

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

**“ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ ΤΑΞΙΔΙ: ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ &
ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ”**

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΒΡΑΑΜ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ:

ΚΙΤΣΟΔΗΜΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΜΠΑΛΤΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΠΑΤΡΑ 2006

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Αναδρομή - Η ιστορία του ταξιδιού	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	
2.1 Ταξιδιωτική βιομηχανία	9
2.2 Tour operator	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ	
3.1 Οργανωμένο ταξίδι- εννοιολογική προσεγγίση	11
3.2 Τουριστικά πακέτα.....	11
3.2.1 Ready made package tour.....	11
3.2.2 Tailor made package tour.....	12
3.2.3 Incentive travel.....	12
3.3 Οργανωμένο ταξίδι.....	13
3.3.1 Τι είναι λοιπόν το οργανωμένο ταξίδι.....	13
3.3.2 Πως δημιουργείται ένα οργανωμένο ταξίδι.....	13
3.4 Χαρακτηριστικά στοιχεία της τουριστικής ζήτησης για κάποιο προορισμό.....	17
3.5 Σκοπός ή το βασικό κίνητρο για την αγορά ενός ταξιδιού-πακέτου.....	19
3.6 Χαρακτηριστικά στοιχεία τουριστικής προσφοράς σε ένα προορισμό.....	19
3.7 Τι περιλαμβάνει ένα οργανωμένο πακέτο.....	20
3.8 Ποιοι οι τύποι των οργανωμένων εκδρομών.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	
ΤΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ	
4.1 Η brochure ως στοιχείο της παραγωγής και ως εργαλείο της διαθεσης του ready made package tour.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

5.1 Νομική βάση του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου για τον τουρισμό.....	27
5.1.1 Στόχοι.....	27
5.1.2 Επιτεύγματα.....	27
5.2 Πολιτική μεταφορών – γενικές αρχές.....	28
5.2.1 Νομική βάση.....	28
5.2.2 Στόχοι.....	29
5.2.3 Επιτεύγματα.....	29
5.2.4 Πραγματικά επιτεύγματα.....	31
5.3 Αεροπορικές μεταφορές – κανόνες κυκλοφορίας και ασφαλείας.....	32
5.3.1 Στόχοι.....	32
5.3.2 Επιτεύγματα.....	34
5.4 Αεροπορικές μεταφορές : πρόσβαση στην αγορά.....	37
5.4.1 Στόχοι.....	37
5.4.2 Επιτεύγματα.....	39
5.4.3 Συμπληρωματικά επιτεύγματα.....	40
5.5 Αεροπορικές μεταφορές: ανταγωνισμός και ναυλοι.....	41
5.5.1 Νομική βάση.....	41
5.5.2 Στόχοι	42
5.5.3 Επιτεύγματα.....	42
5.6 Η συνθήκη Σενγκεν.....	44
5.6.1 Ιδιότητα μέλους και εφαρμογή.....	45
5.6.2 Διατάξεις συνθήκης	47
5.6.3 Schengen και η Ευρωπαϊκή Ένωση.....	48
5.6.4 Κέρδος της εισόδου.....	49
5.7 Προεδρικό Διαταγμά 339/96 για πωλήσεις οργανωμένων ταξιδιών και παραθερισμών	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΗΓΟΙ.....	61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

7.1 Τι είναι τα συστήματα CRS – GDS.....	64
7.2 ιστορικά δεδομένα.....	64
7.3 Τα τέσσερα βασικά crs σήμερα.....	66
7.4 Οι βασικές λειτουργίες των CRS.....	67
7.4.1 Προβολή προϊόντος	67
7.4.2 Κρατήση.....	68
7.4.3 υπολογισμός ναυλού και έκδοση εισιτηρίου.....	68
7.4.4 Επιπρόσθετες υπηρεσίες	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

8.1. Έκδοση ταξιδιωτικών εγγραφών.....	70
8.1.1 Διαβατήριο (passport).....	71
8.1.2 Τύποι διαβατηρίων	72
8.1.3 Ιστορικά δεδομένα.....	73
8.1.4 Πρότυπα.....	74
8.1.5 Κυβερνητικοί περιορισμοί.....	76
8.1.6 Διεθνές ταξίδι χωρίς διαβατήρια.....	76
8.1.7 Έκδοση διαβατηρίου.....	78
8.2 Εντύπα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν αντί του διαβατηρίου...79	
8.3 Βίζα (visa)	80
8.3.1 Τύποι βίζας	80
8.3.2 Έκδοση βίζας.....	82
8.4 Πρόσθετα έγγραφα	82

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

9.1 Αεροπορικά εισιτήρια.....	84
9.2 Ηλεκτρονικό εισιτήριο	91
9.3 Ακτοπλοϊκά εισιτήρια.....	95

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

10.1 Νομισματα.....	97
10.2 Μετρητα ή ταξιδιωτικες επιταγες.....	97
10.3 Πιστωτικες καρτες	98
10.4 Χαρτονομισματα μικρης ή μεγαλης αξιας;.....	98
10.5 Πώς να μεταφερω τα χρηματα μου;.....	99

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙ

11,1 Κίνδυνοι υγείας και προφυλάξεις: γενικές εκτιμήσεις.....	100
11,2 Ταξίδι-σχετικοί κίνδυνοι	100
11,3 Ιατρικές διαβουλεύσεις πριν από το ταξίδι.....	101
11,4 Εμβόλια	102
11,5 Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού	104
11,6 Αντιμετώπιση περιστατικών.....	105
11,7 Μικρός οδηγός για ελαφρά περιστατικά.....	105
11,8 Αξιολόγηση των κινδύνων υγείας που συνδέονται με το ταξίδι ...	107
11,9 Ιατρικά εξαρτήματα.....	108
11,9,1 Περιεχόμενο μιας βασικής ιατρικής εξάρτησης	108
11,10 Ταξιδιώτες με προϋπάρχουσες φυσικές καταστάσεις και πρόσθετες ανάγκες.....	109
11,11 Ασφάλεια για τους ταξιδιώτες	111
11,12 Ρόλος των επαγγελματιών της βιομηχανίας ταξιδιού	111
11,13 Ευθύνη του ταξιδιώτη.....	112
11,14 Ιατρική εξέταση μετά από το ταξίδι	113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	114
--------------------	-----

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	115
--------------------------	------------

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε αυτή την πτυχιακή εργασία θα αναλύσουμε τις προϋποθέσεις και τις διατυπώσεις που αφορούν στην μετακίνηση των τουριστών σε ένα οργανωμένο ταξίδι στο εξωτερικό. Ας παρουσιάσουμε όμως, αναλυτικότερα το περιεχόμενο της εργασίας. Αρχικά, θα κάνουμε μια αναδρομή στην ιστορία του ταξιδιού και θα μελετήσουμε τις βασικές τουριστικές έννοιες, με σκοπό να κατανησουμε καλύτερα το 'ταξίδι'. Εν συνέχεια, θα δούμε το οργανωμένο ταξίδι 'πως αυτό δημιουργείται, ποιοι τυποί υπάρχουν κ.τ.λ.. Φυσικά δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε τους τρόπους με τους οποίους μπορούμε να προωθήσουμε- πουλήσουμε ένα τουριστικό πακέτο, δηλαδή το marketing ενός πακέτου. Βεβαία δεν θα μπορούσαμε να μιλάμε για όλα αυτά χωρίς να κάνουμε αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο των οργανωμένων ταξιδιών και στις συνθήκες που σχετίζονται με αυτά. Σημαντικό ρολό στην πώληση του ταξιδιού σήμερα παίζει η τεχνολογία. Χωρίς αυτήν η δουλειά των τουριστικών πρακτορών θα ήταν πολύ δύσκολη. Σε αυτό λοιπόν βοηθούν τα crs γι' αυτό και αναλύουμε τις λειτουργίες τους.

Σαν δεύτερο μέρος αυτής της εργασίας θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε τα κεφάλαια που σχετίζονται με τις προϋποθέσεις για ένα 'επιτυχημένο' ταξίδι. Ένα ταξίδι λοιπόν, δεν θα μπορούσε να είναι πετυχημένο χωρίς τη σωστή ενημέρωση και τις καταλλήλες διαδικασίες που απαιτούνται από τη μεριά του ταξιδιώτη πριν την αναχώρηση του. Μέρος της ενημέρωσης αυτής αποτελούν οι τουριστικοί οδηγοί. Από αυτούς μπορούμε να ενημερωθούμε για ότι αφορά στα χρήματα και στην υγιεινή της χώρας που θα επισκεφθούμε. Αυτοί οι δύο παραγοντες παίζουν καθοριστικό ρολό στην επιτυχία ή αποτυχία του ταξιδιού.

Τέλος, εφόσον μιλάμε για ταξίδια, δεν θα παραλείπαμε τα τουριστικά έγγραφα τα οποία, είναι απαραίτητα για την πραγματοποίησή τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ.1

ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Προτού ξεκινήσουμε την ανάλυση του όρου «οργανωμένο ταξίδι», πιστεύω πως θα πρέπει να δούμε την ιστορία του ταξιδιού γενικότερα, καθώς και κάποιους άλλους ορισμούς που συνθέτουν το τουριστικό ταξίδι.

Η λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, σήμανε και την αρχή της ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας. Οι άνθρωποι ένιωθαν ότι ήθελαν να ταξιδέψουν, να γνωρίσουν και άλλους τόπους. Στην αρχή, βέβαια, είχαν το προνόμιο μόνο οι άνθρωποι της αστικής τάξης αλλά έπειτα και οι φτωχότερες τάξεις, άρχισαν να μετακινούνται. Μάλιστα, παρατηρείται ότι, μετά τον πόλεμο, τα προπολεμικά τουριστικά ταξίδια αναψυχής, διευρύνονται σε τουριστικά ταξίδια διακοπών. Και σε αυτό ακριβώς το σημείο, σημάνει πια η εμφάνιση του μαζικού τουρισμού, του οποίου η εμφάνιση οφείλεται κυρίως στην ετήσια άδεια με αποδοχές του εργαζόμενου, που μόλις είχε οριστεί.

Το πρώτο βήμα για την δημιουργία του οργανωμένου ταξιδιού το πραγματοποίησε ο **Thomas Cook**... Στις *5 Ιουλίου 1841*, πραγματοποιεί την πρώτη οργανωμένη εκδρομή, με έκπτωση στην τιμή του εισιτηρίου. Ο Thomas Cook, συγκεκριμένα, μίσθωσε ένα τρένο για να μεταφέρει τους επιβάτες από το **Leicester** στο **Loughborough**. Έτσι, η σιδηροδρομική εταιρεία, *Midland Railways*, διαβλέποντας τις δυνατότητες διεύρυνσης της πελατείας της, του ζητά να επαναλάβει την εκδρομή, για μαθητές και για μέλη συλλόγων και σωματείων. Το 1850, εκδίδει το πρώτο περιοδικό, *Excursionist*, στο οποίο εκθέτει τις πρώτες ιδέες του, για τα ταξίδια στην Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη. Οι πωλήσεις του περιοδικού πάνε περίφημα, καθώς επίσης, δημιουργείται ένα τεράστιο ρεύμα «οπαδών», και έτσι, μέσα σε έναν μήνα, καταφέρνει να πουλήσει, εισιτήρια που του έχουν διατεθεί από τις σιδηροδρομικές εταιρείες, για έναν χρόνο. Το 1862, εισάγει τον θεσμό του *Inclusive Individual Tour*, καθώς επίσης, το 1871, εφαρμόζει τρεις(3) νεωτερισμούς...

1. την εισαγωγή του διαφημιστικού εντύπου που πληροφορούσε την εκ των προτέρων δυνατότητα οργανωμένου ταξιδιού επίσκεψης, ενεργοποιούσε με τον τρόπο αυτό την υπάρχουσα δυνητική ή λανθάνουσα ζήτηση και εμπορικό-ποιούσε την επιθυμία και την ζήτηση για τουριστική ταξιδιωτική μετακίνηση.
2. την θεσμοθέτηση στις τουριστικές μεταφορικές συναλλαγές της πίστωσης, με πληρωμή του ξενοδοχείου μετά την επιστροφή του πελάτη. Την γνωστή χρήση του voucher.
3. την θεσμοθέτηση και αποδοχή αρχικά, του circular note, και αργότερα των travelers checks, που έδωσε πλήρη καταναλωτική ελευθερία στους τουρίστες, μειώνοντας τους κινδύνους από την μεταφορά ρευστού χρήματος ή τον κόπο τραπεζικής εξεύρεσης.

4. την δημιουργία του Inclusive Individual Tour, πράγμα που συμπυκνώνει ακόμα περισσότερο το προς πώληση αγαθόν, στοχεύοντας αποτελεσματικότερα στην εν δυνάμει ταξιδιωτική πελατεία. Βασικό σημείο προσέλκυσης αυτής της πελατείας είναι η εμπορική υπόσχεση ότι μπορούν επί παραγγελία να οργανωθούν όλα όσα έχουν σχέση με το ταξίδι τουρισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

2.1 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η ταξιδιωτική βιομηχανία, ορίζεται ως το σύνθετο των οργανισμών εκείνων, που συμμετέχουν στην ανάπτυξη, την παραγωγή και την προώθηση των προϊόντων και των υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες του ταξιδιώτη.

Οι **τομείς** της ταξιδιωτικής βιομηχανίας είναι οι εξής.

- Μεταφορές – αεροπορικές, ακτοπλοϊκές, σιδηροδρομικές κλπ..
- Ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, καταλύματα, ενοικιαζόμενα δωμάτια
- Ταξιδιωτικά γραφεία και tour operators
- Πολιτιστικές εκδηλώσεις, μουσικά φεστιβάλ, θεάματα
- Δημόσιο-οικονομικές επιχειρήσεις, τουριστικές πληροφορίες, τουριστικοί οδηγοί
- Τουριστικοί οργανισμοί, Ε.Ο.Τ. κλπ..

Οι **τύποι** που διακρίνεται η ταξιδιωτική βιομηχανία είναι οι εξής.

- Υπεραστικές, αστικές, και επαρχιακές επιβατικές μεταφορές
- Σιδηρόδρομος
- Τοπικές και προαστιακές μεταφορές
- Πιστοποιημένοι αερομεταφορείς
- Προγραμματισμένες αερομεταφορές
- Ναυλωμένες υπηρεσίες πτήσεων
- Υπηρεσίες σχετικές με την αερομεταφορά
- Πλοία, θαλάσσια ταξί
- Μαρίνες

Τελειώνοντας, λοιπόν, από μια σχετική αναδρομή και μια αναφορά από το πώς ξεκίνησε το ταξίδι, έως και από ορισμένους παράγοντες από τους οποίους αποτελείται, θα αναλύσουμε παρακάτω, τί ακριβώς είναι οι *tour operators*, τι είναι το *ready made package tour*, το *tailor made package tour*, τα *incentive travel*.

Επίσης, θα αναλύσουμε από τί περιλαμβάνεται το οργανωμένο πακέτο ταξιδιού, πώς φτιάχνεται και ποίοι τύποι αυτού υπάρχουν.

2,2 TOUR OPERATOR: ενεργούν ως οι διαμεσολαβητές ή ενδιάμεσοι, προσφέροντας προς πώληση, οργανωμένα ταξιδιωτικά πακέτα στον πελάτη, αλλά με ένα μη απευθείας τρόπο. Αγοράζει λοιπόν, σε μεγάλες ποσότητες ταξιδιωτικές υπηρεσίες από διάφορους προμηθευτές, σε πολύ πιο συμφέρουσες τιμές από κάποιον άλλον. Στην συνέχεια, συνθέτει, όλες αυτές

τις υπηρεσίες και φτιάχνει ένα πακέτο. Για παράδειγμα, προμηθεύεται τα ξενοδοχεία από διάφορους συνεργάτες, τις μεταφορές, τις ξεναγήσεις, τα εισιτήρια για διάφορες εκδηλώσεις και ο,τι άλλο χρειαστεί ο πελάτης, και αφού τα συλλέξει όλα αυτά, τα μεταπωλεί. Πολλοί tour operators, πωλούν τα ταξίδια απευθείας στους πελάτες, αλλά και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Φυσικά, χρησιμοποιούν και αυτοί, τους κανόνες του Μάρκετινγκ, με την δημοσίευση των προϊόντων τους μέσω περιοδικών ή brochures κ.ά! Το πιο σύνηθες, βέβαια, είναι να μεταπωλούν τα προϊόντα τους στους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΕΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ

3.1 ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ ΤΑΞΙΔΙ

"Οργανωμένο Ταξίδι" σημαίνει τον προκαθορισμένο συνδυασμό τουλάχιστο δύο από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μια συνολική τιμή, από το αρμόδιο φορέα(τουριστικό πρακτορείο) και η διάρκεια της υπηρεσίας αυτής καλύπτει περίοδο μεγαλύτερη από εικοσιτέσσερις ώρες ή περιλαμβάνει διανυκτέρευση. Επίσης, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- Μεταφορά προς και από τον προορισμό
- Διαμονή σε κατάλυμα
- Τις μεταφορές εντός του προορισμού
- Την διατροφή
- Την ψυχαγωγία
- Την παρουσία συνοδών στον προορισμό και τις υπηρεσίες που αυτοί παρέχουν στους ταξιδιώτες
- Την παροχή πληροφόρησης πριν την λήψη της αγοραστικής απόφασης
- Την διαδικασία για την κράτηση του πακέτου(την αγορά)
- Επίσης, μπορεί το ταξίδι αυτό να περιέχει υπηρεσίες όπως, μίσθωσης αυτοκινήτου(rent a car) και άλλα.

3.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΑΚΕΤΑ

3.2.1 READY MADE PACKAGE TOUR:

Το ready made package tour, πρέπει να ανταποκρίνεται σε ορισμένες προϋπόθεσης, οι οποίες και είναι:

- Δυνατότητα ετήσιας επαναλαμβανόμενης βιομηχανικής παραγωγής
- Να προσφέρεται σε τιμή αγοράς, εκ των προτέρων γνωστή στον πελάτη
- Να ανταποκρίνεται στο κυρίαρχο πρότυπο τουρίστα
- Να ανταποκρίνεται σε όρους αγοράς και χρόνους διανομής ανάλογους με τα βιομηχανικά προϊόντα.

Τα **πλεονεκτήματα** αυτού του τύπου ταξιδιών είναι:

- Η παρεχόμενη ασφάλεια
- Η άνεση στην αγορά
- Οι χαμηλές τιμές
- Η προστασία που παρέχει η νομοθεσία στους αγοραστές των πακέτων

- Η παρουσία συνοδών στην χώρα
- Η εύκολη πρόσβαση στα σημεία λιανικής πώλησης των πακέτων, χάρη σε ένα πυκνό δίκτυο τουριστικών γραφείων.

3.2.2 TAILOR MADE PACKAGE TOUR:

Το tailor made package tour, είναι το κατά παραγγελία ταξίδι. Δηλαδή, το ταξίδι το οποίο περιέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες που μας έχουν ζητηθεί από τους πελάτες. Καταρχήν είναι ένα προϊόν το οποίο το συνθέτουμε από την αρχή. Σύμφωνα με τις οδηγίες του πελάτη μας, τις ανάγκες του, συνθέτουμε υπηρεσίες κατάλληλες. Για παράδειγμα, ο πελάτης μας, επιθυμεί να επισκεφτεί την Πολωνία. **** Πρώτο στοιχείο είναι ο προορισμός.** Επίσης, μας ενημερώνει ότι θέλει να τον παραλάβει κάποιος από το αεροδρόμιο και να τον μεταφέρει στο ξενοδοχείο. ****Δεύτερο στοιχείο είναι η μεταφορά του πελάτη από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο και το αντίστροφο.** Ακόμη, εκτός από την επίσκεψη και ξενάγηση στο κέντρο της πόλης, ο πελάτης θέλει να επισκεφτεί, τα αλατωρυχεία και το στρατόπεδο Άουσβιτς. Τέλος, ο πελάτης μας θέλει να επισκεφτεί και για 2 μέρες την Κρακοβία και μετά να γυρίσει στην Ελλάδα. **** Τρίτο στοιχείο είναι οι εκδρομές που θέλει να κάνει κατά την διάρκεια του ταξιδιού.**

- *Tailor made package tour, είναι υπηρεσίες που ζητούνται από τον πελάτη, ανάλογα με την επιθυμία του. Δεν είναι έτοιμο πακέτο που επιλέγει ο πελάτης, αλλά σύνολο υπηρεσιών που φτιάχνουμε στα μέτρα του.*

3.2.3 INCENTIVE TRAVEL:

Τα incentive travel (ή αλλιώς ταξίδια κινήτρων), είναι οργανωμένα ταξίδια τα οποία προσφέρονται σε οργανισμούς και εταιρείες προς τους εργαζόμενους και τα στελέχη του ως ανταμοιβή των εταιρικών στόχων τους. Για παράδειγμα, μια εταιρεία, λέει στους εργαζομένους της ότι αν αυξήσουν τις πωλήσεις της εταιρείας τους στον επόμενο χρόνο, τότε θα πάνε ταξίδι 10 ημερών στην Κίνα. Σε τέτοιου ύφους ταξίδια, κοιτάμε να παρέχουμε στους συμμετέχοντες τις καλύτερες υπηρεσίες, και φροντίζουμε να περικλείσουμε μέσα στο πρόγραμμα του ταξιδιού και κάτι πιο ξεχωριστό.

3.3 ΤΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ ΤΑΞΙΔΙ

3.3.1 Τι είναι, λοιπόν, το οργανωμένο ταξίδι?

Είναι πακέτα εκδρομών με προκαθορισμένες υπηρεσίες, ημερομηνίες διεξαγωγής και διάρκεια του ταξιδιού. Οι υπηρεσίες του είναι προκαθορισμένες από τον Tour Operator. Συνήθως, αποτελείται από τα εισιτήρια, την διαμονή, τις μεταφορές του ταξιδιώτη από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο και το αντίστροφο, καθώς και την οποιανδήποτε άλλη μεταφορά του. Επίσης, περιλαμβάνει τις διάφορες συμμετοχές σε εκδηλώσεις, συγκεντρώσεις, γιορτές(Καρναβάλι) κλπ., και τέλος τις ξεναγήσεις. Η οργανωμένη αυτή εκδρομή, «βγαίνει» στην αγορά, διαφημίζεται και πωλείται. Ο πελάτης, αυτός που ενδιαφέρεται να ακολουθήσει το συγκεκριμένο πρόγραμμα, θα λάβει μέρος στην εκδρομή.

3.3.2 Πώς δημιουργείται ένα οργανωμένο ταξίδι?

Η κατασκευή του οργανωμένου ταξιδιού είναι πολύ ιδιαίτερη δουλειά και θα πρέπει πάντοτε να γίνεται από επαγγελματίες. Για να φτάσει στα χέρια του καταναλωτή μια οργανωμένη εκδρομή, έχει προηγηθεί πολύ δουλειά. Επίσης, όταν ο Tour Operator αποφασίσει να φτιάξει μια εκδρομή, θα πρέπει πρώτα να χει στο μυαλό του, τι ακριβώς για αν γίνει το πακέτο του πιο θελκτικό και πιο προσιτό στην αγορά. Ο ανταγωνισμός στην αγορά του ταξιδιού είναι πολύ μεγάλος.

Το αρχικό βήμα για να φτιάξεις ένα οργανωμένο πακέτο, **είναι η ιδέα**. Πρώτα, όμως, πρέπει να επιλέξεις τις κατάλληλες πληροφορίες για τον **τόπο διεξαγωγής του ταξιδιού**. Όταν οργανώνεις πακέτα εκδρομών για την Ευρώπη και γενικότερα για προορισμούς κοντινούς σε εμάς, δεν είναι και τόσο δύσκολο. Αλλά, αν πρόκειται να πραγματοποιήσεις ταξίδι σε μακρινό προορισμό, όπως για παράδειγμα στην Ασία, θα πρέπει να είσαι αρκετά προσεκτικός. Καταρχήν, θα πρέπει να είσαι συνεχώς ενήμερος για τις πολιτικές εξελίξεις αλλά και για τους κανόνες υγιεινής που θα πρέπει να τηρούνται σε καθεμιά από αυτές τις χώρες. Παραδειγματος χάριν, ένα ταξίδι στην Ταϊλάνδη, κρύβει κινδύνους που θα πρέπει κάθε επαγγελματίας που σέβεται τον εαυτό του και τον πελάτη του, να τον ενημερώσει. Υποχρεούται να τον ενημερώσει ότι θα πρέπει να παίρνει χάπια ελονοσίας, να προσέχει το AIDS, να εμβολιαστεί για την ηπατίτιδα, ότι υπάρχει κίνδυνος θερμοπληξίας, ότι μπορεί να προκληθούν σε αυτόν διάρροιες, και τέλος, να αποφεύγει το τρεχούμενο νερό γιατί είναι πολύ ρυπαρό. Όλα αυτά τα στοιχεία θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν του Tour Operator κατά την επιλογή του στον τόπο ταξιδιού. (*πάντως, πάντοτε θα πρέπει να ενημερώνουμε τους πελάτες μας για όλους τους κινδύνους ανεξάρτητα αν αυτό τους απομακρύνει από την εκδρομή ή όχι*). Επίσης, σε τόπους που είναι ιδιαίτερα αυξημένη η τρομοκρατία, θα πρέπει να αποφεύγουμε να κάνουμε εκδρομές. Αφού καταλήξεις σε ποιόν

προορισμό θα κάνεις την εκδρομή σου, και πάρεις όλες τις απαραίτητες πληροφορίες, θα πρέπει να διαπραγματευτείς με τους προμηθευτές σου τις **καλύτερες τιμές** σε όσο το δυνατόν καλύτερες υπηρεσίες. Αυτό, πρέπει να ακολουθείται για 2 λόγους:

➤ Ένας προορισμός στην αγορά, σε προσιτή τιμή αλλά και σε καλές υπηρεσίες είναι πολύ θελκτικός. Θα προσελκύσει αρκετό κόσμο. Πολλοί άνθρωποι, οποίοι δεν έχουν πολλά χρήματα θα αποφασίσουν πιο εύκολα να ταξιδέψουν.

➤ Ο δεύτερος λόγος που θα πρέπει να πετυχαίνουμε χαμηλές τιμές είναι το αποτέλεσμα του πρώτου. Να έχουμε, δηλαδή, μεγαλύτερα κέρδη. Καθώς, επίσης, και ότι θα αποκτήσουμε πολύ καλό όνομα στην αγορά, ως επιχείρηση.

Το επόμενο βήμα, είναι, να **διαμορφώσουμε το πρόγραμμα**. Δηλαδή, πώς θα περάσουν τις μέρες τους οι ταξιδιώτες μας. Αυτό το σημείο είναι αρκετά δύσκολο για τους εξής λόγους:

➤ Αρχικά, θα πρέπει να γνωρίζεις τουλάχιστον καλά τον κάθε προορισμό, για να τους φτιάξεις και να τους παρουσιάσεις ένα πρόγραμμα ευχάριστο, ξεκούραστο αλλά και γεμάτο. Είναι μεγάλο λάθος και δεν φανερώνει επαγγελματία, αν δεν υπάρχει μια σειρά στις μετακινήσεις του ταξιδιώτη. Δεν επιτρέπεται να πηγαίνει σε ένα μέρος ο τουρίστας, και μετά για να μετακινηθεί και να πάει στο επόμενο να πρέπει να ξαναγυρίσει πάλι από το πρώτο. Πρέπει, δηλαδή, να υπάρχει μια κυκλική σειρά, κατά την οποία θα κινείται ο τουρίστας. Με λίγα λόγια, ο τουρίστας δεν πρέπει να κουραστεί από τις μετακινήσεις. Επίσης,

➤ Θα πρέπει να μπεις στην θέση του τουρίστα. Δεν μπορείς να του φορτώσεις μια μέρα γεμάτη εκδηλώσεις και εκδρομές και η επόμενη να είναι άδεια. Πρέπει το πρόγραμμα που θα συντεθεί, να έχει σειρά και μέτρο. Συνήθως, κατά την μεταφορά του τουρίστα από το αεροδρόμιο προς το ξενοδοχείο κάνει ένα μικρό city tour. Με αυτό τον τρόπο, ο ταξιδιώτης γλιτώνει λεφτά, γιατί δεν πληρώνει επιπλέον μεταφορά (mini van), σε περίπτωση που το έκανε άλλη φορά. Όμως, αν κάποιος ταξιδέψει, για παράδειγμα, στην Κίνα, έπ' ουδενί, δεν μπορείς να οργανώσεις κάτι τέτοιο. Και αυτό γιατί, ο άνθρωπος αυτός θα έχει ταξιδέψει περίπου 15 ώρες, και δεν θα έχει την αντοχή να κάνει city tour. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι ο ταξιδιώτης πρέπει να ξεκουραστεί και όχι το αντίθετο. Από αυτό το σημείο, διακρίνει κανείς πόσο πεπειραμένος πρέπει να είναι ο tour operator, για να οργανώσει σωστά μια εκδρομή. Τέλος, πάντοτε αφήνουμε στον ταξιδιώτη μια με δυο μέρες κενές για να κάνει ότι θέλει. Τον αφήνουμε να ανακαλύψει από μόνος του την πόλη, να πει καφέ με την παρέα του, να κάνει τα ψώνια του κλπ.

➤ Ο tour operator, θα πρέπει να είναι σε θέση να «προγνώσει» και καταστροφές που ενδεχομένως μπορούν να συμβούν, όπως πλημμύρες, χιόνια, βροχές, ώστε να μην κινδυνέψουν οι πελάτες του αλλά και να ευχαριστήσει τα γούστα όλων. Συνήθως, οι πιο απαιτητικοί πελάτες, και οι πιο περίεργοι, μπορεί να επιπλήξουν τον οργανωτή εάν για κάποιο λόγο χαλάσει η εκδρομή τους, όπως για παράδειγμα τις φυσικές καταστροφές, βροχές κλπ. Σε ταξίδια πιο μακρινά και πιο περίεργα, όπως για παράδειγμα,

η Ασία (γενικότερα), οι «περίεργοι» αυτοί πελάτες, μπορεί να προκαλέσουν πρόβλημα σε όλο το γκρουπ, επειδή δεν τους άρεσε το φαγητό σε κάποιο εστιατόριο ή δεν τους βόλεψε η καρέκλα. Όμως, ο οργανωτής, θα πρέπει να είναι σε θέση να μπορεί να ικανοποιεί, ακόμα και αυτούς τους πελάτες, όσο το δυνατόν περισσότερο.

Η οργάνωση λοιπόν, του ταξιδιού είναι κάτι πολύ δύσκολο και σύνθετο, μα το σημαντικότερο κομμάτι στην οργάνωση ενός ταξιδιού.

Επόμενο βήμα είναι, φυσικά, να **υπολογίσεις το κόστος** του πακέτου. Σε αυτό το σημείο, ο οργανωτής πρέπει να λάβει αρκετές παραμέτρους υπ' όψιν του. Κατ' αρχήν, πάντα ενεργείς με βάση τον *ανταγωνισμό*. Πρέπει να είσαι αρκετά ενήμερος για την κίνηση στην αγορά και πάντα να ενεργείς ανάλογα με τον ανταγωνισμό, αλλά και την αγοραστική ικανότητα του τουρίστα.

Αφού καταλάβεις περίπου σε τι μέτρο κυμαίνεσαι, υπολογίζεις το κόστος των υπηρεσιών που θα χρησιμοποιήσεις.

Το αεροπορικό εισιτήριο ή το εισιτήριο τρένου, πλοίου, χρεώνεται διαφορετικά, και βέβαια, εξαρτάται από την εταιρεία που θα το εκδώσεις.

Το ξενοδοχείο θα είναι συγκεκριμένης κατηγορίας, κεντρικό ή μη, με πρωινό ή ημιδιατροφή. Επίσης, ζητάμε πληροφορίες από τους συνεργάτες μας στην χώρα-προορισμό, για να χρεώσουμε τις ξεναγήσεις που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα. (Συνήθως ο Έλληνας ξεναγός κοστίζει πιο ακριβά από ότι ένας αγγλόφωνος). Κοστολογούμε, ακόμη, και τις πιθανές εισόδους σε μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους κλπ.! Τέλος, υπολογίζονται οι μεταφορές, από το αεροδρόμιο, σταθμό τρένου στο ξενοδοχείο και το αντίστροφο. Οι μεταφορές σύμφωνα με το πρόγραμμα της εκδρομής κλπ. Γενικότερα, κοστολογούμε οποιαδήποτε υπηρεσία προσφέρεται μέσα στην εκδρομή.

Αφού συγκεντρώσουμε όλες τις τιμές, αποφασίζουμε πόσα τουλάχιστον άτομα θα πρέπει να λάβουν συμμετοχή για να πραγματοποιηθεί η εκδρομή. Αυτός θα είναι και ο **minimum** αριθμός που θα κοστολογήσουμε τα λεωφορεία και τους ξεναγούς.

Ξεκινώντας με την τιμολόγηση του πακέτου, προσθέτουμε μία-μία τις περιλαμβανόμενες υπηρεσίες σε τιμές **NET**. Όταν λέμε τιμές NET, εννοούμε τις τιμές χωρίς την προσαύξηση του κέρδους μας, χωρίς το Φ.Π.Α., και χωρίς την ταξιδιωτική ασφαλιστική κάλυψη.

Αφού προστεθούν όλα, θα βγει το κόστος του ταξιδιού. Επόμενο και τελευταίο βήμα είναι να οριστικοποιήσουμε το μικτό κόστος, το οποίο θα περιλαμβάνει και το κέρδος της επιχείρησης.

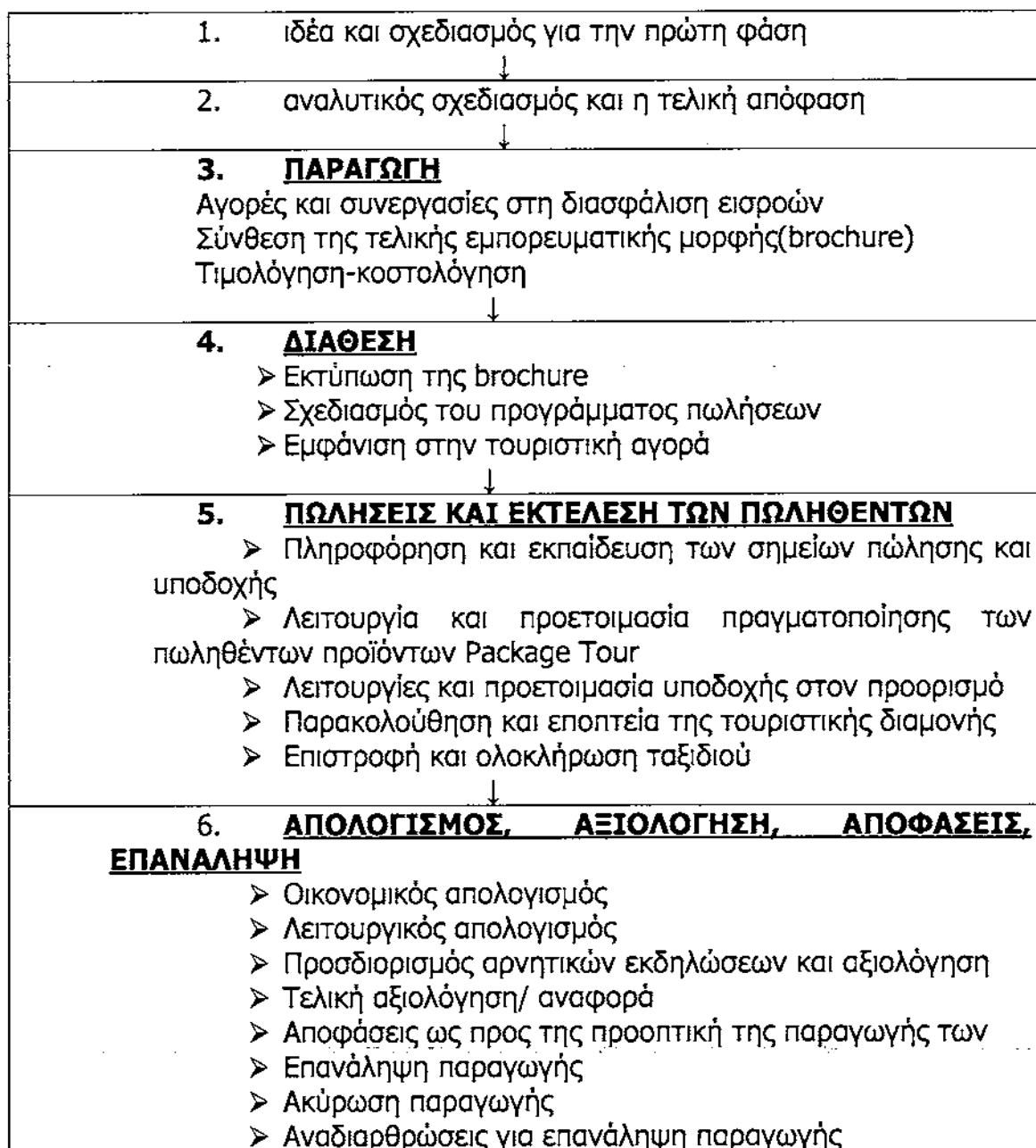
Έτσι έχουμε **την τιμή πώλησης του πακέτου**, για κάθε άτομο.

Συνήθως, η τιμή αυτή αναφέρεται σε κόστος κατ' άτομο σε δίκλινο δωμάτιο. Για **μονόκλινο** αναφέρουμε την διαφορά μονόκλινου για όσους ταξιδεύουν μόνοι τους. Πάντοτε υπάρχει μια διαφορά μονόκλινου, αφού το μονόκλινο είναι πάντα πιο ακριβό από το δίκλινο.

Εννοείται ότι πάντα έχουμε υπ' όψιν μας, τον ανταγωνισμό πριν βγάλουμε την τιμή μας στην αγορά και αναλόγως προσαρμόζουμε όσο μπορούμε την τιμή μας. Αρχή κάθε επιχείρησης που οργανώνει πακέτα

εκδρομών, είναι να δίνει στην αγορά τις καλύτερες τιμές, με τις καλύτερες υπηρεσίες.

Παρακάτω, θα παρατεθεί ένα σχεδιάγραμμα όπου θα απεικονίζει τις φάσεις παραγωγής και διάθεσης των πακέτων ταξιδιών για συγκεκριμένο προορισμό:



3.4 Χαρακτηριστικά στοιχεία της τουριστικής ζήτησης για κάποιο προορισμό

Τα χαρακτηριστικά στοιχεία που καθορίζουν και επηρεάζουν την τουριστική ζήτηση μπορούμε να τα ομαδοποιήσουμε στα ακόλουθα:

- Δημογραφικά και κοινωνικά κριτήρια
- Κριτήρια συμπεριφοράς για ταξίδια εκτός χώρας μόνιμης διαμονής
- Κριτήρια που καθορίζουν τα κίνητρα για διακοπές και κριτήρια που καθορίζουν την διαδικασία απόφασης για την αγορά ενός πακέτου διακοπών
- Κριτήρια προσέλκυσης από τα χαρακτηριστικά της χώρας προορισμού

Ο τύπος των δυνητικών πελατών μπορεί να προσδιοριστεί με βάση τα κριτήρια της τουριστικής ζήτησης. Δηλαδή την εθνικότητα, την ηλικία, το φύλο, τις σχέσεις μεταξύ της τουριστικής κοινωνικής διαστρωμάτωσης, το καθαρό οικογενειακό εισόδημα, τους σκοπούς και τα κίνητρα για την αγορά του πακέτου. Πιο συγκεκριμένα:

a) Εθνικότητα

Ο προσδιορισμός των ενδιαφερομένων εθνικοτήτων στη ζήτηση θα καθορίσει μια σειρά διαδικαστικές ενέργειες, όπως βίζες και άλλα διασυνοριακά πιστοποιητικά, απαραίτητα για τους συμμετέχοντες τουρίστες.

b) Ηλικία

Το κριτήριο ηλικία θα επηρεάσει την επιλογή των μέσων μετακίνησης εντός του προορισμού. Οι νεαρότερες ηλικίες αρέσκονται στα τοπικά μέσα μεταφοράς, σε αντίθεση με τα άτομα μεγάλης ηλικίας, που προτιμούν τις σίγουρες και άνετες μετακινήσεις με πούλμαν. Επιπλέον, η γνώση της ηλικίας των πιθανών τουριστών θα επηρεάσει καθοριστικά την επιβάρυνση ενός οδοιπορικού ή των ημερήσιων προγραμμάτων, καθώς και τα ωράρια των αντίστοιχων προς τα προγράμματα αυτά μετακινήσεων. Έτσι π.χ. ενώ τα νεαρά άτομα καταρχήν δεν κουράζονται από «γεμάτα» και με πολύ πρωινές αναχωρήσεις τουριστικά προγράμματα, οι ηλικιωμένοι τα βρίσκουν γενικά κουραστικά, προτιμώντας ομαλότερους ρυθμούς κίνησης με ανάλογα μεσοδιαστήματα ανάπαυσης.

Η όσο το δυνατόν σωστότερη προσέγγιση του προβλήματος των ηλικιών θα επηρεάσει και την τελική τιμή, μιας και αυτή συνδέεται, τουλάχιστον στον ευρωπαϊκό χώρο, με την πολιτική εκπτώσεων και μειωμένων ναύλων που εφαρμόζουν οι εταιρείες μεταφορών για συνταξιούχους ή για πολύ νεαρά άτομα, π.χ. προσφορές για κάτω των 25 ετών και άνω των 55.

ς) Φύλο

Το κριτήριο φύλο των δυνητικών τουριστών κατευθύνεται στην επίσκεψη σε αξιοθέατα, σε θεατρικές και καλλιτεχνικές παραστάσεις και άλλες εκδηλώσεις και δραστηριότητες.

d) Σχέσεις μεταξύ των τουριστών

Οι πιθανές σχέσεις μεταξύ των τουριστών που θα επισκεφτούν μια χώρα υποδοχής μπορούν να καθοριστούν σε μεγάλο βαθμό από την μορφή και τον τύπο του τουριστικού πακέτου, ως προϊόντος που θα πρέπει να αγοράσουν και να καταναλώσουν για το επιθυμητό σε αυτούς κόστος διακοπών. Αυτό σημαίνει ότι οι σχέσεις αυτές μπορούν να μεταβάλλουν σε μεγάλο ή μικρό βαθμό τους όρους παραγωγής των τουριστικών πακέτων. Πιο συγκεκριμένα, εάν τα άτομα μεταξύ τους έχουν κάποια σχέση, όπως για παράδειγμα να είναι μια οικογένεια 2 ή 3 ή περισσότερων ή ατόμων, μπορεί να γίνει κάποια έκπτωση στην τιμή του πακέτου ή αυξήσεις στις προσφερόμενες υπηρεσίες.

e) Κοινωνική διαστρωμάτωση των εν δυνάμει τουριστών

Ένα από τα βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την τουριστική ζήτηση για ταξίδια είναι και αυτό της κοινωνικής προέλευσης, δηλαδή ο προσδιορισμός του κοινωνικού στρώματος από το οποίο προέρχονται ή είναι δυνατόν να προέλθουν οι δυνητικοί τουρίστες ταξιδιώτες προς μια χώρα σε μια χώρα προορισμού. Δεδομένα, εκφράζουν οικονομικά μεγέθη και καταστάσεις, όπως το καθαρό οικογενειακό εισόδημα, το επάγγελμα και το επίπεδο μόρφωσης των γονέων, σε περίπτωση πολυμελών οικογενειών. Είναι φανερό, ότι η προσέγγιση της κοινωνικής διαστρωμάτωσης και της επαγγελματικής προέλευσης των αναμενόμενων τουριστών θα επηρεάσει στα πλαίσια του λεπτομερούς σχεδιασμού των πακέτων ταξιδιού, την επιλογή των επισκεπτόμενων σημείων που θα περιλαμβάνει το οδοιπορικό πρόγραμμα ή πρόγραμμα επισκέψεων/ εκδρομών και την μορφή διασκέδασης, που θα πρέπει να ικανοποιεί τα ενδιαφέροντα των τουριστών ως κοινωνικών υποκειμένων.

f) Καθαρό οικογενειακό εισόδημα

Ως μέγεθος και δείκτης, το καθαρό οικογενειακό εισόδημα στατιστικά παρέχεται κυρίως από τις Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες των διαφόρων χωρών και εκφράζει την ιεραρχικά εισοδηματική θέση των ατόμων στην κοινωνία. Το δεδομένο αυτό δικαιολογεί αξιόπιστα την δυνατότητα πραγματοποίησης ή όχι της ετήσιας ταξιδιωτικής μετακίνησης για τουρισμό εκτός της χώρας μόνιμου κατοικίας. Από μόνο του όμως ως στοιχείο δεν μπορεί να ερμηνεύσει την συμπεριφορά των ταξιδιωτών-τουριστών ως προς τις επιμέρους επιλογές τους επί των συστατικών στοιχείων του ταξιδιού διακοπών, καθώς και την επιλογή του τύπου του ταξιδιού, δηλαδή εάν πρόκειται για ατομικά οργανωμένο ταξίδι ή αγορασμένο υπό μορφή έτοιμου πακέτου διακοπών.

3.5 Σκοπός ή το βασικό κίνητρο για την αγορά ενός ταξιδιού-πακέτου

Είναι εύκολο να συνοψίσουμε, λοιπόν, τους σκοπούς των ταξιδιών επίσκεψης εκτός χώρας ή χώρας μονίμου διαμονής ως εξής:

- διαφυγή από την καθημερινότητα των συνθηκών και των καθηκόντων.
- Επιθυμία να λειτουργεί και να ζει κανείς μόνος, εκτός εποπτείας της κοινωνίας στην οποία ανήκει.
- Αναζήτηση επαφών, διάφορων μορφών και τύπων.
- Αναψυχή με αναζήτηση της ησυχίας, της ενεργού ικανοποίησης ενδιαφερόντων, της αλλαγής ζωής.
- Αποκατάσταση της υγείας.

3.6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΥΠΟΔΟΧΗΣ

Όπως είναι φυσικό, κάθε ταξιδιώτης αναζητά κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά από την χώρα που προκειται να επισκεφθεί. Χαρακτηριστικά, λοιπόν, στοιχεία της τουριστικής προσφοράς στην χώρα υποδοχής είναι τα εξής:

το φυσικό περιβάλλον

Ο ακριβής προσδιορισμός των φυσικών γεωμορφολογικών και κλιματολογικών συνθηκών του χώρου προορισμού αποτελεί την απαραίτητη συνθήκη για το σχεδιασμό ενός ταξιδιωτικού πακέτου.

Προσφορά καταλυμάτων και γενικότερης τουριστικής ανωδομής

Η γνώση της διαρθρώσεως των προσφερομένων στο νέο προορισμό καταλυμάτων συνιστά υψίστο καθήκον του tour operator. Η ακριβής γνώση των καταλυμάτων στο χώρο υποδοχής σημαίνει την πληροφόρηση, με βάση ετήσια καταγραφή, των ακολουθών στοιχείων:

- Κατηγορίες και είδη ξενοδοχειακών καταλυμάτων.
- Κατηγορίες και είδη παρα-ξενοδοχειακών καταλυμάτων.
- Προσφερομένες ανά κατηγορία και επιχείρηση υπηρεσίες.
- Προσφερομένες δυνατότητες διατροφής.

Μεταφορές για transfers και εκδρομές

Οι τοπικές μετακινήσεις ή μεταφορές στο χώρο της τουριστικής διαμονής συγκροτούν βασικά τρεις διακριτές ομάδες μετακινήσεων που έχει ανάγκη ο τουρίστας στον τόπο υποδοχής. Οι τρεις αυτές ομάδες είναι οι εξής:

1. Τα χαρακτηριζόμενα 'transfers', που συνιστούν τη μεταφορά των τουριστών από το σημείο αφίξεως στη χώρα υποδοχής (π.χ. αεροδρόμιο, λιμάνι) στο σημείο τουριστικής διαμονής του.

2. Οι εκδρομικές μετακινήσεις των τουριστών στους χώρους τουριστικής διαμονής.
3. Οι μετακινήσεις των τουριστών στους χώρους τουριστικής διαμονής για σκοπούς διασκέδασης, αγορών και επισκεψεων.

Στοιχεία ιδιαίτερου πολιτιστικού ενδιαφέροντος

Τα αξιοθέατα της πόλης και της περιοχής διαμορφώνουν εξ αντικειμένου τη βάση πάνω στην οποία θα σχεδιαστεί ο 'γυρός αξιοθεατών' και οι εκδρομές στους αστικούς και εξωαστικούς χώρους της περιοχής που διαμένουν οι τουρίστες.

Ποιότητα των προσφερομένων προϊόντων και υπηρεσιών στη χώρα ή τοπο του νέου προορισμού

Η γνώση της ποιότητας των προϊόντων της τουριστικής προσφοράς θα συνιστούσε την προσέγγιση ενός αριθμού στοιχείων που στο σύνολο τους συγκροτούν αυτό που τόσο στη γενικότερη, αλλά και στην τουριστική βιβλιογραφία, όσο και στην τουριστική πρακτική χαρακτηρίζεται ως 'εικόνα' ή 'τουριστική εικόνα' χώρου περιφέρειας ή τοπικού.

3.7 Τι περιλαμβάνει ένα οργανωμένο πακέτο?

Ένα πακέτο εκδρομής, για να θεωρείται οργανωμένο, θα πρέπει να παρέχει κάποιες υπηρεσίες και να πλήρη προϋποθέσεις. Μερικές από αυτές πρέπει να είναι τουλάχιστον οι εξής:

- Το μέσο μεταφοράς. Εάν είναι αεροπλάνο, στο τελικό κόστος του πακέτου, **δεν** περιλαμβάνονται ποτέ, οι φόροι αεροδρομίου.
- Ξενοδοχείο διαμονής με πρωινό, γεύματα εντός ή εκτός ξενοδοχείου ανάλογα με το πρόγραμμα.
- Οι μεταφορές από και προς το αεροδρόμιο ή τον σταθμό.
- Επίσης, περιλαμβάνονται, και ενδεχόμενη άθληση, οι ξεναγήσεις πόλεων, εκδρομές μισής ή και ολόκληρης ημέρας με ξεναγό, εισόδους σε μουσεία ή σε αρχαιολογικούς χώρους, και τουλάχιστον μία βραδινή έξοδος σε παραδοσιακό τοπικό εστιατόριο ή κέντρο διασκέδασης.
- Παρουσία του αρχηγού της εκδρομής, ο οποίος είναι υπεύθυνος για οτιδήποτε συμβεί στο γκρουπ, κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Ο αρχηγός και σύννοδος καθ' όλη την διάρκεια της εκδρομής πρέπει να είναι ικανός να επιλύει κάθε πρόβλημα που θα παρουσιαστεί.
- Παροχή πληροφόρησης πριν την λήψη της αγοραστικής απόφασης! Δίνεται από το τουριστικό γραφείο, όπου ο πιθανός ταξιδιώτης πληροφορείται για τον τόπο στον οποίο ενδιαφέρεται να ταξιδέψει. Ο τουρίστας πληροφορείται για το κόστος της εκδρομής, για το περιεχόμενο αυτής, για τον καιρό που θα έχει εκεί, για το νόμισμα(αν είναι εκτός Ε.Ε.), για εμβόλια που πιθανώς να χρειαστεί να κάνουν κλπ.
- Ενημέρωση για την διαδικασία κράτησης ενός πακέτου, το είδος της διαδικασίας που απαιτείται για να γίνει η αγορά του πακέτου και τις

απαιτούμενες κρατήσεις και τον τρόπο διεκπεραίωσης των παραπόνων και των αποζημιώσεων σε περίπτωση προβλημάτων.

Αυτά είναι τα στοιχεία που περιλαμβάνει ένα απλό πακέτο ταξιδιού. Πολλές φορές, οι υπηρεσίες αυξάνονται, αλλά αυτό εξαρτάται και από το είδος της εκδρομής, τους πιθανούς πελάτες, τον προορισμό, το κόστος αυτής και την διάρκεια της. Φυσικά, όπως προαναφέρθηκε στο κόστος πακέτου, **δεν** περιλαμβάνονται οι φόροι αεροδρομίου, και τα προσωπικά έξοδα του κάθε ταξιδιώτη.

Ο ορισμός του οργανωμένου ταξιδιού είναι πολυσύνθετος. Αποτελείται από διάφορους τύπους από τους οποίους ο καθένας έχει τα χαρακτηριστικά του, τις ιδιομορφίες του και τις ανάλογες προσφερόμενες υπηρεσίες. Παρακάτω, θα γνωρίσουμε τους τύπους των οργανωμένων ταξιδιών και τα χαρακτηριστικά τους.

3.8 Ποιοι είναι οι τύποι των οργανωμένων εκδρομών?

Τα οργανωμένα ταξίδια διακρίνονται σε κάποιες *υποκατηγορίες* ανάλογα με τον τόπο διεξαγωγής του ταξιδιού, τον τύπο πελατών που θέλουμε να προσελκύσουμε, την ηλικία τους, τις προτιμήσεις τους και το τι υπηρεσίες μπορούμε να προσφέρουμε στο πρόγραμμά μας. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία έχουμε τα εξής:

- **Τουριστικά** → ταξίδια που γίνονται σε τόπους άκρως τουριστικούς, με διάφορα τουριστικά θέρετρα και γενικότερα μέρη που «τραβάνε» τον περισσότερο κόσμο, μέρη που χαρακτηρίζουν την κάθε πόλη. Στην Ελλάδα, για παράδειγμα, ένας τουρίστας πρώτα-πρώτα θα επισκεφτεί την Ακρόπολη και την Πλάκα. Σκοπός αυτών των ταξιδιών να γνωρίσουν έναν ξένο τόπο, να δουν κάποια χαρακτηριστικά στοιχεία του και να γνωρίσουν τα αξιοθέατα του.
- **Ιστορικά** → π.χ. ο δρόμος του Μ. Αλεξάνδρου ή ο δρόμος του μεταξιού. Σκοπός του ταξιδιού, να γνωρίσουν από κοντά την ιστορία αυτού του τόπου. Να περπατήσουν πάνω σε ιστορικά μονοπάτια που άλλοι περπάτησαν, πολέμησαν ή απλά πέρασαν από εκεί. Πολλές φορές τέτοιου είδους ταξίδια προτιμούνται και από ιστορικούς και επιστήμονες με στόχο να συλλέξουν στοιχεία για την έρευνα τους.
- **Θρησκευτικά** → π.χ. η επίσκεψη στα άγια χώματα της Ιερουσαλήμ, η επίσκεψη στα μοναστήρια. Οι πιστοί είναι αυτοί που προτιμούν τέτοιου είδους και τέτοιου ύφους ταξίδια. Τα θρησκευτικά ταξίδια, συνήθως, πραγματοποιούνται σε περιόδους εορτών, όπως για παράδειγμα, το Άγιο Πάσχα και τα Χριστούγεννα. Οργανώνονται κυρίως από εκκλησίες και γενικότερα από θρησκευτικούς οργανισμούς. Η προσέλευση είναι αρκετά μεγάλη κάθε χρόνο, καθώς ο Χριστιανισμός είναι μια θρησκεία από τις πιο ξακουστές στον κόσμο. Προορισμός με την μεγαλύτερη συμμετοχή πιστών είναι φυσικά η Ιερουσαλήμ. Οι πιστοί πάνε στην Ιερουσαλήμ για να προσκυνήσουν και για να δουν το Άγιο φως από τον τάφο του Χριστού.
- **Αθλητικά** → π.χ. αγώνες ποδοσφαίρου, μπάσκετ, σκι, φόρμουλα1. Συχνά πραγματοποιούνται αγώνες στο εξωτερικό. Οι σύλλογοι κάθε

ομάδας οργανώνουν ταξίδια για να απολαύσουν και να δουν την ομάδα τους από κοντά. Επίσης, οι παίχτες των ομάδων αλλά και οι συντελεστές της, οι οικογένειες, οι φίλοι, είναι μερικοί από τους κύριους ταξιδιώτες. Σε αυτά τα ταξίδια, όμως, πάντα υπάρχει ο κίνδυνος της ακύρωσης του ταξιδιού, ακόμα και την τελευταία στιγμή!!! Για παράδειγμα, έχει προγραμματιστεί ταξίδι σε μια πόλη, με την προϋπόθεση ότι η ομάδα που αγωνίζεται θα νικήσει στον αγώνα!!! Εάν νικήσει θα πάει στον τελικό, ο οποίος θα διεξαχθεί στο εξωτερικό! Εάν όχι τότε οι φίλαθλοι καθώς η ομάδα και οι συντελεστές αυτής, δεν θα ταξιδέψουν! Άρα καταλαβαίνει κανείς τον κίνδυνο ακύρωσης που υπάρχει σε ένα ταξίδι, τέτοιου είδους!

- **Μουσικά**→π.χ. συναυλίες, όπερες, μουσικά φεστιβάλ. Συχνά πραγματοποιούνται συναυλίες μουσικών γκρουπ και solo τραγουδιστών, οι οποίοι κάνουν περιοδείες από την μια χώρα στην άλλη, και οι φίλοι της μουσικής που θέλουν να τους απολαύσουν από κοντά, τους ακολουθούν σε κάθε τους εμφάνιση!! Για παράδειγμα, μεγάλη προβλέπεται η προσέλευση στην Ελλάδα, των φανατικών στην συναυλία των **Rolling Stones**! Επίσης, η διεξαγωγή της **Eurovision**, κάθε χρόνο, έχει αποδείξει ότι η μουσική, έχει δύναμη και συμβάλλει ενεργά στην ανάπτυξη του τουρισμού.
- **Περιπέτειας**→ rafting, canoe kayak,σαφάρι, αναρρίχηση, εξερεύνηση βυθού κλπ! Πολλοί τολμηροί φίλοι των επικίνδυνων αθλημάτων, επιλέγουν και πραγματοποιούν, τέτοιου είδους εκδρομές! Στις συγκεκριμένες εκδρομές, πάντα υπάρχει κάποιος ειδικός που γνωρίζει πολύ καλά αυτά τα αθλήματα, ώστε να είναι όλοι οι εκδρομείς ασφαλείς. Τα τελευταία χρόνια είναι πολύ δημοφιλή αυτά τα ταξίδια, καθώς από ότι υποστηρίζεται, ανεβάζουν την λίμπιντο του εκδρομέα.
- **Πολιτιστικά**→ ταξίδια που γίνονται χάρη σε κάποια πολιτιστικά γεγονότα! Όπως για παράδειγμα, μια έκθεση ζωγραφικής.
- **Επαγγελματικά**→ (εκθέσεις, συνέδρια κλπ). Πολλοί επαγγελματίες οι οποίοι συνεργάζονται και με το εξωτερικό, χρειάζεται να ταξιδέψουν για ένα διάστημα, σε μια χώρα του εξωτερικού! Υπάρχουν επαγγέλματα που απαιτούν πολλά τέτοια ταξίδια, είτε γιατί πραγματοποιούνται κάποια συνέδρια, είτε γιατί πρέπει να γνωρίσουν από κοντά τους συνεργάτες τους στο εξωτερικό κλπ!
- **ιατρικοί λόγοι**→ (σπα, θαλάσσιο-θεραπεία, διάφορες άλλες θεραπείες, ιατρικές εξετάσεις κλπ). Διάφορες παθήσεις, μπορεί να απαιτήσουν κάποια στιγμή, να ταξιδέψει κανείς στο εξωτερικό, για να κάνει κάποια θεραπεία. Είτε επειδή, δεν υπάρχουν οι κατάλληλοι γιατροί στην χώρα του ταξιδιώτη, είτε γιατί δεν υπάρχουν οι κατάλληλες μέθοδοι, είτε γιατί κάποια χώρα μπορεί να έχει ένα χαρακτηριστικό της (στο έδαφος για παράδειγμα), που να θεραπεύει κάποια ασθένεια! Παραδείγματος χάριν, στην **Ιορδανία**, στην **Νεκρά Θάλασσα**. Λέγεται ότι η λάσπη που υπάρχει στην Νεκρά Θάλασσα, μπορεί να θεραπεύσει πολλούς ανθρώπους από αρθριτικά! Η ίδια λάσπη, χρησιμοποιείται και σαν βάση για καλλυντικά.

Υπάρχουν ορισμένες **κατηγορίες** που διακρίνονται τα οργανωμένα πακέτα, ανάλογα από τι αποτελούνται:

Πληρη πακέτα→ αποτελούνται τουλάχιστον από τα στοιχεία, «μεταφορά» και «κατάλυμα». Ένα πλήρες πακέτο, απαραίτητα έχει το εισιτήριο μεταφοράς και την διαμονή.

Μερικά πακέτα→ αποτελούνται από μια από τις βασικές υπηρεσίες, π.χ. μεταφορά ή διαμονή στο κατάλυμα. Υπάρχουν πολλοί πελάτες που μας ζητούν μόνο μεταφορά στον τόπο του ταξιδιού.

Κοινωνικά πακέτα→ πακέτα τα οποία κατασκευάζονται σε τουριστικά πρακτορεία έπειτα από παραγγελία ενός συλλόγου, συνδικάτου, μιας επαγγελματικής ένωσης.

Ομαδικά πακέτα→ όπου ένα τουριστικό γραφείο αναζητά, στην περίπτωση των λεγομένων «ομαδικών πακέτων», μεμονωμένους ταξιδιώτες για να τους εντάξει σε μια υπό σύσταση ομάδα. Ένα τουριστικό γραφείο, δηλαδή, οργανώνει κάποιες εκδρομές. Ύστερα, συλλέγει συμμετοχές από μεμονωμένους πελάτες που θέλουν να πάρουν μέρος στην εκδρομή, και φτιάχνουν ένα γκρουπ. Όταν μαζευτεί ο ανάλογος αριθμός ατόμων που θα λάβει μέρος, τότε το τουριστικό γραφείο, θα πραγματοποιήσει την εκδρομή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΑΚΕΤΩΝ

4,1 Η BROCHURE ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΤΟΥ READY MADE PACKAGE TOUR

Το κύριο και τις περισσότερες φορές το αποκλειστικό μέσο με το οποίο το οργανωμένο και το προκατασκευασμένο ταξίδι διακοπών, εμφανίζεται και προωθείται στην τουριστική αγορά είναι η έκδοση της γνωστής στο τουριστικό καταναλωτικό κοινό ως «**brochure**» των Tour Operators.

Η brochure, αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για την διαφημιστική προώθηση και προβολή ενός μη άμεσα-κατά το πρότυπο δηλαδή των υλικών καταναλωτικών αγαθών-απτού και ορατού προϊόντος. Η μορφή αυτή διαφήμισης λειτουργεί σε δύο επίπεδα. Αφενός πληροφορεί γενικά την τουριστική ζήτηση για το νέο ή την επανάληψη ενός παλιού Package Tour. Αφετέρου η brochure, έχει την ιδιότητα με την εικονογράφηση και την εκδοτική μορφή της, να εφοδιάσει με όνειρα και υποσχέσεις τους τουρίστες-καταναλωτές, ώστε να πειστούν και να αγοράσουν το πακέτο διακοπών και να περιμένουν την ετεροχρονισμένη κατανάλωση και ικανοποίηση τους.

Τόσο η brochure, όσο και κάθε άλλο διαφημιστικό υλικό έντυπης ή άλλης μορφής για το Package Tour, σχεδιάζεται είτε από το τμήμα διαφήμισης του άμεσου παραγωγού του Tour Operator, είτε ανατίθεται σε ειδικά διαφημιστικά γραφεία, τα οποία αναλαμβάνουν την διαδικασία διεκπεραίωσης, που αρχίζει από τον σχεδιασμό του εντύπου και τελειώνει στην εμπρόθεσμη παραγωγή του.

Οι σκοποί που στοχεύει να εξυπηρετήσει η brochure εκφράζονται μέσα από το σχήμα της και την μορφή της, που ποικίλλει από ένα απλό φυλλάδιο μιας σελίδας μέχρι ένα βιβλίο μεγάλου αριθμού σελίδων με εντυπωσιακή έγχρωμη εικονογράφηση και εξαιρετική ποιότητα χαρτιού. Το κόστος ενός τέτοιου εντύπου μεγάλων Tour Operator, ανέρχεται σε ποσά που μπορούν να συγκριθούν ακόμα και με τις ετήσιες δαπάνες για διαφήμιση ορισμένων χωρών υποδοχής.

Οι Tour Operators έχουν αναπτύξει ένα χαρακτηριστικό ύφος στα έντυπα αυτά και έχουν δημιουργήσει με τα χρόνια μια οικεία εικόνα στους καταναλωτές, αφενός με τυποποίηση των προσφερόμενων συστατικών στοιχείων, αφετέρου με ελκυστικές φωτογραφίες ευχάριστων σκηνών αναψυχής και ότι άλλο έχει γίνει πλέον διαφημιστικά σύνθηρες στον τουρίστα. Δεν θα έπρεπε να μείνει απαρατήρητο επίσης ότι τα διαφημιστικά αυτά έντυπα έχουν και ως στόχο την ενίσχυση της εικόνας και του κύρους του Tour Operator σε σχέση με την προσφερόμενη ποιότητα και αξιοπιστία των υπηρεσιών του. Από τα πιο πάνω γίνεται φανερό, ότι ούτε ο Tour Operator ούτε οι επιμέρους παραγωγοί προϊόντων και υπηρεσιών, και ιδιαίτερα ο ξενοδόχος, δεν έχουν θεωρητικά κανένα συμφέρον να ωραιοποιήσουν υπέρ

το δέον τα προσφερόμενα στα Package Tour, απεικονίζοντας τα με εσφαλμένα στοιχεία και υπερβολικά ωραιοποιημένες φωτογραφίες τουριστικών εγκαταστάσεων και δυνατοτήτων διαμονής και διαβίωσης.

Τόσο οι υπάρχοντες οργανισμοί για την προστασία του καταναλωτή όσο και η τελευταία οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα οργανωμένα ταξίδια δεν επιτρέπουν καταχρήσεις και ωραιοποιήσεις της καταναλωτικής πραγματικότητας. Επιβάλλουν, αντίθετα, την παρουσίαση της κατάστασης με πραγματικά στοιχεία και εικόνες.

Οι τύποι της **brochure** ως προς την μορφή, το μέγεθος και την πολυτέλεια και συνακόλουθα το κόστος, ποικίλλουν ανάλογα με το επιχειρηματικό μέγεθος του Tour Operator, την εμβέλεια των προσφερόμενων πακέτων και την φήμη των προορισμών. Στην σύνθετη εργασία του σχεδιασμού και της εκτύπωσης και των λοιπών prospectus της brochure συμμετέχουν πολλές ειδικότητες. Χρειάζεται να συνεργαστεί ψυχολόγος, φιλόλογος, ειδικός στο μάρκετινγκ, γραφίστας, ειδικός των ξενοδοχείων και των άλλων τουριστικών υπηρεσιών, καθώς και στελέχη έμπειρα στο συντονισμό και την σύνθεση όλων αυτών. Η **brochure**, οφείλει να περιέχει σειρά από πληροφορίες που σκοπό έχουν να προσφέρουν, ανεξάρτητα από τον τρόπο που εμφανίζονται τα στοιχεία, την μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και αξιοπιστία ως προς τις λεπτομέρειες του προσφερόμενου πακέτου στον τουρίστα-καταναλωτή.

Για να ολοκληρώσουμε το θέμα της **brochure** στο πακέτο ταξιδιού θα πρέπει να αναφερθούν και άλλοι τρόποι διαφήμισης και γνωστοποίησης του πακέτου ταξιδιού που συνηθίζονται ως:

I. η διαφήμιση στον τύπο(ημερήσιο, περιοδικό, εβδομαδιαίο, γενικό και ειδικό) των χωρών/ τόπων προέλευσης της τουριστικής ζήτησης.

II. Τα διαφημιστικά spot στην τηλεόραση και το ραδιόφωνο ή την διανομή και εγκατάσταση αφισών σε τόπους συγκεντρώσεων ατόμων, όπως σταθμοί, λιμάνια, πανεπιστήμια, οργανισμοί κλπ.

III. Η πρόσληψη πωλητών για επίσκεψη, ενημέρωση και προώθηση των τουριστικών πακέτων στους υπεύθυνους των ταξιδιωτικών πρακτορείων στους τόπους προέλευσης της τουριστικής ζήτησης.

IV. Οι δημοσιεύσεις στον ειδικό-επαγγελματικό τύπο για ταξιδιωτικούς πράκτορες και ταξιδιώτες.

V. Η ανάπτυξη δημοσίων σχέσεων (δεξιώσεις, συναντήσεις, και γεύματα εργασίας) για άτομα- κλειδιά στην οικονομική και

κοινωνική ζωή, δωρεάν ταξίδια γνωριμίας σε δημοσιογράφους και επαγγελματίες τουρισμού.

VI. Η χρησιμοποίηση τεχνικών προώθησης με διαγωνισμούς, διαφημιστικά δώρα, αυτοκόλλητα, προσφορά κουπονιών για επόμενες διακοπές στους τουρίστες που έχουν ήδη αγοράσει πακέτα, ειδικές προσφορές στο πακέτο ανάλογα με την χρονική στιγμή ενεργοποίησης του (π.χ. χριστουγεννιάτικο ή πασχαλινό γεύμα στις αντίστοιχες περιόδους).

VII. Η συμμετοχή σε διεθνείς και εθνικές εκθέσεις τουρισμού, με παρουσιάσεις και προσφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

5.1 ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Η Συνθήκη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν επιτρέπει στην Κοινότητα να θέσει σε εφαρμογή μια πολιτική ειδικά για τον τουρισμό. Αλλά χάρις σε μία διάταξη που εισήχθη με τη Συνθήκη του Μάαστριχ (γράμμα τ) του άρθρου 3, της επιτρέπει να λαμβάνει στο πλαίσιο άλλων πολιτικών, μέτρα προσανατολισμού και ανάπτυξης του εν λόγω τομέα. Με τον τρόπο αυτό εφαρμόζονται στον τουρισμό οι διατάξεις σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών, οι διατάξεις για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις καθώς και για την περιφερειακή πολιτική.

5.1,1 ΣΤΟΧΟΙ

Το οικονομικό βάρος του τουρισμού δικαιολογεί πλήρως το γεγονός ότι τα θεσμικά όργανα της Ευρώπης έχουν ασχοληθεί με τον εν λόγω τομέα παρά το γεγονός ότι δεν υφίσταται νομική βάση: με 53% του συνόλου, η Ένωση είναι η πρώτη τουριστική περιφέρεια του κόσμου, ενώ ο τομέας αντιπροσωπεύει 5,5% του ΑΕΠ της και 6% της απασχόλησης (στοιχεία για Ευρώπη των 12).

5.1,2 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

1. Γενικά μέτρα

Με πρώτο ψήφισμα στον εν λόγω τομέα, με ημερομηνία **10 Απριλίου 1984**, αναγνωρίσθηκε ο ρόλος του τουρισμού στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και κλήθηκε η Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις. Ακολούθως, η απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 1986^[1], θέσπισε μια συμβουλευτική επιτροπή για τον τουρισμό, την οποίαν τα κράτη μέλη καλούνται να συμβουλεύονται. Το ίδιο έτος, δημιουργήθηκε ένα κονδύλιο στον προϋπολογισμό για τη χορήγηση κοινοτικής συνεισφοράς προς χρηματοδότηση των προσπαθειών προβολής του κοινοτικού τουρισμού που κατέβαλαν από κοινού τα κράτη μέλη στις αγορές εκτός της Κοινότητας.

2. Ειδικά μέτρα

α. Υπέρ των τουριστών

Πρόκειται για μέτρα τα οποία διευκολύνουν την διέλευση των συνόρων, προστατεύουν την υγεία, την ασφάλεια και τα υλικά συμφέροντα των ενδιαφερομένων. Αναφέρονται ιδιαίτερα η σύσταση του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 σχετικά με τις διατάξεις πυρασφάλειας στα ξενοδοχεία, οι οδηγίες 90/314 για τα οργανωμένα ταξίδια^[2] και 94/47 σχετικά με την χρονομεριστική μίσθωση^[3].

β. Υπέρ των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών

Πρόκειται για μέτρα που ευνοούν την πρόσβαση στις αγορές, τον ανταγωνισμό και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στο επάγγελμα του τουριστικού οδηγού, το οποίο υπόκειται σε πολύ αυστηρή ρύθμιση στις μεσογειακές χώρες της Κοινότητας ενώ είναι πιο ελαστικό στις υπόλοιπες: οι αποφάσεις του Δικαστηρίου στις Υποθέσεις C 198/89, C 154/89 και C 180/89 καθιέρωσαν την αρχή του ότι ένας τουριστικός οδηγός δύναται να ασκεί το επάγγελμά του σε άλλη χώρα από την χώρα του με την προϋπόθεση να συνοδεύει ομάδα ξένων τουριστών και να μην ασκεί το επάγγελμά του στους χώρους όπου απαιτείται η παρουσία ενός ειδικευμένου οδηγού (μουσεία, συγκεκριμένα ιστορικά και αρχιτεκτονικά μνημεία).

γ. Υπέρ των κρατών και των περιφερειών

- Λόγω της συμβολής που παρέχει στην περιφερειακή ανάπτυξη, ο πολιτισμός επωφελήθηκε **ενισχύσεων των διαρθρωτικών ταμείων**, ιδιαίτερα του περιφερειακού ταμείου και του ΕΓΤΠΕ (τμήμα προσανατολισμού): από το 1989 έως το 1993 οι εν λόγω ενισχύσεις ανήλθαν σε 2,3 δισ. Ecu.

- Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στη **δημιουργία ενός κοινοτικού στατιστικού συστήματος** στον εν λόγω τομέα. Ένα πρώτο διετές πρόγραμμα θεσπίσθηκε με την οδηγία 95/57/ΕΚ^[41] της 23ης Νοεμβρίου 1995 που εναρμονίζει τις εθνικές μεθόδους.

- Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έθεσε επίσης σε εφαρμογή ένα **πρόγραμμα κοινοτικής δράσεως υπέρ του** τουρισμού, κυρίως από το έτος 1990 το οποίο ανακηρύχθηκε *Ευρωπαϊκό Έτος Τουρισμού*. Ένα πρώτο πρόγραμμα δράσης υλοποιήθηκε μεταξύ του 1993 και του 1996. Η Επιτροπή κατήρτισε σε συνέχεια αυτού ένα πρώτο πολυετές πρόγραμμα υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού το Philoxenia (1997-2000) που έχει ως σκοπό να ενισχύσει την ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού τουρισμού ώστε να συμβάλλει στην ανάπτυξη και την απασχόληση.

δ. Θα υπενθυμίσουμε, τέλος, τον **αγώνα για την καταπολέμηση του παιδεραστικού σεξουαλικού τουρισμού**, που απετέλεσε αντικείμενο το 1996 ανακοίνωσης της Επιτροπής (COM/96/547): αφορά τον τρόπο συμπεριφοράς ορισμένων Ευρωπαίων τουριστών σε αναπτυσσόμενες χώρες.

5.2 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ- ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

5.2.1 ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Το άρθρο 71 (75) αναφέρεται στην κοινή πολιτική μεταφορών και ειδικότερα καθορίζει:

- κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές και αφορούν τα κράτη μέλη, όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό,
- μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.

Το άρθρο αυτό στο ζήτημα της διαδικασίας της συναπόφασης (τροποποίηση που προκύπτει από τη Συνθήκη του 'Αμστερνταμ' προηγουμένως εφαρμοζόταν η διαδικασία συνεργασίας) εκτός από περιπτώσεις που ενδέχεται να βλάψουν σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και το επίπεδο απασχόλησης σε μερικές περιοχές καθώς και την εκμετάλλευση των υποδομών, που άπτονται της διαδικασίας διαβούλευσης και του κανόνα ομοφωνίας στο Συμβούλιο.

Το άρθρο 80 (84) αναφέρεται στον περιορισμό της αυτοδίκαια εφαρμογής των διατάξεων του τίτλου στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές - αλλά επιτρέπει στο Συμβούλιο (παρ. 2) να αποφασίσει με ειδική πλειοψηφία για τις κατάλληλες διατάξεις που πρέπει να θεσπιστούν για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

5,2,2 ΣΤΟΧΟΙ

I. Η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει εν πρώτοις να επιτύχει **τους στόχους που καθορίζει η Συνθήκη** όπως μνημονεύονται στη νομική βάση οι οποίοι αναφέρονται κυρίως στην **πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς.**

II. Πέρα από τον στόχο αυτόν, που καθορίσθηκε εξ αρχής και που έχει σήμερα γενικά επιτευχθεί (εκτός από ό, τι αφορά τους σιδηροδρόμους, η νομοθεσία για τους οποίους βρίσκεται στο στάδιο της προπαρασκευής), η κοινή πολιτική μεταφορών στοχεύει σήμερα στην εφαρμογή συστήματος "**βιώσιμης κινητικότητας**". Αυτό είναι μια οργανωτική αρχή του συστήματος που αποβλέπει στην αριστοποίηση της ενεργειακής κατανάλωσης, των χρονικών διαρκειών, των διαδρομών και των συνθηκών μεταφοράς. Από τη βιώσιμη κινητικότητα προκύπτει ο συνυπολογισμός του κόστους της υποδομής, δηλαδή ο παραμερισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, που απορρέουν από έναν εσφαλμένο καταλογισμό του εν λόγω κόστους στο μεταφορέα, οι συνδυασμένες μεταφορές και η διαλειτουργικότητα.

5,2,3 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Γενικοί προσανατολισμοί

α. Η Λευκή Βίβλος για την Ολοκλήρωση της Εσωτερικής αγοράς του 1985, εκτός από τις συστάσεις που αφορούν την εξασφάλιση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, υπενθυμίζει τις κατευθύνσεις οι οποίες θα έπρεπε να αποτελέσουν το θεμέλιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το Συμβούλιο ενέκρινε, τον Νοέμβριο 1985, τρεις θεμελιώδεις κατευθύνσεις : τη δημιουργία ελεύθερης αγοράς (χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς) το αργότερο

έως και το 1992· την αύξηση των διμερών ποσοτήτων συναλλαγών και των κοινοτικών ποσοστώσεων· την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Ενέκρινε επίσης πρόγραμμα εργασίας που ονομάστηκε "Master Plan" και καθορίζει τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1992 για το σύνολο των μεταφορών (χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες): χωροθέτηση των υποδομών κοινοτικού ενδιαφέροντος, απλοποίηση των ελέγχων και των διατυπώσεων στα σύνορα και βελτίωση της ασφάλειας.

Β. Στις 2 Δεκέμβρη 1992, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη "**Λευκή Βίβλο**" για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής των μεταφορών (COM(92) 494). Το έγγραφο αυτό αποτελεί σημαντικό στάδιο στην κοινή πολιτική των μεταφορών: είναι το πέρασμα από την τομεακή θεώρηση των διαφόρων μορφών μεταφοράς στην έννοια του προτύπου αλληλοσυμπλήρωσης των τρόπων μεταφοράς, που βασίζεται στη "βιώσιμη κινητικότητα".

Γ. Στο πλαίσιο της Λευκής Βίβλου εντάσσεται η δήλωση της Επιτροπής της 12ης Ιουλίου 1995 με τίτλο **κοινή πολιτική των μεταφορών-πρόγραμμα δράσης 1995-2000** (COM(95) 302) που αρθρώνεται σε τρεις κύριους άξονες:

- **βελτίωση της ποιότητας** στηριζόμενη στην εισαγωγή ολοκληρωμένων συστημάτων που αξιοποιούν νέες τεχνολογίες και ταυτόχρονα συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος και

στην ασφάλεια

- **βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς**, βασιζόμενη κυρίως στην ευνοϊκή αντιμετώπιση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών και στον ταυτόχρονο σεβασμό των κοινωνικών κανόνων,

- **ανάπτυξη της εξωτερικής διάστασης**, που αποβλέπει στην συνεργασία με τρίτες χώρες και στην πρόσβαση των κοινοτικών επιχειρήσεων στις εξωτερικές αγορές.

Δ. Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 1995, με τίτλο *Προς ένα δίκαιο και αποτελεσματικό καθορισμό των τιμών στις μεταφορές* (COM(95)691) περιγράφει διεξοδικά τη φορολογική πολιτική στον τομέα των μεταφορών. Προβαίνει σε ανάλυση των εξωγενών στοιχείων και εντάσσει τη φορολογική πολιτική στα μέσα παρέμβασης των κρατικών αρχών στον τομέα αυτόν. Η Επιτροπή εκτιμά το εξωγενές κόστος σε 250 δισεκατομμύρια ευρώ, το 90% των οποίων σχετίζεται με την οδική κυκλοφορία. Η εσωτερική ευνοϊκότητα θα επέτρεπε την εξοικονόμηση ποσού μεταξύ των 28 και των 78 δισεκ. ευρώ, με τη μείωση των κυκλοφοριακών συμφορήσεων και του αριθμού των ατυχημάτων, καθώς και τον περιορισμό κατά 12% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα. Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 1998, *Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για την χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ* (COM(98)466), ορίζει τα στάδια, μέχρι και μετά το 2004, για την εσωτερική χρέωση της υποδομής. Ο επιδιωκόμενος στόχος είναι η αντικατάσταση του μωσαϊκού των ισχυόντων μηχανισμών τιμολόγησης στα διάφορα κράτη μέλη και μέσα μεταφοράς από μια εναρμονισμένη κοινοτική προσέγγιση σε θέματα τιμολόγησης των μεταφορών. Εξάλλου, η πολιτική αυτή θα έχει ως

αποτέλεσμα την εξασφάλιση της κερδοφορίας των υποδομών που είναι αναγκαία για να γίνει δυνατή η συμμετοχή των ιδιωτών στη χρηματοδότηση των υποδομών αυτών. Η αρχή της τιμολόγησης που προτείνει η Επιτροπή είναι εκείνη του περιθωριακού κοινωνικού κόστους. Πρόκειται για μεταβλητό κόστος που αντικατοπτρίζει το κόστος ενός οχήματος ή μιας συμπληρωματικής μεταφορικής μονάδας που χρησιμοποιεί την υποδομή. Το περιθωριακό κόστος μπορεί κυρίως να περιλαμβάνει το κόστος εκμετάλλευσης, το κόστος που σχετίζεται με τη φθορά της υποδομής, το περιβαλλοντικό κόστος, το κόστος που σχετίζεται με την υπερφόρτωση και τη σπανιότητα, καθώς και το κόστος που σχετίζεται με τα ατυχήματα. Στην πράξη, αυτά αντιστοιχούν στο μέσο όρο του μεταβλητού κόστους.

5.2.4 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

α. Παρά τις προσπάθειες της Επιτροπής, ελάχιστες είναι οι επιτυχίες της κοινής πολιτικής μεταφορών έως το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας 1980-90. Η οδός προς μια κοινοτική νομοθεσία στο χώρο των μεταφορών, όπως παρουσιάζεται στα επόμενα θεματολογικά δελτία αυτού του κεφαλαίου, άνοιξε από την απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Μαΐου 1985 με την περίπτωση 13/83 επί προσφυγής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά του Συμβουλίου για παράλειψη της έγκρισης των διατάξεων εφαρμογής της κοινής πολιτικής μεταφορών που προβλέπεται από τη Συνθήκη. Το Δικαστήριο καταδίκασε το Συμβούλιο επειδή δεν είχε πραγματοποιήσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών και επειδή δεν είχε καθορίσει τους απαιτούμενους όρους ώστε να γίνονται δεκτοί, στις εθνικές μεταφορές, οι μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στο κράτος μέλος. Το Δικαστήριο επεσήμανε επίσης την έλλειψη ενός συνεκτικού ρυθμιστικού πλαισίου που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κοινή πολιτική μεταφορών και διαπίστωσε ότι οι διατάξεις αυτές θα έπρεπε να είχαν θεσπιστεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1969. Κατά συνέπεια το Δικαστήριο ζήτησε από το Συμβούλιο να εφαρμόσει τα συγκεκριμένα μέτρα μέσα σε εύλογο διάστημα.

β. Οι στόχοι που περιγράφονται ανωτέρω δέχονται στην παρούσα φάση συγκεκριμένα μέσα πραγματοποίησης. Όσοι αναγνωρίζουν τη διαλειτουργικότητα και την διατροπικότητα, διευκολύνθηκαν από τις νέες τεχνολογίες, ιδιαίτερα στις τηλεπικοινωνίες και την πληροφορική. Μεσα την προοπτική αυτή αποκτά ιδιαίτερο περιεχόμενο η ανακοίνωση της Επιτροπής Εφαρμογών Τηλεματικής στον Τομέα των Μεταφορών στην Ευρώπη (COM (94)/469), που παρουσιάζει το πρόγραμμα κοινοτικής δράσης σχετικά με τις απαιτούμενες υποδομές, για τις οποίες προϋποτίθεται μια αρχιτεκτονική ανοιχτών συστημάτων, η οποία θεωρείται η καταλληλότερη εγγύηση για την αλληλεπίδραση των διαφόρων στοιχείων του συστήματος.

Πρόκειται για τη διασφάλιση που παρέχεται στους χρήστες υπηρεσιών πληροφορίας, ραδιοναυτιλίας, τηλεπικοινωνιών, που συναρθρώνονται με τους διάφορους τρόπους μεταφορών και έχουν σχεδιαστεί με βάση μια λειτουργική συνεργασία. Θα πρέπει να μνημονευθεί η ανακοίνωση της Επιτροπής "Για ένα Διευρωπαϊκό Δίκτυο Προσδιορισμού Στίγματος και Πλοήγησης" (COM(98)29) η οποία μέσα στην προοπτική παγκοσμίου συστήματος πλοήγησης δια

δορυφόρων τίθεται υπέρ μιας ευρωπαϊκής προσέγγισης που θα θέσει την Ευρώπη σε θέση να ελέγχει τις υπηρεσίες προσδιορισμού στίγματος και πλοήγησης που καλύπτουν το έδαφός της. Η έγκριση μιας πρότασης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή ενός ευρωπαϊκού συστήματος για όλα τα μεταφορικά μέσα (Galileo) αναμενόταν για το τέλος του 2000.

γ. Δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση

Στο ψήφισμά του, της 30ής Ιανουαρίου 1997, σχετικά με την Πράσινη Βίβλο της 20ής Δεκεμβρίου 1995, το Κοινοβούλιο παρατηρεί πως η εσωτερίκευση δεν πρέπει να έχει ως στόχο να αυξηθούν οι τιμές των μεταφορών, αλλά να γίνει μια λογική ενσωμάτωση προϋπάρχοντος κόστους και να ενσωματωθεί το εξωτερικό αυτό κόστος ταυτόχρονα για όλα τα μέσα μεταφοράς, ώστε να μην υπάρξει και άλλη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Με το σκεπτικό αυτό, η φορολογική πολιτική στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να εξετασθεί ταυτόχρονα με τα άλλα μέτρα της πολιτικής μεταφορών, ιδίως αυτά που περιέχονται στις διάφορες οδηγίες, την ανάπτυξη του δικτύου των πολιτών, τα διευρωπαϊκά δίκτυα και την εφαρμογή της τηλεματικής. Όσον αφορά, πió συγκεκριμένα, τα κριτήρια, στο ψήφισμά του της 15ης Απριλίου 1999 σχετικά με τη Λευκή Βίβλο για την ισότιμη κατανομή του κόστους για τη χρήση των υποδομών, το ΕΚ εκτιμά ότι η εσωτερίκευση θα πρέπει **κυρίως** να αφορά το περιθωριακό κοινωνικό κόστος, θα ήταν όμως σκόπιμο να μεμετηθεί το ενδεχόμενο να προστεθεί στο περιθωριακό κόστος ένα σύστημα κλιμακωτών τιμολογίων που θα περιλαμβάνουν τα τέλη εκπομπής ρύπων, κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπής CO₂. Μεταξύ των απαιτήσεων που διατυπώθηκαν περιλαμβάνονται ο συνυπολογισμός, στο σύστημα τιμολόγησης, των μεταφορών με ιδιωτικά οχήματα και η εφαρμογή μιας τιμολογιακής πολιτικής που θα ευνοεί τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνικών, όπως η φορολόγηση της κηροζίνης για τα αεροπορικά ταξίδια και των καυσίμων για θαλάσσια ταξίδια αναψυχής. Εκτιμά τέλος ότι είναι σημαντικό να ευαισθητοποιηθεί η κοινή γνώμη στην ανάγκη εφαρμογής μιας τέτοιας τιμολογιακής πολιτικής.

5.3 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.3.1 ΣΤΟΧΟΙ

Η σταθερή αύξηση των αερομεταφορών και η κατά βάσιν αμετάβλητη αερολιμενική χωρητικότητα συντείνουν στον κορεσμό της κυκλοφορίας και τις επακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις στον τομέα της οικονομίας και της ασφάλειας. Η ένταση του ανταγωνισμού που προκκαλείται από την ελευθέρωση των αερομεταφορών ίσως χειροτερεύσει την κατάσταση. Η αποκλειστική διάθεση για στρατιωτικούς σκοπούς μεγάλου τμήματος του εναέριου χώρου επιδεινώνει περαιτέρω την κατάσταση.

1. ο έλεγχος της κυκλοφορίας

Η απάντηση που δίνουν οι δημόσιες αρχές στο πρόβλημα αυτό είναι ο έλεγχος της κυκλοφορίας, δηλαδή μία δημόσια υπηρεσία με σκοπό τη ρύθμιση της κίνησης των αεροσκαφών σε ένα συγκεκριμένο (ελεγχόμενο) εναέριο χώρο, προκειμένου να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των αερομεταφορών. Η ευθύνη αυτή ανήκει σε εξειδικευμένους κρατικούς φορείς, αλλά ο τομέας έχει μεγάλη ανάγκη διεθνούς ολοκλήρωσης τόσο με τη μορφή της μεταβίβασης της ευθύνης αυτής σε διεθνείς οργανισμούς όσο και με την μορφή της ολοκλήρωσης και εναρμόνισης των συστημάτων ελέγχου.

Η ανάπτυξη των τεχνολογιών συνέβαλε στην αλλαγή της φιλοσοφίας του ελέγχου εναέριων κυκλοφοριών. Από τον έλεγχο της εναέριων κυκλοφοριών (Air Traffic Control-ATC) περάσαμε στη διαχείριση της εναέριων κυκλοφοριών (Air Traffic Management -ATM), που καταλήγει στη διαχείρισή της μέσω δορυφόρου. Το σύστημα του ελέγχου της εναέριων κυκλοφοριών, ουσιαστικά, έχει εξαντλήσει τα περιθώριά του. Η θετική τάση που χαρακτήρισε την περίοδο 1986-1994 έχει ανατραπεί από τις αρχές του 1995: το μερίδιο της ATC επί του συνολικού κόστους εκμετάλλευσης αυξήθηκε αισθητά και το κόστος που οφείλεται σε καθυστερήσεις για τις οποίες ευθύνεται η ATC υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε 1,2-2 δις. ECU ετησίως, δεδομένου ότι οι άνω των 15 λεπτών καθυστερήσεις αυξήθηκαν από 12,7% σε 30,3% το 1999.

2. Ο έλεγχος της κυκλοφορίας στην Ευρώπη

Η Ευρώπη είναι ο μόνος χώρος έντονης εναέριων κυκλοφοριών που ο έλεγχος δεν εξασφαλίζεται από ενιαίο φορέα, γεγονός που δημιουργεί συγκεκριμένα προβλήματα: τεχνικά (ασυμβατότητα των συστημάτων, ανεπάρκεια κάλυψης μέσω ραντάρ), κοινωνικά (το νομικό καθεστώς του προσωπικού) και θεσμικά (έλλειψη κοινού κέντρου μελετών). Στην προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος συντονισμού, πέντε ευρωπαϊκές χώρες υπέγραψαν στις 13 Δεκεμβρίου 1960 τη Διεθνή Σύμβαση Συνεργασίας για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας, στην οποία έως σήμερα έχουν προσχωρήσει 17 χώρες. Η σύμβαση, που τροποποιήθηκε σημαντικά το 1981, δημιούργησε την Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Ασφάλεια της Αεροπλοΐας, που περιλαμβάνει τη Μόνιμη Επιτροπή και το Γραφείο Υπηρεσιών Εναέριων Κυκλοφοριών. Ο όρος Eurocontrol περιλαμβάνει τόσο τη σύμβαση όσο και την οργάνωση. Η τελευταία έχει ως έργο την επεξεργασία μακροπρόθεσμων στόχων, το συντονισμό των εθνικών πολιτικών και την προώθηση της επαγγελματικής κατάρτισης. Εξετάζει επιπλέον τις τροποποιήσεις επί των περιφερειακών προγραμμάτων που πρόκειται να υποβληθούν στη ΔΟΠΑ (ICAO) και καθορίζει και εισπράττει, για λογαριασμό των συμβαλλομένων κρατών, τα τέλη δρομολογίων.

3. Ασφάλεια

Παρά τις εργασίες εναρμόνισης που εισήχθησαν εις πέρας από τις εθνικές υπηρεσίες στο πλαίσιο των JAA (Κοινές Αεροπορικές Αρχές): ένωση των εθνικών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας 33 ευρωπαϊκών κρατών, σκοπός των οποίων είναι η εναρμόνιση των κανόνων και των πρακτικών που εφαρμόζονται σε θέματα εναέριων ασφαλείας καθώς και η πιστοποίηση τήρησης των περιβαλλοντικών κανόνων από τα αεροσκάφη), δεν είναι σπάνιο ακόμη και σήμερα ένας κατασκευαστής να πρέπει να παράγει διάφορες εκδοχές ενός και του αυτού τύπου αεροσκάφους ή εξοπλισμού, αναλόγως της χώρας όπου το αεροσκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί. Οι απαιτήσεις που

επιβάλλονται στους κατασκευαστές ποικίλλουν από το ένα κράτος στο άλλο και δημιουργούν ενίοτε διαφορές μεταξύ ανταγωνιζόμενων μεταφορέων στο πλαίσιο των αυτών αγορών. Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους η Κοινότητα και οι διάφοροι φορείς του τομέα επιδιώκουν από ετών να εφοδιάσουν την Ευρώπη με μία πραγματική αρχή εναέριας ασφάλειας, η οποία θα είναι ικανή - όπως η αμερικανική Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας - να επεξεργάζεται κοινούς κανόνες για την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφάλειας, να επιβλέπει την ενιαία εφαρμογή τους στην Ευρώπη, και να προωθεί τη διάδοσή τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της σχετικά με την βιομηχανία των μεταφορών στην Ευρώπη (COM(99) 182, *4.5.5.), εξέφραζε την επιθυμία να δημιουργηθεί μία τέτοια αρχή καθώς και να αναπτυχθούν οι δραστηριότητες της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (OACI) και στον τομέα του περιβάλλοντος.

5.3.2 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

1. Κυκλοφορία

Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τη *συμφόρηση και κρίση της εναέριας κυκλοφορίας* (COM(95)318 τελικό, της 05.07.1995), συνηγορεί υπέρ της δημιουργίας ευρωπαϊκού οργανισμού επιφορτισμένου με τον προγραμματισμό της κυκλοφοριακής ροής, με την ολοκλήρωση των τεχνικών ATFM (κέντρο διαχείρισης ροής της εναέριας κυκλοφορίας), και τη θέσπιση δίκαιων κανόνων για την πρόσβαση στον εναέριο χώρο. Ο οργανισμός αυτός θα πρέπει επίσης να είναι ικανός να ενισχύει τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων φορέων του τομέα και να διαχειρίζεται τις κρίσεις στο πολιτικό επίπεδο και όχι μόνο στο επιχειρησιακό. Μετά τα σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης του θέρους 1999 η Επιτροπή επανήλθε στο θέμα με την Ανακοίνωση του 1999 *"η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού"* (COM/99/614), δια της οποίας αντιμετωπίζεται το θέμα της αύξησης των καθυστερήσεων των αεροπλάνων λόγω κορεσμού του εναέριου χώρου. Τα προβλήματα δημιουργούνται λόγω του κατακερματισμού του εναέριου χώρου, εξ αιτίας της δημιουργίας νέων εθνικών συνόρων και των παρεπόμενων δυσχερειών για βέλτιστη χρησιμοποίηση του εναέριου χώρου για τους πολιτικούς και στρατιωτικούς χρήστες. Οι προτάσεις της Επιτροπής αφορούν, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, την δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, ανάλογου προς την ενιαία αγορά, εντός του οποίου η κατανομή των τομέων και ο καθορισμός των αεροδιαδρόμων θα πρέπει να γίνονται ανεξαρτήτως των συνόρων, ενώ η κατανομή του εναέριου χώρου μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών χρήσεων θα λαμβάνει υπόψη τις νέες γεωπολιτικές πραγματικότητες και θα εντάσσεται σε ένα συνεπές και αποτελεσματικό πλαίσιο. Μακροπρόθεσμα το EUROCONTROL πρέπει:

- να καταρτίσει, με δική του ευθύνη, έναν προγραμματισμό, προκειμένου να προτείνει ένα κοινό πλαίσιο αναφοράς στους παρέχοντες υπηρεσίες (ιδίως τα κέντρα ελέγχου) και τις αεροπορικές εταιρείες
- να δημιουργήσει εναλλακτικά δρομολόγια και να προτείνει τη

χρησιμοποίησή τους σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης - να αναπτύξει και να θέσει σε εφαρμογή σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση κρίσιμων καταστάσεων που θα δημιουργηθούν εξ αιτίας απρόβλεπτων γεγονότων σχετιζόμενων με το ίδιο το σύστημα (καιρικά φαινόμενα, απεργίες) ή εξωτερικών φαινομένων όπως η κρίση στα Βαλκάνια.

2. Ασφάλεια

Η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της του 1996 "*καταστρώνοντας κοινοτική στρατηγική για τη βελτίωση της ασφάλειας στις αεροπορικές μεταφορές*" (SEC (96)1083), η οποία υπήρξε προϊόν της εργασίας ομάδος εμπειρογνομόνων, υπέβαλε μία σειρά από προτάσεις (βλ. παράγραφος "Ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου") ορισμένες από τις οποίες έχουν έκτοτε υλοποιηθεί. Στις 27 Σεπτεμβρίου 2000, η Επιτροπή ενέκρινε σχέδιο κανονισμού με σκοπό τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας στις Αεροπορικές Μεταφορές, έργο της οποίας θα είναι η ρύθμιση των θεμάτων της ασφαλείας και της περιβαλλοντικής συμβατότητας της πολιτικής αεροπορίας με στόχο, συγκεκριμένα:

- **Την υποστήριξη του κοινοτικού νομοθέτη για τον καθορισμό κοινών κανόνων κατάλληλων να εξασφαλίσουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας.**
- **Την επίβλεψη της ενιαίας εφαρμογής των κανόνων αυτών στην Ευρώπη, καθώς και την εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων διασφάλισης.**
- **Την προώθηση των κανόνων αυτών σε διεθνές επίπεδο.**

Προκειμένου να αποφευχθεί κάθε είδους πολιτική ανάμιξη κατά την επεξεργασία των κανόνων αυτών, οι αποφάσεις της υπηρεσίας θα λαμβάνονται από τον εκτελεστικό διευθυντή της, όπως συμβαίνει και στις περισσότερες βιομηχανικές χώρες, και συγκεκριμένα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η υπηρεσία αυτή θα αναλαμβάνει την προώθηση της εκτέλεσης ορισμένων στόχων στις περιπτώσεις όπου η συλλογική δράση είναι αποτελεσματικότερη από την ατομική των κρατών μελών. Τούτο συμβαίνει λ.χ. κατά την έκδοση πιστοποιητικών για τα προϊόντα της αεροναυτικής. Η εν λόγω υπηρεσία θα μπορεί να υποστηρίξει την Επιτροπή κατά την επίβλεψη της ορθής εφαρμογής των κοινών κανόνων. Όσον αφορά την περιβαλλοντική συμβατότητα των αεροσκαφών, αποστολή της υπηρεσίας θα είναι η προώθηση της εναρμόνισης των τεχνικών κανόνων και κυρίως η εξασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής τους. Πράγματι, τη στιγμή που η Κοινότητα έχει ήδη καθορίσει, στο πλαίσιο των διεθνών κανόνων, επίπεδα προστασίας όσον αφορά τον θόρυβο και την εκπομπή καυσαερίων, εξακολουθούν να υφίστανται πολλές διαφορές ως προς την ερμηνεία των

κοινών απαιτήσεων, πράγμα που επηρεάζει την ελεύθερη κυκλοφορία των προϊόντων της αεροναυτικής. Τέλος, η υπηρεσία αυτή θα παρέχει την τεχνική υποστήριξη της προς την Επιτροπή κατά τις διαπραγματεύσεις με τις αεροναυτικές αρχές των τρίτων χωρών και των αρμόδιων διεθνών οργανισμών στον τομέα αυτό. Θα υποστηρίζει τέλος την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της κατά τις δραστηριότητες αναπτυξιακής συνεργασίας με τις τρίτες χώρες. Το κοινό αυτό σύστημα θα διευκολύνει τις δραστηριότητες της αεροναυτικής βιομηχανίας στην Ευρώπη: πράγματι, ένα μόνον πιστοποιητικό θα είναι απαραίτητο για την διάθεση των προϊόντων της σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή αγορά. Η πρόσβαση στις εξωτερικές αγορές θα απλουστευθεί μέσω της σύναψης συμφωνιών που θα επιτρέπουν την εναρμόνιση και την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιήσεων. Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες που συνδέονται με την Κοινότητα με συμφωνίες δια των οποίων δεσμεύονται να εφαρμόζουν το κοινοτικό κεκτημένο επί των θεμάτων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, ήτοι, σήμερα, η Νορβηγία, η Ισλανδία και η Ελβετία και προσεχώς όλες οι υποψήφιες να ενταχθούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες, θα μετάσχουν των εργασιών της υπηρεσίας αυτής. Η ενίσχυση αυτή της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά και με τις τρίτες χώρες θα επιτρέψει επίσης την ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ των Ευρωπαίων και των εκτός Ευρώπης εταίρων τους.

3. Πρόληψη

Το 1998 η Επιτροπή υπέγραψε Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Διαστήματος και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας σχετικά με την ευρωπαϊκή συμβολή στην καθιέρωση παγκοσμίου συστήματος δορυφορικής αεροναυτιλίας (GNSS). Το σύστημα αυτό θα παρέχει την ακριβή θέση οποιουδήποτε αεροσκάφους και θα εξυπηρετεί κάθε εξουσιοδοτημένο χρήστη, προπαντός δε τους οργανισμούς ελέγχου.

- Το 1997 η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας περί συστήματος αξιολόγησης του πραγματικού επιπέδου ασφάλειας των μη κοινοτικών αερομεταφορέων (COM(97)55), το οποίο προβλέπει συγκεκριμένα ότι οι αεροναυτιλιακές αρχές αντιπαραβάλλουν και ανταλλάσσουν κάθε πληροφορία σχετική με τους ελέγχους διαδρόμου, καθώς και τις συνθήκες που μπορεί να οδηγήσουν σε ελέγχους διαδρόμου και εν τέλει στην ακινητοποίηση και σε συλλογική κοινοτική δράση που θα αφορά από τον ορισμό του περιεχομένου και των διαδικασιών ελέγχων διαδρόμου έως την επιβολή απαγορεύσεων σε ορισμένους αερομεταφορείς. Η πρόταση αυτή εγκρίθηκε σε δεύτερη ανάγνωση από το ΕΚ.

- Το πλήρωμα θαλάμου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την ασφάλεια, και για το λόγο αυτό ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), οργανισμός της ΔΟΠΑ (ICAO), ενέκρινε ρυθμίσεις (JAR OPS) οι οποίες συμπεριλαμβάνουν προδιαγραφές για την κατάρτιση του ιπταμένου προσωπικού. Η Επιτροπή, σκοπεύοντας στη μεταφορά των ανωτέρω κανόνων στο κοινοτικό δίκαιο, αποδέχθηκε τη θέση των συνδικαλιστικών οργανώσεων για την καθιέρωση συστήματος αδειών, το οποίο δεν προβλέπεται από τις διεθνείς ρυθμίσεις. Με το δεδομένο αυτό η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση οδηγίας για τις απαιτήσεις ασφαλείας και τη βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας των πληρωμάτων θαλάμου στην πολιτική αεροπορία (COM(97)382).

4. Αντιμετώπιση ατυχημάτων

- Η οδηγία 94/56 ^[1] της 21ης Νοεμβρίου 1994, η οποία θεσπίζει τις βασικές αρχές που διέπουν τις έρευνες σχετικά με τα ατυχήματα και τα συμβάντα στην πολιτική αεροπορία, αποσκοπεί να παράσχει στις αρμόδιες αρχές το κατάλληλο νομικό πλαίσιο.

- Η Σύμβαση της Βαρσοβίας, η οποία ρυθμίζει τα της ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος, αφορά μόνο τις διεθνείς μεταφορές και τα όρια τα οποία θέτει είναι εξαιρετικά χαμηλά σε σύγκριση με τις σημερινές οικονομικές συνθήκες. Η Κοινότητα παρενέβη με τον κανονισμό 2027/97, της 9ης Οκτωβρίου 1997, που εφαρμόζεται στους κοινοτικούς μεταφορείς για τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ή διεθνών μεταφορών. Τα όρια της ευθύνης είναι πολύ υψηλότερα από αυτά της Σύμβασης της Βαρσοβίας και η ενημέρωση των επιβατών για το περιεχόμενο του κανονισμού είναι υποχρεωτική.

5.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΦΟΡΕΣ: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.4,1 ΣΤΟΧΟΙ

Οι ελευθερίες στον τομέα των αερομεταφορών

Σύμφωνα με το εν ισχύει, επί του παρόντος, δίκαιο, που βασίζεται στη Συνθήκη του Σικάγου (1944), οι διεθνείς εναέρια μεταφορές διέπονται από την αρχή της κυριαρχίας των κρατών η οποία μεταφράζεται με νομικούς φραγμούς που επιβάλλονται στις μεταφορές. Η ελευθέρωση συνίσταται, με κατάργηση αυτών των φραγμών, στη θέσπιση αριθμού "**ελευθεριών**" που

καθορίζονται από το νομικό δόγμα και, σε ορισμένο βαθμό, από τις διεθνείς συμφωνίες.

Γενικώς οι ελευθερίες αυτές ταξινομούνται σύμφωνα με μια αριθμητική σειρά που εκφράζει τον αύξοντα βαθμό ελευθέρωσης.

α. Τεχνικές ελευθερίες καθιερωμένες με τη διεθνή συμφωνία για τη διαμετακόμιση στο πλαίσιο των αεροπορικών υπηρεσιών (Σικάγο 07.12.44)

Πρώτη ελευθερία

Δικαίωμα διέλευσης χωρίς προσγείωση από τον εναέριο χώρο των κρατών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία.

Δεύτερη ελευθερία

Δικαίωμα προσγείωσης για μη εμπορικούς σκοπούς στο έδαφος των χωρών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία.

β. Εμπορικές ελευθερίες προβλεπόμενες από σχέδιο συμφωνίας για τις διεθνείς αερομεταφορές, η οποία δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ

Τρίτη ελευθερία

Δικαίωμα αποβίβασης επιβατών, εκφόρτωσης αλληλογραφίας και εμπορευμάτων που έχουν

επιβιβαστεί και φορτωθεί στο έδαφος του κράτους όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος.

Τέταρτη ελευθερία

Δικαίωμα επιβίβασης επιβατών, φόρτωσης αλληλογραφίας και εμπορευμάτων με προορισμό το κράτος όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος.

Πέμπτη ελευθερία

Δικαίωμα επιβίβασης επιβατών, φόρτωσης αλληλογραφίας και εμπορευμάτων με προορισμό την επικράτεια οποιουδήποτε άλλου κράτους που έχει υπογράψει τη συμφωνία και δικαίωμα αποβίβασης επιβατών, εκφόρτωσης αλληλογραφίας και εμπορευμάτων προερχομένων από την επικράτεια οποιουδήποτε άλλου κράτους που έχει υπογράψει τη συμφωνία.

Οι εμπορικές ελευθερίες αναγνωρίζονται στο διεθνές δίκαιο από διμερείς συμφωνίες και, στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το κοινοτικό δίκαιο.

γ. Ελευθερίες που ορίζονται από το νομικό δόγμα

Έκτη ελευθερία

Δικαίωμα ανάληψης μεταφορών μεταξύ δύο χωρών διαφορετικών από τη χώρα όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος, μέσω του εδάφους της τελευταίας.

Έβδομη ελευθερία

Δικαίωμα επιχειρηματικής λειτουργίας εκτός του κράτους όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος και δικαίωμα αποβίβασης ή επιβίβασης επιβατών, εκφόρτωσης ή φόρτωσης αλληλογραφίας και εμπορευμάτων που προέρχονται από τρίτο κράτος ή προορίζονται για τρίτο κράτος διαφορετικό από αυτό όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος.

Όγδοη ελευθερία

Δικαίωμα μεταφοράς επιβατών, αλληλογραφίας ή εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο του ίδιου κράτους, διαφορετικού από εκείνου όπου βρίσκεται εγγεγραμμένο το αεροσκάφος.

Οι ελευθερίες αυτές, οι οποίες αποτελούν πλέον πραγματικότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν έχουν ακόμη πλήρως καθιερωθεί στον υπόλοιπο κόσμο, αλλά η πολιτική "ανοικτών αιθέρων" των Ηνωμένων Πολιτειών έκανε τις αερομεταφορές έναν από τους πλέον ανταγωνιστικούς τομείς σε παγκόσμιο επίπεδο. Η κατάσταση αυτή επιβάλλει στην Κοινότητα μια πολιτική για τις αερομεταφορές που θα επιτρέψει στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να αντιμετωπίσουν τις διεθνείς προκλήσεις. Αυτό ήταν το αντικείμενο μιας ανακοίνωσης της Επιτροπής (COM(99)182), στην οποία περιγράφεται η κατάσταση και σημειώνονται οι προσανατολισμοί επί του θέματος:

- εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, κυρίως όσον αφορά τις κρατικές παρεμβάσεις,
- κατάργηση των τεχνικών εμποδίων στο εμπόριο, ιδίως σε ότι αφορά την εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας,
- κατάργηση των περιορισμών σε θέματα ιδιοκτησίας και διμερών συμφωνιών.

5,4,2 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

1. Η εσωτερική αγορά των εναέριων μεταφορών

Αυτή η όγδοη ελευθερία, που συνήθως χαρακτηρίζεται ως "ενδομεταφορά", επιτεύχθηκε στο πλαίσιο της υλοποίησης της ενιαίας αγοράς εναέριων μεταφορών, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1997, μετά από μια μακρά διαδικασία ελευθέρωσης που ολοκληρώθηκε με τρία μέτρα που εγκρίθηκαν στις 23 Ιουλίου 1992.

α. Εναρμόνιση της πρόσβασης στο επάγγελμα

Ο κανονισμός 2407/92 ^[1] επιβάλλει στα κράτη μέλη όρους χορήγησης των αδειών άσκησης της δραστηριότητας του εναέριου μεταφορέα: οι επιχειρήσεις οφείλουν ιδιαίτερος να έχουν την έδρα τους σε μια χώρα της Ένωσης, να

ελέγχονται αμέσως ή εμμέσως από ένα κράτος μέλος ή από άτομα με ιθαγένεια ενός κράτους μέλους και να ασκούν τις εναέριες μεταφορές ως κύρια δραστηριότητα.

β. Ελευθέρωση των ναύλων

Ο κανονισμός 2409/92 ^[2] εισάγει πλήρη ελευθερία καθορισμού ναύλων (***4.5.6.**).

γ. Ελευθερία πρόσβασης στην αγορά

Ο κανονισμός 2408/92 ^[3] κατήργησε τους περιορισμούς στις ένδο μεταφορές (έβδομη και όγδοη ελευθερία)

από της 1ης Απριλίου 1997 και άνοιξε στους μεταφορείς όλων των χωρών της Ένωσης την πρόσβαση σε όλες τις γραμμές εθνικών και διεθνών δρομολογίων.

5.4.3 Συμπληρωματικά επιτεύγματα

α. Πρόσβαση στην αγορά εξυπηρετήσεων στο χώρο στάθμευσης

Η οδηγία 96/67 ^[4] της 15ης Οκτωβρίου 1996 αποσκοπεί στην εισαγωγή ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων για τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις εναέριες μεταφορές στα αεροδρόμια της Ένωσης.

β. Συστήματα κράτησης θέσεων

Τα **ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων** (ΗΣΚ) είναι ένα στοιχείο - κλειδί της αποτελεσματικότητας των εναέριων μεταφορών και αφορούν, αφενός το συμφέρον που έχει ο ταξιδιώτης να γνωρίζει τους καλύτερους ναύλους που ισχύουν, αφετέρου το συμφέρον των μικρότερων εταιριών που συνδέεται με την πρόσβαση στο σύστημα. Για τους λόγους αυτούς η Κοινότητα ενέκρινε τον κανονισμό 2299/89 της 24ης Ιουλίου 1989 ο οποίος θεσπίζει **κώδικα δεοντολογίας για τη χρήση αυτών των συστημάτων**. Η εμπειρία από την εφαρμογή του κώδικα αυτού και η ανάπτυξη της τηλεματικής, ιδιαίτερα μάλιστα του Διαδικτύου (Internet), καθιστούν πλέον αναγκαία την τροποποίηση του κανονισμού για να επιτευχθούν καλύτερα οι στόχοι και να επεκταθεί η χρήση των ΗΣΚ στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση σχετικά με το ζήτημα (COM(97)246) η οποία ενσωματώθηκε αργότερα στην κοινοτική νομοθεσία (κανονισμός του Συμβουλίου 323/99, της 8ης Φεβρουαρίου 1999).

Οι **επιπλέον κρατήσεις θέσεων** ("overbooking") αποτελούν μείζον πρόβλημα των εναέριων μεταφορών και ο κανονισμός 295/91/ΕΟΚ της 4ης Φεβρουαρίου 1991 θεσπίζει κοινούς κανόνες σχετικούς με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές προστατεύοντας έτσι τους επιβάτες από τέτοιες πρακτικές στις τακτικές πτήσεις. Για τις μη τακτικές πτήσεις,

προστασία παρέχεται από την οδηγία 90/314/ΕΟΚ (***4.15.0.**) εάν η μεταφορά συμπεριλαμβάνεται στην πώληση προκαθορισμένης συνδυασμένης παροχής υπηρεσιών. Καμία προστασία δεν υπάρχει για τον ταξιδιώτη ο οποίος αγοράζει εισητήριο εκτός αυτών των περιπτώσεων. Επιπλέον, μερικοί μεταφορείς του χώρου των εναερίων μεταφορών απαιτούν επιβεβαίωση του εισητηρίου ως προϋπόθεση αντιστάθμισης στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ενώ στον επιβάτη δεν χορηγείται καμία απόδειξη της επιβεβαίωσης. Για να τακτοποιηθούν αυτά τα ζητήματα, μια πρόταση της Επιτροπής (COM(98)41) αποσκοπεί στην τροποποίηση του κανονισμού 295/91 επεκτείνοντας το καθεστώς αντιστάθμισης σε κάθε πτήση, με επιβολή χρηματικού ποσού και με τη χρήση ορισμού της "επιβεβαίωσης" η οποία εννοεί κάθε κράτηση που επιφέρει έκδοση εισητηρίου το οποίο αναγράφει επακριβώς την πτήση και φέρει την ένδειξη OK (ο-κεί) Η πρόταση αυτή έχει ήδη εγκριθεί από το ΕΚ, το Συμβούλιο όμως προτίθεται να προχωρήσει στην επίτευξη κατ' αρχήν συμφωνίας όταν λυθούν οι υπάρχουσες διαφορές σε σχέση με την εφαρμογή του κανονισμού αυτού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ.

3. Παρά τις μεγάλες αυτές προόδους, η ευρωπαϊκή αγορά εναερίων μεταφορών χαρακτηρίζεται ακόμα από ανεπάρκειες τις οποίες υπέδειξε η Επιτροπή σε ανακοίνωση το 1996 (COM(96)514):

- **υπερβολικά υψηλό κόστος**
- **υπερβολικοί ναύλοι με μειώσεις που χαρακτηρίζουν περιορισμένο αριθμό γραμμών**
- **δέσμευση των χωρητικότητων που οφείλεται στον κορεσμό των αεροδρομίων και των χρόνων χρήσης και στις δυσκολίες του εναέριου ελέγχου.**
- **επιβλαβείς συνέπειες των συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών για την πρόσβαση στην αγορά.**

5,5 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΙ

5.5.1 ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Το άρθρο 80 (84) § 2 ΕΚ στο οποίο βασίστηκε το ειδικό για τον τομέα αυτό καθεστώς ανταγωνισμού. Οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης για τον ανταγωνισμό [άρθρα 81 έως 83 (85-87)] και για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (***3.2.3.**) συμπληρώνουν αυτό το νομικό πλαίσιο.

5.5,2 ΣΤΟΧΟΙ

Στόχος είναι ο καθορισμός του τρόπου εφαρμογής στον τομέα των μεταφορών των διατάξεων της Συνθήκης που αφορούν τον ανταγωνισμό. Για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τομέα, στον οποίο θεσπίστηκαν πριν από δεκαετίες ρυθμίσεις με τη σύναψη διμερών συμφωνιών οι οποίες περιόριζαν τον ανταγωνισμό, είχαν, συνεπώς, σημαντικές επιπτώσεις στη ροή των ανταλλαγών και συμπεριλάμβαναν κρατικές ενισχύσεις χορηγούμενες σε εθνικές επιχειρήσεις, που θα πρέπει να υποβληθούν σε έλεγχο. Η πολιτική ανταγωνισμού καλύπτει τη πολιτική στον τομέα των ναύλων, η οποία έχει ως ουσιαστικό στόχο να ενθαρρύνει τις αεροπορικές εταιρίες να ελέγχουν το κόστος, να αυξάνουν την παραγωγικότητά τους και να παρέχουν ταυτόχρονα υπηρεσίες ποιότητας στους πελάτες τους.

5.5,3 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

1. Επιχειρησιακές συμφωνίες και πρακτικές

Το θέμα αυτό διέπεται από τους κανονισμούς της 14ης Δεκεμβρίου 1987, 3975/87 ^[1] που καθορίζει τους *τρόπους εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών* και 3976/87 ^[2] σχετικά με την *εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και συντονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών*, οι οποίοι τροποποιήθηκαν από τους κανονισμούς 2410/92 ^[3] και 2411/92 ^[4], βάσει των οποίων οι αρχικές διατάξεις επεκτάθηκαν σε όλες τις αεροπορικές μεταφορές εντός της Κοινότητας. Οι διατάξεις αυτές επιτρέπουν στην Επιτροπή να προβλέπει απαλλαγές για ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και συντονισμένων πρακτικών τηρουμένων ορισμένων όρων, ούτως ώστε να μην εξαλείφεται ή περιορίζεται με ανάρμοστο τρόπο ο ανταγωνισμός. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται επίσης να εγκρίνει κανονισμούς σχετικούς με ορισμένες συμφωνίες ή συντονισμένες πρακτικές.

Η ελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς, οι συμφωνίες μεταξύ αεροπορικών εταιριών και η πρακτική της κατανομής των κωδικών που απορρέει από αυτές καθιστούν σαφή την αδυναμία της εξωτερικής πτυχής της πολιτικής ανταγωνισμού στον αεροπορικό τομέα. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση επέκτασης των προαναφερθέντων κανονισμών στις γραμμές Κοινότητα-τρίτες χώρες (COM/97/218).

2. Κρατικές ενισχύσεις

Από το 1984 η Επιτροπή είχε θεσπίσει κριτήρια για την αξιολόγηση των ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρίες. Τα κριτήρια αυτά αναφέρονται στο παράρτημα IV του υπομνήματος αριθ. 2 σχετικά με την πολιτική αεροπορία: "*Πρόσδος των εργασιών για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών*" (COM(84)072). Το 1993 συστάθηκε " Επιτροπή Εμπειρογνομώνων" για την πολιτική αεροπορία, η οποία, στην έκθεσή της 1ης

Φεβρουαρίου 1994, διετύπωσε ορισμένες συστάσεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Οι εν λόγω ενισχύσεις πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις:

- να χορηγούνται άπαξ
- να συνδέονται με σχέδιο αναδιάρθρωσης, που να αξιολογείται και να ελέγχεται, κατά την εφαρμογή του, από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, οι οποίοι ορίζονται από την Επιτροπή, και
- να προβλέπει, στην τελευταία του φάση, την ιδιωτικοποίηση της επιχείρησης.

Η ενδιαφερόμενη κυβέρνηση πρέπει να δεσμευθεί ότι δεν θα παρεμβαίνει καθόλου στις εμπορικού χαρακτήρα αποφάσεις της επιχείρησης, η οποία, από την πλευρά της, δεν θα δύναται να χρησιμοποιεί την ενίσχυση για να αποκτήσει νέες ικανότητες.

Τέλος, δεν πρέπει να θίγονται τα συμφέροντα των λοιπών αεροπορικών επιχειρήσεων. Η Επιτροπή απέρριψε, ωστόσο, την υποχρέωση της ιδιωτικοποίησης και της μοναδικότητας της ενίσχυσης.

Το 1994, οι προσανατολισμοί: "Εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της Συνθήκης ΕΟΧ στις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αεροπορίας", εγκρίθηκαν. Δεν εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις τρίτων χωρών προς τις δικές τους εταιρίες. Αντλούν από τις αρχές της οικονομίας της αγοράς τα κριτήρια για τη διάκριση των κρατικών ενισχύσεων από τις τακτικές χρηματοπιστωτικές πράξεις.

3.

Ναύλοι

Από το 1987 η Κοινότητα παρεμβαίνει στον τομέα αυτό. Επί του παρόντος οι σχετικές διατάξεις (πρόκειται μόνο για τις ενδοκοινοτικές διασυνδέσεις) καθορίζονται από τον κανονισμό 2409/92 ^[5] του Συμβουλίου σχετικά με τους ναύλους επιβατών και φορτίου των αεροπορικών υπηρεσιών, ο οποίος εντάσσεται στο "αεροπορικό πακέτο" που εγκρίθηκε τον Ιούνιο 1992. Το "πακέτο" αυτό καθιέρωσε την αρχή της διπλής άρνησης: οι ναύλοι θα καθορίζονται ελεύθερα από τις αεροπορικές εταιρίες, αλλά δεν θα ισχύουν εάν οι αρχές των δύο κρατών μελών που συνδέονται με την εν λόγω γραμμή αντιτίθενται. Το καθεστώς αυτό τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993, συνοδευόμενο από ορισμένες ρήτρες διασφάλισης, που είχαν ως σκοπό να παρεμποδίσουν την εμφάνιση υπερβολικά υψηλών ή υπερβολικά χαμηλών τιμών (dumping). Έτσι, τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να απαγορεύσουν την καθιέρωση βασικού ναύλου. Η άρνηση αυτή θεωρείται ότι έχει εγκριθεί, εάν σε διάστημα δεκατεσσάρων ημερών από την αποδοχή της κοινοποίησης ένα από τα κράτη μέλη ή η Επιτροπή δεν έχουν κοινοποιήσει αιτιολογημένη άρνηση. Σε περίπτωση καταγγελίας, εναπόκειται στην Επιτροπή να λάβει οριστική απόφαση.

4. Παραχώρηση χρονοθυρίδων

Ρυθμίζεται από τον κανονισμό 95/93 της 18ης Ιανουαρίου 1993, δημιουργεί

ὅμως ἀκόμη προβλήματα, και συγκεκριμένα στις περιπτώσεις συγχωνεύσεων και συνεργασιών, προβλήματα τα οποία η Επιτροπή επιχειρεί να επιλύσει στο πλαίσιο των διαδικασιών του ανταγωνισμού (άρθρο 81 της Συνθήκης) δημιουργώντας σχετική πρακτική. Επί παραδείγματι, κατά την εξέταση των συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων, η Επιτροπή διακρίνει μεταξύ των γραμμών *hub to hub* και των άλλων. Για τις πρώτες, εφόσον η γραμμή πραγματοποιεί συνολική ετήσια μεταφορά τουλάχιστον 120.000 επιβατών και εφόσον οι συνεργαζόμενες εταιρείες πραγματοποιούν περισσότερες από δώδεκα πτήσεις εβδομαδιαίως, η Επιτροπή ζητεί, κατόπιν αιτήσεως ενός ανταγωνιστή, να μειώσουν τη συχνότητα των πτήσεων τους ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους ανταγωνιστές να πραγματοποιούν τουλάχιστον το 55% των πτήσεων. Για τις άλλες πτήσεις, η Επιτροπή ζητεί οι συνεργαζόμενες εταιρείες να θέτουν τις χρονοθυρίδες της στη διάθεση ενός ανταγωνιστή, ο οποίος αδυνατεί να αποκτήσει χρονοθυρίδα στο πλαίσιο του κανονισμού 95/93, εις τρόπον ώστε οι ανταγωνιστές να κατέχουν το 55% των χρησιμοποιούμενων χρονοθυρίδων για όλες τις πτήσεις προς ένα προορισμό και, σε ορισμένες περιπτώσεις, χωρίς νομισματικό αντιστάθμισμα (βλ., μεταξύ άλλων, τις ανακοινώσεις 98/C-239/4 και 87/C-239/5) σχετικά με τις συνεργασίες Lufthansa-SAS-United Airlines και British Airways/American Airlines).

5. Τέλη αερολιμένος

Μια κοινοτική εναρμόνιση αυτών των τελών αερολιμένος, τα οποία καταβάλλονται από τις αεροπορικές εταιρείες για την χρησιμοποίηση των αερολιμένων, είναι μεγάλης σημασίας για την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ αερολιμένων, αλλά και μεταξύ εταιριών σε περίπτωση διακρίσεων υπέρ των εθνικών μεταφορέων. Σήμερα τα εν λόγω τέλη συνεπάγονται σειρά προβλημάτων: υπερβολικά υψηλό επίπεδο σε σύγκριση με το πραγματικό κόστος, διαφορές μεταξύ εθνικών και διεθνών πτήσεων, περίπλοκα και ελάχιστα διαφανή συστήματα επιβολής των ναύλων. Μια πρόταση οδηγίας (COM/97/154) καθορίζει τις ακόλουθες αρχές :

- > **μη διάκριση μεταξύ των ενδοκοινοτικών αεροπορικών υπηρεσιών,**
- > **επιβολή των ναύλων βάσει του πραγματικού κόστους,**
- > **διαφάνεια.**
- > **Προβλέπει επίσης διαφοροποίηση των ναύλων σε συνάρτηση με την ικανότητα των αερολιμένων, την επίδραση στο περιβάλλον και τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών.**

5.6 ΣΥΝΘΗΚΗ ΣΕΓΚΕΝ

Η συνθήκη Schengen είναι μια συμφωνία μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών που επιτρέπει κοινές πολιτικές μετανάστευσης και ανοιχτό σύστημα συνόρων. Η βίσα Schengen έχει κάνει τα ταξίδια μεταξύ των 15 ευρωπαϊκών μελών της συνθήκης πολύ ευκολότερα και λιγότερο

γραφειοκρατικά από πριν. Το ταξίδι με μια βίζα Schengen σημαίνει ότι ο κάτοχος μπορεί να ταξιδέψει σε κάποια , ή σε όλες τις χώρες μέλη χρησιμοποιώντας μια ενιαία βίζα, αποφεύγοντας κατά συνέπεια την παρενόχληση και τη δαπάνη της λήψης των μεμονωμένων θεωρήσεων για κάθε χώρα. Αυτό είναι ιδιαίτερα ευεργετικό για τα πρόσωπα που επιθυμούν να επισκεφτούν διάφορες ευρωπαϊκές χώρες στο ίδιο ταξίδι.

Η θεώρηση του Schengen είναι μια βίζα "επισκεπτών". Διανέμεται στους πολίτες των χωρών που πρέπει για να λάβουν μια βίζα πριν μπουν στην Ευρώπη. Ο σκοπός της επίσκεψης πρέπει να είναι ελεύθερος χρόνος, τουρισμός, ή επαγγελματικός . Με την έκδοση της βίζας, ο κάτοχος έχει την άδεια να πάει σε όλες τις χώρες μέλη. Συστήνεται έντονα να προγραμματίσει το ταξίδι του μέσα στο χρονικό πλαίσιο της θεώρησης του Schengen καθώς οι επεκτάσεις μπορεί να είναι πολύ δύσκολο να ληφθούν, αναγκάζοντας τον κατά συνέπεια να φύγει ή να μείνει σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς του Schengen.

26 χώρες (όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτός από την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά συμπεριλαμβανομένης της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και της Ελβετίας) έχουν υπογράψει τη συμφωνία και 15 την έχουν εφαρμόσει μέχρι τώρα. Οι συνοριακές θέσεις και οι έλεγχοι έχουν αφαιρεθεί μεταξύ των χωρών του Schengen και μια κοινή "θεώρηση του Schengen" επιτρέπει την πρόσβαση στην περιοχή, εντούτοις η συνθήκη δεν καλύπτει τις άδειες αρμοσטיών ή εργασίας για τους εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπηκόους.

Η συμφωνία υπεγράφη αρχικά στις 14 Ιουνίου, 1985, από πέντε ευρωπαϊκές χώρες (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Λουξεμβούργο, και Ολλανδία). Η συμφωνία υπεγράφη στο σκάφος Princess Marie-Astrid στον ποταμό Μοζέλλα, κοντά στο Schengen, μια μικρή πόλη στο Λουξεμβούργο στα σύνορα με τη Γαλλία και τη Γερμανία.

Ο στόχος του ήταν να θεσει τέλος στα σημεία ελέγχου και τους ελέγχους των συνόρων μέσα στην περιοχή του Schengen (επίσης γνωστή ως Schengenland) και να εναρμονίσει τους εξωτερικούς ελέγχους συνόρων. Ήταν αρχικά χωριστό από την ΕΕ (έπειτα Ευρωπαϊκή Κοινότητα) αλλά έχει γίνει από τότε μια ικανότητα της ΕΕ, αν και υπάρχουν μερικά εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέλη μέσα στην περιοχή Schengen και μερικά μέλη της ΕΕ έξω.

Οι πρόσθετες χώρες έχουν υπογράψει επίσης τη σύμβαση, φέρνοντας το συνολικό αριθμό υπογραφόντων σε είκοσι έξι.

5.6,1 ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΜΕΛΟΥΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Η συνθήκη που υπογράφηκε το 1985 καθιέρωσε τα μέτρα που λαμβάνονται για να δημιουργηθεί η περιοχή Schengen. Ένα πρόσθετο έγγραφο, που καλείτε ως Σύμβαση Schengen (ή πλήρως: Συνθήκη που εφαρμόζει τη συμφωνία του Schengen της 14ης Ιουνίου 1985 μεταξύ των κυβερνήσεων των καταστάσεων της οικονομικής Ένωσης του Μπενελούξ, της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, και της γαλλικής Δημοκρατίας στη βαθμιαία κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορά τους), δημιουργήθηκε που έβαλε την περιοχή του Schengen σε εφαρμογή. Το παρόν

δεύτερο έγγραφο αντικατέστησε το πρώτο και υπογράφηκε από κάθε χώρα κατά τις ημερομηνίες που παρουσιάζονται κατωτέρω.

Για κάθε χώρα μέλος έχει υπάρξει μια καθυστέρηση μεταξύ της υπογραφής της συνθήκης και της εφαρμογής της.

A) ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΜΈΛΟΥΣ

- 14 Ιουνίου, 1985- Βέλγιο, Γερμανία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία
- 27 Νοεμβρίου, 1990- Ιταλία
- 25 Ιουνίου, 1992- Πορτογαλία, Ισπανία
- 6 Νοεμβρίου, 1992- Ελλάδα
- 28 Απριλίου, 1995- Αυστρία
- 19 Δεκεμβρίου, 1996- Δανία, Φινλανδία, Νορβηγία, Σουηδία
- Μάιος 1, 2004- Κύπρος, Τσεχία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία (που δεν εφαρμόζεται ακόμα)
- 16 Οκτωβρίου, 2004- Ελβετία (που επικυρώνεται από το δημοψήφισμα στις 5 Ιουνίου, 2005)

ΟΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Τα ακόλουθα εδάφη των χωρών ιδιότητας μέλους δεν καλύπτονται από τη συνθήκη:

- Heligoland της Γερμανίας
- Svalbard της Νορβηγίας (αλλά νησί του Jan Mayen καλύπτεται από τη συνθήκη)
- Γροιλανδία και οι Νήσοι Φαρόι της Δανίας.

B) ΕΦΑΡΜΟΓΗ

- 26 Μαρτίου, 1995- Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία
- 1997- Ιταλία (26) Οκτωβρίου, Αυστρία (1) Δεκεμβρίου, Ελλάδα (8) Δεκεμβρίου εφαρμόζει θεωρητικά αλλά στο practice internal οι έλεγχοι συνόρων συνεχίζονται έως το 2000.
- 26 Μαρτίου, 2000 η Ελλάδα εφαρμόζει τη συνθήκη πλήρως.
- 25 Μαρτίου, 2001- Δανία, Σουηδία, Φινλανδία, Νορβηγία, Ισλανδία

Οι δέκα χώρες που υπέγραψαν 1 Μαΐου 2004 πρόκειται να θέσουν σε εφαρμογή τη συνθήκη τον Οκτώβριο του 2007. Η Ελβετία πρέπει επίσης να εφαρμόσει τη συνθήκη επομένως μόνο δεκαπέντε χώρες είναι αυτήν την περίοδο πλήρη μέλη της συνθήκης Schengen.

Υπάρχουν μερικές χώρες εκτός από τους υπογράφοντες του Schengen που πρέπει επίσης να αναφερθούν:

Μονακό, Αγίος Μαρίνος, και η πόλη Βατικάνου αν και όχι τυπικά μέρος της ζώνης του Schengen είναι ενσωματωμένες σε αυτή. Εντούτοις η Ανδόρρα δεν είναι ομοίως ενσωματωμένη στη ζώνη Schengen και οι έλεγχοι συνόρων παραμένουν.

Κανένα από αυτά τα κράτη δεν έχει συνάψει τις συμφωνίες για το παραδοσιακό ελεύθερο κίνημα των προσώπων με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και δεν είναι υπογράφοντες στη συνθήκη. Εντούτοις, έχουν τις υπάρχουσες συμφωνίες με τις γειτονικές χώρες τους που αφαιρούν τους ελέγχους συνόρων. Στην περίπτωση του Μονακό, που τα σύνορα του βρισκονται επάνω στη Μεσόγειο, η Συνθήκη του Schengen αντιμετωπίζεται σαν το Μονακό να ήταν ένα μέρος της Γαλλίας, με τις γαλλικές αρχές να πραγματοποιούν τους ελέγχους του Schengen στο θαλάσσιο λιμένα του Μονακό.

Το Λιχτενστάιν δεν είναι ακόμα μέρος της περιοχής του Schengen. Έχει ανοικτά σύνορα με την Ελβετία (που δεν έχει εφαρμόσει ακόμα τη συνθήκη) αλλά οι έλεγχοι συνόρων πραγματοποιούνται ακόμα μεταξύ αυτού και των γειτόνων της ΕΕ. Ως τμήμα του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου εφαρμόζει το παραδοσιακό κεκτημένο ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το Λιχτενστάιν σκοπεύει να εμμείνει στην περιοχή Schengen και οι διαπραγματεύσεις αρχισαν το φθινόπωρο του 2005.

5,6,2 ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

Πριν από το Schengen, πολίτες των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών, μπορούσαν να ταξιδέψουν με την παρουσίαση της εθνικής κάρτας ή διαβατηρίου τους στα σύνορα. Οι υπήκοοι μερικών άλλων χωρών απαιτήσαν τις χωριστές θεωρήσεις (visas) για κάθε χώρα στην Ευρώπη που επιθύμησαν να επισκεφτούν. Ένα απέραντο δίκτυο των συντοριακών θέσεων υπήρξε γύρω από την ήπειρο, αναστατώνοντας κυκλοφορία και εμπόριο και προκαλώντας καθυστερήσεις και δαπάνες και στις επιχειρήσεις και στους επισκέπτες.

Η Συνθήκη Schengen αφαιρέσε τους ελέγχους συνόρων μεταξύ των συμμετεχουσών χωρών. Η Συνθήκη Schengen επίσης σημαίνει ότι οι συμμετέχουσες χώρες θα συντονίσουν τους εξωτερικούς ελέγχους τους. Αυτό είναι απαραίτητο δεδομένου ότι ένα πρόσωπο αποδεκτό σε μια χώρα αλλά όχι σε άλλη μπορεί να εισέλθει και στις δύο, εάν η μια τον αναγνωρίζει. Παραδείγματος χάριν, η πολιτική μετανάστευσης πρέπει να συμφωνήσει σχετικά με το αν οι μετανάστες μπορούν να εισέλθουν μέσω των

χαλαρωμένων συνόρων και να μπουν στις λιγότερο φιλόξενες χώρες ,εκτός αν τα κριτήρια εισόδων είναι ομοιογενή.

Μια χώρα επιτρέπεται από το άρθρο 2.2 της συνθήκης για να επανεγκαταστήσει τους ελέγχους συνόρων για μια μικρή χρονική περίοδο εάν κρίνεται για χάρη της εθνικής ασφάλειας. Αυτό εμφανίστηκε στην Πορτογαλία κατά τη διάρκεια του ευρωπαϊκού πρωταθλήματος ποδοσφαίρου του 2004 και στη Γαλλία για τις τελετές που χαρακτηρίζουν την 60η επέτειο της Day-D. Χρησιμοποιήθηκε πάλι από τη Γαλλία μετά από τους βομβαρδισμούς του Λονδίνου τον Ιούλιο του 2005 (αυτό ήταν παρά το γεγονός που το Ηνωμένο Βασίλειο δεν είναι μέρος του Schengen και οι έλεγχοι συνόρων Γαλλίας-Αγγλίας ήταν πάντα σε ισχύ. Ένας από τους βομβιστες κατόρθωσε να περάσει ανεμπόδιστα μέσω της Γαλλίας, μόνο και μόνο για να συλληφθεί στη Ρώμη). Η Φινλανδία επανεγκατέστησε εν συντομία τους ελέγχους συνόρων κατά τη διάρκεια του παγκόσμιου αθλητικού πρωταθληματος του 2005 που διοργανώθηκε στο Ολυμπιακό στάδιο του Ελσίνκι τον Αυγούστου του 2005.

Η Συνθήκη του Schengen περιλαμβάνει επίσης τη συγκατάθεση για να μοιραστεί τις πληροφορίες για τους ανθρώπους, μέσω του συστήματος πληροφοριών του Schengen. Αυτό σημαίνει ότι ένα ενδεχομένως ανεπιθύμητο πρόσωπο δεν μπορεί "να εξαφανιστεί" απλά με την μετακίνηση του από μια χώρα εκ των συμμετεχόντων προς άλλη δεδομένου ότι κάθε χώρα θα ξέρει τα ίδια για το ιστορικό υποβαθρο του συγκεκριμένου προσώπου.

Προηγουμένως, ένας εγκληματίας θα ήταν ασφαλής μόλις κατόρθωνε να διασχίσει τα σύνορα, αλλά στο πλαίσιο των συμφωνιών του Schengen η αστυνομία της Συνθήκης μπορεί να διασχίσει τα εθνικά σύνορα από ένα έθνος για να πετυχει το στόχο της.

Η συνθήκη του Schengen σκοπεύει να εναρμονίσει τους νομους και τους κανονισμούς διάφορων περιοχών, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο βαθμός στον οποίο οι εγκληματίες μπορούν να εκμεταλλευθούν τη χαλάρωση των ελέγχων. Παραδείγματος χάριν, η πολιτική της ολλανδικής αστυνομίας οσον αφορά στα ναρκωτικά διαφέρει από την πολιτική της Γαλλίας, και ένα πρόσωπο θα μπορούσε να αγοράσει τα ναρκωτικά στην Ολλανδία και να τα μεταφέρει στη Γαλλία για να πωλήσει στη μαύρη αγορά. Αυτό είναι πολύ ευκολότερο όταν δεν υπάρχει κανένας

έλεγχος συνόρων μεταξύ δύο χωρών. Ως αποτέλεσμα αυτής της ιδιαίτερης διαφοράς στην πολιτική η Γαλλία επέμεινε στη διατήρηση των ελέγχων συνόρων στους ανθρώπους που πηγαίνουν στη Γαλλία από τις Κατω Χωρες λίγο μετα την εφαρμογη της συνθήκης.

5,6,3 SCHENGEN ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Όλοι οι υπογράφοντες Συνθήκης του Schengen εκτός από τη Νορβηγία, την Ισλανδία και την Ελβετία είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δύο από τα μέλη της ΕΕ (το Ηνωμένο Βασίλειο και Δημοκρατία της Ιρλανδίας) έχουν επιλέξει να μην υπογράψουν τη συνθήκη Schengen. Το Ηνωμένο

Βασιλείο επιθυμεί να διατηρήσει τα σύνορά του και η Ιρλανδία έχει μια ελεύθερη ρύθμιση μετακίνησης με το Η.Β (αποκαλούμενο κοινή περιοχή ταξιδιού) παρόμοιο με τη Συνθήκη του Schengen, έτσι ώστε προκειμένου να διατηρηθεί αυτό, μπορεί να υπογράψει τη Συνθήκη Schengen μόνο εάν υπογράψει και το Η.Β. Λόγω της νησιωτικής φύσης των βρετανικών νησιών και επίσης επειδή καμία χώρα δεν διανέμει τις κάρτες ταυτότητας στους υπηκόους τους, θα υπήρχαν σχετικά λίγα οφέλη στην ένταξη στην συνθήκη. Επίσης το Η.Β είναι ιστορικά απρόθυμο να χαλαρώσει τους ελέγχους συνόρων λόγω των αυστηρών κανόνων στην εισαγωγή ζωντανών ζώων στη χώρα - τα βρετανικά νησιά είναι χωρίς λύσσα αντίθετα από ένα μεγάλο μέρος της Ευρώπης.

Οι εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπήκοοι που ζουν στην Αγγλία και στην Ιρλανδία εντούτοις θα ωφελούνταν από την ένταξη του Ην. Βασιλείου και της Ιρλανδίας στην περιοχή Schengen, δεδομένου ότι πρέπει αυτήν την περίοδο να έχουν χωριστά αγγλικές, ιρλανδικές και Schengen βίζες προκειμένου να ταξιδεψουν εντός της ΕΕ. Έτσι 29 Μαΐου 2000 η Αγγλία και η Ιρλανδία άρχισαν στο σύστημα πληροφοριών του Schengen.

Οι σκανδιναβικές χώρες είχαν ένα παρόμοιο ανοικτό σχέδιο συνόρων ουσιαστικά μεταξύ τους από το 1952, η συντήρηση αυτού ήταν ο σημαντικότερος λόγος για τις εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης χώρες της Νορβηγίας και της Ισλανδίας που προσχωρούν.

Η Συνθήκη Schengen δημιουργήθηκε ανεξάρτητα από την Ευρωπαϊκή Ένωση εν μέρει λόγω έλλειψης συναίνεσης μεταξύ των μελών της ΕΕ, και εν μέρει επειδή εκείνοι που ήταν έτοιμοι να εφαρμόσουν την ιδέα δεν επιθύμησαν να περιμένουν τους υπολοίπους.

Η συνθήκη του Αμστερνταμ ενσωμάτωσε τις εξελίξεις που επήλθαν με τη συμφωνία του Schengen στο πλαίσιο της ΕΕ αποτελεσματικά, κάνοντας τη συνθήκη Schengen μέρος της ΕΕ. Μεταξύ άλλων το Συμβούλιο της ΕΕ πήρε τη θέση της Εκτελεστικής Επιτροπής που ήταν δημιουργημένη στο πλαίσιο της συμφωνίας Schengen. Οι μελλοντικοί υποψήφιοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να πληρούν τα κριτήρια της Συνθήκης Schengen σχετικά με τις εξωτερικές πολιτικές των συνόρων τους προκειμένου να γίνουν αποδεκτά στην ΕΕ. Οι υπάρχοντες υπογράφωντες που δεν είναι μέλη της ΕΕ έχουν τη λιγότερη ευκαιρία να συμμετέχουν στη διαμόρφωση της εξέλιξης της Συνθήκης του Schengen ως αποτέλεσμα της συνθήκης του Αμστερνταμ. Οι επιλογές τους μειώνονται αποτελεσματικά έτσι ώστε, πρώτον να συμφωνούν με οτιδήποτε παρουσιάζεται πριν από την ένταξη τους και δεύτερον να μην μπορούν ευκολα να αποσυρθουν από τη συνθήκη.

Παρά τη Συνθήκη του Schengen που έχει ενσωματωθεί στην ΕΕ, δεν έχει ψηφιστεί από κανένα όργανο της ΕΕ. Λόγω αυτού, υπάρχουν μερικές ανησυχίες σχετικά με τη δημοκρατική υπευθυνότητα της συνθήκης. Η Ελλάδα, πριν από την αποδοχή και την υπογραφή της συνθήκης, έθεσε ερωτήσεις για τη νομιμότητα του συστήματος πληροφοριών του Schengen, και υποστηρίξε ότι αντιπροσώπευσε μια παραβίαση της ιδιοκτησίας.

5,6,4 ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

Τα κράτη μέλη της περιοχής Schengen έχουν διαμορφώσει ίδιους κανόνες ως προς τον τύπο βίζας που μπορεί να εκδοθεί για μια

βραχυπρόθεσμη παραμονή, μην υπερβαίνοντας τους τρεις μήνες, στο έδαφος του ενός, μερικων ή όλων των κρατών.

Η ομοιόμορφη θεώρηση(visa) επιτρέπει στους αλλοδαπούς που υπόκεινται στην απαίτηση βίζας να παρουσιαστούν στα εξωτερικά σύνορα του κράτους μέλους που εξέδωσε τη βίζα ή στα σύνορα ενός άλλου κράτους μέλους, ανάλογα με τον τύπο βίζας, και να διέλθουν ή παραμείνουν. Η ομοιόμορφη visa χορηγείται υπό μορφή αυτοκόλλητης ετικέτας που επισυνάπτεται από ένα κράτος μέλος επάνω σε ένα διαβατήριο, ταξιδιωτικό έγγραφο ή ένα άλλο έγκυρο έγγραφο που εξουσιοδοτεί τον κάτοχο για να διασχίσει τα σύνορα.

Με άλλα λόγια, η μόνη κατοχή μιας ομοιόμορφης βίζας δεν παρέχει το αυτόματο δικαίωμα της εισόδου. Θα χορηγηθεί μόνο εάν οι άλλοι όροι διέλευσης ή εισόδων που καθορίζονται με τη συμφωνία του Schengen έχουν ικανοποιηθεί, ειδικότερα τα μέσα της επιβίωσης που οι αλλοδαποί πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους, όπως και το σκοπό και τους όρους της παραμονής.

Η λήψη μιας Schengen βίζας σημαίνει ότι ο ταξιδιώτης πρέπει να περάσει από τα ακόλουθα βήματα:

1. Πρέπει πρώτα να προσδιορίσει τη χώρα του Schengen του κύριου προορισμού του. Αυτό το στοιχείο θα καθορίσει το κράτος αρμόδιο για την απόφαση σχετικά με την εφαρμογή Schengen βίζας και επομένως και την πρεσβεία ή το προξενείο όπου θα έχει καταθέσει την αίτηση. Εάν η πρόθεσή του είναι να επισκεφτεί διάφορες χώρες του Schengen κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του, θα πρέπει να καταθέσει την αίτηση για βίζα στην πρεσβεία της χώρας όπου θα κάνει την πρώτη αφίξη του. Εάν το κράτος του Schengen του κύριου προορισμού ή της πρώτης εισόδου του δεν έχει μια διπλωματική αποστολή ή μια προξενική θέση στη χώρα του, θα πρέπει να έρθει σε επαφή με την πρεσβεία ή το προξενείο μιας άλλης χώρας του Schengen, με σκοπό την έκδοση της Schengen βίζας για την είσοδο του στην χώρα αφίξης του.

2. Πρέπει έπειτα να παρουσιάσει την εφαρμογή θεωρήσεων του Schengen στην αρμόδιο πρεσβεία ή το προξενείο. Μια εναρμονισμένη μορφή πρόκειται να υποβληθεί, μαζί με ένα έγκυρο διαβατήριο και, εάν είναι απαραίτητο, με τα έγγραφα που ο σκοπός και οι όροι της παραμονής στην περιοχή του Schengen (στόχος της επίσκεψης, διάρκεια της παραμονής). Θα πρέπει επίσης να αποδείξει τα μέσα επιβίωσής του, παραδείγματος χάριν τα κεφάλαια που πρέπει να καλύψει: αφ' ενός, τις δαπάνες της παραμονής του λαμβανοντας υποψιν την διάρκεια και τον τοπο διαμονής και αφ' ετέρου, τη επιστροφή στη χώρα του. Λάβετε υπόψη ότι ορισμένα πρεσβείες ή προξενεία καλούν μερικές φορές τον υποψήφιο για να εμφανιστεί προσωπικά προκειμένου να εξηγηθούν προφορικά οι λόγοι για την αίτηση βίζας.

3. Τελος ο ταξιδιώτης πρέπει να έχει ταξιδιωτική ασφαλεία που να καλύπτει το ελάχιστο 30000 €-οποιοσδήποτε δαπάνες σχετικά με τον επαναπατρισμό για υγειονομικούς

λόγους ή για την ιατρική περίθαλψη έκτακτης ανάγκης που τυχόν εμφανιστεί κατά τη διάρκεια της παραμονής του. Η απόδειξη της ασφάλειας ταξιδιού πρέπει σε γενικές γραμμές να χορηγηθεί στο τέλος της διαδικασίας, όπως όταν μια θετική απόφαση ληφθεί ήδη όπως για τη χορήγηση της βίζας Schengen.

Για τους πολίτες που οι χώρες τους δεν ανήκουν στη συνθήκη Schengen, υπάρχουν περιορισμοί που επηρεάζουν το μήκος της παραμονής κάποιου μέσα στην περιοχή Schengen. Ο γενικός κανόνας ορίζει μια μέγιστη παραμονή 90-ημέρων στο διάστημα μιας περιόδου 180-ημέρων από την πρώτη ημέρα της εισόδου. Υπό τον όρο ότι μια βίζα πολλαπλών-εισόδων έχει χορηγηθεί, κάποιος μπορεί να φυγει και να επιστρέψει πολλές φορές εντός της περιόδου 180 ημερών αλλά η συνδυασμένη παραμονή μέσα στην περιοχή πρέπει να συμπληρώσει συνολικά λιγότερο από 90 ημέρες.

5,7 Προεδρικό Διάταγμα 339/96 για πωλήσεις οργανωμένων ταξιδιών και παραθερισμών.

Άρθρο 1. Σκοπός

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις του Π/ διατάγματος " Περί οργανωμένων ταξιδιών, οργανωμένων διακοπών και περιηγήσεων " αριθμ. 339/11.9.1996 με το οποίο εναρμονίζεται η Ελληνική Νομοθεσία, προς τις διατάξεις της **οδηγίας του Συμβουλίου, 90/314 ΕΟΚ της 13ης Ιουνίου 1990**. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται στα οργανωμένα ταξίδια και εκδρομές που πωλούνται ή προσφέρονται στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2. Ορισμοί . Κατά την έννοια του παρόντος

1.α) "Οργανωμένο ταξίδι" είναι προκαθορισμένος συνδυασμός δύο εκ των ακολούθων στοιχείων, ήτοι μεταφοράς, διαμονής, άλλων τουριστικών υπηρεσιών μη συμπληρωματικών της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού, εφόσον η εν λόγω παροχή υπερβαίνει τις 24 ώρες ή περιλαμβάνει μία διανυκτέρευση και πωλείται σε μία συνολική τιμή (πακέττο). Οργανωμένο ταξίδι θεωρείται και όταν η παροχή των επι μέρους υπηρεσιών ενός και του αυτού οργανωμένου ταξιδιού γίνεται με χωριστή τιμολόγηση.

β) Δεν εμπίπτει στην έννοια του όρου οργανωμένο ταξίδι :

- ή επ'ευκαιρία της διαμονής του καταναλωτή χρησιμοποίηση των εκ μέρους του τουριστικού καταλύματος, προσφερομένων υπηρεσιών, όπως χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων τουριστικής υποδομής ή άλλων παρόμοιων υπηρεσιών.

-ή απλή μεταφορά από και πρὸς το ξενοδοχείο από αεροδρόμια, λιμάνια. σταθμούς με ιδιόκτητο ή μισθωμένο μεταφορικό μέσο.

-χωριστή κράτηση μεταφοράς και διαμονής που δεν αποτελεί το στοιχείο του προκαθορισμένου συνδυασμού οργανωμένου ταξιδιού ακόμη και εάν γίνεται ταυτόχρονη τιμολόγηση, όταν πρόκειται για επαγγελματικό ταξίδι.

- ή πληρωμή κλίνης ή κουκέτας ως μοναδικό συμπλήρωμα μεταφοράς με πλοίο ή τραίνο.

2. "Διοργανωτής" είναι το πρόσωπο φυσικό ή νομικό το οποίο κατ'επάγγελμα διοργανώνει οργανωμένα ταξίδια και τα πωλεί ή τα προσφέρει προς πώληση απ'ευθείας ή μέσω πωλητή.

3. "Πωλητής" είναι το πρόσωπο φυσικό ή νομικό, που πωλεί ή προσφέρει προς πώληση το οργανωμένο ταξίδι που έχει προγραμματίσει ο διοργανωτής.

4. "Καταναλωτής" είναι το πρόσωπο που αγοράζει ή αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι ή κάθε πρόσωπο εξ ονόματος του οποίου ο κύριος συμβαλλόμενος αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι (άλλοι δικαιούχοι) ή κάθε άλλο πρόσωπο στο οποίο ο κύριος συμβαλλόμενος ή ένας από τους άλλους δικαιούχους εκχωρεί το οργανωμένο ταξίδι (εκδοχέας).

5. "Σύμβαση" είναι η συμφωνία που συνδέει τον καταναλωτή με τον διοργανωτή ή και με τον πωλητή.

Άρθρο 3. Πληροφόρηση- διαφήμιση

1. Κάθε περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού που κοινοποιείται υποχρεωτικά πριν από τη σύναψη της σύμβασης, από τον διοργανωτή ή τον πωλητή στον καταναλωτή ως επίσης η τιμή του οργανωμένου ταξιδιού και όλοι οι όροι αυτής δεν πρέπει να περιλαμβάνουν απατηλές ενδείξεις.

2. Εάν τίθεται στη διάθεση του καταναλωτή διαφημιστικό φυλλάδιο, αυτό πρέπει να αναφέρει κατά τρόπο ευανάγνωστο, σαφή και επακριβή, την τιμή καθώς και τις κατάλληλες πληροφορίες όσον αφορά:

α) στον προορισμό και στα μέσα μεταφοράς, στα χαρακτηριστικά και στις κατηγορίες των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων.

β) στον τύπο του καταλύματος, στην θέση του, στην κατηγορία ή στο επίπεδο ανέσεων και στα κυριότερα χαρακτηριστικά, στον χαρακτηρισμό και στην τουριστική κατάταξη του, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) στα παρεχόμενα γεύματα.

δ) στο δρομολόγιο.

ε). στις πληροφορίες γενικού χαρακτήρα σχετικά με τους όρους που ισχύουν όσον αφορά στα διαβατήρια και στις θεωρήσεις καθώς και στις υγειονομικές διατυπώσεις που απαιτούνται για το ταξίδι και τη διαμονή.στ) στο ποσό ή ποσοστό της τιμής που πρέπει να καταβληθεί ως προκαταβολή και στο χρονοδιάγραμμα εξόφλησης του υπολοίπου.

ζ) αν η πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού, απαιτεί ένα ελάχιστο αριθμό ατόμων και στην περίπτωση αυτή, την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή, σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού.

3. Οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο διαφημιστικό φυλλάδιο δεσμεύουν τον διοργανωτή ή τον πωλητή, εκτός εάν:

α) Οι μεταβολές που επήλθαν στις πληροφορίες αυτές έχουν κοινοποιηθεί στον καταναλωτή εγγράφως ή με άλλο εύληπτο τρόπο και πάντως πριν από τη σύναψη της σύμβασης, κάθε δε δυνατότητα μεταβολής του προγράμματος θα πρέπει να προβλέπεται ρητά στη σύμβαση.

β) Πρόκειται για μεταγενέστερες της σύμβασης μεταβολές, που επήλθαν μετά από συμφωνία των συμβαλλομένων μερών.

4. Στο διαφημιστικό φυλλάδιο πρέπει να αναφέρονται ρητά οι ανωτέρω δεσμεύσεις του διοργανωτή/πωλητή με τις σχετικές εξαιρέσεις.

Άρθρο 4. Σύμβαση

1. α. Ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής παρέχουν στον καταναλωτή πριν από την σύναψη της σύμβασης, γραπτώς ή υπό άλλη πρόσφορη μορφή, τις γενικές πληροφορίες σχετικά με τους όρους που ισχύουν όσον αφορά στα διαβατήρια και στις θεωρήσεις, στο απαιτούμενο συνήθως προς έκδοσή τους χρονικό διάστημα καθώς και πληροφορίες σχετικά με τις αναγκαίες για το ταξίδι και την παραμονή υγειονομικές διατυπώσεις.

1. β. Ο διοργανωτής ή και ο πωλητής παρέχουν στον καταναλωτή εγκαίρως και πριν από την έναρξη του ταξιδιού γραπτώς ή υπό άλλη πρόσφορη μορφή, πληροφορίες σχετικά με τα ωράρια, τις ενδιάμεσες στάσεις, τις ανταποκρίσεις, τη θέση του ταξιδιώτη καθώς και το όνομα, την διεύθυνση και τον αριθμό τηλεφώνου του τοπικού αντιπροσώπου του διοργανωτή και / ή

του πωλητή ή ελλείπει τούτου, το όνομα, την διεύθυνση και τον αριθμό τηλεφώνου των τοπικών φορέων που μπορούν να βοηθήσουν σε περίπτωση δυσχερειών.

Σε περίπτωση παντελούς ελλείψεως των ανωτέρω αντιπροσώπων ή φορέων δίδεται στον καταναλωτή αριθμός τηλεφώνου επείγουσας ανάγκης ή κάθε άλλη πληροφορία που του επιτρέπει να έρθει σε επαφή με τον πωλητή. Όσον αφορά στα ταξίδια ανηλίκων εξωτερικού, χορηγούνται στον συμβληθέντα, για λογαριασμό του ανηλίκου, πληροφορίες που του επιτρέπουν να έρθει απ' ευθείας σε επαφή ή με τον ανήλικο ή με τον επί τόπου υπεύθυνο για την διαμονή του. Ο διοργανωτής ή/ και ο πωλητής ενημερώνουν υποχρεωτικά τον καταναλωτή, πριν από τη σύναψη της σύμβασης, σχετικά με την υποχρέωση τους να καλύψουν με σχετική ειδική ασφάλιση εγγυήσεων των άρθρων 5 και 7 του παρόντος, ήτοι τους κινδύνους μη εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης εκ μέρους των, καθώς και αφερεγγυότητας ή πτώχευσης των. Ο διοργανωτής ή/ και ο πωλητής ενημερώνουν επίσης τον καταναλωτή για τη δυνατότητα σύναψης προαιρετικής ασφαλιστικής σύμβασης που θα καλύπτει τα έξοδα σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθένειας του καταναλωτή.

2. Κατά την κατάρτιση της σύμβασης πρέπει να τηρούνται οι εξής αρχές:

α. Ανάλογα με το οργανωμένο ταξίδι, η σύμβαση πρέπει να περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία:

-Τον προορισμό ή τους προορισμούς του ταξιδιού και όταν προβλέπονται περισσότερες παραμονές, περιόδους και ημερομηνίες, ώρες και τόπους αναχώρησης και επιστροφής.

-Τα μέσα μεταφοράς, τα χαρακτηριστικά και τις κατηγορίες των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων, τις ημερομηνίες, ώρες και τόπους αναχώρησης και επιστροφής, ως και τα διανυόμενα χιλιόμετρα ημερησίως.

- Όταν το οργανωμένο ταξίδι συμπεριλαμβάνει διανυκτερεύσεις, πρέπει να παρέχονται λεπτομερώς πληροφορίες σχετικά με το κατάλυμα, τον τύπο, την άδεια λειτουργίας, την θέση ή την τουριστική κατηγορία του, το επίπεδο ανέσεων και τα κυριότερα χαρακτηριστικά, σύμφωνα με την νομοθεσία του συγκεκριμένου κράτους υποδοχής, καθώς επίσης τα παρεχόμενα γεύματα και τις λοιπές προσφερόμενες υπηρεσίες. Εφ' όσον, σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους υποδοχής, απαιτείται τα τουριστικά καταλύματα, να καλύπτονται με άδεια λειτουργίας ή και ίδρυσης ή άλλη άδεια αρμόδιας αρχής, θα πρέπει να αναφέρεται ρητά η ύπαρξη τέτοιας άδειας εν ισχύ.

-Αν η πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού απαιτεί ένα ελάχιστο αριθμό ατόμων και στην περίπτωση αυτή, την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού.

-Το δρομολόγιο

-Τις επισκέψεις, τις εκδρομές ή τις άλλες υπηρεσίες που συμπεριλαμβάνονται στην συμφωνηθείσα συνολική τιμή του οργανωμένου ταξιδιού.

-Το όνομα και τη διεύθυνση του διοργανωτή, του πωλητή και του ή των ασφαλιστών, τον αριθμό του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και το ποσό της ασφαλιστικής κάλυψης και την ύπαρξη των λοιπών εγγυήσεων των άρθρων 5 και 7 του παρόντος.

-Την τιμή του οργανωμένου ταξιδιού, καθώς και κάθε ενδεχόμενη αναθεώρηση της τιμής δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 4 και τα ενδεχόμενα τέλη και φόρους που οφείλονται για ορισμένες υπηρεσίες (φόροι αεροδρομίων, αποβίβασης ή επιβίβασης σε λιμένες και αερολιμένες, τέλη παραμονής) εφ' όσον δεν περιλαμβάνονται στην τιμή του οργανωμένου ταξιδιού.

- Το χρονοδιάγραμμα και τις λεπτομέρειες πληρωμής της τιμής.

- Τις ιδιαίτερες επιθυμίες που ο καταναλωτής γνωστοποιεί στο διοργανωτή ή στον πωλητή τη στιγμή της κράτησης, τις οποίες αμφότεροι έχουν αποδεχτεί.

-Τις προθεσμίες εντός των οποίων ο καταναλωτής θα πρέπει ενδεχομένως να διαμαρτυρηθεί για τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης.

-Η σύμβαση συνομολογείται γραπτώς και αντίγραφο της λαμβάνει ο καταναλωτής, επί αποδείξει, προ της υπογραφής της, ώστε να δύναται να λάβει έγκαιρα γνώση των όρων τους οποίους περιέχει. Η ανωτέρω υποχρέωση δεν πρέπει να εμποδίζει να γίνονται καθυστερημένες κρατήσεις ή κρατήσεις της τελευταίας στιγμής και γενικά να συνάπτονται συμβάσεις.

3. Σε περίπτωση που ο καταναλωτής κωλύεται να συμμετάσχει στο οργανωμένο ταξίδι μπορεί να εκχωρεί την κράτησή του αφού ενημερώσει τον διοργανωτή ή τον πωλητή 5 εργάσιμες μέρες πριν από την αναχώρηση σε πρόσωπο που πληρεί όλους τους απαιτούμενους όρους για το οργανωμένο ταξίδι. Οσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές η προθεσμία για την ως άνω εκχώρηση ανέρχεται σε 10 μέρες. Ο εκχωρών και ο εκδοχέας ευθύνονται αλληλεγγύως έναντι του αντισυμβαλλόμενου τους, διοργανωτή ή πωλητή, να καταβάλουν σ' αυτόν το τυχόν οφειλόμενο υπόλοιπο του ποσού καθώς και τα ενδεχομένως πρόσθετα έξοδα της εκχώρησης αυτής.

4. α. Οι καθοριζόμενες στην σύμβαση τιμές δεν αναθεωρούνται, εκτός εάν προβλέπεται ρητά στη σύμβαση η δυνατότητα αυξομειώσεως τους καθώς και ο επακριβής τρόπος υπολογισμού τους, εφ' όσον πρέπει να ληφθούν υπ' όψη μεταβολές σχετικά με το κόστος μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των

καυσίμων, των τελών και φόρων που οφείλονται για ορισμένες υπηρεσίες, όπως φόροι αεροδρομίου, επιβίβασης ή αποβίβασης σε λιμένες και αερολιμένες, καθώς και των εφαρμοζομένων στο συγκεκριμένο ταξίδι τιμών συναλλάγματος.

4. β. Η καθοριζόμενη στη σύμβαση τιμή δεν μπορεί να προσαυξηθεί κατά τη διάρκεια των 20 ημερών που προηγούνται της προβλεπόμενης ημερομηνίας αναχώρησης.

5. Όταν πριν από την αναχώρηση ο διοργανωτής υποχρεωθεί να τροποποιήσει σε σημαντικό βαθμό, ένα από τα ουσιαστικά στοιχεία της σύμβασης, όπως την τιμή, πρέπει να το γνωστοποιήσει το ταχύτερο δυνατόν στον καταναλωτή, ο οποίος δικαιούται:

- Είτε να καταγγείλει τη σύμβαση χωρίς να υποστεί κυρώσεις,

- Είτε να αποδεχτεί μία τροποποιητική πράξη της σύμβασης που θα καθορίζει τις επελευθερωτικές τροποποιήσεις και την επίπτωσή τους στις τιμές. Ο καταναλωτής πρέπει να γνωστοποιεί την απόφασή του στο διοργανωτή ή τον πωλητή, το συντομότερο δυνατόν.

6. Εάν ο καταναλωτής καταγγείλει τη σύμβαση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου ή εάν για οποιονδήποτε λόγο που δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα του καταναλωτή, ο διοργανωτής ματαιώσει το οργανωμένο ταξίδι πριν από την ημερομηνία αναχώρησης, ο καταναλωτής δικαιούται να απαιτήσει:

Είτε ένα άλλο οργανωμένο ταξίδι ίδιας ή ανώτερης ποιότητας, εφ' όσον ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής δύναται να το προτείνει. Εάν όμως το προσφερόμενο οργανωμένο ταξίδι είναι κατώτερης ποιότητας, ο διοργανωτής υποχρεούται να καταβάλει στον καταναλωτή τη διαφορά της τιμής.

Είτε να ζητήσει την επιστροφή, το συντομότερο δυνατόν, των καταβληθέντων από αυτό ποσών βάσει της σύμβασης. Στις ανωτέρω περιπτώσεις, ο καταναλωτής διατηρεί ενδεχομένως την αξίωση αποζημιώσεως κατά του διοργανωτή ή του πωλητή για μη εκπλήρωση της σύμβασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, εκτός εάν η ματαίωση οφείλεται:

- Είτε στη μη συμπλήρωση του απαιτούμενου ελάχιστου αριθμού συμμετεχόντων στο οργανωμένο ταξίδι και ο καταναλωτής πληροφορήθηκε τη ματαίωση γραπτώς και εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού.

- Είτε σε ανωτέρα βία και όχι σε υπεράριθμες κρατήσεις, δηλαδή σε περιστάσεις που είναι ξένες προς τη βούληση του διοργανωτή/πωλητή, ασυνήθεις και απρόβλεπτες, των οποίων οι συνέπειες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν όση επιμέλεια και εάν είχε καταβληθεί.

7. Εάν μετά την αναχώρηση του καταναλωτή, υπάρξει αδυναμία παροχής σημαντικού τμήματος των προβλεπομένων στη σύμβαση υπηρεσιών, ο διοργανωτής προβαίνει σε άλλους διακανονισμούς, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του καταναλωτή για την συνέχιση του οργανωμένου ταξιδιού και ενδεχομένως αποζημιώνει τον καταναλωτή. Το ύψος της αποζημίωσης καθορίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ προβλεπομένων και παρασχεθεισών υπηρεσιών.

Στην περίπτωση που είναι αδύνατον να επέλθει ένας τέτοιος διακανονισμός ή ο καταναλωτής δεν τον αποδέχεται για βάσιμους λόγους, ο διοργανωτής παρέχει στον καταναλωτή, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση, ανάλογο μεταφορικό μέσο για να επιστρέψει στον τόπο αναχώρησης ή σε οποιοδήποτε άλλο σημείο επιστροφής είχε συμφωνηθεί και ενδεχομένως τον αποζημιώνει σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης Νομοθεσίας.

Άρθρο 5. Συμβατική Ευθύνη

1. Ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 5, φέρουν ευθύνη έναντι του καταναλωτή για την καλή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση, ασχέτως του αν οι υποχρεώσεις αυτές πρόκειται να εκτελεστούν από τους ίδιους ή από άλλους παρέχοντες υπηρεσίες, εφόσον αυτές αποτελούν τμήμα της σύμβασης και με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής του διοργανωτή και/ή του πωλητή κατά των παρεχόντων υπηρεσίες.

2. α). Όσον αφορά τις ζημίες που υφίσταται ο καταναλωτής, λόγω μη εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης, ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής φέρουν ευθύνη, εκτός εάν η μη εκτέλεση ή η πλημμελής εκτέλεση δεν οφείλεται ούτε σε δική τους υπαιτιότητα ούτε σε υπαιτιότητα κάποιου άλλου παρέχοντος υπηρεσίες διότι:

-είτε για τις παραλείψεις που σημειώθηκαν κατά την εκτέλεση της σύμβασης ευθύνεται αποκλειστικά ο καταναλωτής,

-είτε για τις παραλήψεις αυτές ευθύνεται αποκλειστικά τρίτο πρόσωπο, ξένο προς την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στη σύμβαση και οι συμβαλλόμενοι δεν θα μπορούσαν να τις προβλέψουν ή αποτρέψουν, είτε οι παραλήψεις αυτές οφείλονται σε ανωτέρα βία, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 4, παραγ. 6, τελευταίο εδάφιο ή σε γεγονός που ούτε ο διοργανωτής και/ή ο πωλητής, ούτε ο παρέχων υπηρεσίες θα μπορούσαν, με όλη την απαιτούμενη επιμέλεια, να προβλέψουν ή να αποτρέψουν..

β) Στην ανωτέρω δεύτερη και τρίτη περίπτωση ο διοργανωτής ή/και ο πωλητής που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, οφείλουν να επιδείξουν την προσήκουσα επιμέλεια προκειμένου να συνδράμουν τον καταναλωτή που βρίσκεται σε δύσκολη θέση.

γ) Οσον αφορά τις ζημιές που προκύπτουν από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού, η αποζημίωση περιορίζεται σύμφωνα με τις περί ευθύνης διατάξεις των διεθνών συμβάσεων οι οποίες δεσμεύουν τη χώρα και διέπουν τις εν λόγω παροχές.

δ) Εύλογος περιορισμός της αποζημιώσεως δύναται, επίσης, να προβλέπεται στη σύμβαση για τις λοιπές ζημιές, εκτός των σωματικών βλαβών που προκύπτουν από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού.

3. Με την επιφύλαξη του τέταρτου εδαφίου της παραγ. 2 οι λοιποί όροι του παρόντος άρθρου δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο παρεκκλίσεως δυνάμει συμβατικής ρήτηρας.

4. Ο καταναλωτής υποχρεούται να γνωστοποιεί γραπτώς, άνευ υπαιτίου βραδύτητας, στο συγκεκριμένο παρέχοντα υπηρεσίες καθώς και στον διοργανωτή και/ ή τον πωλητή, κάθε ελάττωμα κατά την εκτέλεση της σύμβασης που διαπιστώνεται επί τόπου από αυτόν. Στη σύμβαση πρέπει να γίνεται σαφής και επακριβής μνεία της υποχρέωσης αυτής.

5. α. Τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία παρέχουν υπηρεσίες οργανωμένων ταξιδιών, υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια και συγκεκριμένα:

1.- Τα τουριστικά γραφεία γενικού και εσωτερικού τουρισμού, με την άδεια λειτουργίας των άρθρων 3 και 4 του Ν. 393/76 (τ.199 Α) " περί ιδρύσεως και λειτουργίας τουριστικών γραφείων "

2. -Τα ναυλομεσιτικά γραφεία με την άδεια λειτουργίας της παρ.2 του άρθρου 4 του Ν. 438/76 (τ. 256Α) " περί τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής " όπως συμπληρώθηκε και ισχύει με τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 2 και τα άρθρα 3 και 4 της υπ αριθμ. 531353/ειδ. αρ. 129/2.7.77 Κ.Α. υπουργών προεδρίας κυβερνήσεως και Εμπορικής Ναυτιλίας.

3. -Τα τουριστικά καταλύματα, κύρια και μή κύρια ξενοδοχειακά, με τις άδειες λειτουργίας του άρθρου 3, παρ. 3 επ. του Ν.2160/93 (τ.118Α).

4. -Οι θαλάσσιοι μεταφορείς με όλα τα απαιτούμενα από τη σχετική νομοθεσία, προκειμένου για επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλόων, πιστοποιητικά.

β. Οι διοργανωτές ή οι πωλητές οργανωμένων ταξιδιών των εδαφ. 1,2, και 3 της παραγ. 5 α του παρόντος άρθρου οφείλουν να συνάπτουν ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής επαγγελματικής ευθύνης, προερχομένης εκ λαθών και παραλείψεων κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, με νομίμως λειτουργούσα στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. ασφαλιστική εταιρεία. Το συμβόλαιο θα καλύπτει τυχόν αξιώσεις καταναλωτών οι οποίες προέρχονται από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της τουριστικής συμβάσεως όπως αυτή ορίζεται στο παρόν.

Στην υποχρέωση αυτή υπόκεινται και τα ήδη λειτουργούντα τουριστικά γραφεία από της ενάρξεως ισχύος του παρόντος εφόσον διοργανώνουν ή πωλούν οργανωμένα ταξίδια.

Άρθρο 6. Υποχρέωση παροχής εξηγήσεων

Ο διοργανωτής ή/ και ο πωλητής, ή ο τοπικός αντιπρόσωπος τους, εφόσον υπάρχει, θα πρέπει, σε περίπτωση συγκεκριμένης εγγράφου διαμαρτυρίας, καλούμενοι από την εποπτεύουσα αρχή, να είναι σε θέση να παρέχουν εξηγήσεις και να αποδεικνύουν ότι ενήργησαν επιμελώς για την εξεύρεση καταλλήλων λύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος. Εποπτεύουσα αρχή για μεν τους διοργανωτές/πωλητές των εδαφ. 1,2,3 της παρ.5 εδ. α του άρθρου 5 είναι ο Ε.Ο.Τ., για δε εκείνους του εδαφ. 4 το Υ.Ε.Ν.

Άρθρο 7. Αφερεγγυότητα - Πτώχευση

1. Η σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 5, παράγραφος 5, καλύπτει σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης του διοργανωτή και/ ή του πωλητή πέραν των άλλων αξιώσεων, την υποχρέωση επιστροφής των καταβληθέντων και τον επαναπατρισμό του καταναλωτή.

2. Για την περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης, στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα πρέπει να αναφέρεται και ο τρόπος άμεσης καταβολής των εξόδων επαναπατριsmού.

3. Οι κίνδυνοι του άρθρου αυτού και οι αντίστοιχες αξιώσεις του καταναλωτή, είναι δυνατόν εναλλακτικά να καλύπτονται με τραπεζικές εγγυήσεις. Σε περίπτωση που διοργανωτής ή πωλητής οργανωμένου ταξιδιού είναι τουριστικό γραφείο, η κάλυψη των αναφερομένων στην παρ. 1 του άρθρου αυτού κινδύνων, μπορεί να εξασφαλίζεται εναλλακτικά προς το ασφαλιστήριο συμβόλαιο και τις τραπεζικές εγγυήσεις, από ειδικό κοινό ταμείο.

Άρθρο 8. Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος, επιβάλλονται οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

α. Στους εκ διοργανωτών ή πωλητών που είναι τουριστικά γραφεία, οι προβλεπόμενες από τα άρθρα 11 και 12 του Ν. 393/76 (τ. 199Α).

β. Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι ναυλομεσιτικά γραφεία, οι προβλεπόμενες από την παρ. 11 της 531353/ειδ. αριθμ. 129/2.7.77 κοινής απόφασης υπ. Προεδρίας και Εμπορ. Ναυτιλίας.

γ. Στους εκ διοργανωτών ή πωλητών που είναι επιχειρηματίες ξενοδοχειακών καταλυμάτων οι προβλεπόμενες από την παρ.10 του άρθρου 4, του Ν.2160/93 (τ.118Α).

δ. Στους εκ των διοργανωτών ή πωλητών που είναι θαλάσσιοι μεταφορείς οι οποίοι εκτελούν οργανωμένα ταξίδια με επιβατηγά πλοία περιηγητικών πλοών, επιβάλλεται από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές το προβλεπόμενο στην παραγ. 1 εδαφ. α του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/73 " περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου " (Φεκ. 261Α) πρόστιμο, το όριο του οποίου ανέρχεται στο καθοριζόμενο από τα εκάστοτε εκδιδόμενα κατ'άρθρο 272 ΚΑΝΑ Προεδρικά διατάγματα. Η παραγ. 1 εδαφ. γ και η παραγ. 2 του άρθρου 157 ΚΑΝΑ εφαρμόζονται αναλόγως και επί του κατά το ανωτέρω επιβαλλόμενου προστίμου ως προς το οποίο ισχύει και το άρθρο 1 του ΝΔ 471/70 (τ. Α 57).

Άρθρο 9

Το παρόν προεδρικό διάταγμα ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Ε.Κ. Στους υπουργούς Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Κεφαλαίο 6 **ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΔΗΓΟΙ**

Η αλματώδης πρόοδος της τεχνολογίας και η αυξανόμενη χρήση του διαδικτύου φέρνουν στο προσκήνιο νέες ευκαιρίες για την προώθηση του τουρισμού στην χώρα μας. Παράλληλα τονίζουν την αναγκαιότητα για χρήση αποδοτικότερων και «εξυπνότερων» μεθόδων ενημέρωσης, τόσο των επαγγελματιών όσο και των τουριστών, για τα προϊόντα και τις διαθέσιμες υπηρεσίες.

Ακολουθώντας τις σύγχρονες εξελίξεις στον χώρο του τουρισμού, όπως αυτές προκύπτουν από τις νέες τεχνολογίες, το GTP αξιοποιεί την παγκόσμια εξάπλωση του διαδικτύου, το οποίο αποτελεί πλέον αδιαμφισβήτητο γεγονός και το καθιστά ένα από τα ισχυρότερα μέσα ενημέρωσης και διακίνησης πληροφοριών.

Στο GTP υπάρχουν περισσότερες από 47.000 επιχειρήσεις, 30.000 τοπωνύμια καθώς και όλα τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια, εντός και εκτός της Ελλάδος. Το GTP είναι ο πιο πλήρης τουριστικός οδηγός, αφού περιέχει χιλιάδες χρήσιμες πληροφορίες, με σκοπό την εξυπηρέτηση του τουρίστα αλλά και του επαγγελματία τουριστικού πράκτορα!

Παρόμοιες πληροφορίες με το GTP μπορεί να δώσει και το TIM. Ένα βιβλίο που εξυπηρετεί κυρίως τις ανάγκες του ταξιδιωτικού πράκτορα! Το συγκεκριμένο βιβλίο όμως, πλέον, έχει αποσυρθεί από την αγορά και δεν χρησιμοποιείται! Δείγμα του βιβλίου αυτού βλέπουμε στην επόμενη σελίδα.

Τελος ένας πολύ διαδεδομένος, σήμερα, τρόπος ενημέρωσης των τουριστών-ταξιδιωτών, αποτελούν οι απλοί τουριστικοί οδηγοί.

Τετοιοί οδηγοί κυκλοφορούν πολύ στην αγορά και μπορούν να δώσουν αρκετές πληροφορίες για τον τοπο προορισμού. Ένας τουριστικός οδηγός λοιπόν μπορεί να περιέχει:

Την γεωγραφική θέση του προορισμού μας, ιστορικά δεδομένα. Πληροφορίες για την διαμονή μας, για τα σημαντικότερα μέρη που πρέπει να επισκεφθούμε. Μας ενημερώνουν για το που μπορούμε να φάμε και να ψωνίσουμε. Υπάρχει ενημέρωση όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς έτσι ώστε να μπορούμε να μετακινουμαστε ευκολότερα. Πολλοί είναι οι οδηγοί που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με το νομισμα κάθε χώρας, και τους κινδύνους που μπορεί να εγκυμονεί μια χώρα. Τελος, αρκετοί είναι αυτοί που περιέχουν χάρτες και χρήσιμες φράσεις στην γλώσσα που ομιλείται στον τοπο προορισμού.

Continuation of visa information

Airport information (airport name)

Departure tax payable by the passenger in currency specified

Notes: 1) Visas are obtainable free of charge on arrival to nationals of: Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain & Switzerland
2) Persons wishing to stay more than 60 days must obtain a Temporary Residence Permit from the Chief Immigration Office, Box 372, Mbabane

Customs

Currency
Credit cards and travellers cheques are accepted import & export. Local & foreign - no restrictions

Import allowances
(a) 400 cigarettes and 50 cigars and 250g of tobacco.
(b) one bottle (max. 1.75 lit) of alcoholic beverage. (c) 300ml of perfume
Married couples travelling together are allowed free import of one personal bag

Prohibited/restricted: For the import of firearms or

ammunition an import permit must be obtained from the Firearms Licensing Board, P.O. Box 49, Mbabane, Swaziland. Applications must be made well in advance

Manzini/Matsapha MTS

Time: GMT +2

Climate: (C) Jan: min 16, max 28; Jul: min 8, max 19

Postal address: P.O. Box 29, Kwaluseni
Telephone: +268 844355
Telex: 2230
Fax: +268 84034

Location: 3km S of West of Manzini

Transportation to city centre: Taxi fare SZL 15

Airlines: Air Zimbabwe, Airlink, Commercial Airways, LAM-Linkas Airpas de Madagascar, Lesotho Airways,

Royal Swazi National Airways Co.

Airport tax: Departure tax (international) SZL 20

Terminals: One

Flight information: tel 26230, 0700-1735

Baggage facilities and luggage: Left luggage 2603-1436

Disabled facilities: Available

First aid/medical facilities: 0700-1735

Bank/bureau de change: 0500-1430

Bars: Available in departure lounge

Car rental: Avis 83561, Hertz 84336

Light refreshments: Available

Restaurants: Available

Hotel within 10 km: The George 83051

For further hotel information refer to the Hotel & Travel Index publication

No restriction on the amount of local or foreign currency taken into or out of the country

Surface transportation information plus fares

Car rental information

'Airport' hotels

πληροφορίες από το tim



EYEWITNESS TRAVEL

TOP 10

ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ



- Ⓢ Εξαιρετικά μουσεία και γκαλερί:
- Ⓢ Υπέροχα εστιατόρια, μπαρ και café
- Ⓢ Πιο διασκεδαστικά μέρη για παιδιά
- Ⓢ Καλύτερα ξενοδοχεία για κάθε βολάντιο
- Ⓢ Ονειρεμένα κανάλια για βαρκάδα
- Ⓢ Καλύτερα μαγαζιά και αγορές
- Ⓢ Σημαντικότεροι Ολλανδοί καλλιτέχνες
- Ⓢ Καλύτερα μέρη για μουσική και χορό
- Ⓢ Κομψότερα σπίτια στα κανάλια
- Ⓢ Χρήσιμες συμβουλές για τον ταξιδιώτη

Ο ΟΔΗΓΟΣ ΣΑΣ ΜΕ ΤΙΣ 10 ΚΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ

οδηγος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΟΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

7.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ CRS – GDS

Μια από τις εφαρμογές της παγκόσμιας ηλεκτρονικής αγοράς είναι τα συστήματα κρατήσεων (CRS) ή παγκόσμια συστήματα διανομής (GDS) που χρησιμοποιούνται στην ταξιδιωτική βιομηχανία.

Ένα υπολογιστικό σύστημα κρατήσεων, ή CRS (computer reservation systems), είναι ένα αυτοματοποιημένο σύστημα που χρησιμοποιείται για να αποθηκεύσει και να ανακτήσει τις πληροφορίες και να διευθύνει τις συναλλαγές σχετικές με το ταξίδι. Αρχικά ήταν σχεδιασμένο και χρησιμοποιημένο από τις αερογραμμές, αργότερα όμως επεκτάθηκε στους ταξιδιωτικούς πράκτορες ως δίκτυο πώλησης. Οι αερογραμμές έχουν πλέον στηριχτεί στα GDS(global distribution systems), και πολλά συστήματα είναι τώρα προσιτά στους καταναλωτές μέσω των πυλών του διαδικτύου. Επιπλέον τα συστήματα εκτελούν και προσθετές εργασίες σχετικά με τη διανομή υπηρεσιών, πχ η προσφορά αγαθών με αντικαταβολή. Τα συστήματα αυτά υποστηρίζουν την μεταφορά Αγαθών (υπηρεσιών) ελαχιστοποιώντας την φυσική απόσταση μεταξύ του παραγωγού και του μεσολαβητή των πωλήσεων ή του καταναλωτή. Τα CRS είναι ένας συνδυασμός από μέτρα υποδομής που προσφέρονται για τους ενδιαφερόμενους παροχής στην τουριστική βιομηχανία. Έτσι οι καταναλωτές μπορούν να κάνουν μέσω του διαδικτύου κρατήσεις για δωμάτια ξενοδοχείων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, καθώς επίσης και κρατήσεις αεροπορικών εισιτηρίων.

7.2 ιστορικά δεδομένα

Τις πρώτες ημέρες της εμπορικής αεροπορίας, οι επιβάτες ήταν σχετικά λίγοι και οι διαδρομές και οι τιμές κάθε αερογραμμής ήταν στενά ρυθμισμένες. Στις ΗΠΑ συγκεκριμένα οι ρυθμίσεις αυτές δημοσιεύθηκαν μετά το 1940 σε έναν όγκο που τιτλοφορήθηκε Επίσημος Οδηγός Αερογραμμών, από τον οποίο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ή οι καταναλωτές μπορούσαν να κατασκευάσουν μια περιήγηση, και έτσι οι πράκτορες των αερογραμμών κατόπιν κλήσης ή τηλετύπου που θα επιβεβαίωναν την κράτηση σε μια κάρτα και θα την αρχειοθετούσαν. Αν και η ζήτηση των αεροπορικών κρατήσεων άρχισε τότε να αυξάνεται σαν, εντούτοις, αυτή η διαδικασία έγινε σύντομα επιζήμια και δαπανηρή.

Το 1946, οι αμερικανικές αερογραμμές εγκατέστησαν το πρώτο πειραματικό αυτοματοποιημένο σύστημα κράτησης, το ηλεκτρομηχανικό Reservisor. Μια

νεώτερη μηχανή με την προσωρινή αποθήκευση βασισμένη σε ένα μαγνητικό τύμπανο ακολούθησε σύντομα, το Magnetronic Reservisor. Αυτό το σύστημα αποδεδειγμένα αρκετά επιτυχές, χρησιμοποιούταν σύντομα από διάφορες αερογραμμές, και τα Ξενοδοχεία Sheraton, και Goodyear για τον έλεγχο καταλόγων. Εντούτοις αυτά τα συστήματα παρακωλύθηκαν σοβαρά από την ανάγκη των τοπικών ανθρώπινων χειριστών να κάνουν τις πραγματικές ενέργειες: οι πράκτορες έκδοσης εισιτηρίων θα έπρεπε να καλέσουν στο γραφείο κράτησης. Στη συνέχεια οι χειριστές θα υπέβαλλαν τα αιτήματα σε μια μικρή ομάδα που λειτουργεί στο Reservisor και θα μιλούσαν έπειτα για τα αποτελέσματα πίσω στο τηλέφωνο. Δεν υπήρχε κανένας τρόπος για τους πράκτορες να ρωτήσουν άμεσα το σύστημα.

Το 1953, Οι αερογραμμές του Καναδά (TCA) άρχισαν ένα αυτοματοποιημένο σύστημα με απομακρυσμένα τερματικά. Αν και η μέθοδος ήταν επιτυχής, βρήκαν πως εκείνη η εισαγωγή-εξαγωγή δεδομένων ήταν ένα σημαντικό πρόβλημα. Το Ferranti Canada αναμίχθηκε στο πρόγραμμα και πρότεινε ένα νέο σύστημα χρησιμοποιώντας τις κάρτες διατρήσεων και έναν transistorized υπολογιστή αντί του αναξιόπιστου σωλήνα Mark I. Το προκύπτον σύστημα, ReserVec, άρχισε να λειτουργεί το 1962, και ανέλαβε όλες τις διαδικασίες κράτησης τον Ιανουάριο του 1963. Τα τερματικά τοποθετήθηκαν σε όλα τα γραφεία των TCA, όπου οι ερωτήσεις και η κράτηση διαρκούσαν περίπου ένα δευτερόλεπτο για να ολοκληρωθούν χωρίς τους μακρινούς χειριστές που απαιτούνταν έως τότε.

Το 1953, Αμερικανικές αερογραμμές CEO C. R. Smith συνεργάστηκαν με το P. Blair Smith, έναν ανώτερο αντιπρόσωπο πωλήσεων της IBM. Η ιδέα τους για ένα αυτοματοποιημένο σύστημα κρατήσεων των αερογραμμών (ARS) οδήγησε σε μια επιχείρηση του 1959 γνωστή ως Semi-Automatic Business Reasearch Environment, ή SABRE, που προωθήθηκε το επόμενο έτος. Όσπου να ολοκληρωθεί το δίκτυο το Δεκεμβριο του 1964, ήταν το μεγαλύτερο μη κυβερνητικό επεξεργασίας στον κόσμο.

Άλλες αερογραμμές καθιέρωσαν σύντομα τα συστήματά τους. Οι αερογραμμες της Delta προώθησαν τα DATAS τους το 1968. Οι United Airlines και TWA ακολούθησαν το 1971 με τα Apollo και PARS αντίστοιχα. Σύντομα, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες άρχισαν να ζητουν ένα σύστημα που θα μπορούσε να αυτοματοποιήσει απο την πλευρά τους τη διαδικασία εχονατας πρόσβαση στο διάφορο ARSs για να κανουν κρατησεις. Αυτό θα τοποθετούσε πάρα πολλή δύναμη στα χέρια των πρακτόρων, Οι αμερικανικές αερογραμμές εκπροσωπομενες απο τον Robert Crandall πρότειναν την δημιουργια των CRS.

Το 1976, η United άρχισε να διανεμει το σύστημα Apollo στους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Ετσι θα επέτρεπε στους πράκτορες να κρατήσουν εισιτήρια και απο τους ανταγωνιστές της United. Παρολα αυτα η αξία μάρκετινγκ του κατάλληλου τερματικού αποδείχθηκε αναπόφευκτη. SABRE, PARS, και DATAS απελευθερώθηκαν σύντομα στους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

Οι ευρωπαϊκές αερογραμμές άρχισαν επίσης να επενδύουν στον τομέα στη

δεκαετία του '80, ωθημένες από την αύξηση ζήτησης για το ταξίδι καθώς επίσης και από τις τεχνολογικές προόδους που επέτρεψαν στα GDS να προσφέρουν ολοένα και αυξανόμενες υπηρεσίες. Το 1987, μια κοινοπραξία των Lufthansa και Air France οδήγησε στη δημιουργία του Amadeus, διαμορφωμένο σύμφωνα με ανατολικό SystemOne. Το 1990, η DELTA, οι Northwest Airlines, και οι Trans World Airlines δημιούργησαν το Worldspan, και το 1993, μια άλλη κοινοπραξία των British Airways, KLM, και United Airlines αποτέλεσε μεταξύ των άλλων την ανταγωνιστική επιχείρηση, Γαλιλαίο, βασισμένο στο Apollo. Οι πολυάριθμες μικρότερες επιχειρήσεις έχουν ήδη ενταχθεί σε αυτά τα τέσσερα μεγάλα συστήματα και εξθρητουνται αππιο αυτά.

7.3 Τα τέσσερα βασικά CRS σήμερα

ονομα	Δημιουργημενο απο τις	Χρησιμοποιειται επισης απο τις	Μεριδιο αγορας
SABRE (συγχωνευμένο με τη Acabus και την Fantasia)	<ul style="list-style-type: none"> • <u>American Airlines</u> (Abacus) <ul style="list-style-type: none"> • <u>All Nippon Airways</u> • <u>Cathay Pacific Airways</u> • <u>China Airlines</u> • <u>Singapore Airlines</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Dragonair</u> • <u>EVA Airways</u> • <u>Garuda Indonesia</u> • <u>Malaysia Airlines</u> • <u>Pakistan International Airlines</u> • <u>Philippine Airlines</u> • <u>Royal Brunei Airlines</u> • <u>Silkair</u> • <u>Travelocity</u> • <u>US Airways</u> • <u>American Trans Air(ATA)</u> • <u>Midwest Airlines</u> • <u>Hawaiian Airlines</u> • <u>Alaska Airlines</u> • <u>Air Malta</u> • <u>Frontier</u> 	30.8%

		<ul style="list-style-type: none"> <u>Airlines</u> <u>Aeroflot</u> <u>Expedia</u> 	
<u>Amadeus</u> (based on <u>Eastern Air Lines</u> ' <u>SystemOne</u>)	<ul style="list-style-type: none"> <u>Air France</u> <u>Iberia</u> <u>Lufthansa</u> <u>SAS</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>AmadeusLink</u> <u>Continental</u> <u>America West</u> <u>British Airways</u> <u>Qantas</u> <u>South African Airways</u> <u>Opendo</u> <u>Expedia</u> 	30.5%
<u>Galileo</u> (based on <u>United Airlines</u> ' <u>Apollo</u> , merged with <u>Ansett's Southern Cross</u>)	<ul style="list-style-type: none"> <u>Aer Lingus</u> <u>Air Canada</u> <u>Alitalia</u> <u>British Airways</u> <u>KLM</u> <u>Swissair</u> <u>TAP</u> <u>US Airways</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>CheapTickets</u> <u>Ixeo</u> 	26.4%
<u>WORLDSPAN</u>	<ul style="list-style-type: none"> <u>Delta</u> <u>Northwest</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Expedia</u> <u>Orbitz</u> <u>Hotwire</u> <u>Priceline</u> <u>SWISS</u> 	15.1%

7,4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΩΝ CRS

Χρησιμοποιώντας τα παγκόσμια CRS οι ταξιδιωτικοί πρακτορες μπορούν να κάνουν απευθείας κρατήσεις από του υπολογιστές τους με οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία σε όλους τις ηπειρούς χωρίς να πρέπει να πραγματοποιήσουν διαδικασία συντονισμού ή συμφωνία διαπραγμάτευσης. Όλα τα CRS προσφέρουν τις βασικές λειτουργίες για την διαδικασία κράτησης όπως, παρουσίαση του προϊόντος, κράτηση θέσεων, υπολογισμο ναυλου, εκδοση εισιτηρίου και άλλες επιπροσθετες υπηρεσίες.

7,4,1 Προβολη προιοντος

Για τα CRS η πιο σημαντικη πηγη πληροφοριων ειναι η προσφορα των προιοντων και υπηρεσιων που διατιθενται απο τους παροχεις σε ολες τις περιοχες που συνδεονται με τη τουριστικη βιομηχανια. Καθε μια ομαδα απο τους παροχεις υπηρεσιων εχει τη δικη της οθονη με κατηγοριες, οι οποιες παρουσιαζουν τους συνδυασμους των των προσφορων τους και τα ειδικα χαρακτηριστικα των υπηρεσιων τους.

7,4,2 Κρατηση

Η κεντρικη λειτουργια των συστηματων κρατησης και κυριος λογος αναπτυξης τους ειναι οι προσφερομενες υπηρεσιες κρατησης στην τουριστικη βιομηχανια. Μια Passenger Name Record (PNR) ή αλλιως ενας κωδικος κρατησης δημιουργειται για καθε επιβατη ή μια ομαδα επιβατων. Αυτες οι εγγραφες περιεχουν ολα τα στοιχεια που αφορουν τον πελατη. Την ιδια στιγμη αυτη η πληροφορια μεταφερεται στο εσωτερικο συστημα της εταιρειας στην οποια αφορα η κρατηση. Με αυτο τον τροπο εχουν ολες τις προσφατες πληροφοριες για την διαθεσιμοτητα σε καθε χρονικη στιγμη και μπορουν να τις χρησιμοποιησου ως βαση για νεες προσφορες.

7,4,3 Υπολογισμος ναυλου και εκδοση εισιτηριου

Για τις πτησεις , πολλαπλες τιμες προσφερονται που ειναιδιαφορετικες και εξαρτονται απο την κατηγορια της θεσης, την ημερα διαδρομης, την ημερα που εγινε η κρατηση, τη διαδρομη κα την διαρκεια των στασεων. Αυτο σημαινει πρακτικα οτι καθε ναυλος χρειαζεται να υπολογισθει μοναδικα. Επιπροσθτως οι τιμες μπορει να αλλαζουν καθημερινα. Για την εκδοση εισιτηριου, οι ταξιδιωτικοι πρακτορες λαμβανουν εναν σαθερο αριθμο μηχανογραφημενων εντυπων τα οποια μπορουν να χρησιμοποιησουν επειτα απο εγκριση του αντιστοιχου παροχεα υπηρεσιων.

7.4.4 επιπροσθετες υπηρεσιες

Από τον αυξανομενο ανταγωνισμο στην αγορα οι διαχειριστες των συστηματων αναγκαζονται να προσφερουν όχι μονο τα τρια βασικα συστατικα ενός συστηματος κρατησεων αλλα και επιπροσθετες υπηρεσιες. Σημερα, ο χρηστης εχει κατευθειαν προσβαση στις βασικες ταξιδιωτικες πληροφοριες και μπορει να βρει επιπλεον πληροφοριες σε όλα τα crs για εκθεσεις εμπορευματων, ρυθμισεις για την θεωρηση διαβατηριων κ.λ.π.. Ακομη, εχουν αναπτυχθει προγραμματα και περιβαλλοντα διασυνδεσης τα οποια διευκολυνουν την διαχειρηση των πληροφοριων από τον τουριστικο πρακτορα. Επισης οι διαδικασιες τιμολογησης και τηρησης λογιστικων βιβλιων, τα πελατολογια και γενικα οι λειτουργιες διαχειρησης εξαρτωνται με αυξανομενο ρυθμο από τα αντιστοιχα crs. Με την παρακινηση των χρηστων εχουν αναπτυχθει τα συστηματα, ετσι ώστε και οι χρηστες χωρις εμπειρια να μπορουν ευκολα να μαθουν πώς να εργαζονται με την διαδικασια κρατησης. Επισης, επειδη σε αυτό το χωρο συνεχως αυξανει ο αριθμος των προσωπικων υπολογιστων που χρησιμοποιουνται, εχουν εισαχθει συγχροανα περιβαλλοντα διαχειρησης χρηστων.

Η εταιρεία παροχής υπηρεσιών πληροφορικής Forthnet από το 1998 υλοποιεί το Data Virtual Private Network, συνδεοντας online τις μεγαλύτερες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες και παρέχοντας τη δυνατότητα σε ένα μεγάλο αριθμό ταξιδιωτικών πρακτορείων να κάνουν κρατήσεις μέσω του δικτύου.

Με τη χρήση του δικτύου της Forthnet, τα πρακτορεία συνδέονται online με τα συστήματα κρατήσεων των εταιρειών: Minoan Lines, Agapitos Express Ferries, Arcadia Lines, Agapitos Lines, Κοινοπραξία Κυκλαδών, ANEK Lines, Suprfast Ferries, G.A. Ferries, Strintzis Lines και NEA.

Το δίκτυο ηλεκτρονικών κρατήσεων επιτρέπει την αξιοπιστή εκδότη και κράτηση από κάθε σημείο πώλησης, τερματίζοντας έτσι το πρόβλημα των διπλά κρατημένων θέσεων. Παράλληλα μειώνει το λειτουργικό κόστος των πρακτορείων που ήταν αναγκασμένα να διαθέτουν ημάντικα ποσά σε τηλεφωνικές συνομιλίες για το κλείσιμο θέσεων. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν πλέον την δυνατότητα να παρακολουθούν και να διαχειρίζονται ευκολότερα τα πλοία τους, καθώς μπορούν ανά πάσα στιγμή να γνωρίζουν το σύνολο των πωλήσεων εισιτηρίων. Υπολογίζεται πως μέσα στο 1999 έγιναν online πάνω από 500.000 κρατήσεις εισιτηρίων, ένα μέγεθος που αντιστοιχεί περίπου στο 5% των συνολικών κρατήσεων.

Η Forthnet αναλαμβάνει την τεχνική μελέτη της σύνδεσης και την εκτίμηση των αναγκών του πελάτη σε χωρητικότητα, την παραγγελία και την παρακολούθηση των μισθωμένων κυκλωμάτων και, τέλος, την προμήθεια του εξοπλισμού, την εγκατάσταση και τη ρύθμιση του δικτύου. Η εφαρμογή έγινε ουσιαστικά καθεστώς μέσα στο 2000, καθώς ένα νέο Π.Δ. επιβάλλει την υποχρεωτική ηλεκτρονική κράτηση εισιτηρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 **ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ**

Όσο ευχάριστη και να είναι η προοπτική ενός ταξιδιού, τόσο δυσάρεστη μπορεί να γίνει η πραγματοποίησή του εάν δεν ληφθούν υπόψη κάποιοι παράμετροι οι οποίοι διευκολύνουν την έκβαση της μετακίνησης ή σε άλλες περιπτώσεις δρουν απαγορευτικά εάν δεν έχουν προβλεφθεί (π.χ έκδοση βίζας, λήξη ισχύος διαβατηρίου). Η πληροφόρηση για αυτές τις παραμέτρους είναι σημαντική και τις περισσότερες φορές, για να μην πούμε όλες, τα τουριστικά γραφεία είναι η καλύτερη πηγή άντλησης πληροφοριών, αφού είναι οι επιχειρήσεις που διοργανώνουν τα πακέτα ταξιδιών και γνωρίζουν πολύ καλύτερα από όλους τους περιορισμούς της τουριστικής μετακίνησης καθώς και άλλες χρήσιμες πληροφορίες που μπορεί να κάνουν τη διαφορά στο ταξίδι μας. Άλλες πηγές σχετικών πληροφοριών μπορεί να είναι οι αεροπορικές εταιρείες, οι πρεσβείες των χωρών που σκοπεύουμε να επισκεφθούμε (π.χ. για έκδοση βίζας), οι φίλοι ή γνωστοί μας που έχουν ήδη (πρόσφατα) επισκεφθεί τους ίδιους προορισμούς. Οι κρατικές υπηρεσίες υγείας ή οι Νομαρχίες μπορούν να μας δώσουν πληροφορίες που σχετίζονται με τις αρμοδιότητές τους (π.χ διαβατήρια, πιστοποιητικά υγείας και εμβόλια).

Σε γενικές γραμμές οι παράμετροι που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από ένα τουριστικό γραφείο κατά τον προγραμματισμό και τη διοργάνωση ενός πακέτου αλλά και από τον ίδιο τον ταξιδιώτη είναι οι εξής:

- Η έκδοση ταξιδιωτικών εγγράφων και
- Η τήρηση των κανόνων υγιεινής

8.1 ΕΚΔΟΣΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

8.1.1 ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ (PASSPORT)



Διαβατήριο είναι το 'επίσημο κυβερνητικό/ κρατικό έγγραφο το οποίο εκδίδεται από τη χώρα της οποίας το άτομο είναι υπήκοος και το οποίο επισήμως πιστοποιεί ότι το άτομο που φέρει αυτό το είναι το ίδιο με το εικονιζόμενο και τα στοιχεία που αναγράφονται ανταποκρίνονται στη νομιμη πραγματικότητα'. Με αυτό το έγγραφο η χώρα που το εκδίδει παραχωρεί στο συγκεκριμένο άτομο το δικαίωμα να ταξιδεύει εκτός της χώρας, να επανέλθει σε αυτήν αλλά επίσης 'ζητά' από τις άλλες χώρες να προστατεύσουν τόσο το δικαίωμα αυτό αλλά και τον ίδιο τον υπήκοο της, κατά τη διάρκεια της επίσκεψής του/της σε αυτές. Τα διαβατήρια περιέχουν συνήθως τη φωτογραφία του κατόχου, υπογραφή, ημερομηνία γέννησης, υπηκοότητα, και μερικές φορές και άλλα μέσα του μεμονωμένου προορισμού. Πολλές χώρες είναι στο στάδιο της ανάπτυξης των βιομετρικών ιδιοτήτων για τα διαβατήριά τους προκειμένου να επιβεβαιωθεί περαιτέρω ότι το πρόσωπο που παρουσιάζει το διαβατήριο είναι ο νόμιμος κάτοχος.

Ένα διαβατήριο είναι συνήθως απαραίτητο για ένα διεθνές ταξίδι, δεδομένου ότι πρέπει κανονικά να παρουσιαστεί στα σύνορα μιας χώρας, αν και υπάρχουν οι συμφωνίες με το οποίο οι πολίτες μερικών χωρών μπορούν να πάνε σε μερικές άλλες χώρες με άλλα έγγραφα. Μπορεί να σφραγιστεί με τις βιζες που εκδίδονται στην είσοδο των χωρών υποδοχής. Μερικές κυβερνήσεις προσπαθούν να ελέγξουν την κυκλοφορία πολιτών άλλων χωρών αλλά και της δικιά τους με την έκδοση των αποκαλούμενων εσωτερικών διαβατηρίων.

Όσον αφορά το διεθνές δίκαιο, ένα διαβατήριο είναι μια άδεια της ασφαλούς συμπεριφοράς, κατά τη διάρκεια ενός πολέμου, αυτός επιτρέπει σε ένα άτομο για να αφήσει ένα πολεμώντας έθνος ή για να εξαλείψει τα

αποτελέσματά του/της από εκείνο το έθνος σε μια άλλη χώρα; επιτρέπει επίσης σε ένα πρόσωπο για να ταξιδεψει από χώρα σε χώρα χωρίς να υπόκειται στη σύλληψη ή τη κράτηση λόγω του πολέμου.

Στο θαλάσσιο νόμο, ένα διαβατήριο είναι ένα έγγραφο που διανέμεται σε ένα ουδέτερο σκάφος από την κυβέρνησή του κατά τη διάρκεια ενός πολέμου που συνεχίζει το ταξίδι με στοιχεία της υπηκοότητας του σκάφους και με προστασία ενάντια στα σκάφη των πολεμώντων εθνών. Περιέχει συνήθως την κατοικία του καπετάνιου ή όνομα του κατοχου και το όνομα, την ιδιοκτησία, την περιγραφή, την χωρητικότητα, και τον προορισμό του σκάφους καθώς επίσης και τη φύση και την ποσότητα του φορτίου και την κυβέρνηση κάτω από την οποία πλέει.

8.1.2 ΤΥΠΟΙ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΩΝ

Κανονικό διαβατήριο. Είναι η πιο συνηθισμένη μορφή του συγκεκριμένου εντύπου και χρησιμοποιείται αυρέως από το μεγαλύτερο αριθμό ταξιδιωτών για την μετακίνηση τους εκτός των συνόρων της χώρας τους.

Ομαδικό διαβατήριο. Είναι η περίπτωση κατά την οποία ένα διαβατήριο παρέχει πιστοποίηση και όλα όσα προβλέπονται από τον ορισμό του, σε παραπάνω από ένα άτομα, τα οποία αναγράφονται μέσα στο έντυπο. Τα άτομα αυτά μπορεί να αποτελούν μια οικογένεια που ταξιδεύει μαζί (η πιο συνηθισμένη περίπτωση), οι δύο συζυγοί χωρίς παιδιά, ένας ενήλικας και ένα παιδί κάτω από κάποια ηλικία χωρίς να υπάρχει απαραίτητα κάποιος συγγενικός σύνδεσμος, είτε μια ομάδα ατόμων που ταξιδεύουν μαζί για κάποιο λόγο. Στην περίπτωση αυτού του τύπου διαβατηρίου κανένα μέλος δεν μπορεί να ταξιδεύει μόνο του διότι χωρίς το ομαδικό διαβατήριο δεν υπάρχει πιστοποίηση νομιμής εισόδου και εξόδου από μια συγκεκριμένη χώρα, αλλά ούτε και των προσωπικών του στοιχείων. Εξαιρεση αποτελεί μόνο το άτομο στο όνομα του οποίου έχει εκδοθεί το διαβατήριο.

Διπλωματικό ή Προξενικό διαβατήριο. Είναι ο τύπος του διαβατηρίου που εκδίδεται για κάποιο διπλωματικό αντιπρόσωπο ώστε να ταξιδεύει εκτός της χώρας. Οι κατεχόντες αυτών των τύπων διαβατηρίων προστατεύονται από τους διεθνείς νόμους περί διπλωματικών αντιπροσωπειών και απολαμβάνουν ιδιαίτερης προσοχής και προτεραιότητας εξυπηρέτησης.

Διαβατήριο ξένων υπηκόων. Αυτός ο τύπος διαβατηρίου εκδίδεται από τις αρχές μιας χώρας για κάποια άτομα τα οποία διαμένουν στη χώρα αλλά δεν έχουν την υπηκοότητα της χώρας αυτής. Σε διαφορετική περίπτωση τα συγκεκριμένα άτομα ταξιδεύουν με το διαβατήριο της χώρας της οποίας είναι υπηκοοί. Για παραδειγμα αένα άτομο μπορεί να μείνει στην Αθήνα αλλά οι γονείς του να είναι υπηκοοί της Γαλλίας. Κατά συνέπεια και ο ίδιος θα είναι Γάλλος υπηκοός και θα ταξιδεύει με γαλλικό διαβατήριο ή θα εκδόσει ένα 'διαβατήριο ξένου υπηκόου'

Παιδικά διαβατήρια. Είναι τα διαβατήρια που εκδίδονται για ανήλικα παιδιά αντι κανονικού διαβατηρίου.

Άλλα επίσημα ή κυβερνητικά διαβατήρια. Είναι τα είδη των εντύπων που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές για συγκεκριμένα άτομα

(κυβερνητικούς ή στρατιωτικούς αντιπροσώπους) τα οποία ταξιδεύουν για συγκεκριμένους λόγους. Τα διαβατήρια αυτά φυσικά δεν είναι για ευρεία χρήση αλλά περιορίζονται για τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιείται η μετακίνηση.

Άλλοι τύποι. Εδώ κατατάσσονται τα διαβατήρια αποστολών του Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού, Ιερατικών αποστολών, Ελευθέρης μετακίνησης τα οποία εκδίδονται όπως ο Ερυθρός Σταυρός Οργανισμός Ενωμένων Εθνών. Επίσης υπάρχουν και τα λεγόμενα παιδικά διαβατήρια τα οποία ταξιδεύουν συνήθως ασυνοδευτά. Αυτά έχουν περισσότερο τη θέση ενός εντύπου πιστοποίησης (ταυτότητας), παρά την πλήρη βαρύτητα του διαβατηρίου.

8.1.3 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η σύγχρονη έννοια ενός multi-journey, multi-destination διαβατηρίου που εκδίδεται μόνο από τη χώρα του κατόχου, χρονολογείται από το μέσο του εικοστού αιώνα. Πριν από αυτό, τα διαβατήρια θα μπορούσαν γενικά να διανεμηθούν από οποιοδήποτε έθνος σε οποιοδήποτε πρόσωπο, αλλά για ένα πολύ περιορισμένο και γενικά για ενιαίο ταξίδι. Κατά αυτόν τον τρόπο τα πρόωρα διαβατήρια είναι πιο παρόμοια με τις σύγχρονες βίζες από, τι με τα σύγχρονα διαβατήρια, των οποίων η αρχική λειτουργία είναι να αποδειχθεί η ταυτότητα και η υπηκοότητα του κατόχου. Έως το 1920 τα διαβατήρια ήταν μια ενιαία σελίδα εγγράφου. Το σύγχρονο διαβατήριο ύφους βιβλιάριων δημιουργήθηκε ως εμπορικό προϊόν στην Αγγλία, σαν σακούλα δέρματος που περιείχε ένα βιβλιάριο για τα γραμματόσημα εισόδων και εξόδων, και μια μικρή τσέπη για το διαβατήριο. Το σχέδιο αντιγράφηκε από τη βρετανική κυβέρνηση μερικά έτη αργότερα.

Ο όρος διαβατήριο πιθανότατα προέρχεται όχι από τους θαλάσσιους λιμένες, αλλά από τα μεσαιωνικά έγγραφα που απαιτούνταν για να περάσουν μέσω της πύλης των τοίχων πόλεων. Στη μεσαιωνική Ευρώπη τέτοια έγγραφα θα μπορούσαν να διανεμηθούν σε οποιοδήποτε ταξιδιώτη από τις τοπικές αρχές και περιείχαν γενικά έναν κατάλογο κωμοπόλεων και πόλεων μέσω των οποίων ο κάτοχος επιτρεπόταν να περάσει. Αυτό το σύστημα που συνεχίζεται στη Γαλλία, παραδείγματος χάριν, μέχρι το 1860s. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου τα διαβατήρια συχνά δεν απαιτήθηκαν για το ταξίδι στους θαλάσσιους λιμένες, όποιοι θεωρήθηκαν ανοικτά σημεία εμπορικών συναλλαγών, αλλά απαιτήθηκε για να ταξιδέψει κάποιος από τους λιμένες στις εσωτερικές πόλεις. Στα πιο σύγχρονα διαβατήρια συχνά, αλλά όχι πάντα, περιεχόνταν μια φυσική περιγραφή του κατόχου, με τις φωτογραφίες να προστίθενται μόνο στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα.

Μετά από τους παγκόσμιους πολέμους, την ένωση των εθνών, και αργότερα τα Ηνωμένα Έθνη και το ICAO, δόθηκαν οδηγίες τυποποίησης για το σχεδιάγραμμα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των διαβατηρίων. Αυτές οι οδηγίες έχουν διαμορφώσει κατά ένα μεγάλο μέρος το σύγχρονο διαβατήριο.

Τα τελευταία χρόνια έχει υπάρξει ένα ενδιαφέρον για την εισαγωγή των βιομετρικών πληροφοριών στα διαβατήρια για να βελτιωθεί η ασφάλεια ταυτότητας που είναι αυτή τη στιγμή αμφισβητήσιμο εάν τέτοια τεχνολογία

αναπτύσσεται αρκετά για αυτόν τον στόχο. Οι ΗΠΑ, παραδείγματος χάριν, έχουν καθυστερήσει δύο φορές την εισαγωγή αυτής της τεχνολογίας λόγω των φτωχών αποτελεσμάτων αξιοπιστίας.

8.1.4 ΠΡΟΤΥΠΑ

A) Τεχνικά χαρακτηριστικά

Τα διαβατήρια έχουν ένα τυποποιημένο σχήμα. Αρχίζουν με μια κάλυψη που προσδιορίζει τη χώρα έκδοσης, κατόπιν έχει μια σελίδα τίτλου που ονομάζει επίσης τη χώρα, ακολουθούμενος από τις σελίδες που δίνουν τις πληροφορίες για το φορέα και την εκδίδουσα αρχή. Κατόπιν διάφορες κενές σελίδες δίνονται για τις ξένες χώρες ώστε να επισυνάψουν τις θεωρήσεις, ή να σφραγίσουν το διαβατήριο στην είσοδο ή την έξοδο. Τα διαβατήρια αριθμούνται από την εκδίδουσα αρχή.

Τα διαβατήρια χρησιμοποιούνταν για να φέρουν τις πληροφορίες (επώνυμο, λαμβάνοντας υπόψη τα ονόματα, ημερομηνία γέννησης, τόπος γέννησης, κ.λπ.) μόνο με κειμενική μορφή. Τα τελευταία χρόνια, εντούτοις, τα διαβατήρια που εκδίδονται από πολλές χώρες έχουν γίνει πιο σύνθετα.

Τα αναγνώσιμα από μηχανή διαβατήρια έχουν μια τυποποιημένη παρουσίαση, μερικές από τις πληροφορίες που γράφονταν παλιότερα με κειμενική μορφή τώρα γράφονται ως σειρές των αλφανουμερικών χαρακτήρων, τυπωμένες κατά τρόπο κατάλληλο για οπτική αναγνώριση, που είναι ανάγνωση από μια μηχανή. Αυτό επιτρέπει στους ελεγκτές συνόρων και άλλους πράκτορες επιβολής νόμου να επεξεργαστούν τέτοια διαβατήρια γρήγορα, χωρίς να πρέπει να εισαχθούν οι πληροφορίες χειρογραφα-για παραδειγμα, προκειμένου να ελέγξει σε μια βάση δεδομένων εάν το διαβατήριο δεν κλάπηκε, ή εάν ο κάτοχος του διαβατηρίου δεν είναι εγκληματίας, ή για να καταγράψουν την κυκλοφορία των αλλοδαπών.

Τα βιομετρικά διαβατήρια με τσιπ RFID θα φέρουν τις συμπληρωματικές πληροφορίες για το φορέα, σε μια κωδικοποιημένη μορφή.

B) Γλώσσες

Το 1920 η Διεθνής Διάσκεψη Διαβατηριων και Τελωνειακων διατυπώσεων αποφασισε ότι τα διαβατήρια θα εκδίδονται στα γαλλικά και τουλάχιστον μια άλλη γλώσσα, εν τούτοις πολλές χώρες, ιδιαίτερα στην Ασία, εκδίδουν διαβατήρια στα αγγλικά και στη γλώσσα της χώρας έκδοσης. Το Βέλγιο επιτρέπει στους πολίτες του να επιλέξουν όποια από τις τρεις επίσημες γλώσσες επιθυμούν (Ολλανδικά, Γαλλικά, ή Γερμανικά) να εμφανιστεί πρώτη στο διαβατήριο του ατόμου. Τα διαβατήρια που εκδίδονται από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντέχουν όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα διαβατήρια των Ηνωμένων Πολιτειων εκδιδονταν καποτε μονο στα αγγλικά και στα γαλλικά, ομως μετα την κυβερνηση Κλιντον εκδιδονται στα αγγλικά, στα γαλλικά, και στα ισπανικά.

Τα σοβιετικά διαβατήρια τυπώθηκαν μόνο στα ρωσικά και γαλλικά, αν και η ΕΣΣΔ ήταν χώρα πολλών γλωσσών. Αυτό οφειλόταν στο γεγονός ότι τα

ρωσικά υποδείχθηκαν ως γλώσσα της διεθνούς επικοινωνίας, βάζοντας τις άλλες γλώσσες της ένωσης σε μειονεκτική θέση.

Γ) Κοινά σχέδια διαβατηρίων

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ίσως οι πιο γνωστές χώρες που έχουν κοινό σχήμα για τα διαβατήριά τους. Τα διαβατήρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν τυποποιησει τα σχεδιαγράμματα και τα σχέδια τους, αν και η σελίδα φωτογραφιών μπορεί να είναι στο μπροστινό ή στο πίσω μέρος του βιβλιάριου. Οι μικρές διαφορές στο σχέδιο προσδιορίζουν ποιο κράτος μέλος είναι ο εκδότης. Τα συνηθισμένα διαβατήρια της ΕΕ είναι κόκκινα, με τις λέξεις „Ευρωπαϊκή Ένωση” γραμμένες στο μπροστινό μέρος και στην εθνική γλώσσα της εκαστοτε χώρας. Από κάτω γραφεται το επίσημο όνομα της χώρας, και κάτω από αυτό μπαίνει η εθνική σφραγίδα. Τέλος στο κάτω μέρος της σελίδας αναγραφεται η λέξη 'διαβατηριο' και πάλι στην επίσημη γλώσσα της χώρας όπου εκδίδεται. Η Μάλτα ήταν η πρώτη χώρα των νέων κρατών της ΕΕ από την κεντρική Ευρώπη και τη Μεσόγειο που εξέδωσε διαβατήρια της ΕΕ. Η Εσθονία άρχισε να τα εκδίδει τον Ιούλιο του 2005. Άλλες χώρες όπως η Πολωνία, η Λετονία και η Κύπρος είναι πιθανό να ακολουθήσουν στα επόμενα έτη.

Η κοινότητα Καραϊβικής άρχισε πρόσφατα να εκδίδει διαβατήρια με κοινό σχέδιο, κοινό σύμβολο το σύμβολο του Caricom μαζί με την εθνική σφραγίδα και το επίσημο όνομα του κράτους μέλους στις επίσημες γλώσσες του. Το πρώτο κράτος μέλος που εξέδωσε διαβατήρια Caricom είναι το Suriname, για να ακολουθηθούν από τα Saint Vicent, Grenadines, Guyana, Antigua και Barbuda καθώς και άλλα κράτη.

Η δήλωση που υιοθετείται στο Περού για την ίδρυση της νότιας αμερικανικής Κοινότητας επεσήμανε την πρόθεση να καθιερωθεί ένα κοινό διαβατήριο αλλά αυτό μάλλον θα αργήσει να υλοποιηθεί. Ήδη, μερικά κράτη μέλη της περιφερειακής υποομάδας ταξινόμησης όπως το Mercosur και η κοινοτητα των Άνδεων εκδίδουν τα διαβατήρια που φέρουν την επίσημη επωνυμία και τη σφραγίδα τους μαζί με το όνομα της περιφερειακής ομαδοποίησής τους. Τα κράτη μέλη της κοινοτητας των Άνδεων έχουν συμφωνήσει να διατυπώσουν στα νέα τους διαβατήρια το επίσημο όνομα του περιφερειακού σώματος στα ισπανικά μέχρι τις Ιανουαρίου 2005, αν και τα προηγουμένως εθνικά διαβατήρια θα ισχύσουν μέχρι την ημερομηνία λήξεως τους.

8.1.5 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Αν και οι περισσότερες χώρες αναγνωρίζουν τα διαβατήρια των περισσότερων άλλων χωρών, υπάρχουν διάφορες εξαιρέσεις. Γενικά αυτές οι εξαιρέσεις οφείλονται στις περιστάσεις όπου μια χώρα δεν αναγνωρίζει τη

διοίκηση ενός άλλου εδάφους ως κυρίαρχο κράτος. Μερικές χώρες αρνούνται επίσης να δεχτούν τα διαβατήρια που οι κατοχοί τους δεν αντέχουν οικονομικά να ζήσουν στη χώρα τους.

Οι περισσότερες χώρες κάνουν πολιτική το να μην δεχονται τα διαβατήρια που εκδίδονται από τις αρχές που δεν αναγνωρίζουν ως κράτη. Οι συνηθισμένες εξαιρέσεις αφορούν σε πρόσωπα που συμμετέχουν στη διαπραγμάτευση μεταξύ των αρχών (διπλωματικές συζητήσεις) και εκείνους που προσφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια. Οι μόνιμες εξαιρέσεις περιλαμβάνουν τα διαβατήρια που εκδίδονται από τις διοικητικές αρχές του Χογκ Κογκ και του Μακάο της Κίνας. Στη Βραζιλία, οι πολίτες τέτοιων χωρών πρέπει να υποβάλουν αίτηση για βραζιλιάνικο *laissez-passer*, ένα τύπος ταξιδιωτικού εγγράφου που επιτρέπει μόνο μια ενιαία είσοδο μέσα σε τη χώρα έκδοσης.

Στις περισσότερες χώρες, το διαβατήριο (μερικές φορές συμπεριλαμβανομένων και των πλαστών) είναι κρατική ιδιοκτησία που μπορεί να αποσυρθεί οποιαδήποτε στιγμή. Σε μερικές χώρες οι εκτελεστικές αρχές μπορούν να ακυρώσουν ένα διαβατήριο, αν και τέτοιες περιπτώσεις μπορούν να υπόκεινται στη δικαστική αναθεώρηση. Η δικαστική απόφαση μπορεί να απαιτηθεί για άλλες χώρες. Για παράδειγμα, ένα άτομο πρέπει προσωρινά να παραδώσει το διαβατήριό του εάν θέτει κίνδυνο πτήσης.

Μερικές χώρες επιβάλλουν τις ιδιαίτερες πολιτικές και ιδεολογικές απαιτήσεις ή τις απαγορεύσεις στους υποψηφίους διαβατηρίων, στην έκδοση των διαβατηρίων, και ίσως στις βίζες εξόδου, μόνο σε εκείνους που καλύπτουν εκείνες τις απαιτήσεις.

8.1.6 Διεθνές ταξίδι χωρίς διαβατήρια

Σε ορισμένες περιπτώσεις το ταξίδι μεταξύ των χωρών μπορεί να γίνει χωρίς παρουσίαση διαβατηρίου. Αυτές οι περιπτώσεις περιλαμβάνουν:

A) Αμοιβαίες συμφωνίες

Μερικές χώρες έχουν αμοιβαίες συμφωνίες έτσι ώστε να μην απαιτείται βίζα υπό ορισμένους όρους, π.χ όταν η επίσκεψη είναι για τουρισμό και για μικρή σχετικά την περίοδο.

Μερικές χώρες έχουν συμφωνίες που επιτρέπουν διασυνοριακό περασμα χωρίς διαβατήρια. Τα παραδείγματα περιλαμβάνουν:

- Το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία. Οι πολίτες της Αγγλίας και της Ιρλανδίας δεν χρειάζονται κανένα διαβατήριο για να ταξιδέψουν μεταξύ των δύο χωρών. Εντούτοις, η ιρλανδική κυβέρνηση από το 1997 έχει απαιτήσει μια μορφή φωτογραφικού προσδιορισμού.

- Τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά και το Μεξικό αν και μετά από μια πρόσφατη ανακοίνωση, όλα τα πρόσωπα που εισέρχονται στις ΗΠΑ συμπεριλαμβανομένων και των πολιτών των ΗΠΑ, θα απαιτηθεί να έχουν ένα διαβατήριο, ακόμη και από τον Καναδά και το Μεξικό. Αυτό το μετρο θα αρχίσει να εφαρμόζεται στις 31 Δεκεμβρίου 2006 για το

ταξίδι απο αέρα και θάλασσα. Στις 31 Δεκεμβρίου 2007 η απαίτηση διαβατηρίων θα επεκταθεί επίσης σε όλες τις διασταυρώσεις συνόρων εδάφους. Η κυβέρνηση του Καναδα απαντησε σε αυτο το μετρο δηλονοντας πως οι πολιτες των ΗΠΑ θα χρειαζονται διαβατηριο για την εισοδο τους στο Καναδα.

- Τις Σκανδιναβικές χώρες, δηλαδή Δανία, Φινλανδία, Ισλανδία, Νορβηγία και Σουηδία, συμπεριλαμβανομένων των Νήσων Φαρόι και την Γριλανδία.

- Τους Λιβανέζους πολίτες που πηγαίνουν στη Συρία και δεν απαιτείται να φερουν μαζί τους διαβατήριο εάν έχουν τη λιβανέζικη ταυτότητα τους. Ομοίως, οι υπήκοοι της Συρίας δεν απαιτείται να έχουν διαβατήριο για να εισαχθούν στο Λιβανο, αρκει να έχουν τη συριακη ταυτότητα τους.

- Η Ινδία και το Νεπαλ δεν απαιτούν διαβατήριο για να ταξιδεψουν οι πολιτες τους απο τη μια χωρα στην αλλη. Εντούτοις κάποιος προσδιορισμός απαιτείται για να διασχίσει τα σύνορα.

- Η Κροατία δεν απαιτεί διαβατήριο για τους πολίτες Βοσνίας-Ερζεγοβίνης που έχουν μια βοσνιακή κάρτα ταυτότητας. Έτσι και η Βοσνία-Ερζεγοβίνη δεν απαιτεί απο τους κροατες πολίτες να έχουν ένα διαβατήριο παρα μόνο μια κροατική ταυτότητα.

Πολλοί λατινοαμερικάνικοι υπήκοοι μπορούν να ταξιδεψουν μέσα στις αντίστοιχες περιφερειακές οικονομικές ζώνες τους, όπως το Mercosur που περιλαμβάνει τη Βραζιλία, την Αργεντινή, την Παραγουάη, την Ουρουγουάη και η κοινοτητα των Άνδεων περιλαμβάνει τη Βολιβία, το Περού, τον Ισημερινό, τη Κολομβία, τη Βενεζουέλα ή σε μια διμερή βάση (πχ αναμεσα στη Χιλη και το Περου) χωρίς διαβατήρια, παρουσιάζοντας αντ' αυτού τις εθνικές κάρτες προσδιορισμού τους ή τις κάρτες εγγραφής ψηφοφόρων για μια περιορισμένη περίοδο. Συχνά αυτό το ταξίδι πρέπει να γίνει δια ξηράς παρά αεροπορικώς. Υπάρχουν σχέδια για να επεκταθουν αυτά τα δικαιώματα την σε όλη Νότια Αμερική.

B) ΕΕ, ΕΟΚ, και τα μελη της Συνθηκης Schengen

Οι πολιτες της ΕΟΚ απολαμβάνουν την ελευθερια του να ταξιδεουν και να δουλευουν σε οποιαδηποτε χωρα μελος της ΕΕ χωρις διαβατηριο ή βιζα, αν και οι παροδικές διαθέσεις μπορούν να περιορίσουν τα δικαιώματα των πολιτών των νέων μελών στην εργασία σε άλλες χώρες.

Επιπλέον, οι χώρες που έχουν υπογράψει και έχουν εφαρμόσει τη συνθήκη Schengen εφαρμόζουν τους ελέγχους συνόρων η μια μεταξύ της άλλης, εκτός αν οι εξαιρετικές περιστάσεις ισχύουν.

Σαν συνεπεία των ανωτέρω, για παράδειγμα, ένας γαλλος πολίτης μπορεί ταξιδεψει στο Ηνωμένο Βασίλειο, ή σε άλλο έθνος της ΕΟΚ, και έπειτα

ελεύθερα να εργασθει σε εκείνη την χώρα. Εντούτοις, δεδομένου ότι η Αγγλία δεν έχει υπογράψει τη συνθήκη Schengen, θα πρέπει να φέρει τουλάχιστον μια εθνική κάρτα ταυτότητας, η οποία θα ελεγχθει στα συνορα. Απο την άλλη πλευρα, εάν και όταν εφαρμόσει η Ελβετία τη συνθήκη Schengen, ο γαλλος πολίτης θα είναι σε θέση να ταξιδεψει στην Ελβετία χωρίς παύση στα σύνορα, αλλά δεν θα είναι σε θέση να εργαστεί ελεύθερα σε εκείνη την χώρα χωρίς έγκριση, δεδομένου ότι δεν είναι μέλος της ΕΟΚ. Επιπλεον, οι περισσότερες Ευρωπαϊκες χωρες απαιτουν απο ολους του πολιτες της Ελβετίας να φερουν μαζί τους, τουλαχιστον ταυτοτητα ή διαβατηριο. Ετσι, ενω η Ελβετια δεν ελεγει τους γαλλους πολιτες στα συνορα, ισως χρειαστει να δειξουν την ταυτοτητα τους σε ορισμενες περιπτωσεις μεσα στη χωρα.

Γ) ΠΡΟΣΦΥΓΕΣ ΚΑΙ ΑΝΕΥ ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΟΣ ΠΡΟΣΩΠΑ

Τα άνευ υπηκοότητας πρόσωπα ταξιδεύουν γενικά διεθνώς με έγγραφα διέλευσης που εκδίδονται από τα Ηνωμένα Έθνη υπό τον όρο της Συνθήκης του 1951 σχετικά με τη θέση των προσφύγων. Αυτα γίνονται αποδεκτα αντί των διαβατηρίων από τις περισσότερες κυβερνήσεις. Ομοίως, οι προσφυγες και αιτούντες άσυλο συχνά ταξιδεουν στο πλαίσιο μιας μη εθνικής προσωρινής τεκμηρίωσης, παρά το διαβατήριο της χώρας από την οποία φεύγουν.

Δ) Η ΠΟΛΗ ΒΑΤΙΚΑΝΟΥ

Η πόλη Βατικάνου δεν έχει κανέναν επίσημο έλεγχο μετανάστευσης. Δεδομένου ότι η μόνη είσοδος στη μικροσκοπική χώρα είναι χερσαία από την Ιταλία, οι απαιτήσεις μετανάστευσης της πόλης Βατικάνου είναι οι ίδιες με εκείνες της Ιταλίας. Εντούτοις, διασχίζοντας τα σύνορα στην πόλη Βατικάνου οι πολίτες είναι πλέον εκτεθειμένοι στο νόμο Βατικάνου και όχι στον Ιταλικό.

8.1.7 ΕΚΔΟΣΗ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ

Όσον αφορά στη χώρα μας, για όλες τις χώρες εκτός Ευρώπης, είναι απαραίτητο να έχουμε διαβατήριο με ισχύ μεγαλύτερη των 6 μηνών και βίζα για τη είσοδο μας στη χώρα προορισμού. Αρμοδια αρχή για την εκδοση διαβατηρίων από την 1^η Ιανουαρίου 2006 είναι η Ελληνική Αστυνομία.

Για τη εκδοση διαβατηριου χρειαζονται :

1. Αιτηση εκδοσης διαβατηριου που διατιθεται στα γραφεια υποδοχης αιτησεων
2. Μια προσφατη εγχρωμη ψηφιακη φωτογραφια 4*6 εκ. Συγκεκριμενων τεχνικων προδιαγραφων
3. Παραβολα :

- ο Παραβολο τελων εκδοσης, για διαβατηριο πενταετους διαρκειας παραβολο ονομαστικης αξιας 22 ευρω + 20% ΟΓΑ =συνολικη αξια 26,40 ευρω.

- ο Για τα υπολοιπα διαβατηρια, για καθε χρονο ισχυος ονομαστικη αξια 4 ευρω +20% ΟΓΑ=συνολικη αξια 4,80 ευρω κατ' ετος.

- ο Παραβολο βιβλιαριου 25 ευρω.

- ο Ταχυδρομικα τελη τα οποια καθοριστηκαν τον Ιουνιο του 2006. το πρωτο εξαμηνο δεν θα υπαρχουν ταχυδρομικα τελη.

4. Φωτοαντιγραφο δυο οψεων του δελτιου αστυνομικης ταυτοτητας

5. Υπευθυνη δηλωση οπου ο ενδιαφερομενος αναφερεται:

- ο Αν εχει καταδικαστει τελεσιδικα για πλαστογραφια, ψευδη καταθεση ή ψευδη δηλωση σχετικα με τα δικαιολογητικα που απαιτουνται για την εκδοση διαβατηριου.

- ο Αν εκκρεμουν σε βαρος του ποινικες διωξεις ή εχει παραπεμφθει σε δικη για τα παραπανω αδικηματα.

- ο Αν εχει κυρηχθει ανυποτακτος ή λιποτακτης.

- ο Αν εκκρεμει σε βαρος του απαγορευση εξοδου απο τη χωρα.

8.2 ΑΛΛΑ ΕΝΤΥΠΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΑΝΤΙ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ

Εντυπα που μποπει να χρησιμοποιηθουν αντι του διαβατηριου για την πιστοποιηση του μετακινουμενου αλλα και για την ελευθερη εισοδο του σε μια χωρα ειναι τα παρακατω:

- ο Η αστυνομικη ταυτοτητα.
- ο Πιστιποιητικα ταυτοτητος.
- ο Εντυπα πιστοποιησης μεταναστων.
- ο Στρατιωτικες ταυτοτητες.
- ο Αλλα εγγραφα πιστοποιησης ταξιδιου.
- ο Αρχεια και πιστοποιητικα μετακινησης ομαδων ναυτικων.

Βεβαια θα πρεπει να τονισουμε οτι καθε χωρα εχει, οπως ειδαμε παραπανω τους δικους της κανονισμους που διεπουν την μετακινηση ατομων προς και απο αυτη και ενα εντυπο που μπορει να ειναι αποδεκτο ως επαρκη πιστοποιηση ταυτοτητας σε καποια χωρα να μην γινεται αποδεκτη σε καποια αλλη.

8.3 ΒΙΖΑ(VISA)

Μια βιζα ειναι ενα εγγραφο που εκδιδεται απο μια χωρα που δινει μια ορισμενη μεμονωμενη αδεια ζητοντας τυπικα να μπει ενας πολιτης της σε μια

αλλη χώρα κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου και για ορισμένους σκοπούς. Οι περισσότερες χώρες απαιτούν την κατοχή μιας έγκυρης βίζας ως όρο της εισόδου για τους αλλοδαπούς, εν τούτοις υπάρχουν τα σχέδια απαλλαγής. Οι βίζες είναι χαρακτηριστικά σφραγισμένες ή συνημμένες στο διαβατήριο του παραλήπτη.

Οι βίζες επιδιώκουν την άδεια να εισέλθει ή να εξέλθει σε μια χώρα, ένας πολίτης. Αυτή η επίσημη άδεια χορηγείται χαρακτηριστικά με τη σφράγιση της θεώρησης και, σε μερικές περιπτώσεις, με την παροχή ενός πρόσθετου εγγράφου ως απόδεικτικό στοιχείο.

Μερικές χώρες απαιτούν οι πολίτες τους να έχουν μια προσθετη βίζα, την **βίζα εξόδου**, έτσι ώστε να μπορούν να βγαιουν από την χώρα τους.

8.3.1 ΤΥΠΟΙ ΒΙΖΑΣ

➤ Βίζα επισκεπτών

- Τουριστική βίζα

Αυτο το είδος έχει τη μορφή σφραγίδας επάνω στο διαβατήριο και εκδίδεται σε περιπτώσεις που κάποιος τουρίστας θέλει να επισκεφθεί κάποια χώρα για αναψυχή και γενικότερα για λόγο που δεν προϋποθέτει μεγάλη χρονική παραμονή. Όπως ήδη προαναφερθηκε βίζα έχει συγκεκριμένη χρονική ισχύ και για μια μόνο επίσκεψη η οποία πρέπει να πραγματοποιηθεί μέσα σε αυτό το χρονικό πλαίσιο. Από τη στιγμή που θα χρησιμοποιηθεί παύει να ισχύει. Αυτό μπορεί να γίνει με την εισοδο ή με την εξοδο από τη χώρα προορισμού. Έτσι υπάρχουν οι βίζες εισόδου ή εξόδου, και οι βίζες επανεισόδου για τις χώρες που απαιτούν ένα τέτοιο πιστοποιητικό για να επιτρέψουν την επανεισοδο ενός κατοίκου της χώρας στην χώρα προελευσης μετά από ένα ταξίδι. Ο τελευταίος τύπος ισχύει τις περισσότερες φορές για μόνιμους κατοίκους μιας χώρας οι οποίοι δεν είναι υπήκοοι αυτής.

- Επαγγελματική βίζα

Είναι η βίζα που απαιτείται για όλους όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικό λόγο. Πρέπει να συνοδεύεται, όπως προαναφέρθηκε, από κάποια επιστολή από την εταιρεία που ανήκει ο ταξιδιώτης και στην οποία να αναφέρεται αναλυτικά ο λόγος και η φύση του ταξιδιού. Σε ορισμένες περιπτώσεις η βίζα δίνεται μόνο εάν η επιστολή συνοδεύεται και από μια επιστολή των αρχών της χώρας προορισμού, ειδικά εάν η επίσκεψη στη χώρα προϋποθέτει επαφές με κυβερνητικά κλιμακία.

Οι επαγγελματίες που ταξιδεύουν σε κάποια ξένη χώρα, μπορούν επίσης να εκδώσουν τουριστική βίζα αρκεί να δηλώσουν ότι δε θα πληρώνονται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στη χώρα προορισμού.

- Βίζα Πολλαπλών Επίσκεψεων

Αυτό το είδος βίζας δίνει το δικαίωμα στον επισκεπτή να κάνει πολλές επισκεψεις σε μια συγκεκριμένη χώρα. Μερικές από αυτές τις βίζες ειδικού τύπου μπορεί να ισχύουν για απεριόριστο χρόνο και άλλες για κάποια συγκεκριμένη περίοδο που προσδιορίζεται σε κάθε περίπτωση. Για παράδειγμα

υπαρχει τετοιου τυπου βιζα για τις Η.Π.Α. η οποια εχει απεριοριστη ισχυ ακομα και αν το διαβατηριο εχει ληξει.

Σε αυτην την περιπτωση οι ταξιδιωτες εχουν μαζι τους το ληγμενο διαβατηριο, το οποιο εμπεριεχει τη βιζα και το νεο που τους επιτρεπει να ταξιδεψουν.

- Βιζα σπουδαστων

Αυτός ο τύπος θεώρησης επιτρέπει στον κάτοχό του να μελετήσει σε ένα όργανο της υψηλότερης εκμάθησης στη χώρα του εκδότη.

- Διπλωματική βιζα

Η οποια παρέχει διπλωματική θέση στον κάτοχό του και είναι κανονικά διαθέσιμη μονο στους φορείς των διπλωματικών διαβατηρίων.

- βιζα δημοσιογράφων

την οποια μερικές χώρες απαιτούν απο ανθρώπους του συγκεκριμενου επάγγελματος ετσι ωστε να μπορεσουν να ταξιδεψουν για να οργανωσουν την αποστολη τους. Οι χωρες που επιμένουν σε αυτό το νομο περιλαμβάνουν την Κούβα, το Ιράν, τη Βορρεια Κορεα, τη Σαουδική Αραβία και τη Ζιμπάπουε.

- Βιζα μεταναστων

Η οποια εκδιδεται για αυτους που προκειται να μεταναστευσουν σε μια χωρα.

Συνηθως εκδιδονται για ταξιδια one way, καθως ο κατοχος της –και αυτο εξαρταται απο τη χωρα- θα εκδοσει αργοτερα μια καρτα αδειας παραμονης στη χωρα που θα του επιτρεπει εισοδο και εξοδο στην χωρα αυτη.

➤ **BIZA TRANSIT**

Ειναι το ειδος βιζας το οποιο εκδιδεται για επισκεπτες οι οποιοι απλα επισκεπονται μια χωρα για λιγες ωρες ως ενδιαμεσο σταθμο προς τον τελικο τους προορισμο. Οι κανονισμοι για αυτον τον τυπο βιζας ποικιλουν και καποιες χωρες ειναι πολυ αυστηρες στην τηρηση τους. Για παραδειγμα εαν οι ταξιδιωτες εχουν εκδοσει μια τετοιου ειδους βιζα και η πτηση τους καθυστερησει ή ακυρωθει, με αποτελεσμα να πρεπει να μεινουν επιπλεον του χρονου που καλυπτει η βιζα στη συγκεκριμενη χωρα, υποκεινται σε αυστηρο περιορισμο απο τις αρμοδιες αρχες του αεροδρομιου. Αυτό βεβαια εχει ως αποτελεσμα τη μεγαλη ταλαιπωρια του ταξιδιωτη.

8.3.2 ΕΚΔΟΣΗ ΒΙΖΑΣ

Η εκδοση βίζας, αναλογα με τη χώρα προελευσης αλλα και προορισμου, μπορεί να είναι απλη ή και περισσότερο πολυπλοκη διαδικασια.υπαρχουν χωρες οι οποιες ακολουθουν πολυ αυστηρους κανονες οσον αφορα την παραχωρηση αδειας επισκεψης και αλλες που είναι πιο ελαστικες. Αποκταται με αιτηση του ενδιαφερομενου στην Πρεσβεια ή στο Προξενειο της χωρας προορισμου και σε γενικες γραμμες η διαδικασια είναι παρομια για ολες τις χωρες. Ετσι τα απαιριτητα δικαιολογητικα που απαιτουνται είναι:

- Διαβατηριο, το οποίο να θέλει τουλαχιστον 6 μηνες για να ληξει.
- Επαρκη αποδειξη ότι ο επισκεπτης έχει καθαρη προθεση να εγκαταλειψει τη χώρα προορισμου, αφού ληξει η υποχρεωση, (ή οι διακοπες) για την οποία έχει επισκεφθει τη χώρα. Πολλες φορές απαιτείται μια φορολογικη ενημεροτητα του ετουντα ώστε να αποδεικνυεται ότι έχει ένα οικονομικο υποβαθρο το οποίο μπορεί να τον καλυψει κατα τη διαρκει παραμονης του και αποτελεί λογο επιστροφης στηχώρα του.
- Πιστιποικτικα υγειας, εαν αυτα είναι απαιριτητα για τη χώρα προορισμου.
- Επισημη προσκληση απο την εταιρεια ή την επιχειρηση εαν το ταξιδι είναι επαγγελματικo, ή απο καποιο αλλο προσωπο, ιδίως σε χωρες με αυστηρους κανονισμους.

8.4 ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

• Αδεια οδήγησης

Σε ορισμένες περιοχές, η ενοικίαση αυτοκινήτου μπορεί να είναι ο καλύτερος τρόπος για να μετακινηθείτε γρήγορα και άνετα, ενώ σε άλλες χώρες ούτε που θα διανοηθείτε να μπειτε σε αυτοκίνητο χωρίς ντόπιο οδηγό.

Πριν βάλετε την άδεια οδήγησης στο σακίδιο σας, πληροφορηθείτε αν πράγματι στη χώρα προορισμού σας είναι σκόπιμο να νοικιάσετε ιδιωτικό αυτοκίνητο, αν επιτρέπεται από τους νόμους της χώρας, αν προβλέπεται κάτι τέτοιο από το γενικότερο πλάνο του ταξιδιού σας και αν μπορείτε να αντεπεξέλθετε στις κυκλοφοριακές συνθήκες. Υπάρχουν πολλές χώρες (όπως π.χ. η Ινδία) που μπορεί να αποδειχθούν ο χειρότερος εφιάλης του μέσου οδηγού). Τη διεθνή άδεια οδήγησης που εκδίδει η ΕΛΠΑ, δεν θα την αμφισβητήσει καμία ξένη αρχή, αντίθετα αν έχετε μόνο την εθνική άδεια οδήγησης, μπορεί να πληρώσετε βαριά πρόστιμα για παράνομη οδήγηση. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να ενημερωθείτε ανάλογα με τη χώρα προορισμού αν επιτρέπεται η οδήγηση σε ξένους και αν απαιτείται διεθνή ή εθνική άδεια οδήγησης.

- **Άλλα χρήσιμα έγγραφα και αντίγραφα ασφαλείας**

Όταν ταξιδεύετε, καλό είναι να έχετε μαζί σας φωτοτυπίες από σημαντικά έγγραφα, που θα χρειαστείτε σε περίπτωση ανάγκης. Μάλιστα, συνιστούμε αν ταξιδεύετε με τον/τη σύντροφό σας, ο καθένας σας να έχει μια πλήρη σειρά από αντίγραφα και των δύο. Εννοείται, ότι τα αντίγραφα (αχρειαστά να είναι) θα τα έχετε σε άλλη θέση από τα πρωτότυπα.

1. Φωτοτυπία του διαβατηρίου σας (σελίδα με τα στοιχεία σας και με τη βίζα)
2. Φωτοτυπία απόδειξης αγοράς ταξιδιωτικών επιταγών (travellers cheques), αριθμοί των επιταγών, αριθμός της πιστωτικής σας κάρτας.
3. Τηλέφωνα ανάγκης, ακύρωσης πιστωτικής κάρτας, απώλειας ταξιδιωτικών επιταγών, ιατρικής βοήθειας.

Επίσης, είναι πολύ χρήσιμο να έχετε στη τσέπη σας ένα σημείωμα με τον αριθμό διαβατηρίου, ημερομηνίες έκδοσης και λήξης. Σε πολλές χώρες, τα στοιχεία αυτά πρέπει να τα συμπληρώνετε καθημερινά δεκάδες φορές, σε ξενοδοχεία, σε λεωφορεία ή σε μπλόκα στους δρόμους. Επειδή δεν θέλετε να βγάζετε το διαβατήριό σας από τις εσωτερικές τσέπες δεκάδες φορές και συνήθως μέσα σε συνωστισμό, με τον κίνδυνο να παραπέσει, καλό είναι να τα έχετε σημειώσει και να τα έχετε πάντα πρόχειρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Τα εισιτήρια ταξιδιωτικής μετακίνησης διακρίνονται σε κάποιες κατηγορίες. Αυτές οι κατηγορίες είναι οι ακόλουθες:

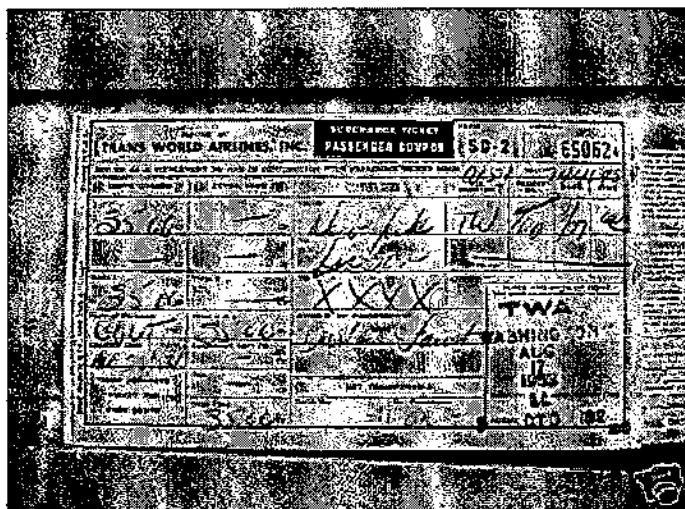
- Τα εισιτήρια των πλοίων
- Τα εισιτήρια των αεροπλάνων

9.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

9.1.1 Περιγραφή αεροπορικού εισιτηρίου

Η έκδοση ενός αεροπορικού εισιτηρίου καταρχήν φαίνεται μια εύκολη και απλή διαδικασία, όμως αυτό δεν ισχύει στην πραγματικότητα. Ο υπάλληλος που εκδίδει το αεροπορικό εισιτήριο πρέπει να γνωρίζει το σύνολο των κανόνων που έχει θεσπίσει η IATA, να συνδυάζει νόμους και πληροφορίες, να γνωρίζει γεωγραφία, κωδικούς (πόλεων, αεροδρομίων, νομισμάτων κλπ.) και να παρακολουθεί όλες τις οικονομικές διακυμάνσεις σε παγκόσμιο επίπεδο!

Το αεροπορικό εισιτήριο είναι ένας τίτλος ο οποίος περιλαμβάνει πληροφορίες για την αερομεταφορά, καθώς και τους όρους του συμβολαίου το οποίο ουσιαστικά συνάπτεται μεταξύ του επιβάτη και της αεροπορικής εταιρείας. Επίσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ως τιμολόγιο είτε ως απόδειξη. Το εισιτήριο ισχύει τόσο για τις διαδρομές της εταιρείας που έχει κάνει την έκδοση όσο για διαδρομές που αφορούν άλλες αεροπορικές εταιρείες. Τα εισιτήρια είναι προσωπικά και δεν μεταβιβάζονται από άτομο σε άτομο. Μεταβιβάζονται όμως από εταιρεία σε εταιρεία.



το πρώτο αεροπορικό εισιτήριο

9.1.2 Από τι αποτελείται όμως ένα αεροπορικό εισιτήριο?

1. Εξώφυλλο

Χρησιμοποιείται ως δικαιολογητικό για τις φορολογικές δηλώσεις των εμπορικών εταιρειών, εμπορικών αντιπροσώπων, ναυτιλιακών επιχειρήσεων, προκειμένου να καλύψουν διάφορα ετήσια έξοδα για μεταφορά ή εκπαίδευση του προσωπικού τους στα πλαίσια εντεταλμένης εργασίας. Ακόμη, χρησιμοποιείται σε περίπτωση απώλειας των flight coupons εκ μέρους του επιβάτη, ως δικαιολογητικό για επανέκδοση ενός καινούριου εισιτηρίου ή για λήψη στοιχείων προς συμπλήρωση της αίτησης απώλειας.

2. Άσπρες σελίδες

Περιέχουν:

- α) τους όρους σύμβασης αερομεταφοράς που υπογράφηκαν στην Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929.
- β) Ανακοίνωση προς τους επιβάτες διεθνών αερομεταφορών που αφορά αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού τους,
- γ) Ανακοίνωση που αφορά αποζημίωση σε περίπτωση καθυστερημένης παραλαβής αποσκευής,
- δ) Διευθύνσεις και τηλέφωνα για τους διεθνείς on-line σταθμούς της αεροπορικής εταιρείας,
- ε) Πληροφορίες για την επιβεβαίωση της κράτησης,
- ζ) Πληροφορίες για το ποια πράγματα υπόκεινται σε περιορισμούς όσον αφορά την μεταφορά τους με το αεροσκάφος.

3. Auditors Coupon (πράσινο χρώμα)

Μετά την συμπλήρωση του εισιτηρίου, το κουπόνι αυτό αφαιρείται και ανταποδίδεται με την αναφορά πωλήσεων, στέλνεται στα κεντρικά γραφεία, εκεί όπου εδρεύει η αεροπορική εταιρεία, και ελέγχεται για να επιβεβαιωθεί αν εφαρμόζονται οι κανονισμοί της IATA.

4. Agents Coupon (ροζ χρώμα)

Το κουπόνι αυτό, μετά την συμπλήρωση του εισιτηρίου, αφαιρείται και φυλάσσεται στο αρχείο του εκδότη (αεροπορική εταιρεία, τουριστικό γραφείο).

5. Tax Coupon (ροζ χρώμα)

Το tax coupon επίσης αφαιρείται μετά την έκδοση του εισιτηρίου και φυλάσσεται στο αρχείο της αεροπορικής εταιρείας. Χρησιμοποιείται από το λογιστήριο της εταιρείας, για να αποδοθούν οι προμήθειες στα πρακτορεία ταξιδιών μέσω BSP.

6. Flight Coupons (χρώμα πράσινο και κίτρινο)

Καθένα από αυτά τα κουπόνια αντιπροσωπεύει και μια αερομεταφορά. Μπορεί ένα εισιτήριο να περιέχει ένα flight coupon (Form 1), δύο (Form 2), τρία (Form 3), τέσσερα (Form 4), ανάλογα με τον αριθμό αερομεταφορών που θέλουμε να καλύψουμε.

Θεωρείται απαραίτητο νομίζω να αναφερθούμε και στον τρόπο συμπλήρωσης του αεροπορικού εισιτηρίου. Το αεροπορικό εισιτήριο, λοιπόν, περιλαμβάνει κάποια πεδία τα οποία και συμπληρώνονται ως εξής:

➤ "Name of Passenger" box

Στο συγκεκριμένο πεδίο γράφουμε με κεφαλαία γράμματα το όνομα του επιβάτη όπως έχει δηλωθεί στην κράτηση. Πχ. PAPADOPOULOS/ KMR

Η ένδειξη MR, MRS είναι για να προσδιορίσουμε το φύλο του επιβάτη. Αν ο επιβάτης είναι παιδί, δηλαδή έως και 12 ετών, πρέπει να συμπληρώσουμε δίπλα στο όνομα και το φύλο την ηλικία και το έτος γέννησης. Για παράδειγμα PAPADOPOULOS/ N MR 20FEB96. Όταν πρόκειται για παιδί άνω των 12 ετών τότε πρέπει να συμπληρώσουμε στο πεδίο του ονόματος PAPADOPOULOS/ N MSTR9 YRS. Και φυσικά αν πρόκειται για νήπιο την ένδειξη INF μετά το όνομα.

➤ "Conjunction Tickets" box

Αυτό το πλαίσιο συμπληρώνεται όταν έχουμε να καλύψουμε δρομολόγιο που περιλαμβάνει πάνω από 5 πόλεις, εκδίδοντας περισσότερα από ένα εισιτήρια. Τα εισιτήρια που θα εκδοθούν πρέπει να είναι ίδιου τύπου και να έχουν αριθμητική ακολουθία, ενώ η τελευταία πόλη που αναγράφεται στο πρώτο εισιτήριο πρέπει να αναγράφεται στην πρώτη σελίδα του δεύτερου!

➤ "From- To" boxes

Γράφουμε την πρώτη πόλη της διαδρομής ολογράφως στο πλαίσιο "From", και στην συνέχεια, στα πλαίσια "To", τις υπόλοιπες πόλεις του δρομολογίου. Εάν το εισιτήριο έχει περισσότερα flight coupons από όσα χρειάζονται για να καλυφθεί το δρομολόγιο διαδοχικά, γράφουμε VOID στα αχρησιμοποιήτα κουπόνια.

Αριστερά από τα πλαίσια "From- To" υπάρχει η στήλη X/O.

O (Stopover- ενδιάμεσος σταθμός)

Με την ένδειξη Ο εννοούμε την διακοπή του ταξιδιού εκ μέρους του επιβάτη για όσο θέλει σε μια ενδιάμεση πόλη αρκεί αυτό να το επιτρέπει ο ναύλος του εισιτηρίου.

X (Transit)

Σημειώνεται πάντοτε δίπλα στην πόλη και δηλώνει την διακοπή του ταξιδιού εκ μέρους του επιβάτη μόνο για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η αλλαγή του αεροπλάνου από την μια πόλη στην άλλη! Έχουμε 3 ειδών transit:

- I. Transit the same day to the next flight.
- II. Transit in 24 hours.
- III. Irregular connecting

➤ **"Carrier" box**

Εδώ γράφουμε τον κωδικό της αεροπορικής εταιρείας που πραγματοποιεί την αερομεταφορά (πχ. ΟΑ, ΑΖ κτλ.)

➤ **"Flight/Class/Date" box**

Στα συγκεκριμένα πεδία γράφουμε τον αριθμό πτήσης, την θέση που κάθεται ο επιβάτης, και την ημερομηνία καθώς επίσης και την τοπική ώρα κάθε πόλης.

➤ **"Status" box**

Το πεδίο αυτό δηλώνει αν έχει ήδη κρατηθεί ή όχι η θέση κατά την στιγμή της έκδοσης του εισιτηρίου. Εδώ συναντάμε τους κωδικούς:

OK-- σε περιπτώσεις που έχει κρατηθεί η θέση και είναι επιβεβαιωμένη.

RQ— όταν δεν έχει απαντηθεί ακόμα από τις κρατήσεις αν η θέση είναι OK ή σε αναμονή (WL)

NS— σε περιπτώσεις που το εισιτήριο ανήκει σε νήπιο, το οποίο δεν έχει δικαίωμα να καταλάβει θέση σε αεροπλάνο.

SA-- δηλαδή Space Available. Όταν ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα να κάνει κράτηση θέσης (πχ. Υπάλληλοι αεροπορικών εταιρειών).

➤ **"Fare Basis" box**

Εδώ γράφουμε τον κωδικό που αντιστοιχεί στο είδος του ναύλου που προσφέρουμε στον επιβάτη, δηλαδή ότι κωδικό μας αναγράφει η αντίστοιχη στήλη "Fare Type" που υπάρχει στις κίτρινες σελίδες του ΑΡΤ. Τους ναύλους τους συμβολίζουμε ως:

1. R: Supersonic
2. F: First
3. P: First Premium
4. J: Business Class Premium
5. C: Business
6. Y: Economy
7. M: Economy Coach Discounted

➤ **“Not Valid Before” boxes**

Συμπληρώνεται μόνο όταν υπάρχει περιορισμός για ελάχιστη παραμονή στο εξωτερικό, όπως σε περιπτώσεις εκδρομικών ναύλων (YEE, APEX, PEX κτλ.)!

➤ **“Not Valid After” boxes**

Αναγράφεται η ημερομηνία κατά την οποία λήγει το εισιτήριο, ενώ καθεμιά από τις κάθετες στήλες αντιπροσωπεύει και ένα flight coupon.

Εάν η ημερομηνία αναχώρησης αλλάξει, τότε η ισχύς αλλάζει ανάλογα! Αν σε ένα normal εισιτήριο, η ημερομηνία αναχώρησης δεν δηλωθεί και είναι open τότε έχει ισχύ για ένα χρόνο από την ημερομηνία έκδοσης του! Αν είναι κλειστό τότε έχει ισχύ ένα χρόνο από την ημερομηνία αναχώρησης του επιβάτη! Η ισχύς του εισιτηρίου μπορεί να αλλάξει για λόγους όπως: υγεία, απεργία, ακύρωση πτήσης ή αλλαγή ναύλου!

➤ **“Allowance” box**

Εδώ αναγράφεται το βάρος που επιτρέπεται σε κάθε επιβάτη να μεταφέρει χωρίς να έχει κάποια χρηματική επιβάρυνση! Τα κιλά που μπορεί να μεταφέρει αλλάζουν ανάλογα με το είδος του ναύλου!

P, F classes: 40kg, Y class: 20kg, Domestic: 15kg, J, C classes: 30kg

➤ **“Fare” box**

Συμπληρώνεται η αξία του εισιτηρίου.

➤ **“Equivalent Fare Paid” box**

Συμπληρώνεται μόνο όταν η πληρωμή του εισιτηρίου γίνεται σε άλλη χώρα από αυτή της αναχώρησης.

➤ **“Tax” box**

Αναγράφεται το ποσό του φόρου του εισιτηρίου. Υπάρχουν 2 ειδών φόροι: τον ποσοστιαίο φόρο και τον σταθερό. Η Ελλάδα για παράδειγμα έχει σταθερό φόρο, ανεξάρτητο δηλαδή με το κόστος του εισιτηρίου!

➤ **“Total” box**

Αναγράφεται το τελικό ποσό του ναύλου, προστιθέμενου του φόρου και της τιμής του εισιτηρίου!

➤ **“Origin/Destination” boxes**

Το πεδίο αυτό συμπληρώνεται μόνο όταν

A) έχουμε εισιτήρια συνεχόμενα

B) κάνουμε έκδοση

➤ **“Booking Reference” box**

Σημειώνεται το PNR του επιβάτη, ο προσωπικός του κωδικός (YEE347Y)

➤ **“Issued in Exchange” box**

Γράφεται ο αριθμός των εισιτηρίων.

➤ **“Date of Issue” box**

Εδώ τυπώνεται η ημερομηνία, ο μήνας και το έτος έκδοσης του εισιτηρίου.

➤ **“Original Issue” box**

Συμπληρώνεται όταν το εισιτήριο έχει εκδοθεί έναντι ενός άλλου.

➤ **“Place of Issue” box**

Εδώ θα μπει η σφραγίδα του γραφείου που θα εκδώσει το εισιτήριο καθώς και ο κωδικός της IATA της αεροπορικής εταιρείας ή του πρακτορείου!

➤ **“Form of Payment” box**

Συμπληρώνεται ο τρόπος πληρωμής του εισιτηρίου.

➤ **“Tour Code” box**

Γράφεται ο κωδικός ενός Inclusive tour σε IT εισιτήρια.

➤ **“From-To/ Carrier/ Fare calculation” boxes**

Στο from- to αναγράφονται οι πόλεις του δρομολογίου με κωδικούς. Στο πεδίο carrier συμπληρώνεται η εταιρεία με την οποία γίνεται η αερομεταφορά. Στο πεδίο Fare Calculation γράφουμε την τιμή του εισιτηρίου για κάθε ζευγάρι πόλεων.

➤ **"Endorsements/Restrictions" box**

Εδώ γράφουμε τις ειδικές πληροφορίες που αφορούν τα flight coupons, όπως για μεταβίβαση ενός ή περισσότερων flight coupons από μια άλλη αεροπορική εταιρεία σε μια άλλη, πληροφορίες όπως για Non Refundable, Non endorsable, refundable in... Only.

Από τα παραπάνω, λοιπόν, στοιχείο αποτελείται ένα αεροπορικό εισιτήριο. Έτσι, γίνεται αντιληπτό το γεγονός ότι η έκδοση ενός εισιτηρίου δεν είναι τόσο απλή όσο φαίνεται αλλά εξαρτάται από πολλούς παράγοντες που θα πρέπει ο τουριστικός πράκτορας να γνωρίζει καλά! Όταν ένας πράκτορας ξέρει

πολύ καλά τους όρους των αεροπορικών εισιτηρίων μπορεί να ελισσειται και να βρίσκει οικονομικότερα εισιτήρια.

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
 OLYMPIC AIRLINES
 MARINE TOURS SA PAT /PATRA
 MITROU/NIKITASMR
 ATHENS
 PARIS DE GAULLE
 NONREF/VALID ON FLIGHTS/DATES: SHOWN/ON OA ONLY/NONE
 ND/ON OA
 ATH OA PAR178 6900A1 MUC178 890HD R0EO 782562 XT11 50MP24 00Y0
 EUR 140.00
 12.00GR
 3.31WU
 35.59X 95472543849768
 EUR 190.90
 BOARDING PASS 6
 MITROU/NIKITASMR
 ATHENS
 PARIS DE GAULLE
 OLYMPIC AIRLINES
 OA 207 0 07NOV1605
 1 050 6918876775 6

PASSENGER RECEIPT 1 OF 1
 OLYMPIC AIRLINES
 MARINE TOURS SA PAT /PATRA
 MITROU/NIKITASMR
 ATHENS
 PARIS DE GAULLE
 NONREF/VALID ON FLIGHTS/DATES: SHOWN/ON OA ONLY/NONE
 ND/ON OA
 ATH OA PAR178 6900A1 MUC178 890HD R0EO 782562 XT11 50MP24 00Y0
 EUR 140.00
 12.00GR
 3.31WU
 35.59X 95472543849770
 EUR 190.90
 NOT VALID FOR TRAVEL
 050 6918876775 3

αεροπορικό εισιτήριο

9.1.3 Το ηλεκτρονικό εισιτήριο (e-ticketing)

```
*A
1.1 PANAGOPOULOS/PANAGIOTISMR
1 A3 502W 06NOV 1 ATHMUC GK1 1410 1700 RMEEN /E
TKT/TIME LIMIT
1.T-A
PHONES
1.ATH92610621166-A
GENERAL FACTS
1.OSI A3 MARINE TOURS S.A. REF ELEFThERIA TEL 2610621166
REMARKS
1.T5A
0W79.0W79*AEK 0414/02NOV06
0W79.0W79*AEK 0414 02-NOV-2006 CC93CB

MARINE TOURS SA PAT
ETKT **AGENT COUPON** 27297034 **ITINERARY**
AEGEAN AIRLINES 1 OF 1 LJBLLI/AA A3 502W ATHMUC 06NOV
PANAGOPOULOS/PANAGIOTISMR 02NOV06 W1A3

ATH A3 MUC 026. A3 192.95W1A3 NUC219.78END
RDEO.782562 XT11.59WP3.00YR

EUR 172.00
12.006R FP/CASH
3.31WR FC100
14.59XT
EUR 201.90
290 6918876802 4 PRI FVVV
0911/ EUR 172.00 00700 29.90
```

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο

Από την ίδρυσή του η χρήση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου έχει μεγαλώσει με πολύ γοργούς ρυθμούς. Πολλές αεροπορικές εταιρίες, κυρίως στη USA, τώρα πωλούν e – tickets σαν μοναδική μέθοδος της εταιρίας τους και μόνο αν ο πελάτης ζητήσει το παραδοσιακό εισιτήριο θα χρησιμοποιηθεί το paper ticket.

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο γνώρισε μεγάλη εξάπλωση από όταν ήταν το πρώτο που αναγνωρίστηκε σαν την μεγάλη ευκαιρία για την αεροπορική βιομηχανία, γύρω στο 1995. Στη βόρεια Αμερική το προϊόν σχεδόν έχει γίνει κάτι συνηθισμένο και αντιπροσωπεύει για μερικές εταιρίες περισσότερο από 40% των κρατήσεων. Αλλού τα αεροπορικά αυτά εργαλεία έχουν γίνει πολλά

και ποικίλα με τις εταιρίες να συνεχίζουν να εισάγουν το προϊόν σ' έναν αριθμό ανάλογα με τις πωλήσεις τους.

Στις ΗΠΑ το ηλεκτρονικό εισιτήριο αντικαθιστά με ταχείς ρυθμούς, το αντίστοιχο χάρτινο που αποδίδεται στον τελικό καταναλωτή. Το 1997, το 14% των αεροπορικών εισιτηρίων δόθηκε στους τελικούς αποδέκτες με ηλεκτρονικό τρόπο, ενώ ένα χρόνο μετά, το αντίστοιχο ποσοστό έφτασε το 42%. Πρόσφατες έρευνες αναφέρουν ότι η χρήση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου κυμαίνεται μεταξύ 55-60%.

Το ηλεκτρονικό εισιτήριο προσφέρει την ευκαιρία να πραγματοποιούνται σημαντικές αποταμιεύσεις στο κόστος διανομής εισιτηρίων σε σύγκριση τα παραδοσιακά εισιτήρια. Για τον πελάτη τα προνόμια είναι πολλά, ειδικά όταν το προϊόν είναι συσχετισμένο με την έκρηξη του ηλεκτρονικού εμπορίου χρησιμοποιώντας αεροπορικές και άλλες εξυπηρετήσεις που αφορούν κρατήσεις μέσω διαδικτύου.

Τι είναι όμως το ηλεκτρονικό εισιτήριο;

Ο επιβάτης παρουσιάζεται απ' ευθείας στο αεροδρόμιο, με την ταυτότητα ή το διαβατήριό του, όπου τα ηλεκτρονικά εκδοθέντα κουπόνια είναι διαθέσιμα για το check-in. Με τον τρόπο αυτόν παρέχεται απόλυτη ασφάλεια, εφόσον το εισιτήριο είναι αδύνατον να χαθεί, να ξεχαστεί ή να κλαπεί. Επιπλέον ο επιβάτης μπορεί να ελέγχει τη διαδικασία της κράτησής του εξ αποστάσεως, από το φορητό του υπολογιστή, μέσω web, e-mail κ.λπ. Μέσω του Electronic Ticketing , τα τουριστικά γραφεία δεν θα χρειάζεται πλέον να δίνουν στον πελάτη τους το εισιτήριο, καθώς με μια μόνο εντολή θα στέλνεται οπουδήποτε στον κόσμο. Η δυνατότητα αυτή προσφέρεται και για τους ναυτικούς, ακόμα και αν δεν διαθέτουν κάρτα miles & more ή κάποια πιστωτική κάρτα.

Το Electronic Ticketing αναβαθμίζει τις υπηρεσίες των ταξιδιωτικών πρακτορείων, αυξάνει την παραγωγικότητα, μειώνοντας ταυτόχρονα το λειτουργικό τους κόστος. Συγκεκριμένα το ηλεκτρονικό εισιτήριο προσφέρει

ευελιξία και χρηστικότητα για τον ταξιδιώτη, μιας και δε χρειάζεται να ανησυχεί αν θα χάσει ή θα ξεχάσει το εισιτήριό του. Ταυτόχρονα του επιτρέπει κράτηση της τελευταίας στιγμής και το αποδεικτικό του εισιτηρίου του μπορεί να αποσταλεί με φαξ, ταχυδρομείο ή e-mail.

Παράλληλα το ηλεκτρονικό εισιτήριο περιορίζει σημαντικά το λειτουργικό κόστος έκδοσης και διανομής των εισιτηρίων για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, αφού το κόστος έκδοσης του ηλεκτρονικού εισιτηρίου είναι περίπου 1€ έναντι 6-8€ του συμβατικού, το οποίο περιλαμβάνει όχι μόνο το χάρτινο απόκομμα, αλλά και το κόστος παράδοσής του στον ταξιδιώτη ταχυδρομικώς ή με courier. Επίσης θα πρέπει να επισημανθεί ότι περιορίζεται σημαντικά το κόστος αποθήκευσης προηγούμενων αποκομμάτων.

Τα ηλεκτρονικά εισιτήρια προσφέρουν αρκετά οφέλη:

- Μειώνουν τα έξοδα διανομής των εγγράφων
- Εξαλείφουν τον κίνδυνο απάτης
- Αυξάνουν τις επιλογές του check – in για τον πελάτη
- Αποκλείουν την κλοπή ή την απώλεια των εισιτηρίων
- Εξαλείφουν την ανάγκη για προ – πληρωμένα εισιτήρια
- Σταματούν τη διαρροή εσόδων μέσω της αυτοματοποιημένης διαδικασίας του check – in

Το αεροπορικό εισιτήριο έχει δύο λειτουργίες: επιβεβαιώνει στο προσωπικό της αεροπορικής εταιρίας ότι ο επιβάτης έχει πληρώσει για το ταξίδι καθώς επίσης είναι μία μέθοδος καταγραφής και διαχείρισης των πωλήσεων.

Όπως τα εισιτήρια σε μορφή χαρτιού, το e-ticketing είναι ένας τρόπος καταγραφής πωλήσεων και για τον επιβάτη και για την εταιρία. Αλλά αντί για χαρτί, το e-ticket χρησιμοποιεί μία βάση δεδομένων για τις πωλήσεις και τη χρήση των εισιτηρίων, η οποία αποθηκεύει και αναβαθμίζεται από την έγκυρη αεροπορική εταιρία. Όλες οι επόμενες συναλλαγές εισιτηρίων – συμπεριλαμβανομένων της επιστροφής χρημάτων, του συναλλάγματος και του check – in – θα περιληφθούν σε αυτή τη βάση δεδομένων.

Στο Electronic Ticketing στην Ελλάδα συνεργάζονται οι ακόλουθες αεροπορικές εταιρίες: Air France, British Airways, American Airlines, Austrian Airlines, Singapore Airlines, TAP Air Portugal, KLM, Lufthansa, Swiss Air Lines, United Airlines, η Iberia, Alitalia καθώς επίσης και η Aegean Airlines. Η υπηρεσία αφορά IATA γραφεία, χωρίς όμως περιορισμό όσον αφορά τον τύπο εκτύπωσης εισιτηρίων (OPTAT ή ATB2). Επιγραμματικά επίσης αναφέρουμε ότι στη Βρετανία έχουν ήδη ενταχθεί στο σύστημα 18 αεροπορικές εταιρίες, στη Γαλλία 12, στη Γερμανία 15, στην Ιταλία 13, κ.λπ.

9.2 ΠΛΟΙΩΝ

Το ακτοπλοϊκό εισιτήριο, όπως και το αεροπορικό, είναι ένας τίτλος που περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες και τους όρους της ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

9.2.1 περιεχόμενα του εισιτηρίου: περιλαμβάνει κατά κανόνα τα εξής στοιχεία που πρέπει να συμπληρωθούν:

- ναυτιλιακή εταιρεία
- όνομα πλοίου ημερομηνία δρομολογίου
- ώρα δρομολογίου
- αριθμός ατόμων
- ένδειξη <από> (λιμάνι αναχώρησης)
- ένδειξη <προς> (λιμάνι προορισμού)
- ονοματεπώνυμο ταξιδιώτη
- κατηγορία θέσης
- καμπίνα
- κλίνη
- αριθμός οχήματος
- τύπος οχήματος
- μέτρα οχήματος
- ναύλο
- λιμενικά τέλη και Φ.Π.Α
- γενικό σύνολο ναύλου
- ημερομηνία έκδοσης και
- σφραγίδα του πρακτορείου πώλησης

Τέλος, στο πίσω μέρος του εισιτηρίου αναγράφονται οι όροι του ταξιδιού.

HELLENIC SEAWAYS ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΒΑΤΗ
 ΚΤΗ ΚΟΝΑΥΑΗ & ΑΙΤΩΛΑΙΚΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ Z 30017126
 ΝΑΥΣ 094135195 ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ Z30017116
 Ημ. Αναγ: 23/10/2006 15:45 Ονομα/νο: THEOFILATOU A.
 Πλοίο: HIGHSPEED 5 Θέση: ECT 35A
 Από-Προς: PIRAEUS - CHANIA
 Συνολ. Ναύλος: (EUR 48,50)
 ΑΚΕΡΑΙΟ



ΓΕΩΡΓΙΑ ΒΑΣΗΤΗ ΑΡ.ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΔ.ΑΡ.ΠΡΩΤ. Κ.ΠΡΑΚ. ΧΡΗΤΗΣ
 ΥΠΟΠΛ. 1083/02.6.2005 47006833 0001 /0905 5948 PATRA
 ΕΜΠΛΗ ΕΚΔΟΣΗΣ: 16/10/2006 10:55

HELLENIC SEAWAYS ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΒΑΤΗ
 ΚΤΗ ΚΟΝΑΥΑΗ & ΑΙΤΩΛΑΙΚΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ Z 30017126
 ΝΑΥΣ 094135195 ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ Z30017116
 ΗΜΕΡΑ-ΩΡΑ 23/10/2006 15:45
 DATE-TIME
 ΠΛΟΙΟ HIGHSPEED 5
 VESSEL
 ΑΠΟ-ΠΡΟΣ PIRAEUS -CHANIA
 FROM-TO
 ΚΑΤ. ΘΕΣΗΣ/ΟΧΗΜΑ: ECT 35A E GYN
 TYPE/VEHICLE
 ΤΥΠΟΣ/ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΛΟΣ: (EUR 48,50)
 ΑΚΕΡΑΙΟ
 ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: THEOFILATOU A.
 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: 0001
 ΕΜΠΛΗ: 16/10/2006



ΓΕΩΡΓΙΑ ΒΑΣΗΤΗ ΑΡ.ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΔ.ΑΡ.ΠΡΩΤ. Κ.ΠΡΑΚ. ΧΡΗΤΗΣ
 ΥΠΟΠΛ. 1083/02.6.2005 47006833 0001 /0905 5948 PATRA
 ΕΜΠΛΗ ΕΚΔΟΣΗΣ: 16/10/2006 10:55



HELLENIC SEAWAYS ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΒΑΤΗ
 ΚΤΗ ΚΟΝΑΥΑΗ & ΑΙΤΩΛΑΙΚΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ Z 30017126
 ΝΑΥΣ 094135195 ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ Z30017116
 Ημ. Αναγ: 23/10/2006 15:45 Ονομα/νο: THEOFILATOU A.
 Πλοίο: HIGHSPEED 5 Θέση: ECT 35A ΑΚΕΡΑΙΟ
 Από-Προς: PIRAEUS - CHANIA Ναύλος: (EUR 48,50)
 ΓΕΩΡΓΙΑ ΒΑΣΗΤΗ ΑΡ.ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΔ.ΑΡ.ΠΡΩΤ. Κ.ΠΡΑΚ. ΧΡΗΤΗΣ
 ΥΠΟΠΛ. 1083/02.6.2005 47006833 0001 /0905 5948 PATRA
 ΕΜΠΛΗ ΕΚΔΟΣΗΣ: 16/10/2006



HELLENIC SEAWAYS ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΕΠΙΒΑΤΗ
 ΚΤΗ ΚΟΝΑΥΑΗ & ΑΙΤΩΛΑΙΚΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ Z 30017126
 ΝΑΥΣ 094135195 ΔΟΥ ΠΛΟΙΩΝ Z30017116
 Ημ. Αναγ: 23/10/2006 15:45 Ονομα/νο: THEOFILATOU A.
 Πλοίο: HIGHSPEED 5 Θέση: ECT 35A ΑΚΕΡΑΙΟ
 Από-Προς: PIRAEUS - CHANIA Ναύλος: (EUR 48,50)
 ΓΕΩΡΓΙΑ ΒΑΣΗΤΗ ΑΡ.ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΑΔ.ΑΡ.ΠΡΩΤ. Κ.ΠΡΑΚ. ΧΡΗΤΗΣ
 ΥΠΟΠΛ. 1083/02.6.2005 47006833 0001 /0905 5948 PATRA
 ΕΜΠΛΗ ΕΚΔΟΣΗΣ: 16/10/2006



ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Μια παλιά συμβουλή λέει "*Πάρε τα μισά ρούχα και τα διπλά λεφτά*". Ανεξάρτητοι ταξιδιώτες σε "δύσκολες" χώρες θα νιώθουν πιο άνετα αν έχουν μαζί τους το διπλάσιο ποσό από αυτό που υπολογίζουν να ξοδέψουν. Ο προϋπολογισμός ενός ανεξάρτητου ταξιδιώτη απαιτεί αρκετή πείρα, προσεκτικό σχεδιασμό, αυτοπειθαρχία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και τελικά είναι μια αυστηρά προσωπική υπόθεση. Το σίγουρο είναι ότι στις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες μπορείτε να ταξιδέψετε με *πολύ λίγα χρήματα*, αν θελήσετε να κάνετε μερικούς συμβιβασμούς σε ανέσεις και καθαριότητα.

10.1 Νομίσματα

Την Αμερική πολλοί μίσησαν, τα δολάρια όμως ουδείς. Το δολάριο παραμένει το πιο εύκολο νόμισμα που γίνεται δεκτό σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης, με την ίδια ευκολία από μαυραγορίτες στα παζάρια της Τεχεράνης μέχρι τους ταξιτζήδες στη Λατινική Αμερική. Το ευρώ κανονικά έπρεπε να έχει την ίδια αποδοχή και είναι σίγουρο ότι αυτό θα συμβεί στο άμεσο μέλλον, καλού κακού όμως ανάλογα με τη χώρα προορισμού έχετε και μερικά δολάρια μαζί σας!

10.2 Μετρητά ή ταξιδιωτικές επιταγές:

Τα **μετρητά** (σε **δολάρια**, ευρώ ή άλλο ισχυρό νόμισμα) μπορείτε να τα αλλάξετε, εύκολα χωρίς διατυπώσεις ή να πληρώσετε χωρίς να χρειαστεί να τα αλλάξετε. Επίσης σε ορισμένες χώρες, ορισμένες υπηρεσίες για ξένους, είναι υποχρεωτικό να πληρώνονται σε ξένο, σκληρό νόμισμα. Δεν υπάρχει αμφιβολία, τα μετρητά είναι τα πιο εύκολα χρήματα. Όμως, στη περίπτωση απώλειας, κλοπής ή ληστείας, κάτι διόλου απίθανο όταν ταξιδεύετε σε επικίνδυνες χώρες, πέρα από την απώλεια των χρημάτων μπορεί να βρεθείτε μπροστά σε ανυπέρβλητα εμπόδια και σοβαρό κίνδυνο ακόμα και για τη ζωή σας. Υπάρχουν πολλές χώρες σε αυτό τον κόσμο που δεν πρέπει να ξεμείνετε ποτέ από χρήματα. Είτε για πολιτικούς ή γραφειοκρατικούς λόγους, μπορεί να είναι εξαιρετικά δύσκολο και χρονοβόρο να σας στείλει κάποιος χρήματα. Στην περίπτωση που σας συμβεί κάτι τέτοιο ζητήστε βοήθεια από τις ελληνικές προξενικές αρχές ή αρχές άλλων φίλων χωρών της Ε.Ε (αν σας έχουν μείνει χρήματα για να τηλεφωνήσετε ή να φτάσετε μέχρι την πρωτεύουσα!), ώστε να φροντίσουν τουλάχιστον για τα ταξιδιωτικά σας έγγραφα. Μην περιμένετε από τις προξενικές αρχές ότι θα λύσουν το οικονομικό πρόβλημά σας!

Οι **ταξιδιωτικές επιταγές (travellers cheques)**, είναι χρήματα που ισχύουν μόνο αφού υπογράψετε, κατά τη διάρκεια της συναλλαγής σας. Οι

ταξιδιωτικές επιταγές, είναι δυσκολότερο να τις ανταλλάξετε, αφού πρέπει να αποδείξετε (με τη βοήθεια του διαβατηρίου σας) ότι είστε ο πραγματικός κάτοχός τους, μπορεί να σας κρατήσουν ένα ποσό για προμήθεια, ενώ τράπεζες και ανταλλακτήρια σε μικρές πόλεις ή χωριά μπορεί να μην τις δέχονται καθόλου. Με τις ταξιδιωτικές επιταγές δεν μπορείτε να πληρώσετε απευθείας, όπως γίνεται με τα μετρητά αφού πρέπει πρώτα να εξαργυρωθούν σε μετρητά (συνήθως από κάποια τράπεζα και σε σπάνιες περιπτώσεις μπορεί να γίνουν δεκτές από ιδιώτες). Σε περίπτωση όμως απώλειας, κλοπής ή ληστείας, φαίνεται η πραγματική τους αξία. Με ένα τηλεφώνημα (συνήθως χωρίς χρέωση) και ακολουθώντας τη διαδικασία που προβλέπει η κάθε εταιρία, οι επιταγές σας θα αντικατασταθούν (αφού προηγουμένως διασταυρωθούν τα στοιχεία), ενώ αρκετές εταιρίες θα σας δώσουν και ένα ποσό σαν προκαταβολή, μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας αν αυτή κρατά για περισσότερο χρόνο. Το κόστος που πληρώνετε για τις υπηρεσίες αυτές, είναι ένα ποσό ως προμήθεια που εισπράττεται τη στιγμή της έκδοσής τους. Οι ταξιδιωτικές επιταγές δεν έχουν ημερομηνία λήξης και φυσικά μπορείτε να τις εξαργυρώσετε μετά την επιστροφή σας στην πατρίδα. Αν και η δέσμευση των εταιριών για αντικατάσταση των επιταγών τηρείται πάντα, μη περιμένετε ότι οι παραπάνω διαδικασίες θα κυλήσουν τόσο ομαλά σε όλες τις χώρες του κόσμου, όπως υπόσχονται οι εταιρίες που εκδίδουν τις επιταγές.

10.3 Πιστωτικές κάρτες

Ένα διαδεδομένο σήμερα μέσο μεταφοράς χρημάτων οι πιστωτικές κάρτες. Ο κάτοχος τους μπορεί να κάνει αναληψη του ποσού που επιθυμεί με την πιστωτική του κάρτα. Ο τρόπος αυτός είναι ο πλέον διαδεδομένος καθώς σχεδόν σε όλες τις χώρες υπάρχουν τα γνωστά σε όλους μας ATM. Βεβαίως αυτό δεν γίνεται με οποιαδήποτε πιστωτική κάρτα παρά μόνο με συγκεκριμένες, όπως Mastercard, Visa και άλλες.

10.4 χαρτονομίσματα μεγάλης ή μικρής αξίας:

Σε ότι μορφή και αν έχετε τα χρήματά σας, (μετρητά ή ταξιδιωτικές επιταγές) είναι καλό να τα έχετε σε **μεγάλης αξίας νομίσματα** (100 ή ακόμα και 500 δολάρια / € το καθένα) αφενός για τον ελάχιστο χώρο που πιάνουν, αφετέρου γιατί σε αρκετές αναπτυσσόμενες χώρες η διαδικασία αλλαγής είναι χρονοβόρα (ή επικίνδυνη όταν γίνεται στη μαύρη αγορά) που δεν θα θέλετε να την επαναλαμβάνετε συχνά για μικρά ποσά. Στη μαύρη αγορά (και όχι μόνο) οι τιμή συναλλάγματος είναι πιο συμφέρουσα για μεγαλύτερης αξίας χαρτονομίσματα. Φροντίστε όμως να έχετε και ένα αριθμό **μικρής αξίας νομισμάτων** (5, 10 & 20 δολαρίων), ώστε στο **τέλος του ταξιδιού** σας να αλλάξετε μόνο το ποσό που θα χρειαστείτε και να μην σας περισσέψουν τοπικά νομίσματα που κατά κανόνα δεν μετατρέπονται σε άλλο νόμισμα. Επίσης μερικά νομίσματα του ενός ή των πέντε δολαρίων, μπορεί να σας

φανούν εξαιρετικά χρήσιμα για να πληρώσετε ταξί, όταν φτάνετε νυκτερινές ώρες σε κάποιο αεροδρόμιο και δεν υπάρχει τρόπος να αλλάξετε χρήματα στο τοπικό νόμισμα.

10,5 πως να μεταφέρω τα χρήματά μου

Στο πορτοφόλι που θα βρίσκεται στην τσέπη ή στη ζώνη σας, καλό είναι να έχετε λίγα χρήματα για την καθημερινή σας κίνηση. Για τα υπόλοιπα, η ασφαλέστερη θέση είναι σε **εσωτερική θήκη, μέσα από το παντελόνι σας**. Στο εμπόριο υπάρχουν έτοιμες θήκες για το σκοπό αυτό. Επιλέξτε θήκες από αντιαλλεργικό, φιλικό στο επιδερμίδα υλικό, στο χρώμα του δέρματος ώστε να μην ξεχωρίζουν κάτω από λεπτά υφάσματα, όσο το δυνατόν πιο λεπτές για να μην φουσκώνουν και με αδιάβροχη επένδυση (για τον ιδρώτα και την περίπτωση που βραχείτε). Ακόμα και αν βρίσκεστε στο δωμάτιο του ξενοδοχείου σας, δεν αφήνουμε ποτέ χωρίς επιτήρηση τη θήκη με τα χρήματα (εμείς την παίρνουμε μαζί μας και στο ντους!). Πάντα μπορεί κάποιος να εισχωρήσει στο δωμάτιό σας, συνήθως τη στιγμή που είστε στην τουαλέτα ή κάνετε μπάνιο. Υπάρχουν πολλές αναφορές ταξιδιωτών για κλοπές αυτού του τύπου σε αρκετές περιοχές όπως στα φτηνά ξενοδοχεία στη Λαχώρα του Πακιστάν.

Μοιράστε τα χρήματά σας με το σύντροφό σας αν δεν ταξιδεύετε μόνοι. Φροντίστε, οι μισές ταξιδιωτικές επιταγές να είναι στο όνομα του συντρόφου σας. Σκεφτείτε ότι υπάρχει η περίπτωση ατυχήματος του ενός από τους δύο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΥΓΕΙΑ

Το ταξίδι ενός ταξιδιώτη είναι καλό αν αυτός είναι καλά, γι αυτό είναι σημαντικό να τηρεί ορισμένους κανόνες ώστε να διατηρεί την υγεία του παρα τους πιθανούς κινδύνους στους οποίους θα εκτεθεί ταξιδευοντας. Μπορεί να αποφυγει τις περιπέτειες με την υγεία του εάν έχει προετοιμασσει καταλληλα για το ταξίδι, αν τηρεί τους κανονους υγιεινης κατα τη διάρκεια του ταξιδιου και αν αντιμετωπισει εγκαίρα τα προβλήματα που τυχον προκυψουν.

11,1 Κίνδυνοι υγείας και προφυλάξεις: γενικές εκτιμήσεις

Οι άνθρωποι στο οικογενειακό περιβάλλον τους ζουν σε μια κατάσταση ισορροπίας με τις τοπικά εμφανιζόμενες πιέσεις των μικροοργανισμών, με το ύψος και τους κλιματολογικούς όρους της περιοχής. Εντούτοις, αυτό είναι μια ασταθής ισορροπία που μπορεί να ανατραπεί ακόμη και στο οικογενειακό περιβάλλον από διαφορους παράγοντες όπως η άφιξη ενός άγνωστου μικροοργανισμού, εποχιακές αλλαγές στο κλίμα και κατ'ασυνήθιστο τρόπο αγχωτικές καταστάσεις. Οι πολλές φυσικές και περιβαλλοντικές αλλαγές που αντιμετωπίζονται κατά τη διάρκεια του διεθνούς ταξιδιού μπορούν να ανατρέψουν αυτήν την ισορροπία σε ακόμη μεγαλύτερη έκταση: ξαφνική έκθεση στις σημαντικές αλλαγές ύψους, υγρασία, μικροβιακή χλωρίδα και θερμοκρασία, επιδεινωμένες από την πίεση και την κούραση, μπορεί να οδηγήσουν σε κακή υγεία και μια ανικανότητα να επιτευχθεί ο σκοπός του ταξιδιού. Οι κίνδυνοι που συνδέονται με το διεθνές ταξίδι επηρεάζονται από τα χαρακτηριστικά του ταξιδιώτη (συμπεριλαμβανομένης της ηλικίας, του φύλου και της υγείας) και από τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού (συμπεριλαμβανομένου του προορισμού, του σκοπου και της διάρκειας).

Τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα και οι προσεκτικές προφυλάξεις μπορούν ουσιαστικά να μειώσουν τους κινδύνους δυσμενών συνεπειών υγείας. Αν και το ιατρικό επάγγελμα και η βιομηχανία ταξιδιού μπορούν να παρέχουν πολλές συμβουλές, είναι ευθύνη του ταξιδιώτη να ζητήσει τις πληροφορίες, με σκοπο να καταλάβει τους σχετικούς κινδύνους και να πάρει τις απαραίτητες προφυλάξεις για το ταξίδι.

11,2 Ταξίδι-σχετικοί κίνδυνοι

Οι βασικοί παράγοντες στον καθορισμό των κινδύνων στους οποίους οι ταξιδιώτες μπορούν να εκτεθούν είναι:

- προορισμός
- διάρκεια της επίσκεψης
- σκοπός της επίσκεψης
- πρότυπα της στέγασης και της υγιεινής τροφίμων
- συμπεριφορά του ταξιδιώτη.

Προορισμοί όπου η στέγαση, η υγιεινή, η ιατρική φροντίδα και η ποιότητα νερού είναι υψηλών προτύπων θέτουν σχετικά λίγους σοβαρούς κινδύνους για την υγεία των ταξιδιωτών, εκτός αν υπάρχει προϋπάρχουσα ασθένεια. Αυτό ισχύει για επιχειρηματιες ταξιδιώτες και τουρίστες που

επισκέπτονται μεγάλες πόλεις και κέντρα τουριστών και που μένουν σε καλής ποιότητας στέγαση. Αντίθετα, προορισμοί όπου η στέγαση είναι κακής ποιότητας, η υγιεινή είναι ανεπαρκής, οι ιατρικές υπηρεσίες δεν υπάρχουν, και το καθαρό ύδωρ είναι μη διαθέσιμο μπορεί να θέσουν σοβαρούς κινδύνους για την υγεία των ταξιδιωτών.

Η διάρκεια της επίσκεψης, η συμπεριφορά και ο τρόπος ζωής του ταξιδιώτη είναι σημαντικοί παράγοντες στον καθορισμό της πιθανότητας έκθεσης σε πολλές μολυνσεις και θα επηρεάσουν τις αποφάσεις σχετικά με την ανάγκη για ορισμένους εμβολιασμούς ή αντιελονοσιακό φάρμακο.

Ο σκοπός της επίσκεψης είναι κρίσιμος σε σχέση με τους κινδύνους υγείας. Ένα επιχειρησιακό ταξίδι σε μια πόλη, όπου η επίσκεψη ξοδεύεται σε ένα ξενοδοχείο ή σε κέντρο διαλέξεων υψηλών προτύπων, ή ένα ταξίδι τουριστών σε ένα καλά-οργανωμένο θέρετρο, περιλαμβάνει λιγότερους κινδύνους από μια επίσκεψη σε απομακρυσμένες αγροτικές περιοχές, είτε για την εργασία είτε την ευχαρίστηση. Εντούτοις, η συμπεριφορά διαδραματίζει επίσης έναν σημαντικό ρόλο παραδείγματος χάριν, πάει σε μια περιοχή με ελεονοσια χωρίς λήψη των προφυλάξεων μπορεί αυτο να οδηγήσει σε μόλυνση του ταξιδιώτη από την συγκεκριμένη απωστια. Έκθεση στα έντομα, τρωκτικά ή άλλα ζώα, μολυσματικοί παράγοντες και μολυσμένα τρόφιμα και ύδωρ, συνδυασμένα με την απουσία αρμόδιων ιατρικών εγκαταστάσεων, καθιστά το ταξίδι σε πολλές μακρινές περιοχές ιδιαίτερα επικίνδυνο.

■ **11,3 Ιατρικές διαβουλεύσεις πριν από το ταξίδι**

Οι ταξιδιώτες που σκοπεύουν να επισκεφτούν έναν προορισμό σε μια αναπτυσσόμενη χώρα πρέπει να συμβουλευθούν μια ιατρική κλινική ταξιδιού ή έναν ιατρό πριν από το ταξίδι. Αυτές οι διαβουλεύσεις πρέπει κατά προτίμηση να πραγματοποιηθούν 4-6 εβδομάδες πριν από το ταξίδι, ιδιαίτερα εάν ο εμβολιασμός μπορεί να απαιτηθεί. Εντούτοις, οι της τελευταίας στιγμής ταξιδιώτες μπορούν επίσης να ωφεληθούν από ιατρικές διαβουλεύσεις, ακόμα και τόσο αργά όσο μια ημέρα πριν από το ταξίδι. Αυτές οι διαβουλεύσεις θα καθορίσουν την ανάγκη για οποιουδήποτε εμβολιασμούς ή ακόμη και για αντιελονοσιακό φάρμακο, όπως και οποιαδήποτε άλλαδήποτε ιατρικά στοιχεία που ο ταξιδιώτης μπορεί να απαιτήσει. Μια βασική ιατρική εξέταση θα οριστεί ή θα παρασχεθεί, συμπληρωματικά ανάλογα με την περίπτωση για να ικανοποιήσει τις ιδιαίτερες ανάγκες.

Μια οδοντική εξέταση είναι ενδεδειγμένη πριν από το ταξίδι στις αναπτυσσόμενες χώρες ή σε ένα παρατεταμένο ταξίδι σε απομακρυσμένες περιοχές. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους ανθρώπους με χρόνια ή επαναλαμβανόμενα οδοντικά προβλήματα.

Βεβαιωθείτε λοιπόν ότι είστε απόλυτα υγιής πριν ξεκινήσετε. Αν φοράτε φακούς επαφής, πάρτε μαζί σας και ένα ζευγάρι γυαλιά για ώρα ανάγκης. Οι φακοί επαφής μπορεί να σας δημιουργήσουν πρόβλημα στις διαφορετικές συνθήκες από αυτές που έχετε συνηθίσει, όπως αυξημένη σκόνη, ζέστη, μόλυνση του αέρα κλπ. Αν παίρνετε φάρμακα, προμηθευτείτε την ποσότητα που χρειάζεστε για το ταξίδι σας, διατηρείστε τα στη συσκευασία τους και έχετε μαζί μια βεβαίωση από το γιατρό σας

στα αγγλικά. Σε τελωνειακούς ελέγχους ορισμένα φάρμακα μπορεί να θεωρηθούν ύποπτα και να χρειαστεί να πείσετε τους τελωνειακούς ότι τα έχετε για δική σας νόμιμη χρήση. Βεβαιωθείτε λοιπόν ότι είστε απόλυτα υγιής πριν ξεκινήσετε.

11,4 Εμβόλια

Τα εμβόλια θα σας προστατέψουν από ασθένειες που είναι πιθανό να έρθετε σε επαφή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα εμβόλια που συνιστώνται εξαρτώνται από τη χώρα που θα επισκεφτείτε και αρμόδια για την υπεύθυνη ενημέρωσή σας είναι η υγειονομική υπηρεσία της περιοχής σας. Η ίδια υπηρεσία θα κάνει και τον εμβολιασμό σας, δωρεάν, αν υπάρχει επάρκεια εμβολίων. Εμείς συνιστούμε να συμβουλευθείτε και να διασταυρώσετε τα στοιχεία και από ξένες υπηρεσίες, όπως το Health Departement των Η.Π.Α. και της Αγγλίας. Μην αφήσετε να σας τρομάξουν οι κίνδυνοι που αναφέρονται από τις υπηρεσίες αυτές, οι οποίες αναφέρουν κάθε πιθανό κίνδυνο και συγκρίνετέ τις με αυτά που αναφέρονται για την Ελλάδα. (Η χώρα μας άλλωστε αρκετές φορές γίνεται "στόχος ταξιδιωτικών οδηγιών" από τις υπηρεσίες αυτές).

Ορισμένες χώρες δεν θα σας επιτρέψουν την είσοδο αν προέρχεστε από περιοχές υψηλού κινδύνου και δεν έχετε εμβολιαστεί κατά συγκεκριμένων ασθενειών. Ο εμβολιασμός στις περιπτώσεις αυτές είναι το ίδιο απαραίτητος όπως και η βίζα και ορίζεται από διεθνείς συμβάσεις. Τα τελευταία χρόνια οι απαιτήσεις σε υποχρεωτικούς εμβολιασμούς έχουν μειωθεί. Το εμβόλιο κατά του κίτρινου πυρετού είναι ακόμα υποχρεωτικό για ορισμένες περιοχές και το εμβόλιο της χολέρας σε ορισμένες σπάνιες περιπτώσεις αφρικανικών χωρών.

Όλα τα εμβόλια που κάνατε, πρέπει να είναι σημειωμένα στο ειδικό για το σκοπό αυτό Διεθνές Πιστοποιητικό Υγείας που χορηγείται από τις υγειονομικές υπηρεσίες.

Προγραμματίστε εγκαίρως τον εμβολιασμό σας (2 μήνες πριν το ταξίδι) αφού ορισμένα εμβόλια δεν πρέπει να γίνουν κοντά το ένα στο άλλο, ενώ άλλα απαιτούν περισσότερες από μια δόσεις. Ανάλογα με τον προορισμό και τη διάρκεια του ταξιδιού, μπορείτε να αποφασίσετε από τον παρακάτω κατάλογο εμβολίων:

- **Ηπατίτιδα Α :** Είναι από τις πιο συνηθισμένες ασθένειες στο τρίτο κόσμο, επικίνδυνη για τους ταξιδιώτες η οποία μπορεί να προληφθεί από ένα εμβόλιο. Υπάρχουν 2 τύποι εμβολίων, ο πρώτος (έτοιμα αντισώματα) για άμεση προστασία για 2 - 6 μήνες, ανάλογα με τη δόση και ο δεύτερος (Havrix ή VAQTA) για προστασία μεγάλης διάρκειας (περισσότερο από 10 χρόνια) εφόσον ακολουθήσουν ανάμνηστικές δόσεις μετά την πρώτη. Η

πλήρη κάλυψη ξεκινά από τη δεύτερη δόση για αυτό ξεκινήστε με την πρώτη δόση αρκετές εβδομάδες πριν το ταξίδι σας. Εμβόλιο κατά της ηπατίτιδας Α υπάρχει επίσης σε συνδυασμό με προστασία κατά της Ηπατίτιδας Β. Απαιτούνται 3 δόσεις σε διάστημα 6 μηνών, ενώ επαρκή κάλυψη έχετε μετά τη δεύτερη δόση.

- ▪ **Ηπατίτιδα Β:** Η ασθένεια είναι πολύ διαδεδομένη και συνιστάται σε όλους τους ταξιδιώτες, που θα παραμείνουν για μεγάλο διάστημα στις αναπτυσσόμενες χώρες ή σε αυτούς που θα έρθουν σε στενή επαφή με τους ντόπιους όπως προσωπικό οργανώσεων βοήθειας κλπ. Η ασθένεια μεταδίδεται με σεξουαλική επαφή, επαφή με το αίμα και σωματικά υγρά του ασθενούς και με μολυσμένα εργαλεία. Το ξύρισμα σε τοπικό κουρείο, το τατουάζ, το τρύπημα αυτιών μπορεί να σας φέρουν αντιμέτωπους με την ασθένεια. Το εμβόλιο που αποτελείται από 3 δόσεις σε διάστημα 6 μηνών σας παρέχει επαρκή κάλυψη για 3 - 5 χρόνια οπότε απαιτείται και νέα δόση. Οι 2 πρώτες δόσεις δεν θα πρέπει να γίνουν σε διάστημα μικρότερο των 28 ημερών μεταξύ τους.

- ▪ **Ελονοσία (Μαλάρια):** Αν ταξιδεύετε σε τροπικές περιοχές είναι απαραίτητο να πάρετε μέτρα προστασίας κατά της ελονοσίας, η οποία μαστίζει πληθυσμούς σε ολόκληρο τον κόσμο. Εμβόλιο δεν υπάρχει, γι αυτό πρέπει να πάρετε χάπια κατά της ασθένειας προληπτικά πριν το ταξίδι και να τα συνεχίσετε για ένα μήνα μετά. Είναι μια ύπουλη αρρώστια με μεγάλο κίνδυνο για την υγεία αν δεν λάβετε τα απαραίτητα μέτρα. Πριν πάρετε φάρμακο κατά της ελονοσίας, κάντε μια εξέταση αίματος για να ελέγξετε τυχόν έλλειψη του ενζύμου G6PD και αναφέρετέ το στην υγειονομική υπηρεσία ώστε να σας δώσει το κατάλληλο φάρμακο (Λαριαμ). Το φάρμακο χορηγείται δωρεάν εφόσον υπάρχει επάρκεια. Αν είστε έγκυος ή προσβλέπετε σε μια μελλοντική εγκυμοσύνη μέσα στους επόμενους 6 μήνες δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να χρησιμοποιήσετε χάπια κατά της ελονοσίας!

- ▪ **Τυφοειδής πυρετός:** Αν ταξιδεύετε για περισσότερο από 3 εβδομάδες σε περιοχές που εμφανίζεται η νόσος καλό είναι να εμβολιαστείτε προηγουμένως. Το εμβόλιο είναι διαθέσιμο σαν ένεση και σαν χάπι.

- ▪ **Κίτρινος πυρετός:** Το εμβόλιο σας καλύπτει για 10 χρόνια και συνιστάται για ταξίδια σε χώρες της Αφρικής και Νότιας Αμερικής, όπου η ασθένεια εμφανίζεται συχνά με μορφή επιδημίας. Το εμβόλιο θα το κάνετε στην υγειονομική υπηρεσία της περιοχής σας η οποία και θα σας εφοδιάσει με το απαραίτητο Διεθνές Πιστοποιητικό.

- ▪ **Χολέρα:** Το εμβόλιο που υπάρχει μέχρι σήμερα σας, δεν προσφέρει ικανοποιητική προστασία ενώ συνοδεύεται από αρκετές παρενέργειες όπως πόνος στο χέρι που έγινε η ένεση και πιθανό πυρετό. Εξαιτίας της χαμηλής προστασίας που προσφέρει, δεν συνιστάται ο εμβολιασμός στους ταξιδιώτες παρά μόνο σε ειδικές περιπτώσεις.

- ▪ **Μηνιγγίτιδα:** Ο εμβολιασμός συνιστάται σε αυτούς που

θα ταξιδέψουν για διάστημα 3 μηνών και περισσότερο ή αν υπάρχει έξαρση της ασθένειας στη περιοχή που θα επισκεφτείτε. Το διαθέσιμο εμβόλιο με μια δόση θα σας καλύψει για περίπου ένα χρόνο. Το εμβόλιο δεν συνιστάται για παιδιά κάτω των 2 ετών γιατί έχει παρατηρηθεί ότι δεν αναπτύσσουν επαρκή ανοσία.

- ▪ Τέτανος & Διφθερίτιδα: Οι περισσότεροι έλληνες έχουν εμβολιαστεί από την παιδική τους ηλικία ή κατά τη στρατιωτική τους θητεία, αλλά αρκετοί αμελούν τις αναμνηστικές δόσεις που πρέπει να επαναλαμβάνονται κάθε 10 χρόνια.
- ▪ Πολυομυελίτιδα: Αν και όλοι οι έλληνες έχουν εμβολιαστεί από την παιδική τους ηλικία, απαιτείται αναμνηστική δόση κάθε 10 χρόνια. Η ασθένεια εμφανίζεται σε περιοχές της Ασίας και της Μέσης Ανατολής.

11,5 Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος για την υγεία του ταξιδιώτη προέρχεται από την κατανάλωση τροφών και το μολυσμένο νερό. Ακολουθήστε τους παρακάτω κανόνες για να προφυλάξετε την υγεία σας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού:

- ▪ Πλένετε πάντα τα χέρια σας πριν αγγίξετε τρόφιμα που θα καταναλώσετε.
- ▪ Αποφύγετε τα ωμά λαχανικά και σαλάτες, εκτός αν είστε σίγουροι ότι έχουν πλυθεί με αποστειρωμένο νερό.
- ▪ Αποφύγετε τα φρούτα όταν σας προσφέρονται καθαρισμένα, ζητήστε να τα καθαρίσετε ή να τα πλύνετε εσείς. Μη διστάσετε να χρησιμοποιήσετε εμφιαλωμένο νερό για το πλύσιμο των φρούτων, η υγεία σας αξίζει το έξοδο!
- ▪ Να τρώτε πάντα σε εστιατόρια που είναι γεμάτα από κόσμο, ντόπιους ή ταξιδιώτες. Στα γεμάτα από κόσμο εστιατόρια με γρήγορη κατανάλωση των φαγητών, είναι απίθανο να σας σερβίρουν ξαναζεσταμένο φαγητό.
- ▪ Αντιμετωπίστε με καχυποψία τα παγωτά, ιδιαίτερα τα χύμα. Σε περιοχές που η ηλεκτροδότηση δεν είναι συνεχής, ακόμα και τα συσκευασμένα παγωτά γνωστών εταιριών μπορεί να έχουν λιώσει και ξαναπαγώσει πολλές φορές.
- ▪ Προσέξτε να πίνετε μόνο εμφιαλωμένο νερό. Βεβαιωθείτε ότι το πώμα είναι καλά σφραγισμένο. Τα παγάκια σε ποτά και χυμούς θεωρείστε τα ως επικίνδυνα, αφού δεν μπορείτε να γνωρίζετε την προέλευση του νερού.
- ▪ Προσοχή στους φρέσκους χυμούς, συνήθως έχουν προσθέσει νερό. Οι συσκευασμένοι χυμοί είναι συνήθως εντάξει.
- ▪ Το γάλα στον αναπτυσσόμενο κόσμο συνήθως δεν είναι παστεριωμένο. Πείτε το μόνο αν είναι βρασμένο εκείνη τη στιγμή. Το τσάι και ο καφές είναι συνήθως ασφαλή αφού το νερό έχει

προηγουμένως βράσει.

- Σε χώρες όπου οι συνθήκες υγιεινής είναι ιδιαίτερα χαμηλές (π.χ. Ινδία, Μπαγκλαντές) χρησιμοποιείτε μόνο εμφιαλωμένο νερό ακόμα και για το πλύσιμο των δοντιών. Προσέξτε κατά τη διάρκεια του ντους να μην μπει νερό στο στόμα σας.
- Έχετε μαζί σας πάντα ταμπλέτες χλωρίωσης του νερού για την περίπτωση που δεν θα βρείτε εμφιαλωμένο νερό είτε για να πιείτε, είτε για το πλύσιμο φρούτων και λαχανικών.

11,6 Αντιμετώπιση περιστατικών

Η αντιμετώπιση περιστατικών χωρίς ιατρική βοήθεια, χρησιμοποιώντας τα φάρμακα που έχετε μαζί σας, σημαίνει ότι αναλαμβάνετε ένα σημαντικό ρίσκο. Από την άλλη μεριά, η εισαγωγή σας σε κάποιο τοπικό νοσοκομείο σημαίνει ακόμα περισσότερους κινδύνους για την υγεία σας και δεν θα σας το συνιστούσαμε. Ανάλογα με τη σοβαρότητα του περιστατικού που αντιμετωπίζετε μπορείτε να πάρετε τα παρακάτω μέτρα:

- Ρωτήστε στο ξενοδοχείο σας για γιατρό που να μιλά αγγλικά. Πολλά μεσαίας κατηγορίας και άνω ξενοδοχεία, μπορούν να σας στείλουν ένα γιατρό στο δωμάτιό σας για μια πρώτη διάγνωση.
- Επικοινωνήστε με την ελληνική πρεσβεία ή με άλλη πρεσβεία χώρας της Ε.Ε αν δεν υπάρχει ελληνική αντιπροσώπευση και ζητήστε να σας πουν που να απευθυνθείτε για ιατρική βοήθεια. Οι αρχές γνωρίζουν ιδιωτικά ιατρικά κέντρα και γιατρούς που μιλούν αγγλικά. Στη χειρότερη περίπτωση που δεν υπάρχει γιατρός στην περιοχή που βρίσκεστε, θα μπορέσετε να πάρετε τουλάχιστον κάποιες συμβουλές τηλεφωνικά.
- Στις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες υπάρχουν ιεραποστολικά νοσοκομεία ή άλλες ξένες οργανώσεις βοήθειας. Εκεί εργάζονται ξένοι γιατροί και παρά τις πρωτόγονες συνθήκες που επικρατούν μπορείτε να είστε σίγουροι ότι θα βρείτε ένα καθαρό κρεβάτι και αντιμετώπιση σύμφωνα με τη δυτική ιατρική πρακτική. Πληροφορίες για τις οργανώσεις αυτές θα βρείτε από τις προξενικές αρχές.

11,7 Μικρός οδηγός για ελαφρά περιστατικά

Επισημαίνουμε ότι τα παρακάτω βασίζονται στην προσωπική μας εμπειρία και σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστούν ιατρικές οδηγίες.

Jet Lag

Οι μεγάλες διαφορές ώρας που θα αντιμετωπίσετε μετά από ένα μεγάλο ταξίδι θα αποσυντονίσουν το βιολογικό σας ρολόι. Αϋπνία, εκνευρισμός, συνεχής κούραση, δυσκοιλιότητα είναι μερικά από τα συμπτώματα που μπορεί να αντιμετωπίσετε. Προσπαθήστε να είστε ξεκούραστοι μια μέρα πριν ξεκινήσετε το ταξίδι σας. (Από το γραφείο στο αεροδρόμιο, είναι το χειρότερο που μπορείτε να κάνετε). Όταν φτάσετε, προσαρμόστε τις δραστηριότητές σας αμέσως στην τοπική ώρα (π.χ. ξαπλώστε για ύπνο αν είναι βράδυ). Μην τρώτε βαριά φαγητά και μην καταναλώνετε οινοπνευματώδη ποτά, τουλάχιστον μέχρι να προσαρμοστεί το βιολογικό σας ρολόι.

εξάντληση από τροπική ζέστη

Η απότομη αλλαγή κλίματος, σε συνδυασμό με υγρασία και ζέστη μπορεί να σας κάνουν να νιώσετε αδιαθεσία, πονοκεφάλους ή κομμάρες. Δώστε λίγο χρόνο στο σώμα σας να προσαρμοστεί πριν αρχίσετε έντονη σωματική δραστηριότητα (π.χ. πεζοπορίες) και πιείτε πολλά υγρά. Φορέστε τα κατάλληλα ρούχα έτσι ώστε να βοηθάτε την εξάτμιση του ιδρώτα.

θερμοπληξία

Η θερμοπληξία επέρχεται όταν ο μηχανισμός του σώματος για τη ρύθμιση της θερμοκρασίας καταρρέει, με αποτέλεσμα η θερμοκρασία του σώματος να ανέβει, μερικές φορές μέχρι και τους 41 βαθμούς. Η συνεχής έκθεση σε ψηλές θερμοκρασίες χωρίς να πίνετε επαρκείς ποσότητες υγρών, είναι η συνήθης αιτία για τη θερμοπληξία. Πονοκέφαλοι, προβλήματα προσανατολισμού ή σύγχυσης και μερικές φορές επιθετικότητα είναι μερικά από τα συμπτώματα. Αν δεν μπορείτε να έχετε ιατρική βοήθεια, ξαπλώστε σε μια σκιά, βγάλτε τα ρούχα σας, τυλιχτείτε με ένα βρεμένο σεντόνι ή πετσέτα και πείτε άφθονα υγρά.

Εγκαύματα από τον ήλιο

Στις τροπικές περιοχές μπορείτε να πάθετε εγκαύματα ακόμα και με συννεφιά. Δεν υπάρχουν πολλά πράγματα να κάνετε μετά το έγκαυμα, γι αυτό φοράτε πάντα καπέλο, χρησιμοποιείτε ένα ισχυρό αντιηλιακό και μην αφήνετε εκτεθειμένο το δέρμα σας στον ήλιο.

Διάρροια

Είναι το πιο συνηθισμένο πρόβλημα υγείας στον ταξιδιώτη και οι αιτίες μπορεί να είναι πολλές. Η αλλαγή ώρας, νερού και φαγητού (στην καλύτερη περίπτωση) ή μια μολυσματική ασθένεια στη χειρότερη. Δύο - τρεις βίαιες επισκέψεις στην τουαλέτα χωρίς άλλα συμπτώματα δεν συνιστούν κίνδυνο. Το σοβαρότερο πρόβλημα με τη διάρροια είναι η

αφυδάτωση. Η αφυδάτωση έρχεται πολύ γρήγορα σε συνθήκες τροπικής ζέστης ή στα μικρά παιδιά. Το μαύρο τσάι με λίγη ζάχαρη είναι καλό για τις πιο ελαφρές περιπτώσεις. Για πιο σοβαρές περιπτώσεις, χρησιμοποιείστε άλατα νερού (που πρέπει να έχετε πάντοτε μαζί σας) στο εμφιαλωμένο ή βρασμένο νερό. Αν δεν έχετε άλατα νερού, διαλύστε ένα κουταλάκι ζάχαρη και μισό κουταλάκι αλάτι σε ένα λίτρο νερού. Πίνετε μικρές ποσότητες κάθε τόσο (στις χειρότερες καταστάσεις, από μια κουταλιά της σούπας κάθε 5 - 10 λεπτά). Τα υγρά που χάνετε πρέπει να αντικατασταθούν οπωσδήποτε. Χρησιμοποιείστε την ποσότητα ούρων που αποβάλλετε σαν ένδειξη για το ισοζύγιο υγρών στο σώμα σας. Καθόλου ή ελάχιστα ούρα σημαίνει έλλειψη υγρών!

Μια από τις τραγικές καταστάσεις είναι όταν όλα αυτά συμβαίνουν όταν βρισκόσαστε μέσα σε λεωφορείο ή κατά τη διάρκεια μετακινήσεων. Αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή, χρησιμοποιείστε χαπάκια Immodium για να σταματήσετε προσωρινά τη διάρροια. Το Immodium δεν είναι θεραπευτικό (είναι απλώς αναισθητικό) και σε 2 - 3 ώρες, το ...θηρίο θα ξυπνήσει και πάλι. Μην χρησιμοποιείτε Immodium αν έχετε πυρετό, αν είστε βαριά αφυδατωμένοι ή σε παιδιά κάτω των 12 ετών.

Αν η διάρροια κρατά περισσότερο από 48 ώρες, αν είναι βαριάς μορφής και αν συνοδεύεται από πυρετό, τότε χρειάζεστε αντιβίωση. Εμείς έχουμε χρησιμοποιήσει με επιτυχία κάψουλες Ercefuryl (μικροβιοκτόνο του πεπτικού) για ελαφρές ή μεσαίες περιπτώσεις και Flagyl για βαρύτερες. Χρησιμοποιείστε τα φάρμακα αυτά με προσοχή ακολουθώντας πιστά τις οδηγίες του γιατρού σας ή τις εσώκλειστες οδηγίες στη συσκευασία.

11,7 Αξιολόγηση των κινδύνων υγείας που συνδέονται με το ταξίδι

Οι ιατρικοί σύμβουλοι βασίζουν τις συστάσεις τους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων για τους εμβολιασμούς και άλλα φάρμακα, σε μια αξιολόγηση του κινδύνου για το μεμονωμένο ταξιδιώτη, λαμβανοντας υπόψη την πιθανότητα της σύλληψης μιας ασθένειας και πόσο σοβαρή μπορεί αυτή να είναι για τον ενδιαφερόμενο ταξιδιώτη. Τα βασικά στοιχεία αυτής της αξιολόγησης του κινδύνου είναι ο προορισμός, η διάρκεια και ο σκοπός της επίσκεψης, όπως και οι συνθήκες στέγασης και η κατάσταση υγιεινής του ταξιδιώτη.

Για κάθε ασθένεια που εξετάζεται, μια αξιολόγηση αποτελείται επίσης από:

- διαθεσιμότητα της προφύλαξης, πιθανές παρενέργειες και καταλληλότητα για τον ενδιαφερόμενο ταξιδιώτη
- οποιοδήποτε σχετικοί κίνδυνοι δημόσιας υγείας (π.χ. ο κίνδυνος να μολυνει και άλλους).

Η συλλογή των πληροφοριών που απαιτούνται για να κάνουν μια αξιολόγηση του κινδύνου περιλαμβάνει το λεπτομερές θέμα του ταξιδιώτη. Ο πίνακας ελέγχου ή το πρωτόκολλο είναι χρήσιμος να εξασφαλίσει ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες λαμβάνονται και καταγράφονται. Στον ταξιδιώτη πρέπει να παρασχεθεί ένα προσωπικό αρχείο των εμβολιασμών που δίνονται (αρχείο ασθενούς) δεδομένου ότι οι εμβολιασμοί αντιμετωπίζονται συχνά σε διαφορετικά κέντρα.

11,8 Ιατρικά εξαρτήματα

Οι ικανοποιητικές ιατρικές προμήθειες πρέπει να φερθούν για να ικανοποιήσουν όλες τις προβλέψιμες ανάγκες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Μια ιατρική εξάρτηση όπως π.χ. ένα φάρμακο, πρέπει να φερθεί για όλους τους προορισμούς όπου μπορούν να υπάρξουν σημαντικοί κίνδυνοι υγείας, ιδιαίτερα εκείνους των αναπτυσσόμενων χωρών, όπου η τοπική διαθεσιμότητα των συγκεκριμένων φαρμάκων δεν είναι σίγουρη. Αυτή η εξάρτηση θα περιλάβει τα βασικά φάρμακα για να θεραπεύσει τις κοινές ασθένειες και οποιαδήποτε πρόσθετα ιατρικά στοιχεία που μπορούν να απαιτηθούν από το μεμονωμένο ταξιδιώτη.

Ορισμένες κατηγορίες ιατρικών συνταγών πρέπει να φερθούν μαζί με μια ιατρική επιβεβαίωση, υπογεγραμμένες από έναν παθολόγο, πιστοποιώντας ότι ο ταξιδιώτης απαιτεί το φάρμακο για την προσωπική χρήση. Μερικές χώρες απαιτούν όχι μόνο έναν παθολόγο αλλά και την εθνική διοίκηση υγείας για να υπογράψουν αυτό το πιστοποιητικό.

Όλα τα φάρμακα πρέπει να φερθούν στη χειραποσκευή για να ελαχιστοποιήσουν οποιοδήποτε κίνδυνο απώλειας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Ένας διπλός ανεφοδιασμός που φέρεται στις ελεγχμένες αποσκευές είναι μια προφύλαξη ασφάλειας σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής. Τα απαραίτητα για την χρήση τουαλετών αντικείμενα πρέπει επίσης να φερθούν σε επαρκή ποσότητα για ολόκληρη την επίσκεψη εκτός αν η διαθεσιμότητά τους στον προορισμό ταξιδιού βεβαιώνεται. Αυτό περιλαμβάνει τα αντικείμενα για την οδοντική φροντίδα, φροντίδα ματιών συμπεριλαμβανομένων και των φακών επαφής, φροντίδα δέρματος και προσωπική υγιεινή.

11,8,1 Περιεχόμενο μιας βασικής ιατρικής εξάρτησης

Στοιχεία πρώτων βοηθειών:

- κολλητική ταινία
- αντισηπτικό μέσο καθαρισμού πληγών
- επίδεσμοι
- σταγονες ματιών
- απωθητική ουσία εντόμων
- αλοιφή για τα δαγκώματα εντόμων
- ρινικός αποσυμφοριστικό
- καρφίτσες και ψαλιδί ασφάλειας
- απλό αναλγητικό (π.χ παρακεταμόλη)
- αποστειρωμένη γαζα

- κλινικό θερμόμετρο.

Πρόσθετα στοιχεία σύμφωνα με τον προορισμό και τις ιδιαίτερες ανάγκες:

- αντιδιαρροϊκό φάρμακο
- αντιμυκητιακή σκόνη
- αντιελονοσιακό φάρμακο
- προφυλακτικά
- φάρμακο για οποιαδήποτε προϋπάρχουσα φυσική κατάσταση
 - ηρεμιστικά
 - αποστειρωμένες σύριγγες και βελόνες
 - απολυμαντικό ύδατος
 - άλλα στοιχεία για να ικανοποιήσει τις προβλέψιμες ανάγκες, σύμφωνα με τον προορισμό και τη διάρκεια της επίσκεψης.

11,9 Ταξιδιώτες με προϋπάρχουσες φυσικές καταστάσεις και πρόσθετες ανάγκες

Οι κίνδυνοι υγείας που συνδέονται με το ταξίδι είναι μεγαλύτεροι για ορισμένες ομάδες ταξιδιωτών, συμπεριλαμβανομένων των νηπίων και των μικρών παιδιών, έγκυων γυναικών, ηλικιωμένων, άτομων με ειδικές ανάγκες, και εκείνων που έχουν προϋπάρχοντα προβλήματα υγείας. Για όλους αυτούς τους ταξιδιώτες, οι ιατρικές συμβουλές και οι πρόσθετες προφυλάξεις είναι απαραίτητες. Πρέπει να ενημερωθούν καλά για τις διαθέσιμες ιατρικές υπηρεσίες στον προορισμό ταξιδιού.

Ηλικία

Τα νήπια και τα μικρά παιδιά έχουν πρόσθετες ανάγκες όσον αφορά τους εμβολιασμούς και τις αντιελονοσιακές προφυλάξεις. Είναι ιδιαίτερα ευαίσθητα στην υπεριώδη ακτινοβολία και γίνονται αφυδατωμένα ευκολότερα από τους ενήλικους σε περίπτωση ανεπαρκούς ποσότητας υγρών ή απώλειας υγρών λόγω της διάρροιας. Ένα παιδί μπορεί να υπερνικηθεί από την αφυδάτωση μέσα σε μερικές ώρες. Το αεροπορικό ταξίδι μπορεί να προκαλέσει ταλαιπωρία στα νήπια λόγω των αλλαγών στην πίεση αέρα καμπινών. Τα νήπια και τα μικρά παιδιά είναι πιο ευαίσθητα στις ξαφνικές αλλαγές στο ύψος. Είναι επίσης πιο ευαίσθητα σε πολλές μολυσματικές ασθένειες.

Η προχωρημένη ηλικία δεν είναι απαραίτητως μια αντένδειξη για το ταξίδι εάν η γενική κατάσταση της υγείας είναι καλή. Οι ηλικιωμένοι άνθρωποι πρέπει να επιδιώξουν τις ιατρικές συμβουλές πριν προγραμματίσουν το μεγάλης απόστασης ταξίδι.

Εγκυμοσύνη

Το ταξίδι δεν είναι γενικά επικίνδυνο κατά τη διάρκεια της εγκυμοσύνης μέχρι και κοντά στην αναμενόμενη ημερομηνία της γεννασ, υπό τον όρο ότι η εγκυμοσύνη είναι απλή και η υγεία της γυναίκας είναι καλή. Οι αερογραμμές επιβάλλουν μερικούς περιορισμούς ταξιδιού στην προχωρημένη εγκυμοσύνη.

Οι έγκυες γυναίκες διακινδυνεύουν με σοβαρές περιπλοκές εάν μολυνθούν από την ελονοσία. Το ταξίδι στις περιοχές με ενδημία ελονοσίας πρέπει να αποφευχθεί κατά τη διάρκεια της εγκυμοσύνης.

Το φάρμακο οποιουδήποτε τύπου πρέπει να ληφθεί κατά τη διάρκεια της εγκυμοσύνης μόνο σύμφωνα με τις ιατρικές συμβουλές.

Το ταξίδι στα υψηλά ύψη ή σε απομακρυσμένες περιοχές δεν είναι ενδεδειγμένο κατά τη διάρκεια της εγκυμοσύνης.

Ανικανότητα

Η φυσική ανικανότητα δεν είναι συνήθως μια αντένδειξη για το ταξίδι εάν η γενική κατάσταση της υγείας είναι καλή. Οι αερογραμμές έχουν κανονισμούς σχετικά με το ταξίδι για τους επιβάτες με ειδικές ανάγκες που πρέπει να συνοδευθούν. Οι πληροφορίες πρέπει να ληφθούν από την αερογραμμή εκ των προτέρων.

Προϋπάρχουσα ασθένεια

Οι άνθρωποι που πάσχουν από τις χρόνιες ασθένειες πρέπει να επιδιώξουν τις ιατρικές συμβουλές πριν προγραμματίζουν ένα ταξίδι. Οι όροι που αυξάνουν τους κινδύνους υγείας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού περιλαμβάνουν:

- καρδιαγγειακές αναταραχές
- χρόνια ηπατίτιδα
- χρόνιες παθήσεις εντέρων
- χρόνια νεφρική πάθηση
- χρόνιες αναπνευστικές παθήσεις
- διαβήτη
- επιληψία
- καταστολή του ανοσοποιητικού συστήματος λόγω του φαρμάκου ή μόλυνσης HIV
- προηγούμενη ασθένεια
- αυστηρή αναιμία
- αυστηρές διανοητικές διαταραχές
- οποιοσδήποτε χρόνιος όρος που απαιτεί τη συχνή ιατρική επέμβαση.

Οποιοσδήποτε ταξιδιώτης με μια χρόνια ασθένεια πρέπει να φέρει τα απαραίτητα φάρμακα για το ταξίδι και κατά την διάρκεια του ταξιδιού του την χειραποσκευή. Το όνομα του παθολόγου τους καθώς και οι λεπτομερείς ασθένειας τους πρέπει να βρισκονται με άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα, μαζί με τις πληροφορίες για το φάρμακο (η ονομασία του φαρμάκου) και των ορισμένων δόσεων. Η επιστολή ενός παθολόγου που πιστοποιεί την ανάγκη

για οποιαδήποτε φάρμακα ή άλλα ιατρικά στοιχεία (π.χ. σύριγγα) πρέπει να φερεται απο τον ταξιδιώτη καθώς μπορεί να εξεταστεί από τους τελωνειακούς υπαλλήλους.

11.10 Ασφάλεια για τους ταξιδιώτες

Οι διεθνείς ταξιδιώτες πρέπει να γνωρίσουν ότι η ιατρική φροντίδα είναι στο εξωτερικό συχνά διαθέσιμη μόνο στις ιδιωτικές ιατρικές εγκαταστάσεις και μπορούν να είναι δαπανηροί. Σε περίπτωση όπου η καλής ποιότητας ιατρική φροντίδα δεν είναι εύκολα διαθέσιμη, οι ταξιδιώτες μπορεί να χρειαστεί να επαναπατριστούν σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθένειας. Εάν ο θάνατος επέλθει στο εξωτερικό, ο επαναπατρισμός του σώματος μπορεί να είναι εξαιρετικά ακριβός και μπορεί να είναι δύσκολος να τακτοποιηθεί.

Οι ταξιδιώτες πρέπει να ενθαρρυνθούν α) σε αναζήτηση πληροφοριών για τις πιθανές αμοιβαίες συμφωνίες υγειονομικής περίθαλψης μεταξύ της χώρας κατοικίας και της χώρας προορισμού, και β) σε αναζήτηση ασφάλειας υγείας που να λαμβάνει τους προορισμούς όπου οι κίνδυνοι υγείας είναι σημαντικοί και η ιατρική φροντίδα είναι ακριβή ή όχι εύκολα διαθέσιμη.

Αυτή η ασφάλεια υγείας πρέπει να περιλαμβάνει την κάλυψη για τις αλλαγές στην περιήγηση, τον επαναπατρισμό έκτακτης ανάγκης για λόγους υγείας, εισαγωγή σε νοσοκομείο, ιατρική φροντίδα σε περίπτωση ασθένειας ή ατυχήματος και επαναπατρισμό του σώματος σε περίπτωση θανάτου.

Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες παρέχουν συνήθως τις πληροφορίες για ασφάλεια ταξιδιωτικής υγείας. Πρέπει να σημειωθεί ότι μερικές χώρες απαιτούν τώρα την απόδειξη της επαρκούς ασφάλειας υγείας ως όρο για την είσοδο στην χώρα τους. Οι ταξιδιώτες πρέπει να ξέρουν τις διαδικασίες που θα ακολουθησουν για να ζητήσουν βοήθεια και αποζημίωση. Ένα αντίγραφο των ασφαλιστικών πιστοποιητικών πρέπει να φερθεί με άλλα ταξιδιωτικά έγγραφα στη χειραποσκευή.

11.11 Ρόλος των επαγγελματιών της βιομηχανίας ταξιδιού

Ταξιδιωτικοί πράκτορες, οι αερογραμμές και οι ναυτιλιακές εταιρίες κάθε μια έχουν σημαντική ευθύνη να προστατεύσουν την υγεία των ταξιδιωτών. Είναι προς όφελος της βιομηχανίας ταξιδιού το να έχουν οι ταξιδιώτες όσο το δυνατόν λιγότερα πιθανά προβλήματα κατά ταξίδι, και κατά την επίσκεψη σε ξένες χώρες. Η επαφή με τους ταξιδιώτες πριν από το ταξίδι παρέχει μια μοναδική ευκαιρία να ενημερωθούν για την κατάσταση σε κάθε μια από τις χώρες που επισκέπτονται. Ο ταξιδιωτικός πράκτορας πρέπει να παρέχει τις ακόλουθες, σχετικές με την υγεία οδηγίες στους ταξιδιώτες:

1. Συμβουλευστε τον ταξιδιώτη να συμβουλευθεί μια κλινική ιατρικής ταξιδιού το συντομότερο δυνατόν μετά από τον προγραμματισμό ένος ταξιδιου σε οποιοδήποτε προορισμό όπου οι κίνδυνοι υγείας είναι σημαντικοί, ιδιαίτερα εκείνους των αναπτυσσόμενων χώρων, κατά προτίμηση 4-6 εβδομάδες πριν από την αναχώρηση.
2. Πληροφορήστε τους ταξιδιώτες τελευταίας στιγμής ότι μια επίσκεψη πρέπει να γίνει σε μια κλινική ιατρικής

ταξιδιού, ακόμη και μέχρι την ημέρα πριν από την αναχώρηση.

3. Συμβουλευστε τους ταξιδιώτες εάν ο προορισμός παρουσιάζει οποιουσδήποτε ιδιαίτερους κινδύνους στην προσωπική ασφάλεια και προστασία και προτείνετε τις κατάλληλες προφυλάξεις..

4. Ενθαρρύνετε τους ταξιδιώτες για ασφάλεια υγείας.

5. Ενημερώστε τους ταξιδιώτες για τις διαδικασίες για την βοήθεια και την αποζημίωση, ιδιαίτερα εάν το ασφαλιστικό συμβόλαιο τακτοποιείται από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ή την επιχείρηση..

6. Παρέχετε τις πληροφορίες για:

- ο τις υποχρεωτικές απαιτήσεις εμβολιασμού για τον κίτρινο πυρετό

- ο την ανάγκη για τις προφυλάξεις ελονοσίας στον προορισμό ταξιδιού την ύπαρξη άλλων σημαντικών κινδύνων υγείας στον προορισμό ταξιδιού

- ο την παρουσία ή την απουσία καλής ποιότητας ιατρικών εγκαταστάσεων στον προορισμό ταξιδιού.

11,12 Ευθύνη του ταξιδιώτη

Οι ταξιδιώτες μπορούν να λάβουν πολλές πληροφορίες και συμβουλές από τους επαγγελματίες ιατρικής και της βιομηχανίας ταξιδιού ώστε να αποτρέψουν τα προβλήματα υγείας ενώ βρισκονται στο εξωτερικό. Εντούτοις, οι ταξιδιώτες πρέπει να δεχτούν ότι είναι αρμόδιοι για την υγεία και την ευημερία τους όσο στην διάρκεια του ταξιδιού όσο και στην επιστροφή τους. Τα εξής είναι οι κύριες ευθύνες του ταξιδιώτη:

- η απόφαση να ταξιδεψει
- η αναγνώριση και η αποδοχή οποιωνδήποτε κινδύνων περιέλαβαν επιδίωξη συμβουλών υγείας όταν έρθει η ώρα, κατά προτίμηση 4-6 εβδομάδες πριν από το ταξίδι
 - συμμόρφωση με τους συνιστώμενους εμβολιασμούς και άλλα ορισμένα μέτρα φαρμάκων και υγείας
 - προσεκτικός προγραμματισμός πριν από την αναχώρηση
 - λήψη απαραίτητων ιατρικών εργαλείων
 - λήψη επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης
 - προφυλάξεις υγείας πριν, κατά τη διάρκεια, και μετά από το ταξίδι
 - ευθύνη για την επιστολή ενός παθολόγου σχετικά με οποιαδήποτε φάρμακα, συνταγες, σύριγγες, κ.λπ. όντας φερμένες
 - ευθύνη για την υγεία και την ευημερία της συνοδείας των παιδιών

Predeparture medical questionnaire

Surname:	First name:
Date of birth:	Country of origin:
Purpose of travel:	<input type="checkbox"/> Private <input type="checkbox"/> Professional
Special activities:	<input type="checkbox"/> Accommodation: e.g. camping, bivouac <input type="checkbox"/> Sports: e.g. diving, hunting, high-altitude trekking
Date of departure and length of stay:	

Places to be visited

Country	Town	Rural area		Dates	
		Yes	No	From	to
		Yes	No	From	to
		Yes	No	From	to
		Yes	No	From	to
		Yes	No	From	to
		Yes	No	From	to

Medical history:
Vaccination record:
Current state of health:
Chronic illnesses:
Recent or current medical treatment:
History of jaundice or hepatitis:
Allergies (e.g. eggs, antibiotics, sulfonamides):
For women: <input type="checkbox"/> Current pregnancy <input type="checkbox"/> Pregnancy likely within 3 months <input type="checkbox"/> Currently breastfeeding
History of anxiety or depression: <input type="checkbox"/> If yes, treatment prescribed (specify)
Neurological disorders (e.g. epilepsy, multiple sclerosis, etc.):
Cardiovascular disorders (e.g. thrombosis, use of pacemaker):

Checklist for the traveller

Obtain information on local conditions

Depending on destination

- Risks related to the area (urban or rural)
- Type of accommodation (hotel, camping)
- Length of stay
- Altitude
- Security problems (e.g. conflict)
- Availability of medical facilities

Prevention

Vaccination. Contact the nearest travel medicine centre or a physician as early as possible, preferably 4–6 weeks before departure.

Malaria. Request information on malaria risk, prevention of mosquito bites, possible need for appropriate preventive medication and emergency reserves, and plan for bednet and insect repellent.

Food hygiene. Eat only thoroughly cooked food and drink only well-sealed bottled or packaged cold drinks. Boil drinking-water if safety is doubtful. If boiling is not possible, a certified well-maintained filter and/or disinfectant agent can be used.

Specific local diseases. Please consult the appropriate sections of this volume.

Accidents related to:

- Traffic (obtain a card showing blood group before departure)
- Animals (beware of snakes and rabid dogs)
- Allergies (use a medical alert bracelet)
- Sun (pack sunglasses and sunscreen)

Get the following check-ups

- Medical—obtain prescriptions for medication according to length of stay, and obtain advice from your physician on assembling a suitable medical kit
- Dental
- Ophthalmological—pack spare spectacles
- Other according to specific conditions (e.g. pregnancy, diabetes)

Subscribe to a medical insurance with appropriate cover abroad, i.e. accident, sickness, medical repatriation.

- προφυλάξεις για να αποφύγει οποιαδήποτε μολυσματική ασθένεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- προσεκτική υποβολή έκθεσης οποιασδήποτε ασθένειας σχετικά με την επιστροφή, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για όλο το πρόσφατο ταξίδι σεβασμός της χώρας υποδοχής και του πληθυσμού της.

11,13 Ιατρική εξέταση μετά από το ταξίδι

Οι ταξιδιώτες πρέπει να ενθαρρυνθούν για να έχουν μια ιατρική εξέταση στην επιστροφή τους εάν αυτοί:

- πάσχουν από μια χρόνια πάθηση, όπως η καρδιαγγειακή πάθηση, διαβήτη ή χρόνια αναπνευστική πάθηση
- παρατηρήσουν ασθένεια τις εβδομάδες μετά από την επιστροφή στο σπίτι τους, ιδιαίτερα εάν πικείται για πυρετό, επίμονη διάρροια, εμετό, ίκτερο, ουρικές αναταραχές, ασθένεια του δέρματος ή γεννητική μόλυνση
- έχουν εκταθεί σε σοβαρή ασθένεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους,
- έχει περάσει περισσότερο από 3 μήνες σε μια αναπτυσσόμενη χώρα.

Οι ταξιδιώτες πρέπει να παρέχουν στο ιατρικό προσωπικό τις πληροφορίες για το πρόσφατο ταξίδι, συμπεριλαμβανομένου του προορισμού, του σκοπού και της διάρκειας της επίσκεψης.

Οι συχνοί ταξιδιώτες πρέπει να δώσουν τις λεπτομέρειες όλων των ταξιδιών που έχουν πραγματοποιηθεί στις προηγούμενες εβδομάδες και τους μήνες.

Σημείωση!!! Ο πυρετός μετά από την επιστροφή από μια περιοχή με ενδημία ελονοσίας είναι μια εκτακτη ιατρική ανάγκη και οι ταξιδιώτες πρέπει να επιδιώξουν την ιατρική προσοχή αμέσως.

Σημείωση:στις επομενες σελιδες βλεπουμε μια ταξιδιωτικη λιστα καθως και ενα ερωτηματολογιο του Παγκοσμιου Οργανισμου Τουρισμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12

ΣΥΜΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κλείνοντας λοιπόν την πτυχιακή μας εργασία και λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία που αναφέρθηκαν σε αυτή μπορούμε να καταλάβουμε πόσο δύσκολη υπόθεση είναι η πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, είτε αυτό είναι οργανωμένο είτε μεμονωμένο!

Θα πρέπει να ληφθούν πολλοί παράγοντες υπόψη, όπως ειδικές νομοθεσίες που έχει θεσπίσει το κράτος, κάποια ειδικά έγγραφα που θα πρέπει να έχει ο ταξιδιώτης μαζί του, όπως για παράδειγμα βίζες ή κάποιους τουριστικούς οδηγούς για την πόλη επίσκεψης κλπ.!

Όλα αυτά τα έγγραφα μπορεί να τα προμηθευτεί ο ενδιαφερόμενος τουρίστας από τον ταξιδιωτικό του πράκτορα. Ένας επαγγελματίας πράκτορας είναι υποχρεωμένος να ενημερώνει κάθε πελάτη του/ ταξιδιώτη για τις συνθήκες που ισχύουν σε κάθε χώρα (είτε αυτές περιλαμβάνουν θέματα υγιεινής είτε θέματα νομοθεσίας της χώρας επισκέψεως είτε άλλα διαδικαστικά θέματα) και να τον αποτρέπει ακόμα να ταξιδέψει σε κάποια χώρα όταν δεν το επιτρέπουν οι συνθήκες. Όταν για παράδειγμα, δεν το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες (π.χ. ταξίδι στην Κίνα τους πολύ ζεστούς μήνες του καλοκαιριού όπου η ζέστη είναι ανυπόφορη και επικίνδυνη)!!!

Ο κάθε ταξιδιώτης δεν μπορεί να γνωρίζει το τι μπορεί να χρειαστεί σε ένα ταξίδι. Αυτή είναι και η χρησιμότητα του τουριστικού πράκτορα, ο οποίος είναι ο μεσάζοντας και ο πληροφοριοδότης.

Ελπίζουμε τα παραπάνω στοιχεία να σας δώσουν μερικές πληροφορίες για το οργανωμένο και μη, ταξίδι καθώς και για τα βασικότερα στοιχεία που το διέπουν!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **ΣΙΜΟΥ ΕΦΗ, ΒΟΡΡΟΠΟΥΛΟΥ, Ν.** Ταξιδιωτική Ιατρική, Οδηγός Υγείας και Ασφάλειας για τους Ταξιδιώτες ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ, 2004

- **ΓΑΣΠΑΡΙΝΑΤΟΣ, Σ., ΜΑΖΑΡΑΚΗ-ΑΛΕΞΙΑΔΗ ΕΥΑ,** Οργάνωση τουριστικών πακέτων ΕΛΛΗΝ, 2003

- **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΛΙΤΗΣ,** Αεροπορικοί Ναύλοι- Ticketing, Τουρισμός και Ελεύθερος χρόνος.
Έκδοση, ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ 1999

- **ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Α. ΖΑΧΑΡΑΤΟΣ,** Package Tour, Παραγωγή και διάθεση του τουριστικού ταξιδιού.
Β' έκδοση, ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ 2003

- **ΑΒΡΑΑΜ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ,** Οργάνωση και λειτουργία ταξιδιωτικών και ναυτιλιακών γραφείων.
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας

- **ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ,** Συστήματα κρατησεων με Η/Υ
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ Α.Τ.Ε.Ι. Πατρας

- **ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,** Τουριστική Οικονομία.
INTERBOOKS 1997

- **ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,** Τουριστικό Marketing
INTERBOOKS 1999

- **ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ Ν., ΚΡΑΒΑΡΙΤΗΣ Κ. , ΛΥΤΡΑΣ Π. ,** Εισαγωγή στον τουρισμό.
INTERBOOKS 1999

WEB SITES

- http://www.traveltips.gr/pretravel/pretravel_doc.htm
- http://www.traveltips.gr/pretravel/pretravel_money.htm
- http://www.traveltips.gr/pretravel/pretravel_health.htm
- www.who.int/topics/travel/en
- <http://www.answers.com/main/ntquery?method=4&tname=passport>
- <http://www.answers.com/main/ntquery?method=4&dsid=2222&dekey=visa>
- <http://encyclopedia.thefreedictionary.com/visa+%28document%29>
- <http://encyclopedia.thefreedictionary.com/schengen+treaty>
- <http://encyclopedia.thefreedictionary.com/passport>
- http://europarl.europa.eu/factsheets/4_15_0_el.htm
- http://wikipedia.org/wiki/computer_reservations_system
- <http://www.iata.org/>
- <http://www.tourism.gr/>
- <http://www.tourvacationstogo.com/>
- <http://www.travelinfo.com>
- http://www.wikipedia.com/organized_tours/
- <http://www.wikipedia.com/touroperators/>
- <http://www.gtp.gr/>
- <http://www.travelsearch.gr/>
- <http://www.oag.gr/>