

# Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

## ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ



**Α.Τ.Ε.Ι.**

**ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ**

**ΣΧΟΛΗ** : ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

**ΤΜΗΜΑ** : ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**ΦΟΙΤΗΤΕΣ** : ΤΣΑΓΚΑΡΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΚΟΜΠΟΛΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ** : ΑΠΛΑΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

---

<b>Κεφάλαιο 1</b>	<b>Ιστορική αναδρομή των αεροπορικών μεταφορών</b>	<b>7</b>
1.1	Η πρώτη πτήση	7
1.2	Τα αεροπλάνα από το χθες στο σήμερα	9
1.3	Η εξέλιξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα	10
<b>Κεφάλαιο 2</b>	<b>Η δομή των αεροπορικών υπηρεσιών</b>	<b>13</b>
2.1	Κατηγορίες αεροπορικών εταιρειών	13
2.1.1	Αεροπορικές εταιρείες συμβατικών πτήσεων	13
2.1.2	Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους	14
2.1.3	Αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν ναύλωση αεροσκαφών	14
2.1.4	Αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων	15
2.1.5	Εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών(Handlers)	15
2.2	Νομικό καθεστώς στον διεθνή εναέριο χώρο	16
2.2.1	Όριο ευθύνης αερομεταφορέα	16
2.2.2	Τίτλοι αερομεταφοράς	17
2.2.3	Εκμετάλλευση συνδυασμένων πτήσεων	17
2.2.4	Ελευθερία στον αέρα μεταξύ κρατών-μελών(Σύμβαση Σικάγου 1944)	17
2.3	Ίδρυση IATA/ICAO	18
2.4	Διαίρεση της υδρογείου σε γεωγραφικές περιοχές σύμφωνα με την IATA	19
2.5	Υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας	20
2.6	Συνθήκη schengen	21
2.7	Δικαιώματα επιβατών	22
2.7.1	Κανονισμός (εκ) 261/2004	23
A.	Άρνηση επιβίβασης	23
B.	Καθυστέρηση πτήσης	23
Γ.	Ματαίωση πτήσης	24

2.7.2 Κανονισμός (εκ) 1107/2006.....	24
2.7.3 Κανονισμός (εκ) 2111/2005.....	25
2.7.4 Επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα .....	25
2.7.5 Κανονισμός ανηλίκων .....	26
<b>Κεφάλαιο 3 Εφαρμογή νέων τεχνολογιών στις αεροπορικές εταιρείες.....</b>	<b>27</b>
3.1 Ηλεκτρονικό εισιτήριο .....	27
3.2 Ηλεκτρονική κάρτα επιβίβασης (WEB CHECKIN) .....	28
3.3 MOBILE CHECK-IN .....	28
3.4 Σύστημα ασύρματης μετάδοσης (BOARDCONNECT).....	29
3.5 Ηλεκτρονικές ετικέτες αποσκευών (RFID).....	29
3.6 Συστήματα κρατήσεων GDS (GLOBALDISTRIBUTIONSYSTEMS).....	29
3.7 Υπηρεσία αλλαγής κράτησης ONLINE.....	30
<b>Κεφάλαιο 4 Τουρισμός και αερομεταφορές.....</b>	<b>32</b>
4.1 Γεωγραφική τοποθεσία Ελλάδας .....	32
4.2 Τουρισμός και οικονομική ανάπτυξη .....	33
4.3 Η ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα .....	35
4.4 Η παρουσία αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα .....	37
4.4.1 Βασικά χαρακτηριστικά .....	38
4.4.2 Γιατί οι ξένες αεροπορικές εταιρείες φεύγουν από την Ελλάδα .....	39
4.5 Αεροδρόμια στην Ελλάδα και ανάπτυξη .....	40
4.6 Οφέλη ιδιωτικοποίησης αεροδρομίων .....	43
<b>Κεφάλαιο 5 Εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ – Αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων .....</b>	<b>45</b>
5.1 Μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες τάσεις της αγοράς .....	45
5.2 Η σημασία των κόμβων .....	46
5.3 Δημιουργία θεμιτού και ανοικτού ανταγωνισμού.....	47
5.4 Βασικές αρχές για τον τρόπο οργάνωσης της μελλοντικής εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών.....	49
5.5 Εργαλεία που πρέπει να εφαρμοστούν .....	50
5.6 Οι βασικοί πυλώνες για μια εξωτερική πολιτική μεταφορών .....	51

5.6.1 Επιτεύγματα που σημειώθηκαν στο πλαίσιο των τριών πυλώνων .....	51
<b>Κεφάλαιο 6 Είδη αεροπορικών ταξιδιών και αεροπορικών ναύλων .....</b>	<b>55</b>
6.1 Είδη αεροπορικών ταξιδιών .....	55
6.2 Διεθνείς δείκτες πωλήσεων – International sales indicator .....	58
6.3 Κατηγορίες ναύλων .....	59
<b>Κεφάλαιο 7 Αεροδρόμια .....</b>	<b>62</b>
7.1 Διαμόρφωση Αεροδρομίων .....	62
7.2 Αερολιμένες Κρήτης .....	63
7.2.1 Αερολιμένας Ηρακλείου.....	63
7.2.2 Αερολιμένας Χανίων .....	66
7.2.3 Αερολιμένας Σητείας .....	69
7.3 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις αεροδρομίων .....	71
7.4 Το προφίλ του τουρισμού στην Κρήτη .....	71
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>74</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Όρος «Τουρισμός», χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια ανθρώπινη δραστηριότητα που σχετίζεται με την προσωρινή μετακίνηση ανθρώπων για διάφορους λόγους. Ο τουρισμός παρουσιάστηκε ως όργανο για παραγωγή εργασίας, μείωση της φτώχειας και της βιώσιμης ανθρώπινης ύπαρξης. Αποτελεί ένα απαραίτητο τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας της κάθε χώρας που τον αναπτύσσει, ιδιαίτερα σε σχέση με την αύξηση του συναλλάγματος, την παραγωγή επιπροσθέτου εισοδήματος και τη δημιουργία εργασιακών ευκαιριών. Το τουριστικό προϊόν καταναλώνεται μόνο στον τόπο που διατίθεται από τους προμηθευτές του, με αποτέλεσμα η μεταφορά να αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την διάδοσή του.

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά οποιεσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλο. Συνήθως η μετακίνηση γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος.

Η βιομηχανία του τουρισμού και των αερομεταφορών είναι μια έννοια συμπληρωματική. Ο τουρισμός εξαρτάται από τις μεταφορές για να προσελκύσει επισκέπτες, ενώ η βιομηχανία των αερομεταφορών εξαρτάται στον τουρισμό για να δημιουργήσει ζήτηση στον προϊόν της. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας αντανακλάται άμεσα στις αερομεταφορές και αντίστροφα,

Στο περιεχόμενο της εργασίας παρακάτω θα αναλύσουμε την Συμβολή των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού. Θα δούμε την δομή και τις υπηρεσίες των αεροπορικών μεταφορών και θα αναλύσουμε την επίδραση τους στον τουρισμό.

Το περιεχόμενο της εργασίας έχει δομηθεί σε επτά κεφάλαια.

**Στο πρώτο κεφάλαιο** γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή των αερομεταφορών από την εμφάνιση της πρώτης πτήσης, μέχρι και την σημερινή τους εξέλιξη.

**Στο δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στην δομή των αεροπορικών εταιρειών, τις κατηγορίες των αερομεταφορών και τους κανονισμούς που διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές.

**Στο τρίτο κεφάλαιο** παρουσιάζεται η εξέλιξη της τεχνολογίας, η εφαρμογή νέων υπηρεσιών στις αερομεταφορές, τα κανάλια επικοινωνίας με τον πελάτη και τα τουριστικά γραφεία και ο τρόπος εξοικονόμησης χρόνου και κόστους.

**Στο τέταρτο κεφάλαιο** αναφέρονται οι έννοιες τουρισμός και ανάπτυξη και ο τρόπος που συμβάλουν οι αερομεταφορές κυρίως μέσω των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

**Στο πέμπτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στην εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ, τις τάσεις της αγοράς και του ανταγωνισμού.

**Στο έκτο κεφάλαιο** αναλύονται όλα τα είδη των αεροπορικών ταξιδιών και η κατηγοριοποίηση των ναύλων.

**Στο έβδομο κεφάλαιο** αναπτύσσεται η διαμόρφωση των αεροδρομίων, οι επιπτώσεις και η μελέτη των αερολιμένων Κρήτης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο πόθος "της πτήσης" είναι έντονος στην αρχαιότητα, και μάλιστα στην Ελλάδα, όπου κυρίως οι θεοί, αλλά και διάφοροι ημίθεοι, διαθέτουν την ικανότητα της πτήσης. Στα 425 π.χ., ο Αρχύτας ο Ταραντίνος, μαθηματικός και φιλόσοφος, φίλος του Πλάτωνα, κατασκεύασε την πρώτη ιπτάμενη μηχανή στην ιστορία του κόσμου. Την ονόμασε περιστερά ή πετομηχανή, λειτουργούσε με ένα σύστημα αεροπροώθησης και σε σχετικό πείραμα "πέταξε" σε μια απόσταση 200 μέτρα. Η περιστερά όταν έπεφτε στη γη δεν μπορούσε να ξανασηκωθεί. Ενώ πιστεύεται πως επρόκειτο για το πρώτο αεριωθούμενο αεροπλάνο, που πετούσε με κάποιο μηχανισμό συμπίεσης του αέρα.

Έχουμε εδώ μια πρώιμη χρήση της "πνευματικής", της δύναμης του αέρα όταν συμπιέζεται, δηλ. της αεροσυμπίεσης, και αυτό δεν αποτελεί μυθολογία. Η περιστερά ή πετομηχανή του Αρχύτα, που αναφέρεται από τους Φαβωρίνο και Τζέλιους (Αττικέ νύκτες), είναι η υλοποίηση του ελληνικού πόθου για πτήση. Το πρώτο μοντέλο αεροπλάνου πέταξε στον ελληνικό ουρανό - έστω για λίγο-στα 425 π.χ. Και είναι ένα γεγονός.

Τη θεωρία της πτήσης ενός οχήματος βαρύτερου από τον αέρα διατύπωσε πρώτος ο Βρετανός Σερ Τζορτζ Κέιλι, που έζησε στο πρώτο μισό του 19ου αιώνα· τότε όμως δεν υπήρχαν οι κατάλληλοι κινητήρες και οι ιδέες του έμειναν απραγματοποίητες.

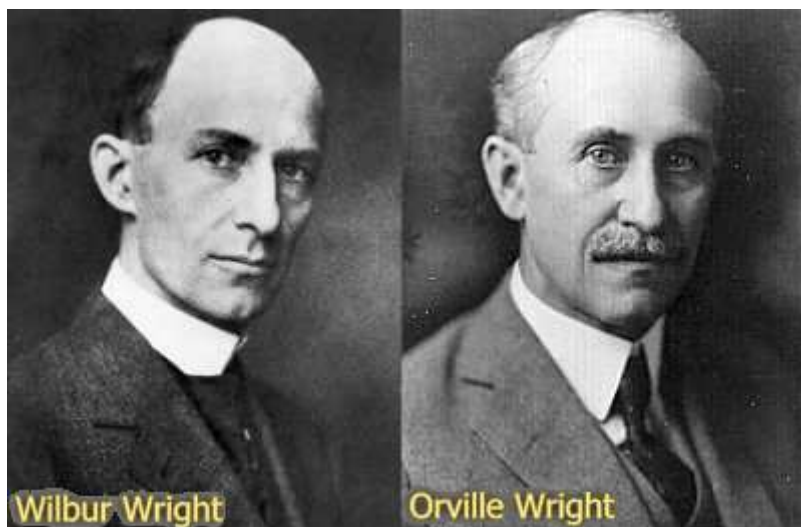
Οι πρώτες δοκιμές έγιναν με απλά ανεμόπτερα και με ατμομηχανές, οι οποίες λόγω του υπερβολικού βάρους τους δεν μπόρεσαν να ανυψώσουν τα αεροσκάφη. Η επιτυχήστερη προσπάθεια ήταν του ιδιοφυούς Γάλλου μηχανικού Κλεμάν Αντέρ, ο οποίος το 1890 με το ιδιότυπο μονοπλάνο του με έλικα κατόρθωσε να πραγματοποιήσει μια "πτήση" λίγων δεκάδων μέτρων. «[www.musesnet.gr](http://www.musesnet.gr)»

#### 1.1 Η ΠΡΩΤΗ ΠΤΗΣΗ

Οι πρώτοι που πέτυχαν να πετάξουν πραγματικά ήταν οι αδερφοί Ράιτ, οι οποίοι γνώριζαν τις προσπάθειες του Λίλιενταλ και τα μεθοδικά πειράματα του Σανίτ, με τον οποίο διατηρούσαν προσωπική επαφή, έχοντας μελετήσει και το βιβλίο του "Εξέλιξη των ιπτάμενων μηχανών".

Αυτοί, στα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα, πραγματοποίησαν μια συστηματική σειρά πειραμάτων με ιπτάμενες κατασκευές, που αρχικά χρησιμοποίησαν ως χαρταετούς, για να

μελετήσουν την ευστάθειά τους και τους μηχανισμούς ελέγχου. Κατόπι πειραματίστηκαν με επανδρωμένα ανεμόπτερα που είχαν πηδάλια ελέγχου και επειδή οι γνώσεις τους δεν ήταν ακόμη αρκετές, μελέτησαν σε αεροδυναμική σήραγγα διάφορες κατασκευές τους.



Στο κατοπινό ανεμόπτερο προστέθηκαν ουραία κινητά πτερύγια ευστάθειας και ελέγχου και πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες πτήσεις.

Έπειτα κατασκεύασαν έναν ελαφρό κινητήρα με δύο έλικες, με τη βοήθεια του συνεργάτη τους Τσαρλς Τέιλορ και τον τοποθέτησαν σε ένα νέο διπλανό, με εμπέτασμα δώδεκα μέτρων, που ονόμασαν "Φλάιερ 1".

Με το αεροπλάνο αυτό ο Όρβιλ Ράιτ πρώτος και ο αδερφός του Γουίλμπερ κατόπι πραγματοποίησαν στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας, τις πρώτες πραγματικές ελεγχόμενες πτήσεις με κινητήρα στην ιστορία της αεροπορίας. Με καλύτερο αεροπλάνο και κινητήρα, έχοντας εξασκηθεί και στην οδήγηση, ο Γουίλμπερ Ράιτ κατόρθωσε το Σεπτέμβριο του επόμενου χρόνου και κάνει την πρώτη πτήση σε κλειστό κύκλο και μάλιστα τέσσερις περιφορές σε πέντε περίπου λεπτά.

Το νέο "Φλάιερ 3", βελτιωμένο ακόμη περισσότερο, πραγματοποίησε το καλοκαίρι και το φθινόπωρο του 1905 σημαντικές επιδόσεις, διανύοντας δεκάδες χιλιομέτρων, με ταχύτητα περίπου 61 χλμ. την ώρα.

Στην Ευρώπη η πρώτη πτήση αεροπλάνου πραγματοποιήθηκε το 1906. Ο Αλμπέρτο Σάντος - Ντιμόν στην Μπαγκατέλ κέρδισε το χρηματικό βραβείο της Αερολέσχης της Γαλλίας, διανύοντας μια μικρή απόσταση σε χαμηλό ύψος.



## 1.2 ΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΧΘΕΣ ΣΤΟ ΣΗΜΕΡΑ

Αξιόλογες τεχνικές καινοτομίες εμφανίστηκαν ήδη το 1920: ανασυρόμενοι τροχοί προσγείωσης και πτερύγια μεταβολής καμπυλότητας πτέρυγας. Βελτιώθηκε παράλληλα η αεροδυναμική μορφή ολόκληρου του αεροπλάνου και κατασκευάστηκαν τελειότεροι κινητήρες, όπως ο Κέρτις D - 12 που τοποθετημένος στα βρετανικά βομβαρδιστικά Φοξ τα έκανε ταχύτερα από τα σύγχρονά τους καταδιωκτικά. Οι κινητήρες, υδρόψυκτοι ή αερόψυκτοι, απόχτησαν αεροδυναμικό σχήμα και καλύμματα που βελτίωσαν τις επιδόσεις. Οι επιδόσεις αυξήθηκαν σημαντικά και στο διάστημα των δεκαπέντε χρόνων μετά τον πόλεμο η ταχύτητα των αεροπλάνων τριπλασιάστηκε, υπερβαίνοντας τα 600 χλμ. την ώρα, με το βρετανικό υδροπλάνο "Σουπερμαρίν S - 6B" (1931), με κινητήρα δεκαπλάσιας ισχύος από τα καταδιωκτικά του πολέμου και τα 700 χλμ. την ώρα, με το ιταλικό Μάκι (1934), εφοδιασμένο με κινητήρα ΦΙΑΤ των 3.100 ίππων.

Η παράλληλη αύξηση της αυτονομίας των αεροπλάνων επέτρεψε την πραγματοποίηση μιας σειράς εγχειρημάτων στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων: με αεροπλάνο "ΒίκερςΒίμι" οι Βρετανοί Μπράουν και Άλκοκ πέταξαν χωρίς σταθμό τον Ιούνιο του 1919 πάνω από το Βόρειο Ατλαντικό, ενώ οι ομοεθνείς τους Ρος και Σμιθ πραγματοποίησαν την πρώτη πτήση μεταξύ Αγγλίας και Αυστραλίας. Τρία χρόνια αργότερα οι Πορτογάλοι Κουτίνιο και Καμπρόλ πέρασαν το Νότιο Ατλαντικό. Πρώτοι πάνω από το Βόρειο Πόλο πέταξαν οι Αμερικανοί Μπένετ και Μπερντ, το Μάιο του 1926, με αεροπλάνο Φορντ, ενώ μετά από έναν περίπου χρόνο ο ΤσάρλςΛίντμπεργκ πραγματοποίησε το γνωστό εγχείρημα ,της χωρίς σταθμό πτήσης από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι, με μονοπλάνο Ράιαν. Τρία χρόνια αργότερα οι Γάλλοι Μπελόντ και Κοστ πραγματοποιούσαν την αντίθετη διαδρομή, με ένα άνισων πτερύγων διπλάνο Μπρεγκέ. «[www.remaliacclub.gr](http://www.remaliacclub.gr)»



Στα μέσα της δεκαετίας του `70 άρχισαν τα δρομολόγια του γαλλοβρετανικού υπερηχητικού δελταπτερυγού αεροπλάνου Κόνκορντ, το οποίο υπήρξε ένα λαμπρό τεχνικό επίτευγμα της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας, αλλά είχε μικρή εμπορική επιτυχία, εξαιτίας του υψηλού λειτουργικού κόστους (ιδιαίτερα μετά την πρώτη ενεργειακή κρίση που ανέβασε απότομα τις τιμές των καυσίμων) και των σκόπιμων εμποδίων που δημιούργησαν οι Η.Π.Α. στην πρόσβασή του στα αμερικανικά αεροδρόμια, με το πρόσχημα του μεγάλου θορύβου. Το Κόνκορντ, με ταχύτητα ταξιδιού διπλάσια του ήχου, συντέλεσε αποφασιστικά στην προαγωγή της ευρωπαϊκής τεχνολογίας.



Το σημαντικότερο ίσως γεγονός στον τομέα των κατασκευών της πολιτικής αεροπορίας από τις αρχές της δεκαετίας του `70 ήταν η συγκρότηση της ευρωπαϊκής κοινοπραξίας Airbus, από τη γαλλική Aerospatiale, τη βρετανική British Aerospace και τη γερμανική Deutsche Airbus. Η σειρά των αεροπλάνων που κατασκευάστηκε, φαρδιάς ατράκτου για μέσες και μικρές - μέσες αποστάσεις, είχε πολύ μεγάλη τεχνική και εμπορική επιτυχία, κατακτώντας το ένα τρίτο περίπου της παγκόσμιας αγοράς (εκτός από τις ανατολικοευρωπαϊκές χώρες), εκτοπίζοντας από τη δεύτερη θέση την Μακ Ντόνελ - Ντάγκλας και απειλώντας την ηγεμονία της Μπόινγκ. Τα Airbus, αθόρυβα, άνετα, ευέλικτα, ασφαλή και οικονομικά, παρουσίασαν πλήθος επαναστατικών καινοτομιών και επιβλήθηκαν σ' όλο τον κόσμο.



Αρχικός τύπος ήταν το Airbus A 300 B (1972)· ακολούθησε το Airbus A 300 B4 (1974), του οποίου ο τύπος B4 - 200 έχει μέγιστο βάρος 165 τόνων και χωρητικότητα 336 επιβατών. Από το 1984 κατασκευάζεται το Airbus A 300 B4 - 600, ενώ ένα χρόνο νωρίτερα άρχισαν οι παραδόσεις του νέου Airbus A 310 - 200. Το 1985 παρουσιάστηκε το αεροπλάνο μεγάλων αποστάσεων Airbus A 310 - 300, ενώ το 1991 - 92

ολοκληρώθηκε η παραγωγή του δικινητήριου Airbus A 330 και του τετρακινητήριου μεγάλων αποστάσεων Airbus A 340.

### 1.3 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα, η ιστορία του κλάδου των εμπορικών αερομεταφορικών δραστηριοτήτων χρονολογείται από το 1931, όπου είναι και η έναρξη του πρώτου κύκλου, με πρώτη αεροπορική εταιρεία την «Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών» (ΕΕΕΣ) που πέταξε από την 1-7-1931 έως την 27-10-1940. Στις 10 Ιουλίου 1931, το «Αθήναι», δωδεκαθέσιο αεροπλάνο τύπου Junkers G.24 με νηολόγιο SX-ACA και αριθμό κατασκευής 962 απογειώθηκε από το Τατόι Αττικής και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σέδες, της Θέρμης Θεσσαλονίκης. Το πλήρωμα αποτελούσαν ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης, ο ιπτάμενος μηχανικός και ο ασυρματιστής.

- Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος. Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση. «<http://www.tovivlio.gr>»



- Συνεχίζεται με την Τ.Α.Ε(Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις Α.Ε.)στις 3-9-1946, την εμφάνιση άλλων τριών νέων το 1947 (ΕΛΛ.Α.Σ, Α.Μ.Ε και ΔΑΙΔΑΛΟΣ) και την συγχώνευση τους το 1951 μετονομαζόμενες σε νέα Τ.Α.Ε. τον Ιούλιο του 1951, η οποία τελικά κατέληξε σε πτώχευση.



- Στις 6 Απριλίου 1957 ξεκινά ο 2ος κύκλος με την εμφάνιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας(OLYMPIC AIRWAYS) του Αριστοτέλη Ωνάση, της οποίας το πρώτο και πρωινό δρομολόγιο στην ιστορία της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν το Αθήνα - Θεσσαλονίκη και μάλιστα με ελικοφόρο DOUGLAS DC-3, λειτουργούσα εντελώς προνομιακά - μονοπωλιακά μέχρι το 1992.



- Έπειτα εμφανίζεται ο 3ος κύκλος του κλάδου με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών(συνεπώς και εθνικών) ουρανόων και την είσοδο των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Αεροπλοΐα Αιγαίου / Aegean Aviation με ιδρυτές τους Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά το 1992 και SEEA(South East European Airlines) με ιδρυτές τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος το 1992, εκκινώντας τοιουτοτρόπως μια νέα εποχή στην Εθνική βιομηχανία αερομεταφορών με χαρακτηριστικά ραγδαίας ανάπτυξης, δυναμικής αλλά και αστάθειας, μεταφέροντας το 2000 περίπου 8,5 εκ. επιβάτες.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Όλες οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται άμεσα στον τομέα των αερομεταφορών έχουν σαν κύρια επιδίωξη την καλύτερη δυνατή παροχή του τελικού προϊόντος στον επιβάτη φυσικά με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Αυτό μπορεί και να οριστεί κατά την σύσταση μιας αεροπορικής εταιρείας ως χαμηλού κόστους σε αντίθεση με τις συμβατικές εταιρείες και τις εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων. Σκοπός είναι η μέγιστη ποιότητα στον επιβάτη, η ύψιστη παροχή ασφάλειας, η καλύτερη δυνατή ποιότητα στην ηλεκτρονική διανομή του αεροπορικού προϊόντος, η τήρηση στους κανονισμούς διεθνών οργανισμών αερομεταφορέων και πολιτικής αεροπορίας, τις εκμισθώσεις χρονοθυρίδων προσγειωαπογείωσης με τα αεροδρόμια και την συνεργασία με εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης σε αυτά.

Όλες οι αεροπορικές εταιρείες υπόκεινται σε νομικά πλαίσια, κανονισμούς ασφαλείας, κυβερνητικούς οργανισμούς και μη (iata /icao /iosa), σε συμβάσεις για την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας (eurocontrol), σε συνδέσμους αρχών πολιτικής αεροπορίας (JAA) και στην τήρηση κανονισμών της Υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (HCAA).

#### **2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

##### **2.1.1 Αεροπορικές εταιρείες συμβατικών πτήσεων**

Τις αεροπορικές εταιρείες με την παραδοσιακή έννοια, πλέον τις ονομάζουμε και «συμβατικές» αεροπορικές εταιρείες για να τις διαχωρίσουμε από τις εταιρείες χαμηλού κόστους. Σαν συμβατικές αεροπορικές εταιρείες θεωρούμε όλες τις εταιρείες που παρέχουν εισιτήρια με πλήρη ναύλο, περιορισμούς και δεσμεύσεις ανάλογα με την κατηγορία του ναύλου και σεβόμενες όλα τα δικαιώματα των επιβατών. Το επίπεδο των υπηρεσιών είναι κορυφαίο σε όλα τα επίπεδα. Η ποιότητα του στόλου μέσα από επενδύσεις νέων και υπερσύγχρονων αεροσκαφών, την αξιοπιστία των δρομολογίων, την ευγενική φιλοξενία του προσωπικού, την μεγάλη βαρύτητα που δίνεται στην ασφάλεια, την τεχνική υποστήριξη, το καταρτισμένο προσωπικό και τις συνεχείς καινοτόμες ιδέες λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού και της μεγιστοποίησης της ποιότητας του προϊόντος, είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά μιας συμβατικής αεροπορικής εταιρείας.

### **2.1.2 Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους Low cost carriers(LCC's)**

Ονομάζονται όλες οι αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν εισιτήρια με πολύ χαμηλότερη τιμή από αυτή που θα πληρώναμε στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες για αντίστοιχες πτήσεις. Μπορεί οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους να προσφέρουν φθηνότερο ναύλο, όμως τα εισιτήρια τους έχουν αισθητά περισσότερους περιορισμούς και όρους, ακόμη χρεώνουν έξτρα κάποιες υπηρεσίες που οι άλλες εταιρείες δίνουν δωρεάν, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν προσφέρουν καθόλου υπηρεσίες που στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες ίσως θεωρούνταν αυτονόητες. οι εταιρείες αυτές για να επιτύχουν χαμηλό κόστος επέλεξαν την χρήση απομακρυσμένων αεροδρομίων τα όποια είναι οικονομικότερα σε φόρους, την χρήση ιντερνέτ σαν σύστημα κρατήσεων με ότι θετικό ή αρνητικό συνεπάγεται, Μηδενικές υπηρεσίες εν πτήση οι οποίες αν ζητηθούν πληρώνονται. οι εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς στις εναέριες μετακινήσεις. έχουν συμπιεστεί τα περιθώρια κέρδους των συμβατικών αεροπορικών εταιρειών και αυτή η κατάσταση έχει οδηγήσει τις περισσότερες συμβατικές εταιρείες σε προσφορές συγκεκριμένων θέσεων σε κάθε πτήση ακόμη και κάτω από το κόστος. Αυτές οι φθηνές θέσεις συνήθως συνοδεύονται από πρόσθετους περιορισμούς και δεσμεύσεις σε σχέση με τις θέσεις πλήρους ναύλου που συνήθως αφορούν την μη δυνατότητα αλλαγής ημερομηνίας ή ακύρωσης του εισιτηρίου με επιστροφή χρημάτων. «[www.flydeals.gr](http://www.flydeals.gr)»

### **2.1.3 Αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν ναύλωση αεροσκαφών**

Ο ορισμός σε αυτή την κατηγορία είναι charter flights ή μη προγραμματισμένες έκτακτες πτήσεις. Οι εταιρείες αυτές διαθέτουν συγκεκριμένο αριθμό αεροσκαφών ανάλογα με τις ανάγκες και είναι υπεύθυνες για τη ναύλωση μη τακτικών πτήσεων (charter) σε ταξιδιωτικά πρακτορεία, tour operators και εταιρείες κύρους για επαγγελματικά ταξίδια. Έχει ιδιαίτερη σημασία για την τουριστική αναβάθμιση μιας περιοχής η συμβολή των charter πτήσεων για αυτό και μεγαλύτερο λόγο έχουν τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι tour operators που συνήθως το προϊόν αυτό πωλείτε ως πακέτο που περιλαμβάνει και διαμονή μαζί με τα ναύλα. Έκτακτες πτήσεις μπορεί να παρέχει και μια εταιρεία με συμβατικές πτήσεις που πραγματοποιούνται σε συνάρτηση με την διαθεσιμότητα των αεροπλάνων της και το οικονομικό όφελος. Ο διαχωρισμός μεταξύ scheduled και charter πτήσεων όμως εδώ και κάποια χρόνια δεν είναι πλέον τόσο σαφής. Παλαιότερα οι πτήσεις charter εξυπηρετούσαν καθαρά τις ανάγκες τουριστικών προορισμών και αποτελούσαν μέρος ενός πακέτου. Τα εισιτήρια δεν ανέφεραν τιμή ώστε ο πελάτης να μη γνωρίζει το επιμέρους κόστος του πακέτου. Στη συνέχεια κάποιες charter εταιρείες έγιναν μέλη της IATA, όπως για παράδειγμα η Harag Lloyd (HF). Έτσι, ξεκίνησαν να διαθέτουν εισιτήρια της IATA που ανέγραφαν τις τιμές.

#### **2.1.4 Αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων**

Οι εταιρείες αυτές προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων και όχι επιβατών Airport-To-Airport. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι τύποι αεροσκαφών για αυτή την κατηγορία. Εξαρτάται από το μέγεθος και την επέκταση της κάθε εταιρείας, τις συμβάσεις με πρακτορεία μεταφορών, Γραφεία Εκτελωνιστών, Ταχυδρομικές Υπηρεσίες καθώς και σε ιδιώτες που έχουν ανάγκη άμεσης μεταφοράς. Στην κατηγορία αυτή υπάρχει ένας κύκλος για την διανομή του προϊόντος. Πρακτορεία μεταφορών και ταχυδρομικές υπηρεσίες συνεργάζονται με εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης(Handlers) που διαθέτουν άδεια για την μεταφορά cargo και στη συνέχεια οι handlers προσχωρούν σε συμβάσεις με την εκάστοτε αεροπορική εταιρεία για να μεταφέρουν τα εμπορεύματα. Υπάρχουν όμως και ταχυδρομικές υπηρεσίες που διαθέτουν στόλο αεροσκαφών και μπορούν να διαθέσουν στον πελάτη υπηρεσίες door to door όπως η UPS, η FedEx και η DHL που βασίζονται πλέον κατά κύριο λόγο στις αεροπορικές μεταφορές. Έρευνες της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αερομεταφορών δείχνουν ότι οι εμπορευματικές αερομεταφορές καλύπτουν περίπου το 30% του παγκόσμιου φορτίου εμπορευμάτων. Η μεταφορά εμπορευμάτων είναι αποδοτικότερη από την μεταφορά επιβατών. Τα επίπεδα υπηρεσιών διαφέρουν και κυρίως δεν απαιτούνται πολυτελείς υποδομές για την εξυπηρέτηση των προσώπων, για αυτό το λόγο και οι εμπορευματικές αερομεταφορές αποτελούν μια υγιή αγορά με σταθερό πελατολόγιο που βρίσκεται σε φάση διαρκούς ανάπτυξης.

#### **2.1.5 Εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών(Handlers)**

Οι εταιρείες υπηρεσιών εδάφους αποτελούν σημαντικό τμήμα των αερομεταφορών. Με τον όρο «Επίγεια Εξυπηρέτηση» εννοούνται οι υπηρεσίες εκείνες που αφορούν στην εξυπηρέτηση και διαχείριση στο αεροδρόμιο. Σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες εταιρίες στην κατηγορία των αερομεταφορών δεν είναι ευρέως διαδεδομένες στο επιβατικό κοινό διότι δεν προσφέρουν άμεσες υπηρεσίες στον επιβάτη αλλά έμμεσες μέσω της αεροπορικής εταιρείας. Οι Handlers ανάλογα με της αεροπορική εταιρεία που συνεργάζονται γίνονται αναπόσπαστο κομμάτι και ενσωματώνονται στους κανονισμούς και την εξυπηρέτηση που προϋποθέτει η εκάστοτε αεροπορική εταιρεία, για αυτό το λόγο δεν γίνεται και αντιληπτό από τους περισσότερους επιβάτες. Οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης έχουν μεγάλο ρολό στην ποιότητα, αξιοπιστία, καινοτομία και κάλυψη δικτύου μιας αεροπορικής εταιρείας. Σύγχρονες εγκαταστάσεις, άρτια καταρτισμένο προσωπικό και υψηλή τεχνογνωσία στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά για να υπογράψει συμβόλαιο μια αεροπορική εταιρεία. Οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο εύρος ποιοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών και αυτές περιλαμβάνουν :

- Εξυπηρέτηση επιβατών
- Έκδοση εισιτηρίων
- Αίθουσα αναμονής διακεκριμένων επιβατών με υπηρεσίες CIP/VIP
- Υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροσκαφών
- Υπηρεσίες για επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
- Έλεγχος φορτίου, επικοινωνίες και λειτουργίες πτήσεων
- Υπηρεσίες ασφαλείας
- Συντήρηση Εξοπλισμού Επίγειας Υποστήριξης
- Διοικητική Εκπροσώπηση και Εμποτεία
- Υπηρεσίες γενικής αεροπορίας
- Υπηρεσίες φορτίου και αλληλογραφίας

## **2.2 ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ**

Οι αεροπορικές μεταφορές τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο αποτελούν σημαντικό αλλά και ευαίσθητο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και πολιτικής ανάπτυξης μιας χώρας. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών, από τις αρχές του εικοστού αιώνα διαπέρασε από ποικίλα στάδια ακολουθώντας κυρίως την τεχνολογική εξέλιξη αλλά και την ανάγκη των κρατών για ομοιόμορφη ρύθμιση των κανόνων που διέπουν τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, έτσι ώστε να μην υπάρχουν διαφοροποιήσεις μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών σε ζητήματα όπως αυτό της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα και της προστασίας των επιβατών που διακινούνται με αεροσκάφος από τόπο σε τόπο. Το καθεστώς των διμερών κρατικών συμφωνιών, που θεμελιώθηκε με τη "διεθνή Σύμβαση του Σικάγου" του 1944 με βάση τις οποίες λειτουργούν οι τακτικές αεροπορικές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, παραχώρησε σταδιακά τη θέση του σε ένα καθεστώς απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών. Το νομικό καθεστώς στον διεθνή εναέριο χώρο ρυθμίστηκε με μία σειρά διεθνών συμβάσεων με στόχο την ενοποίηση των διατάξεων σχετικών με την διεθνή αερομεταφορά .

Η αρχή της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς έγινε στις 12/10/1929 με πρωτοβουλία της Πολωνικής κυβέρνησης όπου συνήλθε στην Βαρσοβία η πρώτη διεθνής σύσκεψη του ιδιωτικού αεροπορικού δικαίου η οποία υιοθέτησε σύμβαση για την ενοποίηση κανόνων σχετικών προς την διεθνή αεροπορική μεταφορά. Βασικός σκοπός της Σύμβασης ήταν η ενοποίηση κανόνων σχετικών προς την διεθνή αεροπορική μεταφορά. Οι ορισμοί επέβαλαν την αποδοχή των κανόνων σχετικών με την Πολιτική Αεροπορία. Έτσι οριστήκαν από το τι είναι αεροσκάφος, τι είναι αεροπορική οδός, τι είναι αεροδρόμιο μέχρι και τι είναι ευθύνη αερομεταφορέα έναντι τρίτων. Οι κυριότεροι ορισμοί που καθιερώθηκαν με την σύμβαση της Βαρσοβίας και λειτουργούν μέχρι και σήμερα είναι :

### **2.2.1 Όριο ευθύνης αερομεταφορέα**

Καθιερώθηκε για τον αερομεταφορέα η «αντικειμενική ευθύνη» υπό τον όρο ότι το γεγονός το οποίο προκάλεσε τον θάνατο ή την σωματική βλάβη του επιβάτη , συνέβη επί του αεροσκάφους η κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιβίβασης ή αποβίβασης. Καθοριστήκαν



επίσης όρια ευθύνης του αερομεταφορέα στις περιπτώσεις καταστροφής ή απώλειας αποσκευών ,σε καθυστερήσεις πτήσεων και σε περιπτώσεις θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη .

## **2.2.2 Τίτλοι αερομεταφοράς**

Οριστήκαν τα εισιτήρια μεταφοράς επιβατών , κανονισμοί για τις αποσκευές του επιβάτη και οι φορτωτικές μεταφοράς εμπορευμάτων όπου για όλους τους τίτλους υπήρχαν οροί μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών.

## **2.2.3 Εκμετάλλευση συνδυασμένων πτήσεων**

Ένα πολύ μεγάλο ξεκίνημα προς την εκμετάλλευση κοινών πτήσεων μεταξύ συνεργασίας αεροπορικών εταιρειών που όπως αποδείχτηκε μέχρι και σήμερα είναι μείζων ζήτημα της πλειοψηφίας των εταιρειών η μέθοδος ανταλλαγής αεροσκαφών(code share flights) . Είναι μια συμφωνία μάρκετινγκ μεταξύ δυο εταιρειών συμφώνα με την όποια η μια εταιρεία (operating carrier) χρησιμοποιεί δικό της αεροσκάφος για ένα δρομολόγιο της και μια άλλη εταιρεία(marketing carrier) μπορεί να χρησιμοποιεί τον ίδιο κωδικό πτήσης για το ίδιο δρομολόγιο. Με την συμφωνία αυτή η μια εταιρεία αγοράζει θέσεις στο αεροπλάνο της άλλης . Τα χαρακτηριστικά των πτήσεων αυτών είναι η εμφάνιση κοινού κωδικού πτήσης στα συστήματα κρατήσεων και στους πινάκες αεροδρομίων , κοινά γκισέ επιβατών , αμοιβαία αποδοχή των προγραμμάτων προώθησης προϊόντων(FFP). Τα οφέλη αυτής της συμφωνίας αμφότερα όπως επέκταση δικτύου, πολλαπλασιασμός συχνοτήτων, τροφοδοσία onlineκαι offlineκίνησης, οικονομίες κλίμακες και αύξηση μεριδίου αγοράς για τις εταιρείες.

## **2.2.4 ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ - ΜΕΛΩΝ (Σύμβαση του Σικάγου 1944)**

Ελευθερίες του αέρα είναι οι συμφωνίες που καθορίζουν τα δικαιώματα κινήσεως (Traffic rights) των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ των διαφόρων κρατών που εκτελούν δρομολόγια καθώς επίσης και τα τεχνικά δικαιώματα .Η ελευθερία στον αέρα ήταν ένα επίτευγμα στην Σύμβαση του Σικάγου το 1944.

Τα κυριότερα σημεία στην "ελευθερία" είναι ότι κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να επιτρέπει τις υπέρπτησεις από τον εναέριο χώρο του άλλου κράτους μέλους, να δέχεται σε αεροδρόμια του χωρίς άδεια αεροσκάφος άλλου κράτους μέλους όταν δηλώνει κατάσταση ανάγκης, να αποβιβάζει σε άλλο κράτος επιβάτες - φορτίο - ταχυδρομείο και τέλος κάθε κράτος μέλος μπορεί να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο σε άλλο κράτος μέσω τρίτου κράτους μέλους. Στη Σύμβαση του Σικάγο αξίζει να παρατηρήσουμε την καθιέρωση των επιβαλλομένων τελών. Κάθε κράτος μέλος καθορίζει το ύψος των επιβαρύνσεων για την χρήση του εναερίου χώρου του της χρήσης των αεροδρομίων του και των διευκολύνσεων που παρέχει. οι επιβαρύνσεις αυτές ορίστηκαν σε τέλη υπέρπτησης, χρήσης αεροδρομίου, ασφάλειας πτήσεων και αερολιμένα και σημαντικότερο τα τέλη παραμονής στον αερολιμένα. Τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό, στη Σύμβαση αυτή καθορίστηκαν οι αεροπορικές οδοί. Οι αεροπορικές οδοί ορίζονται έτσι ώστε να γίνεται αποτελεσματικότερος και ασφαλέστερος διαχωρισμός των αεροσκαφών οριζόντια και κάθετα έτσι ώστε να αυξάνεται η χωρητικότητα του διεθνούς εναερίου χώρου και εξασφαλίζεται η ασφάλεια των πτήσεων.

## 2.3 ΙΔΡΥΣΗ ΙΑΤΑ/ICAO

Η **Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών** (International Air Transport Association) είναι ένας διεθνής μη κρατικός οργανισμός αερομεταφορέων, με έδρα το Μόντρεαλ του Κεμπέκ, στον Καναδά. Οι τιμές των εισιτηρίων μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών καθορίζονται μέσω της ΙΑΤΑ ώστε να υπάρχει ομοιομορφία στις τιμές των εισιτηρίων στις αεροπορικές εταιρείες, αλλά και ο έλεγχος του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται μεταξύ τους. Οι στόχοι της ΙΑΤΑ είναι :

- Η προώθηση ασφαλούς, προγραμματισμένης και φθηνής αεροπορικής μεταφοράς προς όφελος όλων των λαών του κόσμου, ώστε να συμβάλει στο αεροπορικό εμπόριο και να κατανοήσει και να επιλύσει τα τυχόν προβλήματα που προκαλούνται στο πεδίο αυτό.
- Να προσδώσει όλα τα μέσα που θα συμβάλλουν στην σωστή συνεργασία αερομεταφορέων που σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με τις διεθνείς αερομεταφορές.
- Να συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολίτικης Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, ICAO). Η ΙΑΤΑ παρέχει 3-γράμματους κωδικούς αεροδρομίων και 2-ψήφιους κωδικούς αερομεταφορέων, οι οποίοι χρησιμοποιούνται ευρύτατα σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο ICAO χρησιμοποιεί 4-γράμματους και 3-γράμματους κωδικούς αντίστοιχα πχ.ATHENS-ATH-LGAV,THESSALONIKI-SKG-LGTS,HERAKLION-HER-LGIR. Ο διακανονισμός του χρέους μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών που έχουν υπογράψει με την ΙΑΤΑ πραγματοποιείται μέσω του γραφείου συμψηφισμού(IATA Clearing House), το οποίο άρχισε να λειτουργεί τον Ιανουάριο του 1947. Η ΙΑΤΑ έχει επίσης θεσπίσει για την αεροπορική μεταφορά Επικινδύνων αγαθών (εκρηκτικών, διαβρωτικών, δηλητηρίων κτλ) έναν ευρέως αποδεκτό κανονισμό από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν

τέτοιου είδους αγαθά. Μεταξύ άλλων κανονισμών, έχει θεσπίσει και τον Κανονισμό αεροπορικής μεταφοράς Ζώων, στον οποίο διευκρινίζει τις συνθήκες αεροπορικής μεταφοράς πάσης φύσεως ζώων. Μάλιστα, είναι τόσο λεπτομερής, που διευκρινίζει τις συνθήκες αερισμού, φωτισμού, θερμοκρασίας, τροφής/νερού και ωρών παραμονής στο κλουβί μεταφοράς για κάθε είδος και υποείδος του ζωικού βασιλείου.

**Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας**, πιο γνωστός με τα αγγλικά του αρχικά, **ICAO** (*International Civil Aviation Organization*) είναι ο οργανισμός που ρυθμίζει τις διεθνείς αερομεταφορές. Είναι τμήμα του ΟΗΕ και ιδρύθηκε το 1947 σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 κατά τη συνδιάσκεψη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Ο ICAO αποτελείται από τους εξής φορείς:

- Τη Γενική Συνέλευση, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι από όλες τις χώρες μέλη
- Το Συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τη γενική συνέλευση με τριετή θητεία, αποτελείται από 36 χώρες-μέλη και δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στο έργο του οργανισμού και
- Τη Γραμματεία, επικεφαλής της οποίας είναι ο Γενικός Γραμματέας. Σε αυτήν συμμετέχουν επαγγελματίες από όσο το δυνατόν ευρύτερη γεωγραφική βάση.

Εκτός των παραπάνω υφίστανται επίσης η Αεροναυτική Επιτροπή, η Επιτροπή των Αερομεταφορών και η Νομική Επιτροπή όπου αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη. Ειδικότερα το έργο της τελευταίας είναι η συζήτηση θεμάτων που απασχολούν τα μέλη ή κάποια εξ αυτών, καθώς και η προπαρασκευή σχεδίων διεθνών συμβάσεων τα οποία διανέμονται στα μέλη για εξέταση και αποδοχή. Τα σημαντικότερα καθήκοντα του ICAO είναι τα εξής:

- Προτυποποίηση και ασφάλεια της αεροπλοΐας
- Ρύθμιση του σχετικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου, λόγω τεχνολογικής εξέλιξης ή άλλους λόγους (π.χ. αεροπειρατεία),
- Ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, με κοινά προγράμματα υποστήριξης των μελών για τη χρηματοδότησή τους, καθώς και προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας,
- Η διανομή και διαχείριση των γνωστών κωδικών (κωδικών ICAO) για τα αεροδρόμια, τα αεροσκάφη και τις αεροπορικές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο,
- Προτυποποίηση των ταξιδιωτικών εγγράφων, σε παγκόσμιο ενιαίο τύπο,
- Ορισμός των ανεκτών επιπέδων θορύβου των αεροσκαφών κ.ά.

Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου το Συμβούλιο του Οργανισμού μπορεί επίσης να λειτουργήσει και ως όργανο συνδιαλλαγής ή ως δικαστικό όργανο για επίλυση διαφορών που μπορεί να ενσκήψουν μεταξύ των μελών.

## **2.4 ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΗΣ ΥΔΡΟΓΕΙΟΥ ΣΕ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΑΤΑ**

Οι ναύλοι και οι κανόνες της IATA έχουν αρχειοθετηθεί με βάση την γεωγραφική περιοχή σε παγκόσμιες κατευθύνσεις, αναφέροντας τον σωστό ναύλο και τους κανόνες αυτών για να βρίσκεται σε θέση να προσδιορίζει την ακριβή τοποθεσία των πόλεων και των χωρών. Η διαδικασία κατασκευής ναύλου περιλαμβάνει συγκεκριμένες περιοχές της IATA, του παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου των αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν διεθνείς πτήσεις. Ο Όρος που χρησιμοποιείται για αυτές τις περιοχές είναι «TRAFFIC CONFERENCE (TC)» ή αλλιώς AREA(περιοχή). Κάθε μία από τις περιοχές IATA έχει διαιρεθεί περαιτέρω σε υπό-περιοχή η οποία στο πλαίσιο της IATA μπορεί να έχει διαφορετική έννοια από εκείνη που συνήθως υπονοείται γεωγραφικά([IATA AREAS MAP](#)).

**Η IATA κατανέμει την υδρόγειο στις τρεις ακόλουθες, κύριες-βασικές περιοχές(areas):**

### **AREA 1 / TC1**

Περιλαμβάνει όλη τη Βόρεια και Νότια Αμερικανική ήπειρο και τα νησιά πλησίον αυτής, τη Γροιλανδία, Βερμούδες, τις Δυτικές Ινδίες και τα νησιά της Καραϊβικής θάλασσας, το νησί της Χαβάης(συμπεριλαμβανομένης της Midway και Παλμύρα)

### **AREA 2 / TC2**

Περιλαμβάνει όλη την Ευρώπη και τα νησιά πλησίον αυτής, την Ισλανδία, Αζόρες, το σύνολο της Αφρικής και των νησιών πλησίον αυτής, Νήσος της Αναλήψεως, ότι μέρος της Ασίας που βρίσκεται δυτικά και συμπεριλαμβανομένου του Ιράν.

### **AREA 3 / TC3**

Περιλαμβάνει όλη την Ασία και τα νησιά δίπλα σε αυτή, εκτός από το τμήμα που περιλαμβάνεται στην Περιοχή2, όλα των Ανατολικών Ινδιών, την Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία και τα νησιά πλησίον αυτής, τα νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού, εκτός από εκείνα που περιλαμβάνονται στην περιοχή1.«[www.iata.org](#)»

## **2.5 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

*Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) είναι Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και επικοινωνιών και διοικείται από τον Διοικητή και τους Υποδιοικητές της.*

Αποστολή της είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά. Σκοπός της ΥΠΑ είναι η εξυπηρέτηση και ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και στο εξωτερικό. Μέριμνα για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς. Μέριμνα για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση και λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων, καθώς και την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών. Εκπόνηση και παρακολούθηση της εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών. Έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών και των πληρωμάτων Πολιτικής Αεροπορίας και χορήγηση των σχετικών πτυχίων και αδειών. Ίδρυση και λειτουργία των αερολιμένων της χώρας και διαρκή μέριμνα για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό αυτών. Διαμόρφωση της νομοθεσίας επί των αερομεταφορών. Φροντίδα για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, της ιδιωτικής αεροπορίας και του αεραθλητισμού. Φροντίδα για την εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων σε ανταπόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς αεροσκάφη και επιβατικό κοινό, καθώς και για την εξασφάλιση διοικητικό – οικονομική υποστήριξης των υπηρεσιών της. 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. «[www.hcaa.gr](http://www.hcaa.gr)»

## 2.6 ΣΥΝΘΗΚΗ SCHENGEN

Συμφωνία του Σένγκεν καλείται η συμφωνία που υπεγράφη στις 14 Ιουνίου 1985 στην κωμόπολη Σένγκεν του Λουξεμβούργου ανάμεσα σε πέντε κράτη μέλη των (ΕΚ) (Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία, Λουξεμβούργο και Ολλανδία) και είχε ως στόχο την προοδευτική κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορα, την καθιέρωση της ελεύθερης κυκλοφορίας για όλα τα πρόσωπα, υπηκόους των κρατών που υπέγραψαν τη Συμφωνία, καθώς και την αστυνομική και δικαστική συνεργασία. Περαιτέρω, στις 19 Ιουνίου 1990 υπεγράφη εκ νέου στο Σένγκεν η *Σύμβαση Εφαρμογής της Συμφωνίας του Σένγκεν*, που συμπλήρωνε και εξειδίκευε την αρχική Συμφωνία. Η σύμβαση οριοθετεί με λεπτομέρεια την θέσπιση κανόνων για την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα και την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων στον γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε. (INTRA SCHENGEN), καθώς και τους κανόνες διέλευσης των εξωτερικών συνόρων (EXTRA CHENGEN). Δεδομένου ότι τα αεροδρόμια θεωρούνται κατά παρέκκλιση από τον ορισμό των εσωτερικών συνόρων, εξωτερικά σύνορα όταν πρόκειται για πτήσεις εξωτερικού η συνθήκη είναι ο άξονας συνεργασίας ανάμεσα στα κράτη – μέλη για την διαφύλαξη των εξωτερικών συνόρων της Ε.Ε. αλλά και για την μείωση έως εξάλειψη των διατυπώσεων κατά τις εσωτερικές μετακινήσεις. Το καθεστώς αυτό διαφοροποιείται μόνο όταν το επιβάλλει η δημόσια τάξη ή

η εθνική ασφάλεια για μία ορισμένη χρονική περίοδο ενός κράτους- μέλους το οποίο όμως υποχρεούται να πληροφορεί το ταχύτερο δυνατό τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Σε άλλα άρθρα η σύμβαση αναφέρεται σε επιμέρους θέματα όπως , η θέσπιση μίας ομοιόμορφης θεώρησης όταν πρόκειται για υπηκόους τρίτων χωρών, οι όροι κυκλοφορίας των αλλοδαπών, χαρακτηρισμός προσώπων ως ανεπιθύμητων, εξέταση των αιτήσεων παροχής ασύλου, αστυνομικής συνεργασίας, ναρκωτικά, πυροβόλα όπλα και πυρομαχικά, μεταφοράς και κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Οι κανόνες που υιοθετηθήκαν από τα κράτη στο πλαίσιο συνεργασίας της [Συνθήκης SCHENGEN](#) περιλαμβάνουν :

- άρση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα.
- κανόνες που εφαρμόζονται σε άτομα που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών.
- κανόνες σχετικά με τους όρους εισόδου και θεώρησης διαβατηρίου για σύντομες διαμονές.
- άμεση συνεργασία με τις αστυνομικές και δικαστικές αρχές.«[www.eeeke.gr](http://www.eeeke.gr)»

## 2.7 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας είναι ο αρμόδιος Εθνικός Φορέας Εφαρμογής για τους πιο κάτω Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς:

- Τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.
- Τον Κανονισμό (ΕΚ)1107/2006σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.
- Τον Κανονισμό (ΕΚ) 2111/2005για τη σύσταση Κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.«**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**»

## 2.7.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ)261/2004

### A. ΑΡΝΗΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

- Αφορά την περίπτωση στην οποία ο αερομεταφορέας θα προχωρήσει σε άρνηση επιβίβασης επιβατών στην πτήση. Πρώτα, αναζητά εθελοντές, με αντάλλαγμα κάποιο όφελος.
- Ο εθελοντής δικαιούται φροντίδα: Γεύματα και ροφήματα (ανάλογα του χρόνου αναμονής), διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο (όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή του επιβάτη επί μια ή περισσότερες νύκτες), μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος, τη δυνατότητα δωρεάν πραγματοποίησης δύο τηλεφωνημάτων ή τέλεξ ή φαξ ή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Εάν δεν παρουσιαστούν αρκετοί εθελοντές, ο αερομεταφορέας μπορεί να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση τους, παρά τη θέληση τους.
- Ο επιβάτης δικαιούται φροντίδα και την επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου του εντός 7 ημερών για το κομμάτι που δεν χρησιμοποίησε ή πτήση επιστροφής προς το αρχικό σημείο αναχώρησης ή μεταφορά στον τελικό προορισμό.
- Ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση μεταξύ €125 και €600.
- Εξαίρεση: Εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για να μην επιτραπεί στον επιβάτη η επιβίβαση, πχ. Λόγοι υγείας, ασφάλειας, έλλειψη επαρκών αεροπορικών εγγράφων, άφιξη του επιβάτη στο check-in το λιγότερο 45 λεπτά από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της πτήσης.

### B. ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΤΗΣΗΣ

- Όταν η προγραμματισμένη πτήση έχει καθυστέρηση πέραν των δύο ωρών, τηρουμένων των περιστάσεων, ο επιβάτης δικαιούται φροντίδα
- Γεύματα και ροφήματα (ανάλογα του χρόνου αναμονής), διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο (όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή του επιβάτη επί μια ή περισσότερες νύκτες), μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος, τη δυνατότητα δωρεάν πραγματοποίησης δύο τηλεφωνημάτων ή τέλεξ ή φαξ ή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Όταν η καθυστέρηση διαρκεί τουλάχιστον πέντε ώρες, ο επιβάτης δικαιούται επιστροφή

της αξίας του εισιτηρίου εντός 7 ημερών (εφόσον έχει ακυρώσει την κράτηση του) για το κομμάτι που δεν χρησιμοποίησε ή πτήση επιστροφής προς το αρχικό σημείο αναχώρησης ή μεταφορά στο τελικό προορισμό.

- Ο επιβάτης μπορεί να δικαιούται αποζημίωση μεταξύ €125 και €600 ανάλογα με την χιλιομετρική απόσταση του δρομολογίου του.

## **Γ. ΜΑΤΑΙΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ**

- Τηρουμένων των περιστάσεων, σε περιπτώσεις ματαίωσης της πτήσης ο επιβάτης δικαιούται φροντίδα

- Γεύματα και ροφήματα (ανάλογα του χρόνου αναμονής), διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο (όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή του επιβάτη επί μία ή περισσότερες νύκτες), μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος, δυνατότητα δωρεάν πραγματοποίησης δύο τηλεφωνημάτων ή τέλεξ ή φαξ ή μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

- Ο επιβάτης δικαιούται επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου εντός 7 ημερών για το κομμάτι που δεν χρησιμοποίησε ή πτήση επιστροφής προς το αρχικό σημείο αναχώρησης ή μεταφορά στον τελικό προορισμό.

- Ο επιβάτης μπορεί να δικαιούται αποζημίωση μεταξύ €125 και €600, εκτός εάν έχει ενημερωθεί για τη ματαίωση εγκαίρως βάσει του άρθρου 5 (μέχρι δύο εβδομάδες προηγουμένως) ή εάν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις.

### **2.7.2 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 1107/2006**

- Δεν επιτρέπεται να αρνηθεί ο αερομεταφορέας σε επιβάτη, την κράτηση θέσης σε πτήση για λόγους μειωμένης κινητικότητας ή αναπηρίας.

- Στον αερολιμένα, ο επιβάτης πρέπει να έχει κράτηση, και έγκυρα ταξιδιωτικά έγγραφα και να βρίσκεται στο check-in counter εγκαίρως.

- Στο άτομο με μειωμένη κινητικότητα μπορεί να αρνηθεί η κράτηση θέσης ή η επιβίβαση μόνο για λόγους ασφάλειας.

- Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δικαιούνται φροντίδα στους αερολιμένες και στο



αεροσκάφος και είναι προτιμότερο ο αερομεταφορέας να ενημερωθεί για την ανάγκη αυτής της φροντίδας τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης. Ο Κανονισμός 1107/2006 προνοεί ότι η φροντίδα αυτή θα προσφέρεται από το διαχειριστή του αερολιμένα στον αερολιμένα και από τον αερομεταφορέα πάνω στο αεροσκάφος.

- Σε περίπτωση άρνησης κράτησης ή επιβίβασης είτε του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα είτε του συνοδού-φροντιστή του, ο αερομεταφορέας υποχρεούται εντός πέντε ημερών να ενημερώσει γραπτώς τον επιβάτη για τους λόγους που έγινε αυτό.

### **2.7.3 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 2111/2005**

Αφορά το δικαίωμα πληροφόρησης των επιβατών για την ταυτότητα του αερομεταφορέα. Η Ε.Ε έχει υιοθετήσει τον κανονισμό αυτό ο οποίος εξασφαλίζει το δικαίωμα πληροφόρησης των επιβατών για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα της πτήσης για την οποία έχει δημιουργήσει κράτηση ο επιβάτης. «[www.hcaa.gr](http://www.hcaa.gr)»

### **2.7.4 ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Σύμφωνα με απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακόμη και αν είστε άτομο με μειωμένη κινητικότητα, έχετε το δικαίωμα να ταξιδεύετε με το αεροπλάνο, όπως κάθε άλλος.

Δικαιούστε επίσης δωρεάν βοήθεια κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από το αεροπλάνο, κατά τη διάρκεια της πτήσης, καθώς και στο αεροδρόμιο πριν και μετά την πτήση.

Για να έχετε την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση, θα πρέπει να επικοινωνείτε με την αεροπορική εταιρεία, το πρακτορείο έκδοσης εισιτηρίων ή το ταξιδιωτικό γραφείο τουλάχιστον 48 ώρες πριν από το ταξίδι σας και να εξηγήσετε τι είδους βοήθεια χρειάζεστε.

Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να σας αρνηθεί την επιβίβαση για λόγους μειωμένης κινητικότητας, εκτός αν το αεροσκάφος είναι πολύ μικρό ή αν συντρέχουν λόγοι ασφάλειας.

Αντίθετα, ο αερομεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος κατά τη διάρκεια της πτήσης να σας παρέχει βοήθεια για να λάβετε το γεύμα σας ή τα φάρμακά σας. Αν αυτό είναι αναγκαίο, π.χ. κατά τη διάρκεια πολύωρων πτήσεων, ο αερομεταφορέας μπορεί να σας ζητήσει να συνοδεύεστε από άλλο άτομο.

Αν αντιμετωπίζετε πρόβλημα να λάβετε βοήθεια στο ταξίδι σας, θα πρέπει να επικοινωνήσετε με τους αρμοδίους του αεροδρομίου ή της αεροπορικής σας

εταιρείας. «[http://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/reduced-mobility/index\\_el.htm](http://europa.eu/youreurope/citizens/travel/passenger-rights/reduced-mobility/index_el.htm)»

## 2.7.5 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΝΗΛΙΚΩΝ

Σύμφωνα με τον κανονισμό των αεροπορικών εταιρειών τα βρέφη έως 2 ετών δεν κρατούν θέση στο αεροπλάνο (κάθονται στην αγκαλιά των γονέων) και πληρώνουν μόνο την ασφάλεια (του εισιτηρίου), ενώ τα παιδιά 2-12 ετών έχουν κανονική θέση στο αεροπλάνο και από τα 6 και μετά πληρώνουν κανονικό εισιτήριο.

Εάν επιθυμείτε να ταξιδέψετε με περισσότερα από ένα βρέφη, μπορείτε να αγοράσετε ένα επιπλέον εισιτήριο, αλλά μόνον εάν το βρέφος κάθεται σε ειδικό παιδικό κάθισμα, εγκεκριμένο από την Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας.

Μπορείτε να αγοράσετε αυτό το κάθισμα ή να σας το παρέχει η αεροπορική εταιρεία ωστόσο, εάν δεν διαθέτετε το δικό σας, δεν παρέχεται καμία εγγύηση διαθεσιμότητας. Εάν πρόκειται να ταξιδέψετε μόνοι σας με πολλά βρέφη, σας συνιστούμε να επικοινωνήσετε απευθείας με την αεροπορική εταιρεία

Ακόμη και τα βρέφη (νεογέννητα) μέχρι 3 χρονών χρειάζονται αυτοτελές διαβατήριο, αφού προηγουμένως περαιωθεί η εγγραφή τους στον οικείο Δήμο και εφοδιαστούν με πιστοποιητικό εγγραφής. ( Πιστοποιητικό εγγραφής στα δημοτολόγια, τελευταίου εξαμήνου, στο οποίο επικολλάται μία έγχρωμη φωτογραφία με βεβαίωση ταυτοπροσωπίας από την Αρχή ( Το ίδιο ισχύει και για ανήλικους άνω των 13 χρονών.)

Ανήλικοι 13 χρονών και άνω υπογράφουν την αίτηση, μαζί με τους γονείς ή κηδεμόνες καθώς και την σχετική υπεύθυνη δήλωση.

Ανήλικοι κάτω των 13 χρονών, δεν υπογράφουν οι ίδιοι, παρά μόνο οι ασκούντες την γονική εξουσία γονείς ή κηδεμόνες. Απαιτείται όμως η αυτοπρόσωπη παρουσία τους καθώς και του ενός τουλάχιστον γονέα με έγγραφη συναίνεση του άλλου γονέα, με θεωρημένο το ιδιόχειρο της υπογραφής του από οποιαδήποτε Διοικητική Αρχή. «[www.paidorama.com](http://www.paidorama.com)»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Ο τρόπος που ταξιδεύουμε αλλάζει ραγδαία με τεχνολογικές καινοτομίες. Τα δεδομένα στα αεροπορικά ταξίδια, αλλάζουν συνεχώς και οι νέες τεχνολογίες αποδεικνύονται ιδιαίτερα σημαντικές για τη διευκόλυνση των επιβατών. Εκατομμύρια δολάρια δαπανούνται κάθε χρόνο από τις αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό την ερευνά και την εξέλιξη της βιομηχανίας στο χώρο αυτό. Οι πτήσεις στον 20ο αιώνα θεωρούνταν ένα ακριβό μέσω μεταφοράς και γινόταν χρήση του αεροπλάνου μόνο σε περιπτώσεις εξαιρετικές. κατά τον προηγούμενο αιώνα, οι αεροπορικές εταιρείες αλλά και οι επιβάτες είχαν δεδομένο ότι το αεροπορικό ταξίδι αποτελούνταν από το εισιτήριο, την αναχώρηση την πτήση και τέλος την άφιξη στον προορισμό. Θεωρούσαν τα αεροπλάνα μια ιπταμένη μηχανή που ήταν απλώς άλλο ένα μέσο μεταφοράς. Η εξέλιξη της τεχνολογίας και των εφαρμογών σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι ο κρίκος που σύνδεσε άμεσα τον επιβάτη με την αεροπορική εταιρεία και σαν αποτέλεσμα δημιουργήθηκε η έννοια του ταξιδιού και της ταξιδιωτικής εμπειρίας. Είναι προφανές ότι οι αεροπορικές εταιρείες ευθυγραμμίζονται ολοένα και περισσότερο με τις απαιτήσεις των καταναλωτών. Οι εταιρείες έχουν καταφέρει να προωθήσουν ένα νέο τρόπο σκέψης και αντίληψης του επιβατικού κοινού στον τομέα των ταξιδιών σε σχέση με τον προηγούμενο αιώνα. Οι αεροπορικές εταιρείες αποδεικνύουν, ότι πλέον η εξοικονόμηση χρόνου του επιβάτη, η προηγμένη λειτουργικότητα, τα νέα υπερσύγχρονα αεροσκάφη, η άνετη και ποιοτική εμπειρία από την αρχή της πτήσης μέχρι το τέλος, είναι βασικές λειτουργίες και είναι αναπόσπαστο μέρος των υπηρεσιών τους. Η αναδυόμενη εξέλιξη της τεχνολογίας στην αεροπορική βιομηχανία μέσα σε λίγα μόλις χρόνια, μας κάνει να αναρωτιόμαστε αν οι εφαρμογές στον χώρο αυτό έχουν φτάσει στο ζενίθ και απλά διαφοροποιούνται σε καλύτερο επίπεδο ή βρίσκονται ακόμα σε νηπιακό στάδιο και ο επόμενος αιώνας θα μας οδηγήσει σε νέες ταξιδιωτικές υπηρεσίες σε ένα κόσμο ψηφιακού εμπορίου.

#### 3.1 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ (E-TICKET)

Οι αεροπορικοί τίτλοι μεταφοράς αποτελούνταν από χάρτινα εισιτήρια ([paper tickets](#)) όπου αναγραφόταν αναλυτικά η τιμή του ναύλου, οι φόροι και τα στοιχεία του δρομολογίου. Η προσκόμιση του χάρτινου εισιτηρίου ήταν απαραίτητη κατά την άφιξη του επιβάτη στο

αεροδρόμιο. Η IATA κατάφερε να αλλάξει τον τρόπο έκδοσης χάρτινων εισιτηρίων με καταλυτική ημερομηνία την 1 Ιουνίου του 2008 και έθεσε σε λειτουργία την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου (E-TKT). Τα τελευταία χρόνια, το ηλεκτρονικό εισιτήριο (e-ticket) είναι ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της ηλεκτρονικής αγοράς εισιτηρίου για τους ταξιδιώτες. Σχεδόν κάθε ηλεκτρονική κράτηση αεροπορικού εισιτηρίου οδηγεί σε ένα E-ticket. Πρόκειται για μια πολύ απλή ιδέα: αντί να εκδίδονται και να αποστέλλονται ταχυδρομικά τα εισιτήρια, ο ταξιδιώτης λαμβάνει έναν κωδικό επιβεβαίωσης της κράτησης που εγγυάται τη θέση του στο αεροπλάνο που θα εκτελέσει την πτήση μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Μαζί με τον κωδικό κράτησης, ο ταξιδιώτης λαμβάνει στοιχεία μέσω SMS, MMS και E-MAIL όπως η τιμή, τα στοιχεία της πτήσης και άλλες λεπτομέρειες εφόσον υπάρχουν. Το [e-Ticket](#) είναι μια επιλογή έκδοσης εισιτηρίων που περιορίζει την ανάγκη για εισιτήριο σε υλική μορφή. Αντιθέτως, τα στοιχεία της κράτησής αποθηκεύονται με ασφάλεια στο σύστημα της αεροπορικής εταιρείας, οπότε δεν τίθεται θέμα σφάλματος ή απώλειας του εισιτηρίου. Επιπλέον, τα στοιχεία του ταξιδιού σας μπορούν εύκολα να αλλάξουν ανά πάσα στιγμή μέσω τηλεφώνου, χωρίς να χρειάζεται να προσκομίσετε ένα χάρτινο εισιτήριο ή να επισκεφτείτε ένα εκδοτήριο εισιτηρίων. Αν κάνετε ηλεκτρονική κράτηση στις περισσότερες χώρες, δεν είναι απαραίτητο να επισκεφτείτε ένα τοπικό γραφείο για να παραλάβετε το εισιτήριό σας, ούτε να περιμένετε να σας παραδοθεί. Το μόνο που χρειάζεται είναι να εκτυπώσετε την απόδειξη κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ηλεκτρονικής κράτησης.

### 3.2 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΡΤΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ (WEBCHECKIN)

Η υπηρεσία [web check in](#) αντικατέστησε την διαδικασία έλεγχου εισιτηρίων στα γκισέ (check-in counter) των αεροδρομίων. Πλέον το επιβατικό κοινό κατέχοντας ηλεκτρονικό εισιτήριο, μπορεί εύκολα να εκτυπώσει την κάρτα επιβίβασης από την ηλεκτρονική σελίδα της αεροπορικής εταιρείας σε μορφή E-mail και SMS, κερδίζοντας έτσι πολύτιμο χρόνο.

### 3.3 MOBILE CHECK-IN

Μια εικόνα δισδιάστατου γραμμωτού κώδικα (2D barcode) που εφαρμόζεται αποκλειστικά σε smart phone κινητά τηλέφωνα. Είναι άλλη μια μορφή ηλεκτρονικής κάρτας επιβίβασης που αποστέλλεται στο κινητό τηλέφωνο του επιβάτη και καταργεί οποιαδήποτε μορφή χάρτινης κάρτας επιβίβασης. Με την εφαρμογή αυτή το επιβατικό κοινό κερδίζει ακόμα περισσότερο χρόνο, εφόσον το μόνο που χρειάζεται κατά την έξοδο επιβίβασης να έχει την

εικόνα του 2D barcode στην οθόνη του κινητού τηλεφώνου και να σκαναριστεί στις ειδικές οθόνες των αεροδρομίων. «[www.aegeanair.com](http://www.aegeanair.com)»

### **3.4 ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΥΡΜΑΤΗΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ (BOARDCONNECT )**

Το Board Connect είναι ένα καινοτόμο σύστημα διασκέδασης, με τη χρήση του οποίου είναι εφικτή η ασύρματη μετάδοση εντός της καμπίνας του αεροσκάφους ποικίλου ψηφιακού περιεχομένου, σχεδόν σε κάθε φορητή ή εγκατεστημένη –όπως οι οθόνες στην πλάτες των καθισμάτων- συσκευή. Το σύστημα αποτελείται από έναν Windows server και μια σειρά σημείων ασύρματης πρόσβασης (accesspoints), τα οποία είναι εγκατεστημένα κατά μήκος της καμπίνας. Οι επιβάτες μπορούν και έχουν πρόσβαση σε ψηφιακό περιεχόμενο –όπως ταινίες, μουσική, βιβλία- και εφαρμογές στις ατομικές τους οθόνες ή απευθείας στις προσωπικές τους φορητές συσκευές, όπως κάποιο smartphone, tablet ή φορητός υπολογιστής. «[www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)»

### **3.5 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΕΤΙΚΕΤΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ (RFID)**

Οι ετικέτες RFID (radio-frequency identification) είναι ένα σύστημα υψηλής τεχνολογίας και αποτελείται από μια ετικέτα chip αναγνώρισης ραδιοσυχνοτήτων όπου εφαρμόζεται σε κάθε αποσκευή. Το chip RFID εκπέμπει ένα μοναδικό σήμα, παρόμοια με έναν ραδιοπομπό με σκοπό να σαρώνεται πιο εύκολα και γρήγορα από ό, τι οι ετικέτες με barcodes, βοηθώντας τα πληρώματα να βρίσκουν τις σωστές αποσκευές και να μην τις χάνουν. «[www.emirates.com](http://www.emirates.com)»

### **3.6 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ GDS (GLOBALDISTRIBUTIONSYSTEMS)**

Τα συστήματα GDS (Global Distribution Systems) είναι ένα από τα σημαντικότερα κανάλια επικοινωνίας, που δίνουν τη δυνατότητα στις Αεροπορικές Εταιρείες να έχουν απευθείας σύνδεση με τα τουριστικά γραφεία. Έτσι, δεν χρειάζεται ο τουριστικός πράκτορας να καλεί το κέντρο κρατήσεων της εκάστοτε αεροπορική εταιρεία όπως γινόταν την δεκαετία του 1980 κάθε φορά που θέλει να κάνει μία κράτηση. Όλοι οι βασικοί προμηθευτές τουριστικού προϊόντος έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε ένα από τα συστήματα κρατήσεων των αεροπορικών εταιριών, έτσι ώστε να συγκρίνουν τιμές και να «κλείνουν» αεροπορικά

εισιτήρια, ξενοδοχεία και ενοικιάσεις αυτοκινήτων. Κατά την είσοδο του τουριστικού πράκτορα στη βάση πληροφοριών του συστήματος του έχει τη δυνατότητα να κάνει την κράτησή του.

Τα 4 βασικά συστήματα GDS στην Ευρώπη είναι το Amadeus, το Galileo, το Sabre και το Worldspan.

Οι αεροπορικές εταιρείες εισάγουν πληροφορίες που έχουν σχέση με το στόλο της, τα δρομολόγια, τις τιμές, τους όρους και την κατηγορία των ναύλων, πληροφορίες για τα προγράμματα τακτικών επιβατών, τα γεύματα της πτήσης, το in flight entertainment κλπ. Οποιοσδήποτε τροποποιήσεις στις παραπάνω πληροφορίες γίνονται online από τις εταιρείες. Έτσι, ο πράκτορας είναι βέβαιος ότι τα στοιχεία που βλέπει είναι πάντα επίκαιρα και έγκυρα.

**Η πληροφόρηση σχετικά με τις κρατήσεις θέσεων που εμφανίζεται σε μία GDS οθόνη είναι η εξής:**

- Διαθεσιμότητα πτήσεων
- Σταθμοί και πόλεις
- Κωδικοί και κατηγορίες ναύλων (sippcodes)
- Εμφάνιση πτήσεων κοινού κωδικού και τις συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρείες.

**Δυνατότητες δραστηριοτήτων marketing μέσω των GDS:**

Η αεροπορική εταιρεία μπορεί να συνδεθεί με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε όταν γίνονται κρατήσεις για συγκεκριμένες πτήσεις, να εμφανίζονται οι προσφορές αλλά και η δυνατότητα επιλογής ξενοδοχείου ή ενοικίασης αυτοκινήτου επιλέγοντας συγκεκριμένες πτήσεις. Οποιοσδήποτε τιμές/εκπτώσεις/προσφορές συμφωνούνται με συγκεκριμένους πράκτορες, δεν εμφανίζονται παρά μόνο όταν ο πράκτορας εισάγει τον ειδικό κωδικό του (IATA) στο σύστημα.

**Ανταγωνιστικά Πλεονεκτήματα:**

- Οι τουριστικοί πράκτορες μπορούν να δίνουν οποιαδήποτε πληροφορία στους πελάτες τους άμεσα.
- Οι τουριστικοί πράκτορες έχουν εμπιστοσύνη στα GDS συστήματα διότι όσα στοιχεία περιέχουν είναι ενημερωμένα σε πραγματικό χρόνο.
- Η σύνδεση μεταξύ του πράκτορα και των αεροπορικών εταιρειών «κλειδώνεται» έως ότου ληφθεί επιβεβαίωση. «[www.avis.gr](http://www.avis.gr)»

### **3.7 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ONLINE**

Είναι μια υπηρεσία online στην ηλεκτρονική διεύθυνση της αεροπορικής εταιρείας όπου ο επιβάτης μπορεί να διαχειριστεί την κράτηση του πραγματοποιώντας οποιαδήποτε αλλαγή επιθυμεί. Είναι μια ευέλικτη υπηρεσία για το επιβατικό κοινό διότι μπορεί να γλυτώσει πολύτιμο χρόνο για οποιαδήποτε αλλαγή της πτήσης του μέσα από τον προσωπικό του χώρο, χωρίς να χρειάζεται να μεταφερθεί στην εταιρεία ή σε κάποιο ταξιδιωτικό γραφείο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι αερομεταφορές αποτελούν κρίσιμο παραγωγικό συντελεστή στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία καθώς εξασφαλίζουν την διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών, περιλαμβάνει την εναέρια μεταφορά. Αυτή η μορφή μεταφοράς έχει αναπτυχθεί πολύ από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά, όταν ένα πλεόνασμα αεροσκαφών διατέθηκε για αστική χρήση. Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει άμεση επιρροή στο κόστος των προϊόντων τουρισμού και στην επιλογή του προορισμού. Ο διεθνής τουρισμός έχει επεκταθεί ώστε η διανομή των τουριστών να επηρεάζεται από την παροχή διαθέσιμης πτήσης. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ένας βασικός τομέας όχι μόνο της βιομηχανίας τουρισμού, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η μεταφορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης και στην περίπτωση της Ελλάδας η σχέση του τουρισμού και της μεταφορικής υποδομής στην Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σχέση αλληλεξάρτησης.

Το θέμα των αερομεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την πορεία του τουρισμού που αποτελεί τον βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αερομεταφορών, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και η επίδραση των νέων τεχνολογιών δημιουργούν νέα δεδομένα στην βιομηχανία των αερομεταφορών. «[www.istologos.gr](http://www.istologos.gr)»

#### 4.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της ,κάνουν τις αερομεταφορές να κατέχουν εξέχουσα θέση στο σύστημα μεταφορών της χώρας.

Η Ελλάδα βρίσκεται στη ΝΑ άκρη της Ευρώπης και καταλαμβάνει το νότιο τμήμα της Βαλκανικής Χερσονήσου. Είναι χώρα βαλκανική και εισχωρεί βαθιά στα νερά της Μεσογείου. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι, ανάμεσα στην Ανατολή και Δύση. Στην Ελλάδα οι αερομεταφορές με βάση την γεωγραφική θέση της χώρας μας αλλά και το έντονο ανάγλυφο



της, διαδραματίζουν ένα ιδιαίτερο ρόλο. Η γεωγραφική ιδιομορφία της χώρα μας, με την τεράστια ακτογραμμή και το μεγάλο νησιωτικό σύμπλεγμα, αναδεικνύει τις μεταφορές ως ζωτικό παράγοντα και βασικό συντελεστή για την περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Η ποιότητα, το σύστημα διανομής, καθώς και το κόστος των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζουν την διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος και στην χώρα μας. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν Μεγάλη σημασία για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, συνδέοντας πολλές πόλεις του κόσμου και προσφέροντας την μεταφορά αεροπορικών φορτίων και αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα. Οι αερομεταφορές είναι ένας βασικός παράγοντας του τουρισμού στην Ελλάδα, αφού περίπου το 70% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα αεροπορικώς για να ανακαλύψουν την πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, την καταγάλανη θάλασσα και τα πράσινα βουνά σε συνδυασμό με τη γοητεία της εξωτικής φύσης.

## 4.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ο τουρισμός στις μέρες μας αποτελεί μια κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα για την Ελλάδα αλλά και για πολλές χώρες. Ο ρόλος του για την οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω στο μέλλον, καθόσον ο ελεύθερος χρόνος, οι διακοπές, η αναψυχή κερδίζουν μια κεντρική θέση στις σύγχρονες κοινωνίες. Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες ο τουρισμός έχει αποδείξει καθαρά ότι έχει τη δυνατότητα να δημιουργεί πλούτο και οικονομική άνθηση για ολόκληρες περιφέρειες και προορισμούς, θέσεις εργασίας και ευημερία για τους κατοίκους τους. Περιοχές και τόποι στηρίζονται ή προσβλέπουν σ' αυτόν για το μέλλον τους. Η κυριότερη πρόκληση για την τουριστική οικονομία και τους προορισμούς είναι η διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας -με δεδομένη την περαιτέρω ανάπτυξη της κατά τα επόμενα χρόνια- έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπερβαίνει τα όρια των διαθέσιμων πόρων, καθώς και τις δυνατότητες αναπαραγωγής των εν λόγω πόρων. Καθώς ο τουρισμός στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική,

πολιτιστική και κοινωνική ποιότητα, - εάν δεν υπάρχει η δέουσα διαχείριση - κινδυνεύει να επιδεινώσει ή ακόμα και να καταναλώνει τη δική του βάση πόρων παραγωγής εσόδων, και επομένως να καταστεί οικονομικά και κοινωνικά μη βιώσιμος. Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού σήμερα συνδέεται περισσότερο με την ανάπτυξη της ποιότητας παρά της ποσότητας.

Για όλο τον κόσμο, ο τουρισμός αποτελεί μία σημαντική ευκαιρία και εναλλακτική δυνατότητα για τις περιοχές σε οικονομική καθυστέρηση ή παρακμή. Μπορεί να αποτελέσει μία πηγή οικονομικής δραστηριότητας με τεράστιο δυναμικό κοινωνικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης καθώς και απασχόλησης. Με τη μετατροπή της οικονομικής βάσης μπορεί να καθιερωθεί ένα νέο παραγωγικό σύστημα, με περισσότερο μέλλον και «ποιότητα» ζωής. Σε ολόκληρη την Ευρώπη, βρίσκονται σε εξέλιξη διάφορα σχέδια τουριστικής ανάπτυξης

ολόκληρων περιοχών με αλλαγή ακολουθούμενης στρατηγικής, προσανατολισμού και προτύπου περιοχής. Η κεντρική επιλογή τους -παρατηρεί κανείς- σ' όλους, είναι ένας ποιοτικός τουρισμός που ενσωματώνει και βασίζεται στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Ο ανταγωνισμός σ' αυτό το επίπεδο μεταξύ των διάφορων περιοχών στην Ευρώπη θα ενταθεί στο μέλλον αφού νέοι ποιοτικοί και δυναμικοί προορισμοί θα προστίθενται διαρκώς.

Μελέτες εκτιμούν ότι 200.000 θέσεις εργασίας υποστηρίζονται από τις δαπάνες των ξένων επισκεπτών που ταξιδεύουν στην Ελλάδα αεροπορικά. Λόγο της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μεγάλη σημασία για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, συνδέοντας πολλές πόλεις του κόσμου και προσφέροντας την μεταφορά αεροπορικών φορτίων. Οι αερομεταφορές είναι ο βασικότερος παράγοντας του τουρισμού στην Ελλάδα, αφού περίπου το 70% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα αεροπορικά.

Έχουμε μια ώριμη εξαγωγική βιομηχανία που παράγει εισόδημα παρά την κρίση: τον Τουρισμό. Έχουμε ήδη πληρώσει όλες τις βασικές υποδομές: αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμους, ξενοδοχεία, μαγαζιά και μουσεία. Ακόμη κι αν αυτές οι υποδομές δεν είναι όσο καλές θα θέλαμε, εξυπηρετούν 9 εκ. αφίξεις μέσα σε τρεις μόλις μήνες. Όλον τον υπόλοιπο χρόνο δεν εξυπηρετούν ούτε 8 εκ.

Υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης χωρίς να απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις και δραστική αναδιοργάνωση του παραγωγικού ιστού, όπως στην υπόλοιπη οικονομία.

Υπάρχουν τρεις βασικές και σχετικά εύκολες πολιτικές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας:

- Η πολιτική χορήγησης βίζα
- Η πολιτική αερομεταφορών
- Η πολιτική θαλάσσιου τουρισμού

Αν λύσουμε τα χέρια της τουριστικής βιομηχανίας στους τρεις αυτούς τομείς, τότε θα εισπράξουμε επιπλέον τουλάχιστον 5 δισ. ευρώ (σχεδόν 3% του ΑΕΠ) την επόμενη χρονιά που θα εφαρμοστούν. Με μιάς θα ανακοπεί η ύφεση.

### **Πολιτική χορήγησης βίζα :**

Σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ, η σημερινή διαδικασία χορήγησης βίζα στερεί στην Ελλάδα ως και 2,7% του ΑΕΠ, καθώς και 80-100χιλ θέσεις εργασίας. Για τις χώρες που καταργήθηκε η απαίτηση βίζας, η αύξηση του τουριστικού ρεύματος ήταν θεαματική. Ξέρατε πως οι αφίξεις από την «ΠΓΔΜ» είναι πλέον τρίτες σε πλήθος, πίσω από Γερμανία και Αγγλία, και πάνω από Ιταλία και Γαλλία;

Και δε μιλάμε για εργαζόμενους, παρά μόνο για τουρίστες. Και τα νούμερα αυξάνονται αν θεσμοθετηθεί και η χορήγηση βίζας μακράς διάρκειας ή και άδειας παραμονής σε όσους αγοράζουν σπίτια άνω των 300.000 ευρώ. Έχουμε ήδη 180 χιλιάδες αδιάθετα ακίνητα: αν το 5% πουληθεί σε τέτοια τιμή, προστίθενται άλλα 2,7δισ. ευρώ.

### **Πολιτική αερομεταφορών :**

Η δεύτερη πολιτική επέμβαση που πρέπει να εφαρμόσουμε άμεσα αφορά στο 70% του Τουρισμού που φτάνει στη χώρα μας από αέρος. Είναι προφανές πως χωρίς αερομεταφορές δεν υφίσταται τουριστική βιομηχανία. Το μόνο μέσο άμεσης αποτελεσματικότητας για τη ραγδαία αύξηση της ζήτησης είναι η μείωση του κόστους των εισιτηρίων, και ειδικά για τους 9 μήνες εκτός υψηλής περιόδου, με έμφαση στα περιφερειακά αεροδρόμια. Ο πιο αποδοτικός κι εφαρμόσιμος τρόπος είναι η μείωση των φόρων, οι οποίοι αποτελούν πάνω από το 50% του κόστους των εισιτηρίων. Οι αεροπορικές εταιρείες δε φέρνουν μόνο ανθρώπους αλλά και τα χρήματα στις τσέπες τους, που τα ξοδεύουν όλα εδώ. Με βάση τη μέση δαπάνη ανά επισκέπτη (639 ευρώ) και πετυχαίνοντας 20% αύξηση στις αεροπορικές αφίξεις με μείωση φόρων 35%, η οικονομία θα είχε επιπλέον 1,5δισ€ άμεσα έσοδα (χωρίς να υπολογίζουμε το όφελος στο εμπόριο και την παραγωγή) ενώ το Δημόσιο θα αντιστάθμιζε πλήρως τα φορολογικά έσοδα.

### **Πολιτική Θαλάσσιου τουρισμού :**

Η τρίτη πολιτική άμεσης ανταπόδοσης για τη ραγδαία αύξηση των εσόδων από τον Τουρισμό είναι η άμεση άρση οποιουδήποτε καμποτάζ στο θαλάσσιο τουρισμό. Δε θέλουμε να διώχνουμε κανένα μα κανένα πλοίο, όσο μικρό ή μεγάλο κι αν είναι, ό,τι σημαία και να έχει. Τα πλοία είναι απλώς ένα μέσον: τους ανθρώπους θέλουμε να φέρουμε. Θέλουμε να γεμίσουν τα Ελληνικά νησιά και τα παράλια μας, τα λιμάνια και οι μαρίνες, από τουριστικά σκάφη αναψυχής, ποστάλια και κρουαζιερόπλοια.

Ο ανταγωνισμός για τις θέσεις ελλιμενισμού θα δώσει ανάπτυξη στις περιφερειακές μαρίνες, και σε συνδυασμό με φθηνές πτήσεις σε ακριτικούς προορισμούς θα φέρει τους επιβάτες από τον Άραξο ως τη Σκιάθο, κι από τη Λήμνο ως τη Σητεία.

Ο ΣΕΤΕ υπολογίζει ότι μόνο από την κρουαζιέρα χάνουμε 1δισ€ έσοδα λόγω του καμποτάζ, καθώς και 40χιλ. θέσεις εργασίας. Ακόμη και η Τουρκία μας έχει ήδη ξεπεράσει στο θαλάσσιο τουρισμό, έχοντας πολύ λιγότερα παράλια και νησιά. Η Γαλλία έχει σχεδόν 20 φορές περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών. Έχουμε καταντήσει ουραγοί σε έναν τομέα της οικονομίας μας που υποτίθεται ότι έχουμε σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα.

Και ο λόγος είναι οι περιοριστικές διατάξεις που προστατεύουν μερικές μικρές προνομιούχες συντεχνίες και την κρατική γραφειοκρατία. Όταν το ΠΑΜΕ, η ΠΟΕ-ΟΤΑ και οι λιμενεργάτες κινητοποιούνται, είναι μόνο για τα δικά τους προνόμια και όχι για το καλό της πατρίδας μας. Δεν είναι τυχαίο πως εκεί που πιάνουν τα κρουαζιερόπλοια, οι τοπικές κοινωνίες τους πετάνε στη θάλασσα όταν πάνε να κλείσουν τον λιμάνι.

Οι μελέτες δείχνουν πως η μισή μας ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία θα προέλθει από τον Τουρισμό. Τα νούμερα είναι ξεκάθαρα. Με τρεις καίριες πολιτικές παρεμβάσεις μπορούμε να ανακόψουμε την ύφεση. Αν ήμασταν πραγματικά προοδευτικοί και σκεφτόμασταν το καλό της χώρας, θα λύναμε τα χέρια στον Τουρισμό για να μας βγάλει από την κρίση.

« Πηγή: [Τουρισμός και ανάπτυξη | iefimerida.gr http://www.iefimerida.gr/node/84378#ixzz2Q4mNY2Qj](http://www.iefimerida.gr/node/84378#ixzz2Q4mNY2Qj) »

## **4.3 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων, ένα εκ των οποίων, της Καλύμνου είναι υπό κατασκευή. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αυτό κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση. Τέλος υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής της κοινωνίας της πληροφορίας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συμβάλει στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών.

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Για παράδειγμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αεροπλάνο κατά την εικοσιπενταετία 1970-1995 τριπλασίασε το μερίδιό του στην αγορά των επιβατικών μεταφορών. Μια παρόμοια τάση παρατηρείται και στη χώρα μας. Κατά τα τελευταία έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.

Σε συνέδριο του αεροπορικού χώρου που πραγματοποιήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2012 στην Αλεξανδρούπολη με θέμα «Η συμβολή των αερομεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη» σε συνεργασία με την Ελληνική Αεροπορική Ένωση (ΕΑΕ) και συμμετέχοντες επαγγελματίες, στελέχη, επιστήμονες, ακαδημαϊκούς από όλο το φάσμα του αεροπορικού κόσμου της χώρας, κατέληξαν στα εξής κύρια συμπεράσματα:

- Τα αεροδρόμια αποτελούν βασικούς πυλώνες της ανάπτυξης μίας περιοχής και πρέπει να αναδιοργανωθούν για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά τους.
- Η αποκρατικοποιήσεις των αερολιμένων θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης και να δοθεί δυνατότητα συμμετοχής σε αυτές της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θα πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα των δραστηριοτήτων και των δράσεων στο χώρο των αερομεταφορών.
- Η ανάπτυξη των αερολιμένων θα πρέπει να σχεδιαστεί μέσα από επιστημονική μελέτη και καθοδήγηση, έτσι ώστε να λάβει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά και να έχει απτά και βιώσιμα αποτελέσματα.
- Οι φορείς των τοπικών κοινωνιών πρέπει να συμμετέχουν στις αποφάσεις για τις αερομεταφορές και να έχουν λόγο στα νέα σχήματα διαχείρισης των αερολιμένων.
- Ο τουρισμός έχει σαν βασικό πυλώνα στήριξης τα αεροδρόμια και μπορεί να αποφέρει πολλαπλά οφέλη για τις προβληματικές περιοχές και για αυτό κάθε απόφαση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και αυτή τη διάσταση, όχι μόνο οικονομικά κριτήρια και προβλέψεις.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με τους κατάλληλους ιδιωτικούς φορείς και επιχειρήσεις μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην επιτυχία της διαχείρισης των υποδομών των αερομεταφορών.
- Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας της χώρας και ιδιαίτερα ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν επιτύχει σημαντικά επιτεύγματα στο τομέα στήριξης του τουρισμού και έχουν λάβει για αυτό εθνική και διεθνή αναγνώριση.
- Οι αερολιμένες των παραμεθόριων περιοχών θα πρέπει να αποκρατικοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική τους θέση και τον ειδικό ρόλο που διαδραματίζουν για την ασφάλεια.
- Υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες εναλλακτικής ανάπτυξης των αερολιμένων και των αερομεταφορών μέσα από δράσεις όπως η εκπαίδευση χειριστών, η στήριξη των επιχειρήσεων ευρωπαϊκών οργανισμών, η εξυπηρέτηση της γενικής αεροπορίας και η διεύρυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων εντός των υποδομών των αεροσταθμών.  
«<http://www.gatzoli.gr>» - «[www.saas.gr](http://www.saas.gr)»

#### **4.4 Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers) είναι σχετικά νέα δίκτυα διανομής και εξυπηρετούν στόχους στρατηγικής ανάπτυξης ενός προορισμού. Το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα είναι το χαμηλό κόστος, που το μεταφέρουν στον πελάτη με τη μείωση τιμής εισιτηρίου. Βασίζονται στην κατάργηση μεσαζόντων, στη μείωση δαπανηρών υπηρεσιών,

στην επιλογή αεροδρομίων με χαμηλά τέλη και επιλέγουν προορισμούς που δεν ξεπερνούν τις 3-4 ώρες ταξιδιού.

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους, στους τουριστικούς προορισμούς όπου αναπτύσσονται, θα μπορούσαν να επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο και να αυξήσουν τον αριθμό των αφίξεων. Στην Ελλάδα, όμως με τη μέχρι σήμερα πολιτική τους, παρατηρούμε ότι, οι εταιρείες χαμηλού κόστους επιλέγουν να δραστηριοποιούνται και προσπαθούν να βρουν το χώρο τους μέσα στις περιόδους αιχμής, όπου οι μεταφορές είναι ήδη αυξημένες με μεταφορικό έργο, που έχει δημιουργηθεί από τους Tour Operators και τον οργανωμένο τουρισμό, καθώς και τους εθνικούς αερομεταφορείς. Το γεγονός, ότι προσφέρονται φτηνά εισιτήρια με τη βοήθεια επιχορηγήσεων από τους προορισμούς, δεν σημαίνει ότι αυξάνεται ο αριθμός αφίξεων επιμηκύνεται η τουριστική περίοδος, αφού απλώς μετατοπίζεται το πλήθος των επισκεπτών από τα τσάρτερ και τους εθνικούς αερομεταφορείς, στις πτήσεις χαμηλού κόστους, και μόνο για τη θερινή περίοδο. Αυτό υποχρεώνει τόσο την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και την πλευρά των υπόλοιπων αεροπορικών εταιρειών, να τάσσεται απερίφραστα υπέρ του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών, χωρίς κανένα προστατευτισμό για καμιά απολύτως εταιρεία.

**Οι κυριότερες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που επιχειρούν στην Ελλάδα είναι :**

Air Berlin, Airone, AirTransat, AirBaltic, Arkefly, Astra Airlines, Brussels Airlines, Condor, EasyJet, German Wings, Iberia Express, Jet2, Jetairfly, Meridiana fly, Minoan Air, Monarch Airlines, Ryanair, Sky Express, Smart Wings, Thomas Cook Airlines, Transavia, TUfly, Volotea, Vueling Austrian, Air Dolomiti, Air Italy, Sundor, El lal, Samair.

#### **4.4.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους δεν περιλαμβάνουν δωρεάν γεύματα και ποτά κατά την διάρκεια της πτήσης, δεν υπάρχει συγκεκριμένη κράτηση θέσεων, υπάρχει στενή διάταξη των θέσεων, δηλαδή μικρή απόσταση μεταξύ των καθισμάτων ανάμεσα στις σειρές ώστε να χωρέσουν περισσότερα καθίσματα μέσα στο αεροσκάφος και δεν είναι συχνά τα προγράμματα πτήσεων. Ο λόγος που ορισμένες αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν εισιτήρια σε αρκετά φθηνότερη τιμή έχει να κάνει με παροχές που στις παραδοσιακές εταιρείες συμπεριλαμβάνονται στην τιμή των εισιτηρίων ενώ στις χαμηλού κόστους όχι. Διαφορές υπάρχουν επίσης και σε θέματα μέγιστου βάρους αποσκευών και χρέωσης υπέρβαρου, όπου σε θέματα υπερβάσεων οι χαμηλού κόστους εταιρείες είναι πιο αυστηρές από ότι οι υπόλοιπες.

Προτιμούν ώρες πτήσεων που δεν στοιχίζουν τόσο ακριβά όσο κάποιες άλλες. Οι εταιρείες κάνουν χρήση δευτεροβάθμιων αερολιμένων για να έχουν χαμηλά λειτουργικά κόστη που περιλαμβάνουν χαμηλές αμοιβές αερολιμένων, χαμηλότερο κόστος για την συντήρηση και

την κατάρτιση πληρώματος σε σχέση με τις συμβατικές αεροπορικές εταιρίες λόγω του ομοιογενούς στόλου, υψηλή παραγωγικότητα των πόρων και υψηλό ποσοστό πωλήσεων μέσω διαδικτύου. Οι εταιρίες έχουν δικά τους συστήματα κρατήσεων στα οποία έχει πρόσβαση ο καταναλωτής. Η κράτηση μπορεί να γίνει είτε τηλεφωνικά, είτε μέσω της ιστοσελίδας της εταιρίας στο Διαδίκτυο όπου επιτυγχάνεται και η χαμηλότερη χρέωση. Αυτό οφείλεται στη γενικότερη θεώρηση μείωσης κόστους μιας και προσφέροντας στον καταναλωτή το δέλεαρ της επίτευξης χαμηλότερης τιμής μέσω της δικτυακής κράτησης, τον κινητοποιεί προς αυτή την κατεύθυνση, με συνέπεια οι εταιρίες να χρειάζεται να απασχολούν ακόμα πιο περιορισμένο αριθμό προσωπικού. Επίσης σημαντικό είναι ότι οι εταιρίες αυτές χρησιμοποιούν συνήθως ένα συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, με σκοπό να επιτυγχάνεται καλύτερη τιμή από τους προμηθευτές αεροσκαφών λόγω μαζικής παραγωγής και αγοράς.

#### **4.4.2 ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΦΕΥΓΟΥΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

«Χαμηλές πτήσεις» σημειώνονται στην ελληνική αεροπορική αγορά, καθώς η περιορισμένη επιβατική κίνηση οδηγεί σε μείωση δρομολογίων από τις εταιρίες που πετούν από και προς τη χώρα, με τους επίδοξους ταξιδιώτες να δυσκολεύονται πλέον να βρουν εισιτήρια, οι τιμές των οποίων είναι σε πολλές περιπτώσεις και πολύ «τσουχτερές». Η οικονομική συγκυρία από τη μια, που έχει πλήξει την κινητικότητα εντός της χώρας, και η πολιτική αστάθεια από την άλλη, που αποθαρρύνει την εισροή τουριστών, διαμορφώνουν μια δυσχερή εικόνα της αεροπορικής αγοράς. Παράλληλα, το υψηλό κόστος του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» απομακρύνει τις εταιρίες από την Αθήνα, οι οποίες πλέον επιλέγουν να πετούν από και προς περιφερειακά αεροδρόμια με σημαντικά χαμηλότερες χρεώσεις.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι πολλές εταιρίες, κυρίως χαμηλού κόστους, έχουν σταματήσει να χρησιμοποιούν τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), ενώ υπάρχουν εταιρίες που δεν τον επέλεξαν ούτε και τις εποχές που η κίνηση ήταν αυξανόμενη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η Air Berlin που πετά σε 18 ελληνικά αεροδρόμια, όχι όμως της Αθήνας, αλλά και η Condor η οποία εκτελεί πτήσεις σε 8 αεροδρόμια της χώρας, πλην του ΔΑΑ. Πληροφορίες μάλιστα αναφέρουν ότι η Lufthansa σε μια προσπάθεια περιορισμού του λειτουργικού της κόστους σκοπεύει να συρρικνώσει τη χωρητικότητά της σε όλη την Ευρώπη και κυρίως στις «προβληματικές» πόλεις, όπως είναι και η Αθήνα, και να αντικαταστήσει μερίδιο των πτήσεών της με τη χαμηλού κόστους θυγατρική της, την Germanwings.

Όσον αφορά την κίνηση στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, κύκλοι της αγοράς σημειώνουν ότι την περασμένη σεζόν παρατηρήθηκε αύξηση με μοναδική εξαίρεση τα δύο μεγάλα (μη περιφερειακά) αεροδρόμια της χώρας, αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Είναι χαρακτηριστικό ότι εκτός από την επιβατική κίνηση του ΔΑΑ, η οποία έχει σημειώσει κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 2012 μείωση 11%, ακόμη και η κίνηση εμπορευμάτων εμφανίζει σημαντική κάμψη καταδεικνύοντας ότι, εκτός από τους ταξιδιώτες,

ούτε ο εμπορευματικός τομέας του αεροδρομίου κινείται σε θετικούς ρυθμούς. Η μεγαλύτερη πτώση στην επιβατική κίνηση παρατηρήθηκε στον ΔΑΑ τον Μάιο (-15,8%), η οποία συνδέθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό με την πολιτική αστάθεια. Αντιστοίχως, ο επόμενος μήνας, ο Ιούνιος, ήταν ο χειρότερος για την κίνηση εμπορευμάτων καθώς αυτή περιορίστηκε κατά 14,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2011. Η πιο περιορισμένη μείωση της κίνησης σημειώθηκε τον περασμένο Οκτώβριο, οπότε και συγκρατήθηκε στο 8,2%, ενώ όσον αφορά την κίνηση εμπορευμάτων, ο Μάιος εμφάνισε την πιο συγκρατημένη μείωση κατά 10,1%.

Οι προσπάθειες της διοίκησης του ΔΑΑ στην παρούσα φάση επικεντρώνονται στην ενίσχυση της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας. Στόχος είναι η προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών και η «διατήρηση» των υφιστάμενων εταιρειών μέσω της παροχής κινήτρων. Στο επίκεντρο βρίσκεται η μείωση των χρεώσεων του αεροδρομίου κατά 30% μέσω πακέτων προσφορών που παρέχονται σε υφιστάμενους αλλά και νέους πελάτες.

Σήμερα από το αεροδρόμιο της Αθήνας πετούν συνολικά 60 αεροπορικές εταιρείες προς 110 διαφορετικούς προορισμούς, εκ των οποίων οι 34 στο εσωτερικό της χώρας. Εκ των εταιρειών αυτών, οι 11 είναι χαμηλού κόστους και πραγματοποιούν δρομολόγια προς 20 προορισμούς και 21 αεροδρόμια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τρίτη εταιρεία σε κίνηση μετά την Aegean και την Olympic είναι η EasyJet. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, στον ΔΑΑ δραστηριοποιούνται η Air China, που πετά μέσω Μονάχου στο Πεκίνο, και με απευθείας πτήσεις στις ΗΠΑ η Delta Airlines μόνο τους θερινούς μήνες, ενώ το προσεχές καλοκαίρι στη γραμμή της Νέας Υόρκης εισέρχεται και η Qatar Airways. «[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)»

## 4.5 ΑΕΡΟΔΡΟΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Τα ελληνικά αεροδρόμια αποτελούν τις κύριες διεθνείς πύλες εισόδου της Ελλάδας και εξυπηρετούν σημαντική κίνηση εξωτερικού. Η εγκατάσταση του νέου εκσυγχρονισμένου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, και η σταδιακή αναβάθμισή του στα επόμενα χρόνια οδήγησε στη σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου, που έδωσε τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου αριθμού αεροσκαφών και διακινουμένων επιβατών. Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι χωρισμένα σε κίνηση εσωτερικού - εξωτερικού και κάποια μόνο σε κίνηση εσωτερικού λόγω του περιορισμένου μήκους του διαδρόμου προσγειοαπογειώσεων τους. Στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών και αεροδρομίων στην Ελλάδα η ΥΠΑ μελετά και υλοποιεί σημαντικό αριθμό έργων. Σε μεγάλο βαθμό η χρηματοδότηση των έργων αυτών βασίζεται στο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΕΑ), και σε μικρότερο βαθμό από χρηματοδοτήσεις κοινοτικών πλαισίων στήριξης.. Απώτερος σκοπός των ανωτέρω είναι η εξασφάλιση της περαιτέρω ανεμπόδιστης εξυπηρέτησης των αερομεταφορών στα πλαίσια του ευνοποιημένου χώρου της Ε.Ε. και της ανάπτυξης των περιοχών της χώρας. Στα πλαίσια μιας στρατηγικής ανάπτυξης των αεροδρομίων στην Ελλάδα, λαμβάνονται υπόψη η υφιστάμενη κίνηση, οι προοπτικές και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης (εποχικότητα, εβδομαδιαία, ημερήσια κατανομή), καθώς επίσης και οι γενικότερες



αναπτυξιακές πολιτικές της χώρας , αλλά και ο ρόλος κάθε αεροδρομίου στο Διευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών. «σύμφωνα με την ευρωπαϊκή επιτροπή - Βρυξέλλες ανακοίνωση της επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο , το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών.»

**Πίνακας 1 : Συνολική κίνηση επιβατών εσωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011**

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τόν.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1991	105306	3318846	3318712	27389	25396
1992	115898	3340391	3341487	27081	27081
1993	127499	3271677	3271813	27342	27342
1994	127565	3395661	3389672	29763	29765
1995	135252	3660572	3653970	30640	30683
1996	145115	4064377	4055412	28616	27540
1997	164879	4621880	4620680	27871	27675
1998	167701	4427465	4389715	21815	21675
1999	200527	5219042	5162982	19567	19685
2000	222962	6024624	6100445	22188	22004
2001	199529	5233269	5344853	20382	26427
2002	171441	4562874	4672378	17015	18801
2003	195948	4968967	5061410	19841	20480
2004	212216	5615088	5620146	15462	21968
2005	200672	5652345	5733562	16017	20144
2006	211854	6004154	6075932	17073	20516
2007	222848	6569217	6642967	17797	19841
2008	214364	6473941	6521907	17008	19720
2009	240126	6802618	6845291	14357	16141
2010	216203	6200867	6266594	13857	15847
2011	189373	5564753	5632815	10579	11923

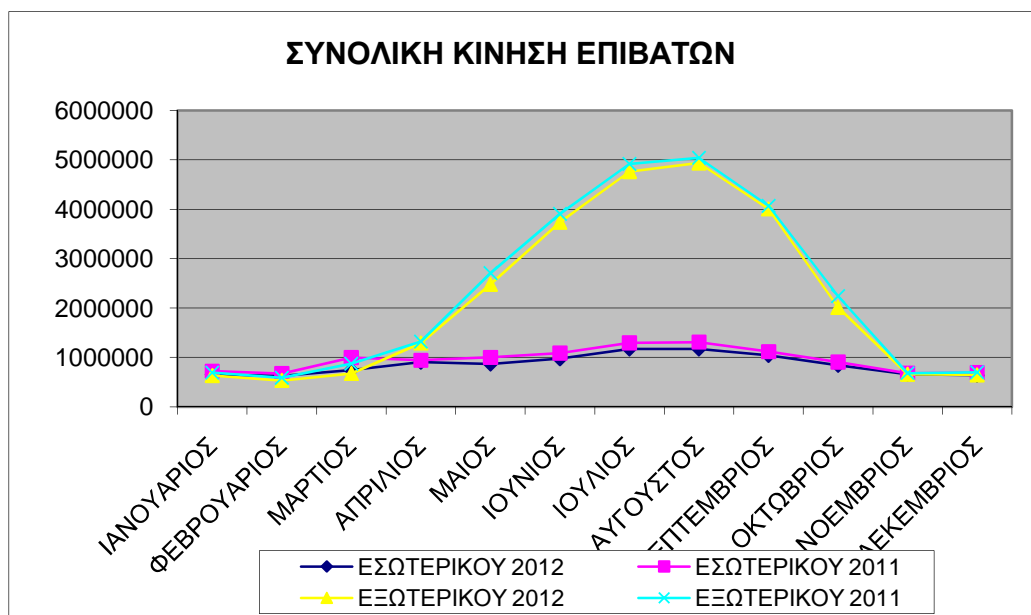
**Πίνακας 2 : Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011**

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ ΑΦ.+ ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1991	118074	6408535	6541712	32082	26508
1992	143206	8079572	8100144	36093	28014
1993	149398	8528791	8580017	40088	30677
1994	160974	9744071	9784720	42171	32580
1995	157113	9364402	9410301	44524	34201
1996	153990	8909696	8799504	37599	28489
1997	167612	9654144	9174131	65406	37597
1998	175713	10096844	9542191	57596	34139
1999	196097	11239502	11183209	63110	32868
2000	204347	11893322	12213493	61549	37602
2001	196663	12367419	12612970	61050	28675
2002	188841	12083551	12159366	60510	29175
2003	199825	12002828	11992021	55938	30252
2004	207635	11974593	12029964	60785	33016
2005	202491	12477752	12583177	57370	31843
2006	217565	13255595	13377831	58339	34147
2007	232351	13960621	14141574	56744	35648
2008	226550	13871614	13969457	59163	37126
2009	217580	12943487	13054090	48782	35947
2010	212660	12882480	12953632	43755	31171
2011	220853	13758094	13875659	37819	30450

**Πίνακας 3 : Συνολική κίνηση επιβατών στην Ελλάδα 2011-2012**

<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>				
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	
	2012	2011	2012	2011
<b>ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ</b>	655412	721027	631602	690447

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	628651	671939	531855	586949
ΜΑΡΤΙΟΣ	744691	995814	674789	873552
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	905507	941397	1288395	1321447
ΜΑΙΟΣ	865955	999706	2479653	2707386
ΙΟΥΝΙΟΣ	974104	1085296	3735774	3908577
ΙΟΥΛΙΟΣ	1171611	1296239	4763392	4917320
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	1168882	1309822	4938287	5042617
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	1040615	1117006	4006021	4066836
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	842389	905226	2011008	2239166
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	659371	676598	657381	681422
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	639079	691989	643707	699482



«[www.hcaa.gr](http://www.hcaa.gr)»

#### 4.6 ΟΦΕΛΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Ένα νέο σχέδιο της Ελληνικής κυβέρνησης στον προγραμματισμό για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των αεροδρομίων στην Ελλάδα θα εφαρμοστεί μέσω της ιδιωτικοποίησης αυτών. Πρόκειται για μια διεθνή υποχρέωση της χώρας, αλλά ταυτόχρονα συνιστά μια πολύ

διαδομένη και επιτυχημένη πρακτική πολλών ευρωπαϊκών χωρών. Απώτερος σκοπός αυτής της στρατηγικής είναι :

- Να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.
- Να μετατραπούν τα αεροδρόμια από απλές πίστες προσγείωσης-απογείωσης σε τοπικούς πόλους ανάπτυξης, με πρόσθετες εμπορικές και άλλες δραστηριότητες.
- Να στηριχτεί ο τουρισμός, εφόσον τα αεροδρόμια αποτελούν την πύλη εισόδου στην χώρα και θεμελιώδη άξονα της τουριστικής πολιτικής.
- Να βελτιωθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό, αυξάνοντας έτσι και την επιβατική κίνηση, προς ενίσχυση των Ελλήνων και ξένων αερομεταφορέων.
- Να συνδεθούν αποτελεσματικότερα όλες οι περιοχές της χώρας και ιδίως τις νησιωτικές. «[www.proslipsis.gr](http://www.proslipsis.gr)»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ - ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ

Οι αερομεταφορές διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο στην ευρωπαϊκή οικονομία ,τόσο για τους πολίτες όσο και για τη βιομηχανία της ΕΕ .Στηρίζοντας 5,1 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και συμβάλλοντας κατά 365 δισεκατομμύρια ευρώ ή 2,4% στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ , συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη ,την απασχόληση ,τον τουρισμό ,τις διαπροσωπικές επαφές ,καθώς και στην περιφερειακή και κοινωνική συνοχή της Ένωσης . Όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο (Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών) του 2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, οι αερομεταφορές είναι και θα παραμείνουν ουσιώδεις για τη σύνδεση της Ευρώπης με τον υπόλοιπο κόσμο. Κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών ,με την άρση των ιστορικών εμποδίων ,η ΕΕ έχει μετατρέψει και ενσωματώσει κατακερματισμένες εθνικές αγορές αερομεταφορών στη μεγαλύτερη ενιαία και πιο ανοικτή περιφερειακή αγορά αερομεταφορών στον κόσμο.

Όμως η Ευρώπη έχει πληγεί σκληρότερα από την παγκόσμια ύφεση σε σχέση με άλλες περιοχές και η ανταγωνιστική θέση των διεθνών αεροπορικών εταιρειών της ειδικότερα απειλείται από μια σειρά διαφορετικών προκλήσεων. Η παρούσα ανακοίνωση υποστηρίζει ότι η εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ χρειάζεται μείζονα και ταχεία αναμόρφωση για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων :Η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει έναν ισχυρό και ανταγωνιστικό κλάδο αερομεταφορών στο επίκεντρο του παγκόσμιου δικτύου που συνδέει την ΕΕ με τον υπόλοιπο κόσμο. Πρέπει να απεικονίζεται σωστά ο στρατηγικός ρόλος των αερομεταφορών γενικότερα, ο ιδιαίτερος ρόλος που διαδραματίζουν οι αερομεταφορείς της ΕΕ, τα αεροδρόμια, οι κατασκευαστές και πάροχοι υπηρεσιών όσον αφορά την ανάπτυξη, τις θέσεις εργασίας και τη σημαντική συμβολή που μπορούν να παράσχουν οι αερομεταφορές στη στρατηγική ανάπτυξης της ΕΕ « Ευρώπη 2020» και για την ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης βρίσκονται στην πρώτη γραμμή αυτής της ανταγωνιστικής πρόκλησης και αγωνίζονται να επιβιώσουν σε μια δύσκολη διεθνή αγορά που χαρακτηρίζεται από ποικιλόμορφα ρυθμιστικά πλαίσια και πολιτισμούς, από διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών που περιορίζουν την πρόσβαση στην αγορά και από τη στρέβλωση του ανταγωνισμού σε τρίτες χώρες λόγω αθέμιτων επιδοτήσεων ή πρακτικών, όπως είναι οι περιορισμοί υπερπτήσεων.

**«Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»**

#### **5.1 ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΚΑΙ ΜΑΚΡΟΠΟΘΕΣΜΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

Οι αερομεταφορές έχουν καταστεί σχεδόν ένα κεκτημένο δικαίωμα που θεωρείται δεδομένο στην ΕΕ και σε όλο τον κόσμο. Ο περιορισμός της κινητικότητας δεν αποτελεί επιλογή

:η συνδεσιμότητα είναι το κλειδί για την ανταγωνιστικότητα. Οι αναδυόμενες οικονομίες έχουν δικαιολογημένα υψηλές προσδοκίες για πρόσβαση σε περισσότερα αεροπορικά ταξίδια και η σταδιακή εμφάνιση ενός πιο εύπορου πληθυσμού στις εν λόγω αγορές θα συμβάλει σημαντικά στην αυξανόμενη ζήτηση για αερομεταφορές. Η παγκόσμια μεσαία τάξη αναμένεται σχεδόν να τριπλασιαστεί σε μέγεθος έως το 2030 ( από 1,8 δισ. το 2010 σε 4,9δισ.έως το 2030) και να υπερεξαπλάσιασθεί στην περιοχή Ασίας - Ειρηνικού .

Παρά την τρέχουσα οικονομική κρίση, οι παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές αναμένεται μακροχρόνια να αναπτυχθούν κατά περίπου 5% ετησίως έως το 2030, μια συνολική αύξηση πάνω από 150%. Η ζήτηση για αερομεταφορές επηρεάζεται κυρίως από την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία. Με ένα αναμενόμενο μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ για την Ευρώπη ύψους 1,9% από το 2011 έως το 2030 σε σύγκριση, για παράδειγμα, με τους ρυθμούς ανάπτυξης στην Ινδία και την Κίνα 7,5% και 7,2% αντίστοιχα, η ανάπτυξη των αερομεταφορών θα μετατοπιστεί προς περιοχές εκτός της ΕΕ, η δε Ασία και η Μέση Ανατολή αναμένεται ειδικότερα να αποτελέσουν το επίκεντρο των διεθνών ροών της εναέριας κυκλοφορίας. Η μισή από τη νέα κυκλοφορία στον κόσμο που θα προστεθεί κατά τα επόμενα 20 έτη θα είναι προς, από ή εντός της περιοχής Ασίας - Ειρηνικού, η οποία με αυτόν τον τρόπο θα ξεπεράσει την ηγετική θέση των ΗΠΑ στην παγκόσμια κυκλοφορία έως το 2030, φθάνοντας σε μερίδιο αγοράς 38%. Λόγω των κάτω του μέσου όρου ρυθμών ανάπτυξης, οι αερομεταφορείς της ΕΕ θα χάσουν μερίδια αγοράς από αεροπορικές εταιρείες εκτός ΕΕ στις περισσότερες περιοχές. Το 2003 οι αερομεταφορείς της ΕΕ είχαν μερίδιο αγοράς 29% του συνόλου της διαπεριφερειακής δυναμικότητας στον κόσμο. Έως το 2025 αυτό το μερίδιο αναμένεται να μειωθεί σε 20%. Αυτή η τάση σημαίνει ότι, αν δεν γίνει τίποτε, οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες θα είναι λιγότερο ικανές να δημιουργούν οφέλη και ανάπτυξη για την ευρωπαϊκή οικονομία.

**«Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»**

## **5.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΚΟΜΒΩΝ**

Τα οικονομικά οφέλη των κόμβων είναι πολύ γνωστά , αφού επιτρέπουν σε « λεπτότερες » διαδρομές να λειτουργούν επικερδώς με την υποστήριξη συνδετικής κυκλοφορίας. Προκειμένου να είναι βιώσιμος, ένας κόμβος απαιτεί σημαντικό επίπεδο τοπικής ζήτησης , καθώς και ένα εκτεταμένο δίκτυο υπηρεσιών τροφοδότησης, γι 'αυτό το λόγο οι πιο επιτυχημένοι κόμβοι βρίσκονται συνήθως σε αερολιμένες μεγάλων πόλεων.

Με μερικές επιφυλάξεις, δεν υπάρχει λόγος να υποθέσουμε ότι οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες δεν είναι ικανές να λειτουργούν βιώσιμους κόμβους, είτε φορτίου είτε επιβατών, τώρα ή στο ορατό μέλλον. Ωστόσο, η υποεπένδυση σε υποδομές αερολιμένων και η αυξανόμενη στενότητα δυναμικότητας, οι οποίες σε μερικούς ευρωπαϊκούς κόμβους αεροδρομίων ήδη περιορίζουν τον αριθμό των διαδρομών τροφοδότησης που μπορούν να λειτουργούν, πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά αν πρόκειται να διατηρηθεί η ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα. Οι επενδύσεις σε υποδομές αερολιμένων και στην ανάπτυξη κόμβων, όταν δικαιολογούνται από μια ισχυρή και βιώσιμη ζήτηση, είναι ζωτικής σημασίας για τη δυνατότητα των ευρωπαϊκών κόμβων να ανταγωνίζονται με εκείνους που αναπτύσσονται σε άλλα μέρη του κόσμου. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να εντοπίζεται η συμφόρηση για την ανάπτυξη σε πρώιμο στάδιο και να απομακρύνεται ή τουλάχιστον να περιορίζεται η αρνητική της επίπτωση με χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων για να χρησιμοποιείται πιο αποτελεσματικά η σπάνια δυναμικότητα των αερολιμένων. «Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»

### **5.3 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΘΕΜΙΤΟΥ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

Μια άλλη σημαντική επιφύλαξη είναι εάν οι αερομεταφορείς της ΕΕ είναι ικανοί να ανταγωνίζονται σε ανοικτή, θεμιτή και άνευ στρεβλώσεων βάση.

Η ΕΕ θεωρεί τις ανοικτές αγορές την καλύτερη βάση για την ανάπτυξη διεθνών συνδέσεων και ως εκ τούτου ενθαρρύνει τον ανταγωνισμό. Αυτό ήταν βασικό δίδαγμα από την ιστορία επιτυχίας της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ. Ενώ είναι ζωτικής σημασίας να διασφαλιστεί ένα επιχειρηματικό κλίμα που να επιτρέπει στους αερομεταφορείς της ΕΕ να ανταγωνίζονται σε διεθνές επίπεδο, η εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ πρέπει επίσης να τονίζει τη σημασία του θεμιτού και ανοικτού ανταγωνισμού. Όταν, για παράδειγμα, οι επιδοτήσεις, οι αθέμιτες πρακτικές, η ασυνεπής εφαρμογή ρυθμιστικών πλαισίων και η έλλειψη διαφάνειας στις οικονομικές εκθέσεις εταιρειών χρησιμοποιούνται για να στρεβλώνουν την αγορά, είναι νόμιμο να αμύνεται ο κλάδος κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Οι αερομεταφορές ανταγωνίζονται ως κλάδος υπηρεσιών σε μια παγκόσμια αγορά, επομένως η βιώσιμη ανταγωνιστικότητα εξαρτάται από τους θεμιτούς όρους ανταγωνισμού. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ευρώπη έχουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε διεθνές επίπεδο, αν το κόστος παραγωγής τους είναι υψηλότερο από εκείνο των άλλων αεροπορικών εταιρειών. Η ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορέων της ΕΕ πολλοί από τους οποίους αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα, παρεμποδίζεται όταν τα οικονομικά βάρη που οδηγούν σε υψηλότερο μοναδιαίο κόστος παραγωγής από εκείνα των αερομεταφορέων από άλλες περιοχές του κόσμου. Η εφαρμογή διαφορετικών εθνικών φόρων που επιβάλλονται στον τομέα

των αερομεταφορών της ΕΕ θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά την εσωτερική αγορά και την ανταγωνιστικότητα των αερομεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι στην ΕΕ και, επομένως, θα ήταν απαραίτητη περαιτέρω ανάλυση. Οι αερομεταφορείς της ΕΕ παρεμποδίζονται επίσης από το υψηλότερο κόστος που δημιουργείται από τους αερολιμένες και τον εναέριο χώρο στην Ευρώπη που παρουσιάζουν συμφόρηση, καθώς και από υψηλότερα τέλη διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και αερολιμενικά τέλη. Το κόστος εργασίας που σχετίζεται με υψηλά πρότυπα εργασίας και καλά ανεπτυγμένα συστήματα κοινωνικής προστασίας είναι επίσης υψηλότερο στην Ευρώπη παρά στις περισσότερες άλλες περιοχές του κόσμου, όπως και το κόστος που αφορά την αποζημίωση για τα δικαιώματα των επιβατών και το κόστος των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Μερικές από αυτές τις πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις και το κόστος για τις πτήσεις προς και από την Ευρώπη σε σχέση με την κατάσταση σε άλλες περιοχές ενδέχεται να υπερισχύσουν, τουλάχιστον για κάποιο χρονικό διάστημα, ενώ άλλες ενδέχεται, σε κάποιο βαθμό, να αντισταθμιστούν από την καινοτομία, την καθιέρωση νωρίτερα νέων τεχνολογιών στην Ευρώπη ή την αύξηση της παραγωγικότητας ή ενδέχεται να εξεταστούν σε διαπραγματεύσεις με χώρες εταίρους με στόχο τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού, π. χ. με την τήρηση των διεθνών εργασιακών και περιβαλλοντικών προτύπων.

Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ολόκληρη η αλυσίδα αξίας των αερομεταφορών :

- ✓ αερολιμένες
- ✓ πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας
- ✓ κατασκευαστές
- ✓ ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων
- ✓ πάροχοι επίγειας εξυπηρέτησης κλπ.

Και να λαμβάνονται υπόψη οι δομές κόστους, το επίπεδο έκθεσης στον ανταγωνισμό σε άλλα μέρη της αλυσίδας αξίας και οι μηχανισμοί χρηματοδότησης των υποδομών σε άλλες βασικές αγορές κατά την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των αερομεταφορών της ΕΕ και κυρίως των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ σε διεθνές επίπεδο. Όμως οι αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ έχουν οι ίδιες την τελική ευθύνη για την ανταγωνιστικότητά τους και για να προσφέρουν σωστό συνδυασμό τιμών και επιπέδων ποιότητας υπηρεσιών, ο οποίος να είναι ελκυστικός στους πελάτες.

Είναι εξίσου σημαντικό ο ανταγωνισμός, τόσο εντός της ΕΕ όσο και στο εξωτερικό, να μην στρεβλώνεται από αθέμιτες πρακτικές. Εντός της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ξεκίνησε πρόσφατα μια σειρά από έρευνες σε βάθος σε περιπτώσεις πιθανών κρατικών ενισχύσεων σε αεροπορικές εταιρείες από περιφερειακούς αερολιμένες διάφορων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ανησυχία είναι ότι οι αεροπορικές εταιρείες που λαμβάνουν την εν λόγω ενίσχυση αποκτούν αδικαιολόγητο οικονομικό πλεονέκτημα του οποίου δεν απολαύουν οι ανταγωνιστές, με αποτέλεσμα να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός εντός της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών της ΕΕ. Η Επιτροπή ανακοίνωσε επίσης το 2012 ότι θα αναθεωρήσει τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές της για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις ενισχύσεις εκκίνησης σε αεροπορικές εταιρείες που αναχωρούν από περιφερειακούς αερολιμένες. Η πρόσφατη θέσπιση κανόνων της ΕΕ σχετικά με την κοινωνική ασφάλιση



των μετακινούμενων εργαζομένων στην ΕΕ, όπως τα πληρώματα, θα βελτιώσει επίσης τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς αφού δεν θα μπορεί πλέον να συνεχιστεί η πρακτική που ακολουθούν ορισμένες αεροπορικές εταιρείες να χρησιμοποιούν τα λιγότερο δαπανηρά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, ανεξάρτητα από την έδρα του μέλους του πληρώματος. Η θέσπιση ή η τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση ενός επιχειρηματικού περιβάλλοντος που θα επιτρέπει στους αερομεταφορείς της ΕΕ να ανταγωνίζονται σε διεθνές επίπεδο.

«Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»

#### **5.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Δεδομένης της εμβάθυνσης της ενιαίας αγοράς, της εμφάνισης πραγματικά ευρωπαϊκών αερομεταφορέων οι οποίοι αποκτούν ολοένα και πιο πολυεθνικό χαρακτήρα στην ιδιοκτησιακή δομή τους και των συνεχώς επεκτεινόμενων εξουσιών της ΕΕ σε σχεδόν όλους τους τομείς των αερομεταφορών, είναι καιρός η ΕΕ να επιδιώξει μια πολύ πιο συντονισμένη και κατηγορηματική προσέγγιση στις εξωτερικές σχέσεις αερομεταφορών της. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να αρκεί να ενισχυθεί το υφιστάμενο επίπεδο συντονισμού μεταξύ της Ευρωπαϊκής επιτροπής, των κρατών μελών και του κλάδου , ενώ συνεχίζουν να επιδιώκονται σχέσεις με χώρες εταίρους σε διμερή βάση. Αυτό θα απαιτούσε ισχυρότερο επισημοποιημένο συντονισμό της ΕΕ και διευθετήσεις διαφάνειας. Ωστόσο, η εμπειρία δείχνει ότι ακόμη και όταν είναι συντονισμένες, στις διμερείς σχέσεις ενέχει ο σοβαρός κίνδυνος να μην είναι βέλτιστα τα αποτελέσματα. Οι διαπραγματεύσεις σε επίπεδο ΕΕ βασίζονται στην ενότητα και οι άδειες από το Συμβούλιο για διαπραγμάτευση γενικά αντιπροσωπεύουν έναν πιο κατάλληλο και αποτελεσματικό τρόπο για την επιδίωξη των ευρωπαϊκών συμφερόντων. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να αναπτυχθεί ως γενική προϋπόθεση με όλους τους μεγάλους εταίρους , όχι ως εξαίρεση από τον κανόνα , όπως και σήμερα.

Η ΕΕ πρέπει να συνεχίσει να είναι τολμηρή στην προώθηση περαιτέρω διαφάνειας και απελευθέρωσης στις αερομεταφορές, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι επιτυγχάνεται ικανοποιητικό επίπεδο ρυθμιστικής σύγκλισης. Όποτε είναι απαραίτητο, πρέπει επίσης να υπερασπίζει τον κλάδο, την οικονομία και την απασχόληση της ΕΕ και να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται τα κατάλληλα μέσα για την υπεράσπιση των συμφερόντων της. Σε διαπραγματεύσεις με τις χώρες εταίρους, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει επίσης να δίνεται στα εργασιακά και περιβαλλοντικά πρότυπα και στο σεβασμό των διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών στους δύο τομείς για να

αποφευχθούν οι στρεβλώσεις της αγοράς και να αποτραπεί η ισοπέδωση προς τα κάτω. «Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»

## 5.5 ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΟΥΝ

Η ΕΕ επιθυμεί να αναπτύξει ισχυρές, ολοκληρωμένες και αμοιβαίως επωφελείς σχέσεις αερομεταφορών με τους βασικούς εταίρους της. Αυτό υπερβαίνει κατά πολύ το απλό ζήτημα της απελευθέρωσης των δικαιωμάτων μεταφοράς και θα πρέπει να περιλαμβάνει, για παράδειγμα :

- ✓ ρυθμιστική συνεργασία
- ✓ τεχνολογική συνεργασία
- ✓ βιομηχανική συνεργασία

Οι ολοκληρωμένες συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών με γειτονικές χώρες και μεγάλους και παρόμοιας νοοτροπίας εταίρους θα πρέπει να πραγματοποιούνται και να συγχρονίσουν τις ρυθμιστικές συνθήκες για θεμιτό ανταγωνισμό και για ένα βιώσιμο κλάδο αερομεταφορών περιλαμβάνοντας ουσιώδεις πτυχές , όπως η ασφάλεια πτήσεων, η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, το περιβάλλον και η οικονομική ρύθμιση.

Στην παρούσα ανακοίνωση τονίστηκε ότι είναι σημαντικό να διατηρηθεί ανταγωνιστικός ο ευρωπαϊκός κλάδος των αερομεταφορών. Για να διασφαλιστεί ότι θα επιτευχθεί αυτός ο στρατηγικός στόχος, απαιτείται :

- ✓ πιο συστηματικός συντονισμός
- ✓ ισχυρότερη αλληλεγγύη

και η χρήση του πλήρους φάσματος των εργαλείων που είναι διαθέσιμα στην ΕΕ, την Ευρωπαϊκή επιτροπή, τα κράτη μέλη της ΕΕ, τον κλάδο αερομεταφορών της ΕΕ και τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τους οργανισμούς αερομεταφορών. Θα ενισχύσει επίσης τα πιθανά οφέλη για τους εταίρους της ΕΕ. Αυτό θα μπορούσε να προσλάβει διάφορες μορφές, οι οποίες θα πρέπει να εξεταστούν από κοινού.

Είναι σημαντικό όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συμμετέχουν όσο το δυνατόν πληρέστερα στην κατάστρωση της πολιτικής και στη συνέχεια στις διαπραγματεύσεις , τόσο στην προετοιμασία όσο και στις ίδιες τις συζητήσεις. Γι ' αυτό το λόγο η Επιτροπή είναι έτοιμη να επανεξετάσει τις πρακτικές διευθετήσεις για να διασφαλιστεί ότι οι διαπραγματεύσεις είναι διαφανείς και περιεκτικές. Ταυτόχρονα , πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες που διέπουν τις εξωτερικές σχέσεις αερομεταφορών της ΕΕ είναι αποδοτικές, αποτελεσματικές και όχι υπέρ το δέον γραφειοκρατικές. «Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»

## 5.6 ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΥΛΩΝΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ανάπτυξη εξωτερικής πολιτικής αερομεταφορών της ΕΕ ήταν μια λογική συνέπεια της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ και των αντίστοιχων κοινών κανόνων. Σημαντικό ορόσημο ήταν η απόφαση για τους « ανοικτούς ουρανοί » του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 5 Νοεμβρίου 2002 η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα (i) ότι η Ένωση αποκτά αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα όταν οι διεθνείς δεσμεύσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κανόνων · και (ii) ότι οι απαιτήσεις για εθνική κυριότητα και έλεγχο για τον ορισμό των αεροπορικών εταιριών στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών παραβιάζουν την ελευθερία εγκατάστασης που κατοχυρώνεται στις Συνθήκες της ΕΕ. Τον Ιούνιο 2005, το Συμβούλιο συμφώνησε σε τρεις βασικούς « πυλώνες » για μια εξωτερική πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ με στόχο :

- ✓ τη συμμόρφωση όλων των διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών που έχουν κράτη μέλη της ΕΕ με τρίτες χώρες με τη νομοθεσία της ΕΕ μετά την απόφαση για « ανοικτούς ουρανοί » του Δικαστηρίου, ιδίως με την κατάργηση των απαιτήσεων για εθνική κυριότητα και έλεγχο και με αναγνώριση με αυτό τον τρόπο της ελευθερίας εγκατάστασης των αερομεταφορέων της ΕΕ.
- ✓ την ανάπτυξη ενός ευρύτερου κοινού εναέριου χώρου μέχρι το 2010, για να ενσωματωθούν οι γειτονικές χώρες στα νότια και ανατολικά της ΕΕ.
- ✓ τη διαπραγμάτευση σε επίπεδο ΕΕ συνολικών συμφωνιών με άλλους βασικούς εταίρους με βάση μεμονωμένες εξουσιοδοτήσεις διαπραγμάτευσης, στις περιπτώσεις που έχουν αποδειχθεί τα οικονομικά οφέλη και η προστιθέμενη αξία μιας συμφωνίας της ΕΕ.

Αν και παραμένουν σημαντικές προκλήσεις και πολλή εργασία, από το 2005 έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος και στους τρεις πυλώνες. «Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»

### 5.6.1 ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΥΛΩΝΩΝ

#### Πρώτος πυλώνας - Αποκατάσταση της ασφάλειας δικαίου

Η αναγκαιότητα της αποκατάστασης στερεής νομικής βάσης για τις σχέσεις αερομεταφορών με την ΕΕ έχει γίνει αποδεκτή σε όλο τον κόσμο. Με λίγες μόνο

εξαιρέσεις ,αυτό δεν αποτελεί πλέον σημαντικό ζήτημα. Περίπου 117 χώρες εκτός ΕΕ έχουν αναγνωρίσει την αρχή του καθορισμού αερομεταφορέα ΕΕ. Από αυτές, 55 χώρες έχουν συμφωνήσει να τροποποιήσουν όλες τις διμερείς συμφωνίες τους με κράτη μέλη της ΕΕ μέσω οριζόντιων συμφωνιών με την ΕΕ, ενώ οι υπόλοιπες χώρες το έχουν πράξει σε διμερή βάση με μεμονωμένα κράτη μέλη της ΕΕ. Συνολικά περίπου 1.000 διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών έχουν καταστεί σύμφωνες με τη νομοθεσία της ΕΕ και αντιπροσωπεύουν το 75% του συνόλου της επιβατικής κίνησης εκτός ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη εργασία που πρέπει να γίνει με ορισμένες σημαντικές χώρες αερομεταφορών, για να ολοκληρωθεί η εφαρμογή της αρχής καθορισμού αερομεταφορέα ΕΕ. Μεταξύ των χωρών αυτών είναι η Ινδία , η Κίνα και η Νότια Κορέα , καθώς και η Νότια Αφρική, η Κένυα, η Νιγηρία και το Καζακστάν. Από αυτές τις χώρες, μόνο η Νότια Αφρική, η Κένυα, η Νιγηρία και το Καζακστάν δεν έχουν ακόμη αναγνωρίσει καθόλου την αρχή καθορισμού αερομεταφορέα ΕΕ. Εκεί όπου υπάρχουν περιφερειακές οργανώσεις, όπως στην Αφρική και τη Νοτιοανατολική Ασία, μια περιφερειακή προσέγγιση θα πρέπει να ακολουθείται κατά προτίμηση η διαπραγμάτευση συμφωνιών μεταξύ μπλοκ. Τέτοιες οριζόντιες συμφωνίες μεταξύ μπλοκ πρέπει να περιέχουν στοιχεία αμοιβαιότητας ( ιδίως όσον αφορά τις διατάξεις περί κυριότητας και ελέγχου ) τα οποία θα επέτρεπαν την αμοιβαία προοδευτική αναγνώριση των αντίστοιχων περιφερειακών αγορών αερομεταφορών με οφέλη και για τις δύο πλευρές. Η αποκατάσταση της ασφάλειας δικαίου, κατά προτίμηση σε περιφερειακή βάση μεταξύ μπλοκ με τις Περιφερειακές Οικονομικές Κοινότητες εκεί όπου έχουν την εξουσία να συνάψουν οριζόντια συμφωνία, συνεχίζει να αποτελεί προϋπόθεση για την ευρύτερη συνεργασία σε βασικούς τομείς των αερομεταφορών, όπως η ασφάλεια πτήσεων, η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες , η οικονομική ρύθμιση, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και το περιβάλλον.

Τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν είναι σημαντικά. Αυτές οι αλλαγές αναγνωρίζουν την άρση των εθνικών περιορισμών κυριότητας και ελέγχου των αερομεταφορέων της ΕΕ, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία της ΕΕ. Ως αποτέλεσμα, οι αερομεταφορείς της ΕΕ μπορούν να προσφέρουν δρομολόγια από οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ σε χώρες εκτός ΕΕ, υπό τον όρο τα δικαιώματα καθορισμού αερομεταφορέα και τα δικαιώματα μεταφοράς είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο των σχετικών διμερών συμφωνιών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, αναγνωρίζονται οι συγχωνεύσεις μεταξύ αερομεταφορέων της ΕΕ. Αλλά, πάνω απ' όλα, έχει αποκατασταθεί η ασφάλεια δικαίου στις διμερείς συμφωνίες, γεγονός που είναι σημαντικό για όλους τους αερομεταφορείς.

### **Δεύτερος πυλώνας - Κοινός αεροπορικός χώρος με τις γειτονικές χώρες**

Έχει σημειωθεί επίσης σημαντική πρόοδος στην ανάπτυξη ενός ευρύτερου κοινού αεροπορικού χώρου. Η ΕΕ διαπραγματεύθηκε μια σειρά από σημαντικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με γειτονικές χώρες, οι οποίες με την πάροδο του χρόνου θα αποτελέσουν κοινό αεροπορικό χώρο, με βάση μια παράλληλη διαδικασία σταδιακού ανοίγματος της αγοράς και κανονιστικής σύγκλισης με τη νομοθεσία και τους κανονισμούς της ΕΕ περί αερομεταφορών, που περιλαμβάνουν περίπου 55 χώρες και 1 δισεκατομμύριο κατοίκους, δηλαδή το διπλάσιο μέγεθος του πληθυσμού της ΕΕ . Εκτός από την Ελβετία, τη Νορβηγία και την Ισλανδία, οι οποίες αποτελούν μέρος της

εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, συνολικές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών έχουν υπογραφεί με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, το Μαρόκο, τη Γεωργία, τη Μολδαβία και την Ιορδανία και έχει μονογραφηθεί συμφωνία με το Ισραήλ. Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία και το Λίβανο, αναμένεται να ξεκινήσουν σύντομα με την Τυνησία και το Αζερμπαϊτζάν και σε κάποια φάση επίσης με την Αρμενία.

Οι γειτονικές χώρες έχουν κάνει πολλά για να ευθυγραμμίσουν το κανονιστικό τους πλαίσιο με τη νομοθεσία της ΕΕ σε βασικούς τομείς, όπως η ασφάλεια πτήσεων, η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, το περιβάλλον, τα δικαιώματα των επιβατών, οι οικονομικές ρυθμίσεις και οι κοινωνικές πτυχές. Αυτό είναι προς το συμφέρον των καταναλωτών και του κλάδου των αερομεταφορών τόσο της ΕΕ όσο και των γειτονικών χωρών. Η ΕΕ δίνει σημαντική βοήθεια στις γειτονικές χώρες για να τις υποστηρίξει στην εναρμόνιση της νομοθεσίας τους με τους κανόνες της ΕΕ. Και οι δύο πλευρές συμφώνησαν να χορηγήσουν πρόσθετα δικαιώματα μεταφοράς (δικαιώματα της 5ης ελευθερίας, δηλαδή το δικαίωμα μεταφοράς μεταξύ μιας χώρας εταίρου και ενδιάμεσων ή πιο απομακρυσμένων σημείων ως μέρος δρομολογίου που αρχίζει /τελειώνει στη χώρα προέλευσης της αεροπορικής εταιρείας), που θα εφαρμοστούν μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία της κανονιστικής εναρμόνισης.

Το 2011 σηματοδότησε μια κρίσιμη καμπή σχετικά με την αναγνώριση της νομοθεσίας της ΕΕ από τη Ρωσία. Το Σεπτέμβριο 2011, η Ρωσία συμφώνησε για πρώτη φορά να ενσωματώσει την αρχή του καθορισμού αερομεταφορέα ΕΕ στις διμερείς της συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με κράτη μέλη της ΕΕ, μια διαδικασία που τώρα ολοκληρώνεται.

### **Τρίτος πυλώνας - Συνολικές συμφωνίες με άλλους βασικούς εταίρους**

Στο πλαίσιο του τρίτου πυλώνα η ΕΕ έχει διαπραγματευθεί ορισμένες συμφωνίες με μείζονες εταίρους. Αυτές οι συνολικές συμφωνίες αποσκοπούν σε ένα συνδυασμό ανοίγματος της αγοράς, δημιουργίας των προϋποθέσεων για θεμιτό και ανοικτό ανταγωνισμό μέσω κανονιστικής σύγκλισης, απελευθέρωσης της κυριότητας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών και επίλυσης ζητημάτων επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Μια συμφωνία πρώτου σταδίου με τις Ηνωμένες Πολιτείες υπεγράφη τον Απρίλιο 2007 και μια συμφωνία δεύτερου σταδίου τον Ιούνιο 2010. Το Δεκέμβριο 2009 υπεγράφη με τον Καναδά μια συμφωνία που προβλέπει σταδιακό άνοιγμα της αγοράς με βάση τις αλλαγές του Καναδά στους κανονισμούς του για τις ξένες επενδύσεις. Μια διεξοδική συμφωνία αερομεταφορών μονογραφήθηκε με τη Βραζιλία το Μάρτιο 2011, παρόλο που η υπογραφή της Βραζιλίας εξακολουθεί να εκκρεμεί. Το Συμβούλιο εξουσιοδότησε την Επιτροπή να διαπραγματευθεί αναλυτικές συμφωνίες με την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία. Οι διαπραγματεύσεις με αυτές τις χώρες δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Η συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ έχει διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στην απομάκρυνση των διεθνών συμφωνιών αεροπορικών

μεταφορών από τις απλές διαπραγματεύσεις πρόσβασης στην αγορά με βάση την αμοιβαιότητα. Για πρώτη φορά, σε ευρεία διεθνής συμφωνία αναγνωρίστηκε ότι οι συνθήκες του ανταγωνισμού πρέπει επίσης να αντιμετωπιστούν και να εναρμονιστούν για να διασφαλίζεται θεμιτός ανταγωνισμός. Η ΕΕ και οι ΗΠΑ έχουν αναπτύξει ένα νέο πρότυπο συμφωνίας που διευκολύνει το ρόλο των αερομεταφορών. Ενώ οι συμφωνίες με τις ΗΠΑ και τον Καναδά έχουν εφαρμοστεί μέχρι στιγμής μόνο κατά τη διάρκεια μιας περιόδου οικονομικής δυσπραγίας που είχε αρνητικές επιπτώσεις στις περισσότερες αγορές αερομεταφορών, τα οφέλη αναμένεται να είναι πολύ σημαντικά, γεγονός που αντικατοπτρίζει το μέγεθος της υπερατλαντικής αγοράς. Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία ανοικτού εναερίου χώρου ΕΕ-ΗΠΑ κατά τα πρώτα 5 έτη θα προσέλκυε περισσότερα από 25 εκατομμύρια επιπλέον επιβάτες ΕΕ-ΗΠΑ και οφέλη άνω των 15 δισεκατομμυρίων ευρώ για τους καταναλωτές και θα δημιουργούσε 80.000 νέες θέσεις εργασίας στην ΕΕ και τις ΗΠΑ. Τα οφέλη και η αύξηση της απόδοσης που προκύπτουν από τη ρυθμιστική συνεργασία και σύγκλιση και το αποτέλεσμα της εργασίας των μικτών επιτροπών που έχουν συσταθεί από τις συμφωνίες, είναι ήδη σαφή. Σύμφωνα με τη συμφωνία ΕΕ-ΗΠΑ για παράδειγμα, η Μεικτή Επιτροπή έχει εξετάσει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, μεταξύ των οποίων είναι η πρόσβαση στην αγορά, η κανονιστική συνεργασία και η σύγκλιση και οι όροι ανταγωνισμού. Συνιστά πολύτιμο φόρουμ για την παρακολούθηση της εφαρμογής της συμφωνίας και την αντιμετώπιση των εμποδίων στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Η Μεικτή Επιτροπή ήταν, για παράδειγμα, καταλυτική για τη συμφωνία του Ιουνίου 2012 για την ασφάλεια του φορτίου ΕΕ-ΗΠΑ η οποία θα επιτρέψει φθηνότερες και ταχύτερες μεταφορές αεροπορικού φορτίου ως αποτέλεσμα της αμοιβαίας αναγνώρισης των αντίστοιχων καθεστώτων ασφάλειας του αεροπορικού φορτίου. **«Ανακοίνωση της ευρωπαϊκής επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο»**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΕΙΔΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

#### 6.1 ΕΙΔΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Ταξίδι ή μετακίνηση (trip) καλείται η κίνηση από ένα σημείο - το σημείο προέλευσης(origin) προς ένα άλλο σημείο, το σημείο προορισμού (destination). Όταν και τα δυο άκρα της μετακίνησης είναι μέσα στην ίδια χώρα, ονομάζονται εσωτερικές πτήσεις(domestic), ενώ όταν, είτε το ένα άκρο είτε και τα δυο της είναι έξω από την χώρα, ονομάζονται εξωτερικές ή διεθνείς πτήσεις(international).

Από τις τελευταίες, αυτές των οποίων και τα δυο άκρα βρίσκονται έξω από την χώρα ονομάζονται διαμπερείς (through trips). Όταν αναφερόμαστε στον όρο "είδος αεροπορικού ταξιδιού", εννοούμε διαχωρισμό των αεροπορικών ταξιδιών με βάση ορισμένα κριτήρια.

Η κατάταξη των ταξιδιών σε συγκεκριμένα είδη προσδιορίζει το είδος των ελέγχων που είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν στο κάθε είδος ταξιδιού, για να προσδιοριστεί το ύψος των κομίστρων του συγκεκριμένου ταξιδιού.

Το είδος του αεροπορικού ταξιδιού μπορεί να προσδιορίζεται από το σημείο της αναχώρησης (origin), το σημείο προορισμού, άφιξης(destination) και τη διαδρομή που ζητά να ακολουθήσει ο επιβάτης. Σύμφωνα με αυτά τα κριτήρια υπάρχουν τα ακόλουθα είδη ταξιδιών:

#### **DIRECT TRIP**

Όταν από τον τόπο αναχώρησης μέχρι τον τόπο του προορισμού του επιβάτη δεν μεσολαβεί ενδιάμεση στάση (stopover) η πτήση καλείται direct (άμεση - απλή) πχ ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟ (ATH-LON).

## **INDIRECT TRIP**

Όταν το ταξίδι(trip) ή η διαδρομή αποτελείται από δυο ή περισσότερα σκέλη (legs) ή πτήσεις (flights), τότε καλείται indirect (έμμεση). πχ ΑΘΗΝΑ - ΠΑΡΙΣΙ - ΛΟΝΔΙΝΟ (ATH - PAR - LON).

## **ONE WAY TRIP (OW)**

Αεροπορικό ταξίδι που το σημείο αναχώρησης και το τελικό σημείο προορισμού σε indirect δρομολόγια - ανεξάρτητα από τις προσγειώσεις που περιβάλλονται - βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες . πχ ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (ATH - LON - IST).

## **ROUND TRIP (RT)**

Ταξίδι μετ' επιστροφής. Αναφέρεται σε περιπτώσεις:

α) των direct δρομολογίων Ορίζεται το αεροπορικό ταξίδι μετ' επιστροφής δυο χωρών πχ. ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΑΘΗΝΑ (ATH- LON -ATH).

β) των indirect δρομολογίων Ορίζεται εκείνο το αεροπορικό ταξίδι που το outbound τμήμα (origin to turnaround point) έχει την ίδια απόσταση (TPM) και την ίδια τιμή με το inbound τμήμα turnaround point to destination) με βάση το δομημένο ναύλο (Half round trip normal).

## **CIRCLE TRIP (CT)**

Κυκλικό ταξίδι. Αναφέρεται μόνο στη περίπτωση των indirectδρομολογίων. Ορίζεται εκείνο το αεροπορικό ταξίδι που το outboundτμήμα (origin to turnaround point) έχει διαφορετική απόσταση και τιμή από το Inbound τμήμα (turn around point to destination) με βάση τον δομημένο ναύλο.



Όταν δηλαδή ο επιβάτης καταλήγει στο σημείο αναχώρησης, αφού έχει περάσει από διάφορα συνεχόμενα σημεία σε "κυκλική" διαδρομή πχ. ΑΘΗΝΑ - ΠΑΡΙΣΙ - ΜΑΔΡΙΤΙ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΑΘΗΝΑ (ATH - PAR - MAD - LON - ATH).

Η διαδρομή μπορεί να περιλαμβάνει και unflown sectors(κομμάτια του ταξιδιού που δεν χρησιμοποιείτε αεροπορικό δρομολόγιο ([SURFACE](#)) πχ. (ATH - ZRH / GVA - ATH)αρκεί να είναι στο ίδιο εισιτήριο. Από την άλλη μεριά, το ταξίδι είναι δυνατόν να συντίθεται από δυο τμήματα(components)χωρίς να πληροί τις προϋποθέσεις του circle trip.

### **RTW round the world (γύρος του κόσμου)**

Όταν ο επιβάτης καταλήγει στο σημείο αναχώρησης κάνοντας τον γύρο του κόσμου δηλαδή χωρίς κενό και σε συνέχεια μεταξύ των περιοχών(areas) που έχει ορίσει η IATA 1,2,3. Είναι όμως υποχρεωτικό ο επιβάτης να έχει πραγματοποιήσει ένα μόνο πέρασμα από τον Ατλαντικό Ωκεανό και ένα μόνο πέρασμα από τον Ειρηνικό Ωκεανό. πχ. ATH -BKK - TYO - NYC - ATH.

### **OPEN JAW TRIP (OJ)**

Αναφέρεται σε in direct ταξίδι με αεροσκάφος, που κάποιο τμήμα του μπορεί να πραγματοποιείτε με κάποιο άλλο μεταφορικό μέσο. Ο Όρος ανοιχτό σαγόι σε ένα αεροπορικό εισιτήριο που ο ταξιδιώτης επιστρέφει στην αεροπορική εταιρεία από μια πόλη διαφορετική από εκείνη που έφτασε αεροπορικά (άφιξη) ή στο οποίο ο τελικός προορισμός δεν είναι η ίδια με την αρχική πόλη αναχώρησης. Το μονοπάτι - γραμμές μεταξύ των αεροδρομίων σχηματίζουν μια ανοιχτή γωνία, και όχι ένα κλειστό βρόχο, και η γωνία μοιάζει με ένα ανοιχτό σαγόι([OPENJAW](#) ). Είναι αυτό που μερικές φορές ονομάζεται ARUNK (Arrival Unknown) απροσδιόριστη άφιξη στην κράτηση του εισιτηρίου.

## 6.2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ - INTERNATIONAL SALES INDICATOR

Ένας από τους προσδιοριστικούς παράγοντες του ναύλου που εφαρμόζεται σε κάθε αεροπορικό ταξίδι, είναι η χώρα πώλησης - πληρωμής(sales) του εισιτηρίου, η χώρα έκδοσης του εισιτηρίου (ticketing) και η χώρα έναρξης του ταξιδιού(origin).

Με βάση τα κριτήρια αυτά, τα αεροπορικά ταξίδια εντάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

### **Sold Inside and Ticketed Inside S.I.T.I.**

Όταν η πληρωμή και η έκδοση του εισιτηρίου πραγματοποιείται στη χώρα έναρξης του ταξιδιού.

### **Sold Outside and Ticketed Inside S.O.T.I.**

Όταν η έκδοση του εισιτηρίου γίνεται στη χώρα έναρξης του ταξιδιού ενώ η πληρωμή του πραγματοποιείται σε τρίτη χώρα, πχ. όταν ένα εισιτήριοATH -BRUεκδίδεται στην Ελλάδα ενώ πληρώνεται στο Παρίσι.

### **Sold Inside and Ticketed Outside S.I.T.O.**

Όταν η πώληση του εισιτηρίου πραγματοποιείται στη χώρα έναρξης του ταξιδιού, ενώ η έκδοση του πραγματοποιείται σε τρίτη χώρα, πχ. όταν ένα εισιτήριοATH-PARπληρώνεται στην Ελλάδα ενώ εκδίδεται στο Λονδίνο.

### **Sold Outside and Ticketed Outside S.O.T.O.**

Όταν η πληρωμή και η έκδοση του αεροπορικού εισιτηρίου πραγματοποιούνται σε άλλη χώρα από εκείνη της έναρξης του ταξιδιού, πχ. όταν ένα εισιτήριο ATH-MAD πληρώνεται και εκδίδεται στη Φρανκφούρτη.

### 6.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΛΩΝ

Οι βασικοί προσδιοριστικοί παράγοντες του είδους του ναύλου είναι :

- Το είδος του ταξιδιού(OW,RT,CT,RTW)κλπ.
- Οι όροι του ταξιδιού όπως πχ.
  - συγκεκριμένη ημερομηνία αναχώρησης,
  - συγκεκριμένη ώρα αναχώρησης,
  - συγκεκριμένη ημερομηνία επιστροφής,
  - συγκεκριμένος χρόνος παραμονής στο εξωτερικό,
  - πραγματοποίηση του ταξιδιού σε συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου
- Η κατηγορία θέσης που θα επιλέξει ο επιβάτης
- Η ηλικία του επιβάτη (INFANT, CHILD, YOUNG, ADULT)
- Το επάγγελμα ή η ενασχόληση του επιβάτη (SAILOR, MILITARY, WORKER, PUBLICEMPLOYEE, STUDENT) κλπ
- Ο ατομικός ή ομαδικός χαρακτήρας του ταξιδιού(INDIVIDUAL - GROUP)

**Στη συνέχεια, ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες κατηγορίες ναύλων.**

Κατηγ/ες ναύλου	Επεξήγηση
AD	Agent Discount, εκπτώτικός ναύλος που χορηγείται σε πράκτορα
CH	Child Discount, εκπτώτικός ναύλος για παιδιά
EM	Emigrant, εκπτώτικός ναύλος που χορηγείται σε μετανάστες
GS	Group of Sailors, χορηγείται σε group ναυτικών
ID	Για εργαζόμενους αεροπορικής εταιρείας και μέλη της οικογενείας
IN	Infant, χορηγείται σε νήπια
LA	Labour fare, εργατικός ναύλος
M	Military fare, στην Ελλάδα συνήθως είναι ΚΕ ή αλλιώς ELDYK
SD	Student fare, Φοιτητικός ναύλος
ZZ	Νεανικός ναύλος

Inclusive Tour (IT) και Bulk inclusive Tour (BT), είναι ειδικές συμφωνίες που χορηγεί μια αεροπορική εταιρεία σε τουριστικά γραφεία ή απευθείας από την αεροπορική εταιρεία προς έκδοση group εισιτηρίων (ομάδες, εκδρομές κλπ). Ένας άλλος τρόπος χορήγησης αυτών των μη δημοσιευμένων ναύλων, είναι για χρήση ανταλλαγής προϊόντων. Μια εταιρεία μπορεί για παράδειγμα να διαφημίσει την αεροπορική εταιρεία και η αεροπορική σε αντάλλαγμα να χορηγήσει εκπτώτικα εισιτήρια αντί για χρήματα. Τα στοιχεία των εισιτηρίων αυτών (fare basis, tour code) είναι αυστηρά ορισμένα από την εκάστοτε αεροπορική εταιρεία και η τήρηση τους αποτρέπει λάθη και χρεώσεις.

Normal fare : είναι ο ναύλος που δίνει στον επιβάτη το δικαίωμα χρήσης του εισιτηρίου για ένα χρόνο μετά την έκδοση του.

Special fare : είναι ειδικοί ναύλοι προσφορές με κάποιες επιβαρύνσεις ανάλογα με τους όρους χρήσης που έχει ορίσει η αεροπορική εταιρεία «βιβλίο Δρ. ΙΩΑΝΝΗΣ Σ ΛΑΙΝΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΝΑΥΛΟΙ-ΕΚΔΟΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΕΣΙΤΗΡΙΟΥ»

### **Η τιμή ενός εισιτηρίου για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο βασίζεται σε ποικίλους παράγοντες:**

- Στη χιλιομετρική απόσταση του δρομολογίου. Ανάλογα με τα πραγματικά μίλια του δρομολογίου TPM(Ticketed point miles) ορίζεται μια μέση τιμή από την αεροπορική εταιρεία, έτσι ώστε να γίνει διαχωρισμός στις κατηγορίες των ναύλων όπως smart fares, flexible fares, full flexible fares, business class.
- Πλέον ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες είναι ο τύπος του αεροσκάφους που επιχειρεί μια αεροπορική εταιρεία λόγω των καυσίμων.
- Η τιμή των καυσίμων
- Οι φόροι των αεροδρομίων
- Ο ανταγωνισμός αεροπορικών εταιρειών σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο
- Over capacity αεροδρομίων. Για παράδειγμα στο δρομολόγιο Ηράκλειο - Αθήνα μέχρι πρόσφατα επιχειρούσαν το δρομολόγιο 5 αεροπορικές εταιρείες. Με προγραμματισμένες πτήσεις καθημερινά 3 εταιρείες, η Aegean Airlines, η Olympic Air και η Cyrgus Airways ενώ ανά τακτά διαστήματα η SKY EXPRESS και η Minoan Air. Ο τοπικός πληθυσμός δεν είναι αρκετός έτσι ώστε να καλύψει στο σύνολο μια ικανοποιητική πληρότητα για όλες τις εταιρείες, με αποτέλεσμα στις ώρες αναχώρησης που πλησιάζει η μια εταιρεία την άλλη οι τιμές ήταν χαμηλές ενώ στις υπόλοιπες πτήσεις μπορεί η πληρότητα των κρατήσεων μέσα στο αεροσκάφος να είναι μικρή αλλά οι τιμές να ήταν αρκετά υψηλές λόγω έλλειψης ανταγωνισμού. Στατιστικά έχουν δείξει ότι σε τέτοιες περιπτώσεις που υπάρχει μεγάλος

ανταγωνισμός σε ένα δρομολόγιο, τα κέρδη των αεροπορικών εταιρειών να είναι μειωμένα έως και εμφάνιση ζημιογόνα.

- Χρέωση αποσκευών. Όλο και περισσότερες εταιρείες εφαρμόζουν την πολιτική μηδενικών αποσκευών στον επιβάτη έτσι ώστε να πραγματοποιείτε λιγότερη κατανάλωση καυσίμου από το βάρος των αποσκευών και η κάθε αποσκευή να χρεώνεται ανάλογα, έτσι ώστε να παρέχουν ελκυστικότερες τιμές εισιτηρίων. Πρόσφατα αεροπορική εταιρεία στην κίνα εφάρμοσε την πολιτική να χρεώνει τους επιβάτες ανάλογα με το βάρος τους, έχοντας ζυγαριές στα γκισέ των εισιτηρίων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

## ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

### 7.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Το αεροδρόμιο ή αερολιμένας είναι σύνθετη διαμόρφωση χερσαίου χώρου που έχει σχεδιαστεί για να υποδέχεται και να εξυπηρετεί αεροσκάφη. Τα αεροδρόμια διακρίνονται σε πολεμικά ή στρατιωτικά και πολιτικά. Τα πολιτικά διακρίνονται σε κρατικά, ημικρατικά, κοινοτικά και ιδιωτικά.

Οι όροι αεροδρόμιο και αερολιμένας αν και στη καθημερινή χρήση φέρονται ως συνώνυμοι στην πραγματικότητα διαφέρουν. Ο όρος αεροδρόμιο είναι περισσότερο στρατιωτικός και αποδίδεται με την απλή έννοια της διαμόρφωσης ενός χώρου εξυπηρέτησης αεροπλάνων. Ενώ ο όρος αερολιμένας αποδίδεται επιπρόσθετα προσδιορίζοντας αφενός τον χώρο εξυπηρέτησης των αεροπλάνων, αφετέρου και όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και μεταφοράς φορτίων. Έτσι ο όρος αερολιμένας αποδίδεται περισσότερο για τα πολιτικά αεροδρόμια. Συνεπώς όλα τα αεροδρόμια δεν είναι αερολιμένες, ενώ όλοι οι αερολιμένες είναι αεροδρόμια.

Κάθε αεροδρόμιο έχει έναν ή περισσότερους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης (τροchioδρόμους - runway) και πίστα ελιγμών (apron) με διαδρόμους τροχοδρόμησης (taxiing) για την στάθμευση και εξυπηρέτηση των αεροσκαφών.

Για την καλύτερη οργάνωση του αεροδρομίου αναγκαίοι καθίστανται διάφορες εγκαταστάσεις και κτήρια. Ένα πολιτικό αεροδρόμιο, μπορεί να έχει περισσότερα του ενός κτηρίων, τα οποία στεγάζουν τις διάφορες υπηρεσίες του αεροδρομίου που αφορούν αεροσκάφη, επιβάτες και εμπορεύματα, π.χ. Έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών, έλεγχος διαβατηρίων, αίθουσες αναμονής, διαχωρισμός αφιχθέντων/αναχωρούντων επιβατών, εστιατόρια, μπαρ, καταστήματα, αποθήκες, υπόστεγα κτλ.

Τα υπηρεσιακά κτήρια ενός αεροδρομίου είναι ο Πύργος Ελέγχου Προσέγγισης και αναχώρησης, το πλέον ευδιάκριτο κτήριο σε ένα αεροδρόμιο (πολιτικό ή στρατιωτικό). Από τον πύργο ελέγχου διεξάγονται όλες οι συνομιλίες μεταξύ αεροσκαφών που επιθυμούν να προσεγγίσουν το αεροδρόμιο και εδάφους. Οι άδειες απογείωσης, προσγείωσης,

τροχοδρόμησης κ. , δίνονται από τον ΠΕ. Αντίθετα, οι οδηγίες πτήσης προς αεροσκάφη που δεν προσεγγίζουν το αεροδρόμιο εξακολουθούν να δίνονται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής ή κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Στα αεροδρόμια υπάρχουν ειδικές εγκαταστάσεις που στεγάζουν μηχανήματα, μηχανοκίνητο εξοπλισμό, διαλογή αποσκευών καθώς και υπόστεγα αεροσκαφών για συντήρηση, επισκευές κ.ά. Επίσης σε κάθε αεροδρόμιο υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός. Ακόμη, μπορεί να υπάρχει και υπηρεσία τροφοδοσίας επιβατικών αεροσκαφών (catering).

Από τον Μάρτιο του 2013 έχει ξεκινήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των αερολιμένων της χώρας από την ελληνική κυβέρνηση έτσι ώστε στο σύνολο τους οι αερολιμένες της χώρας να ιδιωτικοποιηθούν, μια διαδικασία που αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του έτους.

## **7.2 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΗΤΗΣ**

Η Κρήτη είναι ένας από τους δημοφιλέστερους ελληνικούς προορισμούς διακοπών. Το 15% των συνολικών αφίξεων, λιμένα και αερολιμένα, στη χώρα γίνονται μέσω της πόλης του Ηρακλείου. Το 2006 οι ναυλωμένες πτήσεις στο Ηράκλειο αριθμούσαν το 20% του συνόλου των πτήσεων ναύλωσης στη χώρα και συνολικά, περισσότεροι από δύο εκατομμύρια τουρίστες επισκέφθηκαν την Κρήτη κατά το έτος αυτό. Η αύξηση αυτή στον τουρισμό απεικονίζεται στον αριθμό κλινών των ξενοδοχείων, ο οποίος αυξήθηκε στην Κρήτη κατά 53% από το 1986 ως το 1991, ενώ το υπόλοιπο της Ελλάδας παρουσίαζε αύξηση των 25%. Η σημερινή τουριστική υποδομή στην Κρήτη εξυπηρετεί μεγάλο εύρος προτιμήσεων, από μεγάλα, πολυτελή ξενοδοχεία, με όλες τις προδιαγεγραμμένες εγκαταστάσεις (πισίνες, εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής κλπ), έως μικρότερα ιδιόκτητα οικογένεια διαμερίσματα ή οργανωμένες κατασκηνώσεις. Η πρόσβαση των επισκεπτών στο νησί γίνεται αεροπορικώς μέσω του διεθνούς αερολιμένα στο Ηράκλειο και των κρατικών αερολιμένων στα Χανιά και στη Σητεία. «[www.explorecrete.com](http://www.explorecrete.com)»

### **7.2.1 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ**

Ο αερολιμένας Ηρακλείου χρονολογείται από το 1937 όπου και ιδρύθηκε το 1939 υποδέχτηκε την πρώτη επιβατική πτήση διάδρομος 13/31 που λειτουργεί μέχρι σήμερα

γνωστός σαν λοξός 1500 m. Το 1941 διακόπτεται η λειτουργία των επιβατικών πτήσεων όμως επανέρχονται το 1947 οι επιβατικές πτήσεις στον αερολιμένα Ηρακλείου εγκαινιάζεται επίσης την ίδια περίοδο ο πρώτος επιβατικός σταθμός.

Το 1953 κατασκευάζεται ο διάδρομος 9/27 μήκους 1850 m που μπορεί να εξυπηρετήσει μεσαίου μεγέθους αεροσκάφη. Την περίοδο 1968-1971 επεκτείνεται ο διάδρομος προσγείωσης στα 2680m και παράλληλα την ίδια περίοδο χτίζεται νέος επιβατικός σταθμός το αεροδρόμιο έχει σαν πελάτη του την Ολυμπιακή Αεροπορία και πραγματοποιούνται πτήσεις εσωτερικού.

Το 1971 η πρώτη πτήση charter για το αεροδρόμιο Ηρακλείου είναι γεγονός από την British Airways. Από τότε υπάρχει ραγδαία ανάπτυξη για το αεροδρόμιο Ηρακλείου σε πτήσης εσωτερικού και τους θερινούς μήνες σε πτήσεις εξωτερικού το αεροδρόμιο Ηρακλείου γίνεται αεροπορικός πυλώνας της χώρας και το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας σε αφίξεις – αναχωρήσεις αλλά και σε αριθμό επιβατών της χώρας μετά από το αεροδρόμιο Αθηνών. Το αεροδρόμιο Ηρακλείου έχει κωδικό HER και επίσημα ονομάζεται διεθνές αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης », προς τιμή του μεγάλου Κρητικού μυθιστοριογράφου, ποιητή και θεατρικού συγγραφέα.

Σήμερα ο αερολιμένας Ηρακλείου είναι διεθνής βρίσκεται 5 χιλ. από την πόλη του Ηρακλείου οι κτιριακές του εγκαταστάσεις καλύπτουν 26,000 τμ. έχει λειτουργία 365 μέρες το χρόνο σε 24ωρη βάση. Διαθέτει: Έναν (1) επιβατικό αεροστάθμη, Έναν (1)εμπορευματικό αεροστάθμη Έναν (1) πυροσβεστικό σταθμό Κατηγορία πυρασφάλειας : 8 (VIII ) Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών : 15 που από τον Απρίλιο του 2013 θα γίνουν 20 αφού παραχωρήθηκαν για πολιτική χρήση θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών της 126 σμηναρχίας μάχης.

Στον αερολιμένα Ηρακλείου πραγματοποιούνται πτήσεις εσωτερικού από και προς το αεροδρόμιο Αθηνών, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης το αεροδρόμιο Διαγόρας της Ρόδου και άλλα αεροδρόμια στην Ελλάδα. Στο δίκτυο του εξωτερικού υπάρχει απευθείας σύνδεση με την Κύπρο όλη την διάρκεια του χρόνου. Από τον Απρίλιο μέχρι τις αρχές Νοεμβρίου, υπάρχουν πολλές απευθείας πτήσεις charter για το αεροδρόμιο Ηρακλείου από τη Βρετανία, τη Γερμανία, τη Σκανδιναβία το Ισραήλ , τη Ρωσία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Η πιο πρόσφατη προσθήκη σύνδεσης είναι η Τουρκία που μέσω του εθνικού της αερομεταφορέα Turkish Airlines θα συνδέει το Ηράκλειο με την Κωνσταντινούπολη , την Άγκυρα και το Ισμίρ. Η κίνηση του αερολιμένα ανέρχεται σε περίπου 6.000.000 επιβάτες το χρόνο. Σήμερα έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες μετεγκατάστασης του αερολιμένα Ηρακλείου στο Καστέλι που αναμένεται να ολοκληρωθεί η μετεγκατάσταση του στα επόμενα 5 χρόνια.



## Αερολιμένας Ηρακλείου « Νίκος Καζαντζάκης »

### Γενικά στοιχεία

Κωδικός IATA:	<b>HER</b>
Κωδικός ICAO:	<b>LGIR</b>
Εποπτεύουσα Αρχή:	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
Πολιτική χρήση:	Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας (ΚΑΗΚ)
Στρατιωτική χρήση:	Πολεμική αεροπορία (126 ΣΜ)
Λοιπές χρήσεις:	Έδρα Αερολέσχης Ηρακλείου
Έλεγχος Εναέριου	ΝΑΙ (Υ.Π.Α.)
Κυκλοφορίας:	
Λειτουργία:	24 ώρες (όλο το χρόνο)
Έτος ίδρυσης:	1937
Ιστορικά Στοιχεία (διαδρόμων):	1939: Πρώτη επιβατική προσγείωση στο διάδρομο 13-31, 1941: Διακόπτεται η πολιτική χρήση, 1946: Επανάληψη επιβατικών δρομολογίων 1953: Ολοκλήρωση νέου διαδρόμου 09/27 (αρχικού μήκους 1850 m), 1968-1971: Έργα επέκτασης του διαδρόμου 09/27 στα 2.680 m, και συντήρησης του 13/31, 1971: Πρώτη πτήση charter από το εξωτερικό (British Airways 18-03- 71), 2001-2003: Κατασκευή τμήματος παραλ. τροchioδρόμου του διαδρόμου 09/27
Ιστορικά Στοιχεία (εγκαταστάσεων):	1947: Πρώτο επιβατικό αεροσταθμού αεροδρομίου, 1968: Έναρξη κατασκευής νέου αεροστάθμη, 1972: Ολοκλήρωση και εγκαίνια νέου αεροσταθμού 7.370 m <sup>2</sup> (21-05- 1972), 1973-75: Κατασκευή καταφυγίων αεροσκαφών, τροχοδρόμων, 1988: Εγκαίνια νέας αίθουσας αφίξεων-αναχωρήσεων εξωτερικού 900 m <sup>2</sup> , 1992: Ολοκλήρωση νέας αίθουσας αφίξεων εξωτερικού, 1994: Λειτουργία νέας αίθουσας αναχωρήσεων εξωτερικού 2.000 m <sup>2</sup> , 1996: Ολοκλήρωση επέκτασης αεροσταθμού κατά 11.700 m <sup>2</sup> , 1997: Απόδοση σε χρήση νέας αίθουσας αναχωρήσεων εξωτερικού 5.000 m <sup>2</sup> , 2005: Ολοκλήρωση επέκτασης αεροσταθμού κατά 18.985 m <sup>2</sup> .

### Γεωγραφικά στοιχεία

Συντεταγμένες:	35° 20' 22.99" N 025° 10' 49.07" E
Υψόμετρο:	35 m
Τοποθεσία:	Ν. Αλικαρνασσός - Νομός Ηρακλείου - Κρήτη
Απόσταση από το κέντρο της πόλης:	Ηράκλειο 4.8 km

### Στοιχεία διαδρόμων

Διάδρομος	ILS	Lights	Σημειώσεις
<b>09/27:</b> 2714 x 45 m ASPHALT	OXI	Threshold, Edge (BI-directional, white, LIM), End, (D) μήκους 1.100 m (από το apron RTIL, PAPI	διαθέτει παράλληλο τροχόδρομο ως το κατώφλι του 27)
<b>12/30:</b> 1566 x 50 m ASPHALT	OXI	Threshold, Edge LIM, End (unserviceable)	
<b>18/36:</b> 780 x 40 m ASPHALT	OXI	OXI	Κλειστός διάδρομος

### Στοιχεία Εγκαταστάσεων

Δάπεδο Στάθμευσης:	140.000 m <sup>2</sup> (15+4 θέσεις α/φ)	Υπό κατασκευή νέο δάπεδο 45.000 m <sup>2</sup>
Αεροσταθμός:	43.300 m <sup>2</sup>	
Ραδιοβοηθήματα:	VOR-DME, TACAN, NDB (Locator)	
Fire Protection:	Cat. VIII	
Έκταση οικοπέδου:	2.781 στρέμματα	
Λοιπές Εγκαταστάσεις:	α) Εγκαταστάσεις Αερολέσχης Ηρακλείου, β) Πυροσβεστικός σταθμός, Αστυνομία κτλ., γ) Τερματικό Radar PSR/MSSR (σύστημα PATROCLOS) στην περιοχή Δύο Αοράκια, δ) Εγκαταστάσεις Πολεμικής Αεροπορίας (Υπόστεγο, Shelters, Δάπεδα σταύθμευσης κτλ.)	
Παρεχόμενες υπηρεσίες:	Travel Value & Duty Free Shop, Εστιατόριο, Καφέ-μπαρ, Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, Τράπεζες, Parking	
« πηγή : <a href="http://www.airliners.gr">www.airliners.gr</a> »		

## 7.2.2 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ

Ο αερολιμένας των Χανίων κατασκευάστηκε το 1954 στο Μάλεμε και ως το 1959 εξυπηρετούσε πτήσεις εσωτερικού. Το 1959 μεταφέρθηκε στη χερσόνησο Ακρωτήρι ή Σούδα στο υπάρχον στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας, που άρχισε να χρησιμοποιείται και για επιβατικές πτήσεις. Το 1967 κατασκευάστηκε ο πρώτος αεροσταθμός με δύο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Το 1974 πραγματοποιείται η πρώτη διεθνής πτήση προς το αεροδρόμιο των Χανίων. Η αύξηση του τουρισμού στα Χανιά δημιούργησε την ανάγκη για την κατασκευή ενός νέου κτηρίου καθώς οι πτήσεις προς το αεροδρόμιο Χανίων συνεχώς αυξάνονταν. Το 1996 ολοκληρώθηκε η κατασκευή νέου αεροσταθμού σε διαφορετική θέση με 6 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών. Το 2005 έγινε η ολοκλήρωση επέκτασης του αεροδρομίου που έλαβε επίσημα την ονομασία Κρατικός Αερολιμένας Χανίων " Ιωάννης Δασκαλογιάννης". Ο νέος αεροσταθμός έχει συνολική επιφάνεια 14,650 m<sup>2</sup>, και έξι χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

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

Το αεροδρόμιο Χανίων βρίσκεται στη χερσόνησο του Ακρωτηρίου (ή Σούδα), περίπου 20 λεπτά (14 χιλιόμετρα) από τα Χανιά. Στο αεροδρόμιο των Χανίων πραγματοποιούνται πτήσεις εσωτερικού από και προς το αεροδρόμιο Αθηνών, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης και άλλα αεροδρόμια στην Ελλάδα. Από τον Απρίλιο μέχρι τις αρχές Νοεμβρίου, υπάρχουν πολλές απευθείας πτήσεις charter για το αεροδρόμιο των Χανίων από τη Βρετανία, τη Γερμανία, τη Σκανδιναβία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Η κίνηση των επιβατών στο αεροδρόμιο Χανίων είναι περίπου 2.500.000 επιβάτες το χρόνο. Η επιβατική κίνηση προς τα Χανιά είναι τέτοια που χρειάζεται να βελτιωθούν ακόμα περισσότερο οι υποδομές στο αεροδρόμιο Γιάννης Δασκαλογιάννης. Πρέπει να σημειωθεί ότι το αεροδρόμιο μπορεί να εξυπηρετεί 1100 επιβάτες την ώρα, ενώ οι πραγματικές ανάγκες τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο φτάνουν τους 2500 επιβάτες την ώρα.

Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες για τον εκσυγχρονισμό του αεροδρομίου "Ιωάννης Δασκαλογιάννης" στα Χανιά και πλέον είναι θέμα χρόνου να προχωρήσει ο σχεδιασμός του νέου κτιρίου για τους επιβάτες και η κατασκευή νέου Πύργου Ελέγχου.

### **Κρατική ενίσχυση αερολιμένα**

Με ηλεκτρονική κοινοποίηση της 30 ης Μαρτίου 2012, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή , για λόγους ασφάλειας δικαίου , μέτρο που αφορά την ανακαίνιση και την ανάπτυξη της υποδομής του αερολιμένα Χανίων . Το μέτρο καταχωρήθηκε με αριθμό υπόθεσης κρατικής ενίσχυσης SA. 34586.

Η επένδυση αφορά κυρίως βελτιώσεις του αεροσταθμού και νέο πύργο ελέγχου, αλλά περιλαμβάνει και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, καθώς και λειτουργικές βελτιώσεις και αναβαθμίσεις αμαξοστασίου. Κύριος στόχος του μέτρου είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας και η βελτίωση της διακίνησης επιβατών η οποία επί του παρόντος αντιμετωπίζει πιέσεις κατά τις περιόδους αιχμής στον υπάρχοντα αεροσταθμό. Η προγραμματιζόμενη επένδυση ανέρχεται σε εκατ. 110,09 EUR. Οι εργασίες σχεδιάζεται να πραγματοποιηθούν έως το 2015. Το συνολικό εκτιμώμενο επενδυτικό κόστος μπορεί να κατανεμηθεί ως εξής :

Μέτρο	Κόστος σε EUR
Επέκταση του κτιρίου του αεροσταθμού	83,0

Κατασκευή νέου πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	6,6
Κατασκευή νέου αμαξοστάσιου (συνδεδεμένη με τη λειτουργία του αεροδρόμιου)	9,2
Χώρος φύλαξης απορριμμάτων	1,7
Φυλάκιο ασφάλειας στην είσοδο του αεροδρόμιου	0,2
Διαμόρφωση νέου περιβάλλοντος χώρου των ανωτέρω	9,4
Συνολικό ποσό (περιλαμβανομένων των επενδύσεων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του δημοσίου)	110,1

«[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/244257/244257\\_1360926\\_133\\_1.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/244257/244257_1360926_133_1.pdf)»

### Αερολιμένας Χανίων « Ιωάννης Δασκαλογιάννης »

#### Γενικά στοιχεία

Κωδικός IATA:	<b>CHQ</b>
Κωδικός ICAO:	<b>LGSA</b>
Εποπτεύουσα Αρχή:	Πολεμική Αεροπορία
Πολιτική χρήση:	Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας (KAXN)
Στρατιωτική χρήση:	Πολεμική Αεροπορία (115 ΠΜ), Αμερικανική Βάση - NSA
Λοιπές χρήσεις:	Έδρα Αερολέσχης Χανίων
Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας:	NAI (Πολεμική Αεροπορία)
Λειτουργία:	24 ώρες (όλο το χρόνο)
Έτος ίδρυσης:	1958
Ιστορικά Στοιχεία (εγκαταστάσεων):	1954-1958: Κατασκευή Αεροδρομίου, 1959: Εκκίνηση πολιτικής χρήσης αεροδρομίου (μεταφορά από το α/δ του Μάλεμε), 1967: Κατασκευή πρώτου κτιρίου αεροσταθμού (2.335 m <sup>2</sup> ) με δάπεδο 2 θέσεων α/φ. (9.000 m <sup>2</sup> ), 1974: Πρώτη διεθνής πτήση, 1996: Ολοκλήρωση νέου κτιρίου αεροσταθμου σε νέα θέση με νέο δάπεδο α/φ 6 θέσεων, 2005: Ολοκλήρωση επέκτασης δαπέδου σταθμευσης α/φ κατά 18.000 m <sup>2</sup>

#### Γεωγραφικά στοιχεία

Συντεταγμένες:	35° 31' 54.29" N 024° 08' 58.84" E
Υψόμετρο:	150 m
Τοποθεσία:	Ακρωτήριο Σούδας - Νομός Χανίων - Κρήτη
Απόσταση από το κέντρο της πόλης:	Χανιά 15.2 km

### Στοιχεία διαδρόμων

Διάδρομος	ILS	Lights	Σημειώσεις
11/29: 3348 x 45 m ASPHALT	OXI	Approach Lights (Μ στο 11, J Διαθέτει 2 παράλληλους στο 29), HIRL, REIL, PAPI, OLS	τροχοδρόμους - ο νότιος με χαρακτηριστικά διαδρόμου.

### Στοιχεία Εγκαταστάσεων

Δάπεδο Στάθμευσης:	74.400 m <sup>2</sup> (7 θέσεις α/φ)	
Αεροσταθμός:	13.500 m <sup>2</sup>	(προγραμματίζεται επέκταση στα 19.500 m <sup>2</sup> )
Ραδιοβοηθήματα:	VOR-DME, TACAN, NDB (Locator)	
Fire Protection:	Cat. VII	
Έκταση οικοπέδου:	6.000 στρέμματα	
Λοιπές Εγκαταστάσεις:	α) Εγκαταστάσεις Ολυμπιακής Αεροπορίας (Κτίριο εξομοιωτή Boeing 737-400), β) Εγκαταστάσεις Πολεμικής Αεροπορίας (Υπόστεγα, Shelters, Δάπεδα σταύθμευσης κτλ.), γ) Εγκαταστάσεις Αμερικανικής Βάσης US Naval Support Activity (NSA) (Υπόστεγο, δάπεδο)	
Παρεχόμενες υπηρεσίες:	Travel Value & Duty Free Shop, Γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, Ιατρείο, Καφέ-μπαρ, Καταστήματα, Αστυνομία, Parking.	

## 7.2.3 ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

Ο Αερολιμένας Σητείας ή Δημοτικό Αεροδρόμιο Σητείας, στην Κρήτη τέθηκε σε λειτουργία στις 9 Ιουνίου 1984, με κύρια δραστηριότητα την υποστήριξη αεροσταθμών επιβατών και της στάθμευσης των αεροσκαφών. Το αεροδρόμιο έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει αεροπλάνα μικρού και μεσαίου μεγέθους. Επίσης, το αεροδρόμιο είναι σε θέση να φιλοξενήσει πτήσεις CHARTER και ιδιωτικά αεροσκάφη. Το αεροδρόμιο της Σητείας είναι το σημαντικότερο έργο του νομού Λασιθίου, είναι έργο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη ολόκληρης την Ανατολικής Κρήτης. Ο Αερολιμένας βρίσκεται σε απόσταση 1 χλμ από το κέντρο της πόλης.

Ο αερολιμένας της Σητείας διαθέτει: Διαθέτει : Ένα (1) επιβατικό αεροσταθμό. Κατηγορία πυρασφάλειας : 5 (V) Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών : 6 Θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας : 22. Σήμερα ο αερολιμένας έχει σύνδεση με τον αερολιμένα Αθηνών , της Ρόδου και της Καρπάθου όλες οι παραπάνω συνδέσεις αποτελούν άγονες γραμμές και κάθε τέσσερα χρόνια γίνεται διαγωνισμός για την εκμετάλλευσή τους που επιτηρείται από το Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών και δικτύων και την Ευρωπαϊκή ένωση.

## Αερολιμένας Σητείας

### Γενικά στοιχεία

Κωδικός IATA:	<b>JSH</b>
Κωδικός ICAO:	<b>LGST</b>
Εποπτεύουσα Αρχή:	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Δήμος
Πολιτική χρήση:	Δημοτικός Αερολιμένας (ΔΑΣΤ) [νομοθέτημένο σημείο εισόδου-εξόδου]
Στρατιωτική χρήση:	OXI
Λοιπές χρήσεις:	Έδρα Αερολέσχης Σητείας
Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας:	OXI (AFIS)
Έτος ίδρυσης:	1984 (9 Ιουνίου)
Ιστορικά Στοιχεία (διαδρόμων):	1984: Εγκαίνια αεροδρομίου και προσγείωση 1ου αεροσκάφους (09/06/84), 1986: Ολοκληρώνονται οι εργασίες ασφαλιτοστρωσης διαδρόμου, τροχοδρόμων, δαπέδου (06/09/86), 2002: Παράδοση πρώτου τμήματος του νέου διαδρόμου 05/23 μήκους 1200 m (25/07/2002), 2003: Ολοκλήρωση κατασκευής νέου διαδρόμου 05/23 στα 2070 m (01/05/2003), 2006: Λειτουργία T/VOR/DME (SHT)
Ιστορικά Στοιχεία (εγκαταστάσεων):	1993: Μεταστέγαση σε νέο κτίριο αεροσταθμού 550 m <sup>2</sup> (20/05/93), 2002: Παράδοση προσωρινού αεροσταθμού 300 m <sup>2</sup> (25/07/2002), 2003: Νέος προσωρινός αεροσταθμός 1000 m <sup>2</sup> (01/05/2003)

### Γεωγραφικά στοιχεία

Συντεταγμένες:	35° 12' 57.99" N 026° 06' 04.77" E
Υψόμετρο:	123 m
Τοποθεσία:	Μπόντα, Σητεία - Νομός Λασηθίου - Κρήτη
Απόσταση από το κέντρο της πόλης:	Σητεία 1.5 km

### Στοιχεία διαδρόμων

<u>Διάδρομος</u>	<u>ILS</u>	<u>Lights</u>	<u>Σημειώσεις</u>
<b>05/23:</b> 2078 x 45 m ASPHALT	OXI	Edge (White LIM), Threshold, End, RTIL, PAPI	
<b>17/35:</b> 750 x 25 m ASPHALT	OXI	OXI	Κλειστός παλιός διάδρομος (Το κατώφλι του 35 χρησιμοποιείται ως δάπεδο στάθμευσης α/φ)

### Στοιχεία Εγκαταστάσεων

Δάπεδο Στάθμευσης:	24.000 m <sup>2</sup> (3 θέσεις α/φ)	
Αεροσταθμός:	1000 m <sup>2</sup>	Προγραμματίζεται νέος αεροσταθμός 7.500 m <sup>2</sup>
Ραδιοβοηθήματα:	VOR-DME (SHT)	
Fire Protection:	Cat. V	
Λοιπές Εγκαταστάσεις:	Δάπεδο α/φ στο κατώφλι του ανενεργού 35 (4.000 m <sup>2</sup> )	

## 7.3 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Μακροπρόθεσμες προβλέψεις δείχνουν ότι η ζήτηση για αερομεταφορά θα συνεχιστεί (Eurocontrol). Για να εξυπηρετηθεί η αναμενόμενη κίνηση τα αεροδρόμια πρέπει να επενδύσουν σε νέες υποδομές. Οι δραστηριότητες των αεροδρομίων πρέπει να εξισορροπηθούν με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και στις γειτονικές κοινωνίες.

- ✓ Οι αερομεταφορές προκαλούν αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας κατά 0,028 °C, το οποίο αντιπροσωπεύει το 4,7% της συνολικής ανθρωπογενούς αλλαγής (IPCC). Ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2020 (IATA) Airport Carbon Accreditation Program (ACI Europe).
- ✓ Επηρεάζει την ποιότητα της ζωής και την ανθρώπινη υγεία. Θέτει όρια και κανόνες στη λειτουργία και ανάπτυξη των αεροδρομίων. Κάνει λιγότερο ελκυστικούς πολλούς προορισμούς.
- ✓ Η επάρκεια νερού έχει κοινωνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές επιπτώσεις και επιχειρηματικό κίνδυνο. Περιοριστικός παράγοντας ανάπτυξης. Η κλιματική αλλαγή επηρεάζει το παγκόσμιο βροχομετρικό σύστημα.
- ✓ Υποβάθμιση υδάτινων αποδεκτών.
- ✓ Υποβάθμιση λειτουργιών τοπικών οικοσυστημάτων
- ✓ Παρενόχληση ειδών πανίδας και επιπτώσεις στη χλωρίδα «<http://www.aviationsociety.gr>»

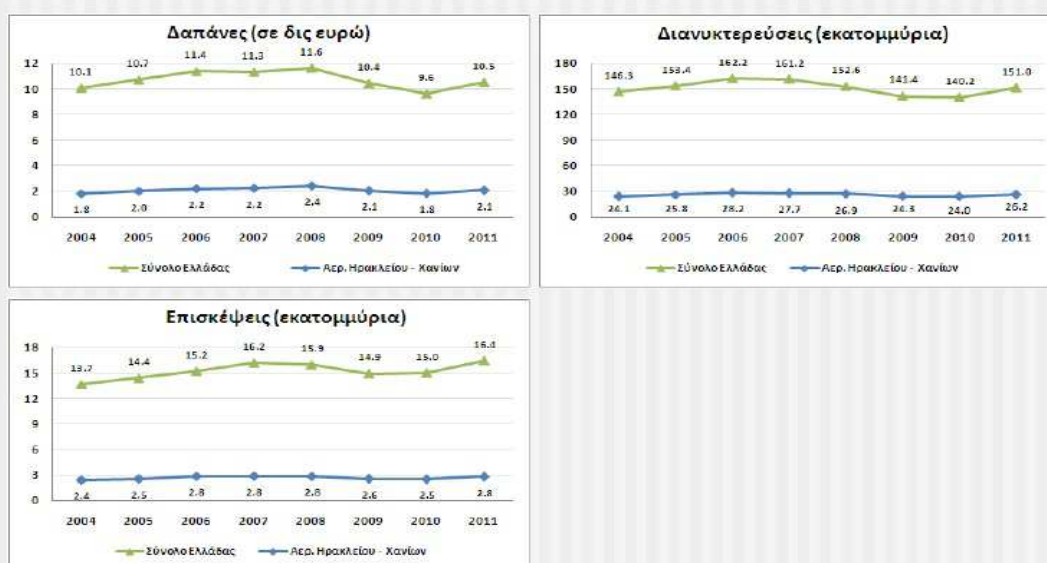
## 7.4 Το προφίλ του τουρισμού στην Κρήτη

Σύμφωνα με το προφίλ του τουρισμού στη Κρήτη, όπως δημοσιεύθηκε στην Έρευνα Συνόρων της **Τράπεζας της Ελλάδος**, οι Ρώσοι δαπανούν σχεδόν 100 ευρώ ανά ημέρα παραμονής και περισσότερα από 1000 ευρώ για το σύνολο της παραμονής τους. Οι Γερμανοί ξοδεύουν σημαντικά μεγαλύτερο ποσό ανά ημέρα στην Κρήτη (85 ευρώ) σε σύγκριση με το μέσο όρο της Ελλάδας (64 ευρώ).

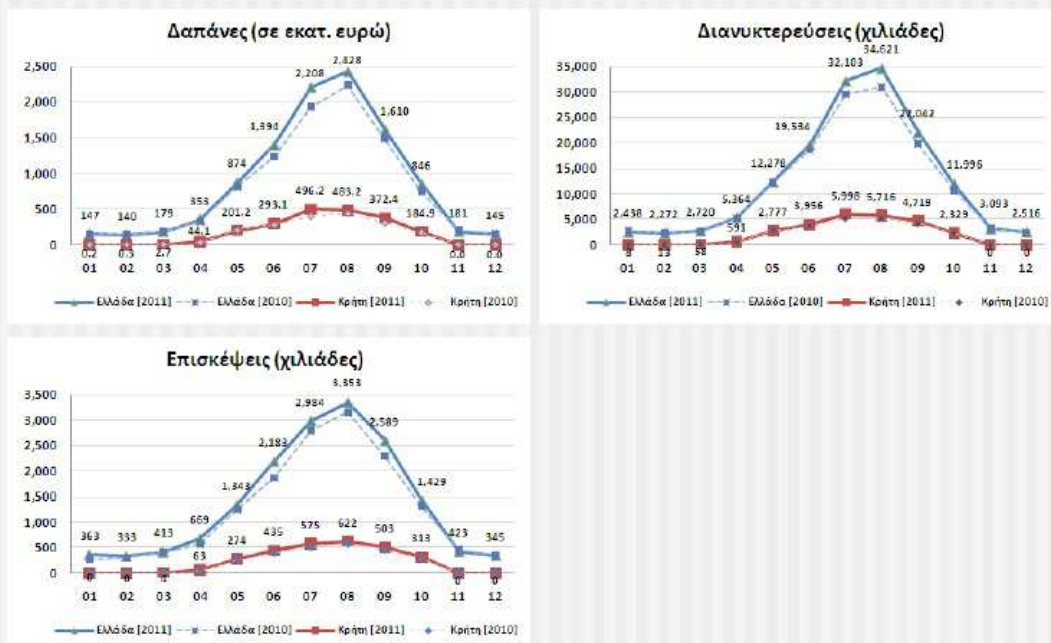
Την τελευταία 7ετία περίπου το 19%-20% των τουριστικών δαπανών που πραγματοποιήθηκαν από αλλοδαπούς τουρίστες στην Ελλάδα, αφορούσε την Κρήτη. Επίσης, το 17%-18% των αλλοδαπών τουριστών που επισκέφτηκαν την Ελλάδα στο ίδιο διάστημα, επισκέφτηκε την Κρήτη, ενώ το 16,5%-17,5% των διανυκτερεύσεων αλλοδαπών τουριστών που επισκέφτηκαν την Ελλάδα, πραγματοποιήθηκαν στη μεγαλόνησο. Οι δαπάνες των τουριστών που επισκέφτηκαν την Κρήτη κατά τους μήνες Ιούλιο - Αύγουστο 2011 έφτασαν περίπου το 1 δισ. ευρώ.

Η κατά κεφαλήν δαπάνη ανά ημέρα παραμονής είναι διαχρονικά μεγαλύτερη στην Κρήτη σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ελλάδα (8-10 ευρώ/ημέρα). Η συνολική κατά κεφαλήν δαπάνη για όλη τη διάρκεια παραμονής στην Κρήτη αυξάνει σε σύγκριση με το μέσο όρο της Ελλάδας διαχρονικά (16,5% μεγαλύτερη το 2011). «<http://traveldailynews.gr/columns/article/2316#sthash.P0KbdzXB.dpuf>»

### Διαχρονικά στατιστικά αλλοδαπών τουριστών







- Σχεδόν 1δισ ευρώ ήταν οι δαπάνες των τουριστών που επισκέφτηκαν την Κρήτη κατά τους μήνες Ιούλιο - Αύγουστο 2011
- Σε σύγκριση με την Ελλάδα που σημειώνει κατακόρυφη αύξηση στα μεγέθη της τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, η τουριστική περίοδος στην Κρήτη εκτείνεται πιο ομαλά από Μάη μέχρι τον Οκτώβριο. «<http://traveldailynews.gr/columns/article/2316>»

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αδιαμφισβήτητα μπορούμε να αναφέρουμε ότι έχει δημιουργηθεί μια σχέση αλληλεξάρτησης ανάμεσα στις αερομεταφορές και τον τουρισμό. Τα προβλήματα και η ύφεση στον ένα κλάδο, άμεσα επηρεάζουν και την ανάπτυξη του άλλου. Πτυχές πάνω στις εξελίξεις που συντελέστηκαν τα τελευταία χρόνια στις αερομεταφορές αλλά και οι σημαντικές μεταλλάξεις της βιομηχανίας του τουρισμού, βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη και πρόκειται να γίνουν ακόμη πιο έντονες στο μέλλον.

– Οι προκλήσεις που η ραγδαία αύξηση του αριθμού των πτήσεων δημιουργεί σε επίπεδο υποδομών για το σύνολο της Ε.Ε. αλλά και για την Ελλάδα ιδιαίτερα, είναι αρκετές. Οι βασικότερες υποδομές για τις οποίες υπάρχει άμεση ανάγκη σχεδιασμού και υλοποίησης μακροπρόθεσμων στρατηγικών, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα συστήματα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, το πλήθος των αεροδιαδρόμων των κύριων αεροδρομίων και το σύνολο των υποδομών των περιφερειακών αεροδρομίων και της διασύνδεσής τους με τις επίγειες υποδομές πρόσβασης.

– Οι σύγχρονες καταναλωτικές συμπεριφορές που απαιτούν «προσωποποιημένες» εξειδικευμένες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και ταυτόχρονα ακόμη καλύτερη σχέση ποιότητας τιμής.

– Η επίδραση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα του διαδικτύου που έχουν βοηθήσει στη μείωση του κόστους πολλών υπηρεσιών και ταυτόχρονα έχουν αυξήσει κατά πολύ τις δυνατότητες πληροφόρησης και σύγκρισης προϊόντων και τιμών για τους καταναλωτές.

– Η σύγχρονη τάση της αγοράς των αερομεταφορών για point to point μετακινήσεις που φαίνεται να κερδίζει συνεχώς έδαφος σε σχέση με τη μετακίνηση μέσω hubs εξαιτίας της δραστηριοποίησης των εταιρειών χαμηλού κόστους, δεδομένο που ενισχύει τον ρόλο των περιφερειακών αεροδρομίων αλλά και μειώνει το κόστος μεταφοράς προς όφελος των τουριστικών προορισμών που αξιοποιούν αυτήν τη δυνατότητα.

Σύμφωνα με το υπουργείο τουρισμού δύο είναι τα κρίσιμα ζητήματα για την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα όσον αφορά στην πολιτική των αερομεταφορών:

- Η εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών προορισμών με τη διατήρηση λογικών και ανταγωνιστικών χρεώσεων στους αερολιμένες
- Η παροχή κινήτρων για την επέκταση της εποχικότητας (Απρίλιος και Οκτώβριος τουλάχιστον) μέσω χαμηλότερων χρεώσεων στους αερολιμένες.

Ένα εύλογο ερώτημα που δημιουργείτε, είναι, αν μπορεί η βιομηχανία του τουρισμού και των αερομεταφορών στην Ελλάδα να επιβιώσει, όχι σήμερα, αλλά στο μέλλον. Ο ανταγωνισμός με τις υπόλοιπες χώρες ανά την υδρόγειο είναι ασύγκριτος, αν ρίξουμε μια και μόνο ματιά σε προορισμούς της υπόλοιπης Ευρώπης αλλά και όχι μόνο. Η ανεργία στα

τουριστικά επαγγέλματα στην Ελλάδα σε γενικές γραμμές αγγίζει το 40%. Το μαργαριτάρι των αεροδρομίων στην Ελλάδα, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, κατέγραψε σημαντική βουτιά στη διεθνή κατάταξη των αεροδρομίων παγκοσμίως καταλαμβάνοντας την 51η θέση το 2012, υποχωρώντας σημαντικά από την 33η, στην οποία βρισκόταν το 2011.

Υποδομές, αιεφόρος ανάπτυξη, κατάρτιση στις τουριστικές υπηρεσίες, παγκόσμια υποστήριξη marketing και επενδυτικά έργα, είναι αναπόσπαστο κομμάτι για την ανάπτυξη στην Ελλάδα. Είναι αρκετά υπερεκτιμημένος ο Ήλιος και η θάλασσα στην Ελλάδα έτσι ώστε να την κρατήσουν στις πρώτες θέσεις των παγκόσμιων τουριστικών προορισμών για τα επόμενα χρόνια ή άπλα, μας αρκεί για το σήμερα. Η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και όλα τα εναλλακτικά ειδή τουρισμού που με απολυτή σιγουριά θα μπορούσαν να αναπτυχθούν στην Ελλάδα, βρίσκονται συγκριτικά με άλλες χώρες σε πολύ χαμηλά επίπεδα, όταν οι ανταγωνίστριες αυτές χώρες παρέχουν αντίστοιχα τουριστικά πακέτα με την Ελλάδα αλλά σε πολύ χαμηλότερες τιμές.

## EPILOGUE - CONCLUSIONS

Undoubtedly we can report that has created an interdependent relationship between aviation and tourism. The problems and the downturn in an industry directly affect each other's development. Aspects on developments that have occurred in recent years in aviation but important mutations tourism industry, are still ongoing and will become even more pronounced in the future.

- The challenges of the rapidly increasing number of flights creates in terms of infrastructure for the whole EU but for Greece in particular, is enough. The basic infrastructure for which there is an immediate need to plan and implement long-term strategies, including among others, the air traffic management systems, the number of the routes of the main airports and the whole infrastructure of regional airports and their interconnection with ground access infrastructure.

- Current consumption habits that 'personalized' specialized high quality services and also even better value for money.

- The impact of new technologies and especially the internet have helped to reduce the cost of many services simultaneously and have vastly increased the possibilities for information and comparison of products and prices for consumers.

- The modern trend of the aviation market for point to point travel that seems to gaining ground in relation to the movement through hubs due to the activation of low cost data supporting the role of regional airports but also reduces transportation costs for the benefit tourist destinations that use this feature.

According to the tourism ministry are two critical issues for the development of tourism in Greece in terms of its aviation policy:

- Ensuring the competitiveness of tourist destinations to maintain reasonable and competitive charges at airports
  
- Providing incentives for the expansion of seasonality (April and October at least) through lower charges at airports.

A reasonable question then is, whether it's tourism industry and aviation in Greece to survive, not today, but in the future. Competition with other countries around the globe are incomparable, if we only look at destinations in the rest of Europe and beyond. Unemployment in the tourist sector in Greece in general reaches 40%. The pearl of airports in Greece, the Athens International Airport, reported a substantial dip in the international

ranking of airports worldwide occupying the 51th position in 2012, down significantly from the 33rd, it was in 2011.

Infrastructure, sustainable development, training of tourist services, global marketing support and investment projects, are an integral part of development in Greece. It is quite overestimated the Sun and sea in Greece so as to keep them in top global tourist destinations for years or just us enough for today. The Heritage and all alternative types of tourism that with absolute certainty could thrive in Greece, are compared with other countries at very low levels when competing countries respectively provide tourist packages to Greece, but at much lower prices.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

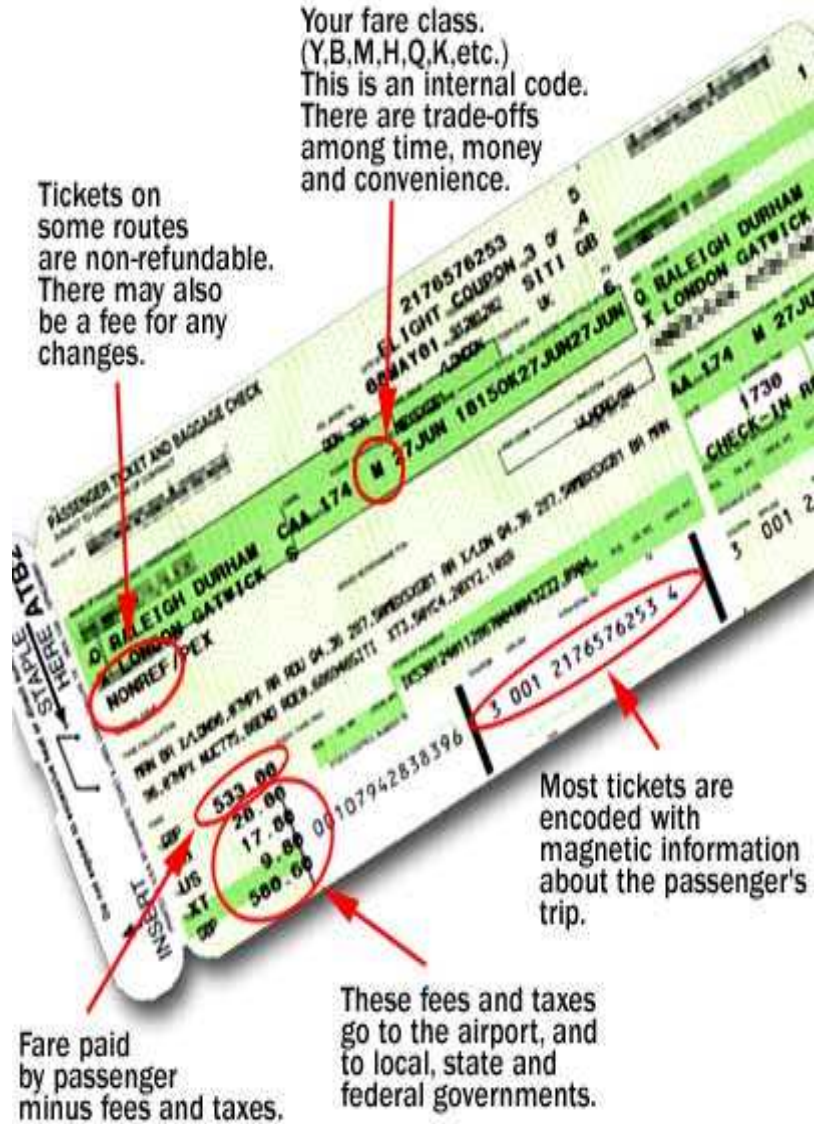
- ΙΩΑΝΝΗΣ Σ ΛΑΙΝΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΝΑΥΛΟΙ-ΕΚΔΟΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΕΣΙΤΗΡΙΟΥ
- Ευρωπαϊκή επιτροπή - Βρυξέλλες 27/9/2012 ανακοίνωση της επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών .
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
- <http://ec.europa.eu>
- [www.istologos.gr](http://www.istologos.gr)
- [www.saas.gr](http://www.saas.gr)
- [www.musesnet.gr](http://www.musesnet.gr)
- [www.remaliacclub.gr](http://www.remaliacclub.gr)
- [www.spoudmet.civil.upatras.gr](http://www.spoudmet.civil.upatras.gr)
- [www.tovivlio.gr](http://www.tovivlio.gr)
- [www.flydeals.gr](http://www.flydeals.gr)
- [www.el.wikkpedia.org](http://www.el.wikkpedia.org)
- [www.hcaa.gr](http://www.hcaa.gr)
- [www.eeeke.gr](http://www.eeeke.gr)
- [www.protothema.gr](http://www.protothema.gr)
- [www.avis.gr](http://www.avis.gr)
- [www.explorecrete.com](http://www.explorecrete.com)
- [www.aviationsociety.gr](http://www.aviationsociety.gr)
- [www.iata.org](http://www.iata.org)
- [www.airliners.gr](http://www.airliners.gr)
- [www.iefimerida.gr](http://www.iefimerida.gr) / Τουρισμός και ανάπτυξη
- [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)
- [www.proslipsis.gr](http://www.proslipsis.gr)

- [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)
- [www.gatzoli.gr](http://www.gatzoli.gr)
- [www.aegeanair.gr](http://www.aegeanair.gr)
- [www.olympicair.gr](http://www.olympicair.gr)
- [www.paidorama.com](http://www.paidorama.com)

# APPENDIX



# PAPERTICKET



Source: Delta Airlines

© 2001 HowStuffWorks

# E-TICKET

## PATAK/PAVEL MR 25AUG PRG BUD

### ELECTRONIC TICKET PASSENGER ITINERARY RECEIPT

CSA CITY SERVICE CENTRE                      DATE: 24 AUGUST 2010  
V CELNICI 5    AGENT: 0115  
110 00 PRAGUE 1                                      NAME: PATAK/PAVEL MR  
PRAGUE  
IATA                      : 154 90064  
TELEPHONE: +420/239007007

Electronic ticket  
number

ISSUING AIRLINE                                      : CZECH AIRLINES CSA  
TICKET NUMBER                                      : ETKT 064 2470695169  
BOOKING REF : AMADEUS: 37V2XN, AIRLINE: OK/Y23QY

FROM /TO	FLIGHT	CL	DATE	DEP	FARE BASIS	NVB	NVA	BAG	ST
PRAGUE TERMINAL:2 BUDAPEST TERMINAL:2A	OK 0790	E	25AUG	1155	Y	ID00		24OCT 20K	OK
									ARRIVAL TIME: 1315

Point of  
departure  
(from)

Flight  
number

BUDAPEST TERMINAL:2A PRAGUE TERMINAL:2	25AUG		ID00	24OCT 20K	OK
					ARRIVAL TIME: 2010

AT CHECK-IN, PLEASE SHOW AN IDENTITY DOCUMENT WITH PHOTOGRAPH AND  
THE DOCUMENT YOU GAVE FOR REFERENCE AT RESERVATION TIME.  
SEE FORM OF IDENTIFICATION FIELD.

# ELECTRONIC BOARDING PASS

[https://checkin.ba.com/travel/checkin/public/en\\_de?cId=173009...](https://checkin.ba.com/travel/checkin/public/en_de?cId=173009...)

**BRITISH AIRWAYS**   

**BOARDING PASS** Seq. No. 002  
e-ticket - no coupon

**MR Jonathan Spillers Guinness** you're ready to fly

<b>Flight</b> <b>BA178</b>	<b>Date</b> 26 May	<b>From</b> John F Kennedy (New York)
<b>Seat</b> <b>4A</b>	<b>Gate closes at</b> 08:30	<b>To</b> Heathrow (London)
	<b>Departure time</b> 08:45	

Please fold - do not tear

## YOUR FLIGHT DETAILS

<b>Booking Reference</b> 2TZ692	<b>Hand baggage allowance</b> Please see ba.com	<b>Passenger baggage must not contain</b>     or other articles or substances which present a danger during air transport
<b>Operating Airline</b> British Airways	<b>Checked baggage allowance</b> 1bags(No bag to exceed 23kg/51lbs)	
<b>Class of travel</b> First		  

If the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure the Warsaw Convention or the Montreal Convention may be applicable and these Conventions govern and may limit the liability of carriers for death or bodily injury and in respect of loss of or damage to baggage. The Montreal Convention applies to all carriage by European Community carriers of passengers and their baggage by air.

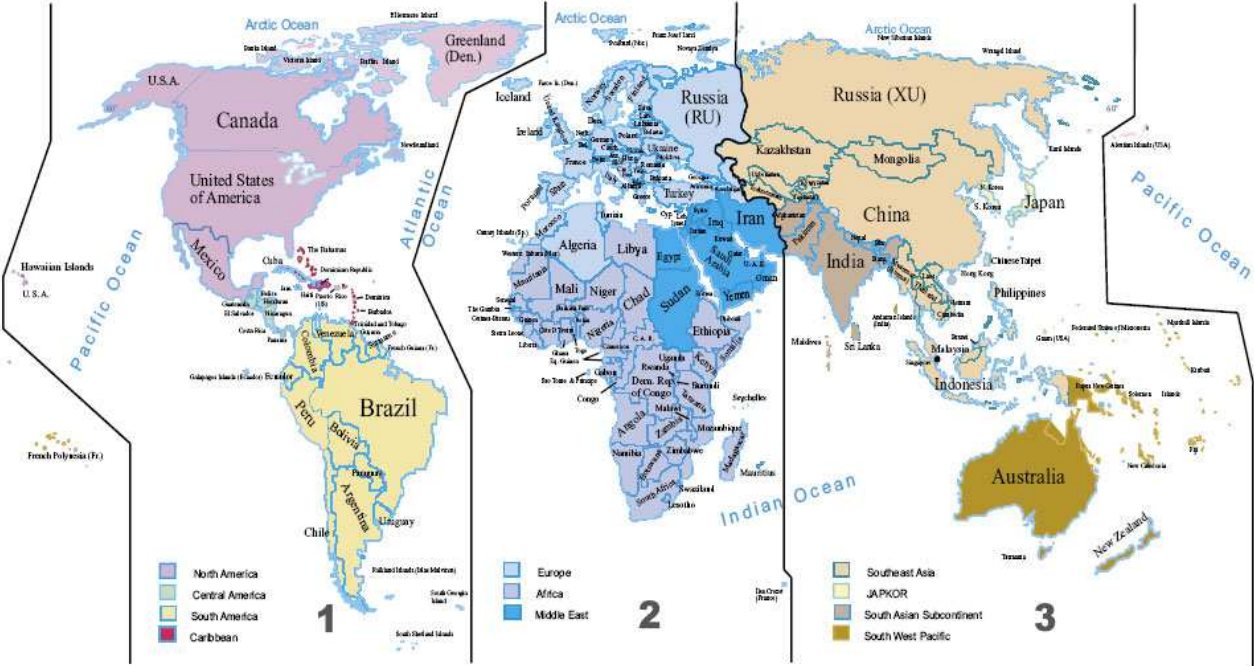
Please fold - do not tear

## YOUR NEXT STEPS

Remember to give yourself plenty of time to get to the airport, drop off any bags, and pass through departures (security)



# IATA AREAS MAP



# ΧΑΡΤΗΣ ΣΕΝΓΚΕΝ ΧΩΡΩΝ

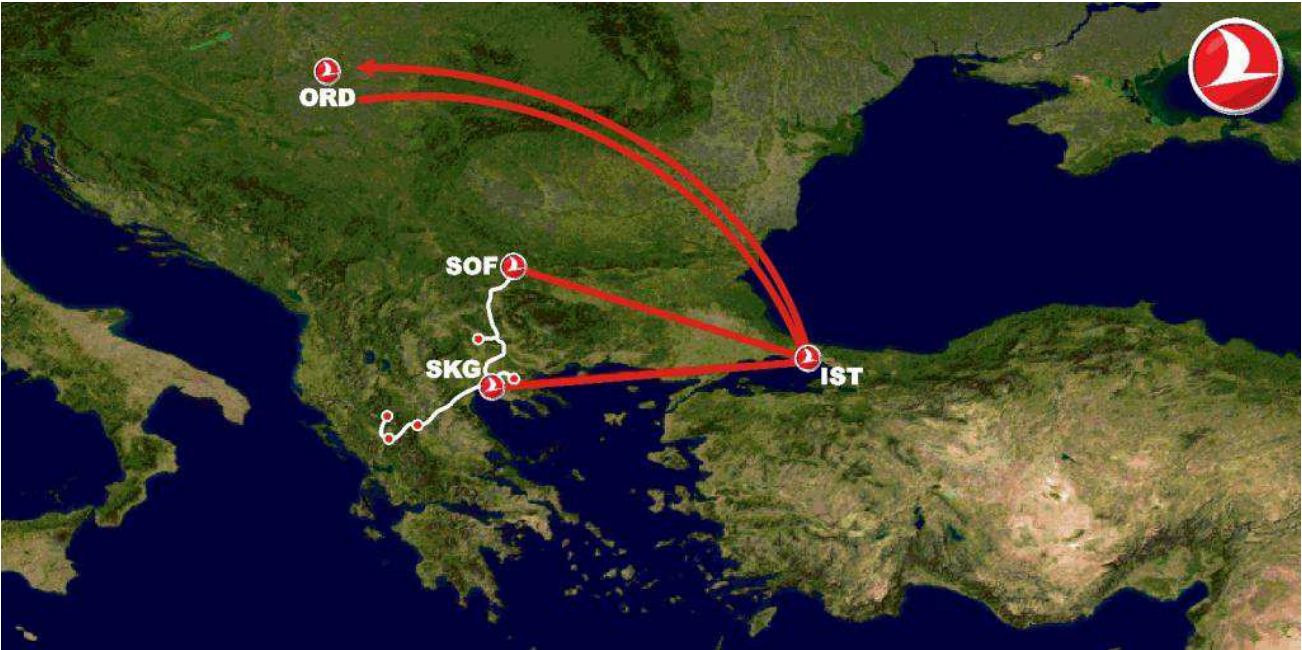


# SURFACE SECTOR



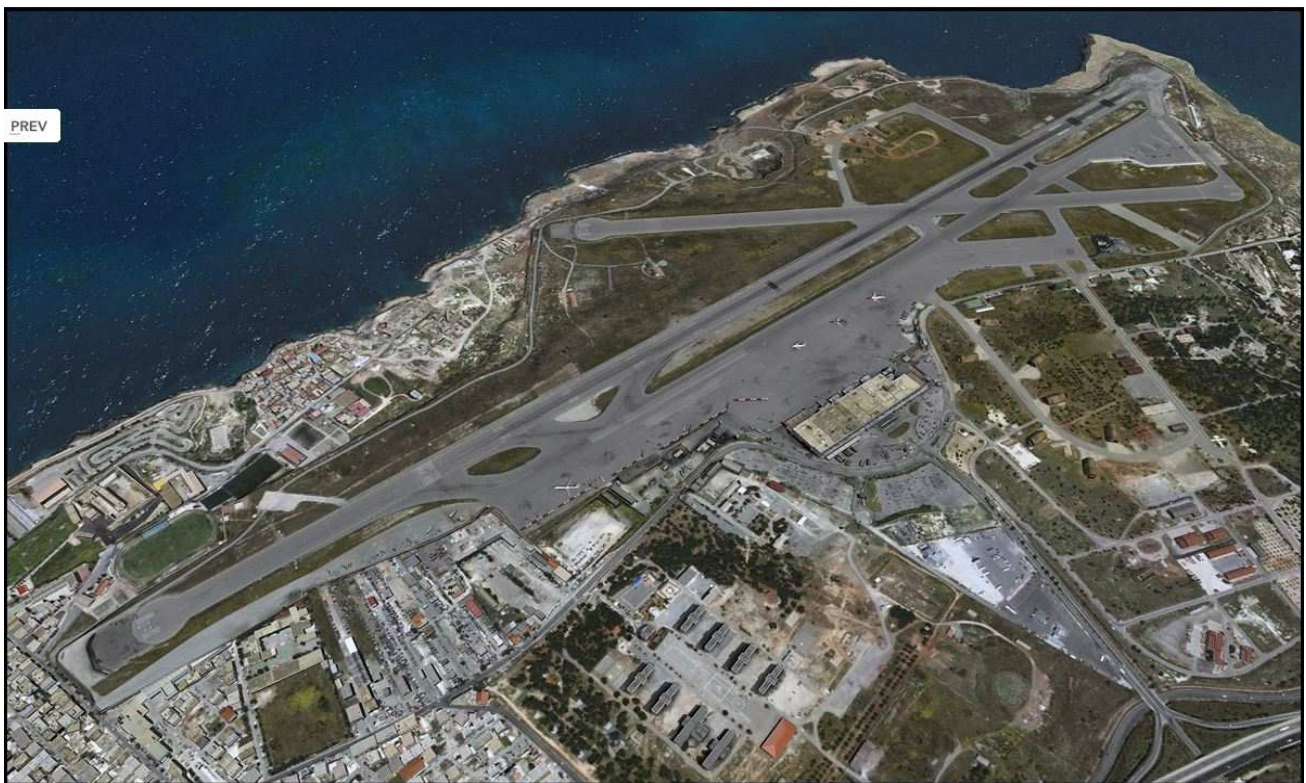
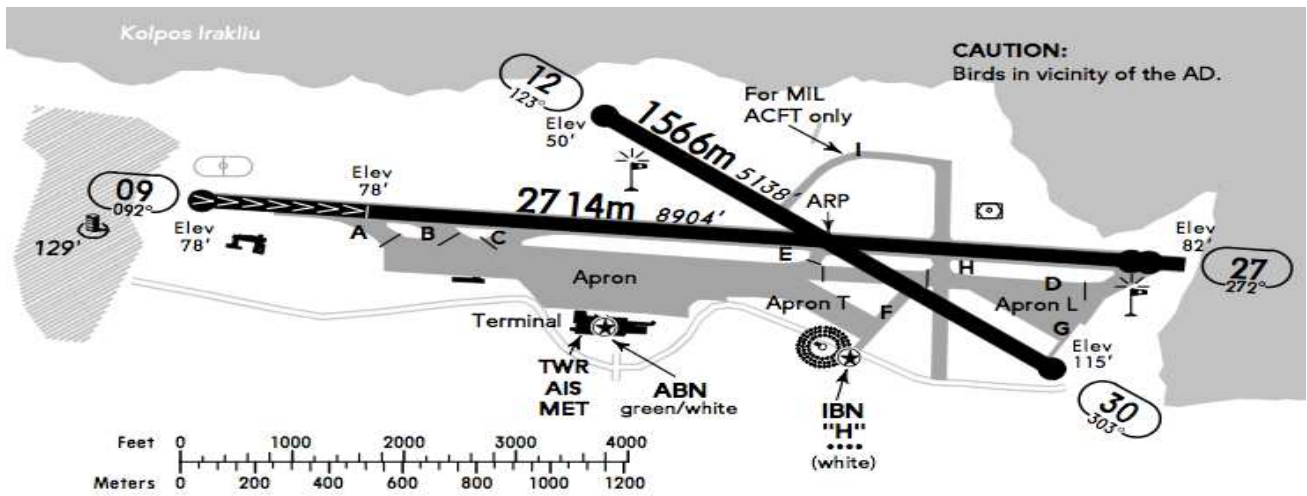
ROUTING: LONDON - BANGKOK surface to SINGAPORE - SYDNEY - LOS ANGELES - LONDON

# OPEN JAW TRIP



The final itinerary: ORD-IST-SOF and SKG-IST-ORD

# ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ





# ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ « ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ »



# ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

