

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της ασφάλειας του αεροδρομίου «Ν. Καζαντζάκης» και η συμβολή του στην εδραίωση κλίματος εμπιστοσύνης στους ταξιδιώτες.

ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ

Χρυσοφάκη Αικατερίνη

Ηράκλειο 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ...σελ.4**
 - 2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ...σελ.5**
 - 3. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ – ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ (ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ)...σελ.7**
 - 4. Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ...σελ.10**
 - 5. ΝΟΜΙΚΟ – ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ...σελ.15**
 - 6. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ...σελ.36**
 - 7. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ)...σελ.43**
 - 8. ΛΥΣΕΙΣ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ...σελ.55**
 - 9. ΕΠΙΛΟΓΟΣ...σελ.59**
-
- ΥΠΟΜΝΗΜΑ 1...σελ.60**
 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ 2...σελ.61**
 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ 3^α...σελ.62**
 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ 3^β...σελ.63**
 - ΥΠΟΜΝΗΜΑ 4...σελ.64**
 - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ...σελ.65**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η αλματώδης αύξηση του τουριστικού ρεύματος στην Κρήτη έχει καταστήσει τον Αερολιμένα Ηρακλείου μονάδα υψίστης οικονομικής σημασίας για το νησί και χωρίς αμφιβολία η συμβολή του αερολιμένα σ' αυτήν την ανάπτυξη είναι τεράστια. Είναι σαφές ότι η παραπέρα αύξηση εξαρτάται άμεσα και από την ανάπτυξη του αερολιμένα.

Μέσα στις αναγκαίες προϋποθέσεις που πρέπει να εξασφαλιστούν για την λειτουργία ενός αερολιμένα, είναι και η ασφαλής διακίνηση των επιβατών. Εξ' άλλου είναι αυτονόητο ότι η ασφάλεια των επιβατών και αεροσκαφών είναι το πρώτο ζητούμενο για κάθε αερολιμένα και από αυτή την άποψη είναι η πρώτη και μεγαλύτερη επένδυσή του.

Γι' αυτόν το λόγο ο αερολιμένας, ανταποκρινόμενος σ' αυτήν την ανάγκη άλλα και δεσμεύσεις που απορρέουν από διάφορους διεθνείς οργανισμούς έχει θεσπίσει κανόνες και εφαρμόζει σχέδια για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού, τα οποία και θα αναλυθούν σε αυτή την εργασία.

Ιστορική αναδρομή - Παρουσίαση του αεροδρομίου



Η Πρώτη Δοκιμαστική πτήση του Ελληνικού Αεροσκάφους της Ελληνικής Εταιρείας Αεροπορικών Συγκοινωνιών Α.Ε έγινε με τους Άσσους της Πολιτικής μας Αεροπορίας στο Αεροδρόμιο Ηρακλείου στις 19 Μαρτίου 1939 - Πράκτωρ Ηρακλείου Γ.ΚΑΡΟΦΥΛΛΑΚΗΣ

Πέρασαν πολλοί αιώνες από την εποχή του Ίκαρου, του διάσημου χαρακτήρα της ελληνικής μυθολογίας, που πέταξε με τα κέρινα φτερά, που κατασκεύασε ο πατέρας του Δαίδαλος, από την Κρήτη για να καταλήξει να πνιγεί κοντά στο νησί, που ονομάστηκε αργότερα προς τιμήν του, Ικαρία. Τελικά το 1937 και σε απόσταση 10Κm ανατολικά από το ανάκτορο της Κνωσού ο μύθος γίνεται πραγματικότητα. Κατασκευάζεται το αεροδρόμιο του Ηρακλείου και αρχίζουν να προσγειώνονται τα πρώτα μικρά αεροπλάνα.

Αρχικά είχε τη μορφή μεγάλου ισοπεδωμένου αγρού και το πρώτο αεροπλάνο που προσγειώθηκε και μετέφερε επιβάτες ήταν τύπου JUGERS-52, χωρητικότητας 14 επιβατών, το οποίο ανήκε στην Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών. Αυτό συνέβη το καλοκαίρι του 1939. Η λειτουργία του αεροδρομίου διακόπηκε το 1941 λόγω του πολέμου και άρχισε πάλι να λειτουργεί το φθινόπωρο του 1946 με αεροπλάνα τύπου DC-3 (Ντακότες).

Εκείνη την εποχή ο αερολιμένας διέθετε υποτυπώδη μέσα εξυπηρέτησης αεροσκαφών και επιβατών. Υπήρχαν τρεις σκηνές από τις οποίες την μία χρησιμοποιούσε η Διοίκηση, η άλλη ήταν τα γραφεία των αεροπορικών εταιρειών και η Τρίτη η αίθουσα επιβατών. Για φωτισμό του διαδρόμου χρησιμοποιούνταν λάμπες θυέλλης και ο προσδιορισμός της διεύθυνσης και έντασης του ανέμου για τα

προσγειούμενα αεροσκάφη γινόταν με την βοήθεια του καπνού που έβγαιναν με το άναμμα ξερών χόρτων, δηλαδή ο καπνός έπαιζε το ρόλο του ανεμουρίου. Τελικά το 1947 κατασκευάστηκε ένα μικρό κτίριο για την εξυπηρέτηση των υπηρεσιών και μια μικρή αίθουσα επιβατών.

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

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

Το 1957 ξεκίνησε η «Ολυμπιακή Αεροπορία» δρομολόγια μεταξύ Ηρακλείου – Αθηνών με αεροσκάφη τύπου DC-68 χωρητικότητας 95 θέσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αυξάνεται σημαντικά και συνεχώς η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο Ηρακλείου.

Το 1971 κατασκευάστηκαν νέα κτήρια στα οποία άρχισε να λειτουργεί ο αερολιμένας Ηρακλείου. Έκτοτε έχουν εκτελεστεί έργα επέκτασης των κτηρίων και της πίστας, για να καλυφθούν οι ανάγκες της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης.

Σήμερα το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι το μεγαλύτερο και κυριότερο αεροδρόμιο της Κρήτης, το οποίο εξυπηρετεί και τους περισσότερους ταξιδιώτες του νησιού. Βρίσκεται ακριβώς έξω από την πόλη του Ηρακλείου και σε απόσταση 4Km από το κέντρο του.

Το επίσημο όνομά του είναι «Αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης», αλλά αναφέρεται συνήθως ως Αεροδρόμιο Ηρακλείου.

Ο τριγράμματος κωδικός του αεροδρομίου για να αναγνωρίζεται διεθνώς είναι HER.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ – ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ (ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ)

1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Από υπογραφή της **Σύμβασης του Σικάγου** το 1944 (**ιδρυτική πράξη του ICAO**) και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '50 οι αεροπορικές συγκοινωνίες σε όλη την υφήλιο πραγματοποιούνται ομαλά χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα. Εξάλλου για το σύνολο σχεδόν των κρατών-μελών του ICAO, την εποχή εκείνη, ο όρος ασφάλεια ταυτιζόταν ολοκληρωτικά με την ανάγκη της διατήρησης της ομαλής και κανονικής πτητικής λειτουργίας των πολιτικών α/φών που εξυπηρετούσαν τις αερομεταφορές.

Η ανάγκη αυτή μάλιστα αποτυπώνεται χαρακτηριστικά στο άρθρο 44 της Σύμβασης του Σικάγου που αναφέρει ως βασική επιδίωξη του Συμβουλίου του ICAO την ανάπτυξη και προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων της διεθνούς αεροναυτιλίας.

Σ' αυτό το χρονικό διάστημα και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '50, από πλευράς έκνομων ενεργειών αναφέρεται στα διεθνή εγχειρίδια του ICAO μικρός αριθμός περιστατικών τα οποία δεν προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία στην παγκόσμια αεροπορική κοινότητα, αλλά αντιμετωπίζονται αποσπασματικά από κοινούς ποινικούς νόμους των διαφόρων κρατών.

Ορόσημο στον τομέα της ασφάλειας της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας αποτέλεσε η ανατροπή του δικτάτορα Μπατίστα στην Κούβα και η επικράτηση του Φιντέλ Κάστρο. Από την εποχή εκείνη εμφανίζεται ραγδαία αύξηση των κρουσμάτων βίας (αεροπειρατείες, επιθέσεις κατά προσώπων) στα αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ ΗΠΑ και Κούβας με δράστες Κουβανούς αντικαθεστωτικούς.

Τα περιστατικά αυτά επεκτείνονται γρήγορα τόσο στον ευρωπαϊκό όσο και στον διεθνή χώρο, γεγονός που οδηγεί τα κράτη-μέλη του ICAO στην ανάγκη υπογραφής μιας ξεχωριστής διεθνούς σύμβασης για τη δραστική αντιμετώπιση αυτών των παραβάσεων. **Έτσι το 1963 υπογράφεται στο Τόκιο η πρώτη διεθνής σύμβαση που αφορά το σύνολο των παράνομων πράξεων που τελούνται σε α/φη εν πτήση.**

Ωστόσο η σύμβαση του Τόκιο δεν αντιμετώπισε ριζικά το πρόβλημα των έκνομων ενεργειών στο χώρο των αεροσυγκοινωνιών αφού τόσο στη δεκαετία του '60 όσο και στις αρχές της δεκαετίας του '70 οι τρομοκρατικές ενέργειες αντί να μειώνονται, πολλαπλασιάζονται εξαιτίας κυρίως του διεθνούς πολιτικού σκηνικού της εποχής εκείνης (έξαρση του μεσανατολικού ζητήματος – αραβικές επαναστατικές οργανώσεις κλπ.) και μάλιστα με μία ποικιλία μέσων και στόχων, ήτοι παράνομες καταλήψεις α/φον στον αέρα ή στο έδαφος, ανατινάξεις α/φον με εκρηκτικούς μηχανισμούς, βομβιστικές ενέργειες κατά αεροπορικών εγκαταστάσεων, επιθέσεις κατά προσώπων σε αεροσταθμούς κλπ.

Η διεθνής αεροπορική κοινότητα επιχειρεί να αντιμετωπίσει την λαίλαπα αυτή με δύο ακόμα διεθνείς συμβάσεις και συγκεκριμένα **της Χάγης (1970) που αφορά αποκλειστικά τις αεροπειρατείες και του Μόντρεαλ (1973) που αναφέρεται σε κάθε είδος έκνομης ενέργειας πέραν της αεροπειρατείας.**

Παρ' όλα αυτά και μέχρι το 1973 τόσο οι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών – χειραποσκευών, όσο και οι έλεγχοι πρόσβασης προσώπων / οχημάτων από μη ελεγχόμενους χώρους ήταν στη διακριτική ευχέρεια των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών τόσο για πτήσεις εσωτερικού όσο και για πτήσεις εξωτερικού, δεν ήταν δηλαδή νομοθετικά επιβεβλημένοι. Τα κινηματογραφικά – τηλεοπτικά ντοκουμέντα της εποχής εκείνης με επιβάτες και επισκέπτες να αναμειγνύονται και να πορεύονται μαζί μέχρι τα α/φη αποτυπώνουν χαρακτηριστικά το κλίμα της εποχής εκείνης.

Μόλις το 1973 οι ΗΠΑ, που αποτελούσαν από τότε τον υπ' αριθμόν 1 στόχο της διεθνούς τρομοκρατίας, καθιερώνουν νομοθετικά με Κανονισμούς της FAA τους υποχρεωτικούς ελέγχους επιβατών – χειραποσκευών στις αναχωρήσεις των α/φών και την απαγόρευση μεταφοράς αντικειμένων ικανών ν' αποτελέσουν μέσο για την διάπραξη έκνομων ενεργειών. Ταυτόχρονα θεσμοθετούν την απαγόρευση επιβίβασης για κάθε άτομο που αρνείται τέτοιας μορφής ελέγχους.

Ένα χρόνο αργότερα (1974) ο ICAO επιβάλλει τον υποχρεωτικό έλεγχο επιβατών – χειραποσκευών στις διεθνείς πτήσεις με την υιοθέτηση από το Συμβούλιο του και την έκδοση του Παραρτήματος 17 (ANNEX 17).

Το Κεφάλαιο 4.1.1. του ανωτέρου Παραρτήματος ορίζει ότι κάθε κράτος – μέλος του ICAO υποχρεούται να λαμβάνει τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα για να εμποδίζει και απαγορεύει την μεταφορά από επιβάτες όπλων, εκρηκτικών και κάθε άλλου είδους επικίνδυνου αντικειμένου το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για διάπραξη έκνομης ενέργειας.

Αρχικά οι έλεγχοι ασφαλείας πραγματοποιούνταν με φυσικό τρόπο (έρευνα με χέρια). Από τα μέσα της δεκαετίας του '70 αρχίζει σιγά – σιγά η εγκατάσταση και χρήση ηλεκτρονικών μηχανημάτων όπως τα X-RAYS χειραποσκευών, οι μαγνητικές πύλες διέλευσης προσώπων και οι φορητοί μεταλλικοί ανιχνευτές.

Στο πρώτο στάδιο της εγκατάστασής τους οι έλεγχοι περιορίζονται μόνο για τους επιβάτες και τις χειραποσκευές τους, ωστόσο σε σύντομο χρονικό διάστημα και αφού οι χώροι των αερολιμένων διαμορφώθηκαν σε ελεγχόμενους και μη ελεγχόμενους, οι έλεγχοι επεκτάθηκαν και σε όλα τα άτομα (όχι μόνο σε επιβάτες) που δραστηριοποιούνται και κινούνται σε ευαίσθητους από πλευράς ασφαλείας χώρους.

Η παγίωση της εφαρμογής και η συνεχής αναβάθμιση των συστημάτων των ελέγχων ασφαλείας είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του αριθμού των έκνομων ενεργειών κατά της πολιτικής αεροπορίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Προς στιγμήν θεωρήθηκε ότι το πρόβλημα της τρομοκρατίας στις αερομεταφορές είχε αντιμετωπισθεί τελειωτικά. Δυστυχώς όμως από το 1985 και έπειτα μια νέα απειλή κάνει την εμφάνισή της στο χώρο των αερομεταφορών και εξελίσσεται σιγά – σιγά σε πραγματικό εφιάλτη. Εγκαταλείπονται σταδιακά οι μέχρι τότε γνωστές μέθοδοι εκδήλωσης τρομοκρατικών ενεργειών και αντικαθίστανται από ανατινάξεις α/φών εν πτήση με τοποθέτηση πλαστικών εκρηκτικών σε αποσκευές που μεταφέρονται είτε ασυνόδευτες ως φορτίο, είτε συνοδευόμενες από ανυποψίαστους επιβάτες.

Από το 1985 και μέχρι τις ημέρες μας η αεροπορική κοινότητα είδε να χάνονται δεκάδες α/φη και έχει θρηνήσει εκατοντάδες επιβάτες, θύματα αυτού του σύγχρονου εφιάλτη.

Προκειμένου να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα αυτό, τα κράτη – μέλη του ICAO υπέγραψαν το **1991 την Συνθήκη του Μόντρεαλ** (που είναι και η τελευταία των συνθηκών στον τομέα της ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας), **η οποία αφορά αποκλειστικά τα πλαστικά εκρηκτικά και τους τρόπους προστασίας της πολιτικής αεροπορίας από αυτά.**

Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου καθώς και η εφαρμογή νέων μεσών και μεθόδων όπως τα SNIFFERS, οι βιοανιχνευτές, το PROFILING μετρίασε δραστικά την συχνότητα τέτοιων περιστατικών. Επιπλέον, πολλές αεροπορικές εταιρείες σε πτήσεις τους χαρακτηριζόμενες υψηλού κινδύνου άρχισαν να εφαρμόζουν – με δικό τους προσωπικό και με δικά τους μέσα – το μέτρο του 100% ελέγχου των πάσης φύσεως αποσκευών που μεταφέρονται στα α/φη.

Τα τελευταία χρόνια ο ICAO έκρινε ότι η εφαρμογή του μέτρου 100% ελέγχου αποσκευών θα έπρεπε να καταστεί υποχρεωτικό για το σύνολο των πτήσεων στο χώρο της πολιτικής αεροπορίας και μάλιστα ως υποχρέωση και καθήκον όχι πλέον των αεροπορικών εταιρειών αλλά των κρατών – μελών του.

Οι Διοικητές των πολιτικών αεροποριών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) στην 101^η Διάσκεψή τους (17/12/1997) δεσμεύθηκαν για την υποχρεωτική εφαρμογή του ανωτέρω μέτρου για όλους τους Ευρωπαϊκούς αερολιμένες με έναρξη εφαρμογής του μέτρου την 31/12/2002.

2.ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Οι πρώτοι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών/χειραποσκευών στις πτήσεις από Ελληνικά αεροδρόμια εμφανίζονται, σε υποτυπώδη μορφή, μετά την Αραβοϊσραηλινή σύρραξη του 1967, γεγονός που σηματοδότησε σειρά τρομοκρατικών επιθέσεων κατά α/φων και αεροπορικών εγκαταστάσεων από αραβικές επαναστατικές ομάδες εκείνης της εποχής (Μαύρος Σεπτέμβρης, Αλ Φατάχ), έκνομες ενέργειες που σημειώθηκαν σε διάφορες χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

Από τότε μέχρι και το 1974 η παρουσία της Ελληνικής Αστυνομίας στους αερολιμένες γίνεται όλο και πιο έντονη, συνάμα δε καθιερώνεται διάκριση των χώρων των αεροσταθμών σε ελεγχόμενους και μη ελεγχόμενους, οι δε αναχωρούντες επιβάτες υποβάλλονταν σε έλεγχο τόσο οι ίδιοι όσο και οι αποσκευές τους με φυσικό τρόπο (έρευνα με τα χέρια).

Το 1974 εγκαθίστανται στη χώρα μας τα πρώτα ηλεκτρονικά μηχανήματα X-RAYS για έλεγχο χειραποσκευών και οι πρώτες μαγνητικές πύλες για έλεγχο επιβατών στους κρατικούς αερολιμένες Αθηνών και Κέρκυρας. Την επόμενη χρονιά εγκαθίστανται τέτοιου είδους μηχανήματα και στους μεγάλους αερολιμένες (Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδος).

Στα τέλη της δεκαετίας του '70 όλοι οι ελληνικοί αερολιμένες είναι εφοδιασμένοι με τα ανωτέρω ηλεκτρονικά μηχανήματα, με τη σταδιακή δε προσθήκη των φορητών μεταλλικών ανιχνευτών ολοκληρώθηκε το σύστημα ελέγχου ασφαλείας το οποίο – με τις αναγκαίες βέβαια αναβαθμίσεις – ισχύει και σήμερα.

Το έργο των ελέγχων ασφαλείας στους αερολιμένες της χώρας μας σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία (Π.Δ. 141/93 «περί Οργανισμού του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης» - Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας) έχει ανατεθεί αποκλειστικά σε πρώτο και υποχρεωτικό επίπεδο στην Ελληνική Αστυνομία.

Οι έλεγχοι που πραγματοποιούν ορισμένες αεροπορικές εταιρείες για όλες ή κάποιες πτήσεις τους που χαρακτηρίζονται αυξημένου κινδύνου, πραγματοποιούνται είτε από δικό τους προσωπικό είτε από ιδιωτικές εταιρείες SECURITY για λογαριασμό των αερομεταφορέων. Ωστόσο ο δεύτερος αυτός έλεγχος δεν είναι υποχρεωτικός και εναπόκειται στην κρίση και την διακριτική ευχέρεια των αερομεταφορέων.

Από το Μάρτιο του 2000 με ειδική νομοθετική ρύθμιση και ύστερα από χρόνιο αίτημα του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, οι έλεγχοι επιβατών/χειραποσκευών καθώς και οι έλεγχοι πρόσβασης προσώπων και οχημάτων σε ελεγχόμενους χώρους στα ελληνικά αεροδρόμια (κρατικά και μη) μπορούν να ασκούνται σε πρώτο υποχρεωτικό επίπεδο και από άλλους φορείς πχ ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, πάντα, ωστόσο, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο της ΥΠΑ και της ΕΛ.ΑΣ.

Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ:

Η συστηματική ή περιστασιακή χρήση του εκφοβισμού ή της απρόβλεπτης βίας, κατά κυβερνήσεων, ομάδων ή ατόμων για την επίτευξη κάποιου σκοπού.

ΤΥΠΟΙ / ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΩΝ

- **ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ**
- **ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ**
- **ΠΟΙΝΙΚΟΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ**
- **ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ ΚΑΘΑΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΑΙΤΙΩΝ**
- **ΜΙΣΘΟΦΟΡΟΙ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΕΣ**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

Η σειρά παρουσίασης των κατηγοριών έκνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας (κατάταξη I.C.A.O.) είναι ενδεικτική του αριθμού των ενεργειών που σημειώθηκαν κατά την δεκαετία 1986-1995.

- **Αεροπειρατείες**
- **Επιθέσεις σε αεροπορικές εγκαταστάσεις**
- **Επιθέσεις σε αερολιμένες**
- **Γενική αεροπορία / ναυλωμένες πτήσεις**
- **Βολές κατά αεροσκαφών**
- **Καταλήψεις αεροσκάφους**

Τρομοκρατία μέσω του φορτίου

Μέθοδος πρώτη: τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού σε ένα φορτίο, κατά το στάδιο της προετοιμασίας του για αποστολή, από τον αποστολέα ή από τους υπαλλήλους του.

Μέθοδος δεύτερη: τοποθέτηση / ενεργοποίηση εκρηκτικού μηχανισμού σε φορτίο έτοιμο για αποστολή, κατά την διάρκεια των διαφόρων σταδίων διαχείρισής του, τα οποία μεσολαβούν μεταξύ του αποστολέα και της Αεροπορική εταιρείας, από οποιονδήποτε έχει πρόσβαση στο φορτίο αυτό.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Αρκετές φορές είναι δύσκολη η συλλογή συγκεκριμένων στοιχείων, σχετικά με την πτήση με την οποία θα μεταφερθεί κάποιο φορτίο
- Η έλλειψη στενής και συνεχούς επαφής μεταξύ του τρομοκράτη και της αποστολής που τον ενδιαφέρει, εμποδίζει τον τρομοκράτη να κάνει τροποποιήσεις και «διορθώσεις».

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δεν υπάρχει φυσική επαφή με το σύστημα ασφαλείας
- Ο τρομοκράτης διατρέχει πολύ μικρό κίνδυνο να αποκαλυφθεί
- Λόγω της φύσης και του όγκου των αποστολών φορτίου, είναι σχετικά εύκολο να τοποθετηθεί ένας εκρηκτικός μηχανισμός σε μια τέτοια αποστολή
- Από τη στιγμή που το φορτίο φεύγει από τον αποστολέα μέχρι να φτάσει στο α/φος, απασχολούνται με αυτό πολλά διαφορετικά άτομα, γεγονός που διευκολύνει την παράνομη διείσδυση στην αποστολή κάποιου εκρηκτικού μηχανισμού
- Τα εφαρμοζόμενα στους αερολιμένες συστήματα ασφαλείας δίνουν μεγαλύτερη βαρύτητα κυρίως στον επιβάτη, διευκολύνοντας τις τρομοκρατικές δραστηριότητες που σχετίζονται με το φορτίο
- Η διακίνηση φορτίου βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αξιοπιστία

ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

- **4 ΜΑΡΤΙΟΥ, 1956. ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΚΥΠΡΟΣ.**

Έκρηξη στον εμπρόσθιο αποθηκευτικό χώρο α/φους της Αεροπορικής Εταιρείας Skyways, ενώ το α/φος βρισκόταν στο έδαφος.

- **21 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ, 1970.**

Εννέα λεπτά μετά την απογείωση από τη Ζυρίχη, έγινε έκρηξη στον αποθηκευτικό χώρο α/φους της Swissair. Εκρηκτικός μηχανισμός ήταν τοποθετημένος σε ταχυδρομικό δέμα. 47 επιβάτες και πλήρωμα νεκροί.

- **21 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ, 1970.**

20 λεπτά μετά την απογείωση από την Φρανκφούρτη, άλλος ένας εκρηκτικός μηχανισμός τοποθετημένος σε ταχυδρομικό δέμα εξερράγη σε α/φος της αεροπορικής εταιρείας Austrian. Δεν υπήρχαν νεκροί ή τραυματίες.

- **19 ΜΑΡΤΙΟΥ 1973.**

Έκρηξη σε α/φος της εταιρείας Air Vietnam κατά την διαδικασία της προσγείωσης. Εκρηκτικός μηχανισμός ήταν τοποθετημένος μέσα στα εμπορεύματα.

- **3 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1979.**

Ταχυδρομικός σάκος που επρόκειτο να μεταφερθεί με α/φος της Lufthansa από την Γερμανία στο Ισραήλ, εξερράγη στον εμπορευματικό σταθμό. 10 άτομα τραυματίστηκαν.

- **15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1979.**

Έκρηξη βόμβας σε ταχυδρομικό σάκο σε α/φος της αεροπορικής εταιρείας American Airlines, κατά την πτήση, μεταξύ Σικάγο και Ουάσιγκτον. Δεν υπήρχαν νεκροί ή τραυματίες.

- **9 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1980.**

Έκρηξη στον αποθηκευτικό χώρο α/φους της United Airlines στο έδαφος, κατά τη διάρκεια του ξεφορτώματος των εμπορευμάτων. Εκρηκτικός μηχανισμός ήταν τοποθετημένος σε δέμα ταχυμεταφοράς. 2 τραυματίες.

- **ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1984.**

Ένα φορτίο «ανταλλακτικών εκτυπωτικών μηχανημάτων» μεταφέρθηκε από το Λίβανο στην Γαλλία. Ο αποστολέας ήταν μια ανύπαρκτη εταιρεία. Το φορτίο περιείχε 70 κιλά semtex, το οποίο χρησιμοποιήθηκε αργότερα, το 1986 και το 1987 σε μια σειρά από 13 τρομοκρατικές επιθέσεις που έγιναν στο Παρίσι. «Πίσω» από το φορτίο βρισκόταν η τρομοκρατική οργάνωση HEZBOLLAH.

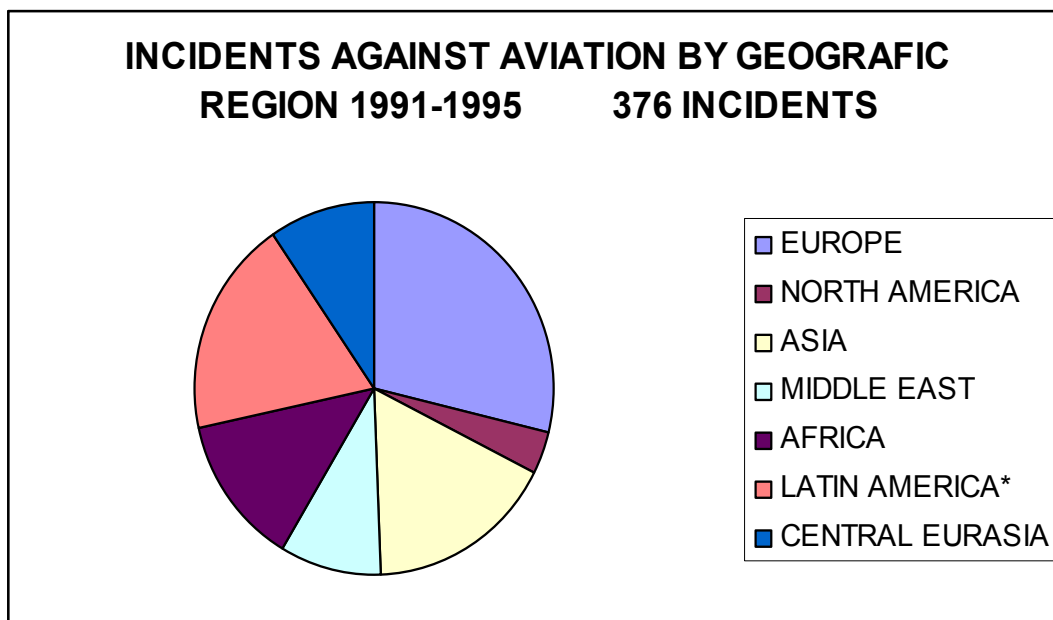
- **3 ΜΑΙΟΥ, 1986.**

Έκρηξη σε α/φος της εταιρείας Air Lanka, κατά την τροχοδρόμησή του, με προορισμό τις Μαλδίβες. Εκρηκτικός μηχανισμός ήταν κρυμμένος σε ένα φορτίο με λαχανικά.

- **11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001.**

Εκδηλώθηκαν τρομοκρατικές επιθέσεις εναντίον στόχων στις **Ηνωμένες Πολιτείες**. Σε τέσσερα πολιτικά αεροσκάφη εκδηλώθηκε αεροπειρατεία, και τα τρία από αυτά οδηγήθηκαν από τους αεροπειρατές και προσέκρουσαν στους **Δίδυμους Πύργους του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου** και το **Πεντάγωνο**, ενώ το τέταρτο συνετρίβη σε ανοικτό χώρο. Οι Δίδυμοι Πύργοι κατέρρευσαν λίγη ώρα μετά τις συγκρούσεις των αεροσκαφών επάνω τους, προκαλώντας εκατοντάδες απώλειες. Εκτός των 19 αεροπειρατών, συνολικά από τις επιθέσεις, 2973 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους. Τις επιθέσεις πραγματοποίησαν ισλαμιστές τρομοκράτες, οργανωμένοι από την οργάνωση ΑΛ ΓΚΑΙΝΤΑ και τον αρχηγό της ΟΣΑΜΑ ΜΠΙΝ ΛΑΝΤΕΝ, με σκοπό να πλήξουν τον μεγαλύτερο εχθρό τους χτυπώντας τα σύμβολα της δύναμής του. Οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001 ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που

έχει συμβεί έως τώρα και αποτελούν κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας προκαλέσει πολλές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο.

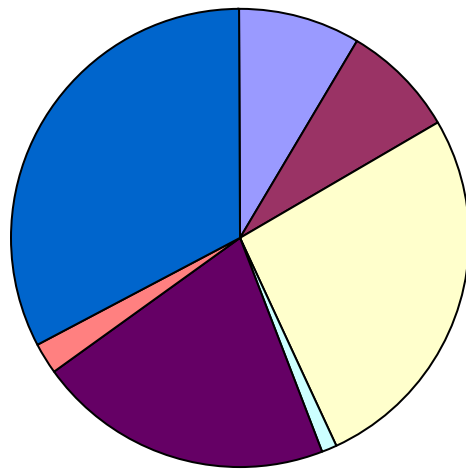


GEOGRAFIC REGION	INCIDENTS	%
EUROPE	109	29%
NORTH AMERICA	13	3%
ASIA	64	17%
MIDDLE EAST	34	9%
AFRICA	49	13%
LATIN AMERICA*	72	19%
CENTRAL EURASIA	35	9%

*Also includes Central America and the Caribbean

Πηγή: ΣΠΟΑ.

**INCIDENTS AGAINST AVIATION BY CATEGORY
1991-1995 376 INCIDENTS**



- GENERAL AVIATION
- SHOOTINGS AT AIRCRAFT
- HIJACKINGS
- BOMBINGS*
- AIRPORT ATTACKS
- COMMANDEERINGS
- OFF-AIRPORT ATTACKS

CATEGORY	INCIDENTS	%
GENERAL AVIATION	32	8%
SHOOTINGS AT AIRCRAFT	31	8%
HIJACKINGS	99	26%
BOMBINGS*	4	1%
AIRPORT ATTACKS	78	21%
COMMANDEERINGS	9	2%
OFF-AIRPORT ATTACKS	123	33%

*also includes attempted bombings and shootings on board aircraft
 NOTE: total percentage is less than 100% because of rounding.
 Πηγή : ΣΠΟΑ.

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Ε.Κ.Α.Π.Α.) ΕΙΝΑΙ Η Υ.Π.Α., Η ΟΠΟΙΑ ΕΧΕΙ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΠΙΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΦΟΡΕΩΝ. (ΕΚΑΠΑ κεφ. 1, άρθ. 4, παρ. 1).

ΝΟΜΙΚΟ-ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (AVIATION SECURITY)

Αρμόδια Κρατική Αρχή για την εξασφάλιση της ανάπτυξης των αεροπορικών συγκοινωνιών και την ομαλή και με ασφάλεια (SAFETY and SECURITY) διεξαγωγή των πτήσεων και των κάθε φύσης αεροπορικών εργασιών και δραστηριοτήτων στην Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), σύμφωνα με το Ν.Δ.714/70 και το Ν.1340/83 όπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα. Η Υ.Π.Α. είναι επίσης η αρμόδια και υπεύθυνη Κρατική Αρχή για την προστασία των ελληνικών αεροπορικών συμφερόντων στο εξωτερικό καθώς και για την εκπροσώπηση της χώρας έναντι των αεροπορικών Αρχών άλλων χωρών και στους Διεθνείς Οργανισμούς διακρατικής συνεργασίας (I.C.A.O., E.C.A.C κλπ.) για θέματα πολιτικής αεροπορίας.

1. Η Υ.Π.Α. είναι αποκεντρωμένη δημόσια υπηρεσία, υπαγόμενη στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικούμενη από το Διοικητή της. Η οργάνωσή της σύμφωνα με το Π.Δ.56/89, όπως αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με μεταγενέστερα Προεδρικά Διατάγματα, περιλαμβάνει την Κεντρική Υπηρεσία που διαιρείται σε Γενικές Διευθύνσεις και Διευθύνσεις κατ' αντικείμενο αρμοδιότητας, τις Περιφερειακές Υπηρεσίες (Αερολιμένες) και μικρό αριθμό Ειδικών Υπηρεσιών όπως η Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας (Σ.Π.Ο.Α.) για την εκτέλεση ειδικών εργασιών.
2. Μια εκ των αρμοδιοτήτων της Υ.Π.Α. είναι και η προστασία των πτήσεων, των αεροπορικών εγκαταστάσεων καθώς και των προσώπων και αγαθών που μεταφέρονται αεροπορικώς ή εργάζονται και λειτουργούν ή συνεισφέρουν σε αεροπορικό έργο από έκνομες ενέργειες που στρέφονται κατά της ασφάλειας (SECURITY) αυτών. Σύμφωνα με το Π.Δ.80/96 αρμόδια για το αντικείμενο αυτό είναι η παρά το Διοικητή της Υ.Π.Α. Διεύθυνση Ασφαλείας Αερολιμένων (συντομογραφικά ΥΠΑ/Δ15), η οποία συνεργάζεται για την μετάδοση των απαιτούμενων γνώσεων στο εμπλεκόμενο προσωπικό με το Τμήμα Εκπαιδεύσεων Ασφαλείας της Σχολής (συντομογραφικά ΣΠΟΑ/Γ).
3. Σύμφωνα με τα ανωτέρω η Υ.Π.Α., μέσω της Δ15, είναι αρμόδια για το σχεδιασμό, την προώθηση εφαρμογής των απαιτούμενων μέτρων ασφαλείας για την πρόληψη εκδήλωσης και τον περιορισμό των επιπτώσεων σε περίπτωση εκδήλωσης έκνομης ενέργειας στρεφόμενης κατά της πολιτικής αεροπορίας. Οι εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας (SECURITY) κωδικοποιούνται στον (Εθνικό) Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος αποτελεί κοινή απόφαση των υπουργών Δημοσίας

Τάξης και Μεταφορών & Επικοινωνιών. Η Υ.Π.Α. επίσης είναι, απευθείας ή μέσω των περιφερειακών υπηρεσιακών οργάνων της, αρμόδια για την εποπτεία και τον έλεγχο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας και την επιβολή διοικητικών κυρώσεων (Ν.1815/88-Αεροπορικός Κώδικας, άρθρο 153, και Αερολιμενική Διάταξη αρ.1, άρθρο 9) σε περίπτωση παραβάσεων ή για την παραπομπή των παραβατών στη δικαιοσύνη, εφόσον η παράβαση συνιστά πράξη διωκόμενη κατά τον Αεροπορικό Κώδικα (άρθρα 178 και 185), τον Ποινικό Κώδικα (άρθρα 291 και 292) ή κατά τους ειδικούς ποινικούς νόμους της αεροπορικής νομοθεσίας (Ν.Δ.734/71, Ν.Δ.174/73, Ν.Δ.1352/73, Ν.480/76, Ν.1913/90, Ευρωπαϊκή Σύμβαση Στρασβούργο 27-1-1977). Η Ελληνική Αστυνομία, στα πλαίσια των γενικών αρμοδιοτήτων της για την προστασία των πολιτών και των περιουσιών τους από έκνομες ενέργειες, συνεργάζεται στενά σε όλα τα επίπεδα με την Υ.Π.Α. για την πρόληψη και την καταστολή έκνομων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

ΒΛΕΠΕ ΥΠΟΜΝΗΜΑΤΑ 1 ΚΑΙ 2

I. ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

A. Διεθνείς Συμβάσεις, τις οποίες η Ελλάδα υπέγραψε ως συμβαλλόμενο κράτος, κύρωσε νομοθετικά και αποτελούν μέρος του εσωτερικού δικαίου της χώρας μας:

1. Ν.Δ. 211/47 (Κύρωση της Σύμβασης του Σικάγο για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία). Η Σύμβαση του Σικάγο (7 Δεκ. 1944) αποτελεί και την ιδρυτική πράξη του ICAO.

2. Ν.Δ. 734/71 (Κύρωση της Σύμβασης του Τόκιο). Η Σύμβαση του Τόκιο (14-09-1963) αφορά παραβάσεις και άλλες παράνομες πράξεις που τελούνται στα α/φη.

3. Ν.Δ. 1352/73 (Κύρωση της Σύμβασης της Χάγης). Η Σύμβαση της Χάγης (16-12-1970) αφορά την καταστολή παράνομων καταλήψεων α/φων.

4. Ν.Δ. 174/73 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ). Η Σύμβαση του Μόντρεαλ (23-09-1971) αναφέρεται στην καταστολή παράνομων πράξεων (πλην αεροπειρατείας), που στρέφονται κατά της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Ν. 1913/90 (Κύρωση Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ). Το Πρωτόκολλο αυτό (1990) συμπλήρωσε τη Σύμβαση του Μόντρεαλ επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της και σε άλλες πράξεις βίας που λαμβάνουν χώρα σε αερολιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις.

6. Ν. 2264/94 (Κύρωση της Σύμβασης του Μόντρεαλ). Η Διεθνής αυτή Σύμβαση –χρονικά μεταγενέστερη όλων (1991)- αφορά την σήμανση των πλαστικών εκρηκτικών με σκοπό των εντοπισμό τους.

B. Διεθνή Εγχειρίδια

1. **Παράρτημα 17 (ANNEX 17 SECURITY-SAFEGUARDING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE)**. Η νομική του ισχύς απορρέει από το άρθρο 54 της Σύμβασης του Σικάγο, όπου ρητά ορίζεται, ότι τα STANDARDS και οι RECOMMENDATION PRACTICES που υιοθετούνται από το Συμβούλιο του ICAO, καταχωρούνται σε Παραρτήματα των οποίων η εφαρμογή είναι υποχρεωτική για όλα τα κράτη-μέλη του Οργανισμού. Στο Παράρτημα αυτό, το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά το 1974 και μέχρι σήμερα έχει τροποποιηθεί έξι φορές (τελευταία το 1997), χαράσσονται υπό την μορφή σύντομων και περιεκτικών παραγράφων (STANDARDS & REC. PRAC.) οι κατευθυντήριες αρχές στο πεδίο της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. (Έλεγχος α/φων -επιβατών-αποσκευών- αερομεταφερόμενου φορτίου) και καθιερώνεται η διεθνής συνεργασία των κρατών-μελών για την αντιμετώπιση όλων των έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

2. **Εγχειρίδιο Ασφάλειας (DOC 8973 SECURITY MANUAL FOR SAFEGUARDING CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE)**. Αποτελεί συμπληρωματικό προς το ANNEX 17 Εγχειρίδιο,

όπου περιγράφονται αναλυτικά και με λεπτομέρεια όλα τα απαιτούμενα προληπτικά μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται σε κάθε αεροδρόμιο, συμπεριλαμβάνοντας μάλιστα και σημαντικό αριθμό υποδειγμάτων (APPENDICES) για την εκπόνηση Προγραμμάτων και Διαδικασιών από όλους τους εμπλεκόμενους στο πεδίο της ασφάλειας των αερομεταφορών φορείς (Πολιτικές Αεροπορίες, αερολιμένες, αερομεταφορείς, κλπ.)

3. **Εγχειρίδιο Ασφάλειας ECAC (DOC 30)**. Πρόκειται για τον κανονισμό του τομέα ασφαλείας της ECAC, η δε δομή και το πνεύμα του είναι όμοια περίπου με εκείνα του προαναφερθέντος Εγχειρίδιου Ασφαλείας (DOC 8973) του ICAO, με τη διαφορά ότι δεν έχει νομική ισχύ αφού η ίδια η ECAC δεν έχει διεθνή νομική υπόσταση. Παρ' όλα αυτά το DOC 30 έχει εγκριθεί από τους Διοικητές των Πολιτικών Αεροποριών της ECAC και ως εκ τούτου εφαρμόζεται και από την δική μας Πολιτική Αεροπορία.

II. Εθνικά Νομοθετήματα (Νόμοι -Υπ. Αποφάσεις –Κανονιστικές Πράξεις)

1. **N.480/76**. Αποτελεί το πρώτο εθνικό νομοθέτημα που θεσπίστηκε για την αντιμετώπιση παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της αεροπλοΐας.
2. **N.1518/88**. Αποτελεί το νέο Εθνικό Αεροπορικό Δίκαιο, που ρυθμίζει τις σχέσεις που απορρέουν από τη λειτουργία ή την εκμετάλλευση πολιτικών α/φών στη χώρα μας. Στο Κεφ.21 και συγκεκριμένα στα άρθρα 178-185 περιγράφονται οι παράνομες εκείνες πράξεις κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και καθορίζονται οι προβλεπόμενες ποινές τους.
3. **N.2168/93**. Ο νόμος αυτός ρυθμίζει θέματα που αφορούν τα όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και μηχανισμούς. Τα άρθρα εκείνα που αφορούν, άμεσα ή έμμεσα, την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας είναι: το άρθρο 1 (αποσαφήνιση εννοιών-όρων όπως όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, κλπ.), το άρθρο 4 (Διαμετακόμιση-Μεταφορά όπλων, πυρομαχικών, κλπ.), τα άρθρα 9 και 10 (Νομική κατοχή-οπλοφορία σε πολιτικά α/φη).
4. **Κοινή απόφαση Υπουργών Δη. Τάξης και Μεταφορών-Επικοινωνιών (ΠΣΕΑ/Β/4505/117/2-2-96)**, με την οποία εγκρίθηκε ο Κανονισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (**ΕΚΑΠΑ**). Ο ΕΚΑΠΑ καθορίζει το γενικό πλαίσιο των απαιτήσεων ασφαλείας κάθε φορέα ή οργανισμού που εμπλέκεται στις αερομεταφορές. Παράρτημα του ΕΚΑΠΑ αποτελεί και η εγκύκλιος οδηγία των Υπουργών Δημ. Τάξης και Μεταφορών-Επικοινωνιών, με την οποία τέθηκαν οι βάσεις μόνιμης και σταθερής συνεργασίας της ΥΠΑ και της ΕΛΑΣ σε θέματα εκπαίδευσης, ελέγχων ασφαλείας, επιθεωρήσεων και Συντονισμού για όλα τα ελληνικά κρατικά αεροδρόμια.
5. **Απόφαση Διοικητή ΥΠΑ (Δ3/52598/7561/18-12-95)**, με την οποία εγκρίθηκε η **Αερολιμενική Διάταξη 1**, η οποία ομαδοποίησε σε ένα κείμενο όλες τις προϋπάρχουσες αερολιμενικές διατάξεις ρυθμίζοντας σφαιρικά όλα τα θέματα που αφορούν στην ομαλή λειτουργία των Ελληνικών Κρατικών Αερολιμένων σε σχέση με όλους τους δραστηριοποιούμενους στον ευρύτερο αεροπορικό χώρο. Η συγκεκριμένη Αερολιμενική Διάταξη θωρακίστηκε νομικά με ειδική Υπουργική Απόφαση η οποία καθορίζει τη διαδικασία, αρμοδιότητα και τα όρια επιβολής προστίμου για τις σχετικές παραβάσεις. Για την ασφάλεια (SECURITY) ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο άρθρο 9.
6. **Ποινικός Κώδικας: άρθρο 291 «Διατάραξη της ασφάλειας των αεροσκαφών» και άρθρο 292 «Παρακώλυση συγκοινωνιών».**

7. Π.Δ. 80/96, με το οποίο συμπληρώθηκε το ΠΔ56/89 «περί Οργανισμού της ΥΠΑ» και με το οποίο ιδρύθηκε η Διεύθυνση Ασφαλείας (Δ15) της ΥΠΑ και καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες των τμημάτων της.
8. Ν.2518/97 «περί προϋποθέσεων λειτουργίας ιδιωτικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας».
9. Ν.2465/97 «περί παροχής εκπαίδευσης ασφαλείας σε προσωπικό άλλων εκτός ΥΠΑ φορέων».

N.1815/88

Κύρωση Νέου Αεροπορικού Κώδικα.

Με το νόμο αυτό θεσπίστηκε το Αεροπορικό Δίκαιο που διέπει τις αερομεταφορές στη Χώρα μας και που αντικατέστησε το προηγούμενο Αεροπορικό Δίκαιο, που ίσχυε από το 1931.

Ο Αεροπορικός Κώδικας αποτελείται συνολικά από 195 άρθρα.

Το τμήμα εκείνο του Αεροπορικού Κώδικα που αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών με την έννοια του SECURITY είναι το κεφ.21 και συγκεκριμένα οι διατάξεις των άρθρων 178 και 185.

Χαρακτηριστικό των άρθρων αυτών είναι ότι αφ' ενός μεν περιγράφουν το αξιόποιο των πράξεων και αφετέρου προβλέπουν το είδος του ποινικού κολασμού τους.

Κατ' άρθρο ανάλυση

Άρθρο 178 αποτελείται από δύο εδάφια:

178 ά: αφορά την παράνομη κατάληψη α/φους σε πτήση ή σε λειτουργία, κατόπιν βίας ή απειλή βίας, καθώς επίσης και τον παράνομο έλεγχο του α/φου.

Για το δράστη καθορίζεται κατώτατο όριο ποινής η κάθειρξη 10 ετών.

178 β: αναφέρεται σε πράξη βίας ή απειλή κατά προσώπου μέσα σε α/φη «εν πτήση» από την οποία μπορεί να προκύψει κίνδυνος για την ασφάλεια του α/φους.

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Άρθρο 179 εδ. ά: αφορά την καταστροφή ή την προξένηση βλάβης σε α/φος «εν λειτουργία», που είτε το καθιστά ακατάλληλο για πτήση ή θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειά του.

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Άρθρο 180: αναφέρεται στην τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού (συσκευής ή ουσίας ή άλλου αντικειμένου) σε α/φος που βρίσκεται σε λειτουργία, έτσι ώστε:

A) είτε να το θέσει σε κίνδυνο «εν πτήση»

B) είτε να το καταστήσει ακατάλληλο για πτήση

Γ) είτε επικίνδυνο για πτήση

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Άρθρο 181: αφορά την καταστροφή ή βλάβη αεροπορικών εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών.

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Άρθρο 182: διάδοση ψευδών ειδήσεων.

Πρόκειται για τη διαβίβαση «εν γνώσει» ψευδών πληροφοριών με σκοπό την παραπλάνηση, με αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια α/φους «εν πτήση».

Προβλεπόμενη ποινή: κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Για όλες τις παραπάνω κακουργηματικές πράξεις δηλ.

1. παράνομη κατάληψη α/φους
2. πράξη βίας ή απειλή κατά προσώπου εν πτήση
3. καταστροφή ή βλάβη α/φους εν λειτουργία
4. τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών σε α/φος εν λειτουργία
5. καταστροφή ή βλάβη αεροπορικών εγκαταστάσεων και
6. διάδοση ψευδών ειδήσεων

εάν απέλθει θάνατος προσώπου η προβλεπόμενη ποινή είναι πλέον η ισόβια κάθειρξη.

Τόσο η απόπειρα όσο και η συνεργεία σε όλες τις παραπάνω 6 κακουργηματικές πράξεις τιμωρείται όσο και η τετελεσμένη πράξη, δηλ. με κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Η απρόσφορη απόπειρα τιμωρείται με ελαττωμένη ποινή.

Τέλος η εξ ευηθείας απόπειρα τιμωρείται με απλή φυλάκιση.

N.2168/93

Περί της ρυθμίσεως θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και μηχανισμούς.

Ο νόμος αυτός έχει επικουρική σημασία για την Πολιτική Αεροπορία.
Ενδιαφέρον για την ασφάλεια παρουσιάζουν τα άρθρα:

1. Άρθρο 1, όπου αποσαφηνίζονται οι έννοιες του τι είναι γενικώς όπλα, κυνηγετικά, αεροβόλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες και τι εκρηκτικοί μηχανισμοί.

2. Άρθρο 4, που αφορά τη διαμετακόμιση (δηλ. τη μεταφορά, μέσω της Ελληνικής Επικράτειας με προορισμό άλλη χώρα) όπλων, πυρομαχικών, εκρηκτικών κλπ. Καθορίζεται λοιπόν ότι αυτού του είδους οι διαμετακομίσεις επιτρέπονται έπειτα από ειδική άδεια που χορηγούν οι Κρατικές Αρχές (απαιτείται συναπόφαση των Υπουργείων Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών).

Σε περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης πολιτικών α/φών, που μεταφέρουν τέτοιου είδους φορτίο, η άδεια χορηγείται από το ΥΠΕΞ, με σύμφωνη γνώμη του ΓΕΕΘΑ και ΥΠΑ.

3. Άρθρο 9, με το οποίο απαγορεύεται ρητά να φέρονται εντός α/φών όπλα και πυρομαχικά για οποιοδήποτε λόγο, εκτός από τις περιπτώσεις όπου οι εταιρείες χρησιμοποιούν σε πτήσεις αυξημένου κινδύνου οπλισμένους συνοδούς (SKY MARSHALS). Και αν μεν πρόκειται για αλλοδαπούς αερομεταφορείς υποχρεούνται να δηλώσουν τα κατεχόμενα είδη οπλισμού στην ΥΠΑ και συγκεκριμένα στο ΓΑΕ.

Οι ημεδαποί αερομεταφορείς μπορούν να κατέχουν είδη οπλισμού και να χρησιμοποιούν οπλισμένους συνοδούς μόνο μετά από άδεια κατοχής και οπλοφορίας που χορηγείται από την αστυνομική αρχή, με σύμφωνη γνώμη της ΥΠΑ.

Πάντως σε κάθε περίπτωση τα όπλα φέρονται αποκλειστικά από τους συνοδούς μέσα στο αεροσκάφος.

Παραβίαση των διατάξεων του άρθρου αυτού επιφέρει ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 500.000δρχ.

4. Άρθρο 12, εδώ υπογραμμίζεται η απαγόρευση οπλοφορίας σε όλους τους ελεγχόμενους από την ΥΠΑ χώρους των αεροδρομίων, εκτός από τους αστυνομικούς και τους τελωνειακούς και μάλιστα μόνο κατά το χρόνο εκτέλεσης της υπηρεσίας τους.

Άρθρο 2

Σκοπός

2.1. Η παρούσα Αερολιμενική Διάταξη σκοπό έχει την ρύθμιση θεμάτων, που αφορούν κατά οποιονδήποτε τρόπο στην ομαλή λειτουργία και στην ασφάλεια των Ελληνικών Κρατικών Αερολιμένων και αφορά, στους δραστηριοποιούμενους στον αεροπορικό χώρο γενικά, στους αερομεταφορείς κάθε μορφής, στους επιβάτες, στο εγκαταστημένα σε αυτούς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, στους απασχολούμενους και στους επισκέπτες αυτών.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Γιά τους σκοπούς του παρόντος νοείται ως:

3.1. Αεροσκάφος, κάθε αεροπλάνο, υδροπλάνο, ελικόπτερο, αερόπλοιο, ανεμοπλάνο, αερόστατο καθώς και κάθε άλλη συσκευή η οποία σύμφωνα με το Annex 14 του ICAO μπορεί να θεωρηθεί σαν τέτοιο.

3.2. Αεροναυτιλικά Έγγραφα, το πιστοποιητικό νηολόγησης (certificate of registration), το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας (FIT) ή airworthiness certificate), το σχέδιο πτήσεως (flight plan), το πιστοποιητικό συντήρησης (certificate of maintenance), το δηλωτικό φόρτωσης (load sheet), το εγχειρίδιο πτήσεως του αεροσκάφους (flight manual), το εγχειρίδιο τεχνικής εκμετάλλευσης του αερομεταφορέα (operations manual), το ημερολόγιο του αεροσκάφους (log book), το Γενικό Δηλωτικό (general declaration), το Δηλωτικό Φορτίου (cargo manifest).

3.3. Αερολιμενικές υπηρεσίες, οι οργανικές μονάδες της Υ.Π.Α. οι οποίες έχουν σαν αντικείμενο εργασίας τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο Αερολιμενικό καθήκοντα.

3.4. Αερολιμενικά καθήκοντα, οι κρατικές δραστηριότητες που ασκούνται στις μονάδες της Υ.Π.Α καθώς και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο και οι οποίες αφορούν στον Αερολιμενικό έλεγχο.

3.5. Αερολιμενικός έλεγχος, οι δραστηριότητες οι οποίες αφορούν στην Εποπτεία των αεροδρομίων, στον έλεγχο της Περιοχής Ελιγμών, στην Αεροπορική Εκμετάλλευση και στην Ασφάλεια των Αεροδρομίων και Αερομεταφορών.

Τα Αερολιμενικά καθήκοντα δεν δύναται να ασκούνται παρά μόνο από υπαλλήλους του Κράτους.

3.6. Εποπτεία του αεροδρομίου, όλες οι ενέργειες των Αερολιμενικών οργάνων, οι οποίες έχουν σαν αντικείμενο:

- την μελέτη, την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών, και
- τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής από τρίτους, πάσης φύσεως διαδικασιών οι οποίες έχουν σαν στόχο την απρόσκοπτη λειτουργία των αεροδρομίων και αφορούν:
 - στα πτυχία των υπαρκτών,
 - στα πάσης μορφής πτυχία και άδειες, που υποχρεούνται να κατέχουν οι απασχολούμενοι σε Αερολιμένα για την άσκηση των καθηκόντων τους,
 - στα αεροναυτιλικά έγγραφα των αεροσκαφών,
 - στην ποροχή διευκολύνσεων στο αεροσκάφη, στις αεροπορικές εταιρείες, στους επιβάτες, στους απασχολούμενους στον Αερολιμένα και γενικά στο κοινό.

3.7. Αερολιμενικό όργανο, οι εντεταλμένοι και εν υπη-

**Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Έχοντες υπ' όψη:

1. Τις διατάξεις:

· Του Ν.Δ. 714/70 «Περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Ενοέριων Μεταφορών παρά τῷ Υπουργείῳ Συγκοινωνιῶν καὶ Οργανώσεως τῆς Υπηρεσίας Πολιτικῆς Αεροπορίας (ΦΕΚ 238/Α).

· Του άρθρου 153 του Ν.1815/88 περί κύρωσης του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ΦΕΚ 250/Α).

· Του Π.Δ. 56/89 «Οργανισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΦΕΚ 28/Α).

2. Το γεγονός ότι από τις προβλέψεις της παρούσης διατάξεως δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Εγκρίνουμε την κατωτέρω Αερολιμενική Διάταξη

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα Αερολιμενική Διάταξη εφαρμόζεται και ισχύει σε όλους τους Ελληνικούς Κρατικούς Αερολιμένες.

ρεσία υπάλληλοι του κλάδου των Αερολιμενικών της ΥΠΑ ή σε περίπτωση μη ύπαρξης αυτών των υπαλλήλων σε συγκεκριμένη μονάδα, οι από τον προϊστάμενο της μονάδας, επίσημα εξουσιοδοτημένοι και τοποθετημένοι σε Αερολιμενικές θέσεις κρατικοί υπάλληλοι, οι οποίοι ασκούν τα Αερολιμενικά καθήκοντα.

3.8. Αερολιμενικές θέσεις, οι θέσεις της Υ.Π.Α. των οποίων το αντικείμενο εργασίας είναι τα Αερολιμενικά καθήκοντα.

3.9. Απασχολούμενοι, το προσωπικό τόσο των Δημοσίων Υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης και της ΥΠΑ, όσο και άλλων των εταιρειών και επιχειρήσεων, αεροπορικών και μη, εγκαταστημένων ή όχι στον Αερολιμένα, κατά τον χρόνο παροχής των υπηρεσιών του στους εσωτερικούς χώρους του Αερολιμένα.

3.10. Εσωτερικοί χώροι, οι χώροι ενός Αερολιμένα, στεγασμένοι ή όχι, που ορίζονται και περικλείονται από την εξωτερική περιφράξη του Αερολιμένα καθώς και τα διάφορα κτίρια ή κατασκευές που την συμπληρώνουν ή αποτελούν συνέχεια αυτής.

3.11. Εξωτερικοί χώροι, οι λοιποί χώροι ιδιοκτησίας του Αερολιμένα, πλην των εσωτερικών χώρων.

3.12. Έλεγχος της περιοχής κίνησης αεροσκαφών, όλες οι ενέργειες των Αερολιμενικών οργάνων, οι οποίες έχουν σαν αντικείμενο:

- την μελέτη, την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών, και
- τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής από τρίτους, των πάσης φύσεως διαδικασιών, και οι οποίες έχουν σαν στόχο την απόδοκτη λειτουργία των αεροδρομίων και αερορουν:

- στη περιοχή ελιγμών, και
 - στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.
- 3.13. Αεροπορική εκμετάλλευση, όλες οι ενέργειες των Αερολιμενικών οργάνων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την ανάπτυξη, την ρύθμιση και την εφαρμογή:
- των μεταξύ των κρατών αεροπορικών εμπορικών σχέσεων, διμερών και πολυμερών,
 - των εμπορικών αεροπορικών δραστηριοτήτων, οι οποίες έχουν σχέση και αντικείμενο την αεροπορική μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου,
 - των δραστηριοτήτων που αφορούν στις διάφορες αεροπορικές εργασίες,
 - κάθε άλλης δραστηριότητας, που τελικό στόχο έχει την εμπορική ανάπτυξη και την εύρυθμη λειτουργία των αερομεταφορών,
 - της προστασίας των δικαιωμάτων των καταναλωτών, που δημιουργούνται από την άσκηση των αεροπορικών εμπορικών δραστηριοτήτων,
 - την μελέτη, την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών και τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής από τρίτους πάσης φύσεως διαδικασιών επί των ανωτέρω θεμάτων.

3.14. Ασφάλεια των αεροδρομίων και αερομεταφορών, όλες οι ενέργειες των αερολιμενικών οργάνων, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο:

- την μελέτη και την καθιέρωση διαδικασιών, και
- τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των διαδικασιών αυτών και οι οποίες έχουν σαν στόχο την απόδοκτη και ασφαλή λειτουργία των αεροδρομίων και των αερομεταφορών.

3.15. Ελεγχόμενοι (υποκείμενοι) χώροι Αερολιμένα, οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, η περιοχή ελιγμών, οι

εσωτερικοί περιφερειακοί δρόμοι του Αερολιμένα, οι αίθουσες διερχόμενων επιβατών (αίθουσες Transit), οι χώροι Τελωνειακών και Διαβατηριακών ελέγχων στην αίθουσα αφίξεων, οι πύργοι ελέγχου αεροδρομίου, οι χώροι στάθμευσης ως και κάθε άλλος χώρος που με τις εκάστοτε αποφάσεις του Αερολιμενάρχη και της Διοίκησης της ΥΠΑ χαρακτηρίζεται ως ελεγχόμενος και για τους οποίους απαγορεύεται η είσοδος άνευ άδειας.

3.16. Χώροι στάθμευσης αεροσκαφών (εργα), η καθορισμένη περιοχή ενός αεροδρομίου, που προορίζεται να διευκολύνει τα αεροσκάφη στην επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, στη φόρτωση και εκφόρτωση ταχυδρομείου ή φορτίου, στην τροφοδοσία, στον ανεφοδιασμό με καύσιμα, την συντήρηση και την στάθμευση αυτών.

3.17. Περιοχή ελιγμών, το τμήμα εκείνο του αεροδρομίου που χρησιμοποιείται για την προσγείωση, απογείωση και τροχοδρόμηση των αεροσκαφών και περιλαμβάνει τους τροχοδρόμους, τους συνδετήριους αυτών, τις ζώνες ασφαλείας και τους χώρους αναμονής τροχοδρόμησης αεροσκαφών.

3.18. Πτυχία πιλοτών, το πτυχίο χειριστού, το πιστοποιητικό ισχύος πτυχίου και το πιστοποιητικό υγείας.

3.19. Αεροπορικές αρχές, οι αρμόδιες Διευθύνσεις της Κεντρικής Υπηρεσίας της Υ.Π.Α.

Β. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΕ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ

Άρθρο 4

Γενικά

4.1. Οι απασχολούμενοι σε Αερολιμένα οφείλουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα πάντα με τα οριζόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις που αφορούν σε κανονισμούς, αποφάσεις, οδηγίες Πολιτικής Αεροπορίας τόσο της Ελληνικής όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εν πάση περιπτώσει κατά τέτοιο τρόπο ώστε η λειτουργία του Αερολιμένα πάντα να διεξάγεται απόδοκτα και με ασφάλεια και επίσης να μην επηρεάζεται η καλή εμφάνισή του.

4.2. Οι επιβάτες, οι επισκεπτόμενοι και οι διερχόμενοι από ένα Αερολιμένα οφείλουν να συμπεριφέρονται πάντα κατά τρόπο κόσμιο και σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις κείμενες διατάξεις και ιδιαίτερα από τις διατάξεις που αφορούν σε Κανονισμούς, αποφάσεις, οδηγίες της Πολιτικής Αεροπορίας και εν πάση περιπτώσει κατά τέτοιο τρόπο ώστε η λειτουργία του Αερολιμένα να διεξάγεται απόδοκτα με ασφάλεια και κατά τρόπο που να διασφαλίζεται το κύρος και η εμφάνισή του.

4.3. Οι απασχολούμενοι σε Αερολιμένα, οι επιβάτες, οι επισκεπτόμενοι και οι διερχόμενοι από αυτών οφείλουν να εκτελούν και να υπακούουν στις εντολές που αφορούν στην εκτέλεση των καθηκόντων, τόσο των Αερολιμενικών οργάνων, όσο και των λοιπών οργάνων και υπαλλήλων των εγκαταστημένων στον Αερολιμένα υπηρεσιών και εταιρειών.

4.4. Η άσκηση κάθε μορφής δραστηριοτήτων, επαγγελματικών ή μη, μόνιμα ή προσωρινά, στους χώρους του Αερολιμένα, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, απαιτεί προηγουμένη έγκριση των αερολιμενικών υπηρεσιών.

4.5. Άδειες κάθε μορφής που χορηγούνται για συγκεκριμένο Αερολιμένα αφορούν μόνο σε αυτόν και κανένα άλλον.

4.6. Τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που είναι εγκαταστημένα ή που δραστηριοποιούνται νόμιμα σε ένα Αερολιμένα, είναι υπεύθυνα έναντι του εκμεταλλευόμενου του Αερολιμένα για κάθε πράξη ή παράλειψη του προσωπικού τους.

Γ. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

Άρθρο 5

Γενικά

5.1. Κάθε ενέργεια ή παράλειψη, από οποιονδήποτε, που εκδηλώνεται εντός των ορίων ενός Αερολιμένα και κατά οποιονδήποτε τρόπο επηρεάζει δυσμενώς ή παρεμποδίζει άμεσα ή έμμεσα, την ομαλή λειτουργία του, θεωρείται παράβαση και σαν τέτοια επισύρει πέραν πάσης άλλης τυχόν συντρέχουσας ποινικής ή πειθαρχικής ευθύνης, τις οριζόμενες στο παρόν χρηματικές κυρώσεις.

5.2. Ιδιαίτερα οι παρακάτω περιπτώσεις, συνιστούν παράβαση και τιμωρούνται σύμφωνα με τα εις το παρόν οριζόμενα:

· Η παρεμπόδιση οποιουδήποτε ατόμου από την άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων του.

· Η μη εκτέλεση οποιασδήποτε εντολής ή οδηγίας που δίδεται από εν υπηρεσία υπόλληλο κρατικής αρχής και η οποία αφορά στην άσκηση των υπηρεσιακών καθηκόντων του.

5.3. Πλέον των ανωτέρω οι περιπτώσεις που αναφέρονται στα επόμενα κατά κατηγορία αντικειμένου κεφάλαια, επίσης απαγορεύονται, συνιστούν παράβαση και τιμωρούνται σύμφωνα με τα εις το παρόν οριζόμενα.

Άρθρο 6

Αερολιμενικός Έλεγχος

Πτυχία, πιστοποιητικά και άδειες

6.1. Η εκτέλεση πτήσης ή η στελέχωση αεροσκάφους για πτήση από προσωπικό μη πτυχιούχο ή από προσωπικό του οποίου έχει λήξει η ισχύς των πτυχίων του.

6.2. Η εκτέλεση πτήσης κατά παράβαση των οριζόμενων στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα (Α.Ο.Σ.) ή στην σχετική άδεια ή σε απόφαση της Υ.Π.Α.

6.3. Κάθε ενέργεια ή παράλειψη που αντιβαίνει στους ισχύοντες κανονισμούς ΥΠΑ περί τεχνικής εκμετάλλευσης μεταφορικών αεροσκαφών δημοσίας χρήσης.

6.4. Η μη προσκόμιση ή η άρνηση προσκόμισης, ύστερα από αίτηση των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων, στις Αερολιμενικές υπηρεσίες, για έλεγχο ισχύος, των πτυχίων, των αδειών και των πιστοποιητικών υγείας του ιπταμένου προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών, καθώς και των ιπταμένων των πάσης φύσεως ιδιωτικών αεροσκαφών.

6.5. Η μη προσκόμιση ή η άρνηση προσκόμισης στις Αερολιμενικές υπηρεσίες για έλεγχο, ύστερα από αίτηση των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων, των πάσης φύσεως πτυχίων και οδειών των απασχολουμένων στον Αερολιμένα.

6.6. Η απασχόληση ατόμων σε Αερολιμένα:

· χωρίς άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών,
· παρά την ύπαρξη σχετικής απαγορευτικής απόφασης των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

6.7. Η κυκλοφορία απασχολουμένων σε χώρους του Αερολιμένα χωρίς να φέρουν εν ισχύ υπηρεσιακή ταυτότητα της Υ.Π.Α (κονκάοδα).

6.8. Η αναγραφή μη αληθών στοιχείων στα βιβλία του αεροσκάφους.

Αεροναυτιλιακά έγγραφα

6.9. Η πτήση αεροσκάφους χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τα από τις διεθνείς συμβάσεις ή τους κανονισμούς και αποφάσεις της Υ.Π.Α. προβλεπόμενα αεροναυτιλιακά έγγραφα.

6.10. Η μη υποβολή ή άρνηση υποβολής, στις αρμόδιες Αερολιμενικές υπηρεσίες, του Γενικού Δηλωτικού, το οποίο μπορεί να προσκομίζεται μετά την άφιξη ή την αναχώρηση των αεροσκαφών, αλλά οπωσδήποτε εντός της ίδιας ημέρας.

6.11. Η μη υποβολή ή άρνηση υποβολής του Δηλωτικού Φορτίου στο οποίο πρέπει να αναγράφεται και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου.

6.12. Η σκόπιμη ή επανειλημμένο μη ορθή συμπλήρωση των Αεροναυτιλιακών εγγράφων ή η παραποίηση τους.

6.13. Η μη προσκόμιση ή η άρνηση προσκόμισης ύστερα από αίτηση των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων, στις Αερολιμενικές υπηρεσίες, για έλεγχο ισχύος, του πιστοποιητικού αερομεταφορέα (Α.Ο.Σ.), των ασφαλιστηρίων συμβολαίων καθώς και των λοιπών αεροναυτιλιακών εγγράφων του αεροσκάφους.

Λειτουργία Αερολιμένα

Η με οποιονδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί Λειτουργίας και διευκολύνσεων Αερολιμένων και ιδιαίτερα:

6.14. Η άσκηση κάθε μορφής δραστηριοτήτων, επαγγελματικών ή μη, μόνιμα ή προσωρινά, στους χώρους του Αερολιμένα, από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, χωρίς άδεια του Αερολιμένα.

6.15. Η άσκηση κάθε μορφής δραστηριοτήτων, επαγγελματικών ή μη, σε χώρους του Αερολιμένα από άτομα τα οποία έχουν μεν εξαρτημένη εργασιακή σχέση με εταιρείες εγκαταστημένες στον Αερολιμένα ή τα οποία έχουν συμβατική σχέση με τον Αερολιμένα ή την ΥΠΑ, αλλά οι δραστηριότητες αυτές είναι διαφορετικές από αυτές που επιτρέπεται να ασκούν βάσει της συμβατικής ή εργασιακής σχέσης τους.

6.16. Η παραμονή και περιφορά επισιτών και διαφόρων μικροπωλημάτων.

6.17. Η με οποιονδήποτε τρόπο ρύπανση των εσωτερικών ή εξωτερικών χώρων του Αερολιμένα και η εγκατάλειψη απορριμμάτων ή άχρηστων αντικειμένων σε χώρους που δεν καθαρίζονται από διαδικασίες του Αερολιμένα.

6.18. Η αναγραφή συνθημάτων σε κοινόχρηστους ή άλλους χώρους του Αερολιμένα, και η διάθεση και επικόλληση εντύπου διαφημιστικού υλικού.

6.19. Η αναγραφή ανακοινώσεων, η επικόλληση αφισών και η ανάρτηση ενημερωτικού υλικού ή ανακοινώσεων εκτός των συγκεκριμένων πλαισίων ή πινακών.

6.20. Η μη απομάκρυνση κατεστραμμένων ή άχρηστων εφοδίων εδάφους και γενικά άχρηστων υλικών από τους χώρους στόθμευσης αεροσκαφών και τους περιμετρικά της πίστας χώρους και γενικά τους χώρους του Αερολιμένα.

6.21. Η παράνομη κατάληψη, διαγράμμιση και εκμετάλλευση μη παραχωρηθέντων χώρων του Αερολιμένα.

6.22. Η αλλαγή της εμφάνισης ή της δομής κτιρίου ή εγκατάστασης, που είναι μέρος ή έχει κατασκευαστεί για

την λειτουργία του Αερολιμένα.

6.23. Η εγκατάσταση, μετακίνηση ή αφαίρεση πινακίδων χωρίς την έγκριση των αρμοδίων Αερολιμενικών υπηρεσιών.

6.24. Η ρύπανση και καταστροφή πινακίδων του Αερολιμένα.

6.25. Η κατάκλιση ατόμων σε εσωτερικούς κοινόχρηστους και εξωτερικούς χώρους του Αερολιμένα, όπως υποδεικνύονται από σχετικές απαγορευτικές πινακίδες, καθώς και η κατάκλιση σε χώρους πρασίνου.

6.26. Πράξεις που προκαλούν το κοινό αίσθημα ή συνιστούν προσβολή της δημοσίας αιδούς.

6.27. Η με έργα ή λόγια προσβολή του Ελληνικού Έθνους, των συμβόλων αυτού καθώς και του προσώπου του Αρχηγού του Ελληνικού Κράτους από οποιονδήποτε καθώς και η απρεπής συμπεριφορά ή δυστροπία στις συστάσεις των αρμοδίων Αερολιμενικών Οργάνων.

6.28. Οι ύβρεις, οι βωμολοχίες, οι συμπλοκές και γενικά η προσβλητική προς ένα άτομο συμπεριφορά.

6.29. Η δυστροπία, η κακή συμπεριφορά και η μη συμμόρφωση των αναδόχων εκμεταλλεύσεων, των ασπασχολουμένων, των επιβατών, των μελών πληρώματος, ατόμων Ελληνικής και ξένης υπηκοότητας, που επισκέπτονται τον Αερολιμένα για λόγους ιδιωτικούς ή επαγγελματικούς, προς τις οδηγίες και συστάσεις των εν υπηρεσία ευρισκομένων οργάνων του Αερολιμένα.

6.30. Η λήψη φωτογραφιών, διαφανειών, κινηματογραφικών ταινιών, βιντεοσκοπήσεων για εμπορική εκμετάλλευση τόσο από ιδιώτες όσο και από επαγγελματίες του Τύπου και λοιπών μέσων μαζικής ενημέρωσης μέσα σε υποκειμένους σε έλεγχο χώρους του Αερολιμένα, χωρίς την έγγραφη άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

6.31. Η χρήση μουσικών οργάνων, ραδιοφώνων, και γενικά η δημιουργία ενοχλητικών θορύβων.

6.32. Η προετοιμασία και κατανάλωση φαγητών εκτός εστιατορίων, κυλικείων και των ειδικών για αυτό το σκοπό διαμορφωμένων χώρων.

6.33. Η θήρα εντός των χώρων ιδιοκτησίας του Αερολιμένα, σε περιοχές που γειτνιάζουν με αυτόν, καθώς και σε περιοχές που εκτελούνται αεροπορικές εργασίες για τις οποίες υπάρχει σχετική ανακοίνωση από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

6.34. Η βοσκή ζώων εντός της ιδιοκτησίας του Αερολιμένα.

6.35. Η εκκακαφή, η μεταφορά μπαζών, χώματος και λοιπών υλών από και προς τον Αερολιμένα χωρίς την άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

6.36. Η καλλιέργεια εκτάσεων του Αερολιμένα, χωρίς την άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

6.37. Η άγρια πελατοία.

6.38. Η στάθμευση οχημάτων στους εξωτερικούς χώρους του Αερολιμένα σε σημεία άλλα από τα προκαθορισμένα και τα επιτρεπόμενα.

6.39. Η άρνηση κυβερνήτη για μεταφορά προσώπων χωρίς πλήρη και έγγραφο αιτιολογία.

6.40. Η άρνηση προσωπικού αερομεταφορέα να εκτελέσει τα καθήκοντά του.

6.41. Η μη προσέλευση κυβερνήτη στις Αερολιμενικές υπηρεσίες όταν τούτο ζητηθεί από τα αρμόδια όργανα.

6.42. Η εκτέλεση εργασιών στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών, χωρίς την προηγούμενη έγκριση των Αερολιμενικών υπηρεσιών του Αερολιμένα.

6.43. Κάθε ενέργεια που αντιβαίνει στις απαιτήσεις του Κανονισμού παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών και προβλέπεται ως παράβαση από αυτόν.

6.44. Η παραβίαση Αερολιμενικών, Διαβατηριακών, Συναλλαγματικών, Υγειονομικών και Τελωνειακών διατάξεων από εργαζομένους.

6.45. Η καθ' οιονδήποτε τρόπο πρόκληση ζημιών σε αεροσκάφη ή σε εξοπλισμό τους ή σε εξοπλισμό του Αεροδρομίου.

6.46. Η μη εφαρμογή των αποφάσεων, κανονισμών και διαδικασιών για τη βεβαίωση και είσπραξη των πάσης φύσεως τελών.

6.47. Η μη πληρωμή ή η άρνηση πληρωμής, πριν από την αναχώρηση του αεροσκάφους, των οφειλομένων τελών χρήσης Αερολιμένα και των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης Αεροδρομίων, από τους υπόχρεους για την καταβολή αυτή, εφ' όσον δεν έχει καθιερωθεί άλλη διαδικασία διακανονισμού.

6.48. Η σκόπιμη ή επανειλημμένη μη είσπραξη των νομίμων τελών εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών ή άλλων εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

6.49. Η μη πληρωμή της χρέωσης επίγειας εξυπηρέτησης στον φορέα παροχής αυτής.

Άρθρο 7

Έλεγχος Περιοχής Κίνησης Αεροσκαφών

Είσοδος και κυκλοφορία ατόμων σε ελεγχόμενους χώρους

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί εισόδου ατόμων σε ελεγχόμενους χώρους και ιδιαίτερα:

7.1. Η, χωρίς έγγραφη άδεια των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων, είσοδος μη νομιμοποιημένων ατόμων, σε ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα, όπως αυτοί προσδιορίζονται στο παρόν.

7.2. Η κυκλοφορία ατόμων σε ελεγχόμενους χώρους:

- χωρίς να φέρουν εν ισχύ υπηρεσιακή ταυτότητα της Υ.Π.Α. (κανκάρδα),
- διάφορους από αυτούς για τους οποίους ισχύει η υπηρεσιακή τους ταυτότητα.
- εκτός του ωραρίου εργασίας τους.
- εφ' όσον για οποιοδήποτε λόγο έχει λήξει η σχετική άδεια εργασίας τους,
- χωρίς τα κατάλληλα ταξιδιωτικά έγγραφα.

7.3. Η μη ανάρτηση της υπηρεσιακής ταυτότητας της Υ.Π.Α στο άνω αριστερό μέρος του θώρακα.

7.4. Η χωρίς εταιρική συνοδεία διακίνηση επιβιβασμένων ή αποβιβασμένων επιβατών στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

7.5. Η διακίνηση άνευ συνοδείας αναπήρων ή ατόμων που χρήζουν βοήθειας με αναπηρικά καροτσάκια μέσα στους χώρους στάθμευσης.

7.6. Η διακίνηση πληρωμάτων αεροσκαφών μέσα στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών πεζή και άνευ αδειας από τα Αερολιμενικά όργανα.

Κυκλοφορία οχημάτων

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί κυκλοφορίας οχημάτων και ιδιαίτερα:

7.7. Η, χωρίς έγγραφη άδεια των αρμοδίων Αερολιμενικών

κών οργάνων, είσοδος μη νομιμοποιημένων οχημάτων, σε ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα, όπως αυτοί προσδιορίζονται στο παρόν.

7.8. Η κυκλοφορία εταιρικών και μη οχημάτων ή εφοδίων εδάφους μέσα σε ελεγχόμενους χώρους του Αεροδρομίου χωρίς να έχουν την προβλεπόμενη άδεια από τις αρμόδιες Αερολιμενικές Υπηρεσίες ή όταν η απαιτούμενη άδεια έχει λήξει ή σε χώρους που δεν προβλέπονται από την άδεια που κατέχουν ή σε χώρους εκτός εκείνων που έχουν ειδικά οριστεί για την κυκλοφορία οχημάτων.

7.9. Η οδήγηση ή η χρησιμοποίηση οχήματος ή μηχανήματος χωρίς κάλυψη από ανάλογο δίπλωμα, εξουσιοδότηση ή εκπαίδευση όπου απαιτείται.

7.10. Η κυκλοφορία εταιρικών οχημάτων ή εφοδίων εδάφους μέσα σε ελεγχόμενους χώρους του αεροδρομίου χωρίς να φέρουν σε εμφανές σημείο τα εταιρικά σήματα.

7.11. Η κίνηση αυτοκινουμένων ή ρυμουλκούμενων οχημάτων, ανεξάρτητα του αριθμού των τροχών αυτών, κατά παράβαση της ισχύουσας Υπηρεσιακής διαδικασίας και ιδιαίτερα εφ' όσον όταν κινούνται:

α) σε τροχοδρόμους και διαδρόμους

· χωρίς άδεια από τον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου ή χωρίς να έχει ενημερωθεί ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου,

· δεν συνοδεύονται, όπου από την διαδικασία απαιτείται, από αυτοκίνητο συνοδείας (Follow Me.)

β) στους λοιπούς χώρους της περιοχής ελιγμών

· χωρίς να διαθέτουν αμφίπλευρη επικοινωνία με τον Πύργο Ελέγχου Αεροδρομίου (ΠΕΑ), ή

· χωρίς να έχει ενημερωθεί ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου,

· δεν συνοδεύονται, όπου από την διαδικασία απαιτείται, από αυτοκίνητο συνοδείας (Follow Me.)

γ) στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών και εντός των διαγραμμίσεων κινούνται:

· τα επιβατηγά με ταχύτητα ανώτερη από 25 χ.α.ω.

· τα λοιπά οχήματα με ταχύτητα ανώτερη από 15 χ.α.ω.

δ) στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών και εκτός των διαγραμμίσεων κινούνται:

· τα επιβατηγά με ταχύτητα ανώτερη από 15 χ.α.ω.

· τα λοιπά οχήματα με ταχύτητα ανώτερη από 10 χ.α.ω.

ε) προσεγγίζοντας αεροσκάφη σε θέση στάθμευσης, με ταχύτητα ανώτερη των 10 χ.α.ω.

7.12. Η οδήγηση ή η χρησιμοποίηση οχήματος ή μηχανήματος χωρίς την λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων ασφαλείας.

7.13. Η κυκλοφορία οχήματος χωρίς κατάλληλη φλογοπαγίδα.

7.14. Η κυκλοφορία οχήματος χωρίς φώτα πορείας ή χωρίς φωτισμό νυκτερινής σήμανσης θέσεως.

7.15. Η κίνηση αυτοκινουμένων ή ρυμουλκούμενων οχημάτων ή εφοδίων εξυπηρέτησης αεροσκαφών κατά τρόπο επικίνδυνο και ιδιαίτερα:

· η επικίνδυνη πορεία διασταύρωσης με αεροσκάφος που τροχοδρομεί ή σταθμεύει,

· η διέλευση οχήματος κάτω από τις πτέρυγες α/αεροσκαφών ή πίσω από κινητήρες όταν αυτοί είναι εν λειτουργία,

· η επικίνδυνη διασταύρωση με κινούμενο βυτιοφόρο καυσίμων,

· η πραγματοποίηση επικίνδυνων ελιγμών.

Κάθε άλλη αντικανονική κίνηση οχήματος ή εφοδίων

εξυπηρέτησης αεροσκαφών, ιδιαίτερα όταν δημιουργεί επικίνδυνες καταστάσεις.

7.16. Η μη στάση οχήματος παρά το γεγονός ότι έχει ζητηθεί από τον αρμόδιο Αερολιμενικό υπάλληλο.

7.17. Η μη συμμόρφωση οδηγού οχήματος προς τις οδηγίες κυκλοφοριακής κίνησης είτε αυτές προέρχονται από τα αρμόδια Αερολιμενικά όργανα ή από σχετικά σήματα.

7.18. Η, από τους εμπλεκόμενους ή από οποιονδήποτε άλλον έλαβε γνώση, παράλειψη ενημέρωσης των Αερολιμενικών υπηρεσιών για ατύχημα ή συμβάν με όχημα, το οποίο έλαβε χώραν εντός εσωτερικών ορίων του Αερολιμένα.

Στάθμευση οχημάτων

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστράτηγηση των σχετικών διατάξεων περί στάθμευσης οχημάτων και ιδιαίτερα:

7.19. Η στάθμευση οχήματος, αμαξιδίου, σκάλας επιβίβασης επιβατών μηχανήματος και λοιπών μέσων χωρίς τροχοπέδηση.

7.20. Η αντικανονική στάθμευση ή τοποθέτηση του οχήματος εξυπηρέτησης αεροσκάφους ή του επίγειου εξοπλισμού ή η στάθμευση τέτοιου εξοπλισμού εκτός της ζώνης ασφαλείας του αεροσκάφους.

7.21. Η εγκατάλειψη οχήματος, αμαξιδίου και γενικά εφοδίων εδάφους σε μη προβλεπόμενο από τον Αερολιμένα χώρο στάθμευσης.

7.22. Η στάθμευση οχήματος, αμαξιδίου, σκάλας επιβίβασης επιβατών, μηχανήματος και λοιπού επίγειου εξοπλισμού στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών εκτός των προκαθορισμένων για το σκοπό αυτό χώρων.

7.23. Η παρεμπόδιση ή κατάληψη οδού άμεσης προσπέλασης πυρασβεστικών οχημάτων ή φυγής οχήματος εφοδιασμού.

7.24. Η στάθμευση οχήματος κάτω από την οπή διαρροής καυσίμων του αεροσκάφους (Vent Point).

7.25. Η μη μετακίνηση σταθμευμένου οχήματος εφόσον τούτο ζητηθεί από το αρμόδιο Αερολιμενικό όργανο.

7.26. Η παράνομη στάθμευση οχημάτων σε χώρους ΥΠΑ.

7.27. Η παραμονή οχήματος στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών για χρόνο μεγαλύτερο από τον απαιτούμενο για εκπλήρωση της αποστολής του.

Ρυμούλκηση οχημάτων

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστράτηγηση των σχετικών διατάξεων περί ρυμούλκησης και ιδιαίτερα:

7.28. Η ρυμούλκηση αμαξιδίων περισσότερων των πέντε ή και λιγότερα αν υπερβαίνουν τα δώδεκα μέτρα μήκος.

7.29. Η ρυμούλκηση σε συρμό διαφορετικών τύπων εφοδίων, εκτός εάν αυτά δεν υπερβαίνουν τα δύο τεμάχια και το βαρύτερο ή ασταθέστερο εξ αυτών ρυμουλκείται πρώτο στη σειρά.

Λειτουργία μηχανημάτων και οχημάτων

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστράτηγηση των σχετικών διατάξεων περί λειτουργίας οχημάτων και ιδιαίτερα:

7.30. Η πλήρως λειτουργία του συστήματος τροχοπέδησης των πάσης φύσεως κυκλοφορούντων στους εσωτερικούς χώρους του Αερολιμένα οχημάτων.

7.31. Η μεταφορά προσωπικού με ακατάλληλο ή μη προβλεπόμενο μέσο.

7.32. Η κακή χρήση ή η χρήση χωρίς μέτρα προστασίας του High Loader.

7.33. Η χρησιμοποίηση ακατάλληλης ή μη φωτιζόμενης σκάλας επιβατών.

7.34. Η πέραν του επιτρεπόμενου χρονικού διαστήματος χρήση βοηθητικών μηχανημάτων (ερυ-γρυ) μέσα στην πίστα αφών.

7.35. Η πλημμελής λειτουργία μηχανήματος.

7.36. Η υπερφόρτωση αμαξιδίων με αποσκευές ή η κακή μεταχείριση των αποσκευών ιδιαίτερα κατά τη φορτοεκφόρτωση τους.

Κίνηση αεροσκαφών

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί τροχοδρόμησης και κίνησης αεροσκαφών και ιδιαίτερα:

7.37. Η μη ύπαρξη σηματοδότη (marshaller) για καθοδήγηση του αεροσκάφους.

7.38. Η παροχή οδηγιών για τροχοδρόμηση ή στάθμευση αεροσκάφους από άτομα μη εκπαιδευμένα ή μη νομιμοποιούμενα.

7.39. Η παροχή οδηγιών για στάθμευση αεροσκάφους από σηματοδότη που δεν φέρει τα προβλεπόμενα από το Β.Δ. 170/99 μέσα για ημέρα ή νύχτα.

7.40. Η εσφαλμένη εκτέλεση οδηγιών που δόθηκαν για τροχοδρόμηση.

7.41. Η εσφαλμένη παροχή οδηγιών του σηματοδότη προς το αεροσκάφος.

7.42. Η τροχοδρόμηση αεροσκαφών εκτός των ειδικών διαγραμμίσεων και η μη συμμόρφωση των Κυβερνητών τους προς τις οδηγίες των σηματοδοτών.

7.43. Η έναρξη τροχοδρόμησης αεροσκάφους χωρίς εξουσιοδότηση.

7.44. Η εκτέλεση πτήσης χωρίς προηγούμενη εξασφάλιση ωραρίου (slot).

7.45. Η παράβαση από τις αεροπορικές εταιρείες του εκχωρηθέντος ωραρίου (slot) πέραν των 30 λεπτών.

7.46. Η άφιξη αεροσκάφους σε Αερολιμένα εκτός των προγραμματισμένων ωρών λειτουργίας του, εκτός των περιπτώσεων εκτάκτου ανάγκης, αντικειμενικά αποδεικνυόμενων, που οφείλονται σε αιτίες διαφορετικές από αιτίες εναέριου κυκλοφορίας ή βλάβης του αεροσκάφους.

7.47. Η χρήση της περιοχής κίνησης του Αερολιμένα από αεροσκάφος του οποίου το βάρος αντιστοιχεί σε LCN ή ACN το οποίο θα είναι μεγαλύτερο από το σε LCN ή PCN της περιοχής κίνησης του Αερολιμένα, εκτός εάν τούτο έχει εγκριθεί από τη Διεύθυνση Αερολιμένων της ΥΠΑ.

7.48. Η παράβαση της κατά την προηγούμενη παράγραφο έγκρισης της Διεύθυνσης Αερολιμένων της ΥΠΑ.

Στάθμευση αεροσκαφών

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί στάθμευσης αεροσκαφών και ιδιαίτερα:

7.49. Η στάθμευση αεροσκάφους εκτός θέσεως, εκτός των ορίων ασφαλείας αυτής ή/και χωρίς τη λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας.

7.50. Η στάθμευση αεροσκαφών, εκτός των υποδεικνυόμενων από τα Αερολιμενικά όργανα, χώρων ή θέσεων ή χωρίς την ύπαρξη σηματοδότη (marshaller), εφόσον διατίθεται.

7.51. Η παράλειψη ή η πλημμελής τοποθέτηση τροχοεμποδιστήρων σε αεροσκάφη.

7.52. Η μη κατάλληλη ασφάλιση σταθμευμένου αεροσκάφους.

7.53. Η άρνηση αλλαγής θέσης αεροσκάφους, σύμφωνα με τις υποδείξεις των αερολιμενικών οργάνων, σε περίπτωση βλάβης ή παραμονής αυτού πέραν του προβλεπόμενου χρόνου στάθμευσης.

Λειτουργία αεροσκαφών

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί δοκιμών κινητήρων και ιδιαίτερα:

7.54. Οι δοκιμές κινητήρων αεροσκαφών εκτός των καθορισμένων ειδικά γι' αυτές χώρων ή χωρίς την άδεια των αρμοδίων οργάνων του Αερολιμένα.

7.55. Η μη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας κατά τη διάρκεια της δοκιμής από τους υπεύθυνους μηχανικούς της Αεροπορικής Εταιρείας για άτομα, οχήματα ή άλλα αεροσκάφη.

7.56. Η υπέρβαση της διάρκειας εκτέλεσης δοκιμών κατά τη νύχτα έστω και αν είχε ληφθεί νόμιμα η άδεια για εκτέλεση δοκιμών.

7.57. Η χρήση στοιχείων ιπποδύναμης πλέον των ελαχίστων απαραίτητων για την τροχοδρόμηση αεροσκαφών μέσα στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

7.58. Η παρέμβαση ή η απασχόληση αναρμοδίων ή μη κατάλληλα εκπαιδευμένων ατόμων στη λειτουργία αεροσκαφών ή σε οτιδήποτε χρησιμοποιείται σε σχέση με ένα αεροσκάφος.

7.59. Η θέση σε λειτουργία κινητήρα, μηχανής ή μηχανισμού αεροσκάφους από άτομα μη νομιμοποιούμενα για την υπόψη ενέργεια.

7.60. Η έλλειψη ή ακαταλληλότητα πυροσβεστήρων σε αεροσκάφη.

Ανεφοδιασμός αεροσκαφών

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστρατήγηση των σχετικών διατάξεων περί ανεφοδιασμού αεροσκαφών και ιδιαίτερα:

7.61. Η έλλειψη γειώσης ή η πλημμελής γείωση αεροσκάφους.

7.62. Οι ενέργειες μέσα στη ζώνη ανεφοδιασμού αεροσκαφών, οι οποίες είναι δυνατόν να δημιουργήσουν επικίνδυνη κατάσταση στο προσωπικό, το αεροσκάφος και τις εγκαταστάσεις του Αερολιμένα.

7.63. Η αντικανονική στάθμευση βυτιοφόρου οχήματος κατά τον ανεφοδιασμό.

7.64. Ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους με επιβύτες εντός αυτού ή κατά τη διάρκεια αποβίβασης ή επιβίβασης χωρίς τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας και χωρίς προηγούμενη άδεια της ΥΠΑ.

7.65. Ο ανεφοδιασμός αεροσκάφους με μειωμένο προσωπικό.

7.66. Η διαρροή καυσίμων ή λαδιών στο δάπεδο των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, λόγω παραλείψεων της Εταιρείας καυσίμων που το εξυπηρετεί ή λόγω βλάβης των βαλβίδων του αεροσκάφους ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

7.67. Η μη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων για τον άμεσο καθαρισμό του χώρου που ρυπάνηκε από καύσιμα ή λιπαντικά.

Άρθρο 8

Αεροπορική Εκμετάλλευση

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστράτηγηση των σχετικών περί αεροπορικής εκμετάλλευσης διατάξεων και ιδιαίτερα:

8.1. Κάθε πράξη ή παράλειψη που αφορά στην εφαρμογή όρων αεροπορικής εκμετάλλευσης που αντιβαίνει σε Διεθνείς και Κοινοτικούς Κανονισμούς καθώς και Κανονισμούς και αποφάσεις της ΥΠΑ για τις τακτικές και μη τακτικές πτήσεις καθώς και αεροπορικές εργασίες γενικότερα.

8.2. Κάθε παράτυπη διάθεση ή χρησιμοποίηση εισιτηρίου από άτομο τρίτο και όχι από τον αναφερόμενο ονομαστικά ως δικαιούχο.

8.3. Κάθε παράβαση των δικαιωμάτων του επιβάτη ως καταναλωτή υπηρεσιών και ως πολίτη.

8.4. Η μη τήρηση από τις αεροπορικές εταιρείες των διαδικασιών άρνησης επιβίβασης κατά τον κανονισμό ΕΟΚ 295/91.

8.5. Η μη τήρηση από τις αεροπορικές εταιρείες των διαδικασιών αποζημίωσης σε επιβάτες τακτικών γραμμών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τον κανονισμό ΕΟΚ 295/91.

8.6. Η μη τήρηση της σειράς προτεραιότητας στη λίστα αναμονής επιβατών.

8.7. Κάθε παράβαση της διαδικασίας επαναπαρισμού ανεπιθύμητων επιβατών.

8.8. Η μη προώθηση για επαναπαρισμό επιβατών, οι οποίοι εκρίθησαν από τις αρχές του Αερολιμένα σαν ανεπιθύμητοι.

8.9. Η μη παροχή τροφής από εταιρεία σε επιβάτες της, οι οποίοι εκρίθησαν από τις αρχές σαν ανεπιθύμητοι, κατά το χρονικό διάστημα της παραμονής τους στον Αερολιμένα.

8.10. Η μεταφορά επιβατών από ταξιδιωτικά γραφεία ή αντιπροσώπους ναυλωτών στο αεροδρόμιο σε χρόνο μεγαλύτερο των δύο ωρών πριν την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης.

8.11. Η διαφήμιση σαν αερομεταφορέων επιχειρήσεων, οι οποίες δεν έχουν άδεια εκμετάλλευσης.

8.12. Η χωρίς έγκριση της ΥΠΑ αναγραφή, επί των εξωτερικών επιφανειών του αεροσκάφους, επωνυμιών, διακριτικών τίτλων ή σημάτων άλλων εταιρειών, αεροπορικών ή μη.

8.13. Η εγκατάλειψη από αεροπορική εταιρεία επιβατών σε αεροδρόμιο για εκτέλεση άλλου δρομολογίου ή για άλλους λόγους.

8.14. Η μη ακριβής αναγραφή στο ημερολόγιο του αεροσκάφους (log book) ή η μη ακριβής ανακοίνωση στο κοινό των λόγων καθυστέρησης αεροσκάφους που εκτελεί δρομολόγιο.

8.15. Η καθιέρωση ναύλων ή κομιστρων χωρίς την έγκριση της ΥΠΑ, όπου απαιτείται.

8.16. Η κατά παράβαση του κανονισμού ΥΠΑ Δ1/Δ/30817/2180/9.9.91 λειτουργία των Ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

8.17. Η μη παροχή πληροφοριακού υλικού σε επιβάτη τακτικής πτήσης, στον οποίο αερομεταφορέας αρνήθηκε την επιβίβαση (denied boarding), στο οποίο να εκτίθενται οι κανόνες αντισταθμιστικών παροχών του αερομεταφορέα.

8.18. Η μη κοινοποίηση στις αεροπορικές αρχές από τις αεροπορικές εταιρείες των κανόνων που θα τηρούν για την επιβίβαση των επιβατών σε περίπτωση πτήσης με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων.

8.19. Η χρησιμοποίηση αεροσκαφών αερολεσχών για μη αεραθλητικούς σκοπούς.

8.20. Η εκτέλεση πτήσεων χωρίς να υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη για τους επιβάτες, το φορτίο, το ταχυδρομείο, το πλήρωμα και για ζημιές σε βάρος τρίτων.

8.21. Η από αέρος λήψη φωτογραφιών, διαφανειών, κινηματογραφικών ταινιών και βιντεοσκοπήσεων του Αερολιμένα ή χώρων αυτού, για εμπορική εκμετάλλευση από επαγγελματίες ή μη, χωρίς την έγγραφη άδεια των αερολιμενικών υπηρεσιών.

Άρθρο 9

Ασφάλεια αεροδρομίων και αερομεταφορών

Η με οποιοδήποτε τρόπο καταστράτηγηση των σχετικών διατάξεων περί Ασφάλειας Αερολιμένων και ιδιαίτερα:

9.1. Η οπλοφορία, πλην του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας και του Τελωνείου σε ώρα υπηρεσίας, μέσα σε υποκειμένους σε έλεγχο χώρους του Αερολιμένα, χωρίς την έγγραφη άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

9.2. Οποιαδήποτε ενέργεια που αντιβαίνει στις εκάστοτε ισχύουσες διαδικασίες ασφάλειας του Αερολιμένα και του Κονονισμού Ασφάλειας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

9.3. Η είσοδος και παραμονή σε Αερολιμένο οποιουδήποτε προσώπου υπό συνθήκες που να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια αεροσκαφών ή επιβατών ή να παρακωλύουν την ομαλή λειτουργία του Αερολιμένα.

9.4. Η διασκέυση ψευδών ειδήσεων ή η απόκρυψη άλλων που θα επηρέαζαν την ομαλή λειτουργία του Αερολιμένα.

9.5. Η πρόκληση πυρκαγιάς ή η προσπάθεια για πρόκλησή της.

9.6. Το άνομα φωτιάς και το κάπνισμα στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών, στις περιοχές εγκαταστάσεων εταιρειών καυσίμων ή αποθήκευσης εκρηκτικών, στις περιοχές που καλύπτονται με ξερὰ χόρτα καθώς και σε κάθε χώρο που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος σε κίνδυνο πυρκαγιάς.

9.7. Το κάπνισμα σε χώρους ή κτίρια του Αερολιμένα στους οποίους, με απόφαση του Αερολιμενάρχη, έχει απαγορευτεί.

9.8. Η εγκατάλειψη αντικειμένων, εγγράφων και ταξιδιωτικών εγγράφων στα ελεγκτήρια εισιτηρίων μετά τον έλεγχο των επιβατών καθώς και η μη ασφάλιση των ελεγκτήριων.

9.9. Η εγκατάλειψη αφύλακτων ή η μη ασφάλιση των θυρών (Gates) μέσω των οποίων διακινούνται επιβάτες από και προς τα αεροσκάφη.

9.10. Η είσοδος πληρωμάτων ή εργαζομένων στον Αερολιμένα στα κτίρια επιβατών μέσω των θυρών διακίνησης επιβατών (Gates).

9.11. Η σκόπιμη ψευδής σήμανση συναγερμού για οποιαδήποτε λόγο.

9.12. Η σήμανση συναγερμού για άσκηση χωρίς την ενημέρωση των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

9.13. Η μη διατήρηση υπό έλεγχο, από τους συνοδούς τους, συνοδευομένων ή μεταφερομένων ζώων.

9.14. Η θέση σε λειτουργία οποιασδήποτε μηχανήματος, είτε αυτό ευρίσκεται εντός των ορίων του Αερολιμένα είτε εκτός, το οποίο θέτει ή δύναται να θέσει σε κίνδυνο ή να προξενήσει παρεμβολές στις επικοινωνίες του αεροσκάφους ή του Αερολιμένα.

9.15. Το άδειασμα οποιοδήποτε δοχείου, δεξαμενής ή βυτίου καυσίμων σε χώρο διαφορετικό από τον εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό ή χωρίς τις αναγκαίες προφυλάξεις.

9.16. Η μη άμεση επιστροφή υπηρεσιακής ταυτότητας όταν ο απασχολούμενος παύσει να δικαιούται τέτοια.

9.17. Η λήψη φωτογραφιών, διαφανειών, κινηματογραφικών ταινιών και βιντεοσκοπήσεων του Αερολιμένα ή χώρων αυτού, από επαγγελματίες ή μη, χωρίς την έγγραφη άδεια των Αερολιμενικών υπηρεσιών.

9.18. Η εκτέλεση εργασιών στην περιοχή κίνησης αεροσκαφών χωρίς τη λήψη και τήρηση των προβλεπομένων από τον Αερολιμένα μέτρων ασφαλείας και πρόκληση ζημιών σε εγκαταστάσεις του Αερολιμένα.

9.19. Η άρνηση για εκτέλεση εντολών στα πλαίσια των απαιτήσεων του σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα (Emergency Plan).

9.20. Η με οποιοδήποτε τρόπο παρεμπόδιση χρήσης των υδροστομίων της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

Δ. Κυρώσεις

Άρθρο 10

Γενικά

10.1. Για κάθε παράβαση ανεξάρτητα τυχόν άλλων ευθυνών του παραβάτη, βάσει της Ελληνικής νομοθεσίας και αυτής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιβάλλεται μία των κάτωθι κυρώσεων:

- α. έγγραφη προειδοποίηση,
- β. πρόστιμο,
- γ. απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον Αερολιμένα μέχρι 90 ημέρες,
- δ. οριστική απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον Αερολιμένα,
- ε. προσωρινή ανάκληση χορηγηθείσας άδειας εγκατάστασης στον Αερολιμένα μέχρι 90 ημέρες,
- στ. οριστική ανάκληση χορηγηθείσας άδειας εγκατάστασης στον Αερολιμένα,
- ζ. απαγόρευση πτήσης αεροσκάφους

10.2. Η απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον Αερολιμένα άνω των 30 ημερών, η οριστική απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον Αερολιμένα, η προσωρινή ανάκληση χορηγηθείσας άδειας εγκατάστασης στον Αερολιμένα μέχρι 90 ημέρες καθώς και η οριστική ανάκληση χορηγηθείσας άδειας εγκατάστασης στον Αερολιμένα, επιβάλλονται από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Η απαγόρευση πτήσης αεροσκάφους δύναται να επιβάλλεται και από τα Αερολιμενικά όργανα για τις περιπτώσεις που αναφέρονται ρητά στην παράγραφο 10.3 του παρόντος, γίνεται ατύπως και χωρίς να ακολουθούνται οι διαδικασίες του επομένου άρθρου. Η διαδικασία επιβολής του πρόστιμου καθώς και το ανώτατο και το κατώτατο όριό του, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού.

Οι λοιπές κυρώσεις επιβάλλονται τόσο από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας όσο και από τον προϊστάμενο της περιφερειακής μονάδας στην οποία έγινε η παράβαση.

Σε επιβέβη, γιά θέματα αεροπορικής εκμετάλλευσης δεν απαγορεύεται η ανχώρησή του εκτός αν ανιτρέχει δόλος.

10.3. Η απαγόρευση πτήσης αεροσκάφους που δύναται να επιβάλλεται από τα Αερολιμενικά όργανα, αφορά αποκλειστικά στις κάτωθι περιπτώσεις:

α. στη πτήση ή στην προσπίθαια γιά πτήση αεροσκάφους χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τα από τις διεθνείς συμβάσεις ή τους κανονισμούς και αποφάσεις της Υ.Π.Α. προβλεπόμενα αεροναυτιλιακά έγγραφα.

β. στη περίπτωση παραποίησης αεροναυτιλιακών εγγράφων.

γ. στη περίπτωση μη πληρωμής ή άρνησης πληρωμής, πριν από την αναχώρηση του αεροσκάφους, των οφειλομένων τελών χρήσης Αερολιμένα και των τελών εκουγκρόνισμού και ανάπτυξης Αεροδρομίων, από τους υπόχρεους για την καταβολή αυτή, εφ' όσον δεν έχει καθιερωθεί άλλη διαδικασία καταβολής.

δ. η μη προσκόμιση ή η άρνηση προσκόμισης στις Αερολιμενικές υπηρεσίες για έλεγχο, ύστερα από αίτηση των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων, των πάσης φύσεως πτυχίων και αδειών των απασχολουμένων στον Αερολιμένα.

Άρθρο 11

Διαδικασίες ελέγχου των παραβάσεων:

11.1. Στη περίπτωση παράβασης, συντάσσεται αμέσως, από τον Αερολιμενικό υπάλληλο που διαπίστωσε την παρατυπία, έκθεση συμπληρώνοντας το «Έντυπο παράβασης», η επίδοση του οποίου, ανεξάρτητα από την παραλαβή της ή μη από τον υπαίτιο, συνιστά και την έγγραφη κλήτευσή του για απολογία στις Αερολιμενικές Υπηρεσίες.

Το έντυπο παράβασης θα είναι ως το συντημένο υπόδειγμα

11.2. Η κλήση σε απολογία και η προθεσμία υποβολής της, δεν μπορεί να απέχουν συνολικά περισσότερο των πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία διαπίστωσης της παράβασης.

11.3. Η σύνταξη της έκθεσης παράβασης είναι υποχρεωτική για τον Αερολιμενικό υπάλληλο, η προώθησή της επίσης υποχρεωτική για τους εμπλεκόμενους, κάθε δε παρέκκλιση από την διαδικασία αυτή, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

11.4. Εντός πέντε εργάσιμων (5) ημερών από την υποβολή της απολογίας ή μετά την πάροδο απράκτου της προηγουμένης προθεσμίας, η αλληλογραφία με σχετική εισήγηση της καθ' ύλην αρμόδιας μονάδας του Αερολιμένα, προάθεται υποχρεωτικά στον προϊστάμενο της περιφερειακής μονάδας ή στις αεροπορικές αρχές, για την προώθηση έκδοσης της σχετικής καταλογιστικής ή απαλακτικής απόφασης.

11.5. Η όλη υπόθεση πρέπει να έχει περατωθεί εντός ενός (1) μηνός από την εισήγηση.

Άρθρο 12

Ε. Τελικές διατάξεις

12.1. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

12.2. Προηγούμενες Αερολιμενικές Διατάξεις καταργούνται, εφόσον αντίκεινται στο παρόν ή αναφέρονται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτό.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Διοικητής
Φ. ΡΟΖΑΚΗΣ

Z. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

29. Παραβάσεις

29.1. Γενικά

Κάθε πράξη ή παράλειψη σε θέματα ασφαλείας οποιουδήποτε δραστηριοποιούμενου (φυσικού ή νομικού προσώπου) στον αεροπορικό χώρο, εφόσον αντιτίθεται στις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού και των παραρτημάτων του, και ανεξάρτητα από τυχόν ποινικές ευθύνες, συνιστά παράβαση υποκείμενη σε διοικητικές κυρώσεις.

29.2. Παραβάσεις φορέων εμπλεκόμενων στην ασφάλεια πολιτικής αεροπορίας γενικού χαρακτήρα

Ειδικότερα συνιστούν παραβάσεις τα ακόλουθα:

29.2.1. Η μη σύνταξη Προγράμματος Ασφαλείας από τους υπόχρεους για σύνταξη τέτοιου προγράμματος.

29.2.2. Η μη σύνταξη Προγράμματος Ασφαλείας κατά τον τρόπο που ορίζεται στο παρόν.

29.2.3. Η μη υποβολή του Προγράμματος Ασφαλείας στις αεροπορικές αρχές προς έγκριση.

29.2.4. Η μη εφαρμογή από τους υπόχρεους των οριζόμενων στο εγκεκριμένο, από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Αερολιμένων, Προγράμματα Ασφαλείας.

29.2.5. Η μη εναρμόνιση των εφαρμοζομένων Προγραμμάτων Ασφαλείας με τις εκάστοτε ισχύουσες απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ), των Παραρτημάτων αυτού και των σχετικών Τεχνικών Οδηγιών Ασφαλείας της ΥΠΑ.

29.2.6. Η μη εφαρμογή από τις εταιρείες εφοδιασμού αεροσκαφών με εφόδια τροφοδοσίας των απαιτούμενων διαδικασιών ελέγχου και προστασίας των εφοδίων στους χώρους παρασκευής, φύλαξης και κατά τη μεταφορά τους.

29.2.7. Η μετάδοση ή διάδοση πληροφοριών σε θέματα και συμβάντα ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από αναρμόδια άτομα άλλα.

29.3. Παραβάσεις κατά την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ασφαλείας

29.3.1. Κάθε παράβαση του εγκεκριμένου από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Αερολιμένων, Προγράμματος Ασφαλείας Αερολιμένα, που λαμβάνει χώρα εντός των τοπικών ορίων αρμοδιότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα, κρατικού ή μη, και αφορά τους δραστηριοποιούμενους σε αυτόν αερομεταφορείς, υπηρεσίες (κρατικές ή μη), εμπορικές επιχειρήσεις κάθε μορφής αλλά και σε επιβάτες και επισκέπτες, καλύπτεται από το άρθρο 153 του Ν. 1815/88 (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου) και από την Αερολιμενική Διάταξη 1, τόσο ως προς τον καταλογισμό και επιβολή της ποινής, όσο και ως προς την διαδικασία είσπραξης των σχετικών προστίμων.

29.3.2. Οι παραβάσεις που σημειώνονται κατά την άσκηση των ελέγχων ασφαλείας επιβατών, χειραποσκευών, αποσκευών, φορτίων και ταχυδρομικών αποστολών (Screening), καθώς και των ελέγχων πρόσβασης σε ελεγχόμενους χώρους προσώπων και οχημάτων (access control) από ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και οι αντίστοιχες ποινές περιγράφονται ξεχωριστά στο Παράρτημα 4 του Παρόντος Κανονισμού.

29.3.3. Αρμόδια όργανα για την επιβολή των κυρώσεων είναι ο προϊστάμενος της περιφερειακής υπηρεσίας της αεροπορικής αρχής από την οποία διαπιστώθηκε η παράβαση και ο διοικητής της ΥΠΑ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 10 της Αερολιμενικής Διάταξης 1 και του άρθρου 153 του Ν. 1815/88.

30. Κυρώσεις

30.1. Η παράβαση των ανωτέρω διατάξεων επισύρει τις ακόλουθες κυρώσεις:

30.1.1. Για την περίπτωση μη εφαρμογής από αερομεταφορέα των οριζόμενων στο πρόγραμμα ασφαλείας του η αναστολή εκτέλεσης δρομολογίων ανεξάρτητα από την

κατοχή των προβλεπόμενων από την υφιστάμενη νομοθεσία αδειών Τεχνικής και Εμπορικής Εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

30.1.2. Για την περίπτωση της παρ. 29.2.1. για μεν τους κρατικούς αερολιμένες τον πειθαρχικό έλεγχο της διοίκησης του αερολιμένα, για δε τους μη κρατικούς αερολιμένες την εφαρμογή του άρθρου 153 του Ν.1815/88 (Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου), μη αποκλειόμενης και του προσωρινού περιορισμού, μέχρι συμμορφώσεως ή και της προσωρινής διακοπής λειτουργίας του αερολιμένα.

30.1.3. Για την περίπτωση μη συμμόρφωσης εγκεκριμένου μεταφορικού γραφείου η ανάκληση πιστοποίησης του συγκεκριμένου μεταφορικού γραφείου, ως Εγκεκριμένου (Regulated Agent) με ταυτόχρονη ενημέρωση των, συναλλασσόμενων με αυτό, αερομεταφορέων.

30.1.4. Για την περίπτωση μη συμμόρφωσης εταιρειών τροφοδοσίας αεροσκαφών της δημοσιοποίηση των παραβάσεων και την ενημέρωση των αεροπορικών εταιρειών για τους κινδύνους που συνεπάγεται η συναλλαγή τους με τις κατονομαζόμενες εταιρείες αεροπορικών εφοδίων.

30.2. Οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται από τον διοικητή της ΥΠΑ, ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Ασφαλείας Αερολιμένων.



NEW EU SECURITY RULES AT AIRPORTS

A BRIEF GUIDE TO HELP YOU

To protect you against the new threat of liquid explosives, the European Union (EU) has adopted new security rules that restrict the amount of liquids that you can take through security checkpoints. They apply to all passengers departing from airports in the EU wherever their destination.

This means that, at security checkpoints, you and your hand luggage must be checked for liquids in addition to other prohibited articles. However, the new rules do not limit the liquids that you can buy at shops located beyond the point where you show your boarding pass or on board an aircraft operated by an EU airline.

The new rules apply from Monday, 6 November 2006 at all airports in the EU and in Norway, Iceland and Switzerland until further notice.

WHAT IS NEW ?

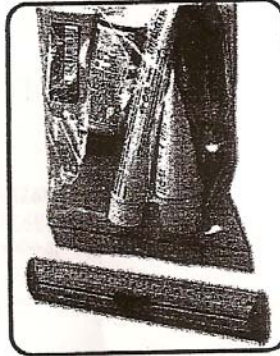
While packing

You are only allowed to take small quantities of liquids in your hand luggage. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 millilitres each. You must pack these containers in one transparent, re-sealable plastic bag of not more than one litre capacity per passenger (see photo below).

At the airport

To help screeners detect liquids, you must:

- present all liquids carried to the screeners at security checkpoints for examination;
- take off your jacket and/or coat. They will be screened separately whilst you are screened;
- remove laptop computers and other large electrical devices from your hand luggage. They will be screened separately whilst you are screened.



Liquids include :

- water and other drinks, soups, syrups
- creams, lotions and oils
- perfumes
- sprays
- gels, including hair and shower gels
- contents of pressurised containers, including shaving foam, other foams and deodorants
- pastes, including toothpaste
- liquid-solid mixtures
- mascara
- any other item of similar consistence

WHAT DOES NOT CHANGE ?

You can still:

- pack liquids in bags that you check in – the new rules only affect hand luggage;
- carry in your hand luggage medicines and dietary requirements, including baby foods, for use during the trip. You may be asked for proof that they are needed;
- buy liquids such as drinks and perfumes either in an EU airport shop when located beyond the point where you show your boarding pass or on board an aircraft operated by an EU airline. If they are sold in a special sealed bag, do not open it before you are screened – otherwise the contents may be confiscated at the checkpoint. (If you transfer at an EU airport, do not open the bag before at your airport of transfer, or at the last one if you transfer more than once).

All these liquids are additional to the quantities in the re-sealable plastic bag mentioned above.

If you have any doubts, please ask your airline or travel agent in advance of travel. Please be courteous and cooperate with airport security and airline staff.

This document has been developed by the European Commission, the Association of European Airlines and Airports Council International. Disclaimer: This document summarises the main elements of the relevant EU legislation; it is not the actual legal text.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με το πρότυπο 4.1.1. του Παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγου: «Κάθε συμβαλλόμενο κράτος θα καθιερώσει μέτρα για να αποτρέψει την εισαγωγή, με οποιονδήποτε τρόπο, σε α/φος διεθνούς πτήσης όπλων, εκρηκτικών ή οποιωνδήποτε άλλων επικίνδυνων αντικειμένων, η μεταφορά ή κατοχή των οποίων δεν επιτρέπεται, τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για διάπραξη έγκνομου ενέργειας.

Οι γενικές αρχές για την προστασία των αερολιμένων βασίζονται στις ακόλουθες έννοιες :

- A) διαίρεση του αερολιμένα σε μη ελεγχόμενες και ελεγχόμενες περιοχές
- B) έλεγχος πρόσβασης ατόμων και οχημάτων, έλεγχος επιβατών και προσωπικού (screening), έλεγχος αποσκευών
- Γ) προστασία του αερολιμένα και των εγκαταστάσεών του από επίθεση και
- Δ) αποτροπή της διείσδυσης στον αερολιμένα και της παρέμβασης σε χώρους ζωτικής σημασίας.

1. Η πρόσβαση σε ελεγχόμενους χώρους Αερολιμένα επιτρέπεται μόνο σε πρόσωπα και οχήματα τα οποία διαθέτουν την ειδική προς τούτο άδεια.
2. Όλα τα πρόσωπα και οχήματα, που κινούνται σε ελεγχόμενους χώρους του Αερολιμένα, απαιτείται να έχουν την σχετική άδεια εισόδου, να τηρούν τις απαιτήσεις του προγράμματος ασφαλείας του αερολιμένα και τους κανόνες καλής λειτουργίας αυτού, καθώς και να αποδέχονται με πνεύμα συνεργασίας τους προβλεπόμενους τακτικούς και έκτακτους ελέγχους ασφαλείας ή τις υποδείξεις των αρμοδίων οργάνων του αερολιμένα.
3. Αρμόδιοι για την έκδοση των αδειών εισόδου του κάθε αερολιμένα σε άτομα και οχήματα είναι οι κατά τόπους αερολιμενάρχες.
4. Οι T-K (ταυτότητες – κονκάρδες) που εκδίδει κάθε αερολιμένας ισχύουν περιοριστικά εντός των ορίων ευθύνης του.
5. Ο διοικητής της ΥΠΑ μέσω της διεύθυνσης ασφαλείας αερολιμένων έχει την δυνατότητα χορήγησης αδειών εισόδου προσώπων και οχημάτων σε υπηρεσιακούς παράγοντες της ΥΠΑ και άλλων κρατικών Υπηρεσιών για την εκτέλεση υπηρεσιακού έργου, με ισχύ σε όλους τους πολιτικούς αερολιμένες της χώρας και στις λοιπές αεροπορικές εγκαταστάσεις, οι οποίες θα γνωστοποιούνται στον αντίστοιχο αερολιμένα.
6. Η διεύθυνση ασφαλείας αερολιμένων της ΥΠΑ (ΥΠΑ/Δ15) είναι αρμόδια για την έκδοση αναγνωριστικών T-K στους υπαλλήλους της κεντρικής υπηρεσίας/ΥΠΑ και των ειδικών υπηρεσιών αυτής (ΚΗΕΕ, ΜΕΤΕ, ΜΠΜ, ΣΠΟΑ, ΛΕΚ). Ειδικά για την υπηρεσία ελέγχου περιοχής (ΥΕΠ) η οποία εδρεύει σε ελεγχόμενο χώρο του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών χορηγείται στο προσωπικό της T-K επέχουσα θέση αδειας εισόδου για τον συγκεκριμένο χώρο από τον Κρατικό Αερολιμένα Αθηνών και αναγνωριστική T-K από την ΥΠΑ/Δ15 με την ένδειξη ΕΥΠ.
7. Η διεύθυνση ασφαλείας αερολιμένων της ΥΠΑ αποφαινεται για την έγκριση χορήγησης άδειας εργασίας ή παράτασης αυτής σε αλλοδαπούς εργαζόμενους στους πολιτικούς αερολιμένες της χώρας.
8. Όλες οι T-K αποτελούν περιουσιακό στοιχείο του εκδότη και παραδίδονται σε αυτόν όταν λήξει ή ανακληθεί η ισχύς τους.

9. Η παραλαβή της T-K συνεπάγεται την αποδοχή από μέρος του κατόχου και του εργοδότη του των υποχρεώσεων που απορρέουν από τους ισχύοντες κανονισμούς και διατάξεις.
10. Κάθε αερολιμένας εκπονεί Μόνιμη Εσωτερική Διαταγή (ΜΕΔ) για την εφαρμογή της παρούσας ΜΟΔ και μεριμνά για την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων.
11. Σε περιπτώσεις αποσπάσεων, μετακινήσεων εργαζομένων σε άλλο αερολιμένα από αυτόν της έδρας τους, για υπηρεσιακές ανάγκες, χορηγείται νέα T-K από τον αερολιμένα υποδοχής για το χρονικό διάστημα της μετακίνησης, με ταυτόχρονη προσωρινή ανάκληση της ισχύος της T-K του αερολιμένα έδρας.
12. Σε περιπτώσεις που ο κάτοχος T-K προσληφθεί και από δεύτερο εργοδότη στον ίδιο αερολιμένα επιστρέφει την παλιά T-K και του χορηγείται νέα με χαρακτηριστικά που προκύπτουν από την δηλούμενη διπλή ιδιότητά του. Η ίδια διαδικασία ισχύει και στην αντίστροφη περίπτωση.
13. Για την έκδοση ή επανέκδοση T-K εργαζομένου αεροπορικής εταιρείας ή επιχείρησης που δραστηριοποιείται σε αερολιμένα, καταβάλλεται το εκάστοτε καθοριζόμενο παράβολο.
14. Απώλεια T-K γνωστοποιείται άμεσα με υπεύθυνη δήλωση στην υπηρεσία που την χορήγησε. Η επανέκδοση απαιτεί εξαρχής τη διαδικασία έκδοσης T-K.
15. Τα οχήματα που εισέρχονται σε ελεγχόμενους χώρους των αερολιμένων πρέπει να διαθέτουν άδεια εισόδου που ελέγχεται σε συνδυασμό με τις προσωπικές T-K των επιβαινόντων. Οι άδειες εισόδου οχημάτων πρέπει να είναι τοποθετημένες σε εμφανές σημείο εμπροσθεν του οχήματος.

Γενική ενημέρωση – ευαισθητοποίηση σε θέματα ασφαλείας εργαζομένων σε αντικείμενα της Πολιτικής Αεροπορίας

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ: ΜΙΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.

Με τον όρο: «Ασφάλεια μια Συλλογική Προσπάθεια», προσπαθούμε να δώσουμε έμφαση στην αναγκαιότητα της ενημέρωσης όλων των εργαζομένων στο αεροδρόμιο, σχετικά με την συμμετοχή τους στην διαμόρφωση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος, τόσο για επιβάτες όσο και για όλους τους εργαζόμενους.

Έτσι, αν κάθε εργαζόμενος είναι εκπαιδευμένος ή ενημερωμένος για το :

- τι είναι ύποπτη ενέργεια
- πώς αναφέρεται αυτή
- σε ποιον την αναφέρουμε

τότε, ένας μεγάλος αριθμός από μικρές ή μεγάλες εγκληματικές ενέργειες στα αεροδρόμια, θα μπορούσαν να είχαν αποτραπεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

- ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ :1) ΔΙΕΘΝΕΙΣ
2) ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ
- ΚΤΙΡΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ΚΤΙΡΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΤΟΜΕΩΝ
- ΠΥΡΓΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΑΤΣ)
- Εγκαταστάσεις Πύργου / Τρωτά σημεία

- ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
- ΧΩΡΟΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ





ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Για να αναδειχτεί η φιλοσοφία, η μεθοδολογία και τα βασικά χαρακτηριστικά της συνολικής πλατφόρμας και των πρότυπων ασφαλείας, που αφορούν τα τεχνολογικά μέσα, αλλά και τον ανθρώπινο παράγοντα, οφείλουμε αρχικά να αναφέρουμε ότι η ασφάλεια των αεροδρομίων, δεν μπορεί να είναι ευθύνη ενός μόνο φορέα. Συγκεκριμένα, η παράλληλη συμβολή της Ελληνικής Αστυνομίας, σε συνεργασία με το ρόλο του ιδιωτικού προσωπικού, υπό την επίβλεψη της Διεύθυνσης Ασφαλείας του αεροδρομίου και πάντα μέσα από διακριτικούς ρόλους, σύμφωνα με τους κανόνες και τα πρότυπα των διεθνών κανονισμών, που ήδη προαναφέρθηκαν, αποτελούν το βασικό κλειδί για την επιτυχία των διαδικασιών ασφαλείας σε ένα αεροδρόμιο, όπως το Αεροδρόμιο Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης.

Αρμοδιότητες και διακριτικοί ρόλοι

Παλαιότερα, πριν το νόμο 25/18 του 1997 και όπως αυτός τροποποιήθηκε το 2001, οι αρμοδιότητες που σχετίζονταν με τις διαδικασίες ασφαλείας, εκτελούνταν από την αστυνομία. Με την ίδρυση όμως, του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, η ΕΛΑΣ εξέφρασε τη βούληση να παραχωρήσει ορισμένες αρμοδιότητες σε ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών, προκειμένου το προσωπικό που θα εξοικονομούσε, να το αξιοποιήσει σε άλλους πιο ευαίσθητους κοινωνικούς τομείς. Με κοινή απόφαση, λοιπόν, των υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών, επήλθε συμφωνία προς αυτήν την κατεύθυνση.

Η Διεύθυνση Ασφαλείας του αεροδρομίου θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «δορυφορική» υπηρεσία της αστυνομίας, μιας και δραστηριοποιείται με την άμεση ή έμμεση παρουσία της αστυνομίας. Με δεδομένο λοιπόν, ότι το ιδιωτικό προσωπικό ασφαλείας δεν έχει το δικαίωμα σύλληψης σε περίπτωση κάποιας παραβατικής συμπεριφοράς, αν διαπιστωθεί κάποια συμπεριφορά που αντιβαίνει τους κανόνες και τις διαδικασίες ασφαλείας ή υπάρχει υποψία κάποιας παράβασης, πρέπει να κληθεί η αστυνομία. Δηλαδή, η γενική ευθύνη ασφαλείας του αεροδρομίου ανήκει στην Αστυνομία, η οποία έχει και την εμπειρία και την εξουσία να ανταπεξέλθει στο ρόλο

αυτό. Η συνεργασία λοιπόν, της Διεύθυνσης Ασφαλείας που είναι αρμόδια για το ιδιωτικό προσωπικό, με την Ελληνική Αστυνομία, είναι μονόδρομος.

Όσον αφορά όμως τις αρμοδιότητες των ελέγχων ασφαλείας στο αεροδρόμιο, από ιδιωτικές εταιρείες, μπορούμε να διακρίνουμε έναν άξονα:

- Έλεγχο αποσκευών των επιβατών.

Σε αντίθεση με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, όπου μπορούμε να διακρίνουμε τρεις βασικούς άξονες :

- Έλεγχο επιβατών, χειραποσκευών και αποσκευών
- Έλεγχο πρόσβασης σε χώρους του αεροδρομίου
- Περιπολίες

Τις διαδικασίες αυτές, το αεροδρόμιο τις αναθέτει όπως προαναφέραμε, σε ιδιωτικές εταιρείες security, με συγκεκριμένα συμβόλαια και διακριτούς ρόλους. Κάθε εταιρεία έχει την υποχρέωση να βρει το προσωπικό και να το αδειοδοτήσει, σύμφωνα με όσα προβλέπονται από το υπουργείο Δημόσιας Τάξης, με βάση συγκεκριμένα δικαιολογητικά, που πρέπει να κατατεθούν. Κατόπιν, το προσωπικό αυτό εκπαιδεύεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ανάλογα με το αντικείμενο εργασίας που θα επιτελέσει και στη συνέχεια εργάζεται με συγκεκριμένες αρμοδιότητες που προβλέπονται από τον κανονισμό. Στο αεροδρόμιο Ηρακλείου συμμετέχει μία ιδιωτική εταιρεία, η ICTS, το προσωπικό της οποίας έχει αναλάβει το έργο και την ευθύνη για τον έλεγχο των αποσκευών. Σε γενικές γραμμές, το ανθρώπινο δυναμικό του ιδιωτικού προσωπικού ασφαλείας ανέρχεται το χειμώνα σε περίπου 40 άτομα και γύρω στα 120 τους καλοκαιρινούς μήνες. Υπάρχουν επίσης και κάποιες ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, που χρησιμοποιούνται από αεροπορικές εταιρείες και είναι πιστοποιημένες, αλλά δεν υπάγονται στη δικαιοδοσία της Διεύθυνσης Ασφαλείας του Αεροδρομίου.



Μαγνητική πύλη για την ανίχνευση μετάλλων, χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των επιβατών.

Έλεγχος επιβατών και αποσκευών

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες, το προσωπικό εδάφους, ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι, τα ιπτάμενα πληρώματα, καθώς και οι αποσκευές τους, υπόκεινται σε ελέγχους ασφαλείας, πριν τους επιτραπεί η είσοδος σε ελεγχόμενες περιοχές.

Παρόμοιοι έλεγχοι διεξάγονται και για όλους τους μετεπιβιβαζόμενους, καθώς και για όλους τους ανθρώπους που εργάζονται στο αεροδρόμιο ή επισκέπτονται το αεροδρόμιο για επαγγελματικούς λόγους, κάθε φορά που περνούν από σημείο ελέγχου που οδηγεί σε ελεγχόμενη περιοχή.

Όσον αφορά τις αρμοδιότητες στο κομμάτι του ελέγχου των επιβατών και των χειραποσκευών τους, αυτές προς το παρόν ασκούνται από την αστυνομία. Στα προσεχή έτη θα περάσει στα χέρια των ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, όπως συνέβη και για το Ελευθέριος Βενιζέλος. Πρέπει να τονίσουμε ότι για τα περιφερειακά αεροδρόμια, όπου ο ρόλος της αστυνομίας είναι εντονότερος, όπως αυτό του Ηρακλείου, η εκχώρηση αρμοδιοτήτων έχει αρχίσει σταδιακά, κυρίως για το έλεγχο των αποσκευών, σε ιδιωτικό προσωπικό ασφαλείας. Συγκεκριμένα, από το 2004, τον έλεγχο των αποσκευών για το αεροδρόμιο του Ηρακλείου ανέλαβε ιδιωτική εταιρεία.

Σύμφωνα όμως με το νόμο 3103 του 2003, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των υπουργών Μεταφορών και Δημοσίας Τάξης, καθορίζεται ο χρόνος ανάληψης από την ΥΠΑ των διαδικασιών ασφαλείας, η οποία και μπορεί κατ' εξαίρεση να εκχωρήσει αυτές τις αρμοδιότητες σε ιδιωτικές εταιρείες, στα αεροδρόμια δικαιοδοσίας της.

Μέχρι τότε η ΕΛΑΣ είναι υποχρεωμένη να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας υπάρχουν γραφεία ασφαλείας, τα οποία αναφέρονται στον αερολιμενάρχη.

Στο Αεροδρόμιο Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης, υπάρχουν 6 σημεία ελέγχου επιβατών και χειραποσκευών. Κάθε σημείο ελέγχου, είναι εξοπλισμένο με συσκευή X-RAY για τον έλεγχο των χειραποσκευών και με μαγνητική πύλη για τον έλεγχο των επιβατών. Ο έλεγχος, εκτός από αντικείμενα που παράνομα μπορεί να φέρει κάποιος επιβάτης, όπως για παράδειγμα όπλα, περιλαμβάνει και αντικείμενα που νόμιμα κατέχει ο επιβάτης αλλά δεν μπορεί να τα πάρει μαζί του στο αεροσκάφος. Σε μια τέτοια περίπτωση, πρέπει οικιοθελώς, ο επιβάτης να απαλλαγεί με κάποιο τρόπο από αυτό το αντικείμενο.

Από το 2003, σύμφωνα με κανονισμό της Επιτροπής Ασφαλείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όλες οι αποσκευές αναχωρούντων επιβατών πρέπει να ελέγχονται και για το λόγο αυτό το αεροδρόμιο Ηρακλείου έχει τοποθετήσει συσκευές X-RAY πριν τα counters, όπου απασχολούνται 3 ελεγκτές (screener) και ένας επόπτης σε κάθε συσκευή, σύμφωνα με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ). Όλοι οι ελεγκτές ασφαλείας υφίστανται 8ήμερη εκπαίδευση από την ΥΠΑ (βλέπε υπόμνημα 1^α και 1^β), εκπαιδεύονται στη συνέχεια από για ένα 15ήμερο σε πραγματικές συνθήκες και πιστοποιούνται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Σύμφωνα με τον κανονισμό, όλες οι διαδικασίες ελέγχου απαιτούν τη συναίνεση του ελεγχόμενου και διαρκούν όσο διαρκεί η συναίνεση αυτή. Αν η συναίνεση αυτή λήξει, το ιδιωτικό προσωπικό ασφαλείας δεν μπορεί να κάνει τίποτα παραπάνω, παρά να καλέσει την αστυνομία, που θα κρίνει για τις περαιτέρω ενέργειες.

Ο έλεγχος των αποσκευών γίνεται πριν ο επιβάτης φτάσει μπροστά από το counter, όπου παραδίδει την αποσκευή του και παίρνει την κάρτα επιβίβασής του. Πριν, λοιπόν από τα counter είναι τοποθετημένα τα X-RAYS όπου ο επιβάτης τοποθετεί την αποσκευή του ύστερα από υπόδειξη του 1^{ου} ελεγκτή, ο οποίος τοποθετεί πάνω στην αποσκευή το αναγνωριστικό αυτοκόλλητο ελέγχου της αποσκευής. Στη συνέχεια ο 2^{ος} ελεγκτής που χειρίζεται το X-RAY, το θέτει σε λειτουργία και ελέγχει την βαλίτσα, σε περίπτωση που παρατηρήσει κάποιο απαγορευμένο είδος ή υπάρχει η περίπτωση του 10% (ανά δέκα βαλίτσες γίνεται φυσικός έλεγχος σε μία), τότε υποδεικνύει στο 3^ο ελεγκτή να πραγματοποιήσει φυσικό έλεγχο στην αποσκευή του επιβάτη, πάντα φυσικά με τη συναίνεσή του. Σε περίπτωση όμως που παρατηρηθεί από τον 2^ο ελεγκτή ύποπτο αντικείμενο (εκρηκτικό μηχανισμό), τότε εγκλωβίζει την αποσκευή μέσα στο μηχάνημα, καλείται άμεσα η αστυνομία, εκκενώνεται η γύρω περιοχή και η αστυνομία μεριμνά για την απομάκρυνση της αποσκευής.

Μετά, λοιπόν, από τον έλεγχο της αποσκευής του ο επιβάτης την παραλαμβάνει και κατευθύνεται προς τα counters, που είναι αμέσως μετά, για να την παραδώσει και να πάρει την κάρτα επιβίβασής του.



μηχάνημα X-RAY, χρησιμοποιείται για τον έλεγχο αποσκευών και χειραποσκευών.



Η εικόνα μιας αποσκευής όπως φαίνεται όταν περνάει μέσα από συσκευή X-RAY. Παρατηρείστε ότι όλα τα οργανικά αντικείμενα έχουν χρώμα πορτοκαλί.

Περιπολίες και πρόσβαση

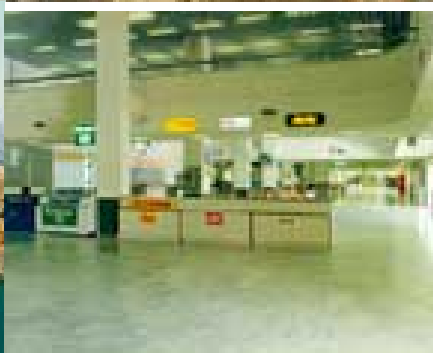
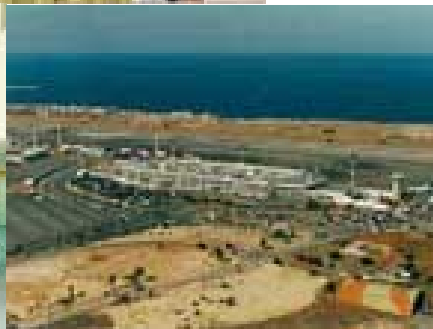
Ο τομέας των περιπολιών και της πρόσβασης, είναι ένας τομέας που τον έχει κατά αποκλειστικότητα για το αεροδρόμιο Ηρακλείου η αστυνομία. Αναφορικά με τις πεζές περιπολίες αυτές διενεργούνται επί εικοσιτετραώρου βάσεως. Η αστυνομία κινείται σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου είτε εσωτερικά είτε εξωτερικά, στην περίμετρο και αλλού. Πρέπει να επισημάνουμε, ότι η λειτουργία και η αξιοπιστία όλου του συστήματος ασφαλείας, στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο προσωπικό, που διενεργεί τους ελέγχους απευθείας στο πεδίο κάθε συμβάντος. Δηλαδή, κάθε φορά που κάποια κάμερα ή συναγερμός καταγράφουν ένα συμβάν, το αρμόδιο πρόσωπο επεμβαίνει άμεσα, προκειμένου να διευθετήσει και να αξιολογήσει την κατάσταση. Πρέπει να σημειώσουμε ότι όλα τα συμβάντα παραβίασης ασφαλείας αντιμετωπίζονται με την ίδια σοβαρότητα, μιας και στόχος είναι η πρόληψη γεγονότων, που θα οδηγήσουν σε δύσκολες καταστάσεις.

Μέσα και εξοπλισμός

Όλοι οι χώροι του αεροδρομίου παρακολουθούνται με κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης. Υπάρχουν εκατοντάδες κάμερες στους χώρους αφίξεων και αναχωρήσεων, στα σημεία ελέγχου των επιβατών, στις πύλες, στην πίστα του αεροδρομίου, στην περίμετρο και σε αρκετούς άλλους τομείς. Η πυκνότητα του αριθμού των καμερών είναι ανάλογη με την ευαισθησία των χώρων.

Εδώ πρέπει να επισημάνουμε, ότι η εγκατάσταση αλλά και η λειτουργία του κλειστού κυκλώματος, είναι καθ' όλα σύμφωνη με τις προϋποθέσεις και τις δεσμεύσεις, που θέτει η Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, όπως διαβεβαιώνει ο Διευθυντής Ασφαλείας του αερολιμένα. Αυτό σημαίνει, ότι τα στοιχεία που καταγράφουν οι κάμερες, χρησιμοποιούνται μόνο για λόγους ασφαλείας και δεν παραχωρούνται σε καμία περίπτωση σε τρίτους, ενώ τα δεδομένα αποθηκεύονται μόνο για όσες μέρες καθορίζει ο νόμος.





ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (συμπεράσματα)

Η αλματώδης αύξηση του τουριστικού ρεύματος στην Κρήτη έχει καταστήσει τον Αερολιμένα Ηρακλείου μονάδα υψίστης οικονομικής σημασίας για το νησί και χωρίς αμφιβολία η συμβολή του Αερολιμένα σ' αυτήν την ανάπτυξη είναι τεράστια. Είναι σαφές ότι η παραπέρα αύξηση εξαρτάται άμεσα από την ανάπτυξη του αερολιμένα.

Μέσα στις αναγκαίες προϋποθέσεις που πρέπει να εξασφαλιστούν για την λειτουργία ενός αερολιμένα, είναι και η ασφαλής διακίνηση των επιβατών. Εξ' άλλου είναι αυτονόητο ότι η ασφάλεια των επιβατών και αεροσκαφών είναι το πρώτο ζητούμενο για κάθε αερολιμένα και από αυτήν την άποψη είναι η πρώτη και μεγαλύτερη επένδυσή του.

Επειδή ο αερολιμένας είναι η πρώτη και τελευταία εικόνα του επισκέπτη για το νησί, και επειδή αυτός ο χώρος είναι πηγή ζωής για την οικονομία της Κρήτης, θα πρέπει όλοι οι εργαζόμενοι σ' αυτόν να θεωρούν την ασφάλεια και την εύρυθμη λειτουργία του προσωπική τους υποχρέωση και ευθύνη.

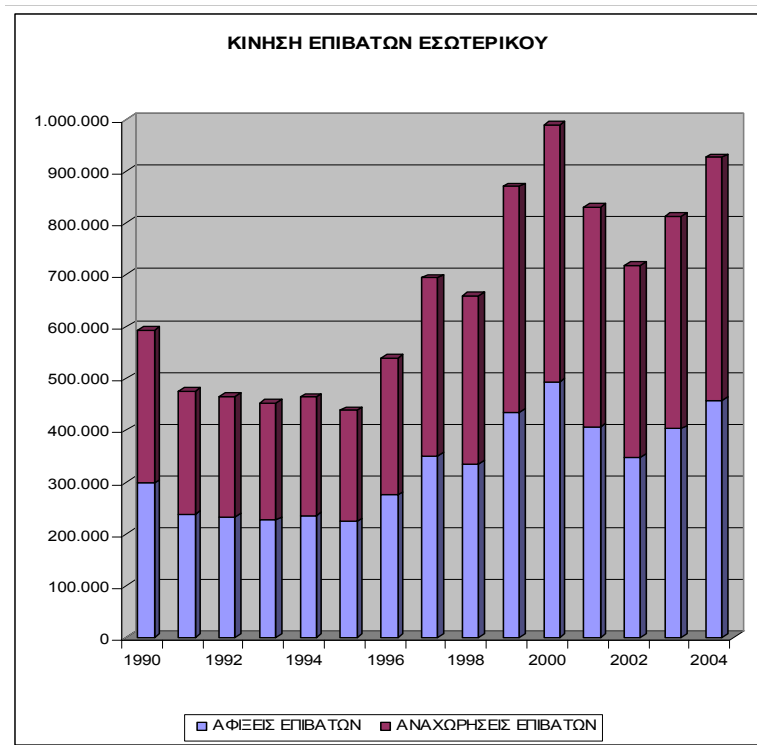
Ο αερολιμένας Ηρακλείου διαδραματίζει σήμερα πρωταρχικό ρόλο στο Εθνικό, Ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών και αεροδρομίων αλλά και ευρύτερα στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Αποτελεί το δεύτερο αεροδρόμιο σε συνολική εξυπηρέτηση επιβατών στην Ελλάδα, ενώ είναι το πρώτο αεροδρόμιο στην εξυπηρετούμενη έκτακτη κίνηση εξωτερικού (πτήσεις τσάρτερ, κλπ).

Από το 2000 εξυπηρετεί περίπου πέντε εκατομμύρια επιβάτες ετησίως με το μεγαλύτερο μέρος των αφίξεων να καταγράφεται κατά το πεντάμηνο Μάιος – Σεπτέμβριος, γεγονός που δημιουργεί προκαλεί μεγάλες απαιτήσεις σε αερολιμενικές υποδομές

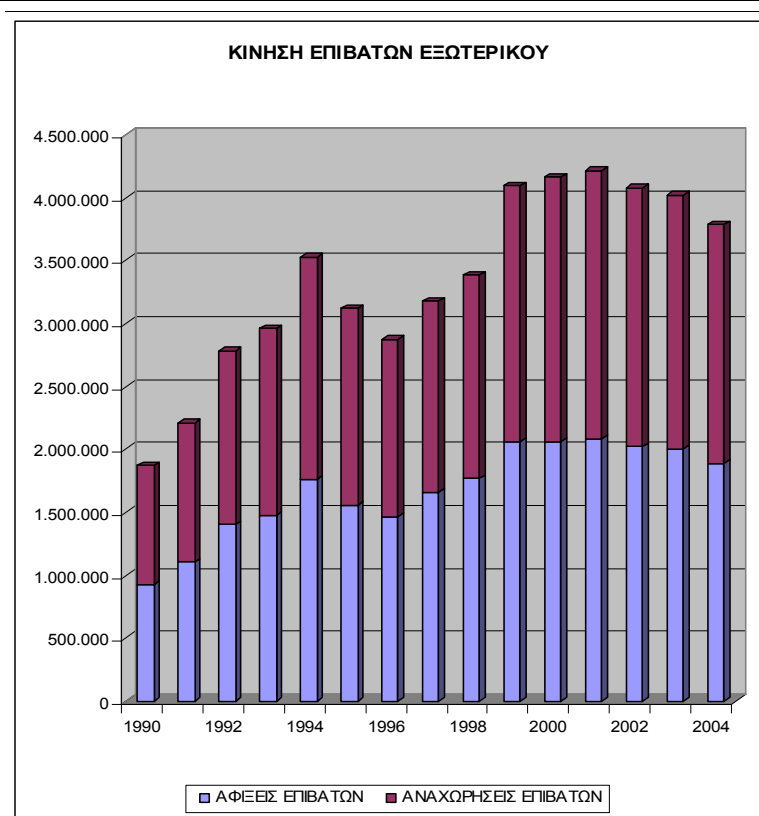
Ενδεικτικά αναφέρουμε μερικά στοιχεία της κίνησης του αερολιμένα από τα οποία φαίνεται η αλματώδης εξέλιξη του και η σημασία του για την Εθνική Οικονομία.

		ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ			
		ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1990	5.286	298.012	295.363	4.029	766
1991	4.127	237.352	237.695	3.806	609
1992	4.775	232.083	233.482	3.810	602
1993	5.169	226.159	226.763	3.850	472
1994	5.565	234.655	229.642	4.371	419
1995	5.503	223.649	215.067	4.312	515
1996	7.137	274.682	265.003	3.536	411
1997	9.542	351.085	342.985	3.485	538
1998	10.222	334.247	326.077	3.552	535
1999	14.360	434.343	436.757	3.522	580
2000	14.920	494.317	495.079	3.848	629
2001	13.433	406.885	423.563	2.544	445
2002	11.045	348.053	369.881	2.665	523
2003	13.660	403.032	410.025	3.763	564
2004	14.225	458.373	468.323	2.608	641



Πηγή: ΥΠΑ αερολιμένος Ηρακλείου.

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1990	12.323	926.820	944.786	2	0
1991	15.090	1.106.549	1.103.522	18	0
1992	19.593	1.404.198	1.378.487	14	19
1993	20.694	1.479.704	1.479.653	2	1
1994	24.135	1.765.201	1.764.943	1	1
1995	21.033	1.559.204	1.561.223	0	0
1996	17.870	1.466.519	1.405.679	10	1
1997	21.312	1.657.569	1.520.810	29	4
1998	22.994	1.768.675	1.615.382	10	0
1999	26.543	2.062.738	2.031.129	3	2
2000	26.291	2.058.233	2.103.008	11	10
2001	25.857	2.083.909	2.132.369	4	3
2002	25.599	2.022.733	2.051.062	11	7
2003	25.863	2.001.590	2.018.860	18	3
2004	23.945	1.886.607	1.899.205	2	2



Πηγή: ΥΠΑ αερολιμένος Ηρακλείου.

Φαίνεται λοιπόν ότι δεν έχουν άδικο αυτοί που λένε ότι η καρδιά του τουρισμού στην Κρήτη χτυπά στον αερολιμένα Ηρακλείου.

Οι αφίξεις τουριστών κατά τα έτη 2004-2006 (χωρίς Αλβανούς και κρουαζιέρες) έχουν ως ακολούθως:

- 2004 -5,7% (Ολυμπιακό έτος)
- 2005 +5,6% και
- 2006 +8% (εκτίμηση).

Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών Αεροπλοϊκώς					
	Ιανουάριος- Σεπτέμβριος	2004	2005	2006	%μεταβολή
		2004/05	2005/06		
Ηράκλειο	1.698.400	1.818.475	1.996.917	7,1	8,2

Από άρθρο της εφημερίδας ΠΑΤΡΙΣ, Τετάρτη 1 Νοεμβρίου 2006. (βλέπε στο υπόμνημα 2 ολόκληρο τον πίνακα)

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι μετά το έτος 2004 υπάρχει μια συνεχή αύξηση των αφίξεων αλλοδαπών τουριστών. Αναμένεται, επίσης, και για το 2007 αύξηση της τάξεως περίπου του 8%.

Αυτό οφείλεται αφενός μεν στις επικρατούσες οικονομικές συνθήκες και τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ιδίως των ευρωπαϊκών χωρών, που διαμορφώνουν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για την συνέχιση της διεύρυνσης της τουριστικής δραστηριότητας, στην προβολή και διαφήμιση της χώρας μας (και ιδιαίτερα του Ηρακλείου και της Κρήτης), στην αναβάθμιση της ολικής ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, αλλά και στο γεγονός ότι η χώρα μας αποτελεί ένα ασφαλές τουριστικό προορισμό και στην συνεχή αναβάθμιση των μέτρων ασφαλείας των αερολιμένων, σύμφωνα τόσο με τα παγκόσμια όσο και ευρωπαϊκά δεδομένα.

Η αύξηση, λοιπόν, του τουρισμού είναι αλληλένδετη με την ασφάλεια που μπορεί να παρέχει μία χώρα στους ταξιδιώτες της, και κυρίως έχει να κάνει με την ασφάλεια των αεροδρομίων της (αφού ο κύριος όγκος του εισερχόμενου τουρισμού χρησιμοποιεί τα αεροδρόμια). Φανταστείτε από τη μία μεριά, μία χώρα με ήλιο, θάλασσα, πολύ καλές τουριστικές υποδομές, ότι ζητά δηλαδή ένας τουρίστας, και με μηδέν ασφάλεια στα αεροδρόμιά της, όπου ο καθένας θα μπορούσε πολύ εύκολα να έχει πρόσβαση σε οποιοδήποτε χώρο ζωτικής σημασίας για ένα αεροδρόμιο, με τον κίνδυνο ανά πάσα στιγμή να απειλείται η ζωή του ταξιδιώτη. Και από την άλλη, μια χώρα με όχι και τόσο καλές τουριστικές υποδομές, αλλά με πολύ ασφαλή αεροδρόμια. Ο καθένας από εμάς θα επέλεγε να επισκεφθεί μία χώρα όπου θα αισθανόταν ασφαλής, και όχι να νιώθει ότι ανά πάσα ώρα και στιγμή μπορεί να απειληθεί η ζωή του και η σωματική του ακεραιότητα.

Το να αισθάνεται, λοιπόν, κάποιος ασφαλής σε ένα αεροδρόμιο, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού σε ένα τόπο.

Ακολουθούν τα **σχόλια από κάποιους τουρίστες που επισκέφθηκαν** το νησί μας και **το αεροδρόμιο του Ηρακλείου**, από δύο διαφορετικά sites (forums) στο internet (www.airlinequality.com, www.dooyoo.co.uk/airports/).

1. Heraklion Airport by Colin Seeney

20 November 2006 Customer Rating : n/a

A really terrible airport. Visited in August 2006, perhaps the Schengen terminal was better but I doubt it. On arrival the baggage hall was chaos with poor signage and clearly no capacity for the number of flights arriving. It took over an hour from arrival in the baggage hall for us to leave with our bags and it was packed with nowhere to sit down and elbow room only at the carousels to see your bags. Even though most people seemed to be at the wrong carousel because of the poor information. The return flight was no better. If you were travelling independently there is almost no way you could work out which desk to check in at, with huge snaking queues managed by the travel operators. There were no worthwhile facilities before the 'security check'. The friend I went with has metal pins in his body and triggers the metal scanner you walk through. The red light flashed and a bell rang but he was waved through without a search. This was just after the liquid bomb threat in the UK. When you got to the waiting area by the gates it was no better. The seating area was full with people even sitting on stairs. We waited upstairs near the duty free. The departure boards were not visible so when, unbelievably, our flight was called 45 minutes early you didn't know and were treated like a drunkard who had stayed too long in the bar (if there is one). Overall Crete is a great holiday destination but Iraklion Airport should be avoided if possible.

2. Heraklion Airport by K Thomas

3 August 2006

It may not be the most modern airport in the world, but the staff is friendly and it allows us to get from A to B. Every time I visit, I am glad they do not weigh the bags to charge ludicrous amounts for excess baggage which does happen at most other airports. I am extremely suprised to hear about personal belongings being stolen as the Cretan people are very honest, however, Mr Olden (above) did say his wife was silly to put an expensive item in the case. Personal items can be stolen from any airport, including those in the UK! You may be please to hear that they are currently building another airport further to the South East coast although the road links will not be as good as we have now become accustomed to in Crete, although I have no idea when it will be completed. It seems such a shame to moan about an airport, which in reality, we spend very little time in, when we could be looking forward to/reminiscing about our holiday in beautify Crete.

3. Heraklion Airport by Alison Thornhill

29 August 2005

I love Crete but hate Heraklion Airport. Departure lounge very small and very crowded. The steps from the duty free shop provide people sitting at the side with endless amounts of fun as each year I have been I never remember that the last step is deeper than the others. When we go back in September I am waiting until the last minute to go through to the gates and will stop on the otherside after check in and keep an eye on the departure board.

4. Heraklion Airport by Nik Xomik

17 August 2005

Flew in and out in the last week of July and the first week in August. My first impression was how small and confusing. You get on a bus from the plane to go 20m to some steps into the luggage hall. Waited no more than usual. Plenty of trolleys. Although after midnight has passport examined quite detailed. Outside was very confusing as you exit into the car park full of coaches. Going back to the UK was OK. Arrive early as all luggage is x-ray'd before checking in. We made a mistake and went in the intra-schengan lounge (gates 1-6) rather than the extra (gates 7+). This proved quite a find as it was very quiet and the duty free shop was very empty. Only found out the mistake when they asked us to go to gate 10. The other lounge was very busy and noisy. Most staff we met at the airport spoke English. Not the best airport but better than Heathrow on a strike day!!

5. Heraklion Airport by Neil Baldwin

25 January 2005

Been to Heraklion twice. Going to Crete again this year as I love it. Heraklion airport may not have the nice things we are used to in UK airports but even though it can be crowded etc, I got on with it. Queuing outside in the sun beat waiting in a cold Newcastle departure lounge.

6. Heraklion Airport by Joanne Payne

1 November 2004

Crowded beyond belief, no departure lounge apart from the terminal itself and the rudest people I have ever met. Our luggage was damaged to the point where it is not secure enough to use again and the food pricing was expensive as well as the fact that they advertise different products to that they sell - I'm a vegetarian and bought what was advertised as a vegetarian pizza only to find a thick slice of ham in it. Awful place.

7. Heraklion Airport by Phil Olden

21 October 2004

Heraklion is indeed an awful airport, off-peak flight but still a massive queue on departure. Although my wife stupidly put an expensive watch in the luggage, it was stolen. Are security staff looking out for explosives, etc. or are they just looking for things to steal from passengers' luggage? Is it safe to fly from Heraklion airport?

8. Heraklion Airport by Liam Connolly

9 August 2004

A truly hideous place - expensive and desperately overcrowded - catching an early Sunday morning flight, I expected a quiet wait - but there was barely a place to sit in the departure lounge as it was so busy. And the line waiting for the toilet was around 30 people deep! Refreshments were prohibitively expensive and the queue for the gate was ludicrously disorganised. Dreadful.

9. Heraklion Airport by Robert Luff

25 June 2004

This has to be the worst airport in Europe. Its just a giant soulless concrete structure. Maybe I was unlucky, but on arrival in HER, baggage reclaim was delayed by one hour, and after travelling all night from UK, the last thing you want is standing around waiting for luggage. Anyway, departure was even worse. Flight was delayed by 4 hours. Queues outside terminal building and over the road. People sleeping, sitting ANYWHERE they could find due to large number of delayed flights. Seating very uncomfortable/non-existent. Duty free/shopping also non-existent, staff very rude and unhelpful. I hope they've improved it since!!

10. Kazantzakis Airport - A Necessary Evil

by Raydar - written on 18.07.06 - Rating: ★☆☆☆☆ (1 of 5 possible stars)

Advantages Gateway to one of Europe's most beautiful islands.

Disadvantages Entering the airport is like stepping into a 70's disaster film.

To summarise in advance, Herakleio Airport looks like it hasn't been rennovated since the 1970's. It is boiling hot, overcrowded and unpleasant for inbound and outbound flights.

For many visitors, Nikos Kazantzakis Airport in Herkaleio will be their first impression of Crete - one of Europe's most beautiful islands. Upon landing, one will immediately notice the backwards nature of the airport facilities, starting with the poorly maintained and overcrowded buses which transfer passengers from the aircraft to the terminal building.

Once inside, visitors will recognize the lack of even a basic passport control system. You will then follow on to the ancient baggage carousels, I have travelled through the airport many times and have never waited less than 20 minutes for the bags to arrive. You may then battle your way through the holiday reps and taxi drivers exit the airport.

On outgoing flights, you may wish to use the duty free shops. Well stocked in cigarettes and cheap alcohol, but not much else. The departures lounge is smokey, warm and overcrowded. There is no visible security. Flights are often delayed, though I doubt whether that is the airport's fault. Even so, there are never any provisions for delayed flights and the on-site cafeteria is horrifically by Cretan standards.

However, whilst my review of the airport is somewhat negative, the airport does not ruin any trips to Crete. The island itself is incredibly beautiful and has plenty to offer tourists.

Summary: An unfortunate downside for visitors to the island.

11. NEVER AGAIN!

by [darrenlewis9](#) - written on 20.12.02 - Rating: ★☆☆☆☆ (1 of 5 possible stars)

Advantages absolutely none

Disadvantages cramped, disorganised, filthy

Greece, islands bathed in glorious sunshine, lapped by a tranquil sea - sounds great.....but how you going to get there? Top tip, avoid Crete's Heraklion International airport!

I travelled at the beginning of the season in May and the airport was herendous. The apron was full and it seemed everyone was collecting bags off the one conveyor, I think there was 2 in the arrivals hall.

Check-in was equally bad, cramped, disorganised and security was poor at best. Shopping facilities well lets just say buy a good book at home; shopping isn't Heraklion airport's forte.

Food, I wasn't going to risk food poisoning as the food was left in the open and uncovered. There were some brave Austrian's who bought sandwiches but they quickly disposed of them in the nearest bin.

Prepare for delays at Heraklion, it seemed every flight had a delay irrespective of destination. Fortunately, it wasn't peak period or the hottest time when I was there or it would have been awful.

Best bits about Heraklion Airport, leaving it as it really is dire.

12. Staffed by Cretins, oops should that read Cretans? No, I was right first time.

by [spacemonkee77](#) - written on 18.10.01 - Rating: ★☆☆☆☆ (1 of 5 possible stars)

Advantages you are only there once on your holiday

Disadvantages you are there once on your holiday

Crete is indeed a lovely place, but best visited by boat. Vacant-eyed criminals who have recently under-gone a thorough course of Electro-convulsive therapy, though without much success, comprise the Aiport staff. They seem more interested in their cigarettes, which they endlessly smoke, or in the case of non-smokers, the state of their fingernails. Checking in is a matter of plucking a queue at random then not moving, for at least several millennia. Several aeons's wheel and pass and eventually you arrive at the front of the queue. Hurray. Once you have checked in there are 3 toilets (with no locks on the doors that open OUTWARDS!) and 2 "pissoires" available for male use. With at least several hundred people at any one time, you can imagine the state they are in. Once onboard the buses, you are in a fever of anticipation that, given the unlikely circumstances, you are actually about to board an aircraft and take to the air. My bus circled the aeroplane warily 3 or 4 times before reluctantly approaching and letting us off. According the holiday rep at my welcome meeting it is the 3rd worst airport in the world officially. I don't know about that cos I imagine Uzbekistan International is no fun, amongst several other culprits, but Heraklion airport is clearly proof that the highpoint of Cretan civilization was 3 thousand years ago and its been steadily down-hill ever since.

13. Heraklion Airport

by [katiwoo13](#) - written on 21.08.00 - Rating: ★☆☆☆☆ (1 of 5 possible stars)

Advantages you get out eventually.

Disadvantages See above.

If your idea of a perfect end to a perfect holiday is to be jammed into a crowded, not airconditioned building with no seats, then Heraklion Airport is just the place for you.

I had just come to the end of a really nice holiday in Crete and having been to Heraklion airport a few years before I kind of had an idea what was coming, but it was still no preparation.

Upon arrival at the airport we found that a desk still hadn't been set up for check in for our flight, and about ten others leaving at the same time. This meant scores of people with unmanoeuvrable luggage trollies wandering around, hoping to be near the right desk when their flight was called. To be at the other end of the line of desks meant you had little or no chance of getting to your desk without damaging yourself or someone else's shin with your trolley.

After the painful process of checking in luggage, having to communicate with people who it seemed were totally without humour and completely without the ability to smile, we were herded in to the Heraklion equivalent of a departure lounge. Here the ratio of seats to people is about 1:25 which means it is very difficult to get anywhere without falling over the outstretched legs of people forced to sit on the floor, made worse by about six flights being delayed by up to eight hours.

If you are at all interested in learning when your flight is ready to board, this usually means an arduous trek to the overhead screens, which number about three and never seem to point in a direction where they can actually be seen. I found the best way was to stand on the staircase & lean back onto the banister. It meant getting a nasty crick in my neck but at least I could see when my flight was boarding.

To get away from the crowds I fancied a trip to the duty free. Big Mistake. The aisles are wide enough for about two people but there always seemed to be about four people crammed in there. Forget trying to buy booze. I grabbed a Toblerone from the nearest shelf and queued for twenty minutes for the pleasure, although it was worth it.

Need I say more? Maybe I was just there on a particularly busy day but the experience of Heraklion airport is burned into my mind forever.

Να αναφέρουμε βέβαια ότι αυτό είναι ένα πολύ μικρό δείγμα από απόψεις ταξιδιωτών που έρχονται στην Κρήτη και επισκέπτονται το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Συνεπώς, δεν μπορούμε να έχουμε μια εμπειριστατωμένη άποψη για το ποια πραγματικά είναι η γνώμη της πλειοψηφίας των ταξιδιωτών, αφού ελάχιστοι είναι συνήθως αυτοί που θα κάνουν τον κόπο να γράψουν κάτι θετικό, ενώ αντίθετα όσοι έχουν υποστεί κάποια ταλαιπωρία ή κάτι αρνητικό είναι συνήθως αυτοί που θα το αναφέρουν.

Από τα παραπάνω σχόλια παρατηρούμε λοιπόν ότι ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις που αναφέρουν το οτιδήποτε έχει να κάνει με την ασφάλεια του αεροδρομίου.

Αυτό που είναι το μεγαλύτερο μειονέκτημα και αναφέρεται σχεδόν από όλους, είναι το γεγονός ότι οι κτιριακές εγκαταστάσεις είναι σχεδόν ανεπαρκείς στο να καλύψουν μια τόσο μεγάλη εισροή τουριστών που έρχονται κάθε χρόνο να επισκεφθούν το νησί μας, καθώς επίσης επισημαίνουν και αρκετά παράπονα για την συμπεριφορά των εργαζομένων στο χώρο του αεροδρομίου.

Από εκεί λοιπόν ξεκινούν και όλα τα προβλήματα που ίσως παρουσιάζονται ή έχουν παρουσιαστεί κατά καιρούς και έχουν σχέση με την ασφάλεια του αεροδρομίου Ηρακλείου. Όταν ένα αεροδρόμιο, όπως αυτό του Ηρακλείου, καλείται να καλύψει μια τόσο μεγάλη εισροή τουριστών με μηδαμινές εγκαταστάσεις, είναι φυσικό ότι όσα μέσα και να χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια του αεροδρομίου, να είναι ελλιπή. Επίσης, όπως αναφέραμε και παραπάνω, η ασφάλεια έχει να κάνει και με τη συλλογική προσπάθεια των εργαζομένων. Πρέπει, δηλαδή, και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, με την συμπεριφορά τους, να συμβάλλουν στην εδραίωση ενός κλίματος εμπιστοσύνης μεταξύ του αεροδρομίου και των ταξιδιωτών.

Παρατηρείστε τον πίνακα που ακολουθεί από ένα site (www.airlinequality.com), όπου όλα τα αεροδρόμια του κόσμου βαθμολογούνται με βάση την ασφάλεια που παρέχουν στους επιβάτες και γενικά με τα μέτρα που χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια ενός αερολιμένα.

Βλέπουμε ότι η βαθμολογία που λαμβάνει το αεροδρόμιο του Ηρακλείου είναι αρκετά χαμηλή, καθώς και τα μέτρα που χρησιμοποιούνται δεν είναι αρκετά, αλλά και η ίδιες οι εγκαταστάσεις δεν βοηθούν.

AIRPORT SECURITY RATING : AIRPORTS "G-H-I-J"

[A](#) [B](#) [C](#) [D-E-F](#) [G-H-I-J](#) [K-L](#) [M](#) [N-O-P](#) [Q-R-S](#) [T-U-V](#) [W-X-Y-Z](#)

Code	City / Airport	Security "Comfort"	Terminal (s) Security	Perimeter / Externals
GDN	Gdansk	★★	★★★★	★★
GVA	Geneva	★★★★★	★★★★★	★★★★
GLA	Glasgow	★★★★	★★★★	★★
PIK	Glasgow Prestwick	★★★★	★★★★	★★
GOT	Gothenburg	★★★★	★★★★★	★★★★
GDL	Guadalajara	★★	★★	★
CAN	Guangzhou	★★	★★★★	★★
GUA	Guatemala	★	★★	★
YHZ	Halifax Intl	★★★★	★★★★★	★★★★
HAM	Hamburg	★★★★	★★★★★	★★★★
HAN	Hanoi	★★	★★★★	★★
HAJ	Hannover	★★★★★	★★★★	★★★★
HRE	Harare	★★	★★	★★
BDL	Hartford Int'l	★★★★	★★★★★	★★
HAV	Havana	★★	★★	★★
HEL	Helsinki	★★★★★	★★★★★	★★★★
HER	Heraklion	★★	★★★★	★★
HBA	Hobart	★★★★	★★★★	★★★★
HKG	Hong Kong	★★★★	★★★★	★★★★
HNL	Honolulu	★★★★	★★	★★★★★
IAH	Houston	★★★★	★★★★	★★
IBZ	Ibiza	★★	★★★★	★★
IND	Indianapolis	★★★★★	★★★★	★★★★
INN	Innsbruck	★★	★★★★	★★
IST	Istanbul	★★	★★	★★
ISB	Islamabad	★★	★★	★★
JAX	Jacksonville Intl	★★★★	★★★★	★★★★★
CGK	Jakarta	★★	★★★★	★★★★
JED	Jeddah	★★★★	★★★★	★★★★★
JNB	Johannesburg	★★★★	★★★★	★★

The outline Security rating displays is explained below:

Code	City / Airport	Security "Comfort"	Terminal (s) Security	Perimeter / Externals
------	----------------	--------------------	-----------------------	-----------------------



This is a unique Skytrax security feature - it provides an overall assessment of the security "feel-good" factor which passengers experience. This covers the human touch point areas - such as visibility of police and security staff, attitude, consistency and portrayal of professionalism by security / screening staff etc. In other words, the "comfort" feeling you get after passing through the different security measures.



This is the rating which is applied to visible "front-line" Security procedures being applied inside the terminal buildings - including baggage screening, passenger screening, staff security access systems etc



This is the security rating applied to the visible external security - including airfield security patrols, perimeter fencing, CCTV, supplier airside access, vulnerability of land / water areas close to airfield extremities

GUIDE TO RATING

- ★★★★★ = Excellent
- ★★★★ = Good
- ★★★ = Fair
- ★★ = Poor
- ★ = Very Poor
- n/a = To be ranked

ΛΥΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ανάγκη δημιουργίας νέου αεροδρομίου.

Παρά τις πεπερασμένες δυνατότητες του υφιστάμενου αεροδρομίου Καζαντζάκης τα περιθώρια επέκτασης του είναι περιορισμένα, καθώς υπάρχει αδυναμία απόκτησης γειτονικών εκτάσεων για τη δημιουργία νέων υποδομών. Επιπροσθέτως η ανάπτυξη της περιοχής και η υπερσυγκέντρωση λειτουργικών της πόλης του λιμανιού και του αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή εντείνουν το πρόβλημα. Παρά τις παρεμβάσεις που είναι σήμερα σε εξέλιξη (κατασκευή νέου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και οχημάτων εδάφους όπως επίσης και η δημιουργία νέας αίθουσας check in) καθώς και αυτές που έχουν προγραμματισθεί (επέκταση χώρου αφίξεων και αναχωρήσεων βελτίωση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για καλύτερη πρόσβαση στο αεροδρόμιο) το αεροδρόμιο δεν θα είναι σε θέση να αντεπεξέλθει στην αυξανόμενη επιβατική κίνηση που ήδη σήμερα εξυπηρετείται οριακά. Χρειάζεται, λοιπόν ένα νέο υπερσύγχρονο Διεθνές Αεροδρόμιο με αντίστοιχες προδιαγραφές, όπως αυτό της Αθήνας (Ελ. Βενιζέλος), που να μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του τουρισμού και από άποψη κτιριακών εγκαταστάσεων αλλά και από άποψη ασφάλειας τόσο των επιβατών όσο και του αερολιμένα, με υψηλά κριτήρια ασφάλειας.

Κατόπιν αυτών των διαπιστώσεων αλλά και αιτήματος των τοπικών φορέων, τουριστικών, κοινωνικών κλπ., ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ Μιχάλης Λιάπης έδωσε εντολή για την μελέτη προσδιορισμού θέσης για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου.

Ήδη αυτή η ανάγκη έχει εντοπιστεί και έχουν γίνει προτάσεις για τη δημιουργία ενός νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Πεδιάδος.

Γιατί επελέγη το Καστέλι

Η περιοχή Καστελίου επελέγη κατόπιν σχετικής μελέτης όπου εξετάστηκαν 42 εναλλακτικές λύσεις.

Το συγκεκριμένο σημείο κρίθηκε ως η καλύτερη λύση με βάση:

- Τα ανεμολογικά στοιχεία
- Τη μορφολογία του εδάφους
- Την ελαχιστοποίηση των απαιτούμενων χωματουργικών εργασιών για την κατασκευή
- Τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών λειτουργίας πολιτικών αεροδρομίων (ICAO)
- Την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.
- Τις δυνατότητες καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης με βάση το υφιστάμενο οδικό δίκτυο αλλά και τις σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις. Είναι ενδεικτικό ότι οι χρόνοι προσπέλασης στο νέο αεροδρόμιο από το Ηράκλειο θα είναι 26', ενώ από τη

Χερσόνησο 12'.

Ήδη έχει γίνει προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και αξιολόγηση του έργου η οποία είναι θετική.

Βασικά χαρακτηριστικά του νέου αεροδρομίου

- Διάδρομος προσγείωσης – απογείωσης 3.000 μέτρων, προκειμένου να είναι δυνατή η προσγείωση όλων των τύπων αεροσκαφών.
- ILS δύο κατευθύνσεων (για «τυφλή» προσγείωση)
- Χώρος στάθμευσης 44 αεροσκαφών
- Κτήριο Αεροσταθμού 70.000 τ.μ. για την εξυπηρέτηση 5.000 επιβατών σε τυπική ώρα αιχμής.

Κόστος & χρόνος ολοκλήρωσης του νέου αεροδρομίου

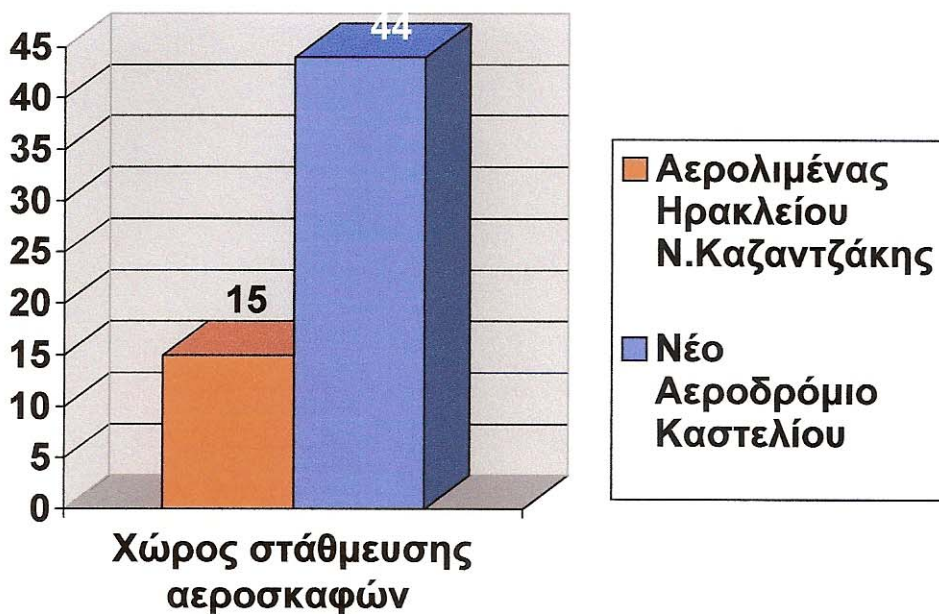
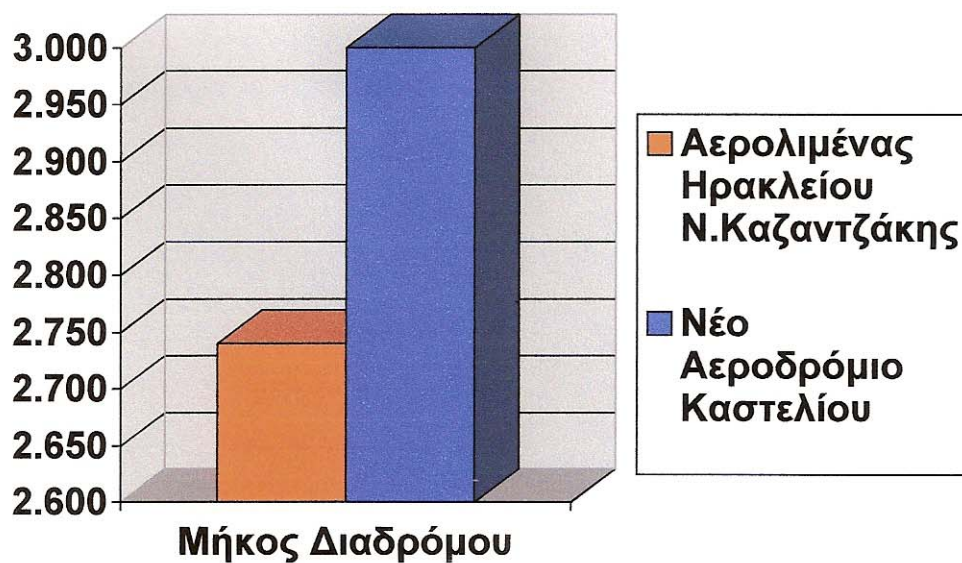
Το εκτιμώμενο κόστος του έργου – σε πλήρη ανάπτυξη- ανέρχεται σε περίπου 1,1 δισ . Ευρώ, και αναμένεται να ολοκληρωθεί σε 8 – 10 χρόνια συμπεριλαμβανομένου του απαιτούμενου χρόνου για τις απαλλοτριώσεις.

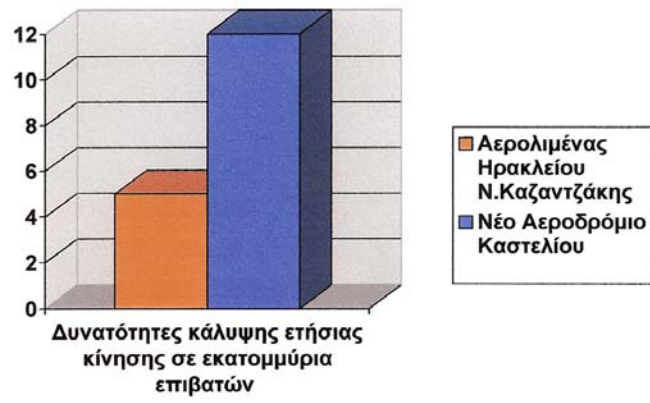
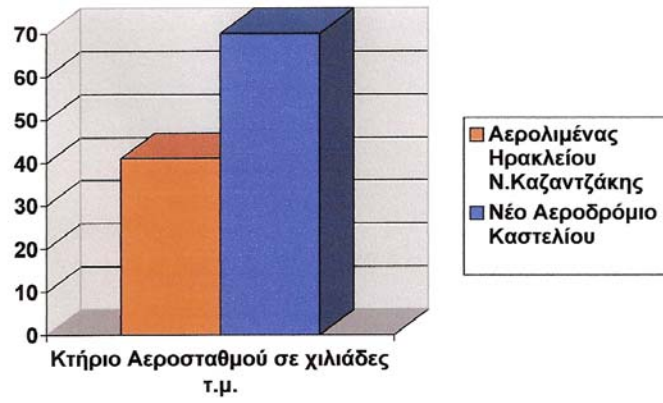
Το νέο αεροδρόμιο του Καστελίου, που θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης, θα αποτελέσει μία ακόμη επιτυχημένη εφαρμογή σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα και να συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της περιοχής και της οικονομίας της χώρας γενικότερα.



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ**

Σύγκριση δεδομένων νέου αεροδρομίου Καστελίου με το υπάρχον «Ν.Καζαντζάκης»





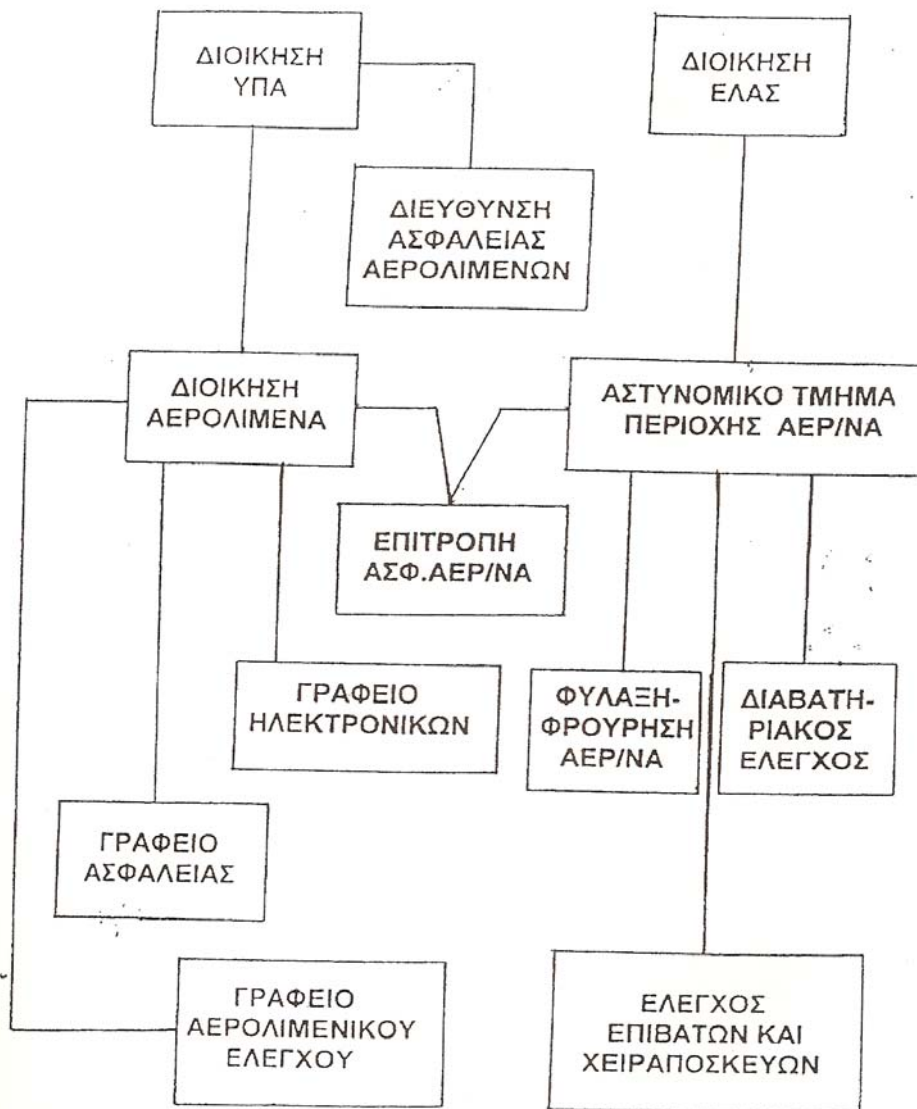
ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο αερολιμένας Ηρακλείου συμπληρώνει φέτος εβδομήντα χρόνια λειτουργίας και συνετέλεσε τα μέγιστα στην τουριστική και γενικότερη ανάπτυξη του νησιού. Από αυτή την άποψη είναι μια μονάδα τεράστιας σπουδαιότητας για την Κρήτη.

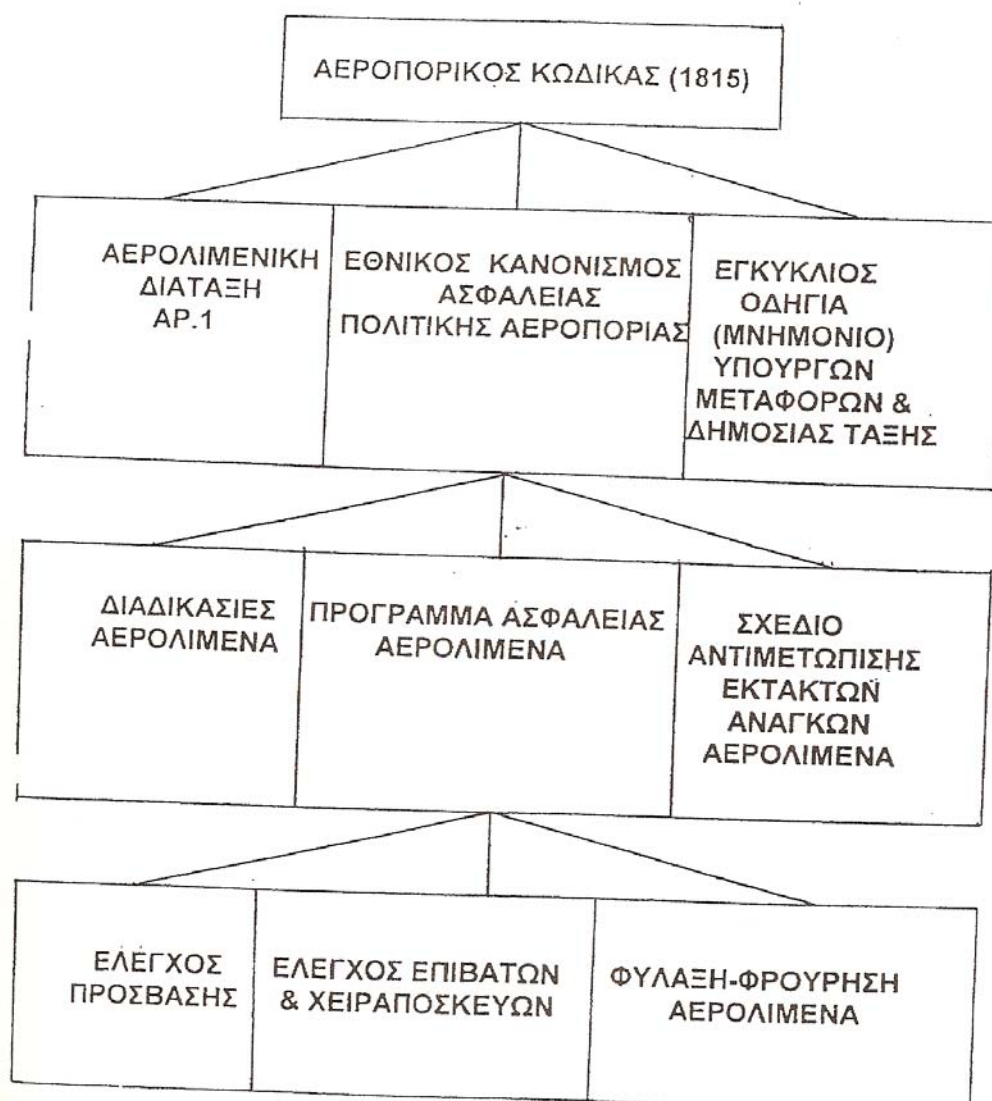
Είναι λοιπόν αναγκαίο για την διατήρηση και συνέχιση της τουριστικής ανάπτυξης του νησιού να εξασφαλιστεί και η μέγιστη ασφάλεια στα αεροδρόμια της Κρήτης και συνεπώς αυτό του Ηρακλείου.

Η ασφάλεια του αερολιμένα Ηρακλείου είναι υψίστης σπουδαιότητας και κατά συνέπεια θέμα πρώτης προτεραιότητας, μια και σκοπός είναι να προστατεύει τους επιβάτες, το προσωπικό όλων των υπηρεσιών, το κοινό, τα α/φη και τις εγκαταστάσεις από έκνομες ενέργειες. Εφόσον, λοιπόν, ο αερολιμένας Ηρακλείου δεν μπορεί πλέον να καλύψει τις ανάγκες του νησιού στην συνεχώς αυξανόμενη εισροή τουριστών, είναι πλέον καιρός να στραφεί η Πολιτεία στη δημιουργία ενός νέου υπερσύγχρονου αερολιμένα, που θα πληρεί όλους τους κανονισμούς ασφαλείας, με όλα τα μέσα και συστήματα ασφαλείας.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ 1



ΥΠΟΜΝΗΜΑ 2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ 3α

ΒΑΣΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (σύνολο ωρών: 18)

ΩΡΑ	1 ^η ΗΜΕΡΑ	2 ^η ΗΜΕΡΑ	3 ^η ΗΜΕΡΑ
08:00-08:50	Νομικό – Οργανωτικό Πλαίσιο Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας	Διαδικασίες και Μέτρα Ασφαλείας Αερολιμένων και Ειδικών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων εντός Αερολιμένος	Ανταλλαγή και Διανομή Πληροφοριών Θεμάτων Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας
09:00-09:50	Νομικό – Οργανωτικό Πλαίσιο Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας	Διαδικασίες και Μέτρα Ασφαλείας Αερολιμένων και Ειδικών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων εντός Αερολιμένος	Ανταλλαγή και Διανομή Πληροφοριών Θεμάτων Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας
10:00-10:50	Η Τρομοκρατία στην Πολιτική Αεροπορία	Διαδικασίες και Μέτρα Ασφαλείας Αερολιμένων και Ειδικών Αεροπορικών Εγκαταστάσεων εντός Αερολιμένος	Ανταλλαγή και Διανομή Πληροφοριών Θεμάτων Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας
11:00-11:50	Η Τρομοκρατία στην Πολιτική Αεροπορία	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Γενική Ενημέρωση – Ευαισθητοποίηση σε Θέματα Ασφαλείας Εργαζομένων σε Αντικείμενα της Πολιτικής Αεροπορίας
12:00-12:50	Όπλα – Εκρηκτικές Ουσίες και Συσκευές	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Γενική Ενημέρωση – Ευαισθητοποίηση σε Θέματα Ασφαλείας Εργαζομένων σε Αντικείμενα της Πολιτικής Αεροπορίας
13:00-13:50	Όπλα – Εκρηκτικές Ουσίες και Συσκευές	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Γενική Ενημέρωση – Ευαισθητοποίηση σε Θέματα Ασφαλείας Εργαζομένων σε Αντικείμενα της Πολιτικής Αεροπορίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ 3β

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (SCREENERS)

(σύνολο ωρών: 30)

ΩΡΑ	1 ^η ΗΜΕΡΑ	2 ^η ΗΜΕΡΑ	3 ^η ΗΜΕΡΑ	4 ^η ΗΜΕΡΑ	5 ^η ΗΜΕΡΑ
08:00-08:50	Ασφάλεια κατά την εξυπηρέτηση α/φους στο έδαφος	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)
09:00-09:50	Ασφάλεια κατά την εξυπηρέτηση α/φους στο έδαφος	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)
10:00-10:50	Ηλεκτρονικά Συστήματα και Συσκευές Ασφάλειας Εγκαταστάσεων Πολιτικής Αεροπορίας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)
11:00-11:50	Ηλεκτρονικά Συστήματα και Συσκευές Ασφάλειας Εγκαταστάσεων Πολιτικής Αεροπορίας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τύποι «Εκτακτης Κατάστασης» - Μέθοδοι και τεχνικές αντιμετώπισής της	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)
12:00-12:50	Ηλεκτρονικά Συστήματα και Συσκευές Ασφάλειας Εγκαταστάσεων Πολιτικής Αεροπορίας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	
13:00-13:50	Ηλεκτρονικά Συστήματα και Συσκευές Ασφάλειας Εγκαταστάσεων Πολιτικής Αεροπορίας	Τεχνικές Ερευνών Ασφαλείας	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	Τεχνικές Κατάρτισης και Αξιολόγησης Ασκήσεων Ασφαλείας (CBT)	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ 4

Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών Αεροποϊκώς					
	Ιανουάριος- Σεπτέμβριος	2004	2005	2006	%μεταβολή
		2004/05	2005/06		
Θεσσαλονίκη*	902.131	936.391	965.919	3,8	3,2
Καβάλα	91.681	78.032	89.221	-14,9	14,3
(Β. Ελλάς)	993.812	1.014.429	1.055.140	2,1	4,0
Ηράκλειο	1.698.400	1.818.475	1.996.917	7,1	8,2
Χανιά	489.908	509.488	611.636	4,0	20,00
(Κρήτη)	2.188.308	2.327.963	2.578.553	6,4	10,8
Ρόδος	1.065.993	1.109.442	1.229.728	4,1	10,8
Κως	575.457	559.526	610.483	-2,8	9,1
(Δωδεκάνησος)	1.641.450	1.668.968	1.840.211	1,7	10,3
Κέρκυρα	775.912	797.831	814.804	2,8	2,1
Κεφαλονιά	146.136	132.700	151.844	-9,2	14,4
Ζάκυνθος	453.694	440.221	449.963	-3,0	2,2
Άκτιο	131.234	134.377	130.783	2,4	-2,7
(Ιόνια Νησιά)	1.506.976	1.505.129	1.547.394	-0,1	2,8
Μυτιλήνη	67.796	64.440	66.915	-5,0	3,8
Χίος	15.123	12.844	14.621	-15,1	13,8
Σάμος	115.098	108.412	124.355	-5,8	14,7
(Β. Αιγαίο)	198.017	185.696	205.891	-6,2	10,9
ΣΥΝΟΛΟ	6.528.563	6.702.185	7.227.189	2,7	7,8
ΑΘΗΝΑ**	2.886.029	3.178.364	3.293.700	10,1	3,6
ΣΥΝΟΛΟ (με Αθήνα)	9.414.592	9.880.549	10.520.889	4,9	6,5

*Συνολικές πτήσεις εξωτερικού

**Συνολικές πτήσεις εξωτερικού. Ιαν.-Αύγουστος.
Εφημερίδα ΠΑΤΡΙΣ, Τετάρτη 1 Νοεμβρίου 2006.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ICAO TRAINING PROGRAM FOR AVIATION SECURITY PART 1 123/BASIC.
2. SECURITY MANUAL FOR SAFEGUARDING CIVIL AVIATION AGAINST ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE ICAO/DOC 8973/5.
3. SCREENER TRAINING PROGRAM FAA/ATA.
4. DOC 30 ECAC.
5. ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Π.Α. ΕΚΑΠΙΑ/ΥΠΙΑ.
6. SECURITY MANAGER, περιοδικό για την ασφάλεια, τεύχος 4, Ιούλιος – Αύγουστος 2006.
7. www.interkriti.org
8. www.hri.org
9. ΥΠΙΑ, Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου
10. www.airlinequality.com
11. www.hcaa-eleng.gr
12. <http://travel.howstuffworks.com>
13. www.azworldairports.com
14. www.airliners.gr
15. www.world-check.com
16. www.scanna-msc.com
17. www.pti-world.com
18. www.iata.com
19. www.hatta.gr
20. www.airportbusiness.com
21. εφημερίδα ΠΑΤΡΙΣ, Τετάρτη 1 Νοεμβρίου.
22. www.patris.gr
23. www.hatta.gr
24. www.fallingrain.com/icao/LGIR.html
25. www.eot.gr
26. υπουργείου μεταφορών και επικοινωνιών, γραφείου τύπου.