγχρονίστηκαν σύμφωνα με τις ανάγκες που παρουσιάστηκαν από τις κινήσεις αεροπλάνων μέσα σε αυτά. Πράγματι, η Ελλάδα ήταν σε θέση να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των μεγαλύτερων και τελειότερων αεροπλάνων, ιδιαίτερα δε με το αεροδρόμιο του Ελληνικού του οποίου ο μακρύτερος διάδρομος προσγειώσεως

φθάνει στα 3.200 μέτρα. Την μεγαλύτερη κίνηση αεροπλάνων από όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια συγκεντρώνει το αεροδρόμιο των Αθηνών, η πυκνότητα των κινήσεων του οποίου είναι ανάλογη με εκείνη που παρουσιάζουν οι σημαντικότεροι αεροπορικοί κόμβοι της Ευρώπης. Το 1967 το αεροδρόμιο των Αθηνών είχε ανταποκρίσεις σε περισσότερα από 130 αεροδρόμια όλου του κόσμου, κατείχε δε την 13η θέση μέσα στα 43 μεγαλύτερα αεροδρόμια της Δυτικής Ευρώπης, με πρώτο το αεροδρόμιο του Λονδίνου.

Υστερα από το αεροδρόμιο των Αθηνών την μεγαλύτερη κίνηση αεροπλάνων συγκεντρώνουν τα αεροδρόμια της Ρόδου, της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και της Κέρκυρας. Μέχρι το 1966 το αεροδρόμιο της Κέρκυρας ερχόταν τέταρτο με πέμπτο του Ηρακλείου. Επειδή, όμως, όπως γράψαμε και παραπάνω το 1967 σταμάτησε να περνά το δρομολόγιο Αθηνών-Βρινδησίου-Αθηνών από την Κέρκυρα, το αεροδρόμιο της κατέχει την πέμπτη θέση και στην τέταρτη ανέβηκε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, του οποίου μάλιστα, η κίνηση εσωτερικού σημείωσε αύξηση το 1967 κατά 336 αεροπλάνα κι υπερέκλυσε την μείωση εξωτερικού (10 αεροπλάνα).

Την δεύτερη θέση του στην κίνηση αεροπλάνων το αεροδρόμιο της Ρόδου την οφείλει κυρίως στα πυκνά έκτακτα δρομολόγια εξωτερικού, που πραγματοποιούνται όλη την διάρκεια του έτους και ιδιαίτερα κατά τους μήνες Απρίλιο, Μάιο και Ιούνιο. Αξιοσημείωτες στην προκειμένη περίπτωση είναι οι μεταφορές επιβατών, που επισκέπτονται το νησί για τουριστικούς λόγους, με τις ειδικές, τουριστικές πτήσεις κλειστού κύκλου περιηγήσεων, με μειωμένο εισιτήριο και άλλες διευκολύνσεις (ύπνο, φαγητό, ξεναγήσεις) . Κατά τα τελευταία χρόνια , η κίνηση αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη της τακτικής, πλησιάζει μάλιστα σε συχνότητα την πυκνή κίνηση (τακτική και έκτακτη) που συγκεντρώνει το αεροδρόμιο της Ρόδου με αεροπλάνα του εσωτερικού. Μεγάλη, επίσης, συχνότητα εκτάκτων δρομολογίων εξωτερικού, συγκριτικά προς εκείνες των τακτικών εξωτερικού και τακτικών-εκτάκτων εσωτερικού, εμφανίζεται για τους ίδιους λόγους και στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
**ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ Ο.Α. (1957-1967)**

	ΣΥΝΟΛΟ ΕΣ. + ΕΞ.	ΑΠΟΛΥΤΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ	%	ΑΠΟΛΥΤΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ	%
1. Χιλιόμετρικοί επιβάτες (εκατ. άτομα)	4.964,7	1.377,4	27,7	3.587,3	72,3
Εμπορεύματα (χιλ. τόννοι)	82.367,5	16.050,3	19,5	66.317,2	80,5
Ταχυδρομείο (χιλ. τόννοι)	12.903,7	1.226,5	8,8	12.677,2	91,2
2. Χιλιάδες επιβατών (μεταφορά)	6.516,9	4.163,3	63,9	2.353,6	36,1
Χιλιόμετρων (πραγματοποίηση)	119.378,0	44.899,0	37,6	74.479,0	62,4

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
**ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ο.Α.**

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑ- ΒΟΛΗ %	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑ- ΒΟΛΗ %	% ΣΥΝΟ- ΛΟΥ	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑ- ΒΟΛΗ %	% ΣΥΝΟ- ΛΟΥ
1957	244,4	----	207,7	----	85,0	36,7	----	15,0
1958	314,8	77,6	259,9	79,9	82,6	54,9	66,8	17,4
1959	409,3	30,0	296,7	14,2	72,4	112,6	105,1	27,6
1960	460,3	12,5	287,6	-3,9	62,5	172,7	53,4	37,5
1961	538,4	17,0	325,1	13,0	60,4	213,3	23,5	39,6
1962	560,9	4,2	334,5	2,9	59,6	226,4	6,1	40,4
1963	593,4	5,8	363,3	8,6	61,2	230,1	1,6	38,8
1964	649,0	9,4	404,9	11,5	62,4	244,1	6,1	37,6
1965	772,0	19,0	471,4	16,4	61,1	300,6	23,1	38,9
1966	917,9	18,9	546,9	16,0	59,6	371,0	23,4	40,4
1967	1.056,5	15,1	665,3	21,6	63,0	391,2	5,4	37,0

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
**ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ**

ΕΤΗ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ	
	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ 1958=10 0	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ 1958=10 0	ΧΙΛ. ΑΤΟΜΑ	ΔΕΙΚΤΗΣ 1958=10 0
1938	11,0	2,9	12,2	3,0	----	----
1958	415,3	100,0	403,1	100,0	208,0	100,0
1960	543,4	130,8	528,2	131,4	271,3	130,4
1962	708,0	170,5	688,6	171,3	301,3	144,9
1964	924,4	223,8	911,3	226,6	369,5	177,5
1966	1.323,8	318,8	1.292,9	321,5	467,4	224,7
1967	1.438,6	346,4	1.405,9	349,6	489,3	235,2

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
**ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΤΗΣ Ο.Α.**

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
	ΧΙΛ. ΧΛΜ.	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	ΧΙΛ. ΧΛΜ.	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	% ΣΥΝΟΛΟΥ	ΧΙΛ. ΧΛΜ.	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ %	% ΣΥΝΟΛΟΥ
1957	5.019	-----	3.105	-----	61,9	1.914	-----	38,1
1958	6.330	79,3	3.528	88,0	57,7	2.802	68,3	44,3
1959	8.663	36,9	4.344	23,1	50,1	4.319	54,1	49,9
1960	9.098	5,0	3.922	-9,8	43,1	5.176	19,8	56,9
1961	11.623	27,8	5.551	41,5	47,8	6.072	17,3	52,2
1962	9.929	-14,6	3.616	-34,9	36,4	6.313	4,0	63,6
1963	9.476	-4,5	3.367	-6,9	35,5	6.109	-3,2	64,5
1964	11.017	16,3	3.783	12,4	34,3	7.234	18,4	65,7
1965	11.812	7,2	4.258	12,6	36,0	7.554	4,4	64,0
1966	16.276	37,8	4.356	2,3	26,8	11.920	57,8	73,2
1967	20.135	-23,7	5.069	-16,4	25,2	15.066	-26,4	74,8



## 6. Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟ 1974 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

**Γενικά :** Μετά την ανανέωση της συμβάσεως του Ελληνικού Δημοσίου με τον Αριστοτέλη Ωνάση το 1968 για πέντε χρόνια, το 1974 ο έλεγχος της Ολυμπιακής Αεροπορίας ξαναπερνάει στα χέρια του κράτους, το οποίο διαθέτει τεράστια χρηματικά ποσά για τον εκσυγχρονισμό όλων των αεροδρομίων της χώρας και της ίδιας της μονάδας απασχόλησης.

Ο πρώτος κλάδος στον οποίο οι δημόσιες επενδύσεις φαίνεται ότι έριξαν το κέντρο του βάρους κατά τη δεκαετία 1960-1970, το 1976 αλλά όχι και το 1978, είναι οι μεταφορές. Φυσικά, η προτίμηση αυτή είναι μερικώς δικαιολογημένη γιατί οι επενδύσεις σ' αυτές συνιστούν έργα υποδομής, τα οποία ανήκουν στη δραστηριότητα του δημοσίου, αλλά και η καλή τους λειτουργία εξυπηρετεί ολόκληρη την οικονομία. Οι πρόσοδοι της περιουσίας και επιχειρηματικής δράσεως του Δημοσίου δείχνουν μια ελαφρή αύξηση του ποσοστού τους μέσα στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, την περίοδο 1974-1977, η οποία προφανώς οφείλεται στην κρατικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, των Ελληνικών Διύλιστηρίων Πετρελαίου (Νιάρχος) και ενδεχομένως των Ελληνικών Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (Ανδρεάδης).

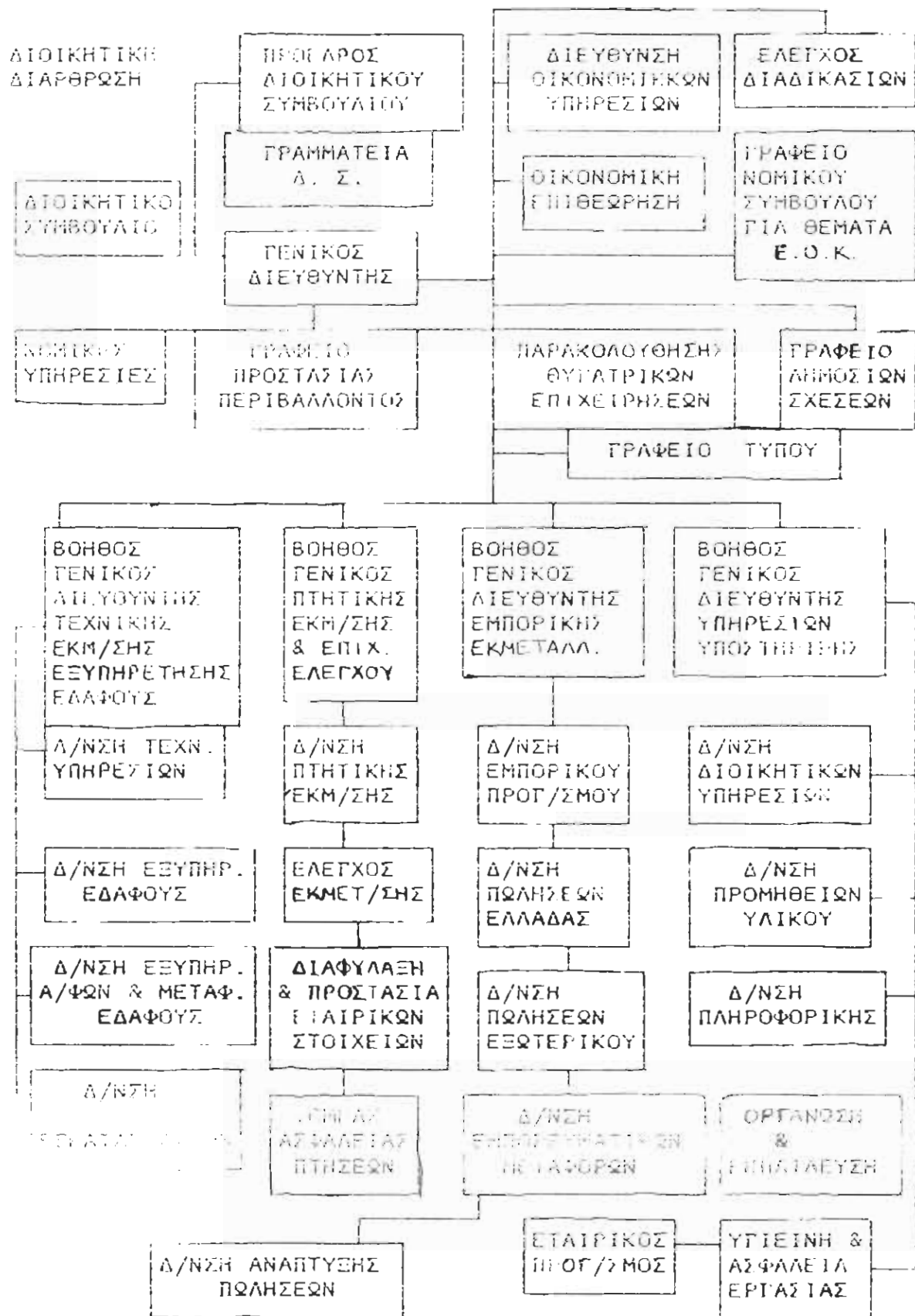
Εν τούτοις, θα έπρεπε να παρατηρηθεί ότι στην Ελλάδα ο τομέας των μεταφορών ελέγχεται κατά το μεγαλύτερο τμήμα του (60,4%) από αλλοδαπούς. Και ίσως δεν θα ήταν αλόγιστη η σκέψη ότι οι δημόσιες επενδύσεις στην Ελλάδα και ειδικότερα η κατανομή τους ακολουθεί τις αλλοδαπές επενδυτικές προτιμήσεις εφόσον δεν υπάρχει ιεραρχημένο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Το αποτέλεσμα όλων αυτών των οικονομικών καταστάσεων είναι τα λειτουργικά έξοδα να υπερβαίνουν τα έσοδα. Από τότε που η Ελλάδα εντάχθηκε στο πρόγραμμα της ανανεωτικής πολιτικής της ΕΟΚ το 1992, έχει αρχίσει ένα πρόγραμμα εξυγίανσης που θα κρατήσει έως και το 1997.

**Διοικητική οργάνωση :** Αυτή την στιγμή, ανώτατο ηγετικό όργανο της Ολυμπιακής Αεροπορίας είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο λογοδοτεί για τις πράξεις του στο Ελληνικό Δημόσιο. Ακολουθούν ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, η

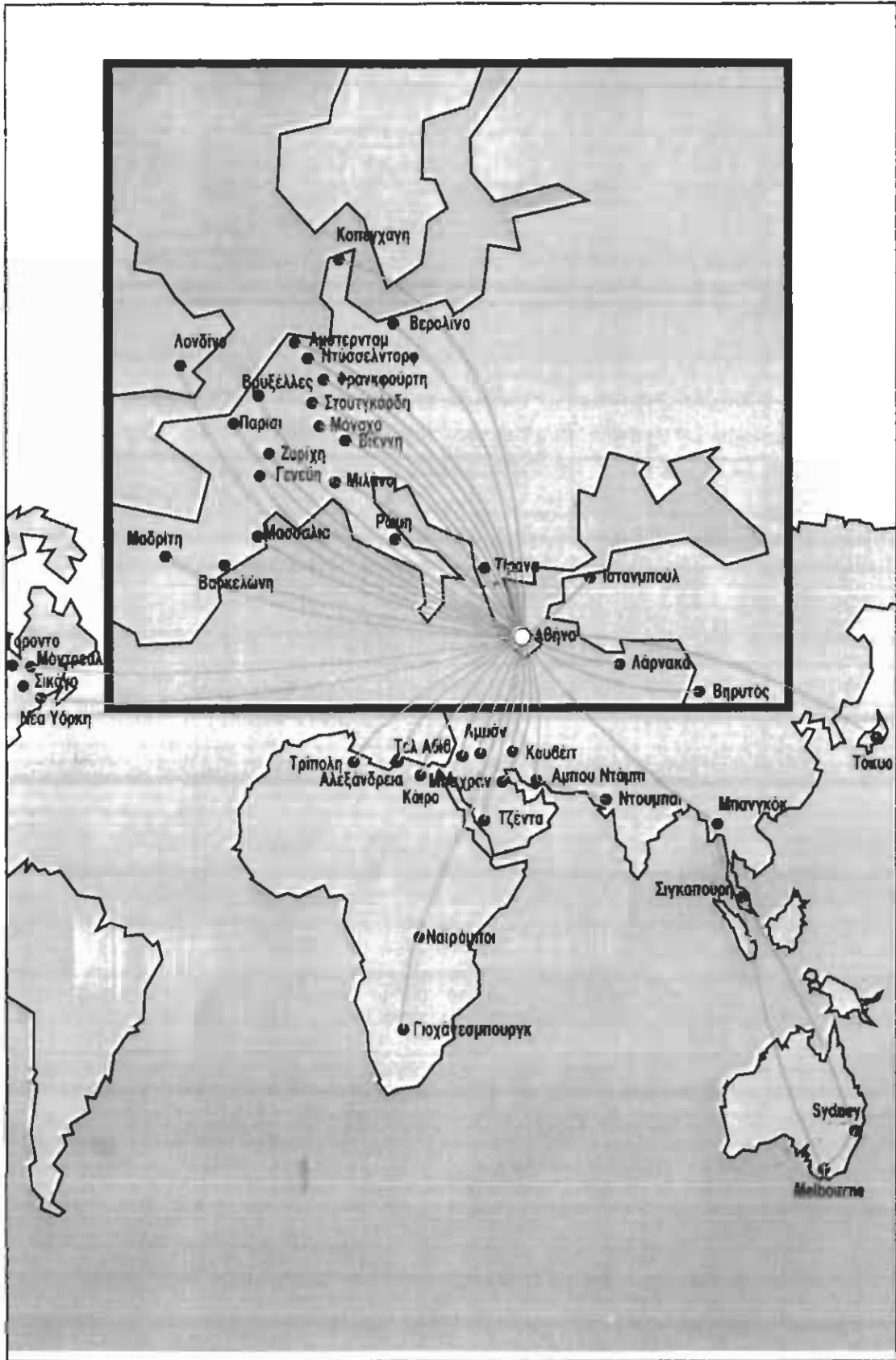
Γραμματεία του και ο Γενικός Διευθυντής. Κάτω από αυτή την ανώτερη κλίμακα εξουσίας, -όπως μπορούμε να το διαπιστώσουμε και από το συνημμένο διάγραμμα,- υπάρχουν τα τμήματα και οι υπηρεσίες που αποτελούν και τη Διοικητική διάρθρωση της εταιρείας. Η Ολυμπιακή Αεροπορία μοιάζει να είναι μια εταιρεία ιδιωτικής φύσεως, αφού διευθύνει και αποφασίζει μόνη της, αλλά στην ουσία αποτελεί κράμα ιδιωτικής και κρατικής εξουσίας, αφού για παράδειγμα τα στελέχη της είναι μόνιμοι υπάλληλοι, όπως και στο Ελληνικό Δημόσιο.

Στην ιεραρχία μετά το Διοικητικό Συμβούλιο ακολουθούν η Διεύθυνση των Οικονομικών Υπηρεσιών, το γραφείο του Νομικού Συμβούλου και οι Νομικές Υπηρεσίες, ο έλεγχος διαδικασιών, η οικονομική επιθεώρηση, το γραφείο παρακολούθησης των θυγατρικών επιχειρήσεων, τα γραφεία Δημοσίων Σχέσεων και Τύπου. Τέλος, είναι η Διεύθυνση των Τεχνικών Υπηρεσιών, εξυπηρέτησης εδάφους, εξυπηρέτησης αερομεταφορών και μεταφορών εδάφους, εγκαταστάσεων, έλεγχος εκμετάλλευσης, διαφύλαξης και προστασίας των εταιρικών στοιχείων, εμπορικής εκμετάλλευσης, εμπορικού προγραμματισμού, πωλήσεων Ελλάδος, πωλήσεων εξωτερικού, εμπορευματικών μεταφορών, ανάπτυξης των πωλήσεων, διεύθυνση Διοικητικών υπηρεσιών, προμήθειας υλικού, πληροφορικής, οργάνωσης και εκπαίδευσης, εταιρικού προγραμματισμού και τα τμήματα ασφάλειας πτήσεων - εδάφους.

Αυτά ήταν τα τμήματα που λειτουργούσαν έως και το 1988. Το 1989 λειτούργησαν ορισμένα νέα τμήματα τα οποία είναι: Γραφείο Προστασίας Περιβάλλοντος, Γραφείο Νομικού Συμβούλου για τα θέματα της Ε.Ο.Κ. , Υπηρεσία Υποστήριξης, Υπηρεσία Πτητικής Εκμετάλλευσης και εξυπηρέτησης εδάφους, Τομέας ασφάλειας πτήσεων - εδάφους και τέλος η Υπηρεσία Υγιεινής και ασφάλειας εργασίας. Όπως καταλαβαίνουμε, οι υπηρεσίες και τα τμήματα είναι πολλά, αφού η Ολυμπιακή Αεροπορία αποτελεί πλέον μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις στον Ελληνικό χώρο.







**Απασχολούμενο προσωπικό :** Η δύναμη του τακτικού προσωπικού κατά το τέλος του έτους 1986 ήταν για το εσωτερικό 10.268 άτομα και για το εξωτερικό 910, ενώ το έκτακτο προσωπικό για την ίδια χρονιά ήταν 856. Η αντίστοιχη δύναμη μέχρι και το τέλος του 1987 ήταν για το εσωτερικό 11.467 άτομα και για το εξωτερικό 795 άτομα αλλά δεν περιλαμβάνει έκτακτο προσωπικό. Κατά το έτος 1991 ήταν 10.630 άτομα για το εσωτερικό και 799 για το εξωτερικό, ενώ το 1992 ήταν 10.061 άτομα (569 άτομα λιγότερα από το προηγούμενο έτος) και για το εξωτερικό 800 άτομα και πλέον ωρομισθίου και εποχιακού προσωπικού άτομα 274. Εκτός από την δύναμη αυτή, στο τέλος του 1992, δεν περιλαμβάνεται προσωπικό θυγατρικών εταιρειών, το οποίο εργάζεται για λογαριασμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας και οι αμοιβές τους χρεώνονται από τις θυγατρικές στην Ολυμπιακή Αεροπορία.

**Εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο :** Από το 1974 σε κάποιες πόλεις σταμάτησε η ανταπόκριση της Ολυμπιακής Αεροπορίας λόγω τεχνικών δυσκολιών αλλά άρχισαν να εξυπηρετούνται άλλες πόλεις της Ελλάδος που παρουσίασαν αύξηση της τουριστικής τους κίνησης και δημιουργήθηκαν αεροδρόμια που εξυπηρετούν καλύτερα τις γειτονικές τους πόλεις. Έτσι, σταμάτησαν τα δρομολόγια για Αγρίνιο, Βόλο, Δράμα, Λευκάδα, Πύργο και Δοξάτο, ενώ παρατηρούμε ότι, ενώ το 1987 υπήρχε ανταπόκριση για τη Πρέβεζα, το 1992 η γραμμή αυτή έχει καταργηθεί. Επίσης προστέθηκαν οι πόλεις: Σκιάθος, Σκύρος, Κεφαλλονιά, Ζάκυνθος, Κύθηρα, Μήλος, Πάρος, Θήρα, Μύκονος, Λέρος, Κάσος, Κάρπαθος και Σητεία Κρήτης. Κατά τους μήνες του καλοκαιριού, οι πτήσεις είναι αυξημένες κυρίως για τα νησιά του Αιγαίου (Ρόδος, Κρήτη, Μύκονο και Σαντορίνη) ενώ μεγάλη κίνηση παρουσιάζει η Κέρκυρα και η Ζάκυνθος.

**Διεθνές Αεροπορικό δίκτυο :** Η Ολυμπιακή Αεροπορία καλύπτει ένα μεγάλο αριθμό πόλεων που έχει ανταπόκριση, από τις οποίες 18 πόλεις βρίσκονται στην ευρεία περιοχή της Ευρώπης και 22 στον υπόλοιπο κόσμο. Το δίκτυο της εταιρείας κατά περιοχή είναι:

**Ευρώπη:** Αγγλία, Αλβανία, Αυστρία, Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Ομοσπονδιακή Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία, Ισπανία, Ελβετία και Τουρκία,

**Μέση Ανατολή:** Κύπρος, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Κουβέιτ, Σαουδική Αραβία, Συρία και Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα,

**Αφρική:** Λιβύη, Κένυα και Νότια Αφρική,

**Βόρειος Ατλαντικός:** Καναδάς και Η.Π.Α.,

**Απω Ανατολή και Ωκεανίδα:** Σιγκαπούρη, Αυστραλία και Τόκιο.

**Η Ολυμπιακή Αεροπορία του σήμερα :** Το 1987 η Ολυμπιακή γιόρταζε τα πρώτα τριάντα χρόνια λειτουργίας της. Ξεκινώντας με ένα υποτυπώδες δίκτυο, εξελίχθηκε σε μια εταιρεία, η οποία κατέχει σημαντικό μερίδιο στις διεθνείς εναέριες μεταφορές προς και από την Ελλάδα. Συγκεκριμένα, το δίκτυό της συνδέει σήμερα 38 πόλεις και στις πέντε Ηπείρους με διαφορετικές μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, καθώς και 30 σημεία του εσωτερικού της χώρας (μεταξύ των οποίων 21 νησιά) με την Αθήνα. Επιπλέον, 45 διαπεριφεριακές συνδέσεις ολοκληρώνουν το ευρύτερο δίκτυό της, ώστε να φτάσει να εξυπηρετεί συνολικά 6.200.000 επιβάτες, 3.900.000 στο εσωτερικό και 2.300.000 στο εξωτερικό και να μεταφέρει 773.000.000 χιλιάδες τόννους.

**Ε.Ο.Κ. και Εθνικός Αερομεταφορέας :** Η εφαρμογή των πρώτων ρυθμίσεων για τη σταδιακή φιλελευθεροποίηση των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΟΚ, είναι ένα γεγονός που προβληματίζει και απασχολεί ιδιαίτερα όλες τις Ευρωπαϊκές εταιρείες. Κάτω από αυτές τις νέες συνθήκες, όπως έχουν σήμερα διαμορφωθεί, η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει ήδη αρχίσει, με προσεκτικά βήματα, να προετοιμάζεται, σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων της, προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις ξένες αεροπορικές εταιρείες. Κύριοι άξονες είναι η ανανέωση του στόλου της με σύγχρονα αεροσκάφη και η αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει.

ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΟΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1991-1992

ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝΤΟΣ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΟΑ

ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1991 - 1992

ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΤΗ 1990-1991

	1990	1991	1992	91/90	92/91
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΣΥΝΟΛΟ)	6.169.888	5.037.678	4.630.171	-18.4 %	- 8.1 %
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ)	3.000.911	3.170.454	2.323.006	-18.5 %	-26.7 %
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ)	2.200.977	1.867.224	2.307.165	-18.1 %	-23.6 %
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΕΡΒ. ΑΠΟΣΚ. (ΤΟΝΝΟΙ) ΣΥΝΟΛΟ (+ΝΑΥΑΛΩΣΕΙΣ)	56.971	58.149	57.756	2.1 %	- 0.7 %
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΕΡΒ. ΑΠΟΣΚ. (ΤΟΝΝΟΙ) ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	28.281	26.628	26.185	- 5.8 %	- 1.7 %
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΕΡΒ. ΑΠΟΣΚ. (ΤΟΝΝΟΙ) ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	28.690	31.521	31.571	9.9 %	0.2 %
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (ΤΟΝΝΟΙ) ΣΥΝΟΛΟ	4.923	5.000	4.375	1.6 %	-12.5 %
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (ΤΟΝΝΟΙ) ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	1.958	1.748	1.403	-10.7 %	-19.7 %
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (ΤΟΝΝΟΙ) ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	2.965	3.252	2.972	9.7 %	- 8.6 %
ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	109.724	101.265	92.133	- 7.7 %	- 9.0 %
ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ (ΣΕ ΧΙΛ.) ΠΡΟΣΦΕΡΘΕΙΣΣ ΧΙΛ. ΘΕΣΕΙΣ (ΣΕ ΧΙΛ.) (+ ΝΑΥΑΛΩΣΕΙΣ)	56.066	50.521	52.920	- 9.9 %	4.7 %
12.253.804	10.617.549	12.057.738	-13.4 %	13.6 %	
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΧΙΛ. ΕΠΙΒΑΤΕΣ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)	7.818.343	6.343.909	7.272.374	-18.9 %	14.7 %
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ %	63.8 %	59.7 %	60.4 %	- 4.1 Μ	0.7 Μ
ΠΡΟΣΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΧΙΛ. ΤΟΝΝΟΙ (ΣΕ ΧΙΛ.)	1.713.263	1.484.646	1.686.613	-13.3 %	13.6 %
ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΧΙΛ. ΤΟΝΝΟΙ (ΣΕ ΧΙΛ.)	828.582	697.908	772.924	-15.8 %	10.7 %
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	11.906	11.429	11.135	- 4.0 %	- 2.6 %
ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (ΣΕ ΧΙΛ. ΔΡΧ)	74.738.396	75.304.173	86.993.712	0.8 %	15.5 %
ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΝΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ (ΧΙΛ. ΔΡΧ)	14.593	22.160	21.041	51.9 %	- 5.0 %
ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ (ΣΕ ΧΙΛ. ΔΡΧ)	12.411	13.912	17.057	12.1 %	22.6 %
ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ	43.1 %	39.6 %	37.2 %	-13.5 Μ	7.6 Μ
ΠΡΟΣΦ ΧΙΛ. ΤΟΝΝΟΙ ΑΝΑ ΕΡΓΑΖΟ- ΜΕΝΟ (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)	144	139	152	- 0.7 %	16.9 %



Ετσι, έκανε μια αγορά τριών αεροσκαφών τύπου BOEING 767 200 ER και η μελέτη ένταξης της εταιρείας στο παγκόσμιο σύστημα κράτησης θέσεων "GALILEO", είναι οι πρώτες σαφείς ενδείξεις για την προσπάθεια που έχει ήδη αναληφθεί και εξελίσσεται συνεχώς . Παράλληλα , επανεκτιμάται η μέχρι σήμερα εκμετάλλευση των γραμμών εξωτερικού της εταιρείας, με προοπτική ίδρυσης νέων γραμμών, που θα συνδέουν διαφορετικές Ευρωπαϊκές πόλεις και πόλεις των άλλων Ηπείρων για καλύτερες ανταποκρίσεις.

Βέβαια, η πολιτική των μεταφορών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της τουριστικής πολιτικής, λόγω του καθοριστικού ρόλου που διαδραματίζει στη διαμόρφωση των τιμών του τουριστικού πακέτου και την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών . Η χώρα μας έχει το συγκριτικό μειονέκτημα, έναντι των Μεσογειακών τουριστικών χωρών, της μεγαλύτερης χρονοαπόστασης από τις κύριες χώρες-πηγές τουρισμού, πράγμα που έχει άμεση επίπτωση στην τιμή της μεταφοράς και επομένως στη διαμόρφωση της συνολικής τιμής του πακέτου.

Λαμβάνοντας υπόψη πως το 75% του συνόλου των τουριστών διακινείται προς τη χώρα μας αεροπορικώς, το Ελληνικό κράτος και η Ολυμπιακή, έχουν θέσει σαν όρο επιβίωσης της, την διεύρυνση των πτήσεων CHARTER αλλά και μία συνολική και ουσιαστική παρέμβαση στον τομέα των αερομεταφορών . Αυτό το διαπιστώνουμε άλλωστε και από τον πίνακα ανωτέρω, όπου το έτος 1990 οι μεταφερθέντες χιλιομετρικοί επιβάτες (που προκύπτει από το γινόμενο των επί πληρωμής επιβατών που ταξίδεψαν μια διαδρομή επί το μήκος της διαδρομής) που ταξίδεψαν με πτήσεις CHARTER είναι γύρω στις 53.938.000, ενώ για το 1992, 248.521.000 δηλαδή έχουμε τετραπλάσιο αριθμό επιβατών που ταξίδεψαν με ναυλωμένες πτήσεις.

**Ασφάλεια πτήσεων κι εξομειωτές αυτών :** Πρωταρχική μέριμνα για την Ολυμπιακή αποτελεί η ασφάλεια των επιβατών της. Αυτό επιτυγχάνεται με τη συνεχή εκπαίδευση των πληρωμάτων σε συνδυασμό με την καλή συντήρηση του στόλου των αεροσκαφών, η οποία εξασφαλίζεται με μία σειρά ελέγχων. Οι έλεγχοι αυτοί έχουν αυστηρή ιεραρχία και απαιτούν τη εφαρμογή σαφών διαδικασιών. Για να επιτευχθούν αυτά δύο χιλιάδες, περίπου, άτομα προσφέρουν σε εικοσιτετράωρη

βάση, τη γνώση και την πείρα τους στους χώρους της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Τα σύγχρονα αεροπλοϊκά συστήματα απαιτούν εξειδικευμένη εκπαίδευση των πληρωμάτων, η οποία επιτυγχάνεται με τους εξομοιωτές πτήσεων. Το κέντρο FLIGHT SIMULATORS στο Ελληνικό, διαθέτει δύο FULL FLIGHT SIMULATORS ένα Cockpit procedures Trainer και την πρόσφατη προσθήκη του Fixed-base Flight Simulator. Επίσης, 4 simulators για 4 διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών τα B-747, A-300-B4, B-707, B-737-200 κι ένα για την αρχική εκπαίδευση των χειριστών. Εκτός από τη συνεχή εκπαίδευση των πληρωμάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, στο κέντρο FLIGHT SIMULATORS εκπαιδεύονται και πληρώματα ξένων αεροπορικών εταιρειών. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία θεωρείται σαν μία από τις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο.

Τα ατυχήματα στον τομέα των μεταφορών γενικότερα, είναι μια ανθρώπινη τραγωδία. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, κάθε χρόνο χάνει 50.000 άτομα περίπου σχεδόν όλα σε τροχαία δυστυχήματα. Οι επιπτώσεις του συνόλου των ατυχημάτων για την Ευρωπαϊκή Ένωση έως σήμερα εξακολουθούν να μην αποτιμούνται στο πραγματικό τους επίπεδο, κυρίως λόγω της ανεπάρκειας των καταγραφόμενων στοιχείων σχετικά με τα ατυχήματα, ιδίως αυτά που προκαλούν μη θανατηφόρους τραυματισμούς.

**ΑΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΘΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΟΣ ΑΠΟΚΕΛΙΑΣΜΟΣ  
ΜΕΤΗΝ ΕΠΙΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

	ΑΥΣΤΥΧΗ- ΜΑΤΑ	ΘΥΜΑΤΑ	Μ.Ο. Ε.Ε.	ΑΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΔΙΣ. ΕΠΙΒΑΤΟΚΙΛΩΜΕΤΡΩΝ	
				ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟ ΣΙΝΔΥΣΟ	ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ ΜΕ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟ ΣΙΝΔΥΣΟ
ΟΔΙΚΕΣ	47.800	3.300.000	13	6	116
ΣΙΑΦΡΟ/ΜΙΚΕΣ (Μ.Ο. 1988-1992)	600	1.300	2	1	10
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟ- ΡΕΣ 1994	13	6	0.5	-	-
ΧΕΡΣΑΙΕΣ. ΠΑΩΤΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ	Μ.Δ.	Μ.Δ.	0.5	-	-

1. ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ
2. ΟΧΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ ΣΙΑΦΡΟΔΡΟΜΩΝ
3. ΤΟ 50% ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΕΣΟΦΕΔΕΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ

4. ΜΟΝΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ
5. ΒΑΣΕΙ ΣΤΑΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Μ.Δ. = ΜΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

**Εμπορική και Τεχνική Εξυπηρέτηση :** Η Ολυμπιακή Αεροπορία εκτός από την προσφορά υπηρεσιών, που καλύπτουν τις δικές της ανάγκες, παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες και σε τρίτους . Κέντρο προσφοράς αυτών των υπηρεσιών είναι το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Το προσωπικό προσφέρει τις εξειδικευμένες υπηρεσίες του, τόσο στο χώρο της εμπορικής, όσο και στο χώρο της τεχνικής εξυπηρέτησης των ξένων εταιρειών.

Οι εταιρείες που καλύπτονται από άποψη εμπορικής εξυπηρέτησης είναι οι: ALITALIA , IBERIA , JAPAN AIRLINES , FINNAIR , GULF AIR , INTERFLUG, KUWAIT AIRWAYS , LIBYAN-ARAB AIRLINES , LOT , LUXAIR , QUANTAS , PAN AM, SINGAPORE AIRWAYS , THAI , TUNIS AIR και άλλες.

Τεχνικής φύσεως υπηρεσίες παρέχονται στο μέν Ελληνικό στις εταιρείες : AIR FRANCE , BRITISH AIRWAYS , CYPRUS AIRWAYS , LUXAIR EGYPT AIR , PAN AM , QANTAS AIRWAYS , SINGAPORE AIRLINES , FINNAIR , TUNIS AIR, και άλλες, στο δε εξωτερικό στις εταιρείες AIR FRANCE , SINGAPORE AIRLINES , LUXAIR , KUWAIT AIRWAYS , EGYPT AIR , TUNIS AIR και άλλες.

Τά έσοδα από την παροχή των υπηρεσιών αυτών είναι της κλίμακας των 9.000.000.000 δρχ. για το έτος 1987 , ενώ το 1992 φθάνει το ύψος των 78.387.547.782 δρχ.

**Νέος αεροσταθμός της Ολυμπιακής :** Η Ολυμπιακή εταιρεία έχει θέσει σε εφαρμογή σχέδια για την επέκταση και βελτίωση των εγκαταστάσεων της στον Δυτικό Αεροσταθμό του Αερολιμένα Ελληνικού των Αθηνών . Αναμένεται ότι ολόκληρο το πρόγραμμα επέκτασης θα είναι σε πλήρη λειτουργία στο προσεχές μέλλον. Ο καινούριος αεροσταθμός εξελίσσεται σε δομή τριών επιπέδων που εξυπηρετείται από επίπεδες οδικές προσβάσεις και καλύπτει 57.000 τετραγωνικά μέτρα. Ένα από τα ουσιώδη στοιχεία της βελτίωσης είναι πολυεπίπεδος υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων.

Οι χώροι άφιξης και αναχώρησης θα είναι τελείως χωριστοί, διευκολύνοντας έτσι πιο άνετες διαδικασίες και περιορίζοντας τον όγκο της κυκλοφορίας και στους

δύο χώρους. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η νέα εγκατάσταση για εμπορεύματα σε ένα κτίριο 10.700 τετρ. μέτρων που περιλαμβάνει και εργαστήριο χημικής ανάλυσης, καθώς και χώρους Τελωνείου και φόρτωσης. Στις καινούριες εγκαταστάσεις πρόκειται να περιληφθούν και ένα κέντρο Εμπορικών Συναλλαγών, καθώς και χώροι συναντήσεων.

**Αεροπορικός στόλος :** Όπως διαφαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα, η Ολυμπιακή Αεροπορία το 1987 διέθετε 39 αεροσκάφη με συνολική δυνατότητα θέσεων 6.992 , ενώ κατά το 1992 και μετά από τη σχετική ανανέωση των σκαφών της, διαθέτει 32 αεροπλάνα. Όσον αφορά τα ελαφριά αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας κατά το έτος 1987 μισθώνονται από την εταιρεία 18 συνολικά αεροσκάφη , ενώ κατά το έτος 1992 , 43 , που εξυπηρετούν πτήσεις του εσωτερικού κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες.

**ΑΡΙΘΜΟΣ Α/ΦΩΝ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ Ο.Α. ΤΟ 1987**

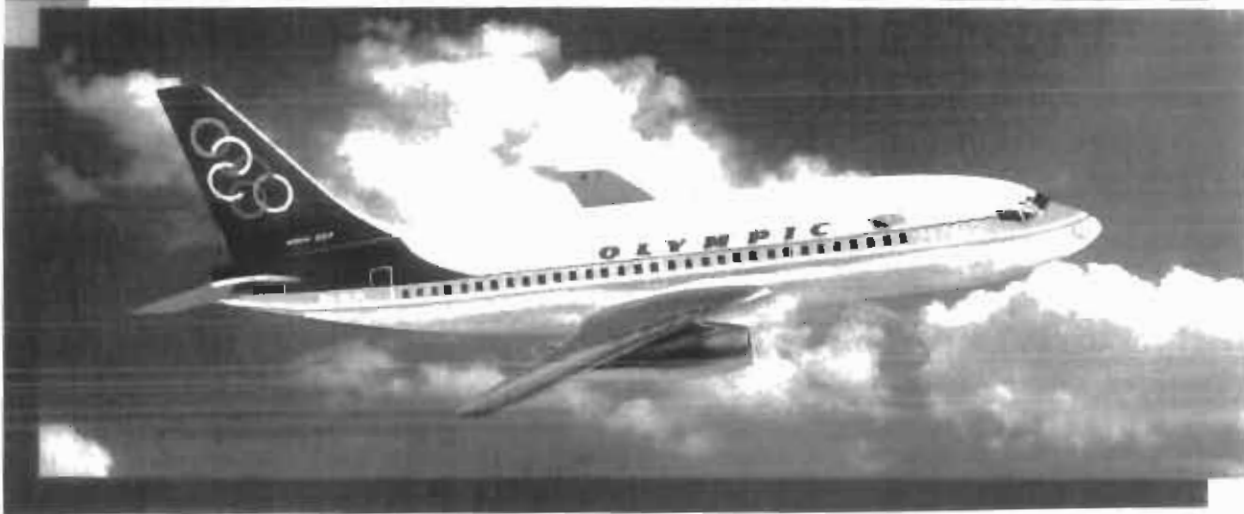
ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	ΘΕΣΕΙΣ	1987	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ
BOEING 747	443	4	1.772
BOEING 707	155	5	775
BOEING 707 CARGO	---	1	----
BOEING 727	146	6	876
BOEING 737	123	11	1.353
AIR BUS A300	262	8	2.096
SHORTS SD-330	30	4	120
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>		<b>39</b>	<b>6.992</b>

**ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΛΑΦΡΩΝ Α/ΦΩΝ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ ΟΛ. ΑΕΡΟΠΛΟΙΑΣ  
ΓΙΑ ΤΟ 1987**

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	ΘΕΣΕΙΣ	1987	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ
SHORTS SD-330	30	2	60
AZTEC	5	1	5
CHEROKEE	3	2	6
CHESNA	1	3	3
SKYVAN	18	2	36
DORNIER	19	7	133
ECUREUIL	5	1	5
<b>ΣΥΝΟΛΑ</b>		<b>18</b>	<b>248</b>

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ	ΘΕΣΕΙΣ	1992	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ
B-747	426	4	1.704
A-300	260	4	1.040
B-727	150	9	1.350
B-737	117	11	1.287
SD	30	4	120
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α/Φ Ο.Α.</b>		<b>32</b>	<b>5.501</b>

A-300	260	4	1.040
A-600	269	1	269
B-734	150	6	900
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΣΘΩΜΕΝΩΝ Α/Φ</b>		<b>11</b>	<b>2.209</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α/Φ</b>		<b>43</b>	<b>7.710</b>



**Κίνηση αεροπλάνων :** Κατά τη διάρκεια του έτους 1987 τα αεροσκάφη της Ολυμπιακής Αεροπορίας έχουν διανύσει 51.317 χιλιάδες χιλιόμετρα κι έχουν μεταφερθεί 6.567.606 επιβάτες, από τους οποίους τα 2.092.604 άτομα είναι του εξωτερικού και 4.475.002 του εσωτερικού. Το μεταφερθέν φορτίο είναι 62.249 τόνοι, η μεταφορά των εμπορευμάτων φτάνει στους 104.283 χιλιάδες τόννους ενώ η μεταφορά του ταχυδρομείου φτάνει τους 9.810 χιλιάδες τόννους. Τα αντίστοιχα ποσά κατά το έτος 1992 είναι:

Διανυθέντα χιλιόμετρα	52.920.000
Αριθμός επιβατών	4.630.171
Αριθμός επιβατών εξωτερικού	2.307.163
Αριθμός επιβατών εσωτερικού	2.323.006
Μεταφερθέν φορτίο (σε τόννους)	772.924.000
Σύνολο μεταφερθέντων εμπορευμάτων (τόνοι)	57.756
Σύνολο ταχυδρομείου (τόνοι)	4.375





## **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ (AIR CARGO)**

**Γενικά :** Η αερομεταφορά φορτίων είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα του οικονομικού τομέα των αεροπορικών εταιρειών, αλλά η σπουδαιότητά του συνήθως υποτιμάται. Πάντως, κατά το έτος 1993, το μετακινούμενο φορτίο έφθανε το 37,5% της συνολικής παγκόσμιας προγραμματισμένης κίνησης και 15% των συνολικών εσόδων.

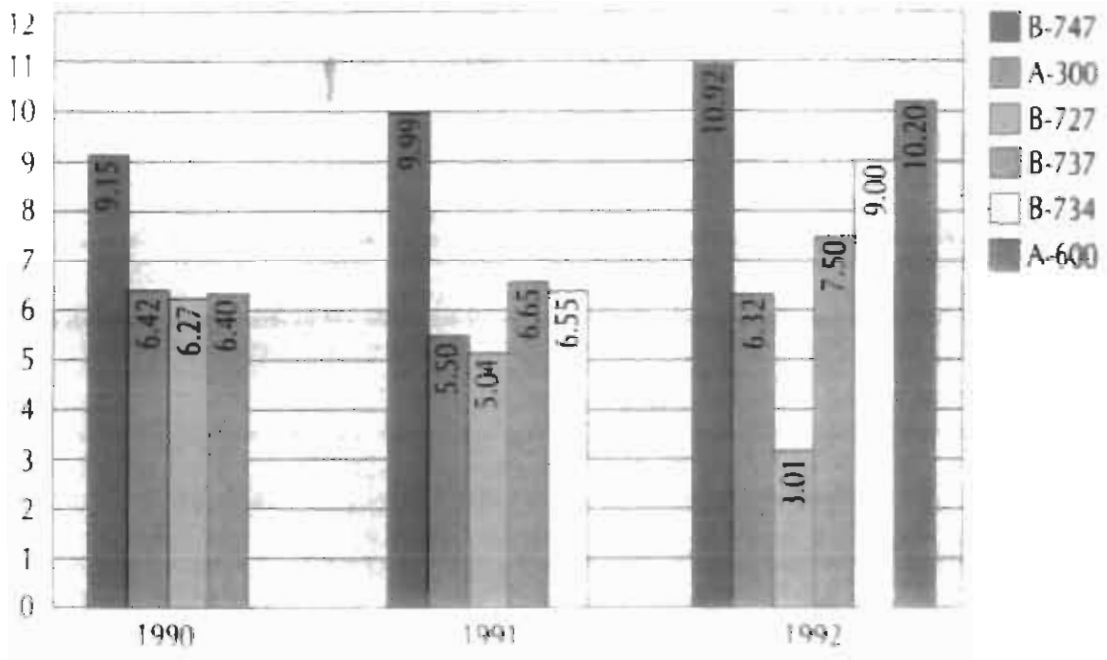
Το διεθνές εμπόριο, αν και αποτελεί ένα μεγάλο κομμάτι των αεροπορικών επιχειρήσεων, είναι ακόμα ένα μικρό μέρος του παγκόσμιου εμπορίου. Παρόλο που είναι πια γεγονός ότι οι αερομεταφορές φορτίων είναι υψηλών προδιαγραφών, αντιπροσωπεύει μόνο το ένα τρίτο του παγκοσμίου εμπορίου. Η παγκόσμια οικονομική άνοδος και η άνοδος των αερομεταφορών είναι έννοιες στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους. Κοιτώντας σε στατιστικές τριάντα χρόνων, από το 1960 έως το 1990, που έχουν εκδοθεί από τον ICAO, καταλαβαίνουμε ότι:

1. Η στενή σύνδεση που υπήρχε μεταξύ όλων των παγκοσμίων οικονομικών δραστηριοτήτων και της αεροπορικής κίνησης αυξήθηκε .
2. Η αύξηση των μεταφερόμενων φορτίων υπερβαίνει την αύξηση των μετακινούμενων επιβατών κατά 2%.
3. Η αύξηση των μεταφερόμενων φορτίων ήταν της τάξεως του 3%.

### **1980 : Η Δεκαετία της ανόδου και των αλλαγών στις διεθνείς αερομεταφορές :**

Η παγκόσμια οικονομία, μετά από μία περίοδο μεγάλης αύξησης στα μέσα της δεκαετίας, μπήκε σε μια εξαιρετική καθοδική πορεία η οποία τελείωσε το 1991. Η αερομεταφορά φορτίων ακολούθησε την ίδια ανοδική πορεία με την παγκόσμια οικονομία. Αυτή η πενταετής επεκτατική φάση άρχισε να μετριάζεται στα τέλη του 1989. Σταμάτησε απότομα με τον πόλεμο στον Περσικό κόλπο. Παρά τον πόλεμο και την διακοπή του, δύο γεωγραφικές περιοχές απόλαυσαν σημαντική αύξηση κατά το 1991 : η Ασία και η Λατινική Αμερική.

ΜΕΣΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΩΡΩΝ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ



Το μέγεθος του φορτίου που μετακινήθηκε παγκοσμίως αυξήθηκε πιο πολύ από το μεταφερθέν φορτίο στο εσωτερικό. Η αναλογία μεταξύ του διεθνούς και εγχωρίου φορτίου ήταν 72 προς 28 το 1982, έγινε 81 προς 19 το 1992 και έφθασε 82 προς 18 το 1993. Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Σοβιετική Ένωση είναι οι κύριοι παραγωγοί της εγχώριας μεταφοράς φορτίων που φθάνει το 76% της συνολικής εσωτερικής κίνησης (σύμφωνα με τις στατιστικές του ICAO).

Ρίχνοντας μια ματιά στα τοπικά προγράμματα των διεθνών μεταφορών, θα παρατηρήσουμε μία ραγδαία διείσδυση των Ασιατικών και των υπερ-Ειρηνικών αεροπορικών εταιρειών στις παγκόσμιες αγορές, οι οποίες αναπτύχθηκαν πολύ περισσότερο από τις Νοτιοαμερικάνικες και Ευρωπαϊκές εταιρείες. Οι ασιατικές και υπερ-ειρηνικές εταιρείες έχουν ανακάμψει τις Νοτιοαμερικάνικες και τώρα προσπαθούν να πάρουν και ένα μεγάλο μερίδιο από την Ευρωπαϊκή αγορά. Παλιά, το μεταφερόμενο φορτίο απλά γέμιζε τον κενό χώρο σε ένα επιβατικό αεροπλάνο, αλλά ακολουθώντας την μεγάλη αύξηση κατά τη δεκαετία του 1960, πολλές εταιρείες εφάρμοσαν ένα σχέδιο από προγραμματισμένες πτήσεις, οι οποίες είχαν σαν αποτέλεσμα να ανεβεί η ζήτηση και διευκόλυνε την ανάπτυξη των ανακατατάξεων για να τις υποστηρίξει. Τελικά, όλες οι προγραμματισμένες επιχειρήσεις μεταφοράς φορτίων παρήγαγαν περισσότερη κυκλοφορία και άρπαξαν ένα μεγάλο μερίδιο απ' αυτές.

Το μερίδιο των προγραμματισμένων αερομεταφορών φορτίων αυξήθηκε ραγδαία και έφθασε στο ζενίθ το έτος 1976 με 43% του συνολικού αριθμού αερομεταφορών. Μετά, άρχισε σταδιακά να μειώνεται και η καθοδική αυτή πορεία έληξε το 1986. Ο κυριώτερος παράγοντας για αυτή την ελλειπτική πορεία ήταν η απότομη εξάπλωση των μεγάλων τζετ, τα οποία είχαν τεράστιο χώρο αποθήκευσης για φορτία πακεταρισμένα και ενωμένα μεταξύ τους. Αυτό οδήγησε πολλές αεροπορικές εταιρείες στην παύση των σχεδιαζομένων μεταφορών ή και στην ελλάτωση του αριθμού των μεταφορών από τον στόλο τους. Ένα μέρος από την άλλη των εταιρειών διοργάνωσαν συνδιασμένες αερομεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες τους προσέφεραν τα πλεονεκτήματα της συνεργασίας και των δύο τύπων μεταφορών, σε αγορές όπως του Βόρειου Ατλαντικού και της Ανατολικής Ευρώπης.

Οι μεταφορές των φορτίων έφθασαν στην παγκόσμια αγορά το 40% το 1989, αλλά η παγκόσμια κρίση είχε επηρεάσει ήδη και τις αερομεταφορές. Τα σημερινά ποσοστά της παγκοσμίου αγοράς είναι γύρω στο 36,6% των συνολικών προγραμματισμένων αερομεταφορών.



## ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ

### 1. ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ .

Το Ελληνικό Δημόσιο έχει αναλάβει την υποχρέωση να αποπερατώσει το έργο ανάπτυξης του αεροδρομίου των Σπάτων, όταν αυτό θα είναι εφικτό, και όταν θα πληρεί τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την καλή και ασφαλή λειτουργία του. Το αεροδρόμιο θα δύναται να δεχθεί όλη την αεροναυτική δραστηριότητα, επιβάτες, αποσκευές, φορτία, ταχυδρομείο και όλη την δραστηριότητα charter, τα οποία τώρα διακινούνται από το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Το Ελληνικό Δημόσιο είναι αυτό που θα παράσχει τα απαιτούμενα μέσα για τη λειτουργία των υπηρεσιών ασφαλείας, αστυνόμευσης, αλλοδαπών, τελωνείων, ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, πυροσβεστικής, ιατρικών και άλλων υπηρεσιών στα δύο αεροδρόμια.

Αναγνωρίζοντας τη ζωτική σημασία πραγματοποίησης της Εναρξης Λειτουργίας του αεροδρομίου, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν θα δικαιούται να προβάλλει νέες απαιτήσεις ή ζητήματα, κατά το διάστημα των έξη μηνών που προηγούνται από της έναρξης του αεροδρομίου, εκτός αν αφορούν νέες απαιτήσεις ασφαλείας ή προστασίας που εφαρμόζονται στο αεροδρόμιο, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης που έχει υπογραφεί. Το αεροδρόμιο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για οποιαδήποτε αεροναυτική δραστηριότητα, επιβάτες, αποσκευές, φορτία ή ταχυδρομείο, **μόνο σε περιπτώσεις εκτάκτης ανάγκης**, και όταν δεν θα υπάρχει εμπορική κίνηση αεροσκαφών εντός και εκτός του αεροδρομίου για την εκτέλεση δοκιμών στα συστήματα του αεροδρομίου.

Ο τρόπος μεταφοράς από το αεροδρόμιο του Ελληνικού σ' αυτό των Σπάτων, θα γίνει μετά από σύσκεψη της Εταιρείας του Αεροδρομίου με την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας καθώς επίσης θα δώσει την δέουσα προσοχή στις απόψεις όλων των "Αερομεταφορέων" που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο, των εταιρειών παροχής υπηρεσιών, των επιχειρήσεων και άλλων Προσώπων που συνήθως χρησιμοποιούν ή μετέχουν σε εμπορικές δραστηριότητες στο αεροδρόμιο του

Ελληνικού μαζί με την IATA και όλες τις άλλες συναφείς οργανώσεις, ή αντιπροσώπους των προσώπων αυτών.

Το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα ευθύνεται για όποιες δαπάνες σχετίζονται με την μεταφορά από το αεροδρόμιο του Ελληνικού σ' αυτό των Σπάτων, εκτός αυτών που αναφέρονται στην υλική μεταφορά των τελωνείων, της υπηρεσίας αλλοδαπών, της πυροσβεστικής, του ιατρικού και αστυνομικού προσωπικού, του εξοπλισμού τους και την μεταφορά του προσωπικού του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και του εξοπλισμού του.

## **2. ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι ο αερολιμένας του Ελληνικού θα κλείσει για τη χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων μόλις μεταφερθεί στο αεροδρόμιο των Σπάτων όλη η αεροναυτική δραστηριότητα, που υπάρχει τώρα στο Ελληνικό, μαζί με τις σχετικές εκείνες υπηρεσίες και βοηθητικές εργασίες, για τις οποίες υπήρξε διακανονισμός με την εταιρεία του Αεροδρομίου. Η Εταιρεία δεν θα ευθύνεται για οποιαδήποτε έξοδα που θα έχουν σχέση με το κλείσιμο του Ελληνικού (συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικώς της λήξης οποιωνδήποτε συμβατικών υποχρεώσεων). Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, μετά το εν λόγω κλείσιμο, και μέχρι της λήξεως μιας Συμβατικής Περιόδου, το Ελληνικό δεν θα ανοίξει πάλι προς χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων, και ότι η περιοχή του Ελληνικού δεν θα χρησιμοποιείται για οποιαδήποτε αεροναυτική δραστηριότητα από αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων.

## **3. ΔΙΑΚΟΠΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ / ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ .**

Όπως προβλέπει το Κοινοτικό Δίκαιο, ούτε το Ελληνικό Δημόσιο ούτε οποιαδήποτε Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία ή η Ολυμπιακή ή όποιο από τα Συγγενή Νομικά Πρόσωπα αυτής, θα παρέμβει ή θα διακόψει τη μελέτη, κατασκευή ή ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, χρηματοδότηση, λειτουργία, διοίκηση

ή ανάπτυξη του αεροδρομίου, από την Εταιρεία αεροδρομίου ή για λογαριασμό της. Μόνο το Ελληνικό Δημόσιο ή κι όποια Υπηρεσία του μπορεί να παρέμβει ή να διακόψει την κατασκευή, εκτός αν συντρέχουν ειδικοί λόγοι, όπως:

- λόγοι εθνικής άμυνας,
- λόγοι ανωτέρας βίας και μόνο εάν:
  - α) η εταιρεία αεροδρομίου ζητήσει την παρέμβαση του Ελληνικού Δημοσίου ή,
  - β) το αεροδρόμιο παραμείνει κλειστό ή άλλως παύσει ή παύσει ουσιαστικά να δέχεται εμπορική αεροπορική κίνηση για περισσότερο από 72 ώρες ,
- λόγοι καθυστέρησης της παράδοσης του έργου από την εταιρεία αεροδρομίου, η οποία αποτελεί παράβαση και παρέχει στο Ελληνικό Δημόσιο το δικαίωμα να καταγγείλει την σύμβαση που έχει υπογραφεί,
- αν ανακαλυφθούν στο ακίνητο ή στην περιοχή προστασίας του αεροδρομίου ή κατά τη διάρκεια εκτελέσεως οποιασδήποτε από τις εργασίες, κτίσματα ή ευρήματα που κτίζουν γεωλογικού, ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

]

## **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ**

### **1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΟΥΡΑΝΩΝ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να ακολουθήσει πολιτική η οποία, θα είναι σύμφωνη με το Κοινοτικό Δίκαιο και τις εκάστοτε υποχρεώσεις του σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς συνθήκες και θα μεγιστοποιεί τον αριθμό των αεροπορικών συγκοινωνιών προς και από την Ελλάδα.

## **2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, οι Ελληνικοί νόμοι που αφορούν την είσοδο ή την αναχώρηση από την επικράτεια, αεροσκαφών διεθνούς αεροπλοΐας, ή τη λειτουργία και αεροναυτιλία των αεροσκαφών αυτών καθ' όσο διάστημα βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια, θα έχουν, επιφυλασσόμενου του Κοινοτικού Δικαίου, εφαρμογή στα αεροσκάφη όλων των συμβαλλομένων, στη Σύμβαση του Σικάγου κρατών, χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα.

## **3. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, οι Ελληνικοί νόμοι που αναφέρονται στους χειρισμούς αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των πτήσεων ή των ελιγμών, εντός της επικρατείας του, θα τηρούνται στην μεγαλύτερη δυνατή έκταση, ομοιόμορφα με εκείνους που εκάστοτε θεσπίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

## **4. ΤΕΛΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΜΟΙΑ ΤΕΛΗ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, θα εφαρμόζονται ενιαίες διατάξεις κατά τη χρήση των αεροσκαφών από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση του Σικάγου κρατών, όλων των αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνίας και μετεωρολογικών υπηρεσιών), που μπορούν να παρασχεθούν από το Ελληνικό Δημόσιο για λόγους δημόσιας ωφέλειας, ασφάλειας ή ταχύτητας της αεροναυτιλίας.



## **5. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΩΝ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να υιοθετήσει κάθε πρακτικά εφαρμόσιμο μέτρο , με την έκδοση ειδικών κανονισμών, με σκοπό:

- να διευκολύνει και επιταχύνει την αεροπλοΐα μεταξύ της Ελλάδας και των συμβαλλομένων στη Σύμβαση του Σικάγου κρατών και
- να αποτρέψει τις άσκοπες καθυστερήσεις αεροσκαφών, την μη έγκαιρη πληρωμή των εργαζομένων, την άσκοπη καθυστέρηση επιβατών και φορτίου, ιδίως κατά την εφαρμογή των νόμων που σχετίζονται με τους αλλοδαπούς, την καραντίνα, τα τελωνεία και τον εκτελωνισμό.

## **6. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση, κατά το μέτρο που αυτό κρίνει πρακτικώς δυνατόν και υπό την επιφύλαξη του Κοινοτικού Δικαίου, να καθιερώσει τελωνειακές διαδικασίες και διαδικασίες για τους αλλοδαπούς, που επηρεάζουν τη διεθνή αεροναυτιλία σύμφωνα με τις πρακτικές που δυνατόν εκάστοτε να καθιερωθούν ή να προταθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

## **7. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση όπως :

- να εξασφαλίσει την παροχή εντός της Ελλάδος υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνίας, μετεωρολογικών υπηρεσιών και λοιπών διευκολύνσεων αεροναυτιλίας για να διευκολύνει τη διεθνή αεροναυτιλία, σύμφωνα με τα πρότυπα ,

- να υιοθετήσει και να θέσει σε λειτουργία τα κατάλληλα συστήματα διαδικασιών επικοινωνίας, κωδικών, σημείων, σημάτων, φωτισμού και λοιπές πρακτικές και κανόνες λειτουργίας, σύμφωνα με τα πρότυπα,
- να προετοιμάσει και να δημοσιεύσει, σε κατάλληλο χρόνο για την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, όλους τους αναγκαίους για τη χρήση του αεροδρομίου αεροναυτικούς χάρτες και σχέδια που απαιτούνται από τους "αερομεταφορείς" που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο και, στη συνέχεια να διασφαλίσει τη δημοσίευση των αεροναυτικών χαρτών και σχεδίων σύμφωνα με τα πρότυπα.

## **8. ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, επιφυλασσόμενου του Κοινοτικού Δικαίου, τα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας και οι άδειες που εκδόθηκαν ή που εγκρίθηκαν από τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση του Σικάγου κράτη, στα οποία είναι εγγεγραμμένα τα σχετικά αεροσκάφη, θα αναγνωρισθούν ως έγκυρα από το Ελληνικό Δημόσιο, υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες τα πιστοποιητικά αυτά ή άδειες εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα, είναι ίδιες ή ανώτερες από τα ελάχιστα πρότυπα που δύναται εκάστοτε να καθιερώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

## **9. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο, σε περίπτωση που η άσκηση των εξουσιών του που επιδιώκουν κατά περίπτωση σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκαιο (εκτός από τους νόμους που θεσπίζονται για την εκτέλεση ή για να θέσουν σε εφαρμογή Κοινοτικό Δίκαιο ή οποιαδήποτε υποχρέωση που απορρέει από Διεθνή συνθήκη) αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι:

1. να καθορίσει κατηγορίες ή περιγραφές εναέριας κυκλοφορίας στις οποίες επιτρέπεται σύμφωνα με το ως άνω Δίκαιο να χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο,
2. να επιβάλλει απαγορεύσεις ή περιορισμούς σε σχέση με τη χρήση του αεροδρομίου από εναέρια κυκλοφορία κάθε κατηγορίας ή περιγραφής που καθορίζονται στο εν λόγω Δίκαιο ή,
3. να επιβάλλει περιορισμούς στις κινήσεις των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο ή/και στην περίπτωση που για τα πρώτα 20 έτη μετά την έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου υπάρξουν ουσιώδεις αρνητικές επιπτώσεις στα έσοδα της εταιρείας αεροδρομίου, θα αποζημιώσει την εταιρεία για κάθε απώλεια, κόστος, δαπάνη, ευθύνη ή ζημία που υπέστη ή στις οποίες υποβλήθηκε σαν άμεση συνέπεια αυτών, εκτός αν νόμος που συνεπάγεται ουσιαστικώς παρόμοια αποτελέσματα ισχύει σε δύο ή περισσότερα άλλα κράτη-μέλη της Κοινότητας ή τυγχάνει εφαρμογής ή επηρεάζει κατά ουσιωδώς παρόμοιο τρόπο όλα τα διεθνή αεροδρόμια στην Ελλάδα.

## 10. ΔΙΜΕΡΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ .

Αν το Ελληνικό Δημόσιο , εκτός της περιπτώσεως κατά την οποία:

α) λόγω της παραλείψεως άλλου κράτους ή του ορισθέντος μεταφορέως του να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις του ως κατωτέρω ,

β) κατ' ουσία λαμβάνονται τα ίδια μέτρα από την αριθμητική πλειοψηφία των κρατών-μελών των Ηνωμένων Εθνών ή της Κοινότητας ,

γ) κατόπιν συναινέσεως ,

δ) λόγω παραβάσεως ή υπερημερίας του άλλου μέρους σε σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς , καλεί , αναστέλλει ή μεταβάλλει την υπάρχουσα σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένων επιστολών ή άλλου συναφούς με αυτά έγγραφα), ή δεν προβαίνει στην ανανέωση συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς

κατά την λήξη της, ή των οποιωνδήποτε δικαιωμάτων και η ενέργεια αυτή συνεπάγεται στην παύση των καθορισμένων μεταφορών , σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, των επιχειρήσεων μεταφοράς προς και από το αεροδρόμιο ,

ε) η συχνότητα των εν λόγω μεταφορών ή ο αριθμός των επιβατών ή η ποσότητα του φορτίου ή του ταχυδρομείου που μεταφέρεται από τον εν λόγω μεταφορέα μειωθούν,

τότε το Ελληνικό Δημόσιο υποχρεούται να καταβάλλει στην εταιρεία αεροδρομίου:

1. το 1/365 των εσόδων που η εταιρεία εισέπραξε από τον εν λόγω μεταφορέα κατά τη δωδεκάμηνη περίοδο που λήγει την ημέρα κατά την οποία για πρώτη φορά ο μεταφορέας αυτός παρεμποδίσθηκε για κάθε ημέρα ή τμήμα ημέρας (από μεσάνυχτα σε μεσάνυχτα) , μέχρι ανωτάτου ορίου 5 ημερολογιακών ετών, που ο μεταφορέας αυτός παρεμποδίζεται απολύτως να λειτουργήσει,
2. το 1/365 αυτής της αναλογίας των εσόδων που η εταιρεία εισέπραξε από τον μεταφορέα αυτό κατά τη δωδεκάμηνη περίοδο που λήγει, την ημέρα πριν από την οποία ο εν λόγω μεταφορέας για πρώτη φορά περιορίσθηκε κατά τον παραπάνω τρόπο που να αντιπροσωπεύει την αναλογία κατά την οποία περιορίσθηκαν οι επιχειρήσεις μεταφοράς του μεταφορέα για κάθε ημέρα ή τμήμα ημέρας, μέχρι ανωτάτου ορίου 5 ημερολογιακών ετών, που ο εν λόγω μεταφορέας περιορίζεται (αλλά παρεμποδίζεται πλήρως η λειτουργία του) , Οι πληρωμές αυτές θα γίνονται εκ των υστέρων από το Ελληνικό Δημόσιο προς την εταιρεία αεροδρομίου, αναδρομικώς την τελευταία ημέρα κάθε μήνα κατά τη διάρκεια του οποίου ο μεταφορέας παρεμποδίσθηκε ή περιορίσθηκε, αναλόγως της περιπτώσεως.

## 11. ΠΡΑΞΕΙΣ ΑΘΕΤΗΣΗΣ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ .

Η Εταιρεία Αεροδρομίου δεν θα ευθύνεται για οποιαδήποτε παράλειψη ή καθυστέρηση ως προς την τήρηση οποιασδήποτε διατάξεως της σύμβασης - και εάν τούτο δύναται να τύχει εφαρμογής, θα δικαιούται παρατάσεως του χρόνου για την πραγματοποίηση της έναρξης λειτουργίας ή την επίτευξη οποιουδήποτε στόχου ή και των προθεσμιών που επιβάλλονται κατά το μέτρο που οποιαδήποτε τέτοια παράλειψη ή καθυστέρηση αποτελεί άμεση συνέπεια οποιασδήποτε αθέτησης από το Ελληνικό Δημόσιο των υποχρεώσεων του κατά την σύμβαση που έχει υπογραφεί.

## 12. ΚΑΤΟΧΟΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ .

Η εταιρεία αεροδρομίου ή οποιοσδήποτε κάτοχος δικαιώματος αεροδρομίου:

1. δεν μπορεί να υιοθετήσει σε σχέση με όποιες δραστηριότητες αναλαμβάνονται από αυτόν στο αεροδρόμιο , οποιαδήποτε εμπορική πρακτική ή πολιτική τιμών που αδικαιολόγητα δημιουργεί διακρίσεις σε βάρος οποιασδήποτε κατηγορίας χρηστών του αεροδρομίου ή ενός μεμονωμένου χρήστη, ή να εκμεταλλεύεται κακόπιστα τη διαπραγματευτική του θέση έναντι των χρηστών του αεροδρομίου γενικά, ή που προκαλεί άμέσως την αποδοχή από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο πρακτικής με παρόμοια αποτελέσματα,
2. θα υιοθετήσει σε σχέση με τη χορήγηση οποιωνδήποτε δικαιωμάτων αεροδρομίου, οποιοδήποτε πρακτική, η οποία:
  - δημιουργεί αδικαιολόγητα διάκριση σε βάρος προσώπων στα οποία χορηγήθηκε μια κατηγορία τέτοιων δικαιωμάτων,
  - δημιουργεί αδικαιολόγητη διάκριση σε βάρος όποιας κατηγορίας προσώπων που ζητούν τέτοια δικαιώματα ή περιορίζει αδικαιολόγητα τον αριθμό των δικαιωμάτων αυτών που χορηγούνται στην περίπτωση κάποιων ειδικών υπηρεσιών ή διευκολύνσεων.

### **13. ΕΚΧΩΡΗΣΗ ΩΡΑΡΙΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ .**

Η εκχώρηση των ωραρίων πραγματοποίησης πτήσεων στο αεροδρόμιο θα είναι σύμφωνη με τις διεθνείς υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου και τις υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου ή της Εταιρείας αεροδρομίου σύμφωνα με το Δίκαιο που επικρατεί . Υπό τον όρο αυτό, όταν γίνεται εκχώρηση ωραρίων για την πραγματοποίηση πτήσεων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη , α) οι απόψεις της ΥΠΑ και β) ο οδηγός διαδικασιών δρομολογίων της IATA.

Υπό την επιφύλαξη του Κοινοτικού Δικαίου, η εκχώρηση ωραρίων πραγματοποίησης πτήσεων θα πρέπει , μετά από ανταλλαγή απόψεων με την ΥΠΑ, να πραγματοποιείται από επιτροπή καθορισμού διαδικασίας δρομολογίων που θα συσταθεί υπό την αιγίδα της IATA ή άλλης αναλόγου ενώσεως ή επιτροπής που δυνατόν να προταθεί ή να συγκροτηθεί από την (αριθμητική) πλειοψηφία των "αερομεταφορέων" που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια, οι οποίες στην περίπτωση οποιασδήποτε εκχωρήσεως πριν και μετά από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου χρησιμοποιούν τον αερολιμένα του Ελληνικού .

### **14. ΜΗ ΔΥΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ .**

Η Εταιρεία αεροδρομίου αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι, σε περίπτωση που ισχύει κάποιο άλλο άρθρο Δικαίου, το αεροδρόμιο θα είναι ανοικτό υπό ομοιόμορφες συνθήκες για τα αεροσκάφη όλων των κρατών. Ομοιόμορφες συνθήκες, θα ισχύουν επίσης κατά τη χρήση, από αεροσκάφη όλων των κρατών, όλων των διευκολύνσεων αεροναυτιλίας (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνίας και μετεωρολογικών υπηρεσιών) που μπορεί να παρέχονται από την Εταιρεία Αεροδρομίου για λόγους δημόσιας ωφέλειας όπως και για την ασφάλεια και την ταχύτητα της αεροναυτιλίας.

## 15. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ .

Το Ελληνικό Δημόσιο θα εξασφαλίσει ότι, από τότε που θα ξεκινήσει η λειτουργία του αεροδρομίου, η ΟΑ δεν θα έχει, σε όλη την συμβατική περίοδο, κανένα δικαίωμα ή προνόμιο σε σχέση με το αεροδρόμιο, ή δραστηριότητες που διεξάγονται σ' αυτό αεροδρόμιο, μεγαλύτερα από τα δικαιώματα ή προνόμια που απολαύουν οι εμπορικές αεροπορικές εταιρείες γενικά, εκτός από κάποια δικαιώματα ή προνόμια που χορηγούνται στην Ολυμπιακή.

Η Εταιρεία του αεροδρομίου, θα θέσει στη διάθεση της Ολυμπιακής με αντικειμενικά ίσους εμπορικούς όρους, την απαιτούμενη έκταση στο ακίνητο που ευλόγως συμφωνείται μεταξύ τους για τις ανάγκες της Ολυμπιακής, όσον αφορά την κατασκευή κτιρίου κεντρικών γραφείων ή άλλων εγκαταστάσεων και κτιρίων και θα επιτρέψει στην Ολυμπιακή την ανεμπόδιστη πρόσβαση για την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία τους.

Σύμφωνα με την σύμβαση που έχει ήδη υπογραφεί, θα δοθούν στην Ολυμπιακή τέτοια δικαιώματα αεροδρομίου, τα οποία ευλόγως απαιτούνται από αυτήν για να αναλάβει δραστηριότητες σχετικές με τους επιβάτες (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τροφοδοσίας εν πτήσει), τις αποσκευές, τα φορτία κι άλλες δραστηριότητες εδάφους/ράμπας αναφορικά με τα αεροσκάφη της και επιβάτες της, αποσκευές και φορτία που μεταφέρονται με αεροσκάφη της, υπό την προϋπόθεση της καταβολής ενοικίων και τελών (τα οποία θα είναι τέλη αεροδρομίου), για την χρήση από την Ολυμπιακή των εγκαταστάσεων της εταιρείας, τα οποία ενοίκια και τέλη θα συμφωνηθούν μεταξύ της Ολυμπιακής και της Εταιρείας, στην βάση αυτή όπως και για κάθε άλλη αεροπορική εταιρεία που παρέχει αυτές τις υπηρεσίες για λογαριασμό της και βάσει του ότι η Ολυμπιακή δεν θα έχει δυσμενέστερη μεταχείριση συγκριτικά με οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που ασχολείται με την διακίνηση επιβατών, αποσκευών, φορτίων, άλλες δραστηριότητες εδάφους, παροχή υπηρεσιών ράμπας και ότι η Ολυμπιακή δεν θα επιβαρύνεται για τις σχετικές υπηρεσίες, ενώ θα ασκεί τέτοιες υπηρεσίες που θα παρέχονται από την Εταιρεία αεροδρομίου στις αεροπορικές εταιρείες γενικώς.

## 16. ΤΕΛΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ .

Με τον όρο Τέλη αεροδρομίου εννοούμε τα ενοίκια, τέλη ή άλλα δικαιώματα που επιβάλλονται από την Εταιρεία αεροδρομίου για την παροχή ή χρήση των διευκολύνσεων και υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες, ενοίκια, τέλη ή δικαιώματα που επιβάλλονται από την εταιρεία σε σχέση με την κίνηση των επιβατών, την κίνηση οχημάτων ή σιδηροδρόμων προς και από το αεροδρόμιο ή εντός του χώρου του αεροδρομίου, ή άλλα ενοίκια τέλη ή δικαιώματα που θεωρούνται από την σύμβαση ότι αποτελούν τέλη αεροδρομίου, υπό τον όρο ότι τα τέλη δεν θα περιλαμβάνουν επιβαρύνσεις ή αμοιβές που επιβάλλονται από οποιοδήποτε πρόσωπο για την παροχή:

- υπηρεσιών διακίνησης επιβατών (συμπεριλαμβανομένης της τροφοδοσίας εν πτήσει),
- εξυπηρέτησης ή ανεφοδιασμού αεροσκαφών σε καύσιμα,
- υπηρεσιών διακίνησης αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου ή άλλων υπηρεσιών εδάφους / ράμπας,
- οποιασδήποτε άλλης υπηρεσίας διαθέσιμης στο αεροδρόμιο, εφόσον σε κάθε περίπτωση η εν λόγω υπηρεσία παρέχεται ή παρείχεται εντός των τελευταίων 45 ημερών από δύο τουλάχιστον πρόσωπα (από τα οποία κανένα δεν είναι συγγενές Νομικό Πρόσωπο του άλλου, αλλά από τα οποία το ένα δυνατόν να είναι η Εταιρεία αεροδρομίου ή συγγενές Νομικό Πρόσωπο) .

Όταν η Εταιρεία αεροδρομίου καθορίζει ή/και επιβάλλει Τέλη αεροδρομίου, θα ενεργεί κατά τρόπο που να μην αντιβαίνει στις διεθνείς υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου και που είναι σύμφωνος με τη Σύμβαση του Σικάγου. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του Κοινοτικού Δικαίου, η Εταιρεία αεροδρομίου θα είναι ελεύθερη -κατά την απόλυτη και αδέσμευτη κρίση της, χωρίς περαιτέρω έγκριση, εξουσιοδότηση ή άδεια- για τις διευκολύνσεις και τις υπηρεσίες που παρέχονται στο αεροδρόμιο.

Οι "αερομεταφορείς" που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο θα βαρύνονται τελικώς με πλήρη και εύλογη συμμετοχή στα έξοδα παροχής όλων των



διευκολύνσεων και υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες. Δεν θα πρέπει να επιβάλλονται τέλη κατά τρόπο που να αποθαρρύνει την χρησιμοποίηση των αναγκαίων για την ασφάλεια διευκολύνσεων και υπηρεσιών. Γενικότερα, αερομεταφορείς και επιβάτες δεν θα επιβαρύνονται για διευκολύνσεις και υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούν.

Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο για μη εμπορικούς σκοπούς και ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο, τον Στρατό, την Αστυνομία, τα Τελωνεία ή οποιαδήποτε άλλη Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία (εκτός της Ολυμπιακής ή άλλου τακτικού αερομεταφορέα) ή από οποιοδήποτε άλλο κράτος, το ΝΑΤΟ, τα Ηνωμένα Έθνη ή τον Ερυθρό Σταυρό, θα απαλλάσσονται από τα Τέλη αεροδρομίου υπό τον όρο ότι, εξαιρουμένης της περιπτώσεως εκτάκτου ανάγκης, τα αεροσκάφη αυτά δεν θα διαταράσσουν αδικαιολόγητα την κανονική, από πλευράς εισπράξεως εσόδων, λειτουργία του αεροδρομίου.

## **ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

### **1. ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ .**

Ο εξοπλισμός αεροναυτιλίας του αεροδρομίου θα αποκτηθεί, εγκατασταθεί, αναβαθμιστεί ή αντικατασταθεί κατ' επιλογή της ΥΠΑ, είτε με δαπάνες της εταιρείας αεροδρομίου, είτε με δαπάνες της ΥΠΑ. Ο εξοπλισμός αυτός θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο συμβατός με τον υπάρχοντα εξοπλισμό και τα συστήματα που χρησιμοποιεί η ΥΠΑ. Η Εταιρεία αεροδρομίου δεν θα ευθύνεται έναντι οποιουδήποτε προσώπου σε σχέση με τον εξοπλισμό ή την εγκατάσταση ή λειτουργία του. Θα συμβουλευούνται η μία την άλλη σε σχέση με την απόκτηση, εγκατάσταση, αναβάθμιση ή αντικατάσταση του αεροναυτιλιακού υλικού.

## **2. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ .**

Η ΥΠΑ καθ' όλη τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου, δηλαδή του χρόνου ανάμεσα στην έναρξη λειτουργίας και μίας ορισμένης ημερομηνίας που έχει καθορισθεί ως δοκιμαστική περίοδος λειτουργίας, θα συντηρεί και επισκευάζει τον εξοπλισμό με δικά της έξοδα.

## **3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ .**

Η ΥΠΑ θα αναλάβει την λειτουργία όλου του εξοπλισμού και την παροχή όλων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (συμπεριλαμβανομένων του ελέγχου προσέγγισης , του ελέγχου του αεροδρομίου, των υπηρεσιών διαχείρισης του χώρου αεροσταθμεύσεως και του γραφείου πληροφοριών NOTAM), καθώς και των υπηρεσιών αεροναυτιλιακών τηλεπικοινωνιών στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο, το δε Ελληνικό Δημόσιο θα είναι υπεύθυνο για τη παροχή μετεωρολογικών υπηρεσιών.

## **4. ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ .**

Αν η ΥΠΑ απαιτεί να εγκαταστήσει στο αεροδρόμιο με δικά της έξοδα, οποιαδήποτε ραντάρ, εξοπλισμό, κτίρια, έργα ή εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εν πτήσει, στη μεγαλύτερη δυνατή έκταση, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στην ΥΠΑ να πράξει αυτό, υπό τον όρο ότι θα καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια σε σχέση με τα ανωτέρω ώστε να μειώσει στο ελάχιστο οποιαδήποτε διατάραξη των λειτουργιών του αεροδρομίου που αποφέρουν έσοδα.

## **5. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται ότι, η ΥΠΑ -εκτός των όσων ορίζονται- θα εγκαταστήσει και θα θέσει σε λειτουργία με δικά της έξοδα όλο τον εξοπλισμό

που θα χειρίζεται εκάστοτε, τόσο στο αεροδρόμιο όσο και στον υπάρχοντα εξοπλισμό αεροναυτιλίας και στα συστήματα που χειρίζεται.

## **6. ΤΕΛΗ .**

Το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται ότι, τα τέλη που θα επιβληθούν από την ΥΠΑ στους αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο για τις παρεχόμενες από αυτήν υπηρεσίες τις σχετικές με τις αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και μετεωρολογικές υπηρεσίες, θα είναι εύλογα και ανάλογα κατ' είδος με τα καταβαλλόμενα τέλη σε άλλους διεθνείς αερολιμένες της Κοινότητας για παρόμοιες υπηρεσίες και δεν θα υπερβαίνουν εκείνα που θα καταβάλλονται σ' αυτά, με αντικειμενικά ίσους όρους υπό την προϋπόθεση ότι ανεξαρτήτως από τα παραπάνω, η ΥΠΑ θα έχει πάντοτε το δικαίωμα να εισπράττει τις πραγματικές δαπάνες για την παροχή των υπηρεσιών.

## **7. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ**

Το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται ότι, η ΥΠΑ θα συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους των συμφωνιών που έγιναν μεταξύ της εταιρείας αεροδρομίου και της ΥΠΑ, σχετικά με την αγορά ή μίσθωση εξοπλισμού από ή προς την ΥΠΑ και ότι θα αποζημιώνει την εταιρεία για κάθε παράλειψη συμμόρφωσής της.

## **8. ΠΑΥΣΗ .**

Η ΥΠΑ μπορεί να επιλέξει εγγράφως και μετά από εύλογη προειδοποίηση να καταγγέλει μερικές ή όλες από τις υποχρεώσεις της και υπηρεσίες που παρέχει και οι οποίες αναφέρονται στην σύμβαση, οπότε το Ελληνικό Δημόσιο με δικά του έξοδα και δαπάνες θα διασφαλίσει τη συνέχιση της παροχής των υπηρεσιών αυτών από ένα ή άλλα αρμόδια πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και έχουν εμπειρία στα εν λόγω ζητήματα και είναι αποδεκτά από την

Εταιρεία Αεροδρομίου και που μπορεί να εδρεύουν στο αεροδρόμιο ή σε οποιονδήποτε άλλο τόπο. Η ΥΠΑ δεν θα παύσει να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές έως ότου ο επιχειρησιακός έλεγχος επ' αυτών μεταβιβασθεί στον διάδοχο ή στους διαδόχους. Μολις λάβει χώρα αυτή η καταγγελία και μεταβίβαση, ο διάδοχος θα αναλάβει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της ΥΠΑ εκτός από τις υφιστάμενες κατά τον χρόνο αυτόν υποχρεώσεις της, και θα καταβάλλει στην Εταιρεία αεροδρομίου τα οφειλόμενα για τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας του αεροδρομίου.

## **9. ΑΝΕΥΘΥΝΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ .**

Η Εταιρεία δεν θα ευθύνεται για οποιεσδήποτε ενέργειες ή παραλείψεις της ΥΠΑ κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της και δεν θα καταλογίζεται ευθύνη, ούτε αστική ούτε ποινική. Το Ελληνικό Δημόσιο θα αποζημιώσει την εταιρεία για όλα της τα έξοδα, αξιώσεις, απώλειες και αποζημιώσεις, στις οποίες υπεβλήθη η εταιρεία σχετικά με τέτοια ή επικαλούμενη ευθύνη.

## **ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ**

1. Η ΥΠΑ δύναται να θεσπίζει και να υιοθετεί κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν το αεροδρόμιο και τη χρήση, κίνηση, λειτουργία, απόδοση ή συντήρηση αυτού και όποια άλλα ζητήματα αφορούν τις πτήσεις και ελιγμούς των αεροσκαφών εντός της Ελλάδας ή στο Αεροδρόμιο και η εταιρεία θα συμμορφώνεται από κάθε άποψη με τους κανόνες αυτούς.
2. Η Εταιρεία θα υπόκειται σε παρακολούθηση , επιθεώρηση και συνεχή ρυθμιστικό έλεγχο από την ΥΠΑ σχετικά με την χρήση, κίνηση, συντήρηση, λειτουργία και απόδοση του αεροδρομίου καθώς και τη συνεχή συμμόρφωση με τους όρους της συμβάσεως.

3. Οποιοσδήποτε κανόνας, κανονισμός, πρότυπο και συνιστώμενη πρακτική ή διαδικασία της ΥΠΑ θα εφαρμοζείται ως προς την εταιρεία αεροδρομίου ή το αεροδρόμιο, μόνο κατά το μέτρο που:

- αναφέρεται σε θέμα που καλύπτεται και δεν είναι περισσότερο επαχθής από οποιαδήποτε από τα πρότυπα ή
- κανόνας, κανονισμοί που έχουν ουσιαστικά το ίδιο αποτέλεσμα τυγχάνουν εφαρμογής σε δύο ή περισσότερους διεθνείς αερολιμένες, που εξυπηρετούν 5 εκ. επιβάτες ή και περισσότερους κατ' έτος, ή στους εκμεταλλευόμενους αυτούς σε δύο ή περισσότερες διαφορετικές χώρες της Κοινότητας (εκτός Ελλάδας), ή
- δεν ισχύουν οι δύο παραπάνω παράγοντες, εάν το Ελληνικό Δημόσιο που φέρει τα επί πλέον έξοδα για τη συμμόρφωση με τους εν λόγω κανόνες, είναι να αποζημιώνει την εταιρεία αεροδρομίου για τις συνέπειες τέτοιων κανόνων.

4. Η ΥΠΑ μπορεί να τροποποιήσει, να προσθέσει νέους όρους, να επιβάλλει άλλους, να αναστείλει οποιοσδήποτε άδειες που παραχώρησε ή οποιαδήποτε αντικατάσταση ή άλλη άδεια που χορηγήθηκε από αυτή σε σχέση με το αεροδρόμιο ή τμήμα του σύμφωνα με τους ισχύοντες κατά το χρόνο αυτό κανόνες της, λόγω επανειλημμένης ουσιώδους παράβασης ή αθέτησης σχετικά με την ασφάλεια ή προστασία, το αεροδρόμιο κλείσει ή ουσιαστικά παύσει να δέχεται εμπορική αεροπορική κίνηση για περισσότερες της ΥΠΑ προς την Εταιρεία δια της οποίας απαιτείται το άνοιγμα του ή η λειτουργία του αεροδρομίου και η Εταιρεία έπαυσε να καταβάλλει εύλογες προσπάθειες για να ανοίξει εκ νέου ή κατά περίπτωση, να δεχθεί εμπορική δραστηριότητα το αεροδρόμιο εντός του ευλόγως συντομότερου χρονικού διαστήματος.

5. Το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται (επιφυλασσόμενου του Κοινοτικού Δικαίου) ότι, δεν θα εισάγει -σε σχέση με το αεροδρόμιο- οποιονδήποτε νόμο, κανόνα, κανονισμό, πρότυπο, συνιστώμενη πρακτική ή διαδικασία που θα έχουν σαν αποτέλεσμα, την παρεμπόδιση ή τον περιορισμό της λειτουργίας του κατά τις νυχτερινές ώρες, την απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών σ' αυτό κατά τις

νυχτερινές ώρες, σε όποιο χρόνο προ της χρησιμοποιήσεως του από 30 εκατ. τουλάχιστον επιβάτες από αέρος (αφίξεις και αναχωρήσεις, συμπεριλαμβανομένων και των τράνζιτ) για οποιαδήποτε μετέπειτα, εκτός αν το ίδιο ισχύει σε όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας και το Ελληνικό Δημόσιο θα αποζημιώσει την εταιρεία για τις όποιες συνέπειες αθέτησης των υποχρεώσεων του.

6. Η ΥΠΑ τότε μόνο μπορεί να ανακαλέσει όποια άδεια χορηγήθηκε ή δόθηκε για αντικατάσταση, καθώς και όποια άδεια χορηγήθηκε από αυτήν σε σχέση με το αεροδρόμιο ή οποιοδήποτε τμήμα του, αν καταγγεληθεί η παρούσα σύμβαση.

### ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Το Ελληνικό Δημόσιο, η ΥΠΑ ή και κάθε άλλη αρμόδια Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία, μπορούν εκάστοτε να θεσπίζουν και να υιοθετούν κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές και διαδικασίες που αφορούν:

α. την ασφάλεια και προστασία και

β. τα τελωνεία, αλλοδαπούς, ασφάλεια, δημόσια τάξη, αστυνόμευση, δημόσια υγεία, καραντίνα, κτηνιατρικές και φυτοπαθολογικές υπηρεσίες, μεταφορά, κίνηση, ελέγχου του αεροδρομίου ή της εναέριας κυκλοφορίας, πυροσβεστική υπηρεσία νοσοκομειακών οχημάτων καθώς και όποιες άλλες υπηρεσίες ανάγκης.

Η Εταιρεία θα τηρεί, με δικές της δαπάνες, πρόγραμμα ασφαλείας και προστασίας που θα είναι σύμφωνο με τους κανόνες, κανονισμούς, πρότυπα, πρακτικές και διαδικασίες που θα τυγχάνουν εκάστοτε εφαρμογής ως προς την Εταιρεία. Η Εταιρεία θα συμμορφώνεται από κάθε άποψη, επίσης, με τους κανόνες και θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα σε σχέση με αυτά.

Το Ελληνικό Δημόσιο θα καταβάλλει κάθε δαπάνη οποιουδήποτε μέτρου ασφαλείας που τυγχάνει εφαρμογής στο αεροδρόμιο είτε από το Ελληνικό Δημόσιο είτε από οποιαδήποτε άλλη Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία ή κατόπιν αιτήσεώς τους

και το οποίο μέτρο υπερβαίνει τις εκάστοτε απαιτήσεις του προγράμματος ασφαλείας και προστασίας που εφαρμόζεται από την Εταιρεία του αεροδρομίου. Μη λαμβανομένης υπόψη όποιας άλλης διάταξης της σύμβασης, η Εταιρεία δεν θα ευθύνεται για την αστυνόμευση και τη στρατιωτική άμυνα του αεροδρομίου ή για το κόστος τους -για το οποίο ευθύνεται το Ελληνικό Δημόσιο- ή για το κόστος οποιασδήποτε ασφάλειας για την οποία ευθύνεται ο Ελληνικός Αερολιμένας.

Θα τυγχάνει εφαρμογής ως προς την εταιρεία αεροδρομίου ή το αεροδρόμιο, οποιοσδήποτε κανόνας, μόνο κατά το μέτρο που:

- ισχύει όχι μόνο στα αεροδρόμια, αλλά γενικά στην Ελλάδα, για τις περιπτώσεις αστυνόμευσης, δημόσιας τάξης, δημόσιας υγείας και οδικής κυκλοφορίας.
- αναφέρεται σε ζήτημα που καλύπτεται από τα πρότυπα και δεν είναι επαχθή από οποιαδήποτε από αυτά,
- τυγχάνουν εφαρμογής σε δύο ή περισσότερους επιβάτες κατ' έτος ή στους εκμεταλλευόμενους αυτούς σε δύο ή περισσότερες διαφορετικές χώρες της Κοινότητας εκτός της Ελλάδας, κανόνας, κανονισμός, πρότυπο ή συνιστώμενη πρακτική ή διαδικασία που έχουν ουσιαστικά παρόμοια αποτελέσματα.
- το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει τα επιπλέον έξοδα για την συμμόρφωση με τους κανόνες και αποζημιώνει την εταιρεία έναντι των ανωτέρω συνεπειών. Για να εξασφαλιστεί συνεχής συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, το αεροδρόμιο θα υπόκειται σε παρακολούθηση και περιοδική επιθεώρηση από την ΥΠΑ και άλλους αρμόδιους οργανισμούς.

## **ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ**

Αν η ΥΠΑ, οποτεδήποτε μετά την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, θεωρεί ότι υφίσταται σοβαρή απειλή για την ασφάλεια ή την προστασία στο αεροδρόμιο ή σε σχέση με αυτό ή την λειτουργία του, μπορεί (θεωρώντας ότι

υπάρχει ικανός χρόνος και ότι η εταιρεία είναι ικανή να μετριάσει ή να αποτρέψει αυτήν την απειλή) να ειδοποιήσει την Εταιρεία και να απαιτήσει την άμεση λήψη μέτρων για τον μετριασμό ή τον αποκλεισμό της απειλής. Αν η ΥΠΑ θεωρεί ότι ο χρόνος δεν επαρκεί ή ότι η Εταιρεία δεν διαθέτει τη σχετική ικανότητα, αν δεν λύσει το πρόβλημα εντός της χρονικής περιόδου που η ΥΠΑ θεωρεί πρόσφορη, τότε η ΥΠΑ δύναται να λάβει τα μέτρα εκείνα που κρίνει επιθυμητά, ώστε να μετριάσει ή αποκλείσει την απειλή (συμπεριλαμβανομένου ενδεικτικώς του κλεισίματος ή της αναστολής της λειτουργίας του) ή δύναται να προσλάβει άλλους προς τούτο. Οποιοσδήποτε ενέργειες στις οποίες θα προσφύγει η ΥΠΑ, θα βαρύνουν την εταιρεία ή οποία θα αποζημιώνει την ΥΠΑ για κάθε έξοδο, το οποίο υπέστη η ΥΠΑ ή όποια Ελληνική Δημόσια Υπηρεσία ή άλλως σαν επακόλουθα αυτών.

Αν η Εταιρεία θεωρεί ότι τα μέτρα που ελήφθησαν από την ΥΠΑ -ή την εταιρεία μετά από αίτημα της ΥΠΑ- δεν ήταν αναγκαία για να εξαλείψουν ή να μειώσουν σοβαρή απειλή για την προστασία ή την δημόσια ασφάλεια στο αεροδρόμιο ή σε σχέση με αυτό ή ότι δεν υπήρξε τέτοια απειλή, τότε η Εταιρεία δύναται να φέρει το θέμα προς επίλυση μέσω του διαιτητή. Αν ο διαιτητής αποφανθεί τελικά υπέρ της Εταιρείας, το Ελληνικό Δημόσιο θα αποζημιώσει την Εταιρεία έναντι των συνεπειών εκ της δράσεως που ανέλαβε η ίδια ή μετά από αίτηση της ΥΠΑ και αυτή δεν θα έχει αξίωση κατά της Εταιρείας για έξοδα, αποζημίωση ή άλλως. Το Ελληνικό Δημόσιο θα ευθύνεται και θα καταβάλλει τα έξοδα για την αστυνόμευση και την άμυνα του αεροδρομίου.



## **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

Οι απαιτήσεις για δάπεδα προσγειώσεως αναπτύχθηκαν σταθερά και παράλληλα με την εξέλιξη των τύπων των αεροπλάνων και τη χρησιμοποίησή τους για στρατιωτικούς και πολιτικούς σκοπούς. Λίγο πριν από το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο το απαιτούμενο μήκος προσγειώσεως ή απογειώσεως ήταν 600 μέτρα περίπου. Τα περιθώρια ασφαλείας, αναγκαία π.χ. για την περίπτωση βλάβης ενός κινητήρα, δεν ήταν ξεκαθαρισμένα. Έτσι, και σε όσες περιπτώσεις είχαν αναπτυχθεί σημαντικές για την εποχή δραστηριότητες εξυπηρητήσεως επιβατών, οι αερολιμένες εκείνου του καιρού ήταν μικροί. Στο Παρίσι, το Λονδίνο και στην Νέα Υόρκη, η έκτασή τους μόλις ξεπερνούσε τα 2.000 στρέμματα. Σπάνια οι διάδρομοι είχαν άκαμπτα οδοστρώματα και γενικά οδοστρώματα αντοχής. Στο Βερολίνο ο αερολιμένας Τέμπελχοφ, που κατασκευάστηκε το 1929, είχε εξελιχθεί σε κέντρο με κοινωνικές δραστηριότητες. Λειτουργούσαν εστιατόρια, δώματα παρακολούθησεως της κίνησης του αερολιμένα και κυρίως των αεροσκαφών που προσέλκυε το ειδικό ενδιαφέρον των επισκεπτών.

Ηδη από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας οι επισκέπτες έφθασαν τις 750.000. Ανάλογη κίνηση επισκεπτών παρουσίαζαν και οι αερολιμένες Λε Μπουρζέ και Λά Γκουάρντια της Νέας Υόρκης. Οι περιορισμένες απαιτήσεις σε έκταση συνέβαλαν ουσιαστικά στην τοποθέτηση των αεροδρομίων της εποχής προ του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου σε πολύ κοντινές αποστάσεις από τα αστικά κέντρα. Έτσι οι απαιτήσεις για πολύ μεγαλύτερες εκτάσεις που γεννήθηκαν με την θεαματική αύξηση της κίνησης μεταπολεμικά και με την εισαγωγή των νέων τύπων αεροπλάνων, οδήγησαν σε σημαντικά προβλήματα. Σε πολλές περιπτώσεις, οι αερολιμένες εγκαταλείφθηκαν ή περιορίστηκε η χρήση τους πάρα πολύ και κατασκευάστηκαν παράλληλα νέοι αερολιμένες, όπως για παράδειγμα το Παρίσι, που σήμερα έχει το Ορλύ, την Αθήνα, όπου το Τατόι άλλαξε χρήση και ο αερολιμένας της πόλεως αναπτύχθηκε στο Ελληνικό, και άλλα.

Στη μεταπολεμική τους ανάπτυξη οι μεγάλοι διεθνείς αερολιμένες εξακολουθούν να αποτελούν πόλους έλξεως παράλληλων δραστηριοτήτων. Έτσι

παρατηρείται και σήμερα η συγκέντρωση στους χώρους του αεροσταθμού εμπορικών κυρίως δραστηριοτήτων. Παράλληλα, στον περίγυρο του αερολιμένα είναι συχνή η ανάπτυξη ξενοδοχειακών μονάδων. Ωστόσο, αριθμητικά τουλάχιστον, ο τύπος του απλού αεροδρομίου με διάδρομο χωρίς πάντοτε επίστρωση οδοστρώματος, με κάποιο μικρό οίκημα για πύργο ελέγχου και με στοιχειώδη αεροναυτιλιακά βοηθήματα, εξακολουθεί να είναι ο συνηθέστερος. Στην ιστορική τους εξέλιξη τα αεροδρόμια αναπτύχθηκαν σε ποικιλία τύπων. Από τα μη στρατιωτικά αεροδρόμια, ο γνωστότερος είναι ο τύπος του διεθνούς αερολιμένα. Παράλληλα όμως έχουν αναπτυχθεί τύποι πολύ μικρότερων απαιτήσεων για κάλυψη ποικίλων αναγκών. Ως παραδείγματα μνημονεύονται τα αεροδρόμια μικρών πόλεων κατάλληλα για μικρή κίνηση εσωτερικού, τα αεραθλητικά, τα ορεινά, τα ιδιωτικά αεροδρόμια κ.λ.π. Στη δεκαετία του 1970 ξεκίνησε η ανάπτυξη των αεροδρομίων για αεροσκάφη βραχείας απογειώσεως - προσγειώσεως.

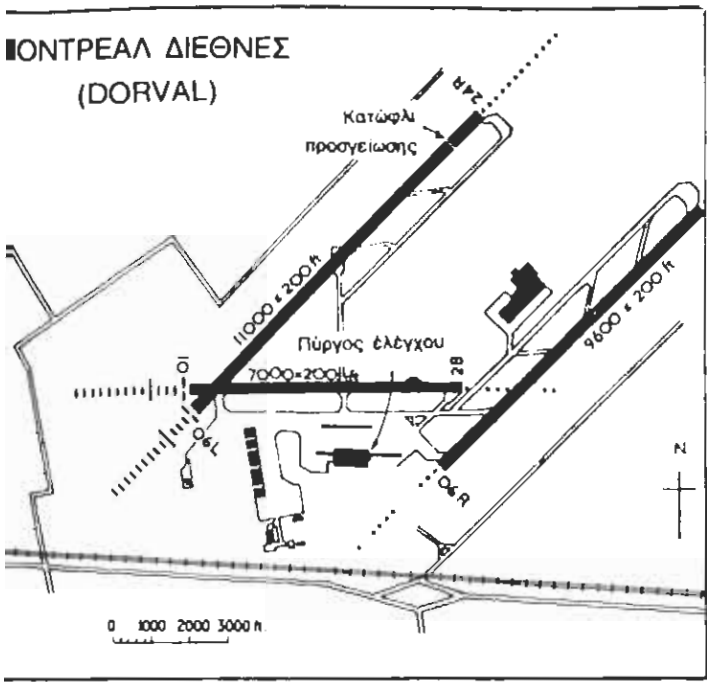
Στην περίοδο μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, και ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1960 και μετά, σημειώθηκε μια θεαματική ανάπτυξη του αεροδρομιακού συστήματος της Ελλάδας. Ηδη από την αρχή της δεκαετίας του 1970, πέντε ελληνικοί αερολιμένες (Αθηνών, Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Ρόδου) λειτουργούσαν ως διεθνείς, ενώ αρκετοί άλλοι είχαν την υποδομή για τη προσγείωση - απογείωση μεγάλων σύγχρονων αεροσκαφών.

Ο αερολιμένας των Αθηνών στο Ελληνικό παρουσίασε θεαματικές εξελίξεις σε επιβατική κίνηση εσωτερικού και κυρίως εξωτερικού. Είναι χτισμένος σε απόσταση 12 χλμ. από την Αθήνα και καλύπτει γύρω στα 5.000 στρέμματα, περίπου. Διαθέτει τρεις διαδρόμους προσγειώσεως, μαζί με βοηθητικούς, όπου ο μεγαλύτερος έχει μήκος 3.500 μέτρα. Ο χώρος για το αεροδρόμιο διαλέχτηκε το 1936 και άρχισε να λειτουργεί για πρώτη φορά το 1938, με ένα μικρό διάδρομο. Ένας δεύτερος διάδρομος, μήκους 1.800 μέτρων, δημιουργήθηκε στη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Σημαντικά έργα υποδομής έγιναν στη πενταετία 1945-1950. Το 1950 αγοράστηκαν εκτάσεις ανατολικά και νοτιοανατολικά. Νέα έργα άρχισαν το 1962 με σχέδια του Tero Saarinen. Σημαντικά έργα έγιναν και την τελευταία πενταετία (1990-1995) με σκοπό τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων και των κτιρίων.

Γύρω στο τέλος της δεκαετίας του 1970, ξεπέρασε τους 10.000.000 επιβάτες τον χρόνο, από τους οποίους τα 2/3 περίπου ήταν επιβάτες εξωτερικού, ενώ 20 περίπου ελληνικοί αερολιμένες πρόσφεραν εξυπηρέτηση σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη. Στον αριθμό αυτό δεν περιλαμβάνονται μικρότερα αεροδρόμια ή αεροδρόμια καθαρά στρατιωτικά. Εκτός από τη διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων, χρησιμεύουν και για την εκπαίδευση και διακίνηση αεροσκαφών αεροπορικών ομίλων, αερολεσχών, καθώς και ιδιωτικών αεροπλάνων.

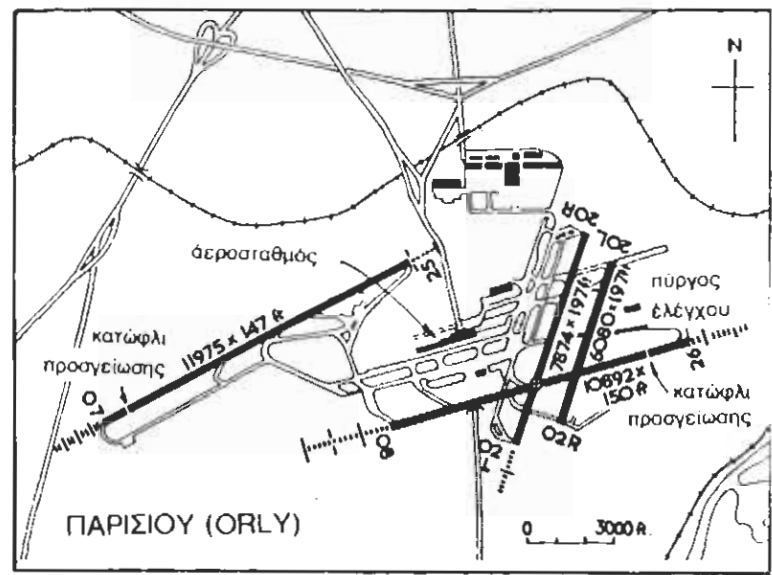


• Έτος ίδρυσης: 1919 (έκσυγχρονισμός: 1941 και 1960). Κατηγορία: A1.  
 • Ή: Μόντρεαλ (Καναδάς). Ύψόμετρο: 36 m. Διαδρομοί: 3, 1) 06L/24R: 2700m x 60m, 2) 06R/24L: 3050m x 60m, 3) 10/28: 2135m x 60m. Θερμοκρασία: 22,7° C. Έπιβάτες τό 1964: 2.300.000, 1966: 4.000.000.



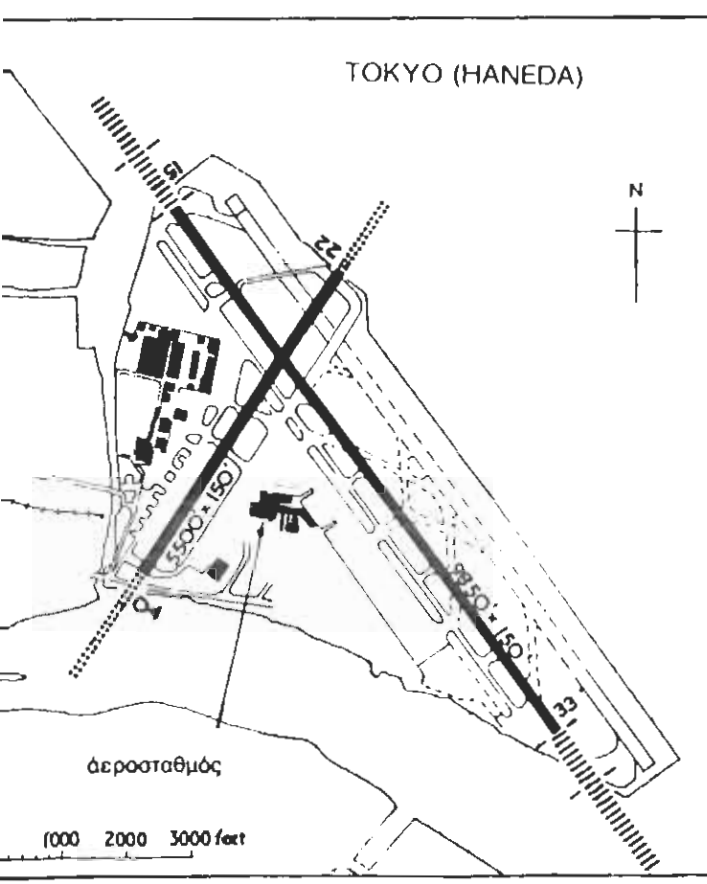
• Έτος ίδρυσης: 1939 (έκσυγχρονισμός: 1961). Κατηγορία: A1. Θέση: 15 km N των Παρισίων (Γαλλία). Ύψόμετρο: 89m. Διαδρομοί: 4, 1) 07/25: 3650m x 45m, 2) 08/26: 3320m x 60m, 3) 02L/20R: 2400m x 60m, 4) 02R/20L: 1855m x 60m. Έκταση: 10,8 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία 21° C. Έπιβατική κίνηση: 1966: 5.700.000 έπιβ., 1973: 14.400.000 έπιβ.

• Τό Παρίσι έξυπηρετείται από τρία αεροδρόμια: 1) τό Όρλύ (ORLY), 2) τό Λέ Μπουρζέ (LE BOURGET) και τό 3) Κ. Ντε Γκαόλ (CHARLES DE GAULLE) (άπό τό 1976).

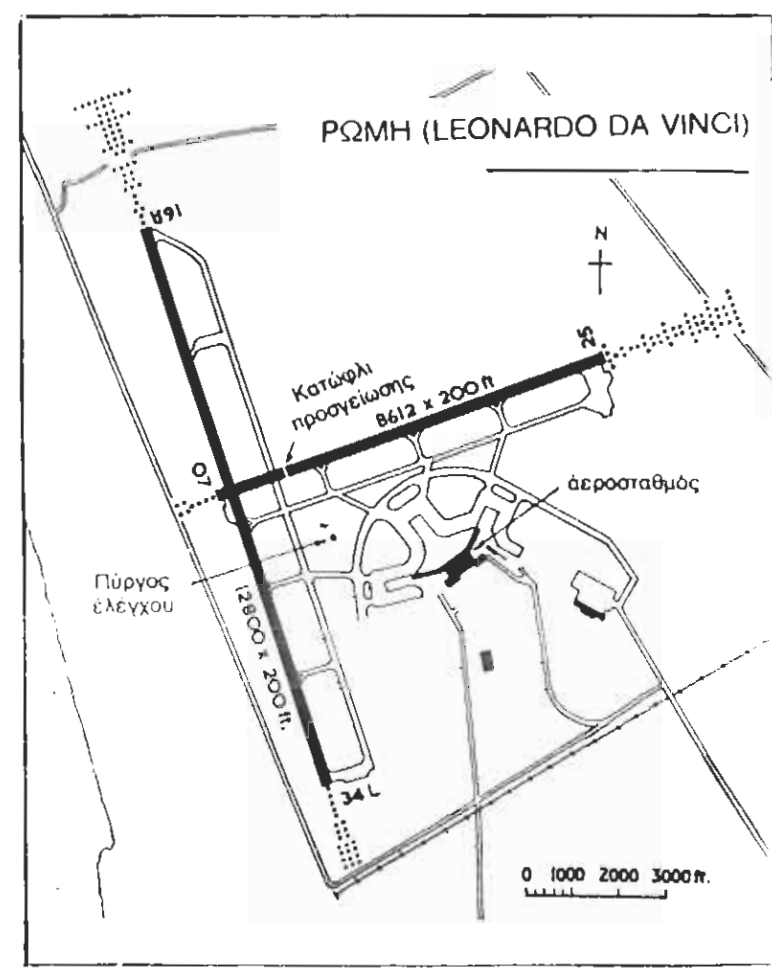


• Έτος ίδρυσης: 1931 (έκσυγχρονισμός: 1952 και 1964). Κατηγορία: A.  
 • Ή: Πλωτό αεροδρόμιο, στό λιμάνι του Τόκιο (Ίαπωνία). Ύψόμετρο: 2m. Διαδρομοί: 3, 1) 15R/33L: 3000m x 45m, 2) 04/22: 1675m x 45m, 3) 13/31R: 3150m x 60m. Έκταση: 3,5 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 28° C. Έπιβάτες τό 1964: 3.900.000, 1966: 4.500.000.

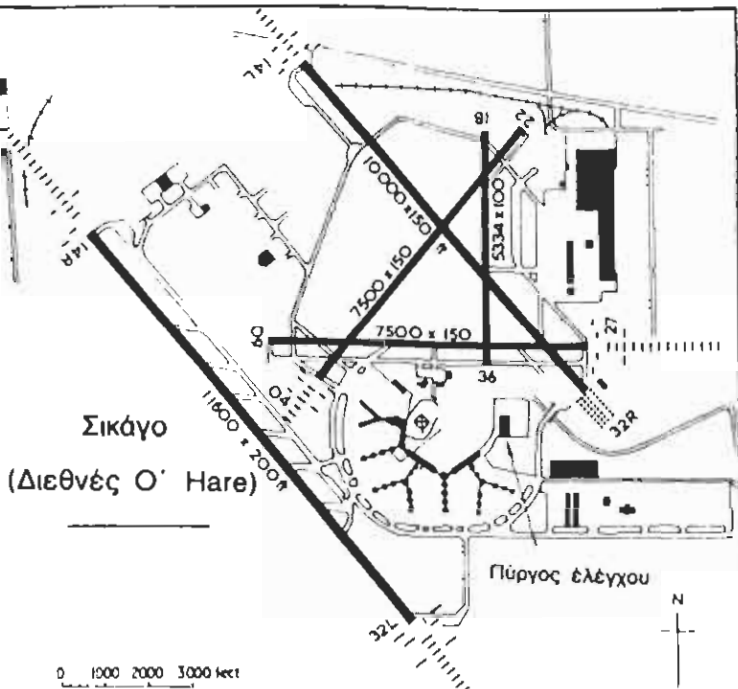
• Ήδη τό νέο αεροδρόμιο Τόκιο (NARITA) είναι έτοιμο γιά λειτουργία έντός του 1978.



• Έτος ίδρυσης: 1961. Κατηγορία: A1. Θέση: 30 km από τή Ρώμη (Ίταλία). Ύψόμετρο: 2m. Διαδρομοί: 2, 1) 16R/34L: 3900m x 60m, 2) 07/25: 2635m x 60m. Έκταση: 15,5 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 26° C. Έπιβατική κίνηση: 1964: 2.900.000 έπιβ., 1966: 4.800.000 έπιβ.

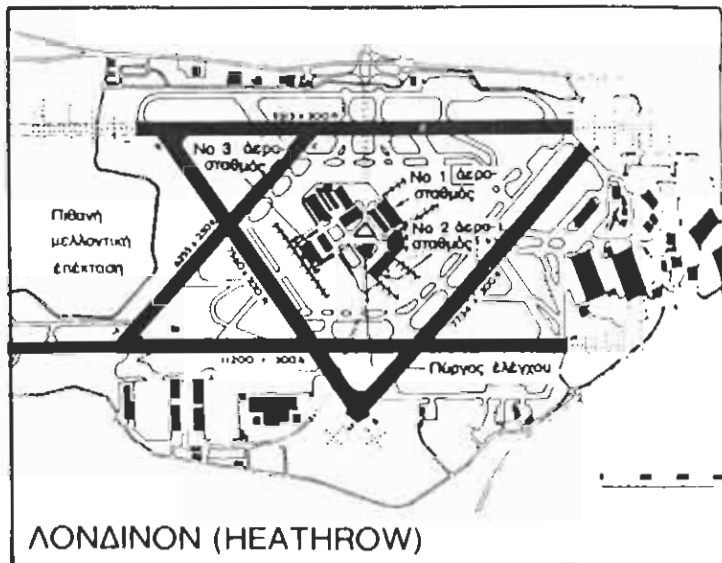


Έτος ίδρυσης: 1940 (εκαυχρονισμός: 1959). Κατηγορία: Α1. Θέση: Σικάγο (Η.Π.Α.). Ύψόμετρο: 204m. Διαδρομές: 6, 1) 14R/32L: 3535mx45m, 2) 14L/32R: 3050mx45m, 3) 04/22: 2285mx45m, 4) 09/27: 285mx45m, 5) 18/36: 1625mx30m, 6) : 3050mx45m. Έκταση: 5,5 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 1964: 16.100.000 έπιβ., 1967: 2.000.000 έπιβ., 1972: 33.000.000 έπιβ.

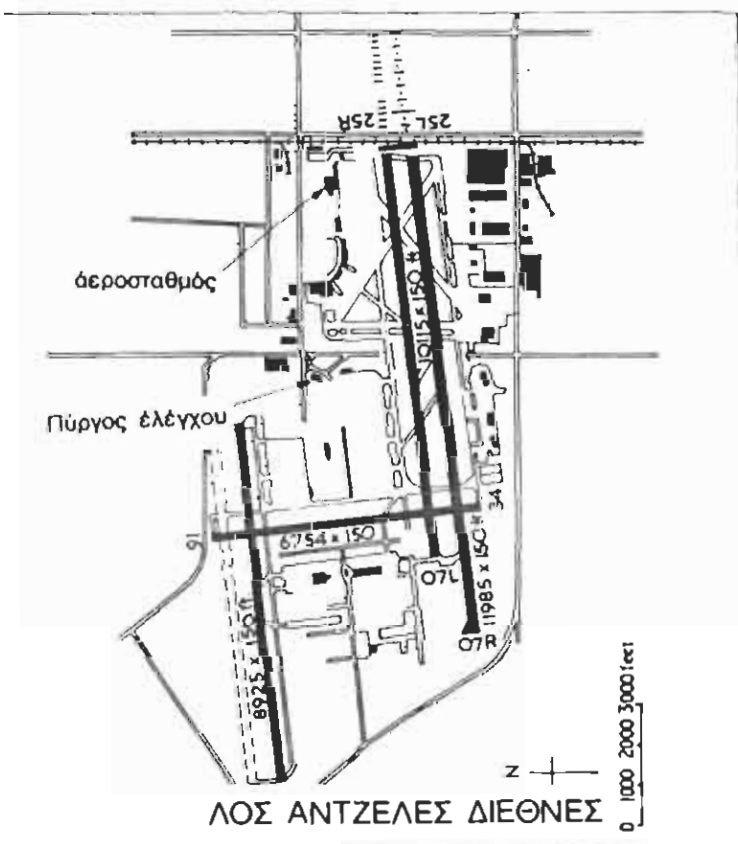


Έτος ίδρυσης: 1943 (εκαυχρονισμός: 1955). Κατηγορία: Α1. Θέση: 24 km Δυτικά του Λονδίνου (Αγγλία). Ύψόμετρο: 24m. Διαδρομές: 1) 10R/28L: 3660mx90m, 2) 10L/28R: 3900mx90m, 3) 05R/23L: 2100mx90m, 4) 05L/23R: 1905mx75m, 5) 33L/15R: 2300mx90m. Έκταση: 12,2 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 1964: 10.700.000 έπιβ., 1967: 8.200.000 έπιβ., 1970: 20.780.000 έπιβ., 1972: 22.080.000 έπιβ., 1973: 3.500.000 έπιβ.

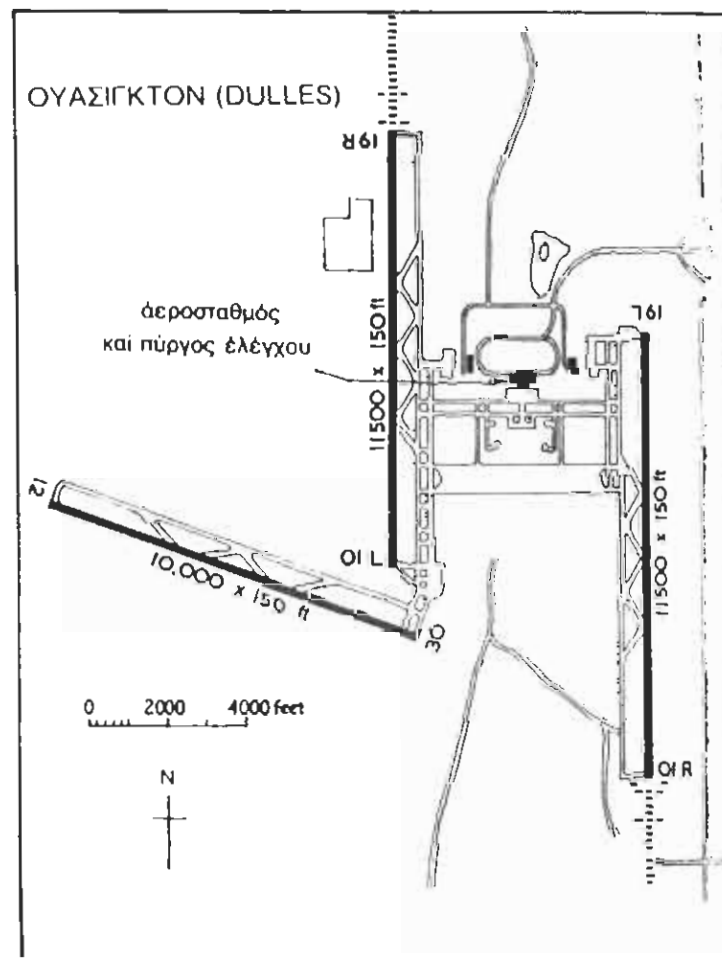
\* Τό Λονδίνο εξυπηρετείται και από τό LONDON (GATWICK) παλιότερα δέ και από τό LONDON (STANSTED).



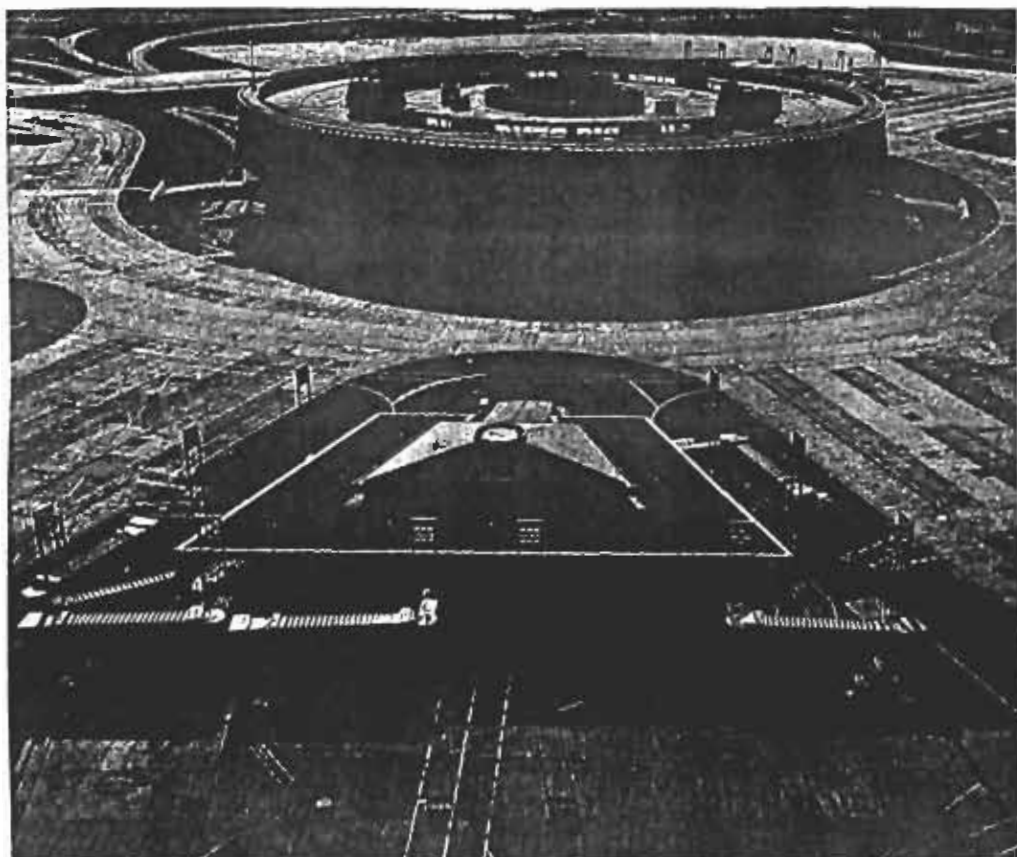
Έτος ίδρυσης: 1927 (εκαυχρονισμός: 1957). Κατηγορία: Α1. Θέση: 32 km από τό Λός Άντζελες (Los Angeles) (Η.Π.Α.). Ύψόμετρο: 39m. Διαδρομές: 4, 1) 07R/25L: 3660mx60m, 2) 07L/25R: 3085mx45m, 3) 06/24: 2720mx45m, 4) 16/34: 2055mx30m. Έκταση: 12,2 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 20° C. Έπιβατική κίνηση: 1964: 10.700.000 έπιβ., 1967: 8.200.000 έπιβ., 1970: 20.780.000 έπιβ., 1972: 22.080.000 έπιβ., 1973: 3.500.000 έπιβ.



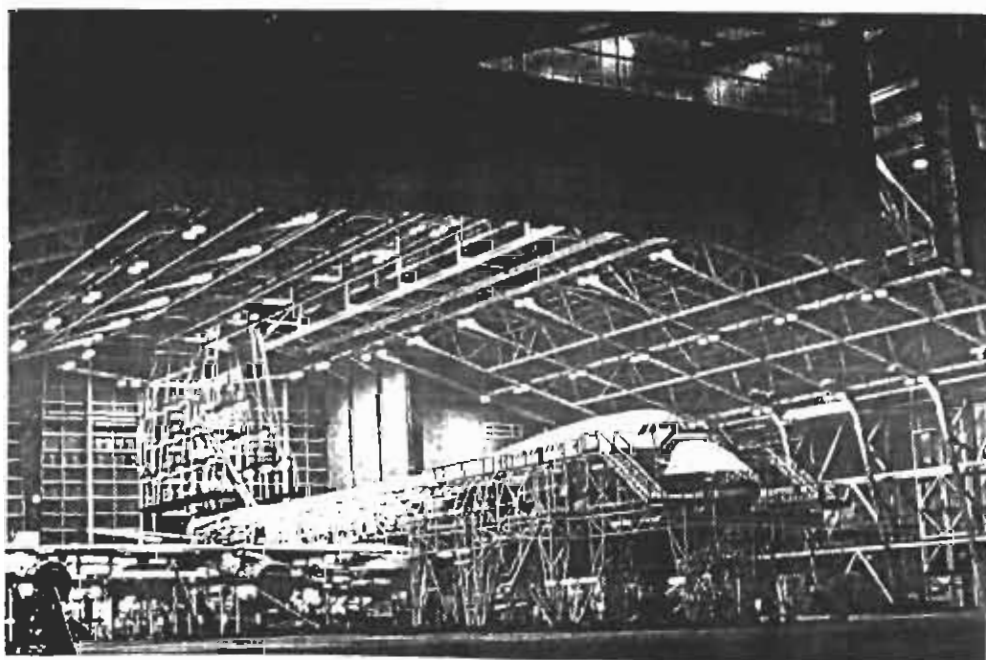
Έτος ίδρυσης: 17-11-1962. Κατηγορία: Α1. Θέση: 43 km Α. της Ουάσιγκτον (WASHINGTON DC, Η.Π.Α.). Ύψόμετρο: 95m. Διαδρομές: 1) 01L/19R: 3500mx45m, 2) 01R/19L: 3500mx45m, 3) 12/30: 3050mx45m. Έκταση: 40,5 τετρ. χλμ. Θερμοκρασία: 25° C. Έπιβατική κίνηση: 1967: 6.300.000 έπιβ., 1970: 11.925.000 έπιβ.



*Γράμα του αεροδρομίου Κ. Ντι Γκολ (Παρισι) Διακρίνεται το κεντρικό κτίριο με έναν από τους δορυφόρους του, που εξοπλίζει την προσαρμογή επιβατικών και άρσοκινδών*



*Δημόσια των γκαζι στο αεροδρόμιο του Σίντνεϊ Αυστραλίας (Kingstord Smith) Σημειώνεται η πρώτη συντήρηση μέσω στο αδικά κατασκευασμένο υπόγειο ενός αεροπλάνου τύπου 747B της Qantas.*



## **ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ**

Με τον όρο Αεροπορικό Δίκαιο εννοούμε το σύνολο των διατάξεων που ρυθμίζουν την εξουσίαση του αεροπλάνου, με το οποίο ασκείται η αεροπορική συγκοινωνία, όσο και τις σχέσεις που προκύπτουν ανάμεσα στα πρόσωπα κατά την άσκηση της συγκοινωνίας αυτής. Το αεροπορικό είναι ένα νέο δίκαιο, που εμφανίζει τάσεις αυτονόμησης έναντι στους άλλους παραδοσιακούς κλάδους του Εμπορικού Δικαίου. Η τάση είναι δικαιολογημένη, δεδομένου ότι το Αεροπορικό Δίκαιο παρουσιάζει ιδιορρυθμίες που οφείλονται τόσο στο μέσο όσο και στο χώρο.

Η ζωή του αεροσκάφους είναι σχετικά μικρή. Η πραγματοποίηση ορισμένων ωρών πτήσεως αρκεί για να αχρηστέψει το αεροπλάνο. Το γεγονός αυτό δεν επιτρέπει την εφαρμογή, στο πεδίο του Αεροπορικού Δικαίου, θεσμών που ισχύουν στο Χερσαίο και Ναυτικό Δίκαιο. Εξάλλου, η ατμόσφαιρα παρουσιάζει μεγάλη ιδιορρυθμία από τη γή και τη θάλασσα, σε τρόπο ώστε να μη δικαιολογείται η επέκταση και η εφαρμογή στις σχέσεις που δημιουργούνται κατά την αεροπορική πτήση, διατάξεων που προσιδιάζουν στο γήινο και υδάτινο χώρο.

Οι διατάξεις διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Στην πρώτη, υπάγονται εκείνες που αναφέρονται στην εξουσίαση του αεροπλάνου, ενώ στη δεύτερη, στη διενέργεια μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων. Το Δίκαιο των περισσότερων χωρών έχει δημιουργήσει σχετικά με αυτό ένα καθεστώς "Sui Generis" του οποίου όμως βάση αποτελούν οι κοινές διατάξεις περί κινητών πραγμάτων. Κάθε αεροσκάφος έχει την εθνικότητα της χώρας, στα μητρώα της οποίας είναι καταχωρημένο. Τα δικαιώματα επί των σκαφών ρυθμίζονται σήμερα από τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης του 1948 "περί διεθνούς αναγνώρισεως δικαιωμάτων επί των αεροσκαφών" που κυρώθηκε από τη χώρα μας με το Ν.Δ. 543/1970 και αποτελεί από τότε το Εσωτερικό μας Δίκαιο. Σύμφωνα με αυτό, μπορούν να αποκτηθούν τα εξής δικαιώματα:

1. Το δικαίωμα της κυριότητας που έχει το περιεχόμενο και την έκταση του άρθρου 100 του Αστικού Κώδικα. Μπορεί δηλ. ο κύριος του σκάφους να το διαθέτει ελεύθερα και να απαγορεύει κάθε ενέργεια τρίτου. Το άρθρο εκτείνεται στα συστατικά του σκάφους και όταν δεν υπάρχει ειδική αντίθετη συμφωνία και στα παραρτήματά του. Υποστηρίχθηκε ότι η κυριότητα επεκτείνεται και στους κινητήρες που είναι τοποθετημένοι στο σκάφος με την αιτιολογία ότι αποτελούν συστατικά του. Ορθότερη όμως φαίνεται η αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία ο κινητήρας είναι παράρτημα και όχι συστατικό.
2. Το δικαίωμα του κατόχου σκάφους να αποκτήσει την κυριότητα με αγορά.
3. Το δικαίωμα χρησιμοποίησης ενός σκάφους σε εκτέλεση σύμβασης μίσθωσης που συνομολογείται για διάρκεια τουλάχιστον 6 μηνών.
4. Η υποθήκη, το ενέχυρο ή σωστότερα το "Νεκρό Ενέχυρο" (NORTAGE) καθώς και κάθε άλλο δικαίωμα που δημιουργείται συμβατικά και ως ασφάλεια για την πληρωμή χρέους. Τα δικαιώματα αυτά όμως, αναγνωρίζονται εφόσον:
  - συστήθηκαν σύμφωνα με το νόμο του κράτους, του οποίου την εθνικότητα είχε το αεροσκάφος κατά το χρόνο της κατάρτισής του ,
  - καταχωρήθηκαν έγκαιρα στο Δημόσιο Μητρώο Αεροσκαφών της χώρας, την εθνικότητα της οποίας είχε το αεροσκάφος.

Η εναέρια μεταφορά προσώπων, αποσκευών ή εμπορευμάτων ρυθμίζεται από τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρσοβίας που κυρώθηκε και από τη χώρα μας με το Α.Ν. 596/1937 και τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με το Πρωτόκολλο της Χάγης (Ν.Δ. 4395/1964).

**Σύμβαση του Παρισιού :** Αποτελεί την πρώτη Διεθνή Σύμβαση για την ρύθμιση της αεροναυτιλίας. Υπογράφηκε το 1919 και ίσχυσε μέχρι το 1944 οπότε υπογράφηκε η Σύμβαση του Σικάγου. Με τη Σύμβαση του Παρισιού επικυρώθηκε η αρχή της κρατικής κυριαρχίας στον εναέριο χώρο. Η Ελλάδα την κύρωσε με τον Ν. 2569/1921.



**Σύμβαση της Βαρσοβίας :** Στην ουσία, αυτή η σύμβαση αφορά τις ενοποιήσεις διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές. Υπογράφηκε στις 12 Οκτωβρίου 1929 και διέπει σήμερα, με διάφορες τροποποιήσεις που έγιναν στο μεταξύ, τις αερομεταφορές 143 κρατών-μελών της. Λεπτομερώς ρυθμίζει τα σχετικά με την έκδοση και το περιεχόμενο του εισιτηρίου του επιβάτη, το δελτίο αποσκευών και το δηλωτικό της φορτωτικής της θαλάσσιας μεταφοράς. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, προϋποθέσεις για την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής, είναι:

1. Να πρόκειται για διεθνή μεταφορά. Διεθνής, σύμφωνα με τη σύμβαση, χαρακτηρίζεται κάθε μεταφορά, στην οποία το σημείο αναχώρησης και το σημείο προορισμού βρίσκονται στο έδαφος δύο διαφορετικών κρατών που προσχώρησαν στη σύμβαση (Ολυμπιακή Αεροπορία Πολιτική 1142/1974 ΝοΒ 23,641). Διεθνής όμως, μπορεί να χαρακτηριστεί και η εσωτερική μεταφορά, όταν αποτελεί τμήμα διεθνούς μεταφοράς που θα εκτελεστεί από περισσότερους διαδοχικούς εναέριους μεταφορείς. Στην περίπτωση αυτή, κάθε τμηματική μεταφορά χάνει την αυτοτέλειά της και όλες οι επιμέρους θεωρούνται ενιαία διεθνής μεταφορά.
2. Να μεταφέρονται πρόσωπα, αποσκευές ή εμπορεύματα. Επομένως η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται όταν γίνεται μεταφορά ζώων, έστω και αν η αξία τους, οικονομική ή επιστημονική, είναι εξαιρετικά μεγάλη. Εκτός αν είναι συσκευασμένα έτσι που επιτρέπει να χαρακτηρισθούν εμπορεύματα.
3. Η μεταφορά να γίνεται με αεροσκάφος, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για αεροπλάνο, ελικόπτερο, υδροπλάνο κτλ. Πρέπει όμως να μην είναι της Στρατιωτικής Αεροπορίας.
4. Η μεταφορά να γίνεται με αμοιβή, ανεξάρτητα από το αν μεταφορέας είναι ιδιωτική επιχείρηση, το κράτος ή Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Οι σημαντικότερες πάντως διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρσοβίας είναι εκείνες που αναφέρονται στην ευθύνη του εναέριου μεταφορέα. Η ευθύνη αυτή προβλέπεται σε τρεις βασικά περιπτώσεις:

- σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού και γενικά σωματικής βλάβης επιβάτη
- σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή αβαρίας μεταφερομένων πραγμάτων ή αποσκευών
- σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη μεταφορά προσώπων, αποσκευών ή εμπορευμάτων.

Οι προϋποθέσεις γέννησης ευθύνης διαφοροποιούνται ανάλογα με καθεμία από τις κατηγορίες αυτές, αλλά απαγορεύεται γενικά η συνομολόγηση απαλλακτικών ρητρών. Σε όλες τις περιπτώσεις όμως αντικείμενο της ευθύνης αυτής είναι η καταβολή χρηματικής αποζημίωσης. Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα δεν είναι ευθύνη αντικειμενική. Με ρητές διατάξεις, ο αποστολέας που ζημιώθηκε από την καταστροφή των εμπορευμάτων που παρέδωσε στο μεταφορέα για διακίνηση, απαλλάσσεται από την υποχρέωση να αποδείξει το πταίσμα του μεταφορέα. Δημιουργείται έτσι, ένα είδος μαχητού τεκμηρίου σχετικά με την υπαιτιότητα του μεταφορέα για κάθε ζημία που επέρχεται κατά τη διάρκεια της εναέριας μεταφοράς. Ο μεταφορέας, για να καταρρίψει το τεκμήριο αυτό, είναι υποχρεωμένος να αποδείξει την έλλειψη της υπαιτιότητας του και συγκεκριμένα την πρόνοηση για την αποφυγή της ζημίας ή ότι του ήταν αδύνατο να πάρει οποιοδήποτε άλλο εξασφαλιστικό μέτρο.

**Σύμβαση του Σικάγου :** Με τη Σύμβαση του Σικάγου, που υπογράφηκε τον Δεκέμβριο του 1944, αναγνωρίζεται η απόλυτη κυριαρχία των κρατών πάνω από το έδαφός τους. Αντίθετα με το θαλάσσιο δίκαιο, όπου υπάρχει ο θεσμός της "αιγιαλίτιδας ζώνης", περιορισμός ύψους δεν υπάρχει. Ο χώρος που βρίσκεται πάνω από την "ανοικτή θάλασσα" είναι κοινός σε όλους και δεν υπόκειται στην κυριαρχία κανενός κράτους. Η Σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει το δικαίωμα στα κράτη - μέλη της να επιφυλάσσουν τις εσωτερικές τους αερομεταφορές αποκλειστικά υπέρ των εθνικών τους αερομεταφορέων. Εξάλλου η παραπάνω σύμβαση με σειρά άρθρων της ρυθμίζει τα της εισόδου και εξόδου των

αεροσκαφών από το ένα κράτος στο άλλο, τα της νηολογήσεως, αδειών κλπ. αεροσκαφών και των πληρωμάτων τους.

Η Σύμβαση του Σικάγου βάζει τις βάσεις του Δημοσίου Διεθνούς Αεροπορικού Δικαίου. Όμως, μόνη αυτή δεν καλύπτει ούτε τις εμπορικές πτήσεις μεταξύ κρατών ούτε την πτήση εμπορικού αεροσκάφους μέσα από τον αεροπορικό χώρο άλλης χώρας, χωρίς στάση στην τελευταία ή και με στάση για τεχνικούς λόγους. Για τους λόγους αυτούς, μαζί με τη Σύμβαση του Σικάγου, υπογράφηκαν και άλλες δύο διεθνείς συμβάσεις: η πρώτη αναφέρεται στις διαμετακομίσεις (κυρώθηκε από την Ελλάδα, Ν.210/47) και η δεύτερη στις μεταφορές (κυρώθηκε με επιφύλαξη από την Ελλάδα Ν. 212/47). Η πρώτη επιτρέπει στα αεροσκάφη να κάνουν χρήση των λεγόμενων δύο "ελευθεριών του αέρος", ενώ η δεύτερη επιτρέπει τη χρήση και των πέντε "ελευθεριών του αέρος". Οι ελευθερίες του αέρος, που αποτελούν τη βάση της διεθνούς επικοινωνίας με αεροσκάφη, είναι:

- α) το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να περνούν από τον αεροπορικό χώρο των άλλων κρατών-μελών της σύμβασης χωρίς στάση,
- β) το δικαίωμα στάσεως των αεροσκαφών μιας χώρας στο έδαφος των αντισυμβαλλομένων κρατών, για τεχνικούς σκοπούς (ανεφοδιασμός καυσίμων),
- γ) το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, με αμοιβή, από το εθνικό έδαφος στα εδάφη των αντισυμβαλλομένων κρατών,
- δ) το δικαίωμα μεταφοράς επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου με αμοιβή, από το έδαφος των αντισυμβαλλομένων κρατών προς το εθνικό έδαφος της σημαίας του αεροσκάφους και
- ε) το δικαίωμα των αεροσκαφών ενός συμβαλλομένου κράτους να μεταφέρει επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομείο, με αμοιβή, μεταξύ δύο άλλων συμβεβλημένων κρατών, χωρίς καν να περνούν από το κράτος, την εθνικότητα του οποίου έχουν.

Οι συμβάσεις διαμετακομίσεως και μεταφοράς δεν γνώρισαν, όσον αφορά στην εφαρμογή τους, την έκταση της Συμβάσεως του Σικάγου, εξαιτίας της γενικότητάς τους και τα θέματα, τα οποία ρυθμίζουν, καλύπτονται με διμερείς συμβάσεις ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα κράτη. Φυσικά και η Ελλάδα ακολουθεί την οδό των διμερών συμβάσεων.

**Σύμβαση της Γενεύης :** Υπογράφηκε το 1948 και αφορά τη διεθνή αναγνώριση ιδιωτικών δικαιωμάτων (κυριότητα, υποθήκη, κ.λ.π.) στα αεροσκάφη -"περί διεθνούς αναγνώρισεως δικαιωμάτων επί των αεροσκαφών". Κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Νόμο 543/70 και αποτελεί το Εσωτερικό μας Δίκαιο.

**Σύμβαση της Ρώμης :** Υπογράφηκε το 1952 και αναφέρεται στην ευθύνη του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος, για ζημιές που προκαλούνται από αυτό σε πρόσωπα ή πράγματα που είναι στην επιφάνεια. Η Ελλάδα δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση αυτή.

**Πρωτόκολλο της Χάγης :** Υπογράφηκε το 1955 και αναφέρεται στην ευθύνη του αερομεταφορέα προς τους επιβάτες, αποστολείς κλπ. Η Ελλάδα κύρωσε το πρωτόκολλο της Χάγης με τον ΝΔ 4395/1964.

**Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας :** Υπογράφηκε το 1961, για τις μεταφορές που συμφωνούνται από έναν μεταφορέα και εκτελούνται από άλλον. Κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ΝΔ 766/1970.

**Σύμβαση του Τόκιο :** Υπογράφηκε το 1963, για τα αδικήματα επί αεροσκαφών και την αεροπειρατεία.

**Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας :** Υπογράφηκε το 1971.

**Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ :** Υπογράφηκαν το 1975, για την ευθύνη του αερομεταφορέα προς τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο. Δεν έχουν επικυρωθεί από την Ελλάδα.

**Εθνικό (Ελληνικό) Αεροπορικό Δίκαιο :** Βασικό νομοθέτημα είναι το Ν.Δ. 5017/31 "περί Πολιτικής Αεροπορίας" . Ο νόμος αυτός, περιέχει κυρίως διατάξεις Δημοσίου Αεροπορικού Δικαίου. Αναγνωρίζει απόλυτη και χωρίς περιορισμούς κυριαρχία στον Ελληνικό αεροπορικό χώρο, ρυθμίζει την κυκλοφορία των αεροσκαφών σ' αυτόν, τα πτυχία των πληρωμάτων κλπ. Ως προς την ευθύνη του αερομεταφορέα, το Ν.Δ. 5017/31 παραπέμπει στη Σύμβαση της Βαρσοβίας και συνεπώς και για τις εσωτερικές ελληνικές αερομεταφορές ισχύουν ακριβώς εκείνα που εφαρμόζονται στις διεθνείς μεταφορές. Άλλοι ειδικότεροι νόμοι το συμπληρώνουν.

Πολλές προσπάθειες έγιναν μέχρι σήμερα για να αποκτήσει και η Ελλάδα έναν σύγχρονο Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Η πρώτη προσπάθεια έγινε το 1948. Πρόσφατα δημοσιεύθηκε το Ν.Δ. 798/1978, το οποίο συνέστησε ειδική επιτροπή νομομαθών για τη σύνταξη Αεροπορικού Κώδικα. Η Επιτροπή περάτωσε ήδη το έργο της και συνέταξε σχέδιο Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου που αποτελείται από 195 άρθρα.



## **Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ICAO)**

Η Σύμβαση του Παρισιού του 1919 δημιούργησε τη Διεθνή Επιτροπή για την Αεροναυτιλία (ICAN ή CINA), η οποία είχε την έδρα της στο Παρίσι. Η αμερικανική συνδιάσκεψη του 1937 για την τεχνική της αεροπορίας, αποφάσισε τη σύσταση Μόνιμης Αμερικάνικης Αεροναυτικής Επιτροπής (CAPA). Και οι δύο οι επιτροπές αυτές έχουν ήδη ξεπεραστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο οποίος ιδρύθηκε στις 4/4/47, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944. Η Σοβιετική Ένωση έγινε μέλος του Οργανισμού το 1970 και έτσι από άποψη μελών μπορεί κανείς να πει ότι ο Οργανισμός είναι σχεδόν παγκόσμιος.

**Αρμοδιότητες του Οργανισμού :** Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας στον οποίο συμμετέχουν πάνω από 130 χώρες αποτελεί εξειδικευμένο Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών με έδρα το Μόντρεαλ. Η Γενική Συνέλευση των μελών του είναι αρμόδια για τον προϋπολογισμό. Το Συμβούλιο εκλέγεται κάθε τριετία και αποφασίζει, ανάμεσα στα άλλα, για τα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Υπάρχουν επίσης η Αεροναυτική Επιτροπή, η Επιτροπή των Αερομεταφορών και η Νομική Επιτροπή, στην οποία αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη. Έργο της τελευταίας επιτροπής είναι η συζήτηση θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος για τα μέλη και η προπαρασκευή σχεδίων διεθνών συμβάσεων τα οποία διανέμονται στα μέλη για εξέταση και αποδοχή.

Μία από τις σπουδαιότερες αρμοδιότητες του ICAO είναι η προπαρασκευή και περιοδική αναθεώρηση των διεθνών προτύπων και της ακολουθητέας πρακτικής στην πολιτική αεροπορία. Ο Οργανισμός συνέβαλλε ιδιαίτερα στην τυποποίηση των αεροναυτικών κανονισμών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ανάμεσα στις άλλες αρμοδιότητες του ICAO, αξίζει να αναφερθούν εκείνες που σχετίζονται με τα κοινά προγράμματα υποστηρίξεως των μελών για τη χρηματοδότηση αεροναυτικών εγκαταστάσεων, η διατήρηση διεθνών κανόνων παροχής άδειας σε μέλη του ιπτάμενου προσωπικού λειτουργίας των αεροπλάνων, οργάνωσης των πτήσεων, εξασφάλισης των απαραίτητων τηλεπικοινωνιών και των αναγκαίων μετεωρολογικών

παρατηρήσεων κτλ. . Το Συμβούλιο του Οργανισμού μπορεί επίσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου, να λειτουργήσει ως όργανο συνδιαλλαγής ή ως δικαστικό όργανο για την επίλυση διαφορών ανάμεσα στα μέλη.

Τέλος, η διακυβερνητική αυτή οργάνωση αποβλέπει στην ανάπτυξη των ανά τον κόσμο αεροπορικών συγκοινωνιών, για σκοπούς ειρηνικούς καθώς και στη δημιουργία των προϋποθέσεων που θα επιτρέψουν σε όσες κατά το δυνατό περισσότερες χώρες να αποκτήσουν πολιτική αεροπορία. Σε συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη και πάντα στα πλαίσια του αναπτυξιακού του προγράμματος, προσφέρει τεχνική βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες.



## **ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (IATA)**

Υπάρχουν σήμερα στον κόσμο περισσότερες από δύο χιλιάδες αεροπορικές εταιρείες από τις οποίες μόνο το ένα δέκατο εξασφαλίζει τακτικές γραμμές και, συνεπώς, αεροπορικό δίκτυο. Από αυτές, 107, αντιπροσωπεύοντας 85 χώρες (1976), είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), η οποία ιδρύθηκε το 1919, με πρωτοβουλία των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, αναδιοργανώθηκε το 1945 και, στα πλαίσια των επτά περιφερειακών της διασκέψεων, ορίζει κυρίως τα κόμιστρα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Με βάση τη Συμφωνία της Βερμούδας (1946), που αφορούσε, όπως και η προγενέστερη Συμφωνία του Σικάγο, θέματα Πολιτικής αεροπορίας, και άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, αναγνωρίστηκε στην IATA ρόλος ρυθμιστικός, για τον εκάστοτε καθορισμό των αεροπορικών ναύλων και κατ' επέκταση η άσκηση οικονομικού ελέγχου στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Οι αεροπορικές εταιρείες της Ε.Ε.Σ.Δ., των κρατών της Ανατολικής Ευρώπης -με εξαίρεση της πολωνικής LOT- και της Κίνας δεν μετέχουν στην IATA .

Οι γρήγορα ανερχόμενες αγορές, οι αλλαγές στον τεχνολογικό τομέα, η υπερίσχυση των διεθνών ελεύθερων οικονομικών αγορών, αποτέλεσαν μία μοναδική πρόκληση για την αεροπορική βιομηχανία. Τα σημερινά εκτελεστικά όργανα απαιτείται να είναι διορατικά σε στρατηγικές, δυναμικοί μάνατζερ και πρωτοπόροι του υπαλληλικού προσωπικού για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις αλλαγές που θα επέλθουν στο μέλλον. Επίσης όταν οι επιχειρήσεις είναι ισοπεδωμένες είναι καθήκον τους να συνεργάζονται για την άμεση επίλυση των προβλημάτων.

Η αεροπορική βιομηχανία ανταποκρίνεται στις διαδεδομένες καινοτομίες μέσα στην επιχείρηση και στην διοργάνωση της εργασίας, με ουσιώδεις αλλαγές στον ρόλο των μάνατζερ και στον φόρτο εργασίας γενικότερα. Απαιτεί διοικητικό και υπαλληλικό προσωπικό με διεθνείς ορίζοντες, πολλές δεξιότητες, εκτελεστικές ικανότητες, ευκαμψία και παραγωγικότητα παρά ποτέ.



Οι αεροπορικές εκπαιδευτικές υπηρεσίες της IATA, είναι πλήρως εναρμονιζόμενες με τις σύγχρονες προκλήσεις δημιουργώντας ένα νέο επιχειρησιακό περιβάλλον. Εσωτερικά, η πλειοψηφία των ενεργειών έχουν επαναπροσδιοριστεί και είναι ευέλικτες. Εξωτερικά, περιμένουν να ανταποκριθούν στις ανάγκες των μελών και των πελατών τους με προϊόντα και υπηρεσίες που θα βοηθήσουν τις εταιρείες να ζυγίσουν τα μελλοντικά τους σχέδια, αντανakλώντας μια πλήρη αναθεώρηση και αναδιάρθρωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ο κεντρικός στόχος της IATA είναι να βοηθήσει τα μέλη της στην επιθυμία τους να αυξήσουν την επαγγελματικότητα των ανθρώπων προσφέροντας υψηλής ποιότητας βιομηχανία, η οποία βασίζεται στην εκπαίδευση κατά περιοχή σε κόστος οικονομικό. Παράλληλα, οι εκπαιδευτικές υπηρεσίες μέσα σε τάξη γίνονται στο Μαϊάμι, στη Γενεύη, τη Σιγκαπούρη και τώρα στο Αμάν, σε συνεργασία με τον ACCAO. Πάνω από 50 εσωτερικά σεμινάρια έχουν γίνει το 1995 στα αεροπορικά επιτελεία, με ελαφρά σκεπτόμενα οικονομικά ανταλλάγματα. Εταιρείες που θα είναι πολύ δυνατές στην αγορά τον 21ο αιώνα, είναι εκείνες που θέλουν να αναδιοργανωθούν κι ενθαρρύνουν την ανεξάρτητη μάθηση. Η γνώση της αλλαγής μπορεί να είναι οδυνηρή αλλά πάντα αποδοτική.

Τα διάφορα συνέδρια της IATA για προβλήματα τεχνικά, οικονομικά και μεταφορών, βοήθησαν αποφασιστικά τη διεθνή συνεργασία πάνω σε κατασκευαστικά θέματα και στη δημιουργία κοινών τύπων αεροπλάνων, ανέβασαν το επίπεδο κατάρτισης των μελών του ιπτάμενου και μη προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών και των αεροδρομίων και γενικότερα συνέβαλλαν στην ανά τον κόσμο επέκταση, αλλά και στη βελτίωση των αεροπορικών συγκοινωνιών.



## **ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ** **(Υ.Π.Α.)**

Η ΥΠΑ είναι ανεξάρτητη υπηρεσία, η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και περιλαμβάνει, εκτός από την Κεντρική, και άλλες Περιφερειακές Υπηρεσίες σε όσες πόλεις της Ελλάδας λειτουργούν αεροδρόμια. Αποστολή της Υ.Π.Α. υπήρξε ανέκαθεν η ανάπτυξη, η οργάνωση και ο έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών, που γίνονται από στα Ελληνικά αεροδρόμια.

Η αρχή της λειτουργίας της, χρονολογείται το 1929, οπότε με τον Νόμο 4.451 "περί Υπουργείου Αεροπορίας", ιδρύθηκε για πρώτη φορά Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας με σκοπό την άσκηση αρμοδιοτήτων σε θέματα πολιτικής αεροπορίας. Το 1931 ολοκληρώθηκε η διοικητική διάρθρωση και έγινε αυτοτελής Διεύθυνση, που υπαγόταν αμέσως στον Υπουργό. Από το 1935 (Αναγκαστικός Νόμος της 13ης Απριλίου) το Γραφείο της Πολιτικής Αεροπορίας έπαυσε να υπάγεται στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και πήρε την ονομασία που διατηρεί και σήμερα, δηλ. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Τέλος, το 1952 έγινε η μεταφορά της Υ.Π.Α. στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, όπου υπάγεται μέχρι και σήμερα και λειτουργεί σε επίπεδο Γενικής Διευθύνσεως.

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της ελέγχει την κίνηση στον αέρα όχι μόνο των πολιτικών αλλά και των στρατιωτικών -ελληνικών και ξένων- αεροπλάνων, παρέχει κατά τα διεθνή πρότυπα αεροναυτικές πληροφορίες σε όλα τα αεροπλάνα, πριν/και κατά τη διάρκεια της πτήσεώς τους (π.χ. κατάσταση των αεροδρομίων προς τα οποία κατευθύνονται, επικρατούσες συνθήκες, απαραίτητες τεχνικές προϋποθέσεις), επιθεωρεί κατά καιρούς τα Ελληνικά αεροπλάνα και τους χορηγεί πιστοποιητικά πλωιμότητας, συνάπτει σχετικές συμφωνίες με ξένα κράτη ως εκπρόσωπος του Ελληνικού κράτους κλπ.

Οι διάφορες υπηρεσίες της ΥΠΑ έχουν επανδρωθεί με προσωπικό 700 περίπου ατόμων, στο οποίο περιλαμβάνονται οι ειδικότητες των αερολιμενικών, ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, ραδιοτηλεγραφητών, ραδιομηχανικών, οικονομικών, χειριστών αεροπλάνων, μηχανικών (μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι, αεροναυπηγοί,

πολιτικοί αρχιτέκτονες) κλπ. Για την άρτια κατάρτιση και την συνεχή ενημέρωση του απασχολούμενου στην ΥΠΑ προσωπικού εκτός από την λειτουργία του Ειδικού Κέντρου Εκπαιδεύσεως, μεγάλος αριθμός ατόμων αποστέλλεται κάθε χρόνο για μετεκπαίδευση σε ξένες χώρες (ΗΠΑ, Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία) πάνω σε τεχνολογικά θέματα των αεροπορικών μέσων και συνθηκών.



**ΕΑΕ (ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ)**  
**ΑΕΑ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES)**

**Δομή της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Ένωσης :** Κατά τη διάρκεια της συνδιάσκεψης των προέδρων της Ένωσης, στις 22 Απριλίου 1994, αποφασίστηκε να εισάγουν μια νέα διοικητική διάρθρωση. Για να καταφέρουν να ανταπεξέλθουν στις αντικειμενικές προκλήσεις του μέλλοντος, οι επιτροπές και τα μέλη έχουν κάπως τροποποιηθεί. Τα νέα πρότυπα αποτελούν θέμα για νομικές αναθεωρήσεις και τυπικές εγκρίσεις πρὶν χρησιμοποιηθούν. Τα κύρια μέρη αυτής της νέας δομής είναι τα παρακάτω.

**Άρθρα της Ένωσης :** Επιτροπές και ομάδες των επιβατών θα πρέπει να επιδιώξουν τους γενικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Ένωσης, όπως ορίζουν τα άρθρα 1, 2, και 7 του καταστατικού της ΕΑΕ.

**1. ΑΡΘΡΟ 1**

**Στόχοι της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Ένωσης:** Η ΕΑΕ σε γενικές γραμμές θα πρέπει να εξυπηρετεί τα μέλη της Ένωσης. Θα πρέπει να υπερασπίζεται τα ενδιαφέροντα των μελών των σωματείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο Ευρωπαϊκό Συνέδριο Πολιτικής Αεροπορίας, στους άλλους διεθνείς οργανισμούς ή ενώσεις που τυγχάνει να συζητιούνται θέματα άμεσου ενδιαφέροντος των μελών της ΕΑΕ, σε ανεξάρτητες χώρες. Θα πρέπει να προωθεί την συνεργασία μεταξύ των μελών σε κάθε θέμα που θα τους απασχολεί, και εφόσον το επιτρέπουν οι νόμοι των χωρών με τις οποίες συνεργάζεται, πάντα σεβόμενη την ανεξαρτησία των πράξεων των μελών χωριστά.

## 2. ΑΡΘΡΟ 2

### **Ενέργειες της ΕΑΕ.**

1. Θα πρέπει να συλλέγει, να αναλύει και να μεταφράζει πληροφορίες και να διεκπαιρώνει έρευνες χρήσιμες για τις επόμενες ενέργειες της Ένωσης. Τα μέλη θα πρέπει να βοηθάνε τον Γενικό Γραμματέα της Ένωσης για την περάτωση του θέματος.
2. Η Ένωση, θα πρέπει, όποτε χρειάζεται, να συνάπτει σχέσεις με οργανισμούς, ενώσεις, και αρχές των οποίων οι ενέργειες σχετίζονται με τους στόχους της ΕΑΕ. Αυτές οι επαφές θα πρέπει πάντα να σέβονται την αυτονομία της Ένωσης.

## 3. ΑΡΘΡΟ 7

**Επιτροπές και ομάδες εργασίας :** Κατά ένα μεγάλο μέρος, οι ομάδες εργασίας θα πρέπει μαζί με τις επιτροπές και σε συνεργασία πάντα με τον Γενικό Γραμματέα της Ένωσης, να βγάζουν τον κύριο όγκο της δουλειάς.

1. **Οροι ένταξης των μελών στην ένωση :** Όλοι οι εγγεγραμμένοι, είτε υπάλληλοι, είτε ιδιοκτήτες είτε διευθυντές για να μπορούν να ελέγχονται πιο εύκολα, θα πρέπει να είναι κάτοικοι των χωρών - μελών της ΕΟΚ. Ένα νέο μέλος θα πρέπει να έχει δουλέψει σε κάποια πολιτική αεροπορία ή αεροπορική εταιρεία φορτίων τα τελευταία τρία χρόνια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τους προηγούμενους κανόνες, όπου το μέλος θα πρέπει να είχε εργασθεί σε διεθνείς προγραμματισμένες πτήσεις, ενώ τώρα υπάγονται και τα άτομα που εργάσθηκαν σε εταιρείες με πτήσεις charters ή μεταφοράς φορτίων.

Ο αριθμός των μελών θα πρέπει να είναι ακριβής. Αφού καθορισθεί το μέγεθος της επιχείρησης, ένας μεγάλος αριθμός κριτηρίων μπορεί να κριθεί

κατάλληλος για την εκλογή των μελών. Ένα από αυτά είναι ο αριθμός των συνολικών πτήσεων π.χ. 3.000 πτήσεις να είναι το ελάχιστο, ή το μίνιμουμ των μεταφερόμενων φορτίων να είναι 500 τόννοι. Εάν τέτοια κριτήρια δεν τα συναντάμε στην μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία μιας χώρας, οι εξαιρέσεις είναι πιθανές. Τέλος, τα νέα μέλη θα πρέπει να είναι αποδεκτά από το Διοικητικό Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Ένωσης.



## **ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER**

**Γενικά :** Θα προσπαθήσω μέσα από αυτό το κομμάτι της εργασίας να ολοκληρώσω το θέμα των προγραμματισμένων χρονικών πτήσεων μέσα από τρεις πτυχές του θέματος. Πρώτα, θα προσπαθήσω να διευκρινίσω τί είναι μία εταιρεία charter και την θέση που κατέχει μέσα στην διεθνή αγορά. Στη συνέχεια, θα αναγνωρίσω τους παράγοντες που θεωρώ ότι είναι σημαντικοί και οι οποίοι θα εξασφαλίσουν την συνεχόμενη επιτυχία των αεροπορικών εταιρειών charters και όσων εταιρειών έχουν το κουράγιο να αρπάξουν αυτή την ευκαιρία. Τέλος, με μια σύντομη αναδρομή, θα σας μιλήσω για τις προοπτικές αυτών των εταιρειών. Τα στοιχεία που θα σας παραθέσω προέρχονται από τις Βρετανικές Αεροπορικές εταιρείες που θεωρούνται από τις καλύτερες στον κόσμο, όσον αφορά τις πτήσεις charter, με μια παράλληλη σύνδεση με τα ελληνικά δεδομένα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

**Ορισμός :** Ακόμα και να δοκιμάσω να προσδιορίσω τον ορισμό των πτήσεων charter δεν θα μπορούσα, όταν πολλοί άλλοι οργανισμοί όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας το προσπαθούν αυτό εδώ και πενήντα χρόνια και ακόμα δεν έχουν καταφέρει να διευκρινίσουν τί συνιστά μια προγραμματισμένη αεροπορική υπηρεσία (scheduled air service). Ετσι, οτιδήποτε άλλο που είναι μία όχι προγραμματισμένη αεροπορική υπηρεσία αποτελεί τις πτήσεις charter. Επιφανειακά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχουν δύο ειδών απαιτήσεις από τις αεροπορικές εταιρείες: αυτές που μπορούν να αλλάξουν και αυτές που δεν μπορούν να διαμορφωθούν λόγω των συνθηκών. Δεν μπορούμε να προσαρμόσουμε τις απαιτήσεις των επιβατών. Χρειάζεται τέτοιου είδους πτήσεις όταν συντρέχουν διάφοροι ειδικοί λόγοι, όταν το απαιτεί η δουλειά του.

Η άλλη κατηγορία, όταν κάποιος δηλαδή ταξιδεύει για λόγους αναψυχής, είναι ικανή να διαπραγματεύεται με τους πελάτες και να προσαρμόζεται στις ταξιδιωτικές ανάγκες. Σε αντάλλαγμα για χαμηλό κόστος ταξιδιού, ο πελάτης είναι διαθετιμένος να δεθεί με ένα αμετάκλητο συμβόλαιο με μεσολαβητές του αεροπορικού εμπορίου έως ότου μαζευτούν αρκετοί εύκαμπτοι ταξιδιώτες και είναι οικονομικώς ευφικτό και

σύμφоро ένα ταξίδι. Το πνεύμα δηλαδή των προγραμματισμένων αεροπορικών μεταφορών είναι η λιανική πώληση όταν οι πτήσεις charter πωλούν τα εισιτήρια χονδρικώς.

Οι πτήσεις charter, για να τα πούμε πιο απλά, είναι η πιο αισιόδοξη και κερδοφόρα αεροπορική επιχείρηση που συνδυάζει πολλές ταξιδιωτικές ικανότητες με τα υψηλότερα πρότυπα και το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Με άλλα λόγια, παίρνεις ένα αεροσκάφος, το εξοπλίζεις με το μέγιστο αριθμό καθισμάτων, συμπληρώνεις το μέγιστο αριθμό ωρών πτήσεων ανά χρόνο και όσο αυτό είναι δυνατό, συγκεντρώνεις το ενδιαφέρον στον οικονομικό τομέα και αποφεύγεις όλα τα περιττά έξοδα. Πιο συγκεκριμένα, αποφεύγεις τα έξοδα της διαφήμισης και πώλησης, τα οποία απορρέουν από τις μεγάλες ποσότητες των προγραμματισμένων αεροπορικών πτήσεων.

Σαν αποτέλεσμα, οι περισσότεροι άνθρωποι, νομίζουν ότι οι επιχειρήσεις τέτοιου είδους είναι συνώνυμες με αρωματικά παλιά αεροπλάνα, τεχνικώς αναξιόπιστα, με γεύματα που δεν τρώγονται και με προβλήματα ασφάλειας. Αυτό όμως, είναι λάθος. Όλα αυτά αποτελούσαν την πραγματικότητα πριν από είκοσι με τριάντα χρόνια, αλλά όχι σήμερα. Οι σημερινές προσφερόμενες υπηρεσίες είναι δυσδιάκριτες από αυτές της πρώτης θέσης σε πολλά εμπορικά αεροσκάφη. Σερβίρονται τρία ζεστά γεύματα, μπορείς να παρακολουθήσεις βίντεο ή να ακούσεις μουσική και να σερβιριστείς παγωτό κατά την διάρκεια της ταινίας, εφημερίδες, άνετα καθίσματα και ασφαλιστικά και τεχνικά μέτρα που δεν υπάρχουν δεύτερα έτσι ώστε να διατηρούνται τα υψηλά πρότυπα των αεροπορικών πτήσεων.

**Μεταφορική κίνηση :** Περισσότεροι από το 45% των διεθνών επιβατών που επιβιβάσθηκαν στον Ευρωπαϊκό χώρο κατά το 1992 ήταν με πτήσεις charter. Αν κάποιος κοιτάξει τους μεταφερθέντες χιλιομετρικούς επιβάτες κατά το 1992 πάλι θα παρατηρήσει ότι η ετήσια μεταβολή φτάνει στο 65%.

Όσον αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία, κατά το 1992 είχαν διανυθεί 2.655.000 χιλιόμετρα, ενώ η ετήσια μεταβολή των μεταφερθέντων χιλιομετρικών επιβατών ήταν 65,1% υψηλότερη από το 1991. Η μεταφορική κίνηση των



εμπορευμάτων με πτήσεις charter το 1992 φθάνει τις 22.430.000 τόννους με ρυθμό ετήσιας αύξησης 65%, ενώ οι προσφερθέντες χιλιομετρικοί τόννοι φθάνουν τους 48.837.000 με ετήσια μεταβολή από το 1991 54,9%.

**Αεροπορικός στόλος :** Αυτό που μπορούμε να παρατηρήσουμε από τα στατιστικά στοιχεία της κίνησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας κατά την τελευταία δεκαετία (βλ. το συνημμένο Π....) είναι ότι ενώ το 1983 ο στόλος απαριθμούσε 50 αεροσκάφη προορισμένα για τις πτήσεις charter, το 1984 και το 1985 μειώνεται σε 38 και από το 1986 έως το 1990 ο στόλος αποτελείται από 39 αεροσκάφη ενώ το 1991 υπάρχουν 46 όσο και το 1992. Παρόλο που αυτά τα στατιστικά στοιχεία δεν ανταποκρίνονται στα σημερινά δεδομένα, οι διαφορές ανήκουν στην τάξη των δεκαδικών ψηφίων.

**ΠΙΝΑΚΑΣ**  
**ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ CHARTER ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ**  
**ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

	1991	1992	ΘΕΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ 1992
A300 (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ)	0	4	260	1040
A-600 (ΧΡΗΜ/ΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ)	0	1	269	269
B-734 (ΧΡΗΜ/ΤΙΚΗ ΜΙΣΘΩΣΗ)	4	6	150	900
ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΣΘΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡ/ΦΩΝ	8	11		2209

**Απασχολούμενο προσωπικό :** Κατά τη τελευταία δεκαετία υπάρχουν μικρές αυξομειώσεις στο απασχολούμενο προσωπικό των πτήσεων αυτών, δηλ. από 9.904 που ήταν το 1983, το 1992 φθάνει τα 11.135 άτομα.

**Παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία μιας εταιρείας (ή την αποτυχία της):** Οι αεροπορικές εταιρείες καταφέρνουν και αυξάνουν την επιβατική τους κίνηση με πτήσεις charter. Για παράδειγμα, η Βρετανική εταιρεία Thompson, ελέγχει οικονομικά στην αγορά τις εταιρείες Tour Operators, Thompson Holidays

και ένα μεγάλο αριθμό άλλων αλυσίδων, η Lynn Polly, το μεγαλύτερο ταξιδιωτικό γραφείο συνδέεται με τη Britannia, την μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία charter στην Βρετανική αγορά καθώς και ένα μεγάλο αριθμό άλλων επιχειρήσεων όπως ξενοδοχεία, κρουαζιερόπλοια κ.α. Κατέχοντας ή ελέγχοντας τέτοιες αλυσίδες επιχειρήσεων συναφών πάντα με τον τουρισμό, οι τιμές είναι χαμηλές, τα έξοδα μηδαμινά ενώ τα πρότυπα υψηλά. Βέβαια, αν η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα συντονίσει τις προσπάθειες της σταδιακά θα υπάρξουν δυσκολίες και εύχεται να μπει τέλος σ' αυτές τις άδικες πρακτικές. Με αυτές τις εξαιρέσεις η αγορά θα κερδίζει όλο και περισσότερο μέρα με τη μέρα. Ενώ συζητάμε για τους παράγοντες επιτυχίας κάποιων αεροπορικών επιχειρήσεων, θα ήθελα να παραθέσω κάποιες απόψεις, όπως γιατί κάποιες επιχειρήσεις δεν υφίστανται πια.

Μερικές από αυτές τις επιχειρήσεις, κινηθήκανε σε αγορές για τις οποίες δεν ήξεραν τίποτα, όπως για παράδειγμα, εταιρείες charter σε εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων. Άλλες πάλι επιχειρήσεις προσπάθησαν να επικρατήσουν με αθέμιτα μέσα απέναντι στις μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως. Άλλες πάλι, άφησαν ένα ή δύο πελάτες να αποκτήσουν μεγάλο μερίδιο της εταιρείας και έτσι έχασαν τον εμπορικό έλεγχο. Μερικές πάλι, έχασαν τον έλεγχο των εξόδων ή απέτυχαν να καλύψουν τα ταμειακά ρίσκα, όπως, σύμφορα επιτόκια ή τρέχοντες κίνδυνοι. Τέλος, ορισμένες έχασαν το πάγιο κεφάλαιο και ήταν αδύνατο να συντηρήσουν τα σκάφη ή τα βραχυπρόθεσμα έξοδα.

Παρατηρώντας όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, βλέπουμε ότι έχουν κάτι κοινό, κάτι που δεν έχει σχέση με τις αερομεταφορές ή με την ανεξαρτησία των πτήσεων charter. Όσοι ασχολούνται με αυτό τον τομέα των επιχειρήσεων, έχουν την ιδιότητα να παραπλανούνε τους εαυτούς τους λέγοντας ότι, διαφέρουν από όλες τις άλλες επιχειρήσεις. Σίγουρα, υπάρχουν και κάποια μοναδικά στοιχεία, αλλά όσα αφορούν τα οικονομικά, είναι ακριβώς τα ίδια. Δεν έχει σημασία αν κατασκευάζουν ιστιοσανίδες ή νοικιάζουν αυτοκίνητα ή πωλούν αεροπορικές θέσεις. Οι δουλειές οπωσδήποτε θα έχουν προβλήματα αν, για παράδειγμα, υπάρχουν διπλοκρατήσεις ή πωλούν κάτω του κόστους ή αποτυγχάνουν να περιορίσουν τους κινδύνους του ρίσκου. Η επιζούσα ανεξάρτητη αεροπορική εταιρεία charter θα πρέπει να επιστρέψει στις βασικές αρχές. Και ο κύριος λόγος

της αποτυχίας αυτής είναι ότι δεν κατάφεραν να συγκρατήσουν μερικά από αυτά τα βασικά στοιχεία. Η επιτυχημένη εταιρεία charter δεν θα κάνει αυτό το λάθος.

**Το νέο καθεστώς :** Υπάρχουν ίσως παράλογα πράγματα που αναπτύσσονται χρόνο με το χρόνο και τα οποία παίζουν καθοριστικό ρόλο στις αεροπορικές εταιρείες και στα έξοδα. Απότομη αύξηση των τιμών, ανεξάρτητα από το πόσο καλά τα πηγαίνει η εταιρεία, ή όχι λόγω του ότι ένα ακόμα χρόνος έχει περάσει ή γιατί κάποιος νέος τύπος αεροσκάφους έχει εμφανιστεί. Κέρδη που δίνονται στον καθένα χωριστά όσο και αν τα θέλουν ή επωφελούνται από αυτά ή όχι. Δίνονται αποζημιώσεις οι οποίες δεν πρέπει να υφίστανται. Όλα αυτά πρέπει να ελλείψουν και να αντικατασταθούν από ένα νέο καθεστώς.

Ένα καθεστώς που θα επιτρέπει στην εταιρεία να κάνει την μέγιστη χρήση των ακριβών πηγών της. Που να τοποθετεί τις κερδοφόρες αποφάσεις εκεί που ανήκουν, δηλαδή μαζί με τα άτομα. Που να ανταμείβει τα άτομα για τα πραγματικά και όχι για τα θεωρητικά έξοδα που μπορεί να υπάρχουν. Ένα καθεστώς που εν μέρει να συσχετίζει τις μισθοδοσίες με την επιτυχία της επιχείρησης και αν αυτό σημαίνει ότι οι εργαζόμενοι κερδίζουν ένα πολύ μεγάλο μισθό, τότε όλοι θα είναι ευχαριστημένοι.

Η εταιρεία αυτού του είδους πρέπει να είναι ρεαλιστική και να συνειδητοποιεί ότι οι μέγιστες προσπάθειες πρέπει να δοθούν στο εσωτερικό της εταιρείας πρώτα, και μετά στους εξωτερικούς παράγοντες. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να φτάσουν στο maximum των εσόδων και σε μία περίοδο γεμάτη πτήσεις (full season flying), στη μέγιστη χρησιμοποίηση της χειμερινής περιόδου και τέλος στην προστασία που ίσως χρειαστεί στην αγορά όταν τα πράγματα δυσκολέψουν. Υπάρχει ανάγκη να είναι κανείς προσεχτικός να βεβαιώνεται ότι τα επιχειρησιακά ρίσκα είναι υπό έλεγχο και ποτέ υπερβολικά.

Υπάρχει, επίσης, μια πολύ δυνατή επιθυμία μεταξύ των ανεξάρτητων διοργανωτών ταξιδίων οι οποίοι δεν είναι ιδιοκτήτες εταιρειών, να αισθάνονται ότι έχουν έναν προμηθευτή που μπορούν να βασιστούν και να του δώσουν το

εμπόρευμα που χρειάζεται όταν το θέλει. Βέβαια, θα πρέπει να βρεθούν εσωτερικοί τρόποι διαφοροποίησης των προϊόντων τους.

**Προοπτικές για το μέλλον :** Το τελικό συμπέρασμα από όλα αυτά , είναι ότι όταν υπάρχει δίκαιος ανταγωνισμός ανάμεσα στους μισούς τουλάχιστον πωλητές της αγοράς, οι προοπτικές για την άνοδο των πτήσεων charter είναι λαμπρές. Αυτό γίνεται καλύτερα κατανοητό αν κοιτάξει κάποιος το θέμα πιο πλατιά. Λιγότερο από το 30% του Ευρωπαϊκού πληθυσμού δεν έχουν πατήσει το πόδι τους σε αεροπλάνο, σε αντίθεση με τους Αμερικανούς που το 85% έχει εμπειρία από αεροπορικά ταξίδια. Γενικά σε παγκόσμιο σύνολο, τα τουριστικά κίνητρα για αεροπορικά ταξίδια υπερβαίνουν κατά πολύ τα κίνητρα για δουλειά κατά δέκα προς ένα.

Οι προοπτικές των τουριστικών αεροπορικών ταξιδίων με πτήσεις charter για το 1994 ήταν:

καταμέτρηση	3,4 τρις δολλαρίων σε ακαθάριστο εισόδημα
αύξηση	10,1% των έμμεσων και άμεσων προϊόντων
επενδύσεις	\$693 δις (10.7 % των συνολικών επενδύσεων) σε νέες ευκολίες και τεχνολογίες
συνεισφορά	περισσότερο από \$ 655 δις σε φόρους εισοδήματος (11,7% των συνολικών ακαθάριστων φόρων) και υπολογισμός 10,9% των καταναλωτικών εξόδων και 6,9% των κυβερνητικών εξόδων.

Τέλος, θα ήθελα να σας μεταφέρω το παρακάτω μήνυμα. Οι πτήσεις charter είναι και θα συνεχίσουν να είναι στο απώτερο μέλλον ένας από τους πιο απαραίτητους μηχανισμούς των αεροπορικών μεταφορών που ικανοποιούν τις τουριστικές απαιτήσεις. Όταν οι απαιτήσεις μπορούν να οργανωθούν προσδίδουν από μόνες τους ολικές πωλήσεις και τίποτα δεν μπορεί να εξυπηρετήσει καλύτερα αυτές τις απαιτήσεις ή πιο αποτελεσματικά από τις πτήσεις charter.

**Αεροδρόμιο του Αράξου :** Στο ακρωτήριο το οποίο βρίσκεται στο ΒΔ άκρο της Πελοποννήσου και κλείνει από τα ΝΔ το Πατραϊκό κόλπο, βρίσκεται το αεροδρόμιο του Αράξου, που εκτείνεται μέχρι το Μαύρο Βουνό. Η θάλασσα που βρίσκεται γύρω

- γύρω, είναι άγρια και δυσκολοδιάβατη. Αποτελεί λοιπόν ιδανικό χώρο για την κατασκευή στρατιωτικού αεροδρομίου, όπως αυτό το Αράξου. Κατά την υψηλή, όμως, τουριστική περίοδο, δηλαδή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, διεκπαιρώνονται και πτήσεις charter, με σκοπό την αποσυμφόρηση του αεροδρομίου του Ελληνικού, για επιβάτες που προορίζονται αποκλειστικά για την Πελοπόννησο. Βέβαια, η τουριστική κίνηση δεν είναι τόσο μεγάλη, λόγω των στρατιωτικών του υποχρεώσεων. Δεν παύει όμως να αποτελεί ένα συνδετικό κρίκο με την πολιτική αεροπορία της Ελλάδας, που εξυπηρετεί την Νότια Ελλάδα και να αποτελεί σημαντικό κομμάτι της, με καίριο ρόλο.



## **ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Τις αεροπορικές μεταφορές της Ελλάδος με το εξωτερικό εκτελούν εκτός από την Ολυμπιακή Αεροπορία άλλες 29 τακτικές ξένες εταιρείες και πλήθος εκτάκτων, επίσης ξένων εταιρειών. Όλες σχεδόν οι τακτικές εταιρείες έχουν δικά τους πρακτορεία στην Αθήνα και στις πόλεις της Ελλάδας, από τα αεροδρόμια των οποίων έρχονται και φεύγουν τα αεροπλάνα τους (Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Κέρκυρα). Οι έκτακτες εταιρείες αντιπροσωπεύονται συνήθως από τα εδώ πρακτορεία των μεγάλων τακτικών εταιρειών.

Μεταξύ των διαφόρων τακτικών και εκτάκτων εταιρειών την μεγαλύτερη κίνηση εξωτερικού στα ελληνικά αεροδρόμια αναπτύσσουν τα αεροπλάνα της Ο. Α. (13,9% του συνόλου), της γαλλικής AIR FRANCE (10,3%), της αγγλικής BEA, της αμερικάνικης TWA και της ιταλικής ALITALIA. Ειδικότερα, η κατανομή της κινήσεως σε ποσοστά για τις τακτικές εταιρείες, που τα αεροπλάνα τους πραγματοποίησαν πάνω από 500 αφίξεις - αναχωρήσεις στα αεροδρόμια της Ελλάδας φαίνεται στον πίνακα.

Οι άλλες εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια Ελλάδας - εξωτερικού είναι οι TABSO, CSA, LOT, LIBIA YIA, TAROM, SYRIAN, SUDAN AIR, SAA, ALIA ΚΑΙ FINNAIR.

Τέλος, μερικές από τις έκτακτες αεροπορικές εταιρείες, που τα αεροπλάνα τους κινήθηκαν στα πέντε κυριώτερα αεροδρόμια της χώρας μας ήταν οι GLOBE, AIR BRATHENS, DANAIR, CONAIR, BALAIR, SCHREINER, ITAVIA, SUDFLUG, LLOYD INTER, BUA, CALEDONIA, INTERNORO, PAA, AEROMARITIME, SCANAIR, BAVARIA κ.α.

ΠΙΝΑΚΑΣ

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Εταιρείες	Κατανόμη σε %
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ	13.9
AIR FRANCE	10.3
BEA	9.8
TWA	5.0
ALITALIA	5.1
SWISSAIR	5.9
LUFTHANSA	5.3
SABENA	5.2
KLM	4.0
EAL	3.5
UAA	2.6
SAS	2.0
THY	1.9
JAT	1.7
MEA	1.6
MALEV	1.5
QANTAS	1.5
UTA	1.4
EL-AL	1.3
AUSTRIAN	1.2
ΛΟΙΠΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ	6.6
" ΕΚΤΑΚΤΕΣ	6.5

## Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ - Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ LUFTHANSA

Οι βασικές αλλαγές στο πολιτικό πλαίσιο. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη αποκάλυψε τις εγγενείς τους αδυναμίες και οδήγησε σε οικονομικό καταποντισμό: οι απώλειες μεταξύ 1990 - 93 των εταιρειών - μελών της IATA ανέρχονται ετησίως σε 15,6 δισ. δολάρια. Οι ταχείες και απότομες αλλαγές μπορούν να αναζητηθούν σε 4 αιτίες:

- οι απελευθερωμένες αγορές εντείνουν τον ανταγωνισμό και στην αγορά εισέρχονται νέες επιχειρήσεις, με χαμηλότερες τιμές στην αρχή
- τα αεροδρόμια και ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας (που παραμένουν ακόμη μονοπώλιο), απαιτούν συχνά υψηλά τέλη
- η ζήτηση αυξήθηκε σημαντικά. Οι επιβάτες ζητούν χαμηλότερους ναύλους, είναι πιο απαιτητικοί και δείχνουν μικρότερη προσήλωση στην αεροπορική τους εταιρεία
- υπάρχουν και εναλλακτικές δυνατότητες. Τρένα μεγάλης ταχύτητας, συμβούλια μέσω οθονών από απόσταση, κ.λ.π.

Στο σκηνικό αυτό, μια αεροπορική εταιρεία θα μπορέσει να προσφέρει ανταγωνιστικό προϊόν, μόνο εφόσον προσαρμόσει τη στρατηγική της στις νέες απαιτήσεις και αναδιαρθρωθεί και εκσυγχρονισθεί. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται η πολιτική της Lufthansa.

Η πολιτική της Lufthansa. Αναμφίβολα η απελευθέρωση φέρνει πολλές ευκαιρίες. Ωστόσο, το πρώτο που συνέβη ήταν ο πόλεμος τιμών και υπερπροσφορά θέσεων. Ήδη, το μέσο έσοδο ανά επιβάτη τα τελευταία 20 χρόνια μειώθηκε κατά 66 %. Σε σχέση με το 1991 ο συνολικός αριθμός εργαζομένων στις εταιρείες μέλη της IATA μειώθηκε κατά 80.000. Στο ίδιο διάστημα οι παραγγελίες νέων αεροσκαφών μειώθηκαν κατά 60 %. Η απελευθέρωση είναι καλοδεχούμενη, αλλά όχι και πολύ



αυτή τη στιγμή, καθώς σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται σε οικονομικά δύσκολη θέση. Η Lufthansa δεν επιθυμεί ο τροχός της ιστορίας να γυρίσει πίσω, κάτι άλλωστε που δεν μπορεί να γίνει. Η απελευθέρωση θα συνεχισθεί παγκοσμίως, ο ανταγωνισμός θα οξυνθεί και θα γίνει πλέον παγκόσμιος. Η δύσκολη κατάσταση όμως της αεροπορικής βιομηχανίας αποτελεί και μια ευκαιρία προσαρμογών στις ραγδαίες αλλαγές.

**Επιχειρησιακή ανασυγκρότηση.** Το 1992 το οικονομικό αποτέλεσμα της Lufthansa ήταν έλλειμμα 373 μάρκων, που μειώθηκε το 1993 σε 111 εκατ. μάρκα και ο στόχος για το 1994 ήταν το έλλειμμα να μηδενισθεί. Επίσης, το μεταφορικό έργο το 1993 αυξήθηκε κατά 8,9 %. Για όλα αυτά χρειάστηκε η στενή συνεργασία της Διοίκησης της εταιρείας, των κοινωνικών εταίρων και των εργαζομένων που προσφέρθηκαν σε μείωση του εισοδήματός τους, αύξησαν την παραγωγικότητα, δέχτηκαν περιορισμούς δικαιωμάτων και παραιτήθηκαν από οποιεσδήποτε νέες αυξήσεις των αμοιβών τους. Εγιναν περικοπές στο δαπανηρό κόστος διανυκτέρευσης του προσωπικού και για το πλήρωμα αεροσκάφους προσφέρονται θέσεις μερικής απασχόλησης. Τα αποτελέσματα αυτής της αναδιάρθρωσης ήταν:

- \* μείωση των δαπανών λειτουργίας κατά 1 δισ. μάρκα το 1992 και κατά 0,5 δισ. μάρκα το 1993
- \* αύξηση παραγωγικότητας κατά 15 %, μείωση του μοναδιαίου κόστους κατά 10%
- \* μείωση προσωπικού κατά 15%, που μεταφράζεται σε 7.000 λιγότερες θέσεις εργασίας.

Με τον τρόπο αυτό έγινε ένα σημαντικό βήμα διασφάλισης του μέλλοντος της εταιρείας.

**Διαρθρωτική ανασυγκρότηση.** Ακανθώδες ζήτημα στη διαδικασία αναδιάρθρωσης ήταν οι συντάξεις του προσωπικού, κάτι για το οποίο απαιτείται και η συμφωνία της Γερμανικής κυβέρνησης. Η εσωτερική αναδιάρθρωση στοχεύει στο να

δημιουργηθούν μονάδες που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις συγκεκριμένων αγορών, βελτιώνοντας έτσι την ανταγωνιστική θέση της εταιρείας.

Επιδιώκεται ακόμη αλλαγή νοοτροπίας του προσωπικού. Έτσι, με το λεγόμενο Management Καθολικής Ποιότητας, έγινε δυνατή η μείωση των ωρών συντήρησης ενός B-747 κατά 30%.

**Στρατηγική ανασυγκρότηση.** Οι αεροπορικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από παγκοσμιότητα και ο ανταγωνισμός έχει διεθνοποιηθεί. Σ' ένα τέτοιο πλαίσιο, η Lufthansa προώθησε στρατηγικές συμμαχίες διεθνώς και ήδη συνεργάζεται σε διάφορα επίπεδα με περισσότερους από στρατηγικούς εταίρους. Μια πρώτη μορφή συνεργασίας είναι η συμμετοχή της εταιρείας σε άλλες εταιρείες (Cargolux, DHL, Luxair, Lauda). Μπορεί ακόμη να έχει το χαρακτήρα καθαυτών συνεργασιών, όπως με την Finnair, Varig ή για θέματα τεχνικής φύσης όπως με την Air China.

Κύρια στρατηγική συμμαχία της Lufthansa ήταν αυτή με την αμερικανική United Airlines που υπογράφηκε μάλιστα από το Αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών και δίνει πρόσβαση για τη Lufthansa στη μεγαλύτερη αεροπορική αγορά του κόσμου, την Αμερικανική. Η Lufthansa και η United Airlines προσφέρουν περισσότερους από 400 προορισμούς στις 5 ηπείρους, με 3.000 πτήσεις ημερησίως σε 90 χώρες. Από την 1 Ιουνίου 1994, ο επιβάτης για οποιοδήποτε επομένη πτήση εσωτερική στις ΗΠΑ, ενώ οι αποσκευές θα ταξιδεύουν αυτόματα στο αεροδρόμιο προορισμού.

**Προσέλκυση νέων πελατών.** Η εμπορική πολιτική είναι ακόμη περισσότερο προσαρμοσμένη στον πελάτη και αποβλέπει και στην προσέλκυση νέας πελατείας όπως :

\* επιβάτες μικρής ηλικίας

\* ομάδες επιβατών (π.χ. για συναυλίες), που μαζί με το αεροπορικό εισιτήριο προμηθεύονται και το εισιτήριο της συναυλίας και εξασφαλίζουν το χώρο διανυκτέρευσης.

Η ποιότητα υπηρεσίας δεν κοστίζει και πολύ. Η φιλοσοφία του εθνικού αερομεταφορέα τελείωσε. Η ζήτηση θα κατευθυνθεί προς τις επιχειρήσεις που θα έχουν προσαρμοσθεί στην αγορά, κάτι που θα αποκαλύψει τους δυνατούς και τους αδύναμους.



## **Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ AIR FRANCE**

**Η θέση του Ομίλου Air France το 1993.** Η Air France γνώρισε μια μεγάλη απεργία από 18 έως 31 Οκτωβρίου 1993, που της στοίχησε 900 εκατ. φράγκα και στο τέλος της συμφωνήθηκε μεταξύ προσωπικού-Διοίκησης, το πρόγραμμα επιστροφής στην ισορροπία. Το έλλειμμα της εταιρείας ανήλθε το 1993 σε 7,8 δισ. φράγκα. Το μεταφορικό έργο μειώθηκε το 1993 -ως προς το 1992- κατά 6%. Συνολικά ο Όμιλος Air France -που περιλαμβάνει τις εταιρείες Air France, Air Inter, που πραγματοποιεί κυρίως πτήσεις εσωτερικού, αλλά και συμμετοχή σε άλλες εταιρείες- είχε το 1993 έλλειμμα 3,3 δισ. φράγκα.

Η κατάσταση της Air France δικαιολογείται από το υψηλό κόστος, το μεγάλο δανεισμό και τα χρεωλύσια που έγιναν για να αγοραστούν 14 νέα αεροπλάνα το 1993 (η μέση ηλικία του στόλου στο τέλος του 1993 ήταν 7,9 χρόνια), να αγορασθεί η εταιρεία UTA το 1990 και να υπάρξει συμμετοχή στη Sabena το 1992. Η κατάσταση επιδεινώθηκε σε σύγκριση με το 1990 παρά την μείωση του προσωπικού κατά 5.000 άτομα σε 3 χρόνια με το κλείσιμο ορισμένων γραμμών.

**Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Air France.** Στόχος είναι το 1996 η εταιρεία να έχει αποτέλεσμα χρήσης μη ελλειμματικό. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, θα καταβληθεί προσπάθεια η παραγωγικότητα να αυξάνει για 3 χρόνια κατά 10% ετησίως. Σημαντικές οικονομίες που επισημάνθηκαν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, είναι:

- 2.100 άτομα θα αποχωρήσουν εθελουσίως το 1994 και άλλα 5.000 μέχρι να περιορισθεί ο αριθμός των εργαζομένων σε λιγότερο από 35.000 άτομα.
- οι αμοιβές θα παγώσουν για τρία έτη (1994, 1995, 1996)
- θα γίνουν μειώσεις εισοδήματος εθελούσιες, με αντίστοιχη μείωση των υποχρεώσεων
- μείωση 2 δισ. φράγκων στις εξωτερικές δαπάνες.

Προτάθηκε ακόμη αλλαγή του θεσμικού καθεστώτος από ανώνυμη εταιρεία με συμμετοχή εργαζομένων, σε ανώνυμη εταιρεία χωρίς αυτή. Θα αυξηθεί το μετοχικό κεφάλαιο κατά 20 δισ. φράγκα, υπό την αίρεση της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (κατά 10 δισ. το 1994 και από 5 δισ. για το 1995 και 1996).

Στη διετία 1994-95 οι επενδύσεις μειώθηκαν κατά 21%, με κύριο θύμα τη μείωση προμήθειας νέων αεροσκαφών (17 έναντι αρχικής πρόβλεψης 22) και έτσι ο στόλος αποτελείται από 166 αεροσκάφη έναντι 149. Εφαρμόσθηκε η θεσμοθετημένη εβδομάδα εργασίας: 39 ώρες για το προσωπικό εδάφους, 75 ώρες για το προσωπικό αέρος. Το σύνολο των μέτρων που αφορούν την αποδοτικότητα της εργασίας, αναμένεται να προκαλέσει μια αύξηση της παραγωγικότητας κατά 12 %.

Σύμφωνα με τη νέα οργάνωση, η εταιρεία θα αποτελείται από κέντρα, καθένα από τα οποία θα περιλαμβάνει ορισμένες γραμμές (με κριτήρια γεωγραφικά) και προσωπικό και στόλο προσδιορισμένα. Θα δημιουργηθούν ακόμη κέντρα που θα σχετίζονται με λογιστικά αποτελέσματα: βιομηχανίας, συντήρησης, πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, εξυπηρετήσεις Παρισιού, εμπορικό τμήμα Γαλλίας. Θα ανανεωθεί ακόμη το προσφερόμενο προϊόν:

- για μέσες αποστάσεις θα υπάρχουν αεροσκάφη δύο θέσεων ή μόνο μιας, ώστε να υπάρξει προσαρμογή στις ανάγκες της πελατείας. Στις μεγάλες αποστάσεις η προσφορά 1ης θέσης θα εξαρτηθεί σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις της πελατείας της συγκεκριμένης γραμμής
- ο στόλος είναι ετερογενής και θα γίνει ανακατανομή των αφίξεων ανά προορισμό.



## **ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ**

**Ο άξονας Μαδρίτη - Βαρκελώνη.** Στον άξονα Μαδρίτη - Βαρκελώνη διακινήθηκαν το 1993 εκατ. επιβάτες. Μέχρι το τέλος του 1993, ο Ισπανικός εθνικός αερομεταφορέας (Iberia) πρόσφερε τις παρακάτω υπηρεσίες:

- \* μια πτήση ανά τέταρτο της ώρας, μεταξύ 6.45 - 9.15
- \* μια πτήση ανά 30/60 λεπτά για τις υπόλοιπες ώρες
- \* 30 πτήσεις ημερησίως και ανά κατεύθυνση από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή, τις μισές περίπου κατά το Σαββατοκύριακο
- \* τιμή τουριστικής θέσης 14.500 πεσέτες (= 33.300 δρχ.).

Από το Νοέμβριο του 1993 προστέθηκε η SAS με μία πτήση την ημέρα ανά κατεύθυνση, που στην πραγματικότητα αποτελεί τμήμα της διαδρομής Μαδρίτη - Κοπεγχάγη. Τον Ιανουάριο του 1994 προστέθηκε η εταιρεία Air Europa, που τον πρώτο μήνα λειτουργίας της μετέφερε περισσότερους από 40.000 επιβάτες και το Μάρτιο του 1994 η εταιρεία Spanair, οι οποίες πρόσφεραν αισθητά μειωμένα τιμολόγια. Η απάντηση της Iberia ήταν μείωση της τιμής της τουριστικής θέσης κατά 20%. Η έρευνα αγοράς στον άξονα Μαδρίτη - Βαρκελώνη, έδειξε ότι μεγάλο μέρος αποτελείται από επιχειρηματίες (το 1/3 των επιβατών ταξιδεύουν 2-5 φορές τον μήνα). Έτσι η εταιρεία Spanair καθιέρωσε ειδικό ναύλο για επιχειρηματίες που πραγματοποιούν 20 πτήσεις ετησίως.

**Οι πρώτες διαπιστώσεις.** Λίγους μόλις μήνες μετά την είσοδο νέων εταιρειών στον άξονα Μαδρίτη - Βαρκελώνη δεν μπορεί να συναχθούν βάσιμα συμπεράσματα, αλλά μόνο μερικές πρώτες διαπιστώσεις:

- \* αύξηση αριθμού πτήσεων (από 30 σε 50 ημερησίως)
- \* μείωση τιμολογίων κατά 20-40%.

Οι αναλύσεις ωστόσο δείχνουν ότι αν δεν προκληθεί σημαντική παράγωγη ζήτηση (που δεν υπήρχε προηγουμένως), δεν θα μπορέσει να διατηρηθεί η σημερινή

υπερπροσφορά θέσεων, λόγω της χαμηλής απόδοσης και της μικρής προσόδου που αποκομίζουν σήμερα οι λειτουργούσες εταιρείες. Αξιοσημείωτο είναι ότι, η διαδρομή Μαδρίτη-Βαρκελώνη γίνεται με σιδηρόδρομο σε 4 h 40 min, με τιμή 6.000 πεσέτες (2η θέση) και 9.300 για τη 1η.

**Οι άξονες Μαδρίτη-Πάλμα, Μαδρίτη-Κανάρια και Παρίσι-Νίκαια.** Οι εταιρείες Air Eurora και Spanair εισήλθαν και στους τουριστικούς άξονες Μαδρίτη - Πάλμα και Μαδρίτη-Κανάρια, προσφέροντας τιμολόγια που είναι το 50% περίπου των τιμολογίων της Iberia. Στον άξονα Παρίσι-Νίκαια, η είσοδος της εταιρείας AOM είχε τις παρακάτω συνέπειες:

- βελτίωση της ποιότητας υπηρεσίας από την κρατική Γαλλική Air Inter (προσφορά πτήσεων ανά τακτά διαστήματα, π.χ. ανά ώρα)
- διατήρηση των τιμολογίων σε σταθερά επίπεδα
- εισαγωγή από την εταιρεία AOM της θέσης Business με τιμολόγιο 40% υψηλότερο ως προς την οικονομική θέση.



## **ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών . Η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε το Δεκέμβριο του 1992 στην έγκριση της Λευκής Βίβλου των μεταφορών, στην οποία καθορίζονται οι άξονες της στρατηγικής για την μελλοντική εφαρμογή Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Βασική φιλοσοφία αυτής της πολιτικής είναι ότι η ορθή λειτουργία των αγορών Μεταφορών μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της "βιώσιμης κινητικότητας".

Με την εφαρμογή αυτής της αρχής θα εξασφαλισθεί ότι, ο τομέας των Μεταφορών στην Ευρώπη πρέπει να εκπληρώνει την οικονομική και κοινωνική αποστολή του κάτω από τις ευνοϊκότερες περιβαλλοντικές συνθήκες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά μέτρων συμβατών με τις αρχές της ελεύθερης αγοράς, που αποσκοπούν στο να ενθαρρύνουν τη χρησιμοποίηση μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον, ασφαλών και με χαμηλή ενεργειακή κατανάλωση. Οι θέσεις αυτές της Κοινότητας επιβεβαιώθηκαν και κατά τη πρόσφατη Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών της Κρήτης, όπου και με την ενεργή συμμετοχή της Ελληνικής Προεδρίας επικυρώθηκε η βούληση όλων των κρατών της Ευρώπης (Δυτικής και Ανατολικής), για τη χάραξη κοινής Πανευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών, που αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του οράματος της Ενωμένης Ευρώπης. Οι αρχές μιας Πανευρωπαϊκής πολιτικής θα είναι:

- Η διασφάλιση της ελεύθερης συμμετοχής όλων στην Ευρωπαϊκή Αγορά, με την προϋπόθεση ότι πληρούν μια σειρά από σαφή ποιοτικά κριτήρια.
- Η διασφάλιση της ελευθερίας του "τράνζιτ" με την απρόσκοπτη πρόσβαση των Ευρωπαίων μεταφορέων σε κάθε σημείο του Ευρωπαϊκού χάρτη.
- Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των συνδυασμένων μεταφορών με τρόπο ισόρροπο με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, χωρίς να δημιουργούνται τεχνητοί περιορισμοί στις υπόλοιπες μεταφορές.



- Η προστασία του περιβάλλοντος και η ασφάλεια των μεταφορών.
- Η δημιουργία ολοκληρωμένου Πανευρωπαϊκού Δικτύου υποδομών ισόρροπων, συνεκτικών, διαλειτουργικών και εναρμονισμένων με το περιβάλλον.

**Οι πρωτοβουλίες της Ελληνικής προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση :** Η Ελλάδα, εξαιτίας της γεωπολιτικής της θέσης στην Περιφέρεια της Ευρώπης αλλά και των δραματικών γεωπολιτικών ανακατάξεων που συνταράζουν τα τελευταία χρόνια τις χώρες στα βόρεια σύνορά της, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη χάραξη ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής Μεταφορών. Έτσι ως προεδρεύουσα χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το πρώτο εξάμηνο του 1994 έχει αναλάβει μαζί με τους Εταίρους της στην Ε.Ε. μια σειρά από σημαντικές πρωτοβουλίες για την προώθηση της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών με τις ακόλουθες προτεραιότητες:

α. Την ανάπτυξη των σχέσεων με τις πρώην Ανατολικές χώρες στον τομέα των Μεταφορών. Πρόσφατα μάλιστα στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών που έγινε στο Λουξεμβούργο, ενισχύθηκε η πρόταση της Ελλάδος να προταχθεί η επίλυση των προβλημάτων του "τράνζιτ", με προτεραιότητα τις χώρες Ρουμανία, Ουγγαρία και Βουλγαρία. Οι χώρες αυτές έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις Ελληνικές εξαγωγές, που πρέπει να διασχίσουν αυτές, για να φθάσουν στις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης. Είναι φανερό ότι η προώθηση αυτών των σχέσεων με την Ανατολική Ευρώπη, θα οδηγήσει στη μετατόπιση του κέντρου βάρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανατολικότερα, γεγονός που θα επιτρέψει στην Ελλάδα να αναδειχθεί σε παράγοντα σταθερότητας και ανάπτυξης στα Βαλκάνια και την ευρύτερη περιοχή.

β. Την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Συνδυασμένων Μεταφορών (χερσαίων, εναέριων, θαλάσσιων, πλωτών), δικτύων υψίστης σημασίας για τη χώρα μας, αφού η ολοκλήρωσή τους θα μας επιτρέψει να σπάσουμε τη γεωγραφική απομόνωση μας και να μειώσουμε τις αποστάσεις από το Οικονομικό Ευρωπαϊκό Κέντρο.

**Απελευθέρωση και κρατικά μονοπώλια :** Μετά το 1950 έχουμε 4 δεκαετίες κρατικού προστατευτισμού . Οι αεροπορικές μεταφορές αποτέλεσαν εργαλείο άσκησης της κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής του κράτους. Ήδη όμως από την οικονομική κρίση του 1973, διαφαίνονται τα μειονεκτήματα των κρατικών επιχειρήσεων μεταφορών: ακαμψία, δυσκολία προσαρμογής, υψηλό κόστος.

Στις αρχές της δεκαετίας του '80, η απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση εμφανίζονται ως μέσα αντιμετώπισης των προβλημάτων των μεγάλων κρατικών επιχειρήσεων. Ανάμεσα στην απελευθέρωση και την κατάργηση της δημόσιας υπηρεσίας προκρίνεται τελικώς λύση ενδιάμεση. Η απελευθέρωση δεν αποκλείει τη διατήρηση του δημοσίου χαρακτήρα των επιχειρήσεων. Υπάρχει όμως ο κίνδυνος να οδηγηθούμε σε ιδιωτικές εταιρείες πλεονασματικές και δημόσιες επιχειρήσεις ελλειμματικές που βαθμιαία θα οδηγηθούν σε πτώχευση. Το νέο πλαίσιο λειτουργίας δημοσίων επιχειρήσεων πρέπει να χαρακτηρίζεται από: διαφάνεια, αυτονομία διοίκησης, εμπορική και τιμολογιακή πολιτική με βάση τους κανόνες της αγοράς, αριθμό και αμοιβές εργαζομένων -παίρνοντας υπόψη τον ανταγωνισμό- και τέλος την εμπορική δραστηριότητα της κρατικής επιχείρησης εκεί όπου η ίδια αποφασίζει. Τις κατ' εξοχήν ελλειμματικές υπηρεσίες τις αναλαμβάνει το κράτος.

**Απελευθέρωση και Ολυμπιακή Αεροπορία :** Η Ολυμπιακή Αεροπορία παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Υψηλό βαθμό πληρότητας αεροσκαφών
- Στρατηγική γεωγραφική θέση μεταξύ Ευρώπης-Ασίας-Μέσης Ανατολής
- Ποιότητα υπηρεσίας και προσωπικού πολύ καλή
- Σημαντικό εσωτερικό δίκτυο
- Διεθνή εκτίμηση
- αλλά και σημαντική εποχικότητα.

Τα αίτια της σημερινής κρίσης της Ολυμπιακής εντοπίζονται κυρίως:

- στον κρατικό παρεμβατισμό (αύξηση αριθμού εργαζομένων, ακαμψία εμπορικής και τιμολογιακής πολιτικής)
- στην έλλειψη στρατηγικής, management και προσανατολισμού (π.χ. γραμμές προς Τόκυο, Σικάγο, κ.λ.π.).

Οι διαμορφούμενες τάσεις στην Ευρώπη μπορούν να διαχωρισθούν σε δύο κατηγορίες, με πρώτη την απορρόφηση και συγχώνευση μικρών εταιρειών και την δεύτερη που περιλαμβάνει τη διατήρηση αυτοτέλειας μικρών εταιρειών και στρατηγικές συμμαχίες και συνεργασίες.



## **Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ ΤΗΣ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

### **Γενικά**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσω να συνοψίσω τις οικονομικές συμφωνίες που έχουν γίνει για χάρη του ανασχηματισμού καθώς επίσης και την λειτουργικότητα και τα στρατηγικά επιτεύγματα ανάμεσα στις Ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες και το πως ανταποκρίνονται στην ιδέα της φιλελευθεροποίησης. Τέσσερα είδη ανταπόκρισης έχουν διαπιστωθεί: έρευνα για το μέγεθος και την υπερίσχυση στην αγορά, προσπάθειες για μείωση των λειτουργικών εξόδων, η χρησιμότητα των νέων αγοραστικών εγχειριδίων και η εισαγωγή σε νέες επιχειρησιακές πρακτικές. Παρά τις προσδοκίες, καμία καινούρια αεροπορική εταιρεία δεν λαμβάνει υπ' όψη της την πρόκληση των καθιερωμένων Ευρωπαϊκών υψηλών προτύπων. Αντίθετα, η Ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία είναι πάρα πολύ προσγειωμένη. Δεν έχει εκδηλώσει τα οικονομικά χαρακτηριστικά μιας ανταγωνιστικής βιομηχανίας και γίνεται όλο και περισσότερο ολιγοπωλιακή. Το μόνο σίγουρο είναι ότι, μετά από μια περίοδο αγοραστικής αστάθειας, οι εναπομείναντες εταιρείες θα συνεργαστούν ή θα ανταγωνιστούν τις ενδοευρωπαϊκές υπηρεσίες.

**Η υπόθεση του ανασχηματισμού :** Οι οικονομικές και πολιτικές συμφωνίες για τον ανασχηματισμό της αεροπορικής βιομηχανίας, οι οποίες είχαν εκτενώς αναλυθεί, άρχισαν να κερδίζουν την υπο-στήριξη της Αμερικής στα μέσα και τα τέλη του 1970. Με λίγα λόγια, συμφωνήθηκε ότι ο εθνικός-διεθνής έλεγχος στις αγορές, η συχνότητα των αναχωρήσεων-αφίξεων, η προσφερόμενη χωρητικότητα και η ελευθερία των τιμών, απέτρεπε το ταξιδιωτικό κοινό να απολαύσει τα προνόμια μιας περισσότερο ανταγωνιστικής αγοράς. Συγκεκριμένα, τέτοιοι περιορισμοί μειώνανε το ύψος και την επιλογή της αεροπορικής ποιότητας: προστατεύανε υψηλόμισθες καριέρες ανίκανων ανθρώπων που κατέληγαν σε υψηλά κόμιστρα, απέκλειαν νέες χαμηλόμισθες καριέρες εκείνων που θέλανε να εισάγουν πρωτοποριακό προϊόν ή

υπηρεσιακές πρακτικές, και περιορίζανε τις διεθνείς υπηρεσίες σε μερικές μελλοντικά υποσχόμενες πόλεις. Σκεφτήκανε ότι εάν αυτοί οι προσπονητοί έλεγχοι μπορούσαν να αλλάξουν, η βιομηχανία θα μπορούσε λιγότερο ή περισσότερο να είναι ιδανικά ανταγωνιστική προνοώντας τις ακόλουθες συνθήκες υπερίσχυσης:

1. Ευκολία στην είσοδο της αγοράς, για παράδειγμα όχι οικονομικά ή άλλα εμπόδια στην είσοδο νέων προμηθευτών στην αγορά.
2. Όχι επιβαλλόμενες καριέρες σε μη υποσχόμενα άτομα.
3. Ένα ομογενές προϊόν, δύσκολο να διαφοροποιηθεί.
4. Όχι οικονομικά εμπόδια στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ικανότητας.
5. Καταναλωτές με τέλεια γνώση της αγοράς, των προσφερομένων υπηρεσιών, των τιμών κ.λ.π.
6. Ευκολία στην έξοδο από την αγορά.

Πάρα πολλοί οικονομολόγοι διαπίστωσαν ότι η αεροπορική βιομηχανία εκπληρεί αυτές τις συνθήκες. Πάντως, εάν οι κυβερνήσεις ενεργώντας σε ένα εθνικό αμφίπλευρο ή πολύπλευρο επίπεδο ήταν να απαλλάξουν την αγορά από τις υπάρχουσες οριοθετήσεις και αργότερα την οικονομική θεωρία, οι πρωταγωνιστές του ανασχηματισμού προέβλεπαν ότι η αγορά θα αναπτυσσόταν με τον ακόλουθο τρόπο.

Οι αεροπορικές εταιρείες αρχικά θα ανταγωνιστούν τα επίπεδα των τιμών αλλά και στις συχνότητες, στις ώρες των αφίξεων - αναχωρήσεων, στις προσφερόμενες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της πτήσης. Ο ανταγωνισμός θα γίνει πιο έντονος στην αρχή σαν τις νεοδημιουργημένες εταιρείες οι οποίες θα ενταχθούν στην αγορά ή οι υπάρχουσες καριέρες θα μετακινηθούν σε δρόμους που πριν δεν είχαν ξαναδιαβεί. Οι εταιρείες που ήταν ανίκανες -είτε γιατί δεν μπορούσαν να φτάσουν σε επαρκή επίπεδα στο μερίδιο της αγοράς, είτε γιατί τα λειτουργικά έξοδα ήταν πολύ υψηλά σε σχέση με τις υπάρχουσες τιμές- θα κάνουν λάθη και θα αποσυρθούν από την αγορά. Οι λιγότερο ικανές αλλά χαμηλών εξόδων εταιρείες, θα παραμείνουν στην αγορά λειτουργώντας με χαμηλότερες τιμές από τις προ του ανταγωνισμού ημέρες, αλλά θα αποδώσουν οικονομικά. Ακόμα και αν μία ή δύο εταιρείες παρέμεναν εν δράση, θα κωλύοντουσαν να αυξήσουν τα

κόμιστρα προς απόκτηση υπέρογκων κερδών, για τον φόβο των νεοϊδρυθέντων εταιρειών που θα μπαίνανε στην αγορά.

Αυτή η άποψη ενισχύθηκε και από την θεωρία της αμφισβήτησης που ιδρύθηκε από τους οικονομολόγους των Ηνωμένων Πολιτειών στις αρχές του 1980. Ισχυριζόνταν ότι οι αεροπορικές αγορές ήταν υπό αμφισβήτηση επειδή δεν υπήρχαν πραγματικά εμπόδια για την είσοδο ή έξοδο από αυτή. Ο φόβος των νεοεισερχομένων στην αγορά έφτανε για να βεβαιωθεί ότι οι λειτουργοί του μονοπωλίου ή διοπωλίου δεν καταχράστηκαν την πλεονεκτική τους θέση, αλλά συμπεριφέρθηκαν σαν να ήταν η αγορά ανταγωνιστική. Σ' ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον, οι καταναλωτές είναι αυτοί που επωφελούνται. Απολαμβάνουν χαμηλότερα κόμιστρα και ένα πιο ευρύ πεδίο υπηρεσιών και προϊόντων. Εν συντομία, αυτό ήταν το θεωρητικό επιχείρημα του θεμελιώδους ανασχηματισμού των αεροπορικών εταιρειών. Μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αυτό το επιχείρημα ενισχύθηκε από την απόφαση να ιδρυθεί μια ενιαία Ευρωπαϊκή αγορά, στην οποία όλοι οι προμηθευτές των αγαθών και των υπηρεσιών θα λειτουργούσαν σε ισότιμη και ενιαία βάση, μη εμποδιζόμενη από τεχνητά κωλύματα ή περιορισμούς του εμπορίου.

Μιας και οι οικονομικοί κανόνες των διεθνών αερομεταφορών ήταν ουσιαστικά αρκετοί, η προσδοκία ήταν ότι οι παλιές, αργόσχολες και ανίκανες εταιρείες, οι οποίες είχαν υπερανάπτυχθει μέσα σε ένα προστατευμένο περιβάλλον, θα αντιμετώπιζαν μια πρόκληση από τις μικρότερες και ικανές, που ανταποκρίνονταν στα πρότυπα των καταναλωτών, γιατί θα εφορμούσαν ώστε να κερδίσουν τους επιβάτες και τα κέρδη που θα απόρρεαν. Οι καθιερωμένες καριέρες ανίκανων ανθρώπων θα έπρεπε να αλλάξουν ή, όπως οι δεινόσαυροι, θα έπρεπε να εξαφανισθούν.



## **ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η ενιαία αγορά και η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη. Η ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και η πορεία προς τους στόχους του Μάαστριχτ, υπήρξε, χωρίς αμφιβολία, ένα πολύ σπουδαίο πολιτικό γεγονός στην ιστορία της ηπείρου μας. Ένα γεγονός που θα επηρεάσει όχι μόνο τη μοίρα της Ευρώπης, αλλά και την πορεία της οικονομικής της ανάπτυξης.

Σ' αυτήν την τεράστια, χωρίς σύνορα και φραγμούς αγορά, που συνεχώς διευρύνεται τόσο με τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, όσο και με την εισδοχή νέων κρατών-μελών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι ουρανοί είναι πλέον διάπλατα ανοικτοί για τις αεροπορικές μεταφορές, ενώ τα παλαιά τείχη του κρατικού προστατευτισμού, μέσα στα οποία έβρισκαν καταφύγιο και προστασία σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρείες, αποτελούν πια ερείπια, με ιστορικό και μόνο ενδιαφέρον. Όπως είναι γνωστό, από την 1η Ιανουαρίου 1993, ισχύει και έχει πλήρη εφαρμογή η 3η δέσμη ή 3ο πακέτο των ρυθμίσεων με τις οποίες ολοκληρώθηκε η διαδικασία της φιλελευθεροποίησης των αεροπορικών μεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Κοινότητα, έκδηλα επηρεασμένη από την πολιτική των "ανοικτών ουρανών", που οι ΗΠΑ υιοθέτησαν το 1978, κάτω από τις πολιτικές πιέσεις που ασκούσαν διάφορες ομάδες επηρεασμού της κοινής γνώμης καθώς και από τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το οποίο ιδιαίτερα με την απόφαση του στην υπόθεση "Nouvelles Frontieres" του 1986, είχε κρίνει ότι οι διατάξεις περί ανταγωνισμού της Συνθήκης της Ρώμης έχουν πλήρη εφαρμογή και στις αεροπορικές μεταφορές, προχώρησε την 1η Ιανουαρίου 1988 στην υιοθέτηση της 1ης δέσμης ρυθμίσεων για τη φιλελευθεροποίηση των αεροπορικών μεταφορών, και εν συνεχεία υιοθέτησε τη 2η και την 3η. Η ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και το άνοιγμα των ουρανών έχουν δημιουργήσει μια νέα εποχή για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές και την οποία, θα πρέπει κανείς να προβλέψει

με μεγάλη σύνεση αλλά ταυτόχρονα και με αντικειμενικό ρεαλισμό, απηλλαγμένος από δογματικές τοποθετήσεις και αντιλήψεις.

**Η αμερικανική εμπειρία και η Ευρώπη :** Ανεξάρτητα από τους οποιουσδήποτε οραματισμούς των εμπνευστών της πολιτικής των ανοικτών ουρανών, για περισσότερες, καλύτερες και προπαντός φθηνότερες για τον καταναλωτή αεροπορικές συνδέσεις και υπηρεσίες, θα πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερα το παράδειγμα των ΗΠΑ, όπου η εφαρμογή της ίδιας ακριβώς πολιτικής, γνωστής ως Deregulation, είχε ως αποτέλεσμα τον σημερινό ολιγοπωλιακό έλεγχο της αμερικανικής αγοράς από 6 περίπου υπερμεγέθεις αεροπορικές εταιρείες αποκαλούμενες "Mega Carriers". Θα πρέπει λοιπόν να αποφευχθεί η επανάληψη ενός τέτοιου φαινομένου στην Ευρώπη.

Σε τι βαθμό όμως ένας τέτοιος προβληματισμός μπορεί να είναι ρεαλιστικός, όταν ήδη οι δυνάμεις της αγοράς υπαγορεύουν κανόνες παιγνιδιού όμοιους με αυτούς που διαμορφώθηκαν στις ΗΠΑ και οι ευρωπαϊκές εταιρείες, παρά την οικονομική δυσπραγία που τις μαστίζει, έχουν ήδη αρχίσει να εμπλέκονται στους κανόνες αυτού του παιγνιδιού; Οι πρώτες αντιδράσεις τους ήταν υπερπροσφορά χωρητικότητας, συμπίεση των αεροπορικών τιμολογίων κι αναζήτηση συμμαχιών κι εμπορικών συμπράξεων με στόχο τη μεγιστοποίηση του μεριδίου κάθε αγοράς την οποία εκμεταλλεύονται.

**Η κατάσταση των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών :** Οι Κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες δέχθηκαν την πρόκληση του ελεύθερου ανταγωνισμού, βαρύτατα τραυματισμένες από τις επιπτώσεις του πολέμου στον Κόλπο και από τη διεθνή οικονομική ύφεση, που τα τελευταία χρόνια επηρεάζει αρνητικά τους ρυθμούς ανάπτυξης του αεροπορικού έργου. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι, κατά την 3ετία 1990-92, οι 22 ευρωπαϊκές εταιρείες μέλη της Association of European Airlines, είχαν συσσωρευμένη ζημία 3 δισ. δολλαρίων από τη λειτουργία διεθνών γραμμών και 2 δισ. δολλαρίων από τη λειτουργία γραμμών εσωτερικού, ενώ και οι πλέον αισιόδοξοι αναλυτές δεν προβλέπουν ανάκαμψη πριν από το 1995 ή το 1996. Ήταν λοιπόν λογικό οι πρώτες αντιδράσεις μετά την πλήρη φιλελευθεροποίηση, να κινηθούν για πολλές από τις κοινοτικές εταιρείες στην αποφυγή ανάληψης μεγά-



λου κινδύνου από άλογη ανάπτυξη νέων γραμμών, που θα επιδείνωνε την ήδη δυσχερή οικονομική τους θέση.

Βεβαίως κοινός παρανομαστής υπήρξε η πολιτική ισχυροποίηση στην τοπική αγορά της κάθε χώρας και η προσπάθεια ανάπτυξης των μεγάλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων, όπως του π.χ. του Αμστερνταμ, της Φραγκφούρτης κλπ. σε κέντρα τροφοδοσίας (Hubs) για την ενίσχυση των δικτύων των εταιρειών, που έχουν ως βάση τα αεροδρόμια αυτής της δυναμικότητας. Η πλέον όμως ουσιαστική μεταβολή, με αλυσιδωτές επιπτώσεις, επήλθε από τις εταιρείες charters, οι οποίες μπορούν πλέον ελεύθερα να εκτελούν τακτικές γραμμές ή να μεταφέρουν στις πτήσεις τους επιβάτες που μέχρι πρότινος μεταφέρετο από τις τακτικές εταιρείες με αποτέλεσμα, συνεπεία και του ανταγωνισμού που δημιουργείται, να παρατηρείται σε πολλές γραμμές υπερπροσφορά χωρητικότητας και φυσικά μείωση των ναύλων. Αυτή ακριβώς η υπερπροσφορά χωρητικότητας και η εντεύθεν μείωση των ναύλων, που δεν οφείλεται βεβαίως μόνο στον ανταγωνισμό από τις εταιρείες charter αλλά είναι και ουσιαστική απόρροια της κατάργησης κάθε ρυθμιστικού μέτρου που απέβλεπε στην εξισορρόπηση της προσφερόμενης χωρητικότητας προς την κίνηση κάθε συγκεκριμένης γραμμής, αποτελεί σήμερα μια θανάσιμη παγίδα για τις αεροπορικές εταιρείες και μια δυσβάστακτη οικονομική αιμορραγία.

**Η στρατηγική της Ολυμπιακής Αεροπορίας :** Μέσα σε αυτή την απογοητευτική πραγματικότητα, έχει διαμορφωθεί και η στρατηγική της Ολυμπιακής Αεροπορίας με κύριους άξονες:

- την αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης με αυτόνομο δίκτυο διεθνών γραμμών
- την αναδιάταξη του ευρωπαϊκού δικτύου, σε τρόπο ώστε σε κάθε γραμμή να υπάρχει τουλάχιστον καθημερινή συχνότητα, προκειμένου να διατηρηθεί το μερίδιο αγοράς που η εταιρεία κατέχει στον ευρωπαϊκό χώρο
- την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει στον επιβάτη
- την εσωτερική αναδιάρθρωση και εξυγίανση
- τη θέσπιση τιμολογιακής πολιτικής στο εσωτερικό με εμπορικά κριτήρια

- το σχεδιασμό νέων στρατηγικών για την αναζήτηση συμμαχιών και εμπορικών συμπράξεων, με στόχο τη μεγιστοποίηση των δικτύων διανομής της εταιρείας και την αύξηση μεριδίου της στην κάθε αγορά.

**Το πρόβλημα της εναέριας κυκλοφορίας :** Οι εμπνευστές και οι οραματιστές της πολιτικής των ανοικτών ουρανών στην Ευρώπη, θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προβληματισμένοι από την υπάρχουσα υποδομή, η οποία κάθε άλλο παρά δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη πλήρη εφαρμογή του 3ου πακέτου φιλελευθεροποίησης. Οι τακτικές Κοινοτικές Εταιρείες επί σειρά ετών επισημαίνουν το πρόβλημα και ιδιαίτερα, τις επαχθείς ζημίες που συνεπάγονται γι' αυτές, οι καθυστερήσεις των δρομολογίων τους συνεπεία της εναέριας κυκλοφορίας και του κορεσμού των ευρωπαϊκών αεροδιαδρόμων.

Στην Ευρώπη σήμερα υπάρχουν 52 διαφορετικά κέντρα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, τα οποία χρησιμοποιούν 31 διαφορετικά, το ένα από το άλλο, συστήματα, με όλες τις εντεύθεν συνέπειες ως προς την ομαλή κίνηση των αεροσκαφών. Για να γίνει πλήρως αντιληπτή η ζημία που επιφέρει στις αεροπορικές εταιρείες ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, αναφέρω ότι σύμφωνα με στοιχεία της Association of European Airlines, το 70% των καθυστερήσεων που σημειώθηκαν το 1992 οφείλετο στην εναέρια κυκλοφορία, ενώ το 1991 οι δαπάνες που κατέβαλαν οι ευρωπαϊκές εταιρείες για την εναέρια κυκλοφορία και την επίγειο εξυπηρέτηση των αεροσκαφών τους, ανήλθε συνολικά σε 4,25 δισ. δολάρια ΗΠΑ, αντιπροσωπεύοντας το 26% του συνολικού λειτουργικού τους κόστους.

Αλλά και από πλευράς αεροδρομίων η κατάσταση δεν είναι καλύτερη. Στο ίδιο πόρισμα επισημαίνεται ότι τουλάχιστον για τα μισά ευρωπαϊκά αεροδρόμια θα προκύψουν προβλήματα κορεσμού μέχρι το 2.000, ενώ ο ΟΟΣΑ έχει επίσης εκτιμήσει ότι το 2.000 έξι μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια και 16 διάδρομοι προσγείωσης θα είναι πλήρως κορεσμένοι. Όλοι οι εργαζόμενοι στις αεροπορικές εταιρείες εύχονται κι ελπίζουν ότι τόσο η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και οι κυβερνήσεις, θα προχωρήσουν ταχύτατα στη βελτίωση της σημερινής υποδομής και ότι οι προσπάθειες που έχουν ήδη αναληφθεί, ιδιαίτερα στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας, θα αποδώσουν καρπούς.

**Οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες και η απάντηση τους στην πρόκληση της φιλελευθεροποίησης :** Όπως προαναφέρα, οι μεγάλες μεγάλες ζημίες που επέφερε στην πλειοψηφία των κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών η ζετία 1990-92, έχουν δημιουργήσει ένα κλίμα εφεκτικότητας και προσεκτικής προσαρμογής στη νέα πραγματικότητα των ανοικτών ουραμών. Από μακρού χρόνου έχει ήδη ξεκινήσει και συνεχίζεται η προσπάθεια σχεδόν όλων των Κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών για να τακτοποιήσουν τα του οίκου τους. Ειδικότερα όμως για τις εταιρείες που τελούν υπό κρατικό έλεγχο, η διαδικασία αυτή, για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στις διατάξεις των άρθρων 92, 93 της Συνθήκης της Ρώμης, απαιτεί την έγκριση της επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στη διαδικασία αυτή έχουν ήδη υποβληθεί οι εταιρείες Sabena, Iberia και Aer Lingus, ενώ έχουν υποβληθεί και συζητούνται αιτήσεις των κυβερνήσεων Ελλάδας, Γαλλίας και Πορτογαλίας για την οικονομική εξυγίανση των εταιρειών Ολυμπιακής Αεροπορίας, Air France και Air Portugal. Εκτός όμως από τις εταιρείες που προαναφέρθηκαν, μέτρα αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν και εκφεύγουν του περιεχομένου της παρούσας ανάλυσης. Επισημαίνω όμως ότι κοινός παρονομαστής όλων σχεδόν των σχεδίων αναδιάρθρωσης, είναι η σημαντική μείωση του λειτουργικού κόστους με έμφαση στη μείωση του κόστους εργασίας και το κλείσιμο ζημιογόνων γραμμών και δραστηριοτήτων με την παράλληλη πώληση περιουσιακών στοιχείων. Έτσι, έχουμε δύο πολύ σημαντικές επιπτώσεις από τη φιλελευθεροποίηση:

- την απώλεια θέσεων εργασίας
- το κλείσιμο ζημιογόνων γραμμών,

που ενώ από τεχνοκρατική άποψη κρίνονται ως επιβλημένα μέτρα για την επιβίωση των αεροπορικών εταιρειών, δεν παύουν, εν τούτοις, να ενέχουν για την Ευρωπαϊκή Ένωση, μια μεγάλη κοινωνική και ανθρώπινη διάσταση, την οποία κανείς δεν μπορεί να αγνοήσει.

**Το σχέδιο εξυγίανσης της Ολυμπιακής :** Αναφερόμενη ειδικότερα στο σχέδιο εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, θα ήθελα να σημειώσω ότι η σημερινή

κυβέρνηση, παρόλα τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει, εν τούτοις αποδέχθηκε την αναγκαιότητα της αναδιάρθρωσης και της οικονομικής εξυγίανσης της εταιρείας και το υπέβαλε στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς έγκριση. Οι τελικοί άξονες του προγράμματος εξυγίανσης της εταιρείας, όπως διαμορφώθηκε μετά το διάλογο που έγινε με την Ο.Σ.Π.Α (Ομοσπονδία των εργαζομένων στην Ο.Α.) και έχει 4ετή διάρκεια 1994-97 είναι οι ακόλουθοι:

α) ότι η Ελληνική Κυβέρνηση αναλαμβάνει το βάρος της πληρωμής των χρεών ύψους 491 δισ. δραχμές.

β) κρίθηκε επιβεβλημένος ο συνδυασμός εθελούσιας - υποχρεωτικής πρόωρης συνταξιοδότησης των υπαλλήλων με σκοπό την οριστική αποχώρηση 1.500 ατόμων κατά την αυτή τετραετία, με δεδομένο του ότι οι δαπάνες προσωπικού αντιπροσωπεύουν το 50% περίπου των δαπανών της ΟΑ, έναντι αντίστοιχου μέσου ποσοστού 30-35% των λοιπών Κοινοτικών εταιρειών,

γ) το πάγωμα των συνολικών αποδοχών του προσωπικού για την τετραετία και παραχώρηση δωρεάν 10 ημερών εργασίας σε ετήσια βάση από όλες τις κατηγορίες του προσωπικού κατά μέσο όρο.

δ) Αναθεώρηση σε μεγάλο βαθμό του κανονισμού εργασίας του προσωπικού όλων των κατηγοριών. Τα προνόμια και οι παροχές ορισμένων κλάδων προσωπικού αναθεωρούνται ή αναστέλλονται με το νέο πρόγραμμα, με αποκλειστικό στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας και η μείωση των δαπανών της εταιρείας.

ε) Το δίκτυο της εταιρείας τίθεται σε νέες βάσεις με πρώτο μέτρο την αναστολή λειτουργίας των γραμμών τους προς Τόκυο και Σικάγο.

στ) Η διοίκηση της εταιρείας:

- θα προχωρήσει στην άμεση οργανωτική και διοικητική αναδιάρθρωσή της
- θα εκπονήσει στρατηγικό πρόγραμμα που θα προβλέπει τη βελτιστοποίηση του δικτύου νέο πρόγραμμα δρομολογίων καθώς και 10ετές πρόγραμμα ανανέωσης στόλου.

ζ) Και τέλος η καθιέρωση της συμμετοχής των εργαζομένων στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας.

Με τα μέτρα αυτά, που είναι ηπιότερα από τα αντίστοιχα μέτρα άλλων Κοινοτικών εταιρειών, εκτιμάται ότι πολύ σύντομα η Ολυμπιακή Αεροπορία θα λειτουργεί σε εντελώς νέα βάση στα πρότυπα μιας διεθνούς ανταγωνιστικής εταιρείας.

**Στρατηγικές συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών στην Ευρώπη :** Με γνώμονα το αξίωμα που έχει διαχρονική ισχύ σε εμπορικές δραστηριότητες που ασκούνται υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού, σύμφωνα με το οποίο "για να επιβιώσεις πρέπει να γίνεις ισχυρός", οι κοινοτικές εταιρείες εδώ και μερικά χρόνια και ενόψει της πλήρους φιλελευθεροποίησης, έχουν αρχίσει να αναζητούν τις συνεργασίες εκείνες που θα τους επιτρέψουν να αποκτήσουν την απαιτούμενη κρίσιμη μάζα για την ισχυροποίηση τους, τόσο μέσα στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά όσο και εκτός αυτής.

Είναι φυσικά ευνόητο ότι αυτοί οι στόχοι στηρίζονται σε μια ουσιαστική παραδοχή: τη μείωση των δαπανών κάθε εταιρείας και την αύξηση των εσόδων της. Αν κρίνει όμως κανείς από τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα αυτών των νέων στρατηγικών, θα διαπιστώσει ότι παρά την έντονη αρχική κινητικότητα που είχε επιδειχθεί, λίγα ουσιαστικώς πράγματα έχουν επιτευχθεί. Οι προσπάθειες που ξεκίνησαν για αγορές μεριδίων στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων αεροπορικών εταιρειών ή και για συγχωνεύσεις με τάσεις μετασχηματισμού ορισμένων Κοινοτικών εταιρειών σε "Mega Carriers" δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα ή βρίσκονται στο σημείο των αναζητήσεων. Βέβαια, μια κύρια αιτία είναι η οικονομική ύφεση που αποτρέπει μεγαλεπήβολα σχέδια, ίσως όμως οι Κοινοτικές εταιρείες δεν είναι ακόμη ώριμες ψυχολογικά για τέτοιες κρίσιμες αποφάσεις. Διαφορές γλώσσας, συνθηκών εργασίας, νοοτροπίας και κουλτούρας παραμένουν πάντοτε ανασταλτικοί παράγοντες.

Η αποτυχία των συνομιλιών μεταξύ των εταιρειών της British Airways/KLM καθώς επίσης και των διεργασιών υπό την επωνυμία ALCAZAR μεταξύ των

εταιρειών Austrian-KLM-SAS και Swissair, είναι χαρακτηριστικές εν προκειμένω. Αντίθετα όμως αναπτύσσονται εμπορικές συμπράξεις για τη συνεκμετάλλευση γραμμών ή και δικτύων, κυρίως μεταξύ ευρωπαϊκών και αμερικανικών εταιρειών, με κύρια παραδείγματα, της συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών British Airways/US Air, KLM/Northwest, Swissair/Delta και Lufhansa/United. Προπαντός όμως του χρόνου κανείς δεν μπορεί με βεβαιότητα να αποφανθεί, αν ο ψυχολογικός παράγων και το ίδιο συμφέρον, θα μπορούν να αντιστέκονται στα κελεύσματα των δυνάμεων της αγοράς κι αν τελικά οι Κοινοτικές εταιρείες δεν αναγκαστούν να οδηγηθούν στο σχηματισμό ορισμένων μεγάλων ομίλων που θα κυριαρχήσουν απόλυτα στην ευρωπαϊκή αγορά, μετατρέποντας τις μικρές εταιρείες είτε σε τροφοδότες τους είτε οδηγώντας τις σε χρεωκοπία. Ολοι πάντως θα πρέπει να ελπίζουν να μην επαληθευτούν οι εκτιμήσεις πολλών οικονομικών αναλυτών, σύμφωνα με τις οποίες το 2000, τέσσερις μόνο μεγάλες αεροπορικές εταιρείες θα ελέγχουν την ευρωπαϊκή αγορά, ενώ πολλές άλλες θα έχουν χρεωκοπήσει.



## **ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Τακτικές διαπεριφερειακές αεροπορικές γραμμές : Οι περιφερειακές αεροπορικές συνδέσεις, μια σχετικά νέα μορφή αεροπορικών μεταφορών, με συνεχώς αυξημένη ζήτηση για προσφορά υπηρεσιών, αποτελούν συμπλήρωμα του κυρίου συστήματος της πολιτικής αεροπορίας. Βασική συνισταμένη της ανάπτυξης των περιφερειών, κυρίως των λιγότερο προνομιούχων και της αποσυμφόρησης των κεντρικών αεροδρομίων, καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εσωτερική συνοχή. Παρά τη ραγδαία εξέλιξη της πολιτικής αεροπορίας, η απευθείας σύνδεση αεροδρομίων και περιφερειακών αεροδρομίων άλλων χωρών, παρουσίασε κάποια καθυστέρηση. Ενας από τους κύριους λόγους θα πρέπει να αναζητηθεί στην απροθυμία των μεγάλων εταιρειών να χάσουν την πελατεία από τα (κεντρικά) αεροδρόμια άλλων χωρών-μελών, λόγω των απευθείας συνδέσεώς τους με τους περιφερειακούς αερολιμένες.

Το ισχύον σύστημα τακτικών αεροπορικών συνδέσεων, δεν φαίνεται το πλέον κατάλληλο να εξυπηρετήσει αυτή τη νέα διαπεριφερειακή κινητικότητα. Οι διαπεριφερειακές αεροπορικές μεταφορές αποτέλεσαν αντικείμενο των πρώτων Κοινοτικών μέτρων απελευθέρωσης, στο χώρο της Πολιτικής αεροπορίας. Η Οδηγία του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1983, σχετικά με την έγκριση τακτικών διαπεριφερειακών υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου και εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών έδωσε τη θεσμική δυνατότητα πραγματοποίησης συνδέσεων μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων των χωρών-μελών. Με την Οδηγία καθορίστηκε η χωρητικότητα των αεροσκαφών στις 70 θέσεις, με μέγιστο βάρος 30 τόννων στην απογείωση και ελάχιστη διαδρομή 400 km, όταν η αεροπορική μεταφορά λόγω φυσικών εμποδίων επιτρέπει την εξοικονόμηση χρόνου.

Η Οδηγία -η οποία δεν βρήκε πεδίο εφαρμογής στη χώρα μας- τροποποιήθηκε κυρίως, για να λάβει υπόψη τις γενικές διατάξεις της πρώτης δέσμης απελευθέρωσης της Κοινοτικής πολιτικής αεροπορίας του Δεκεμβρίου 1987

και το 1989, για να επιτρέψει αεροπορικές υπηρεσίες για αεροσκάφη άνω των 70 θέσεων. Στο δεύτερο πλαίσιο της δεύτερης δέσμης φιλελευθεροποίησης της 24ης Ιουλίου 1990, η Οδηγία καταργήθηκε, αφού το μεγαλύτερο μέρος των διατάξεών της καλύφθηκε από τον Κανονισμό για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας επιβατών.

### Προβλήματα και προοπτικές ανάπτυξης των περιφερειακών αερογραμμών:

Τα πορίσματα των Συνδιασκέψεων των Περιφερειακών και Παράκτιων της Κοινότητας προσδιόρισαν τις πολυάριθμες δυσκολίες που συναντούν οι τοπικές εταιρείες αερομεταφορών, για να εξασφαλίσουν τις δραστηριότητες τους και ως εκ τούτου την ανάπτυξη των εξυπηρετούμενων από αυτές περιοχών:

- Μικρός όγκος μεταφορών
- Υψηλά χρέη
- Δυσχέρεια πρόσβασης στους μεγάλους αερολιμένες και προβλήματα κατανομής διαθέσιμου χρόνου (slot) στα Κοινοτικά αεροδρόμια
- Πρόσληψη πεπειραμένων πιλότων
- Διάκριση, όσον αφορά τα τέλη προσγείωσης, σε σχέση με τα μεγάλα αεροσκάφη, που σήμερα γίνεται σε "δυσαρμονία" με τη χωρητικότητά τους.

Το ερώτημα τίθεται εύλογα: Θα συνεχίσουν οι τοπικές περιφερειακές αερομεταφορές να κατέχουν θέση στην ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία και θα γνωρίσουν περαιτέρω ανάπτυξη; Η απάντηση συνδέεται καταρχήν και πρωτίστως, με το εάν θα τηρηθούν οι τέσσερις βασικές προϋποθέσεις ανάπτυξη τους, σχετίζονται με:

- τον ανταγωνισμό. Οι περιφερειακές αεροπορικές εταιρείες είναι συχνά θυγατρικές μεγάλων εταιρειών, οι οποίες συχνά εξυπηρετούνται απ'αυτές για να καλύψουν ελλείψεις αεροσκαφών, πιλότων κ.α. Παράλληλα, οι μικρές εταιρείες είναι ανταγωνιστικές ως προς τους μεγάλους αερομεταφορείς. Θα πρέπει -και εδώ έγκειται ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής- να διασφαλιστεί ο υγιής ανταγωνισμός.



- την κατανομή διαθέσιμου χρόνου στους αερολιμένες,
- τη διάθεση εισιτηρίων, η οποία λόγω των δυσχερειών, θα πρέπει να πραγματοποιείται από τις μεγάλες εταιρείες,
- χρηματοδοτική βοήθεια, η οποία είναι δυνατόν να διατεθεί υπό μορφή επιδότησης ή απλά υπό μορφή εγγυήσεων δανείων.

Τις ανωτέρω προϋποθέσεις μόνο οι Βρυξέλλες είναι σε θέση να διασφαλίσουν και από τις αποφάσεις τους θα εξαρτηθεί το μέλλον της περιφερειακής αεροπορίας. Οι όποιες αντιφάσεις σχετικά με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για έλεγχο των κρατικών επιδοτήσεων, που νοθεύουν τον ανταγωνισμό και διαιωνίζουν προβληματικές καταστάσεις, θα πρέπει να εξετασθούν υπό το πρίσμα μείωσης των περιφερειακών ανισορροπιών στους κόλπους της. Και οι περιφερειακές αερογραμμές θα αντιμετωπιστούν ως διαρθρωτικές ενέργειες και θα επιλυθούν στο πνεύμα των ψηφισμάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που εφιστά την προσοχή στο να προστατευτούν για κάποιο χρόνο, ορισμένες περιφερειακές εναέριες διασυνδέσεις ιδίως μεταξύ περιφερειακών αερολιμένων. Αλλά αυτό προϋποθέτει, ιδίως στην περίπτωση της χώρας μας, την πλήρη άρση των θεσμικών και διοικητικών δυσχερειών παράλληλα με την ενεργό συμμετοχή περιφερειακών πρωτοβουλιών για την ανάπτυξη τοπικών εταιρειών αερομεταφορών κατά το παράδειγμα των ναυτιλιακών εταιρειών λαϊκής βάσης.

**Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αερομεταφορές :** Το νέο Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο μπορεί να εκληφθεί σαν μια προσπάθεια που επικεντρώνεται στη χάραξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής με παγκόσμιες διαστάσεις, η οποία θα διασφαλίζει:

- Την ενίσχυση και εξάπλωση των διευρωπαϊκών αεροπορικών δικτύων στην κατεύθυνση της καλύτερης και περισσότερο αποδοτικής διασύνδεσης μεταξύ των κρατών-μελών.
- Την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού των τιμολογίων και κομίστρων των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων με άμεσο όφελος σε μεγάλο μέρος, των καταναλωτών.

- Την άρση της περιφερειακότητας ορισμένων περιοχών της ευρωπαϊκής Κοινότητας και την ενίσχυση της διασύνδεσής τους με την υπόλοιπη Κοινότητα.
- Την ενδυνάμωση της διασύνδεσης της Ε.Ε. με τις μη Κοινοτικές χώρες ενισχύοντας την εξωτερική διάσταση της Ενιαίας Αγοράς.

Το τρίτο πακέτο Απελευθέρωσης των Κοινοτικών αεροπορικών μεταφορών αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο για το νέο ευρωπαϊκό χώρο, είναι υπό μορφή Κανονισμών και θα είναι:

- Κανονισμός για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια και πτήσεις ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών.
- Κανονισμός για τον τρόπο εφαρμογής των τιμολογίων και κομίστρων των αεροπορικών μεταφορών.
- Κανονισμός για έκδοση αδειών λειτουργίας των αερομεταφορέων

Επίσης υιοθέτησε ένα νέο Κανονισμό σχετικά με τον τρόπο διάθεσης και κατανομής των χρόνων χρήσης στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Στόχοι του κανονισμού είναι:

- Η υποστήριξη των αερομεταφορέων που προτίθενται να εκτελούν δρομολόγια στις ενδοκοινοτικές διαδρομές.
- Η ευκολότερη πρόσβαση νεοεισερχομένων αερομεταφορέων στην Κοινοτική Αγορά, με ταυτόχρονη όμως διατήρηση των "ιστορικών δικαιωμάτων" όσων αεροπορικών εταιρειών τα διαθέτουν.
- Η διαφάνεια πληροφόρησης για την χορήγηση ή την άρνηση χορήγησης των χρόνων χρήσης στα κοινοτικά αεροδρόμια.

Εκτιμήσεις και βασικές παραδοχές για την εξέλιξη του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα : Το νέο θεσμικό πλαίσιο για τις Κοινοτικές αερομεταφορές, αναμένεται να έχει καταλυτικές επιπτώσεις, τόσο στην υφιστάμενη δομή του αεροπορικού περιβάλλοντος, όσο και στη μέχρι σήμερα ιστορική

συμπεριφορά της ζήτησης. Παράγοντες που διαμόρφωσαν δομές και αεροπορικά δίκτυα αλλάζουν πλέον ριζικά.

Οι βασικότερες παράμετροι του προβληματισμού για την ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα, οι εκτιμήσεις καθώς και οι παραδοχές, μπορούν να συνοψισθούν στα παρακάτω στοιχεία:

- Στη δεκαετία 1981-90 η συνολική επιβατική κίνηση για το εσωτερικό κι εξωτερικό αεροπορικό δίκτυο αυξήθηκε κατά 41%. Η αύξηση αυτή αντιστοιχεί σε ένα μέσο ετήσιο ρυθμό 3,9%. Η εμπορευματική αεροπορική κίνηση στο ίδιο διάστημα παρουσίασε μείωση 1,5%.
- Ανεξάρτητα απ' την εξέλιξη της συνολικής επιβατικής κίνησης, οι ρυθμοί αύξησης της κίνησης του εσωτερικού δικτύου παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι σε σχέση με εκείνους του εξωτερικού δικτύου.
- Οι ρυθμοί αύξησης της επιβατικής κίνησης του διεθνούς δικτύου, είναι κυρίως το αποτέλεσμα της σημαντικής αύξησης της έκτακτης κίνησης, σε βάρος της τακτικής κίνησης εξωτερικού. Η έκτακτη κίνηση, που διεξάγεται για τουριστικούς λόγους, εμφανίζει μία πρωτοφανή συνολική αύξηση στη δεκαετία (περίπου 100,5%), με σημαντικότερο μέσο ετήσιο ρυθμό 8,04%. Η τακτική αεροπορική κίνηση, υστερεί πολύ σε σχέση με την έκτακτη, με συνολική αύξηση 2,8% και μέσο ετήσιο ρυθμό 0,31%.

Οι διαφοροποιήσεις αυτές, αποκαλύπτουν το δυναμισμό του κάθε τύπου κίνησης και είναι αποτέλεσμα τόσο της ακολουθούμενης πολιτικής στις αερομεταφορές, όσο και του συνολικού προφίλ της Ελλάδας για την κίνηση που μπορεί να προκαλέσει. Η έκτακτη κίνηση το 1981, αντιπροσώπευε το 46% της συνολικής διεθνούς αεροπορικής επιβατικής κίνησης, ενώ το 1990 ξεπερνά το 62% και το 1991 πλησιάζει το 65%. Οι τάσεις αυτές, χωρίς να είναι εύκολα ανατρέψιμες, εκτιμάται ότι μπορεί να σταθεροποιηθούν στα επίπεδα του 1990-91, σαν αποτέλεσμα τόσο της χάραξης της εθνικής πολιτικής και στρατηγικής για τις

αερομεταφορές, όσο και σαν αποτέλεσμα των επιπτώσεων της ευρωπαϊκής φιλελευθεροποίησης των αεροπορικών μεταφορών.

Ο επερχόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών εκτιμάται ότι θα αυξήσει την αεροπορική ζήτηση σε όλα τα δίκτυα και αναμένεται να αυξήσει το πλήθος των αεροπορικών διασυνδέσεων, να προκαλέσει πρόσκαιρα μείωση των αεροπορικών κομίστρων των τακτικών αεροπορικών διασυνδέσεων και να συμβάλλει στην ποιοτική αναβάθμιση των έκτακτων πτήσεων σε επίπεδα παροχής υπηρεσιών παρόμοια με εκείνα των τακτικών. Η τάση αυτή θα επιφέρει σταδιακά μία αύξηση των λειτουργικών εξόδων των εταιρειών charter και αύξηση των ναύλων τους, με αποτέλεσμα την ανάσχεση της δυναμικής τους στον ευρωπαϊκό χώρο.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η έκτακτη κίνηση έχει ένα διαφορετικό χαρακτήρα. Δεν περιορίζεται στην απλή μεταφορά επιβατών με φθηνά αεροπορικά κόμιστρα, αλλά στη τιμή του εισιτηρίου ενσωματώνεται και ένα ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών (διανυκτερεύσεις / περιηγήσεις κλπ.). Η παροχή ολοκληρωμένων πακέτων τουριστικών υπηρεσιών (Inclusive Tour) αναμένεται να συνεχισθεί και στο μέλλον για τον ελληνικό χώρο, σε μικρότερο όμως βαθμό, αφού οι νέοι Κοινοτικοί κανονισμοί επιτρέπουν τις πωλήσεις "seat only" αντί του "inclusive tour", κάτι που γινόταν σιωπηρά την τελευταία 5ετία. Τέλος, στο μέλλον είναι δυνατό να παρατηρηθεί μία σχετική άμβλυνση στην έντονη εποχικότητα της έκτακτης κίνησης που εμφανίζεται σήμερα.

Η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά και η Συνθήκη του Μάαστριχτ εκτιμάται ότι θα επιφέρουν την αύξηση των επαγγελματικών ταξιδίων, σαν αποτέλεσμα της πολιτικής για την ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων, προσώπων και αγαθών στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο. Εκτιμάται ότι η αεροπορική κίνηση αυτών των τύπων (για επαγγελματικούς ή προσωπικούς λόγους) εμφανίζει ευαισθησίες και ελαστικότητες αεροπορικής ζήτησης που, όπως και ιστορικά έχει αποδειχθεί, ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της (τακτικής) αεροπορικής διασύνδεσης που διεξάγεται με προγραμματισμένες πτήσεις και η τάση αυτή δεν θα μεταβληθεί στο χρονικό ορίζοντα των προβλέψεων. Η ανάπτυξη όμως των επαγγελματικών ταξιδίων αναμένεται με συγκριτικά χαμηλότερους ρυθμούς, λόγω των επιπτώσεων από την

ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών στον επαγγελματικό χώρο (fax, τηλεδιασκέψεις κλπ.).

Η εξέλιξη του τουρισμού στην Ελλάδα εκτιμάται ότι θα είναι περιορισμένη σε σχέση με τα στοιχεία του παρελθόντος. Η εκτιμώμενη ετήσια αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος στη χώρα μας, προβλέπεται να μειωθεί από 5,6% της προηγούμενης δεκαετίας σε 3% στο μέλλον. Η αποκοπή των χερσαίων οδών προς την Ελλάδα και η μεγάλη χρονοαπόσταση των τουριστικών προορισμών από το Ευρωπαϊκό κέντρο, εκτιμάται ότι θα δώσει ακόμη μεγαλύτερη προτεραιότητα στην απευθείας αεροπορική μεταφορά σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, ενώ για τον εσωτερικό τουρισμό το αυτοκίνητο φαίνεται να κυριαρχεί και το αεροπλάνο να μειονεκτεί σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα.

Η αεροπορική βιομηχανία διεθνώς έχει υποστεί απώλειες που για το 1991 αντισταθμίζουν όλα τα κέρδη της προηγούμενης πενταετίας. Ο χαρακτήρας της ύφεσης είναι τέτοιος που σήμερα δεν εκτιμάται μία άμεση επαναφορά της αεροπορικής ζήτησης στα επίπεδα πριν τον πόλεμο στο Περσικό Κόλπο, όπως είχε συμβεί παλαιότερα με τις παγκόσμιες ενεργειακές κρίσεις. Εκτιμάται σήμερα ότι οι προβλεπόμενοι ετήσιοι ρυθμοί αύξησης αεροπορικής ζήτησης για το εσωτερικό και εξωτερικό δίκτυο πρέπει να έχουν την δυναμική της πριν τον πόλεμο περιόδου, αλλά να εφαρμόζονται σε επίπεδα κίνησης που ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα που διαμορφώθηκε μετά από αυτόν, δηλαδή στα επίπεδα του 1991.

Στο χρονικό ορίζοντα της επόμενης 15ετίας, αναμένεται στην Ελλάδα η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στα χερσαία και θαλάσσια μέσα μεταφοράς. Το κύριο χαρακτηριστικό των νέων τεχνολογιών είναι η μείωση της χρονοαπόστασης ταξιδιού, η οποία δίνει μία νέα διάσταση στον ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Η γεωγραφική κατάτμηση του Ελληνικού χώρου και η απόσταση της χώρας από το δυτικευρωπαϊκό χώρο, όπου βρίσκεται και το κύριο πεδίο συναλλαγών της, οδηγούν σε εκτιμήσεις για περιορισμένη επίπτωση των νέων τεχνολογιών στην αεροπορική μεταφορά. Η πιθανή εισαγωγή τρένων υψηλής ταχύτητας στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης (μελλοντικός χρόνος διαδρομής 4h), Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, Αθήνας-Πάτρας (μελλοντικός χρόνος διαδρομής 2h) και η εισαγωγή

ταχύπλων σκαφών (catamaran) στα Ελληνικά πελάγη, είναι οι μόνες διαφαινόμενες επιπτώσεις στην αεροπορική επιβατική κίνηση. Οι επιπτώσεις αυτές, αφορούν αποκλειστικά τον ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς για την ανακατανομή των μεριδίων αγοράς του εσωτερικού δικτύου, όπου και πάλι εκτιμάται ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός από τα άλλα μέσα, για αποστάσεις μεγαλύτερες των 600 ή 800 χιλιομέτρων.

Οι δυνατότητες κι ο σχετικός δυναμισμός των περιφερειών της χώρας, ο χαρακτήρας τους και το είδος της αεροπορικής κίνησης που μπορούν να προκαλέσουν, δημιουργούν επιπρόσθετες αναπτυξιακές προοπτικές για την αεροπορική κίνηση. Σε ένα μεσομακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, αναμένεται να ενταθούν οι διασυνδέσεις μεταξύ των περιφερειών της χώρας και κυρίως των πλέον απομακρυσμένων μεταξύ τους, δημιουργώντας προοπτικές ανάπτυξης του εσωτερικού δικτύου, συνεπεία της κατάργησης του μονοπωλιακού καθεστώτος στο εσωτερικό της χώρας, καθώς και της δυνατότητας που απορρέει από το νέο θεσμικό πλαίσιο για επιδότηση ναύλων αεροπορικών διασυνδέσεων όπου εμφανίζεται μικρή ζήτηση.

Η νέα αυτή πραγματικότητα θα ανακατανείμει τα μερίδια συνολικής κίνησης που απορροφούνται από τα ελληνικά αεροδρόμια, σε όφελος των περιφερειακών αεροδρομίων σε σχέση με τα κεντρικά. Η πιθανή αύξηση της αξίας του χρόνου των Ελλήνων, οδηγεί σε επιλογές μέσων μεταφοράς που ανταποκρίνονται σε χαμηλές χρονοαποστάσεις, με συνέπεια την αύξηση της αεροπορικής ζήτησης για εσωτερικές κύρια μετακινήσεις, όταν αυτές ανταποκρίνονται σε λογικό κόστος ταξιδιού. Η περιφερειακότητα της χώρας σε σχέση με τον ευρωπαϊκό κορεσμό, η συνεχιζόμενη κρίση στα Βαλκάνια κι η ένταση των ανταλλαγών μετακινήσεων της χώρας με την Ε.Ε., αναμένεται να επιδράσουν δραστικά στις αερομεταφορές. Εκτιμάται ότι η αεροπορική μεταφορά θα είναι ο σχεδόν αποκλειστικός τρόπος διεθνούς μετακίνησης σε ότι αφορά την επιβατική κίνηση και παρουσιάζει σαφέστατες προοπτικές ανάπτυξης για την εμπορευματική κίνηση, πέρα από κάθε ιστορικό προηγούμενο. Ανεξάρτητα από τους ετήσιους ρυθμούς αύξησης της

αεροπορικής επιβατικής κίνησης, η αύξηση των κινήσεων αεροσκαφών θα εξελιχθεί σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα και ειδικότερα της τάξης του 3% έως 3,5% ετησίως.



## ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία και η θυγατρική της Αεροπλοΐα εξυπηρετούν 60 γραμμές με 550 συχνότητες την εβδομάδα. Όλες οι μεγάλες πόλεις της Ελλάδας και τα περισσότερα νησιά συνδέονται με την Αθήνα, αλλά και μεταξύ τους. Σήμερα ο επιβάτης μεταφέρεται από την Ολυμπιακή άνετα και γρήγορα από το κέντρο προς την περιφέρεια, αλλά και διαπεριφερειακά. Μικρά, απομακρυσμένα νησιά με δύσκολη πρόσβαση, όπως η Λέρος, η Κάσος, το Καστελόριζο κ.α., συνδέονται με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Εδώ το κοινωνικό έργο της εταιρείας είναι προφανές.

Το 1990 η μητρική Αεροπορία παραχωρεί στη θυγατρική Αεροπλοΐα, το δικαίωμα εκμετάλλευσης του συνόλου του εσωτερικού δικτύου, εκτός από τις 9 μεγάλες αγορές, δηλαδή τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά, τη Ρόδο, την Κω, την Κέρκυρα, την Αλεξανδρούπολη, τη Μυτιλήνη και την Καβάλα. Το εσωτερικό δίκτυο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τα τελευταία 15 χρόνια λειτουργεί με ζημιές και είναι σήμερα μια από τις κύριες πηγές ελλειμμάτων της εταιρείας.

**Η εκμετάλλευση του δικτύου εσωτερικού :** Όπως είπαμε η εκμετάλλευση του εσωτερικού δικτύου είναι ελλειμματική κι αυτό οφείλεται σ'ένα και μοναδικό λόγο: Στην επιλογή της Πολιτείας να εντάξει την Ολυμπιακή μέσα στο πλαίσιο άσκησης κοινωνικής και αναπτυξιακής περιφερειακής πολιτικής, μη επιδοτούμενης. Έτσι το κράτος έχει υπό τον πλήρη έλεγχό του την τιμολογιακή πολιτική της εταιρείας. Οι ναύλοι καθορίζονται από την Πολιτεία με κριτήρια μη επιχειρηματικά. Η Ολυμπιακή είναι αναγκασμένη να διατηρεί γραμμές χωρίς κανένα εμπορικό ενδιαφέρον, μόνο και μόνο για να εξυπηρετεί το έργο της περιφερειακής ανάπτυξης, χωρίς όμως να επιδοτείται από το κράτος για το σκοπό αυτό. Επίσης η εταιρεία αναγκάζεται να εγκαθιστά γραμμή σε κάθε νησί στο οποίο κατασκευάζεται αεροδρόμιο -ανεξάρτητα αν αυτό την συμφέρει ή όχι- όπως για παράδειγμα η εγκατάσταση γραμμής προς την Αστυπάλαια.



Μέχρι τον Ιανουάριο 1991, η Ολυμπιακή κατ' εφαρμογή της Κυβερνητικής πολιτικής χορηγούσε σημαντικές εκπτώσεις σε περισσότερες από 20 κατηγορίες επιβατών. Οι εκπτώσεις αυτές καταργήθηκαν με μεγάλο αγώνα στο τέλος Ιανουαρίου, στα πλαίσια στήριξης της Εταιρείας στην εξαιρετικά δύσκολη περίοδο του πολέμου στον Κόλπο. Μια άλλη μεγάλη προσφορά της Ολυμπιακής στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι η σχεδόν δωρεάν, με τα σημερινά δεδομένα, μεταφορά του ημερήσιου και περιοδικού τύπου. Η ΕΣΗΕΑ, ζήτησε από το κράτος (όχι από την ΟΑ) και τελικά κατάφερε να εξασφαλίσει "ειδικές τιμές" για την αεροπορική μεταφορά του τύπου. Ετσι σήμερα, η τιμή μεταφοράς του τύπου είναι 5.50 δρχ. ανά κιλό, ενώ για το κανονικό ταχυδρομείο 120 δρχ.

Όλα τα παραπάνω οδήγησαν σε δραματική υστέρηση των εσόδων της εταιρείας, δηλαδή στη κύρια πηγή των ελλειμμάτων του εσωτερικού δικτύου, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι και το κόστος του εσωτερικού δικτύου δεν είναι επιβαλλόμενο, δεδομένου ότι, η χρησιμοποίηση των jets στις μικρές διαδρομές είναι ιδιαίτερα αντιπαραγωγική και δαπανηρή. Ωστόσο, το κόστος της Ολυμπιακής στο εσωτερικό μέχρι το 1989 βρίσκεται στα επίπεδα περίπου του μέσου όρου των εταιρειών της ΑΕΑ, αλλά από το 1990 και μετά περνάει, όχι όμως κατά πολύ, αυτό το μέσο όρο, κυρίως λόγω χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων.

**Η εικόνα της ΟΑ στο εσωτερικό δίκτυο :** Όπως είπαμε και πριν, οι 9 μεγαλύτεροι - σε όγκο επιβατών - προορισμοί εξυπηρετούνται από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Για την εξυπηρέτηση αυτή δρομολογούνται τα αεροσκάφη της ΟΑ που χρησιμοποιούνται και στο εξωτερικό, δηλαδή τα Airbus και τα Boeing 737. Τα αεροσκάφη αυτά είναι εξοπλισμένα με τα πιο σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοήγησης και μπορούν να προσγειωθούν ακόμη και σε αεροδρόμια που δεν διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό. Συντηρούνται από την Τεχνική Βάση της Ολυμπιακής, μία από τις καλύτερες στην Ευρώπη και βέβαια είναι περιττό να τονίσουμε τον υψηλό δείκτη ασφαλείας που διαθέτει σε παγκόσμιο επίπεδο και τη σημασία που δίνει η εταιρεία στο θέμα αυτό.

Το μέλλον του εσωτερικού δικτύου της ΟΑ : Όλα τα παραπάνω στοιχεία συνιστούν έναν πολύ καλά οργανωμένο αερομεταφορέα, αξιόπιστο και άκρως ανταγωνιστικό που έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει πλέον χωρίς ελλείμματα. Για να γίνει όμως αυτό, είναι αναγκαίο να καθορισθεί σαφώς ο ρόλος της εταιρείας. Σύμφωνα με τους Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η εταιρεία θα πρέπει πλέον να λειτουργήσει με εμπορικά μόνο κριτήρια. Ωστόσο, δεν θα είχε αντίρρηση να συνεχίσει την προσφορά του κοινωνικού έργου και της περιφερειακής ανάπτυξης με τη διατήρηση των άγονων γραμμών, όμως για να εφαρμοσθεί αυτό θα πρέπει να αποζημιώνεται από το κράτος όπως αποζημιώνονται για παράδειγμα οι ναυτιλιακές εταιρείες. Θα πρέπει να αφηθεί ελεύθερη στη χάραξη της τιμολογιακής της πολιτικής.

Σε ότι αφορά τώρα την τιμολογιακή πολιτική, αυτή σχεδιάζεται ήδη από τις υπηρεσίες της Ολυμπιακής και με τρόπο ώστε:

- Να αποκατασταθεί, μακροπρόθεσμα, λογική σχέση μεταξύ του αεροπορικού ναύλου και της άνεσης του αεροπλάνου.
- Το μέσο έσοδο να καλύπτει έστω το κόστος της κάθε γραμμής.

Με βάση τους παραπάνω άξονες σχεδιάζεται να γίνει:

- διαφοροποίηση των ναύλων κατά χρονική περίοδο
- δημιουργία ειδικών ναύλων.

Οι περισσότερες από τις γραμμές παρουσιάζουν έντονη εποχιακή διακύμανση. Στις γραμμές αυτές, θα μπορεί να υπάρξει εποχιακή διαφοροποίηση των ναύλων ώστε να επιτευχθεί:

- καλύτερη εκμετάλλευση της ζήτησης
- καλύτερη απόδοση των δρομολογίων
- σχετικά μεγαλύτερη επιβάρυνση των ξένων τουριστών που έχουν μεγαλύτερο μερίδιο στην καλοκαιρινή περίοδο. Για παράδειγμα, στη γραμμή Αθήνα-Κω στην καλοκαιρινή περίοδο το 33% είναι ξένοι τουρίστες.

Σε άλλες γραμμές τώρα που υπάρχει μεγάλη κίνηση επαγγελματιών όπως π.χ. στη γραμμή Θεσσαλονίκης, όπου το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν για δουλειές ξεπερνάει το 65%, η εποχικότητα είναι σχεδόν επίπεδη. Με βάση τις μελέτες που έχει διεξάγει η εταιρεία μελετώνται:

- η καθιέρωση **business class** και σε άλλες γραμμές, εκτός της Θεσσαλονίκης, με την παροχή βέβαια ανάλογου προϊόντος-δέσμη εισιτηρίων πολλαπλών διαδρομών με έκπτωση. Η εφαρμογή αυτή αυξάνει την ταμειακή ρευστότητα της εταιρείας και δίνει προνόμια στους κατόχους.
- εφαρμογή φθηνών ναύλων, όπως οικογενειακών, νεανικών, ομαδικών, που θα ισχύουν τις ημέρες και ώρες που δεν υπάρχει αιχμή
- η εφαρμογή ειδικών ναύλων σε συνδυασμό με αυτών του εξωτερικού όπως ο ναύλος **visit Greece**, που θα επιτρέπει την προώθηση προορισμών με χαμηλή κίνηση
- τέλος μελετάται η δημιουργία shuttle service μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Με το shuttle service, ο επιβάτης δεν θα χρειάζεται ούτε να προαγοράζει το εισιτήριο του ούτε να κλείνει θέση, απλά να πηγαίνει στο αεροδρόμιο και ταξιδεύει. Εξυπακούεται ότι θα υπάρχει μεγάλη συχνότητα πτήσεων, π.χ. κάθε δύο ώρες. Με το σύστημα αυτό επιτυγχάνεται, αφενός μεν πολύ καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών και αφετέρου, οικονομία κλίμακας.

Οι παραπάνω διαφοροποιήσεις στους ναύλους, θα μεταβάλλουν ριζικά τη δομή της ζήτησης και θα επιτρέψουν την καλύτερη και αποδοτικότερη λειτουργία των αεροσκαφών σε συνδυασμό με το δίκτυο του εξωτερικού. Τέλος, θα αυξήσουν κατά πολύ τα έσοδα της εταιρείας, χωρίς να επιβαρυνθεί και πάλι ο μέσος τύπου εισοδήματος επιβάτης.

**Μέτρα που έλαβαν οι επενδυτές και μέσα που χρησιμοποίησαν για την υπέρβαση της κρίσης στην πολιτική αεροπορική βιομηχανία :** Για την αντιμετώπιση της κρίσης στις επιχειρήσεις εμπορικών αερομεταφορών χρησιμοποιήθηκαν - με επί μέρους ή συνδυασμένη εφαρμογή τους - τα ακόλουθα μέτρα:

- τεχνολογική αναβάθμιση του παραγωγικού δυναμικού και της υποδομής
- εμπορικές συμφωνίες, (εμπορική τεχνικά και λοιπή εξυπηρέτηση, code sharing κ.λ.π.), συμμαχίες, συγχωνεύσεις
- απαλλαγή από ζημιόγones μη αεροπορικές δραστηριότητες
- συμμετοχή σε επιχειρήσεις ιδιοκτησίας η διαχείρισης κορεσμένων αεροδρομίων για βέβαιη εξασφάλιση φτηνών δικαιωμάτων προσγείο-απογείωσης σε αυτά
- αναδιοργάνωση, εκσυγχρονισμός των συστημάτων διοίκησης
- μείωση συχνοτήτων γενικά μέχρι και κατάργηση δρομολογίων ιδιαίτερα κοντινών αποστάσεων, λόγω του επιτυγχανόμενου εκεί χαμηλότερου ποσοστού κέρδους
- βελτίωση της ποιότητας του παρεχόμενου προϊόντος
- μείωση των μισθών
- αλλαγή των εργασιακών σχέσεων με κατάργηση κεκτημένων όπως την:
  - ◆ κατάργηση ή συγχώνευση των ειδικοτήτων
  - ◆ εντατικοποίηση της εργασίας
  - ◆ κατάργηση της μονιμότητας και μαζική εισαγωγή του θεσμού των εποχιακών και ωρομισθίων
  - ◆ μειώσεις θέσεων εργασίας (απολύσεις, πρόωρες συνταξιοδοτήσεις)
  - ◆ σύνδεση της αμοιβής με την παραγωγικότητα

Κάποιο συνδυασμό των προαναφερθέντων μέτρων έλαβαν κατά την προηγούμενη δεκαετία όλες οι αεροπορικές επιχειρήσεις που κατέστρωσαν σχέδια εξυγίανσης και ανάπτυξης, με διαφορετικά όμως αποτελέσματα για την καθεμία από αυτές, που ξεκινούν από την πτώχευση και φθάνουν μέχρι τάσεις κυριαρχίας στην αγορά.

**Οι αερομεταφορές και η Ευρωπαϊκή Ένωση :** Οι μεταφορές παίζουν ένα ζωτικό ρόλο στην ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην οικονομική της ανάπτυξη και στην κινητικότητα των πολιτών της. Παρ' όλη τη σημερινή παγκόσμια οικονομική κρίση, αυτή η ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί, λόγω του σταδιακού παραμερισμού των τελευταίων φραγμών ανάμεσα στα κράτη - μέλη και των προοπτικών που προσφέρονται από τις χώρες οι οποίες βρίσκονται σε διαδικασία προσχώρησης στην Κεντρική, Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια οι αερομεταφορές υπήρξαν ένας από τους πιο δυναμικούς τομείς μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η συμμετοχή τους στην αγορά μεταφοράς επιβατών, που εκφράζεται σε επιβατο - χιλιόμετρα. Ετσι την εικοσαετία 1970-90, οι αερομεταφορές γνώρισαν το μεγαλύτερο βαθμό ανάπτυξης από όλα τα μέσα μεταφοράς. Ακόμη, οι αερομεταφορές εκπληρώνουν μια ειδική λειτουργία στο Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, αφού η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται έντονα απ' αυτές για τις περισσότερες συνδέσεις με τον υπόλοιπο κόσμο. Σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές και τα τρένα μεγάλης ταχύτητας, οι αερομεταφορές αποτελούν το πιο ελκυστικό μέσο για αποστάσεις πάνω από 600 χιλιόμετρα για τα επαγγελματικά ταξίδια, πάνω από 1000 χιλιόμετρα για τα επαγγελματικά ταξίδια και πάνω από 1000 χιλιόμετρα για τα ταξίδια αναψυχής. Αυτές οι αποστάσεις περιλαμβάνουν τη διηπειρωτική κυκλοφορία, καθώς και ένα μεγάλο μέρος της εσωκοινοτικής κυκλοφορίας, ιδιαίτερα τις συνδέσεις ανάμεσα στις περιφέρειες και τις Κεντρικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι αερομεταφορές θα έχουν ένα ρόλο-κλειδί στην Ευρώπη, ιδίως για αποστάσεις πάνω από 1000 χιλιόμετρα. Παράλληλα με το ρόλο αυτό, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για τις υπηρεσίες από και προς τα νησιά, τα οποία δεν μπορούν να συνδεθούν με κανένα άλλο μέσο τόσο γρήγορο με την ηπειρωτική χώρα και μάλιστα με μια σχετικά χαμηλή επένδυση στην υποδομή. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα, χώρα κατεξοχήν νησιωτική. Μόνο μια εσωτερική προσέγγιση κόστους-οφέλους για τα διαφορετικά μέσα, θα κάνει δυνατή την διερεύνηση της σημασίας κάθε μέσου, μέσα στο Ευρωπαϊκό δίκτυο των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό των αερομεταφορών, είναι η ευελιξία στο να προσαρμόζονται στις διαφοροποιήσεις της ζήτησης.

**Διδάγματα απ' την απελευθεροποίηση των αερομεταφορών στις ΗΠΑ :** Η εμπειρία δείχνει ότι στην πρακτική (όπως καταδεικνύεται από την εμπειρία των ΗΠΑ και υπάρχουν ενδείξεις από τη μέχρι τώρα συμπεριφορά των Ευρωπαϊκών εταιρειών) αυτό που συμβαίνει είναι, μια συγκέντρωση των δρομολογίων, με επίκεντρο το Hub και την αποθάρυνση της δημιουργίας νέων γραμμών κι εταιρειών. Αυτό γίνεται διότι, οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες στην προσπάθειά τους να

κερδίσουν και να μεγιστοποιήσουν το μερίδιο της αγοράς, χρησιμοποιούν μηχανισμούς αποκλεισμού, όπως:

- υπερβολική συγκέντρωση με κέντρο τα Hubs
- προγράμματα Frequent Flyer
- δεσπόζουσα θέση και έλεγχο στα συστήματα Κρατήσεων Θέσεων καθώς και στα Συστήματα Διανομής
- συστήματα **Yield Management** (που στηρίζονται στην απόδοση).

Υπάρχει ο φόβος ότι στον αγώνα για μεγιστοποίηση και ελέγχου του μεριδίου αγοράς, οι αεροπορικές εταιρείες θα επιδοθούν σε μια επεκτατική πολιτική αλόγιστης αύξησης της προσφερόμενης χωρητικότητας, που για να πληρωθεί, θα οδηγήσει μοιραία σε ένα καταστροφικό πόλεμο τιμών και με αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα. Συγχρόνως, η υπερανάπτυξη των συστημάτων των δικτύων **Hub and spoke**, υπάρχει πιθανότητα να οδηγήσει σε φθίνουσα λειτουργική αποδοτικότητα και σε μείωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών στους επιβάτες / καταναλωτές. Έχει καταγραφεί ακόμη και από το Υπουργείο Μεταφορών των ΗΠΑ ότι από τα αρνητικά αποτελέσματα της φιλελευθεροποίησης ήταν:

- μείωση των κατ' ευθείαν δρομολογίων προς όφελος των δρομολογίων μέσω σταθμού και αλλαγής αεροσκάφους
- η αύξηση τιμών από Hubs στα οποία έχει δεσπόζουσα θέση μια αεροπορική εταιρεία.

Τελικά, όπως και στην περίπτωση της Αμερικής, υπάρχει έντονη η πιθανότητα τα μέτρα φιλελευθεροποίησης, αντί να προωθήσουν τη δημιουργία νέων ανταγωνιστικών εταιρειών, ενδέχεται να οδηγήσουν στο αντίθετο, δηλ. τον αποκλεισμό των νεοεισερχομένων. Η μέχρι τώρα εμπειρία της Ευρώπης (αποτυχία Air Europe, Tea, Dan Air κλπ.) φαίνεται να επιβεβαιώνει αυτή την τάση. Η κατάργηση των ρυθμίσεων στις ΗΠΑ, αντίθετα με τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, οδήγησε σε περιορισμό του ανταγωνισμού και σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, δεδομένου ότι τρεις εταιρείες ελέγχουν τα δύο τρίτα των μεταφορών. Στην

Ευρωπαϊκή αγορά, τα μεγέθη δεν είναι ακόμη τόσο έντονα, αλλά οι παρόμοιες τάσεις είναι ήδη εμφανείς.

**Φιλελευθεροποίηση και Ολυμπιακή Αεροπορία :** Στο σημείο αυτό, αξίζει κανείς να αναφερθεί στο ευρύτερο περιβάλλον της Ο.Α., δηλαδή στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η Κοινότητα με Κανονισμούς που εξέδωσε η Επιτροπή το 1987 και 1990 δημιούργησε το βασικό πλαίσιο και τα σημεία αναφοράς για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς στο τέλος του 1992. Ο βασικός προσανατολισμός της Επιτροπής, είναι η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών με χαμηλότερο κόστος για τους Ευρωπαίους πολίτες. Οι αναταράξεις στο χώρο των αερομεταφορών που ξεκίνησαν το 1989 και διαρκούν μέχρι και σήμερα, βρήκαν την Ολυμπιακή και τις Διοικήσεις της εν υπνώσει ή να ασχολούνται με αλλότρια.

Η Ομοσπονδία των εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία, θεωρεί ως σκοπό λειτουργίας της Ολυμπιακής, την ανάπτυξη του Εθνικού Αερομεταφορέα για την συνεχή επικοινωνία της χώρας, την απασχόληση, την προβολή της χώρας, τη σύνδεση του αποδήμου Ελληνισμού, τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη και τελικά την επιβίωση μέσα στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της Ενωμένης Ευρώπης. Επίσης, η Ομοσπονδία πιστεύει ότι η παραμονή του ενιαίου φορέα σαν ομίλου επιχειρήσεων υπό Δημόσιο έλεγχο, είναι το μόνο ιδιοκτησιακό καθεστώς που διασφαλίζει την επίτευξη του σκοπού. Για την εκπλήρωση του σκοπού, η Ομοσπονδία έχει αναπτύξει τις ακόλουθες έξι στρατηγικές προτάσεις:

### **Πρόταση Επιχειρηματικής Πολιτικής**

1. Αμεση εκπόνηση 15ετούς μακροπρόθεσμου στρατηγικού προγράμματος, στο οποίο να αναφέρονται ο σκοπός λειτουργίας και η ευρύτερη πολιτική επενδύσεων και εξέλιξη των βασικών οικονομικών μεγεθών.
2. Αμεση εκπόνηση πραγματικού 5ετούς μεσοπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου, στο οποίο να αναφέρονται οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν και οι στρατηγικές,

καθώς και τα τακτικά προγράμματα που πρέπει να εφαρμοσθούν για την επίτευξη των στόχων. Ακόμη πρέπει να υπάρξουν οι απαιτούμενες αναλύσεις ευαισθησίας, καθώς και τα εναλλακτικά σενάρια διαφοροποίησης των στρατηγικών και τακτικών προγραμμάτων, για την αντιμετώπιση των αλλαγών του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

3. Αμεση εκπόνηση ουσιαστικού ετήσιου επιχειρηματικού σχεδίου που να περιλαμβάνει τα εξής:

- τις βασικές παραδοχές των μικροοικονομικών και μακροοικονομικών μεγεθών,
- τα όρια του επιχειρηματικού προγράμματος, δηλαδή τους βραχυπρόθεσμους στόχους,
- τις στρατηγικές για την επίτευξη των παραπάνω στόχων-πολιτική τιμολογιακής, διανομής και προωθήσεως,
- την εκτίμηση της αγοράς και του ανταγωνισμού,
- στατιστικά στοιχεία και τάσεις της αγοράς,
- τις δραστηριότητες marketing,
- προϋπολογισμό των λειτουργικών δαπανών κατά Διεύθυνση,
- το συνοπτικό κόστος των διαφόρων αποτελεσμάτων,
- το ταμειακό πρόγραμμα εισροών - εκροών,
- τον Προϋπολογισμό και Ισολογισμό.

4. Αμεση εξέταση προοπτικής και δυνατότητας σύναψης στρατηγικών συμφωνιών, για την ενίσχυση του κύκλου εργασιών και την επιτυχία οικονομικών κλίμακος για την ελάττωση του κόστους.

5. Να ενταθούν οι πωλήσεις τεχνικής εξυπηρέτησης και να δημιουργηθεί επισκευαστικό κέντρο, κάτι που λείπει από την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

6. Να επανέλθει στην Ολυμπιακή Αεροπορία το handling των υπηρεσιών τροφοδοσίας.



### Πρόταση Διοικητικής Πολιτικής.

1. Άμεση καθιέρωση μηχανογραφικού συστήματος παροχής πληροφοριών για την υποστήριξη των αποφάσεων.
2. Αναδιάρθρωση του οργανογράμματος των Διευθύνσεων με αναπροσανατολισμό προς ένα λιτό, πιο ευέλικτο σχήμα οριζόντιας ανάπτυξης, αντί της παρωχημένης κατακόρυφης και πυραμοειδούς διάρθρωσης. Κατάργηση των θέσεων των Βοηθών Γενικών καθώς και ελάττωση του αριθμού τους και παροχή περισσότερων ουσιαστικών εξουσιών και αρμοδιοτήτων στους Διευθυντές των Διευθύνσεων .
3. Θεσμοθέτηση της εξουσίας του Συμβουλίου των Διευθυντών και της ευθύνης του προς το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας.
4. Καθιέρωση των "σταθερών ποιότητας" (Quality standards) στη λειτουργία της επιχείρησης, με στόχο την πλήρη και απόλυτη εξυπηρέτηση του πελάτη.
5. Επέκταση των αρμοδιοτήτων της υπάρχουσας Οικονομικής Επιθεώρησης σε πραγματική επιθεώρηση, όχι μόνον των ποσοτικών, αλλά και των ποιοτικών μεγεθών των μονάδων της εταιρείας.

### Πρόταση Εμπορικής Πολιτικής.

1. Είναι άμεση η ανάγκη αναδιάρθρωσης του τομέα marketing και πωλήσεων σε μια σύγχρονη δομή σχέσεων των περιφερειακών Διευθυντών και του Κέντρου.
2. Ανάπτυξη των μονάδων του marketing, ώστε να καλύπτονται οι απαιτήσεις της επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης και να βελτιωθεί η εταιρική εικόνα.

3. Θεσμοθέτηση και ορθολογική λειτουργία των **route managers** ώστε η αποδοτικότητα καθεμιάς γραμμής και η συμβολή της να ελέγχεται απόλυτα.
4. Εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής, που να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένα επιχειρηματικά σχέδια κάθε γραμμής, και να εντάσσονται στο ευρύτερο επιχειρηματικό πρόγραμμα της Εταιρείας.
5. Ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, ώστε να βελτιωθούν οι δείκτες γενικής πληρότητας.
6. Ανάπτυξη των πτήσεων charters με ανταγωνιστική τιμολόγηση.
7. Εγκατάσταση νέου σύγχρονου μηχανογραφικού συστήματος διανομής του προϊόντος.
8. Επανεξέταση της αποδοτικότητας καθεμιάς γραμμής και αναδιάταξη του δικτύου, ώστε να συμπεριλάβει την ευρύτερη περιοχή εκμετάλλευσης που εκτείνεται από τη Μόσχα, τις Βαλκανικές χώρες, τις χώρες με ισχυρό Ελληνικό στοιχείο (Γεωργία και Αρμενία), έως το Πακιστάν και τις Ινδίες.

Για την αναδιάταξη αυτή, τον κυριότερο ρόλο καλείται να παίξει η συμπρωτεύουσα Θεσσαλονίκη. Η πόλη του Μεγάλου Αλεξάνδρου, με την ιστορία 2.300 χρόνων, η πρωτεύουσα της Μακεδονίας μας από όπου ξεκίνησε το παγκόσμιο έργο του εκπολιτισμού όλων των λαών του τότε γνωστού κόσμου με την Μακεδονική εκστρατεία, οφείλει στη σύγχρονη ιστορία να ξαναγίνει κέντρο επικοινωνίας των λαών της περιοχής. Η Θεσσαλονίκη πρέπει να γίνει το δεύτερο κομβικό αεροδρόμιο Hub στη χώρα. Η Κυβέρνηση πρέπει να περικόψει πόρους από το υπερφιλόδοξο αεροδρόμιο των Σπάτων και να κάνει ένα νέο σύγχρονο αεροδρόμιο Ευρωπαϊκών προδιαγραφών στη Θεσσαλονίκη. Δεν είναι δυνατόν να θέλουμε να πιστεύουμε ότι είμαστε προορισμένοι να διαδραματίσουμε σημαντικό εθνικό ρόλο στην περιοχή, χωρίς να έχουμε τα μέσα και την υποδομή. Η Μακεδονία και η Θεσσαλονίκη πρέπει να γίνουν η αιχμή της Μακεδονικής Πολιτιστικής Σάρισσας του Ελληνισμού.

### Πρόταση Πολιτικής Επενδύσεων.

1. Επανεξέταση της σύνθεσης του Στόλου και τυχόν διαφοροποιήσεις της, εφόσον αυτό προκύψει από το 15ετές και 5ετές στρατηγικό πρόγραμμα.
2. Άμεση έναρξη εργασιών αποπεράτωσης των κτιρίων του Δυτικού Αεροσταθμού, ώστε να υπάρξει ένα υποτυπώδες σύστημα υποδομής για την εύρυθμη παραγωγική λειτουργία της εταιρείας τα επόμενα χρόνια.
3. Αξιολόγηση και αποτίμηση της αποδοτικότητας των επενδύσεων στο μηχανογραφικό εξοπλισμό της Ολυμπιακής και αύξηση των επενδύσεων για την μεγιστοποίηση της παραγωγικότητας του χώρου που είναι κρίσιμος για τη λειτουργία της επιχείρησης.

### Πρόταση Πολιτικής Προσωπικού.

1. Έναρξη προγραμμάτων εκπαίδευσης όλου του προσωπικού με συγκεκριμένα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης και αναβάθμιση του ηθικού του προσωπικού, το οποίο έχει βαθιά τρωθεί.
2. Σταδιακή ανακατανομή του προσωπικού, σύμφωνα με τις ανάγκες του νέου οργανογράμματος των Διευθύνσεων με αξιοκρατικά κριτήρια.
3. Θεσμοθέτηση ενός Κανονισμού που θα είναι αποδεκτός από το σύνολο του προσωπικού και θα εξασφαλίζει την εύρυθμη και παραγωγική λειτουργία της εταιρείας.
4. Αντικειμενική, έξω από προσωπικά και άλλα υποκειμενικά κριτήρια, χρήση του ανθρώπινου δυναμικού και επαναφορά όσων στελεχών έχουν αδρανοποιηθεί.

### Πρόταση Οικονομικής Πολιτικής.

1. Αναδιάρθρωση της διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών σε σύγχρονα πρότυπα.
2. Υπαγωγή των λογιστηρίων, που είναι κατεσπαρμένα σε όλη την εταιρεία, στην αρμόδια οικονομική διεύθυνση και μηχανογραφική σύνδεσή τους με το Κέντρο.
3. Αναδιάρθρωση των υπηρεσιών ελέγχου εσόδων (επιβατών και εμπορευμάτων), ώστε να είναι γνωστά σε εύλογο και παραδεκτό διάστημα τα έσοδα της εταιρείας.
4. Καθιέρωση νέου λογιστικού συστήματος σε διεθνή πρότυπα και μηχανογραφικός εξοπλισμός του κεντρικού λογιστηρίου, ώστε να υπάρχει άμεση πληροφόρηση για το κόστος των υπηρεσιών και τα οικονομικά μεγέθη της επιχείρησης.
5. Θεσμική αποκατάσταση του προϋπολογισμού και αναβάθμιση της σημασίας και εφαρμογής του σε όλη την εταιρεία. Ο προϋπολογισμός πρέπει να εκδίδεται μια φορά και να τηρείται χωρίς παρεκκλίσεις. Η αξιοπιστία οποιασδήποτε Διοίκησης, αποδεικνύεται με την τήρηση του Προϋπολογιστικού της σχεδίου.

### Δημιουργία θυγατρικών Εταιρειών

Σύμφωνα και με το πετυχημένο παράδειγμα των αερομεταφορέων των χωρών-μελών της ΕΟΚ, θα πρέπει το εταιρικό σχήμα να απαρτίζεται από Ομιλο Εταιρειών με κεντρικό κορμό την Ολυμπιακή Αεροπορία. Μόνο με αυτή την έννοια μπορούμε να εννοήσουμε τον ενιαίο χαρακτήρα του Εθνικού Αερομεταφορέα, όρο απαραίτητο για να έχει βιωσιμότητα. Στο πλαίσιο λοιπόν του Ομίλου, η κάθε εταιρεία που τον συναποτελεί θα έχει από την αρχή ξεκαθαρισμένο ρόλο, αρμοδιότητες, έργο.

Μέσα απ' αυτές τις επιγραμματικές προτάσεις, οι εργαζόμενοι στην Ολυμπιακή πιστεύουν ότι είναι δυνατόν, η βιώσιμη Ο.Α. να εκσυγχρονιστεί, κάτι που αποτελεί επιτακτική ανάγκη, τώρα που βρίσκεται σε περιδίνηση. Γι αυτό και θα πρέπει να αναπτυχθεί ένας ουσιαστικός και ειλικρινής διάλογος μεταξύ εργαζομένων και Κυβέρνησης. Τα θετικά αποτελέσματα θα τα απολαύσουν η εταιρεία, οι πελάτες, ο Έλληνας φορολογούμενος, οι Ευρωπαίοι πολίτες και φυσικά οι εργαζόμενοι.



## ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο τουρισμός αποτελεί ένα ισχυρό μέσον, που δραστηριοποιείται από όλες τις χώρες που περνούν το στάδιο της αναπτύξεως, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται στη φάση αυτή, σε δύο κυρίως βασικούς τομείς: στον συναλλαγματικό και στην απασχόληση. Όλα τα προγράμματα αναπτύξεως που έγιναν τα τελευταία χρόνια από τις λεγόμενες τουριστικές χώρες της Μεσογείου, δίνουν προτεραιότητα στον τουριστικό τομέα και τον ενισχύουν τόσο με τις δημόσιες επενδύσεις, όσο και με θετικά κίνητρα που παραχωρούν στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Επικρατεί η γνώμη γενικά πως ο τουρισμός μπορεί βραχυχρόνια να αντιμετωπίσει κατά τρόπο θετικό μερικά βασικά προβλήματα της οικονομικής αναπτύξεως, χωρίς να προκαλέσει αναστολή του αναπτυξιακού μηχανισμού από μια παροδική διαφοροποίηση της προτεραιότητας στους άλλους παραγωγικούς κλάδους.

Για τους ίδιους λόγους και στην Ελλάδα, ο τουρισμός, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, πήρε ξεχωριστή θέση ανάμεσα στις επιδιώξεις της οικονομικής μας πολιτικής. Υστερα από την γεωργία και την βιομηχανία ο τουρισμός συγκεντρώνει το κρατικό ενδιαφέρον. Επενδύσεις σε έργα υποδομής που θα εξυπηρετήσουν άμεσα ή έμμεσα τον τουρισμό, άμεση συμμετοχή του κράτους σε τουριστικές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, για την δημιουργία πόρων έλξεως του ιδιωτικού κεφαλαίου, χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα για νέες τουριστικές εγκαταστάσεις, θέσπιση διαφόρων κινήτρων και άλλα θετικά μέτρα, αποτελούν την συμβολή του κράτους στην προσπάθεια αξιοποίησης των τουριστικών πόρων της Ελλάδας, για την οικονομική της ανάπτυξη.

Τι προσφέρει ο τουρισμός στην οικονομική μας ανάπτυξη ποσοτικά δεν μπορούμε να ξέρουμε γιατί δεν υπάρχει πρακτικός τρόπος από την ίδια την φύση της τουριστικής δραστηριότητας να μετρηθεί το τουριστικό εισόδημα όπως συμβαίνει με τους άλλους κλάδους. Πάντως, αν λάβουμε υπόψη μας το ύψος του συναλλάγματος που προέρχεται από τον τουρισμό, το πλήθος των ανθρώπων που έχουν τον βιοπορισμό τους από τον τουρισμό, την υψηλή οικονομική και κοινωνική

στάθμη των περιοχών που τουριστικά είναι ανεπτυγμένες, και γενικά την έκδηλη ευημερία των περιόδων της τουριστικής αιχμής, μπορούμε να υποστηρίξουμε πως ο τουρισμός συμβάλλει αποφασιστικά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας.

Αυτό δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να παραμεληθούν οι άλλοι κλάδοι και μάλιστα της πρωτογενούς παραγωγής. Αντίθετα η οικονομική μας ανάπτυξη θα στηριχτεί σε αυτούς και ο τουρισμός θα έλθει να παίξει ένα ρόλο επιβοηθήσεως και προωθήσεως της οικονομικής αναπτύξεως, ακριβώς γιατί έχει την δυνατότητα να προκαλεί θετικά αποτελέσματα σε βασικούς αναπτυξιακούς τομείς, σε περιορισμένο χρόνο και με μικρή σχετικά θυσία κεφαλαίων. Τα στοιχεία αυτά έκαναν τον τουρισμό να θεωρείται κατ' εξοχήν κλάδος προωθήσεως της οικονομικής ανάπτυξης.

## **2. ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

"Το 1996 είναι χρονιά κίνησης και ανακίνησης. Στα τέλη του έτους θα μείνετε άναυδοι με το μέγεθος της αλλαγής στην αεροπορική βιομηχανία". Οι πομπώδεις αυτές αναγγελίες ανήκουν στον Τζούλιους Μαλντούτις, της Salomon Brothers, ειδικού αναλυτή και ιδιαίτερα αξιολογιστή στη Γουόλ Στριτ.

Η "κίνηση και η ανακίνηση" άρχισαν, όντως, πρόσφατα, με την ανακοίνωση της British Airways για ετήσια κέρδη-ρεκόρ, της τάξης των 585 εκ. στερλινών (889 εκ. δολάρια), και ενδέχεται να συνεχισθούν αν η εταιρεία επιβεβαιώσει τις φήμες περί διαπραγματεύσεων της ίδιας και της σημερινής εταίρου της, USAir, με τον "γίγαντα" του Ντάλας American Airlines, με στόχο πιθανή συνένωση (αν το επιτρέψει βέβαια, η αμερικάνικη κυβέρνηση, η οποία έχει καταστήσει σαφές ότι δεν πρόκειται να εγκρίνει τέτοια συμμαχία, αν δεν προσφερθεί στους αερομεταφορείς της μεγαλύτερη πρόσβαση στο αεροδρόμιο του Χίθροου).

Οι μεγαλύτεροι αερομεταφορείς του κόσμου πέρασαν την προηγούμενη πενταετία προσπαθώντας να βγουν σώοι και αβλαβείς από την χειρότερη οικονομική κρίση που έπληξε ποτέ την αεροπορική βιομηχανία, υιοθετώντας -μεταξύ άλλων- ολοένα και μεγαλύτερη φιλελευθεροποίηση στις κύριες αγορές τους. Στο σύνολο

της, η παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία έχασε 10 δισ. δολάρια, το διάστημα 1991-1995. Πολλοί αερομεταφορείς χρεωκόπησαν ή έγιναν "μπουκιά" στο στόμα άλλων (Pan-Am, Air Europe, Dan Air), άλλοι επέζησαν μόνο με την κρατική αρωγή (Air France, Iberia, Aer Lingus), ενώ κάποιοι ζήτησαν καταφύγιο στους νόμους περί προστασίας κατά της χρεωκοπίας (Continental, TWA). Από την άλλη πλευρά, ορισμένοι ένωσαν στη διάρκεια της ύφεσης τις δυνάμεις τους, αλλά είτε δεν εκμεταλλεύθηκαν πλήρως τις δυνατότητες τους μέσα από το νέο σχήμα, είτε αντιμετώπισαν στρατηγικά προβλήματα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα, η British Airways με τη USAir, η KLM με τη Northwest και η Delta Air Lines με τη Singapore Airlines και τη Swissair.

Σήμερα, η βιομηχανία ετοιμάζεται και πάλι να πετάξει προσβλέποντας σε καθαρά κέρδη 4 δισ. δολ. φέτος κι οι μεγαλύτεροι αερομεταφορείς ανανεώνουν τις προσπάθειες τους για τη δημιουργία ισχυρότερων διεθνών συμμαχιών. Οι σημερινοί συνασπισμοί ενδέχεται να διασπασθούν και να αλλάξουν πάλι παρτενέρ ως τα τέλη της δεκαετίας. Το μερίδιο της British Airways στη USAir αποφέρει στη βρετανική εταιρεία επιπλέον έσοδα της τάξης των 100 εκ. δολαρίων. Τον Απρίλιο ο Βρετανικός αερομεταφορέας υπέγραψε συμφωνίες στρατηγικής συμμαχίας με την America West Airlines (AA) και την Canadian Airlines International (CAI). Η CAI ανήκει κατά το ένα τρίτο στην American Airlines και η British Airways με την America West Airlines μάλλον διερευνούν τις δυνατότητες μιας ευρύτερης συμμαχίας. Κάθε κίνηση που θα χρειασθεί την έγκριση των αμερικανικών και των βρετανικών αρχών, θα μπορούσε να περιλαμβάνει αλλαγές στις εναέριες συμφωνίες μεταξύ των δύο χωρών. Πρόσφατα, οι διαπραγματευτές των δύο κυβερνήσεων συναντήθηκαν στο Λονδίνο, ύστερα από οκτώμήνες "σιωπής", ξαναφέροντας τα θέματα της απελευθέρωσης και των συμμαχιών στην ημερήσια διάταξη. Η Delta έχει υπογράψει συμφωνία αμοιβαίας πώλησης θέσεων με τη Virgin και παρόμοιες συμφωνίες ανταλλαγής μικρών μεριδίων με τη Singapore Airlines και τη Swissair, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και η Sabena με την Austrian Airlines. Φημολογείται μάλιστα, ότι η BA βρίσκεται σε φάση συνομολογίων με τη Delta, για νέα συμμαχία. Ο Μάικλ Μέντλικοτ, αντιπρόεδρος της Delta για θέματα σχετικά με την Ευρώπη, σχολιάζει: "Είμαστε όντως πολύ ευχαριστημένοι με τη Virgin. Ωστόσο, οι αγορές έχουν τη δική



τους δυναμική και τα πράγματα αλλάζουν. Οι πάντες μιλούν με τους πάντες, άλλη μια φορά -αλλά είμαστε πολύ ικανοποιημένοι με τις σημερινές μας σχέσεις".

Ο νέος πραγματιστής Δευθύνων Σύμβουλος της British Airways, Ρόμπερτ Εϊλινγκ, έχει δεσμευτεί αφ' ενός στη μετατροπή της BA στην καλύτερα διοικούμενη αεροπορική εταιρεία, κι αφ' ετέρου σε ολομέτωπη επίθεση κατά του αυξανόμενου κόστους. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο οι αναλυτές του Λονδίνου φοβούνται ότι η καμπύλη των κερδών φθάνει στο ζενίθ της κι ότι η πρόσφατη αύξηση θα είναι η τελευταία, για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, οι περισσότεροι θα ήθελαν να ακούσουν πως ο κ. Εϊλινγκ σκοπεύει να επιτύχει την επιδιωκόμενη παγκόσμια συνεργασία. Όταν οι εταίροι της BA, USAir, Deutsche British Airways στη Γερμανία και TAT στη Γαλλία, έχουν χάσει εκατοντάδες εκατομμύρια στερλινών, από την έναρξη της συνεργασίας τους, στις αρχές της δεκαετίας του '90, ως σήμερα, η "παγκόσμια συμμαχία" κινδυνεύει με κατάρρευση. Η BA κατέχει το 25% της αυστραλιανής Qantas, η οποία είναι κερδοφόρα, αλλά βρίσκεται στην περιφέρεια της γιγαντιαίας αγοράς Ασίας-Ειρηνικού. Ο κ. Εϊλινγκ θα πρέπει να βελτιώσει και να επεκτείνει την υπάρχουσα συμμαχία, όχι μόνο προς όφελος του ισολογισμού του, αλλά και για να ανταγωνισθεί μια νέα, αντίπαλη συμμαχία.

Σ' αυτόν τον αναδυόμενο όμιλο πρωταγωνιστούν οι United Airlines και η Lufthansa, δύο από τους ισχυρότερους αερομεταφορείς στις ΗΠΑ και την Ευρώπη, ενώ η συμμαχία τους περιλαμβάνει επίσης τις SAS, British Midland, Air Canada και Thai Airways. Η United και η Lufthansa κέρδισαν ήδη ασυλία έναντι των νόμων κατά των μονοπωλίων, από τις αμερικανικές αρχές, ως αντάλλαγμα για την πρόσβαση - στο πλαίσιο της πολιτικής των "ανοιχτών ουρανών"- στη γερμανική αεροπορική αγορά. Ο όμιλος της United υπόσχεται, όχι μόνο να γίνει η σημαντικότερη αεροπορική συμμαχία του κόσμου, πριν από τα τέλη του έτους, αλλά κι ακόμα και να απειλήσει την υψηλά ιστάμενη BA στο αεροδρόμιο του Χίθροου. Οι θέσεις, στο αεροδρόμιο αυτό, είναι τόσο πολύτιμες, ώστε η British Midland φέρεται να αξίζει μεταξύ 500 εκ. και 1 δισ. στερλινών για κάθε πιθανό αγοραστή, μόνο και μόνο επειδή έχει δικαίωμα εκτέλεσης 170 πτήσεων ημερησίως στο Χίθροου. Ο κ. Εϊλινγκ είναι φιλόδοξος και σκληρός. Ελάχιστοι μπορούν να τον φανταστούν να του ξεγλιστρήσει η θέση για την οποία η British Airways έχει παλέψει τόσο πολύ.

Όλες αυτές οι κινήσεις, οι συνασπισμοί και συνεταιρισμοί μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, όπως προαναφέρθηκε, οδήγησε άλλες εταιρείες σε χρεωκοπία, άλλες να επιζήσουν με την κρατική χορήγηση δανείων ενώ άλλες ενώθηκαν με προσωρινούς στόχους, ως το τέλος της κρίσης αυτής. Το αποτέλεσμα όμως είναι να μην δημιουργηθούν ισχυρότερες αεροπορικές εταιρείες αλλά από την άλλη αυξήθηκαν τα λειτουργικά έξοδα τους καθώς και τα ναύλα των επιβατών. Έτσι, δημιουργήθηκε μια νέα κρίση στην παγκόσμια αγορά, μόνο που αυτή τη φορά αφορά τον τουρισμό γενικότερα.

Η μετακίνηση των τουριστών με τις αεροπορικές εταιρείες έχουν μειωθεί αισθητά κατά το διάστημα 1990-1995 και η αιτία συνήθως είναι το κόστος του ταξιδιού. Στο νησί της Κάσου, για παράδειγμα, υπάρχει ένα αεροδρόμιο με δυνατότητα προσγείωσης αεροπλάνων 19 θέσεων. Μόνο που ένα εισιτήριο με επιστροφή στην Αθήνα κοστίζει σήμερα 49.400 δραχμές, δηλαδή περίπου όσο και το αντίστοιχο για το Λονδίνο!..

### **3. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ**

Είναι λογικό οι υπάλληλοι των εταιρειών να συνδέουν την επαγγελματική τους ζωή με τα αεροπλάνα, να ενδιαφέρονται για το δικό τους αύριο, όμως δεν παραβλέπουν ότι αυτό εντάσσεται σε ένα σύνολο, με νέες πλέον συντεταγμένες. Οι "αερομαχίες" των αεροπορικών εταιρειών με το άνοιγμα των ουρανών και οι σοβαρές επιπτώσεις σε εργαζομένους και εταιρείες, αποτελούν το πιο εύγλωτο παράδειγμα για το τι πρόκειται να συμβεί την επόμενη δεκαετία στις αεροπορικές μεταφορές.

Οι παράγοντες "προσφορά - ζήτηση" στην διεθνή αεροπορική βιομηχανία επέδρασε θετικά στην εμφάνιση της κρίσης. Συγκεκριμένα, παρουσιάστηκε το 1989 με τα εξής συμπτώματα :

1. Υπερπροσφορά χωρητικότητας. Είναι αποτέλεσμα της φιλελευθεροποίησης, της κατάργησης δηλαδή των υφιστάμενων εξωοικονομικών - διοικητικών φραγμών για:

- είσοδο και αποχώρηση από την αγορά
- άσκηση τιμολογιακής πολιτικής
- προσφορά χωρητικότητας στην κάθε γραμμή (τύπος α/φών, συχνότητα δρομολογίων).

Για να μην υποστούν έξωση από την έντονα πια ανταγωνιστική αγορά, οι αεροπορικές εταιρείες επεδίωξαν να καλύψουν την αυξημένη λόγω πτώσης των ναύλων ζήτηση με αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας. Επειδή όμως δεν υπήρχαν ετοιμοπαράδοτα αεροσκάφη που να καλύψουν την τρέχουσα αυξημένη ζήτηση, γι' αυτό σε πρώτη φάση οι επενδυτές πραγματοποίησαν την άμεση αύξηση προσφοράς χωρητικότητας με τους παρακάτω τρόπους:

- Μετατροπή των υφιστάμενων εταιρειών εκτάκτων πτήσεων- charter flights - σε εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων (schedule flights).
- Με την αύξηση των συχνοτήτων και τον ανασχεδιασμό τόσο των ωρών όσο και των δρομολογίων.
- Με την επαναφορά στην ενεργό δραστηριότητα παροπλισμένων αεροσκαφών από τα λεγόμενα "νεκροταφεία".

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι όταν ο αριθμός των τουριστών κατ' έτος ολοένα και αυξανότανε, βρήκαν τη λύση οι αρμόδιοι με την επαναφορά παλαιού τύπου αεροπλάνων που ούτε μπορούσαν να ταξιδέψουν γρήγορα αλλά και δημιουργούσαν ένα συναίσθημα αβεβαιότητας και άρα μη προσέλκυσης των ατόμων να πραγματοποιήσουν ταξίδια.

2. Μείωση της ζήτησης. Λόγω μιας παγκόσμιας οικονομικής κυκλικής ύφεσης που προηγήθηκε χρονικά της κρίσης στις αερομεταφορές, ήταν η μείωση του διαθέσιμου οικονομικού εισοδήματος για τουρισμό. Ο πόλεμος του Κόλπου, ένα εξωοικονομικό για τις αερομεταφορές πολιτικό γεγονός το 1991, δεν δημιούργησε μεν, ανέδειξε όμως την υποβόσκουσα κρίση στις παγκόσμιες εμπορικές και τουριστικές

αερομεταφορές σε όλη της την οξύτητα. Πληροφοριακά αναφέρω ότι η συνολική κίνηση στις επιχειρήσεις της ΑΕΑ μειώθηκε σε ποσοστό 5%.

3. Απόλυτη ή σχετική πτώση των ναύλων. Ένα από τα φαινόμενα της κρίσης είναι και η εμφανισθείσα μείωση του μέσου εσόδου ανά χιλιομετρικό επιβάτη. Όμως παρά την τάση αυτή οι αεροπορικές επιχειρήσεις παρουσίαζαν κέρδη, αντισταθμίζοντας την με συνεχή μείωση του κόστους τους. Ο ανταγωνισμός όμως επέφερε μια δραματική μείωση των ναύλων και απώλειες εσόδων που δεν κατέστη δυνατή η αναπλήρωση τους από αντίστοιχη μείωση του κόστους.

4. Αύξηση του λειτουργικού κόστους. Ως αποτέλεσμα της ευφορίας των επενδυτών κατά την πριν την κρίση περίοδο, εμφανίσθηκε μια αδικαιολόγητη αδιαφορία για τεχνολογικό και λοιπό εκσυγχρονισμό, με αποτέλεσμα την αύξηση του λειτουργικού κόστους. Μια δομική αλλαγή στη σύνθεση του κόστους της εμπορικής αεροπορικής βιομηχανίας υπήρξε η δραστική αύξηση της συμμετοχής των τόκων στις συνολικές δαπάνες. Αυτή η αύξηση οφείλεται στο ότι για τη χρηματοδότηση των τεράστιων αυτών επενδύσεων, οι αεροπορικές επιχειρήσεις προέβησαν σε δυσβάστακτους δανεισμούς και σε σοβαρή επιβάρυνση του κόστους κεφαλαίου. Αυτή η εξέλιξη είχε σαν αποτέλεσμα τη χειροτέρευση της σχέσης των ίδιων με τα ξένα κεφάλαια. Το ήδη αυξημένο κόστος θα συνεχίσει να επιβαρύνεται με τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος που προτίθεται να πάρει η Ευρωπαϊκή Ένωση οπότε αναμένεται και αύξηση των ναύλων των επιβατών. Η κοστολογική αυτή επιβάρυνση ανά επιβάτη, στον βαθμό που δεν αντισταθμίζονται από άλλες βελτιώσεις μειώνουν βαθμιαία το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών αεροπορικών επιχειρήσεων σε σχέση με τις αντίστοιχες των ΗΠΑ και της Ασίας που δεν υπόκεινται σε τέτοιους περιορισμούς.



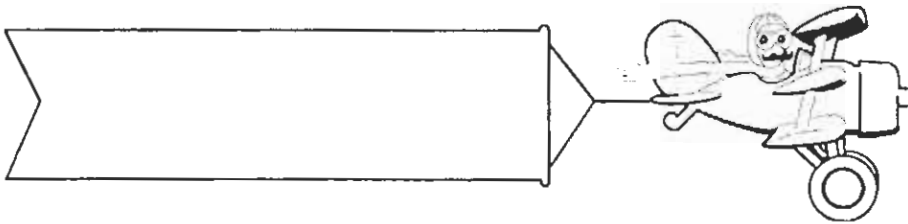
## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο αιώνας αυτός, που διανύουμε και που πλησιάζει ολοταχώς στο τέλος του, μας έχει προσφέρει τόσες αλλαγές και συγκινήσεις, άλλοτε προς το καλύτερο και άλλοτε προς το χειρότερο. Είναι ο αιώνας των αναρίθμητων ανακαλύψεων, που επηρέασαν όλους τους τομείς της ζωής μας. Ένας από αυτούς τους τομείς είδαμε ότι είναι και οι αερομεταφορές. Οι άνθρωποι κάποιων παλαιότερων εποχών, σύμφωνα με τα τότε οικονομικά δεδομένα, ούτε καν μπορούσαν να φανταστούν αεροπλάνα να τους μεταφέρουν από την μία ήπειρο στην άλλη, πόσο μάλλον ότι αυτό θα εξελισσόταν σε κάτι που μπορούν σήμερα να το συναντούν στην καθημερινή τους ζωή, να μιλάνε γι' αυτό με τόση άνεση λες και συζητάνε για το φαγητό που θα μαγειρέψουν σήμερα. Βέβαια, ακόμα και αν στις μέρες μας έχουμε αποδεχτεί την ιδέα του αεροπλάνου, η χρησιμοποίησή του γίνεται από ανθρώπους με κάποια οικονομική βάση και από μια μικρή μερίδα ατόμων της μεσαίας κοινωνικής τάξης.

Ειδικά τα τελευταία χρόνια, η αεροπορική βιομηχανία πέρασε κάποια κρίση που σιγά-σιγά βλέπουμε να ξεπερνιέται και να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα αργά και σταθερά. Τα προγνωστικά για τα επόμενα χρόνια δείχνουν έκλειψη των σφαλμάτων των προηγούμενων ετών, συσπείρωση δυνάμεων των εταιρειών, οικονομική άνθηση, τελειοποίηση των λειτουργικών μέσων, περισσότερες δυνατότητες εξέλιξης στον τεχνολογικό τομέα, αύξηση του μέσου όρου χρησιμοποίησης των αεροπλάνων από την μεσαία και κατώτερη τάξη, αύξηση της τουριστικής κίνησης και όχι μόνο κατά την τουριστική περίοδο.

Το τέλος της αεροπορικής κρίσης, βρίσκει τις εταιρείες πιο έτοιμες να δεχθούν τις ευθύνες τους, είναι πιο δυνατές σε σχέση με το χθές και τοποθετούν τον παράγοντα άνθρωπο στην πρώτη θέση της λίστας των προτεραιοτήτων, αφού όλες οι δραστηριότητες σε αυτούς απευθύνονται. Από την άλλη μεριά, οι άνθρωποι βρίσκονται ένα βήμα πιο κοντά τους, συμμετέχουν στα προβλήματα και υποστηρίζουν ότι οι αερομεταφορές αποτελούν ένα νέο τρόπο ζωής που αποδέχονται και στηρίζουν όχι μόνο οικονομικά αλλά και ηθικά.

Ετσι, ο αιώνας αυτός αλλά και η χιλιετηρίδα, κλείνει με τους καλύτερους αιώνες για το μέλλον των αερομεταφορών, που σε συνδυασμό με άλλες εξελίξεις, μας προΐδεάζει για το νέο μέλλον, για τον εικοστό πρώτο αιώνα, την αρχή ενός νέου κεφαλαίου της ανθρώπινης ιστορίας.





## EXCALIBUR AIRWAYS LTD

Η Britannia Airways, μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες αεροπορίας του κόσμου, ανέγγειλε την παραγγελία και παραποικίες αεροπλάνων θα κοστίζουν 300 εκατ. βρετανικά γιλιάρια για οκτώ Boeing 767-300. Η εταιρεία, η οποία αποτελεί κομμάτι της Thomson Travel Group του Ηνωμένου Βασιλείου, έχει παραγγείλει τέσσερα αεροσκάφη, τα οποία θα παραδοθούν την άνοιξη του 1996, και με την συμφωνία να παραδοθούν και άλλα τέσσερα αεροσκάφη ένα κάθε χρόνο μέχρι το έτος 2000.

Η απόκτηση των B 767 - 300 αποτελεί ένα συνεχόμενο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού που είχε αναγγελθεί τον προηγούμενο χρόνο. Τα νέα αεροσκάφη θα αντικαταστήσουν τα ήδη υπάρχοντα B 757 και B 767 - 200, και θα επανδρωθούν από μηχανές της General Electric. Ο υπάρχων στόλος συμπεριλαμβάνει 19 B 757 και εννιά B 767 - 200 με μέσο όρο ζωής τρία χρόνια.

Τα τέσσερα νέα αεροπλάνα, αρχικά, θα χρησιμοποιηθούν για τις λεγόμενες πτήσεις μεγάλης έλξεως, όπως για την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία, την Αφρική, τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ινδία και θα είναι επανδρωμένα με 328 θέσεις ειδικές για μεγάλες πτήσεις. Ο κύριος Roger Bunnell, Γενικός Διευθυντής της αεροπορικής εταιρείας Britannia, δήλωσε ότι τέτοια αεροσκάφη όπως είναι τα B 767 - 300 θα δώσουν την δυνατότητα στην εταιρεία να προσφέρει χαμηλό κόστος ταξιδιού, ειδικότερα σε τέτοια μεγάλα ταξίδια.



Τα αεροπλάνα θα χρηματοδοτηθούν μέσα από ένα μείγμα εκμίσθωσης (LEASING) και απόκτησης αλλά η εταιρεία υποστηρίζει ότι το σύστημα της χρηματοδότησης θα πρέπει να επεξεργαστεί περισσότερες γ.υ. ως εξασταστών και άλλες πιθανότητες οικονομικών σχέσεων.

(Από το... ) FINANCIAL TIMES, 14/11/1991, σ. 17

## ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

(Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΔΙΕΠΕΤΑΙ ΑΠ' ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ Η ΟΠΟΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ Η ΣΩΜΑΤΙΚΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΚΑΡΩΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΛΗΓΗΣ Η ΖΗΜΙΑΣ ΤΩΝ ΑΡΘΙΣΤΕΥΩΝ).

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ.

1. Στη σύμβαση αυτή ο όρος "επιπτώσεις" σημαίνει "επιπτώσεις επιβάτη και βαλόνια σποσκειών". Ο όρος "ζημία" περιλαμβάνει θάνατο, τραυματισμό, καθυστέρηση, απώλεια ή άλλη ζημία οποιασδήποτε φύσης, που προέρχεται ή σχετίζεται με τη μεταφορά ή τυχόν άλλες συναφείς υπηρεσίες, που εκτελούνται από τον μεταφορέα.
2. Για την μεταφορά εφαρμόζονται οι όροι και οι περιορισμοί της ευθύνης που καθορίζονται από τη Σύμβαση, "για την ενοποίηση των διατάξεων των σχετικών με τις διεθνείς αερομεταφορές" που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 του Οκτώβρη 1929, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης 1955 (στη συνέχεια αναφέρεται "η Σύμβαση") και ισχύει στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Α.Ν. 596/37 και του Ν.Δ. 4395/64.
3. Ανεξάρτητα από τα όσα καθορίζονται στη σύμβαση ή σε άλλο νόμο, που ισχύει:
  - α) ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για ζημίες σε επιβάτη ή σε σποσκευή που δεν είναι γραμμένη στο ελιόταξιο, εφόσον η ζημία αυτή έγινε από αμέλεια του Μεταφορέα. Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού και αν ακόμα έγιναν από αμέλεια του Μεταφορέα, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στο ποσό

των 250.000 Γαλλικών φράγκων ή στο ισοπλάσιό τους σε δρχ. (η αξία του φράγκου εξισώνεται με την αξία 65 1/2 χιλίοις στρογγυλά χιουσσά, βαθμού καθαρότητας 900 χιλιοστών).

β) οποιαδήποτε ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται σε 230 Γαλλικά χιουσσά φράγκα (όπως η αξία αυτή παραπάνω καθορίζεται) ή στο ισοπλάσιο για κάθε χιλιόγραμμο για τις αποσκευές που είναι γραμμένες στο εισιτήριο από τον μεταφορέα. Για τις αποσκευές που δεν είναι γραμμένες στο εισιτήριο ή για άλλα είδη, οποιαδήποτε ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται σε 5.000 Γαλλικά φράγκα ίδιας αξίας με το παραπάνω για κάθε επιβάτη, εκτός αν έχει δηλωθεί από πριν μεγαλύτερη αξία και έχουν καταβληθεί πρόσθετες επιβαρύνσεις σύμφωνα με τα τιρολόγια ή τους κανονισμούς του μεταφορέα. Στη περίπτωση αυτή, η ευθύνη του μεταφορέα περιορίζεται στην αξία που δηλώθηκε. Σε καμιά περίπτωση η ευθύνη του αερομεταφορέα δεν μπορεί να ξεπεράσει τη πραγματική ζημία, που ο επιβάτης έχει πάθει. Για κάθε απαίτηση πρέπει να αποδεικνύεται το ποσό της ζημιάς.

γ) ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε ζημιά που προέρχεται άμεσα και αποκλειστικά από την πιστή εφαρμογή νόμων, κρατικών κανονισμών, διατάξεων ή εντολών ή από την μη τήρηση τους από τον επιβάτη.

δ) κάθε εξαίρεση ή περιορισμός ευθύνης του μεταφορέα σύμφωνα με τους όρους αυτής της σύμβασης θα έχει εφαρμογή και στους πράκτορες, υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του μεταφορέα, όπως επίσης και σε οποιονδήποτε, που το αεροσκάφος του χρησιμοποιείται από τον μεταφορέα για την μεταφορά

- καθώς και στους πράκτορες, υπαλλήλους ή αντιπροσώπους του.
4. Τα εισιτήρια που γίνονται γραμμένα με χυμό στυλό και με μπλε ή μαύρα γράμματα, με τη βοήθεια μηχανοκίνητου ή ηλεκτρικού γραμμογράφου, παραδίδονται με τη μορφή των εισιτηρίων μεταφοράς, που παραδίδονται με τη μορφή των εισιτηρίων μεταφοράς, που παραδίδονται με τη μορφή των εισιτηρίων μεταφοράς, που παραδίδονται με τη μορφή των εισιτηρίων μεταφοράς.
  5. Το εισιτήριο αυτό, μετά τη θεώρηση του ταχύτητά για τη μεταφορά από το αεροδρόμιο του σημείου αναχώρησης στο αεροδρόμιο του τόπου προορισμού ακολουθώντας τη διαδρομή που αναφέρεται στο εισιτήριο για ένα έτος από την ημερομηνία έκδοσής του. Κάθε απόκομμα πτήσης θα γίνεται δεκτό για μεταφορά στην ημερομηνία και πτήση που έχει κλεισθεί θέση. Όταν το απόκομμα της πτήσης έχει εκδοθεί με "ανοιχτή ημερομηνία" θα ελεγχθεί θέση μετά από αίτηση του επιβάτη και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος.
  6. Οι ώρες των δρομολογίων που γράφονται στα εισιτήρια ή αλλού είναι κατά προσέγγιση και χωρίς εγγύηση, και δεν αποτελούν μέρος της Σύμβασης μεταφοράς. Τα δρομολόγια αλλάζουν χωρίς προειδοποίηση. Ο μεταφορέας δεν αναλαμβάνει καμία ευθύνη για την εξασφάλιση της ανταπόκρισης και μπορεί χωρίς προειδοποίηση, να αντικαταστήσει αεροσκάφη. Επίσης, μπορεί για λόγους ανεξαρτήτων από τη θέλησή του για τεχνικούς λόγους να αφήσει το αεροσκάφος ενδοχικά να ακυρώσει, διακόψει, παρεκκλίνει, αναβάλλει ή καθυστερήσει οποιαδήποτε πτήση ή παραπέρα δικαίωμα μεταφοράς ή εξασφάλιση θέσης. Μπορεί να αποφασίσει αν πρέπει να γίνει οποια-



των το ποσό των τεσσάρων εκατομμυρίων δρχ. για κάθε επιβάτη.  
β) για ολική ή μερική απόβεια, καταστροφή, χειροτέρευση ή καθυστέρηση σε περίπτωση μεταφοράς καταγεγραμμένων εφόρων, το ποσό των τεσσάρων χιλιάδων κατά χιλιογράμμο.  
γ) η υποχρέωση επί κατασρέα για απόβεια δεν μπορεί να υπερβεί τις τριάντα χιλιάδες δρχ. για το σύνολο των εφορμάτων που φέρει μαζί του ο κάθε επιβάτης. Τα παραπάνω όρια μπορούν να αυξομειώνονται με διάταγμα.

Εάν έχετε δώσει το όνομα σας στην αναμονή σε οποιοδήποτε Πρακτορεία, η αναμονή αυτή δεν ισχύει στο Αεροδρόμιο. Στο αεροδρόμιο αρχίζει νέα αναμονή δύο (2) ώρες πριν, για πτήσεις εσωτερικού.

Όλες οι πτήσεις της ΟΑ εσωτερικού και εξωτερικού από Αθήνα, αναχωρούν από το ΔΥΤΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.

Η ΟΑ δεν φέρει καμία ευθύνη για χαμένη ανταπόκριση εξωτερικού προερχόμενη από καθυστέρηση πτήσεων εσωτερικού με ξεχωριστό εισιτήριο και αντίστροφα.

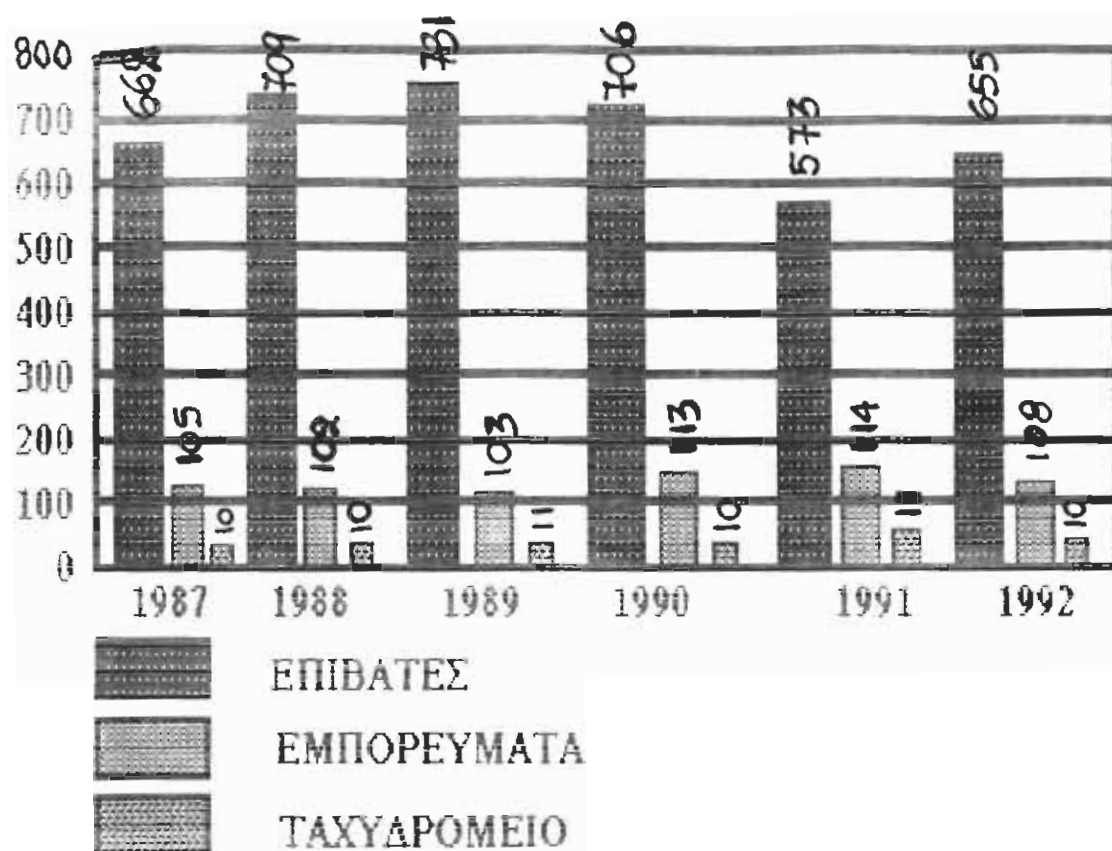
Ο ΕΛΕΓΧΟΣ των εισιτηρίων και των αποσκευών της πτήσης σας, θα πραγματοποιηθεί εκκλιπόμενος 20 λεπτά τουλάχιστον πριν από την καθυστέρηση για αναχώρηση. Κανένας επιβάτης δεν θα γίνει δεκτός μετά την συμπλήρωση του χρονικού αυτού όρου. Γι' αυτό σας παρακαλούμε να παρουσιαστείτε στο αεροδρόμιο ΕΓΚΑΙΡΑ.

Σε περίπτωση που ο επιβάτης ακυρώσει την κράτηση της θέσης στην πτήση π.δ. αναφέρεται στο εισιτήριο του, στο διάστημα από 24 έως 9 ώρες πριν από την ώρα αναχώρησης, επιβαρύνεται με το 20% του ναύλου της διαδρομής. Αν η ακύρωση αυτή γίνει εντός 9 ωρών πριν από την ώρα αναχώρησης ή ο επιβάτης δεν παρουσιαστεί να ταξιδεύσει έγκαιρα, τότε επιβαρύνεται με το 50% του ναύλου. Κάθε ακύρωση ή αλλαγή στην πτήση ή στην ημερομηνία, έστω και τηλεφωνικά, θα πρέπει οπωσδήποτε να θεωρείται και να αναγράφεται ενυπόγραφα στο εισιτήριο από τους αρμοδίους υπαλλήλους της ΟΑ και μόνον.

ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΤΩΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ ΔΕΝ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΤΑΙ Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΔΕΝ ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ.

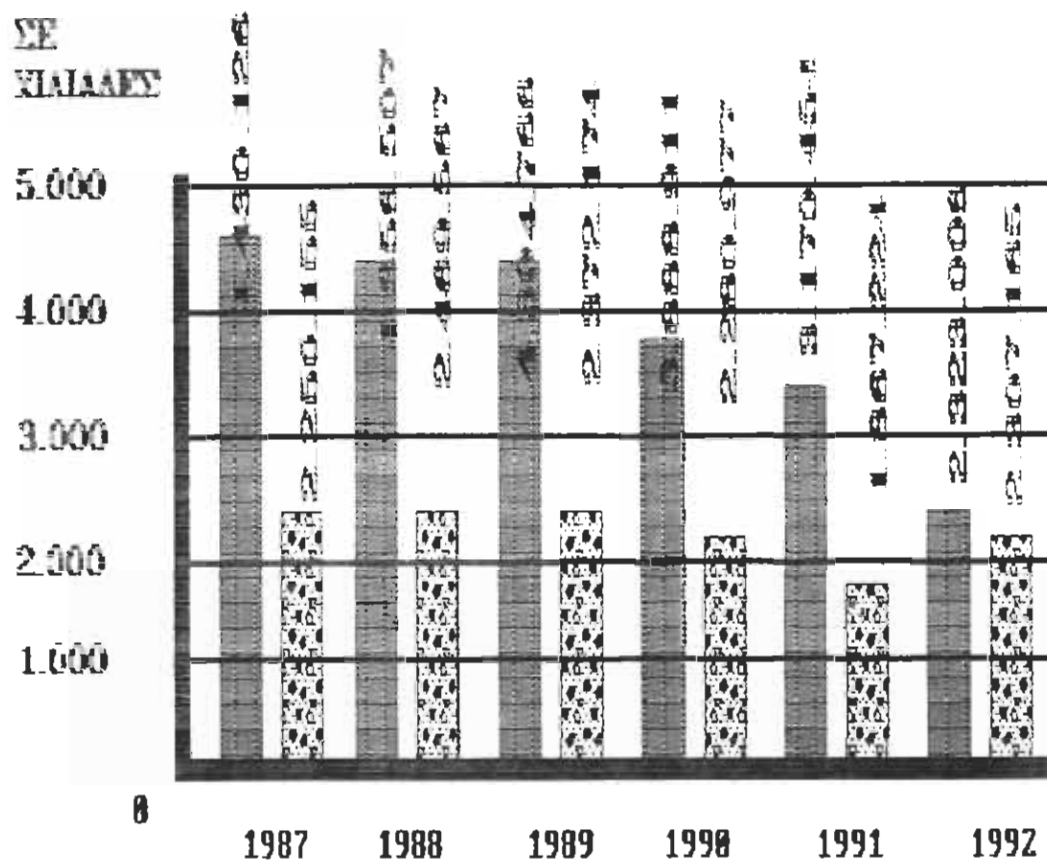
( ΟΡΟΙ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ , ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΠΑΝΩ ΣΕ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ )

ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΕΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ ΚΑΤΑ  
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1987 - 1992



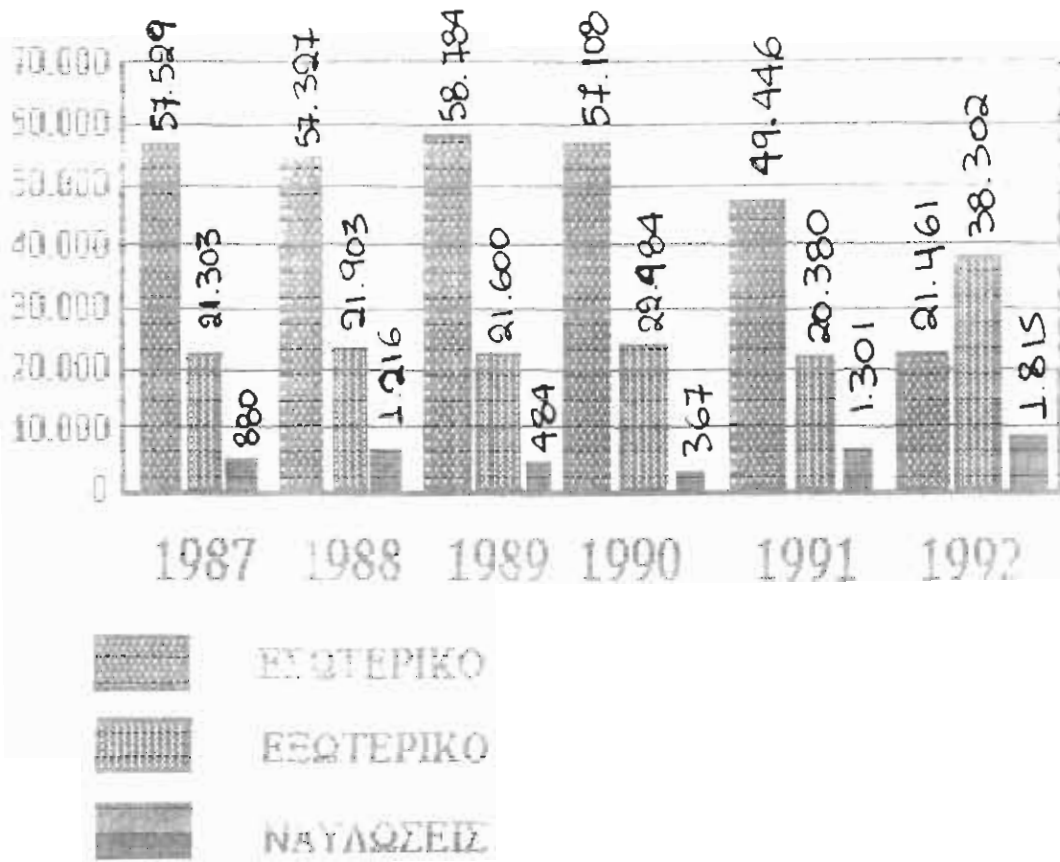


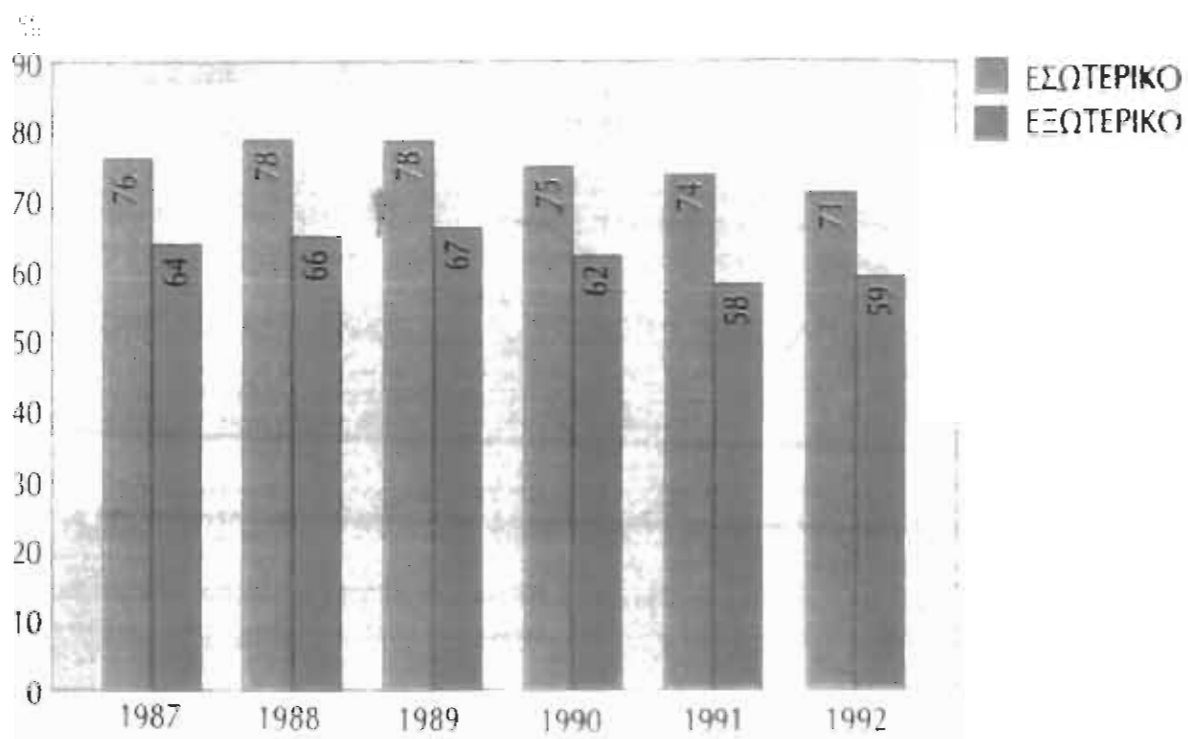
**ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ**  
**ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ & ΑΠΕΘΝΟΤΕΣ**  
**ΔΙΚΤΥΟΙ 1987 - 1992**



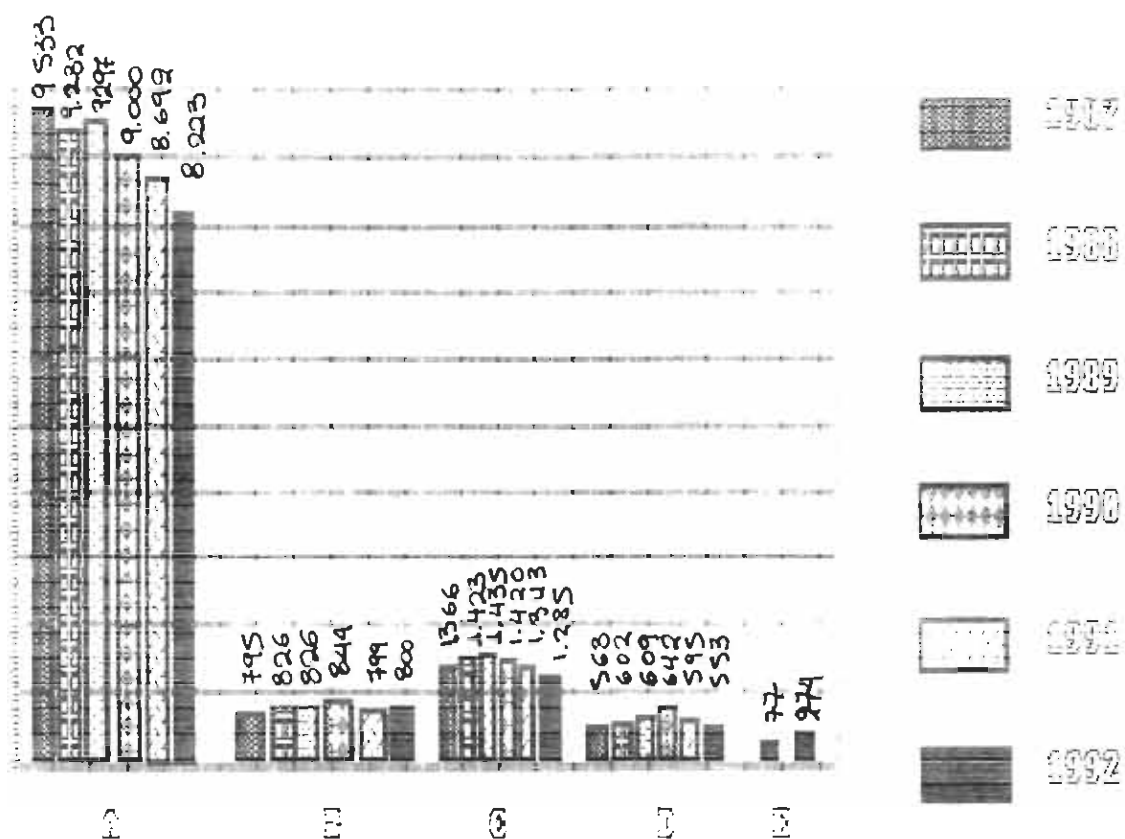
ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1987-1992

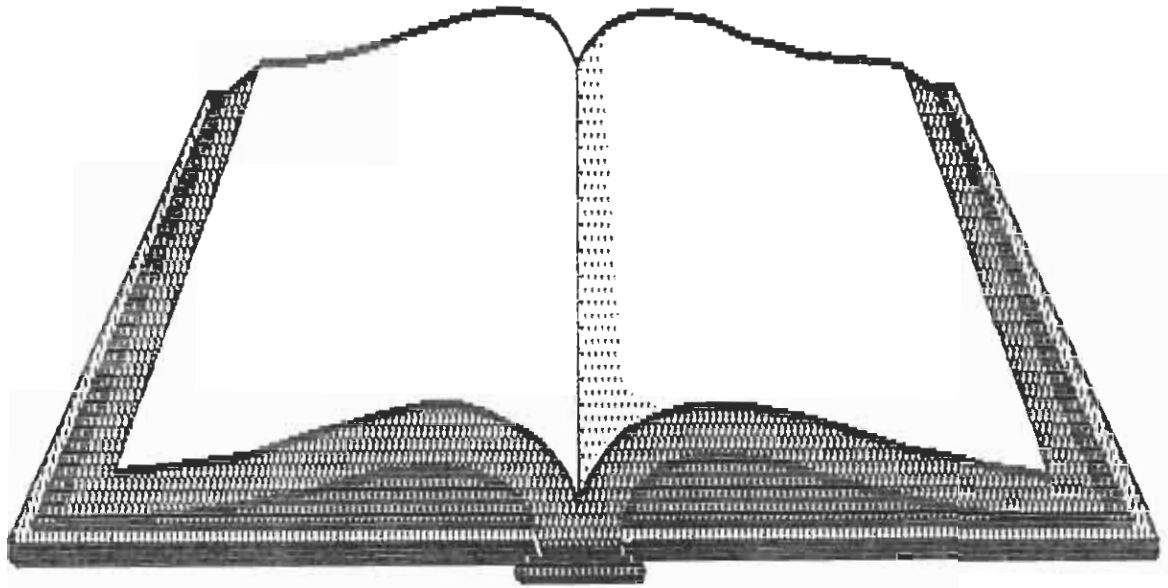




# ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1987-92



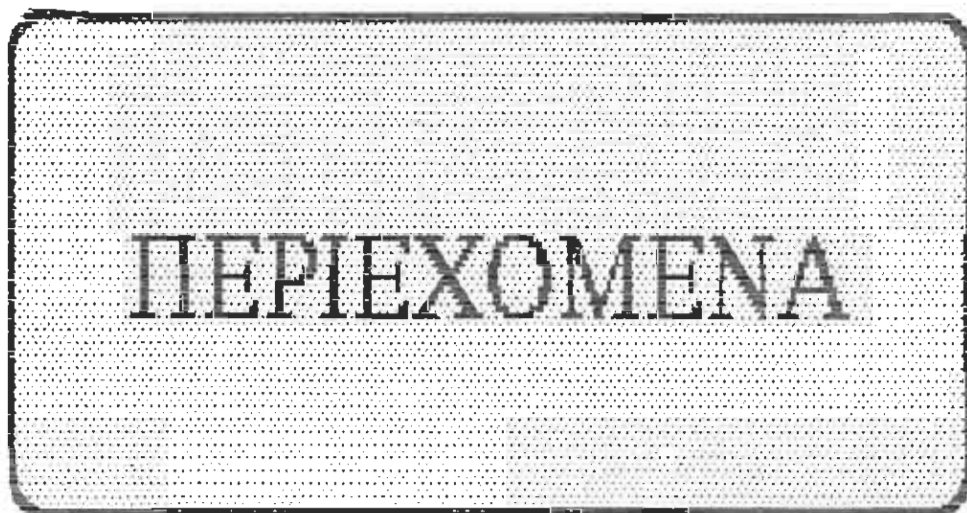
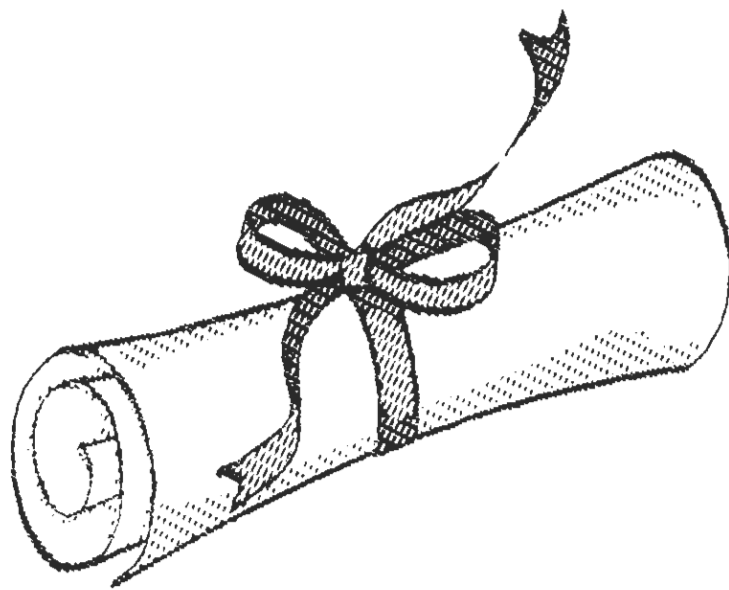
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΞΑΦΟΤΣ ΕΣΤ. Α
- ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΞΑΦΟΤΣ ΕΣΤ. Β
- ΠΛΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΘΑΛΑΣΣΩΝ Γ
- ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΠΛΗΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Δ
- ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ Ε



- Εγκυκλοπαίδεια Parygus - Larous Britannica.
- Καθηγητές Συγκροτήματος Σχολών ΩΜΕΓΑ: Το αεροσκάφος I - Αεροδυναμική - Μηχανική Πτήσης.
- Λάμπρος Σκάρτης: Εικονογραφημένη Εγκυκλοπαίδεια Ελληνικών οχημάτων και αεροσκαφών.
- Νέα Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια ΧΑΡΗ ΠΑΤΣΗ.
- Annual Reports of Olympic Airways (years: 1985 - 1992).
- Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου - Εκσυγχρονισμός Σιδηροδρόμων και Αεροπορικών Μεταφορών - Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης (Μάιος 1994, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Ξάνθη).
- Air Transport Executive Seminars (21-25 November, 1994).
- Μεγάλη Γενική Εγκυκλοπαίδεια ΥΔΡΙΑ.
- ΒΛΑΣΤΟΣ '96, ΕΛΛΑΣ - ΚΥΠΡΟΣ: Κατάλογος γραμματοσήμων και ταχυδρομική ιστορία.
- Μαρία Νεγρεπόντη - Δελιβάνη : Ανάλυση της Ελληνικής Οικονομίας.
- Νίκος Σκουλάς (Υπουργός Αναπληρωτής της Εθνικής Οικονομίας για τον Τουρισμό): Ο Τουρισμός στο κατώφλι του 1992 (από το βιβλίο: Η πρόκληση του 1992 - Η Ελλάδα στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά).
- Άρθρο από FINANCIAL TIMES - 24th November 1994
- Pierre J. Jeannot , O.C. (Director General) IATA Airline Training Services.

- Άρθρα από CHICAGO CONVENTION 1944, Association of European Airlines, Economic Prospects of Air Cargo (lecture notes by S.D. Romeos).
- Άρθρα από την εφημερίδα ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ (9 Ιουνίου 1996).
- Εγκυκλοπαίδεια : ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΖΩΗ
- Πληροφορία της Τράπεζας Νομικών Πληροφοριών "ΝΟΜΟΣ"
- ΔΕΛΤΙΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ , ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ 2/96 "Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές".
- TRANSPORT RESEARCH: AIR TRANSPORT "assessment of the impact of MLS implementation on cat. II / III runways' capacity in low visibility conditions" by D. GLEAV & S. JOLLEY, ROKE MANOR RESEARCH LIMITED, UNITED KINGDOM.
- TRANSPORT SECTOR GUIDELINES "Towards sustainable transport infrastructure a sectoral approach in practice", EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE - GENERAL FOR DEVELOPMENT , JULY' 96 .







<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>1</b>
<b>ΓΕΝΙΚΑ .....</b>	<b>2</b>
<b>ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....</b>	<b>4</b>
<b>ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ .....</b>	<b>6</b>
- Η περίοδος του Μεσοπολέμου .....	8
- Στρατιωτικές δυνατότητες αερομεταφορών.....	8
- Εξέλιξη κατά την περίοδο 45-75.....	9
- Αεροράλυ.....	12
<b>ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ .....</b>	<b>14</b>
- Αεροπορία και Εικοστός αιώνας.....	14
- Οι τεχνικοί, νομικοί και οικονομικοί παράγοντες.....	18
- Πέντε ελευθερίες των αεροπορικών μεταφορών.....	19
- Ιδιωτική Αεροπορία.....	20
- Αεροπορία Τουρισμού.....	20
<b>ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....</b>	<b>22</b>
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>	
1. Γενικά.....	27
2. Ιστορική ανασκόπηση.....	27
- Προπολεμικώς.....	27
- Μεταπολεμικώς.....	28
- Παραχώρηση εκμετάλλευσης των αερομεταφορών στον Αριστοτέλη Ωνάση.....	29
3. Ολυμπιακή Αεροπορία (1968-74)	
- Διοικητική οργάνωση.....	30
- Απασχολούμενο προσωπικό.....	31
- Εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο.....	32
- Διεθνές δίκτυο.....	33

- Μεταφορική κίνηση.....	34
- Μεταφορά εμπορευμάτων.....	35
- Μεταφορά ταχυδρομείου.....	36
4. Αεροπορικός στόλος	
- Αριθμός και τύπος αεροπλάνων.....	36
- Κίνηση αεροπλάνων.....	38
5. Μεταφορική κίνηση στα πολιτικά αεροδρόμια της Ελλάδας	
- Γενικά.....	39
- Κίνηση επιβατών.....	39
- Κίνηση εμπορευμάτων.....	41
- Κίνηση ταχυδρομείου.....	41
- Κίνηση αεροπλάνων.....	42
6. Η Ολυμπιακή Αεροπορία από το 1974 ως σήμερα	
- Γενικά.....	46
- Διοικητική οργάνωση.....	46
- Απασχολούμενο προσωπικό.....	51
- Εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο.....	51
- Διεθνές αεροπορικό δίκτυο.....	51
- Η Ολυμπιακή Αεροπορία του σήμερα.....	52
- ΕΟΚ και εθνικός αερομεταφορέας.....	52
- Ασφάλεια πτήσεων και εξομειωτές αυτών.....	54
- Εμπορική και τεχνική εξυπηρέτηση.....	57
- Νέος αεροσταθμός της Ολυμπιακής.....	57
- Αεροπορικός στόλος.....	58
- Κίνηση αεροπλάνων.....	61

#### **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ (AIR CARGO)**

- Γενικά.....	62
- 1980. Η δεκαετία της ανόδου και των αλλαγών στις διεθνείς αερομεταφορές.....	62

#### **ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΠΑΤΩΝ**

- Εναρξη λειτουργίας αεροδρομίου.....	66
---------------------------------------	----

- Κλείσιμο του αεροδρομίου Ελληνικού..... 67
- Διακοπή κατασκευής ή λειτουργίας..... 67

## **ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ**

- Πολιτική ανοικτών ουρανών..... 68
- Αεροπορικοί κανονισμοί..... 69
- Κανόνες αέρος..... 69
- Τέλη Αεροναυτιλίας και Παρόμοια Τέλη ..... 69
- Διευκόλυνση των διατυπώσεων..... 70
- Διαδικασίες τελωνείων υπηρεσίας αλλοδαπών..... 70
- Διευκολύνσεις αεροναυτιλίας και συστήματα..... 70
- Αναγνώριση πιστοποιητικών και αδειών..... 71
- Καντανομή κυκλοφορίας, κίνηση αεροσκαφών και δυναμικότητα..... 71
- Διμερής πολιτική..... 72
- Πράξεις αθέτησης εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου..... 74
- Κάτοχοι δικαιώματος Αεροδρομίου ..... 74
- Εκχώρηση ωραρίων πραγματοποίησης πτήσεων..... 75
- Μη δυσμενής μεταχείριση..... 75
- Ολυμπιακή Αεροπορία..... 76
- Τέλη αεροδρομίου..... 77

## **ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

- Απόκτηση και αναβάθμιση..... 78
- Συντήρηση..... 79
- Λειτουργία..... 79
- Εν πτήσει..... 79
- Εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία..... 79
- Τέλη..... 80
- Συμμόρφωση..... 80
- Παύση..... 80
- Ανεύθυνο της εταιρείας αεροδρομίου..... 81

<b>ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ</b> .....	81
<b>ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b> .....	83
<b>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ</b> .....	84
<b>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ</b> .....	86
<b>ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ</b> .....	92
- Σύμβαση του Παρισιού.....	93
- Σύμβαση της Βαρσοβίας.....	94
- Σύμβαση του Σικάγου.....	95
- Σύμβαση της Γενεύης.....	97
- Σύμβαση της Ρώμης.....	97
- Πρωτόκολλο της Χάγης.....	97
- Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας.....	97
- Σύμβαση του Τόκιο.....	97
- Πρωτόκολλο της Γουατεμάλας.....	97
- Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ.....	97
- Εθνικό (Ελληνικό) Αεροπορικό Δίκαιο.....	98
<b>Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ICAO)</b>	
- Αρμοδιότητες του οργανισμού.....	99
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΙΑΤΑ)</b> .....	101
<b>ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ)</b> .....	103
<b>ΑΕΑ : ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ</b>	
- Δομή της ΕΑΕ.....	105
- Άρθρα της Ενωσης.....	105
<b>ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER</b>	
- Γενικά.....	108

- Ορισμός.....	108
- Μεταφορική κίνηση.....	109
- Αεροπορικός στόλος.....	110
- Απασχολούμενο προσωπικό.....	110
- Παράγοντες που επηρεάζουν την επιτυχία μιας εταιρείας (ή και την αποτυχία της).....	110
- Το νέο καθεστώς.....	112
- Προοπτικές για το μέλλον.....	113
- Αεροδρόμιο του Αράξου.....	113
<b>ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ .....</b>	<b>115</b>
<b>Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΓΟΡΑ</b>	
<b>- Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ LUFTHANSA</b>	
- Οι βασικές αλλαγές στο πολιτικό πλαίσιο.....	117
- Η πολιτική της Lufthansa.....	117
- Επιχειρησιακή ανασυγκρότηση.....	118
- Διαρθρωτική ανασυγκρότηση.....	118
- Στρατηγική ανασυγκρότηση.....	119
- Προσέλκυση νέων πελατών.....	119
<b>Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ AIR FRANCE</b>	
- Η θέση του ομίλου Air France το 1993.....	121
- Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Air France.....	121
<b>ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ</b>	
<b>ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ</b>	
- Ο άξονας Μαδρίτη - Βαρκελώνη.....	123
- Οι πρώτες διαπιστώσεις.....	123
- Οι άξονες Μαδρίτης-Πάλμα, Μαδρίτη-Κανάρια και Παρίσι-Νίκαια.....	124

## **ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

- Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών..... 125
- Οι πρωτοβουλίες της Ελληνικής προεδρίας στην  
Ευρωπαϊκή Ένωση..... 126
- Απελευθέρωση και κρατικά μονοπώλια..... 127
- Απελευθέρωση και Ολυμπιακή Αεροπορία..... 127

## **Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ ΤΗΣ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

- Γενικά..... 129
- Η υπόθεση του ανασχηματισμού..... 129

## **ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

- Η ενιαία αγορά και η απελευθέρωση των αεροπορικών  
μεταφορών στην Ευρώπη..... 132
- Η αμερικάνικη εμπειρία και η Ευρώπη..... 133
- Η κατάσταση των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών..... 133
- Η στρατηγική της Ολυμπιακής Αεροπορίας..... 134
- Το πρόβλημα της εναέριας κυκλοφορίας..... 135
- Οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες και η απάντηση  
τους στην πρόκληση της φιλελευθεροποίησης..... 136
- Το σχέδιο εξυγίανσης της ΟΑ..... 136
- Στρατηγικές συμμαχίες αεροπορικών εταιρειών  
στην Ευρώπη..... 138

## **ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

- Τακτικές διαπεριφερειακές αεροπορικές γραμμές..... 140
- Προβλήματα και προοπτικές ανάπτυξης των περιφερειακών  
αερογραμμών..... 141
- Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις  
αερομεταφορές..... 142

- Εκτιμήσεις και βασικές παραδοχές για την εξέλιξη του αεροπορικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα.....	143
<b>ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΗΣ ΟΑ .....</b>	<b>149</b>
- Η εκμετάλλευση του δικτύου εσωτερικού.....	149
- Η εικόνα της ΟΑ στο εσωτερικό δίκτυο.....	150
- Το μέλλον του εσωτερικού δικτύου της ΟΑ.....	151
- Μέτρα που έλαβαν οι επενδυτές και μέσα που χρησιμοποίησαν για την υπέρβαση της κρίσης στην πολιτική αεροπορική βιομηχανία.....	152
- Οι αερομεταφορές και η Ευρωπαϊκή Ένωση.....	153
- Διδάγματα από την φιλελευθεροποίηση των αερομεταφορών στις ΗΠΑ.....	154
- Φιλελευθεροποίηση και Ολυμπιακή Αεροπορία.....	156
- Πρόταση Επιχειρηματικής Πολιτικής.....	156
- Πρόταση Διοικητικής Πολιτικής.....	158
- Πρόταση Εμπορικής Πολιτικής.....	158
- Πρόταση Πολιτικής Επενδύσεων.....	160
- Πρόταση Πολιτικής Προσωπικού.....	160
- Πρόταση Οικονομικής Πολιτικής.....	161
- Δημιουργία θυγατρικών εταιρειών.....	161
<b>ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ</b>	
1. ΓΕΝΙΚΑ .....	163
2. ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	164
3. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	167
- Υπερπροσφορά χωρητικότητας.....	167
- Μείωση της ζήτησης .....	168
- Απόλυτη ή σχετική πτώση των ναύλων.....	169
- Αύξηση του λειτουργικού κόστους.....	169
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....</b>	<b>170</b>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

