

# ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



*Θέμα: Λειτουργία Αεροδρομίου και Εξυπηρέτηση  
Αεροσκαφών*

*Μηλιαρά Άντζελα  
Κοντζεδάκη Σοφία*

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	5
2.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
2.1.	ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ – ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ.....	6
3.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ .....	7
3.1.	ΕΘΝΙΚΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ .....	7
3.2.	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ .....	7
3.3.	ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ .....	7
3.4.	ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ .....	8
3.5.	ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΠΙΛΟΤΟΣ.....	9
3.6.	ΤΟ ΜΑΥΡΟ ΚΟΥΤΙ .....	9
3.7.	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ .....	10
3.8.	ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ .....	11
3.9.	ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	11
4.	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.....	13
4.1.	ΟΡΓΑΝΩΣΗ Υ.Π.Α. ....	14
4.1.1.	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (HEAD OFFICE).....	14
4.1.2.	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ .....	14
5.	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ .....	16
5.1.	ΜΕΛΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΕΩΣ .....	16
5.2.	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ (PILOT IN COMMAND).....	17
5.2.1.	ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ.....	17
5.2.2.	ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ .....	17
6.	ΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ (THE FREEDOMS OF THE AIR).....	19
7.	ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....	21
7.1.	ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ.....	21
8.	ΠΤΥΧΙΑ - ΑΔΕΙΕΣ .....	22
8.1.	ΠΤΥΧΙΑ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ.....	22
8.2.	ΑΔΕΙΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗ .....	22
9.	ΠΤΗΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ .....	23
10.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ (ACCIDENT).....	24
10.1.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΣΥΜΒΑΝ (INCIDENT) .....	24
10.2.	ΣΟΒΑΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ .....	24
10.3.	ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ.....	24
10.4.	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ – ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ .....	25
10.5.	ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	25
10.5.1.	ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ .....	26
10.5.2.	ΠΟΡΙΣΜΑ.....	27
10.6.	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ .....	27
10.7.	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ.....	28
11.	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΤΗΣΗ.....	30
11.1.	ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	31
12.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ .....	32
12.1.	ΑΔΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ – AIR OPERATIONS CERTIFICATE .....	32
12.2.	ΚΡΙΤΗΡΙΑ.....	33
12.3.	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ.....	34
12.4.	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	35

12.5.	ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ – EXCESS BAGGAGE .....	35
12.6.	ΠΟΙΝΕΣ .....	35
13.	ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ – HANDLING .....	36
13.1.	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ HANDLING .....	36
13.2.	ΕΓΚΡΙΣΗ .....	37
13.3.	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΩΝ .....	37
13.4.	ΕΛΕΓΧΟΙ .....	38
13.5.	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ .....	38
13.6.	ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ .....	39
14.	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ '1' .....	40
14.1.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ .....	41
14.2.	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	41
14.3.	ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ .....	41
14.4.	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ .....	41
14.5.	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ .....	42
14.5.1.	'ΑΡΘΡΟ 4' .....	42
14.6.	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ .....	42
14.7.	ΚΥΡΩΣΕΙΣ – ΠΟΙΝΕΣ .....	44
14.8.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ .....	44
15.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	46
15.1.	ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2408/92) .....	46
15.1.1.	ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ .....	47
15.1.2.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ .....	47
15.1.3.	ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ .....	47
15.2.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3925/91 .....	50
15.2.1.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ .....	51
15.3.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 925/91 .....	52
15.3.1.	ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΒΑΤΗ .....	52
15.3.2.	ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ .....	53
15.3.3.	ΑΡΝΗΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΕ CHARTER FLIGHT .....	53
15.3.4.	ΑΛΛΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ .....	53
15.3.5.	ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ .....	54
15.3.6.	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ .....	54
15.3.7.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ .....	55
16.	ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ .....	56
16.1.	ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ .....	56
16.1.1.	ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	56
16.1.2.	ΑΝΤΙΤΥΠΑ .....	57
16.1.3.	ΕΛΕΓΧΟΣ .....	58
16.1.4.	ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ .....	58
16.1.5.	ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ .....	58
16.1.6.	ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ .....	58
16.1.7.	ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ .....	59
16.1.8.	ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ .....	59
16.1.9.	ΟΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ .....	60
16.1.10.	ΣΥΚΡΟΥΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ .....	60
16.1.11.	ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΑΠΟ ΕΥΘΥΝΗΣ .....	61

17.	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΝΩΣΕΙΣ .....	62
17.1.	I.C.A.O.....	62
	INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION .....	62
	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Δ.Ο.Π.Α).....	62
17.1.1.	ΟΡΓΑΝΑ.....	63
17.1.2.	ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	63
17.2.	I.A.T.A. ....	64
	INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION.....	64
	ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ.....	64
17.2.1.	ΟΡΓΑΝΑ.....	64
17.2.2.	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ .....	64
17.2.3.	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ I.A.T.A.....	65
17.2.4.	ΠΕΡΙΟΧΕΣ I.A.T.A. ....	66
17.3.	U.F.T.A. ....	67
	UNIVERSAL FEDERATION OF TRAVEL AGENT ASSOCIATION .....	67
	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ.....	67
17.3.1.	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.....	67
17.3.2.	ΟΡΓΑΝΑ.....	68
17.3.3.	ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	68
17.3.4.	ΣΤΟΧΟΙ.....	68
17.3.5.	ΕΡΓΟ.....	69
18.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	71

## **1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Το όνειρο του ανθρώπου να πετάξει χρονολογείται από πολύ παλιά. Στην ελληνική αλλά και στην κινεζική μυθολογία, όπως και στις παραδόσεις και τους μύθους όλων των λαών, συναντάμε σχετικούς προβληματισμούς και αλλεπάλληλες προσπάθειες.

Ο Δαίδαλος και ο γιος του Ίκαρος, μιμούμενοι τα πουλιά, κολλώντας κέρινα φτερά στο σώμα τους για να ξεφύγουν από το Μίνωα, μας θυμίζουν τα σημερινά αεροπλάνα.

Ιστορικά ο άρχοντας Ταραντίνος, που έζησε από το 428 έως 347 π.Χ. και ήταν ένας Πυθαγόρειος φιλόσοφος, πρώτος έφτιαξε μια μηχανή και πέταξε. Στη μηχανή αυτή έδωσε το χαρακτηρισμό «πετώσα περιστέρα». Στην ουσία χρησιμοποίησε πεπιεσμένο αέρα, που έφευγε με δύναμη από πίσω σπρώχνοντας μπροστά την «περιστέρα». Δηλαδή κάτι σαν τα σημερινά αεριωθούμενα.

Το 880 μ.Χ. κάποιος Άραβας προσπάθησε να πετάξει με τεχνητές πτέρυγες. Τον ακολούθησαν και άλλοι στη Δύση και το Βυζάντιο, αλλά κανένας δεν κατάφερε να ξεκολλήσει με επιτυχία από τη γη.

Από το 1200 μ.Χ. και έπειτα, πολλοί επιστήμονες άρχισαν να διατυπώνουν θεωρίες για την κατασκευή μιας σφαίρας γεμάτης με ελαφρύ αέριο που θα μπορούσε να ανυψωθεί. Αυτό είναι το αερόστατο. Ένας τέτοιος επιστήμονας ήταν ο Βάκων, Βρετανός μοναχός, από τους μεγαλύτερους σοφούς του Μεσαίωνα.

Ακολούθησαν αλλεπάλληλες προσπάθειες, μελέτες, έρευνες και άπειρα πειράματα, μέχρι να φτάσουμε στο 1903, έτος κατά το οποίο οι αδελφοί Ράιτ στις 17 Δεκεμβρίου, στη Βόρεια Καρολίνα, έκαναν την πρώτη τους πτήση.

Στην Ελλάδα η πρώτη πτήση έγινε το 1910 από το Λ. Ανδριώτη που σπούδασε στη Γαλλία και έφερε ένα αεροπλάνο μαζί του.

Στα επόμενα χρόνια δεν προλαβαίνουμε την αλματώδη εξέλιξη της αεροπλοΐας, αεροδυναμικής, αεροναυπηγικής, με εκπληκτικά και απίστευτα αποτελέσματα για τις αερομεταφορές και την διερεύνηση του διαστήματος.

## **2.**

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **2.1. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ – ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ**

Ένα τρίπτυχο, τρεις λέξεις άρρηκτα δεμένες η μια με την άλλη, αλληλένδετες με κοινή ανοδική παράλληλη πορεία, με τέτοιο τρόπο που να μην νοείτε η μια χωρίς την άλλη.

Αναμφισβήτητο το αεροπλάνο είναι το μεταφορικό μέσο που προτιμάται περισσότερο από κάθε άλλο από εκατομμύρια ανθρώπους για της μετακινήσεις τους αλλά και για τη μεταφορά εμπορευμάτων (cargo).

Παρέχει: ασφάλεια – ταχύτητα – άνεση.

Για να συνυπάρξουν τα τρία παραπάνω βασικά στοιχεία, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη και η ορθολογική λειτουργία ενός Αερολιμένα. Δεν νοείται αερομεταφορά χωρίς σύγχρονα οργανωμένο Αερολιμένα

Καταλυτικό ρόλο στην ραγδαία εξέλιξη του τουρισμού αδιαμφισβήτητο έπαιξε παίζει και θα παίζει η οργανωμένη αερομεταφορά με την μορφή των ναυλωμένων πτήσεων (charters).

Ο αδυσώπητος όμως ανταγωνισμός που μας προέκυψε από την κατάργηση μονοπωλιακών καθεστώτων ανάγκασε και αναγκάζει καθημερινά τους εμπλεκόμενους φορείς στους παραπάνω τρεις τομείς να **βελτιστοποιούν** συνεχώς και αδιαλείπτως την ποιότητα των προϊόντων τους.

Σήμερα η λέξη quality – ποιότητα είναι το κλειδί της επιτυχίας, είναι το βασικό εργαλείο στα χέρια κάθε επιχείρησης – εταιρίας – ανθρώπινης δραστηριότητας για προκοπή και πρόοδο.

Πως θα ανταγωνισθείς κάποιον αν δεν είσαι εξίσου καλός αν όχι καλύτερος;

Για να είναι πετυχημένη μια ατομική ή ομαδική προσπάθεια, πρέπει πάνω από όλα να είναι προγραμματισμένη – σχεδιασμένη – οργανωμένοι.

Μια μικρή κοινωνική ομάδα (σωματείο – σύλλογος), μια εταιρεία – επιχείρηση – ένα κράτος, για να επιζήσει, να πετύχει τους στόχους, έχει και πρέπει να έχει σαν θεμέλιο – ακρογωνιαίο λίθο, την οργάνωση, τις διαδικασίες, τους κανονισμούς, το **NOMΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ** που καθορίζει διακριτούς ρόλους και αρμοδιότητες για κάθε άτομο ή ομάδα ατόμων.

Δεν νοείται ορθολογικά οργανωμένη κοινωνία χωρίς κανόνες που να καλύπτουν όλο το φάσμα δραστηριοτήτων χωρίς κανένα **κενό**.

Με βάση τα παραπάνω δεν νοείται αερομεταφορά χωρίς νομικό πλαίσιο, αεροπορικό δίκαιο, αεροπορική νομοθεσία που να καλύπτει ένα πλήρη κύκλο θεμάτων.

### **3. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

**Αεροπορικό δίκαιο** είναι όλοι οι κανόνες δικαίου, οι κανονισμοί, οι γραπτές διαδικασίες, οι αποφάσεις των ΕΙΠΑ, των Διεθνών Οργανισμών (ICAO–M IATA – ECAC), οι διεθνείς συμβάσεις οι Κοινοτικοί Κανονισμοί και οδηγίες. Όλα τα παραπάνω έχουν σαν στόχο την ορθολογική ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Το αεροπορικό δίκαιο διακρίνεται ως εξής: Εθνικό – Διεθνές – Κοινοτικό.

#### **3.1. ΕΘΝΙΚΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Το ελληνικό Αεροπορικό Δίκαιο έχει σαν βάση το Νόμο 5017 του 1931 που αποκλήθηκε προφητικός, επειδή είχε προβλέψει διατάξεις και ρυθμίσεις που ισχύουν και σήμερα. Κατά βάση – αυτούσιος αυτός ο Νόμος ισχύει και σήμερα με τις απαραίτητες τροποποιήσεις και βελτιώσεις, που πολλές από αυτές επιβάλλονται κατόπιν συστάσεων του ICAO – M IATA – ECAC, Κοινοτικών Κανονισμών και οδηγιών.

Αμέσως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, έγινε έντονα αισθητό ότι η ισχύουσα τότε αεροπορική νομοθεσία, βάση τις οποίας ήταν ο Ν5017/31 δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της πολιτικής αεροπορίας, η οποία κατά την διάρκεια του Πόλεμου είχε σημειώσει αλματώδη εξέλιξη με αδιάκοπη ανάπτυξη.

Από το 1947 άρχισε μια μεθοδική προσπάθεια για την σύνταξη Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου. Η προσπάθεια αυτή τελεσφόρησε το 1988 με το νόμο 1815 που αποτελεί τον ισχύοντα κώδικα.

#### **3.2. ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ**

Αντικείμενο του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου είναι η ρύθμιση των σχέσεων που απορρέουν από την λειτουργία ή την εκμετάλλευση πολιτικού αεροσκάφους.

Στο άρθρο '1' του Κώδικα αναφέρεται ότι: αεροσκάφος είναι κάθε συσκευή, ικανή προς πτήση για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών.

#### **3.3. ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ**

Από το 1200 και ύστερα, πολλοί επιστήμονες άρχισαν να διατυπώνουν διάφορες θεωρίες, για την κατασκευή μια σφαίρας γεμάτης με ελαφρύ αέριο που θα μπορούσε να ανυψωθεί δηλ. το αερόστατο.

Τα αερόστατα είναι συσκευές στατικής στήριξης και βασίζονται στην αρχή του Αρχιμήδη που λέει: πως ένα σώμα μέσα σ' ένα ρευστό δέχεται μια ώθηση από κάτω προς τα πάνω, ίση προς το βάρος του εκτοπιζομένου από τον όγκο του σώματος του ρευστού.

Ακολούθησαν τα πηδαλιουχούμενα αερόστατα και τα ανεμόπτερα που ήταν και οι πρόδρομοι του αεροπλάνου.

Η πρώτη πτήση αυτόνομα έγινε στις 17 Δεκεμβρίου 1903 στη Β Καρολίνα. Ακολούθησαν πτήσεις στην Ευρώπη, ενώ στην Ελλάδα το αεροπλάνο εμφανίστηκε για πρώτη φορά στο 1910 με τον Λεωνίδα Αρνωίτη που εκπαιδεύτηκε στην Γαλλία και έφερε μαζί του ένα αεροσκάφος.

Σταδιακά άρχισε η εξέλιξη, η βελτίωση της αεροπλοΐας, με σύγχρονους τύπους αεροσκαφών, με υπερηχητικές ταχύτητες, και δυνατότητα μεταφοράς εκατοντάδων επιβατών- φορτίου. Πρωτοπόρος στη σύλληψη της ιδέας του αεροπλάνου ήταν ο Άγγλος Sir George Cayley, που στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα ύστερα από εκτεταμένα πειράματα διατύπωσε τις ιδέες του για σκάφος με σταθερές πτερογες κλασσικής μορφής αεροτομής, το ουραίο πτέρωμα με τα πηδάλια του την ανάγκη για ευστάθεια και πολλά αλλά στοιχεία, διαμορφώνοντας έτσι τα μέρη του αεροπλάνου όπως είναι σήμερα.

Κατά τη διάρκεια του 19 αιώνα έγιναν πολλές προσπάθειες για πτήση, μέχρι που φτάσαμε στο κατόρθωμα των αδερφών Ράιτ, με επανδρωμένη πτήση το 1903 17 Δεκεμβρίου και από κει και πέρα η πρόοδος ήταν συνεχής και αδιάκοπη. Το πρώτο επιβατικό αεροπλάνο τζετ το Comet μπήκε σε υπηρεσία το 1952. Μετά το Comet ακολούθησαν το Boeing 707 και άλλοι τύποι αεροπλάνων διάφορων κατασκευαστριών εταιριών φθάνοντας στα σημερινά μεγαθήρια του Boeing 747 (Jumbo), TRI-STAR DC10 κ.λ.π.

### **3.4. ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ**

Το αεροπλάνο αποτελείται από την άτρακτο, που είναι το κύριο κεντρικό τμήμα του αεροπλάνου, τις πτέρυγες στα πλάγια και το ουραίο πτέρωμα στο τέλος της άτρακτου. Επίσης έχουμε και το προωθητικό σύστημα δηλ. το κινητήριο σύστημα του αεροπλάνου (κινητήρες), που ανάλογα με τη σχεδίαση τοποθετούνται πάνω στις πτέρυγες ή στην άτρακτο. Επίσης υπάρχει και το σύστημα προσγείωσης και ο θάλαμος διακυβερνήσεως (cock-pit = λειρί του κόκορα).



### 3.5. ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΠΙΛΟΤΟΣ

Σήμερα του τα βάρη και οι ταχύτητες των αεροπλάνων έχουν αυξηθεί υπερβολικά, το πρόβλημα της αυτόματης διακυβέρνησης του αεροπλάνου είναι πολύ σημαντικό. Για την πραγματοποίηση της αυτόνομης διακυβέρνησης, τα περισσότερα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με υπεραυτοματα μηχανήματα καθοδήγησης και έλεγχου, που σαν σκοπό έχουν την διακυβέρνηση του αεροπλάνου για μια ήρεμη, σταθερή και σωστή πορεία, σύμφωνα με τις οδηγίες που δόθηκαν σημάτια από τον πιλότο στο σύστημα καθοδήγησης. Κάθε τροποποίηση των στοιχείων πτήσης γίνεται με νέα σχηματική εντολή του πιλότου, που επίσης βάζει το αεροπλάνο κάτω από τον έλεγχο των μηχανημάτων του πύργου έλεγχου του αεροδρομίου προορισμού σε περίπτωση τυφλής προσγείωσης προσέγγισης λόγω έλλειψης ορατότητας. Στην περίπτωση αυτή το αεροπλάνο καθοδηγείται μόνο από τα μηχανήματα του αεροδρομίου με ραδιοσηματα για την εκτέλεση όλης της διαδικασίας προσεγγίσεις προσγειώσεις.

Οι αυτόματοι πιλότοι, όπως είναι κατασκευασμένοι σήμερα, αποτελούν ηλεκτρονικούς υπολογιστές, που τηρούν τα εισαγόμενα σήματα πορείας άμεσα και με μεγάλη ακρίβεια. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται πολλά και διάφορα ηλεκτρονικά και αλλά μηχανήματα και όργανα που καταλήγουν σε διάφορες μετρήσεις των εκτρόπων και αντίστοιχες διορθώσεις.

### 3.6. ΤΟ ΜΑΥΡΟ ΚΟΥΤΙ

Το μαύρο κουτί είναι ένα μηχάνημα, στην ουσία ένας αυτόνομος ηλεκτρονικός υπολογιστής, που καταγράφει σε ταινία όλα τα στοιχεία της πτήσης του αεροπλάνου και των συστημάτων του. Τα κανάλια τροφοδότησης μπορεί να είναι από 6 έως 100, καταγράφοντας στο μηχάνημα αντίστοιχες πληροφορίες από κάθε μια χωριστή γραμμή, πηγή. Μπορεί να παίρνει πληροφορίες από 60 πηγές σύγχρονος και 200 κανάλια καταγραφής το δευτερόλεπτο.

Το μαύρο κουτί δίνει στοιχεία για την ώρα, την κατεύθυνση, τη στάση, το ύψος, την ταχύτητα, καθώς και οποιαδήποτε άλλη χρήσιμη πληροφορία σε περίπτωση ατυχήματος όπου και βοηθάει αποτελεσματικά τους διερευνητές ενός ατυχήματος, στο να καταλήξουν σε ένα σωστό πόρισμα για τα αιτία που προκάλεσαν το ατύχημα.

Το μηχάνημα προστατεύεται από καταστροφή, εκσφενδονίζεται και επιπλέει αν πρόκειται για θάλασσα σε περίπτωση ατυχήματος. Έχει ζωηρό κατακόκκινο η πορτοκαλί χρώμα φθορισμού καθώς επίσης ραδιόφωνο και διακεκομμένες αναλαμπές για ευκολία εντοπισμού σε περίπτωση ατυχήματος. Η ονομασία του μαύρο κουτί αν και εσφαλμένη έχει επικρατήσει. Η κανονική του ονομασία είναι: **‘καταγραφέας στοιχείων πτήσης’**, και είναι απαραίτητο εξάρτημα κάθε αεροπλάνου.

Διακρίσεις των Αεροσκαφών.

Τα αεροσκάφη διακρίνονται:

**Κρατικά:** είναι αυτά που ανήκουν στο κράτος.

**Αστικά:** είναι αυτά που ανήκουν σε εταιρίες, αεροπορικούς Οργανισμούς, λέσχες και ιδιώτες.

Μια άλλη διάκριση είναι:

**Πολεμικά** που ανήκουν στο Κράτος και χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες της πολεμικής αεροπορίας.

**Πολιτικά** που υπάγονται στην δικαιοδοσία της ΕΙΠΑ και υπό διακρίνονται:

**Κρατικά πολιτικά αεροσκάφη:** είναι αυτά που ανήκουν στο κράτος και χρησιμοποιούνται απ αυτό για Τελωνιακές, Γεωργικές, Αστυνομικές, Πυροσβεστικές υπηρεσίες και τα πληρώματα είναι ιδιώτες και όχι στρατιωτικοί.

Αστικά που υποδιακρίνονται:

**Εμπορικά** είναι αυτά που εκτελούν πτήσεις με αμοιβή, ασκούν εμπορική εκμετάλλευση και ανήκουν σε αεροπορικές εταιρίες, ιδιώτες κ.τ.λ.

**Ιδιωτικά:** ανήκουν σε ιδιώτες, λέσχες και χρησιμοποιούνται από τους ιδιοκτήτες τους για τουριστικούς, αθλητικούς σκοπούς όχι όμως για εμπορική εκμετάλλευση, π.χ. ένα αεροσκάφος της αερολέσχης δεν νομιμοποιείται να μεταφέρει επιβάτες με αμοιβή η να πραγματοποιεί αεροδιαφημισεις ή να κάνει αεροφωτογραφησεις με αμοιβή. Τα ιδιωτικά αεροσκάφη ονομάζονται και αεροσκάφη περιήγησης,

### 3.7. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Στο άρθρο 2 του κώδικα αεροπορικού Δικαίου αναφέρεται ότι το ελληνικό Κράτος ΑΣΚΕΙ πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον Ελληνικό εναέριο χώρο. Ως εναέριος χώρος χαρακτηρίζεται ο εναέριος χώρος πάνω από το έδαφος και τα χωρικά ύδατα. Το πλάτος της ζώνης των χωρικών υδάτων για την αερόπλοια και την αστυνόμευση είναι – εκτείνεται σε δέκα ναυτικά μιλιά από την ακτή.

Το περιεχόμενο του άρθρου αυτού περιλαμβάνεται στα αεροπορικά δίκαια όλων των κρατών διότι ο ICAO στο πρώτο του Συνέδριο το 1944 αποφάσισε ότι κάθε κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του και έχει το δικαίωμα να μην επιτρέψει σε ξένα αεροσκάφη να χρησιμοποιούν το εναέριο χώρο και το έδαφος (αεροδρόμια) χωρίς την άδεια του.

Στο σκεπτικό αυτής της ρύθμισης προκάλεσε τις ελευθέριας του αέρα The freedoms of the air, τις οποίες θα αναπτύξουμε σε άλλη θεματική ενότητα.

Η κυκλοφορία των Ελληνικών και ξένων αεροσκαφών στον Ελληνικό χώρο, επιτρέπεται σύμφωνα με τους όρους του κώδικα αυτού, των σχετικών ειδικών νομών και διεθνών συμβάσεων ή ειδικών αδειών

Ο Ελληνικός εναέριος χώρος χαρακτηρίζεται και με τα γράμματα F. I. R.: Flight International Region = Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων. Είναι ο χώρος μέσα στον οποίο παρέχονται πληροφορίες και ασκείται ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.

Η εμπορική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ δυο σημείων του ελληνικού εδάφους καθώς και του ταχυδρομείου διαφυλάσσεται για τα Ελληνικά αεροσκάφη: Cabotage = ακτοπλοΐα.

Η κυκλοφορία των αεροσκαφών Ελληνικών εθνικότητας είναι ελεύθερη, εφ' όσον τηρούνται οι σχετικές διατάξεις και κανονισμοί. Σε καμία περίπτωση όμως η ελευθέρια της κυκλοφορίας πάνω από Ιδιωτικά κτήματα Ελληνικών ή ξένων αεροσκαφών δεν επιτρέπεται να **παρακωλύει** την άσκηση των δικαιωμάτων του ιδιοκτήτη ή να προξενεί ζημιές.

Το ύψος πάνω από το οποίο επιτρέπεται να πετάει αεροσκάφος πάνω από πόλεις και κατοικημένες περιοχές πρέπει να είναι τέτοιο, ώστε η προσγείωση να μπορεί να γίνει εκτός των περιοχών αυτών σε περίπτωση βλάβης (1000 ποδιά).

Κάθε ακροβατική πτήση που περιλαμβάνει επικίνδυνους ή ανωφερείς ελιγμούς για την κανονική πορεία του αεροσκάφους, **απαγορεύεται** πάνω από κατοικημένες περιοχές ή αεροδρόμια εκτός και αν υπάρχει ειδική άδεια.

Για λόγους Εθνικής Άμυνας και Ασφάλειας μπορεί να απαγορευθεί η πτήση Ελληνικών και ξένων αεροσκαφών από ορισμένες περιοχές και σε εξαιρετικές περιπτώσεις πάνω από το Ελληνικό έδαφος (εμπόλεμη κατάσταση).

Οι παραβάτες συλλαμβάνονται και παραπέμπονται για κατασκοπεία. Οι παραβάτες ειδοποιούνται με τα καθορισμένα σήματα να ακολουθήσουν ορισμένη πορεία και να προσγειωθούν αμέσως στον προτεινόμενο Αερολιμένα.

### 3.8. ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ

Νηολόγηση είναι η διοικητική πράξη του αρμόδιου Τμήματος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με την οποία εγγράφεται ένα αεροσκάφος στο μητρώο.

Η λέξη νηολόγηση προέρχεται από το Ναυτικό Δίκαιο και την αρχαία Ελληνική λέξη η νους, της νιος κλπ που σημαίνει πλοίο. Πολλές λέξεις που χρησιμοποιούνται στο Αεροπορικό Δίκαιο όπως ναύλος, ναυλωμένες πτήσεις, νηολόγιο κλπ έχουν τις ρίζες τους στη λέξη αυτή και προέρχονται από το Ναυτικό Δίκαιο που προϋπήρξε του Αεροπορικού.

Κάθε αεροσκάφος καταχωρείται στα οικεία μητρώα με τα σήματα Εθνικότητας και νηολογήσεως (Registration Marks), είναι πλέον το επίσημο όνομα του: SX-CBA.

Το SX είναι το σήμα Εθνικότητας που το έχουν όλα τα Ελληνικά αεροσκάφη, ακολουθεί παύλα – και μετά γράμματα ή αριθμοί ή συνδυασμός γραμμάτων και αριθμών.

Τα σήματα εθνικότητας και νηολογήσεως γράφονται σε καθορισμένα σημεία του αεροσκάφους: άτρακτος – πτέρυγες – συρρέω πτέρωμα, ευδιάκριτα.

Τα σήματα των Κρατών που κατασκευάζουν αεροπλάνα έχουν ένα γράμμα ακολουθεί παύλα και γράμματα, αριθμοί ή συνδυασμός αυτών: N-1503, G-CBDI, D-ABOU κλπ

Το N είναι το σήμα εθνικότητας των Η.Π.Α., το G της Αγγλίας το D της Γερμανίας το I της Ιταλίας, το 4X του Ισραήλ κλπ.

### 3.9. ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Απαγορεύεται η μεταφορά με αεροσκάφη χωρίς την ειδική άδεια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των πιο κάτω ειδών:

Οπλών και Πυρομαχικών

Εκρηκτικών και εύφλεκτων υλών

Ταχυδρομικών Περιστερών

Οξειδωτικά – διαβρωτικά υγρά

Δακρυγόνα αέρια κλπ

Στο άρθρο 32 του Κανονισμού εσωτερικής Υπηρεσίας Αερολιμένων και στην παράγραφο 2 ρητά αναφέρεται ότι:

Ως εκρηκτική ή εύφλεκτος ύλη νοείται κάθε ομοειδής χημική ένωση που μπορεί να αναφλέγει αυτομάτως ή ευχερώς όπως είναι η βαζελίνη, το καθαρό πετρέλαιο, η πισσάσφαλτος, τα παράγωγα πετρελαίου, η γομαλάκα, τα υγρά ελαιοχρώματα, πτητικά χρώματα δερμάτων, τα πυροτεχνήματα, η ναφθαλίνη, το οινόπνευμα καθαρό ή

μετουσιωμένο με θειάφι και τα παράγωγα του, ο αιθέρας, το αιθέριων ελαίων, η ακετόνη, η δυναμίτιδα, η βαμβακοπυρίτιδα, ο βροντώδης υδράργυρος, το ανθρακασβεστίο κλπ. Όλες οι παραπάνω αερομεταφορές απαγορεύονται κατά περίπτωση για λόγους δημόσιας τάξεως και ασφάλειας και της ασφάλειας των πτήσεων, γι αυτό και απαιτείται και η ειδική άδεια της Υ.Π.Α.

Τα αεροσκάφη που με ειδική άδεια μεταφέρουν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικά και εύφλεκτα υλικά σταθμεύουν σε απομακρυσμένα σημεία του Αερολιμένα μακριά από αλλά αεροσκάφη για λόγους ασφάλειας.

### 3.9.1.1.

## **4. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Υ.Π.Α. είναι ο επίσημος κρατικός φορέας στο χώρο των αερομεταφορών, έχει μια πλειάδα αρμοδιοτήτων, νομοθετεί άμεσα ή έμμεσα.

Όταν η ίδια εκπονεί έναν κανονισμό, ή μια διαδικασία ή με τα αρμόδια εξουσιοδοτημένα όργανά της παίρνει αποφάσεις τότε νομοθετεί 'άμεσα'. Για παράδειγμα, η αρμόδια Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης εκπονεί τον κανονισμό εκτέλεσης έκτακτων ναυλωμένων πτήσεων (charters), άλλη Διεύθυνση την Αερολιμενική Διάταξη '1', ο Αερολιμενάρχης, η ανώτατη στον αερολιμένα αεροπορική αρχή, απαγορεύει την είσοδο για εργασία σε άτομα που δεν έχουν λευκό ποινικό μητρώο. Όλα τα ανωτέρω αποτελούν άμεσο νομοθετικό έργο.

'Έμμεσα' νομοθετεί με τη συμμετοχή επιτελικών υπαλλήλων σε διάφορες νομοπαρασκευαστικές επιτροπές ή ομάδες εργασίας για την έκδοση, τροποποίηση Προεδρικών Διαταγμάτων, Νόμων, Κανονισμών κτλ.

Κύριο έργο της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση – διοίκηση – λειτουργία – ανάπτυξη των αερομεταφορών, υλοποιώντας τις παρακάτω αρμοδιότητες που τις δίνει ο Νόμος:

Φροντίζει για την τήρηση και εφαρμογή των νόμων και κανονισμών που διέπουν τις Αερομεταφορές.

Αποφασίζει μετά από επιστημονική και εμπειριστατωμένη μελέτη για την ίδρυση – κατασκευή των Αερολιμένων.

Μεριμνά για την ασφαλή,ομαλή και ταχεία εξυπηρέτηση – διακίνηση αεροσκαφών, επιβατών και φορτίου.

Είναι υπεύθυνη για την εύρυθμη λειτουργία των Αερολιμένων.

Ελέγχει όλες τις υπηρεσίες,εταιρίες, εργαζομένους και εμπλεκομένους φορείς σε ένα Αερολιμένα, που εμπλέκονται στο κύκλωμα των Αερομεταφορών.

Συνάπτει διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις με άλλα κράτη.

Παρέχει άδειες για υπερπτήσεις του Ελληνικού εναέριου χώρου (over flights), χρήση του F.I.R, για πτήσεις τεχνικής προσγείωσης και γενικά για κάθε είδους πτήση: charter, schedule, ambulance flight κτλ.

Επειδή από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι η Υ.Π.Α. είναι ο πρωταγωνιστής στον χώρο των Αερομεταφορών, αυτό σε θα φανεί εντονότερα στην συνέχεια, πρέπει και αξίζει να αναφερθούμε λεπτομερειακά με την δομή και την διοίκησή της.

#### **4.1. ΟΡΓΑΝΩΣΗ Υ.Π.Α.**

Ο πιο δόκιμος ορισμός της Οργάνωσης σήμερα είναι η διαδικασία του καταμερισμού της εργασίας μεταξύ ατόμων και ομάδων και στη συνέχεια ο συντονισμός των ενεργειών τους με στόχο την επίτευξη των σκοπών της υπηρεσίας, επιχείρησης κτλ.

Η δομή – οργάνωση μιας υπηρεσίας κτλ απεικονίζεται στο οργανόγραμμα, στο οποίο με σαφήνεια πρέπει να αποτυπώνονται οι αρμοδιότητες και τα κανάλια επικοινωνίας.

Με βάση το οργανόγραμμα η Υ.Π.Α. διαρθρώνεται ως εξής:

##### **4.1.1. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (HEAD OFFICE)**

Η Κεντρική υπηρεσία έχει σαν έδρα την Αθήνα, με τρεις Γενικές Διευθύνσεις:

Αερομεταφορών  
Αεροναυτιλίας  
Διοικητικής Υποστήριξης

Στην κάθε Γενική Διεύθυνση αντιστοιχούν διάφορες Διευθύνσεις με ανάλογα Τμήματα.

Η Κεντρική Υπηρεσία είναι το επιτελικό όργανο που παίρνει αποφάσεις που διοχετεύονται στις περιφερειακές μονάδες για υλοποίηση – εκτέλεση, αφού αυτές χαρακτηρίζονται ως εκτελεστικά όργανα.

Στελεχώνεται με εξειδικευμένα και πεπειραμένα άτομα, διαφόρων ειδικοτήτων και έχουν την ονομασία 'επιτελείς'. Ως επιτελής χαρακτηρίζεται το άτομο που έχοντας την εξειδικευμένη γνώση συμβουλεύει – γνωμοδοτεί στην εκάστοτε Διοίκηση για την πλήρη και ολοκληρωμένη εκπλήρωση των καθηκόντων της. Επιτελής είναι αυτό που λέμε ο σύμβουλος.

##### **4.1.2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ**

Θεωρούνται οι Αερολιμένες και ορισμένες άλλες μικρότερες μονάδες όπως οι Ραδιοφάροι που είναι εγκατεστημένοι σε επιλεγμένες περιοχές της Χώρας για την διευκόλυνση των πτήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του I.C.A.O.

Ένας Αερολιμένας για να λειτουργήσει ορθολογικά πρέπει να έχει την εξής δομή:

Αερολιμενάρχης  
Τμήμα Αερολιμενικού Ελέγχου  
Τμήμα Εναέριας Κυκλοφορίας  
Τμήμα Ηλεκτρονικών  
Τμήμα Τηλεπικοινωνιών  
Τμήμα Τεχνικής Συντήρησης  
Τμήμα Οικονομικού – Διοικητικού  
Γραφείο Ασφάλειας  
Γραφείο Πληροφοριών

Όλα τα παραπάνω θεωρούνται εξαρτήματα της μηχανής, κρίκοι της αλυσίδας που λέγεται Αερολιμένας, που η λειτουργία και η συνοχή τους πρέπει να είναι συνεχείς και αδιάλειπτη σε 24ωρη και ετήσια βάση.

Καθοριστικό στοιχείο για την ορθολογική λειτουργία ενός Αερολιμένα είναι η στελέχωση του με το απαραίτητο – κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Αυτό όμως επιτυγχάνεται με την αξιοκρατική εφαρμογή της οργανωτικής αρχής 'ο κατάλληλος άνθρωπος στην κατάλληλη θέση', σε συνδυασμό όμως και επικουρικά με τα κίνητρα και τις συνθήκες εργασίας αλλά κυρίως τις ανθρώπινες σχέσεις που θα διαμορφώσουμε στον εργασιακό χώρο.

Η Υ.Π.Α. έχει επικεφαλής Διοικητή, συνεπικουρούμενο από τρεις Υποδιοικητές και σαν Δημόσια Υπηρεσία έχει συγκεντρωτικό χαρακτήρα χωρίς ουσιαστικές αποκεντρωμένες αρμοδιότητες τόσο διοικητικές όσο και οικονομικές.

## **5.**

## **ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ**

Αεροδρόμιο είναι κάθε χερσαία ή υδάτινη επιφάνεια που είναι καθορισμένη για την προσγείωση – απογείωση – κίνηση αεροσκαφών.

Αερολιμένας είναι το αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών, επιβατών – εμπορευμάτων διαθέτοντας τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις: αίθουσες – ταινίες – υπηρεσίες κτλ.

Λέμε στρατιωτικό αεροδρόμιο όχι όμως στρατιωτικός αερολιμένας.

Διεθνής αερολιμένας είναι αυτός που καθορίστηκε από το κράτος για την είσοδο – έξοδο διεθνούς αεροπορικής κίνησης και λειτουργούν υπηρεσίες για διαβατηριακό – τελωνιακό – αερολιμενικό – υγειονομικό έλεγχο.

Αεροδρόμιο ‘εναλλαγής’ είναι αυτό προς το οποίο μπορεί να κατευθυνθεί και προσγειωθεί το αεροσκάφος, όταν για κάποιο λόγο (κακοκαιρία κτλ) δεν είναι δυνατή η προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού.

Ο κυβερνήτης κάθε πτήσεως όταν συμπληρώνει το σχέδιο πτήσεως (flight plan) υποχρεούται να γράψει και το αεροδρόμιο εναλλαγής (alternative aerodrome).

Σχέδιο πτήσεως είναι το έντυπο στο οποίο καταχωρούνται καθορισμένες γραπτές πληροφορίες από τον κυβερνήτη πριν την εκτέλεση της πτήσης και κατατίθεται στις υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας. Οι πληροφορίες αυτές αφορούν την επικείμενη συγκεκριμένη πτήση: στοιχεία του αεροσκάφους, τα καύσιμα, την διαδρομή, τον εξοπλισμό, το ύψος, την ταχύτητα κτλ.

Νύχτα για την Πολιτική Αεροπορία είναι το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνεται 30 λεπτά μετά την δύση του ηλίου έως 30 λεπτά πριν την ανατολή.

### **5.1. ΜΕΛΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΤΗΣΕΩΣ**

Μέλος πληρώματος πτήσεως είναι ο κάτοχος αεροπορικού πτυχίου ιπτάμενου ο οποίος εκτελεί ουσιώδη καθήκοντα σχετικά με την πτήση του αεροσκάφους κατά τον χρόνο που διαρκεί η πτήση (κυβερνήτης – συγκυβερνήτης – ιπτάμενος μηχανικός, όπου προβλέπεται).

Μέλος πληρώματος (cabin crew) ακόμη είναι αυτός στον οποίο ανατίθεται από τον αερομεταφορέα ορισμένα καθήκοντα εξυπηρέτησης και παροχής βοήθειας στους επιβάτες κατά την διάρκεια του χρόνου πτήσεως. Αυτοί είναι οι αεροσυνοδοί και οι ιπτάμενοι φροντιστές οι οποίοι είναι και κάτοχοι σχετικής άδειας της Υ.Π.Α.



## **5.2. ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ (PILOT IN COMMAND)**

Ο κυβερνήτης είναι ο κάτοχος των προβλεπόμενων πτυχίων και αδειών, οριζόμενος από τον αερομεταφορέα για την διάρκεια της πτήσεως ο οποίος 'κυβερνά' το αεροσκάφος, 'διοικεί' το πλήρωμα και είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του φορτίου και του αεροπλάνου.

Κανένας δεν μπορεί να αναλάβει την διακυβέρνηση του αεροσκάφους ή να ασκήσει καθήκοντα μέλους πληρώματος εφ' όσον βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματώδους ποτού, ναρκωτικού ή φαρμάκου το οποίο επιδρά στην ικανότητά του και να επηρεάζεται η ασφάλεια της πτήσεως.

Ο κυβερνήτης αεροσκάφους απαγορεύει την επιβίβαση σε κάθε πρόσωπο που είτε βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματώδους ποτού ή φαρμάκου, είτε κρίνεται επικίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους, του πληρώματος ή των επιβατών.

### **5.2.1. ΕΞΟΥΣΙΕΣ ΤΟΥ ΚΥΒΕΡΝΗΤΗ**

Ο κυβερνήτης έχει την διοίκηση του αεροσκάφους και λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την ασφάλεια της πτήσης και την τήρηση της τάξης. Συγκεκριμένα:

Επιβλέπει και κατευθύνει τις ενέργειες του πληρώματος και ασκεί πειθαρχική εξουσία στα μέλη κατά τη διάρκεια της πτήσης και των τυχών ενδιάμεσων σταθμών.

Μπορεί να ζητήσει από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος να εκτελέσει υπηρεσίες διαφορετικές από εκείνες για τις οποίες έχει προσληφθεί, αν συντρέχει έκτακτη ανάγκη σχετική με την ασφάλεια των πτήσεων.

Μπορεί να αποβιβάσει σε ενδιάμεσες κατά την διαδρομή σταθμεύσεις, επιβάτη ή μέλος πληρώματος καθώς και πράγματα ή αποσκευές, λόγω σοβαρής αιτίας που αφορά την ασφάλεια της πτήσης.

Λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την συμμόρφωση του πληρώματος και των επιβατών στις εντολές και οδηγίες που έδωσε για την ασφάλεια της πτήσης.

### **5.2.2. ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ**

Ο κυβερνήτης είναι υποχρεωμένος να έχει στο αεροσκάφος όλα τα προβλεπόμενα έγγραφα και βιβλία και να επιμελείται την ακριβή τήρησή τους.

Σε κάθε πτήση πρέπει να υπάρχουν στο αεροσκάφος τα παρακάτω:

Πιστοποιητικό νηολογήσεως (certificate of registration)

Πιστοποιητικό πλωιμότητας (certificate of airworthiness)

Πτυχία και άδειες για οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος (licenses – crew member certificates)

Το ημερολόγιο του αεροσκάφους (log book)

Το Γενικό Δηλωτικό (general declaration)

Δηλωτικό φορτίου (cargo manifest)

Εγχειρίδιο πτήσεως (flight manual)

Σχέδιο πτήσεως (flight plan)

Δηλωτικό φόρτωσης (load sheet)

Εγχειρίδιο Τεχνικής Εκμετάλλευσης Αερομεταφορέα (operations manual)

Πιστοποιητικό συντήρησης (certificate of maintenance)

Για την προστασία του περιβάλλοντος και του καταναλωτή είναι απαραίτητο και το πιστοποιητικό θορύβου, που εκδίδεται από το κράτος νηολογήσεως.

## **6. ΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΑ (THE FREEDOMS OF THE AIR)**

Ελευθερία του αέρα είναι το δικαίωμα που χορηγεί μια χώρα σε μια άλλη για την χρήση του Εθνικού Εναέριου Χώρου και των αερολιμένων από τα αεροσκάφη της δεύτερης για την μεταφορά επιβατών και φορτίου. Το δικαίωμα αυτό χορηγείται σχεδόν πάντα με τον όρο της αμοιβαιότητας, μεταξύ των κρατών μελών του ICAO.

Οι ελευθερίες του αέρα είναι οι παρακάτω:

Το δικαίωμα της υπερπτήσης της Επικράτειας – overflight – που χορηγεί η Ελλάδα στα αεροσκάφη της Γερμανίας, για παράδειγμα, να περάσουν από τον εναέριο χώρο της χωρίς να προσγειωθούν.

Το δικαίωμα προσγείωσης σε Ελληνικούς αερολιμένες Γερμανικών αεροσκαφών για τεχνικούς λόγους και μόνο π.χ. για ανεφοδιασμό με καύσιμα, τεχνικό πρόβλημα – βλάβη κινητήρα, αλλά χωρίς να πάρει ή να αφήσει επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο.

Το δικαίωμα να αποβιβάσει επιβάτες, εμπορεύματα και ταχυδρομείο σε Ελληνικό αερολιμένα π.χ. Ηράκλειο που φορτώθηκε στη χώρα νηολόγησης του αεροσκάφους π.χ. παρέχεται το δικαίωμα στην Γερμανική εταιρία LUFTHANSA να μεταφέρει επιβάτες – εμπορεύματα και ταχυδρομείο από την Φραγκφούρτη στο Ηράκλειο.

Το δικαίωμα να επιβιβάσει επιβάτες και να φορτώσει εμπορεύματα και ταχυδρομείο στον Ελληνικό αερολιμένα π.χ. Ηράκλειο με προορισμό την Φραγκφούρτη. Επειδή θεωρείται μη εμπορικά εκμεταλλεύσιμο και ασύμφορο για μια εταιρία να κάνει μια πτήση που να έχει κέρδος μόνο στο ένα σκέλος και στη επιστροφή το αεροσκάφος να είναι άδειο (ferry flights), οι δύο αυτές ελευθερίες συνηθέστατα λειτουργούν παράλληλα. Για παράδειγμα η αεροπορική εταιρία LUFTHANSA έχει το δικαίωμα της τρίτης και της τέταρτης ελευθερίας στο εγκεκριμένο από την Ελλάδα δρομολόγιο FRA –HER – FRA να μεταφέρει επιβάτες – εμπορεύματα – φορτίο .

Το δικαίωμα που εκχωρεί η χώρα μας στην Γερμανία έτσι ώστε η συγκεκριμένη αεροπορική εταιρία να πραγματοποιεί πτήσεις προς Ρώμη και μ' αυτές τις πτήσεις να μεταφέρει αεροπορική κίνηση δια μέσου της Αθήνας. Για παράδειγμα η LUFTHANSA έχει το δικαίωμα και πραγματοποιεί πτήσεις ως εξής: FRA – ATH –ROM και επιστροφή ROM – ATH – FRA, σε όλα τα σκέλη των πτήσεων αυτών έχει το δικαίωμα να μεταφέρει αεροπορική κίνηση (επιβάτες – εμπορεύματα – ταχυδρομείο).

Τα δικαιώματα της πρώτης και της δεύτερης ελευθερίας συνηθίζεται να αποκαλούνται τεχνικά δικαιώματα 'technical rights', ενώ τα δικαιώματα τρίτης, τέταρτης και πέμπτης ελευθερίας εμπορικά δικαιώματα 'traffic rights' ή δικαιώματα κίνησης.

Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει τον συνδυασμό τρίτης και τέταρτης ελευθερίας προς κάθε κατεύθυνση μιας χώρας 'Α' με σκοπό την προώθηση αεροπορικής κίνησης στις χώρες 'Β' και 'Γ' δια μέσου της χώρας 'Α'.

Για παράδειγμα, η Βουλγάρικη εταιρία BALKAN AIRWAYS εκτελεί εγκεκριμένα δρομολόγια μεταξύ Λονδίνου – Σόφιας, όσο και μεταξύ Σόφιας – Αθήνας. Με αυτό τον τρόπο η εταιρία έχει την ευχέρεια, την δυνατότητα να μεταφέρει αεροπορική κίνηση από το Λονδίνο στην Αθήνα μέσω της Σόφιας, με ενδιάμεσο δηλαδή σταθμό την Σόφια.

Αλλά μπορεί να συμβεί και το αντίστροφο, δηλαδή να μεταφέρει αεροπορική κίνηση από την Αθήνα στο Λονδίνο δια μέσου Σόφιας. Αυτό μπορεί να γίνει με ‘ανταπόκριση’ πτήσεων ή αλλιώς ‘connecting flights’.

Η έκτη ελευθερία, μπορεί κατ’ αρχήν να θεωρηθεί παρόμοια της πέμπτης ελευθερίας, διακρίνεται όμως πλήρως απ’ αυτήν, έτσι όλες σχεδόν οι χώρες εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα περιστολής – περιορισμού της άσκησης των δικαιωμάτων της έκτης ελευθερίας.

Συνήθως το δικαίωμα αυτό δηλαδή η έκτη ελευθερία γίνεται αντικείμενο διαπραγμάτευσης ή ειδικής θεώρησης κατά τη διαδικασία καθορισμού των δικαιωμάτων αεροπορικής εκμετάλλευσης που εκχωρεί η μια χώρα στην άλλη.

Το δικαίωμα μεταφοράς αεροπορικής κίνησης από τη χώρα ‘Α’ στη χώρα ‘Β’, με αεροσκάφη μιας αεροπορικής εταιρίας που έχουν νηολογηθεί στη χώρα ‘Γ’. Για παράδειγμα, το δικαίωμα που εκχωρεί η Ελλάδα στην Αγγλική εταιρία BRITISH AIRWAYS, να εκτελεί δρομολόγια στον τομέα Αθήνα – Καίρο – Αθήνα με πλήρη εμπορικά δικαιώματα, ως εάν τα δικαιώματα αυτά ασκούσε ελληνική αεροπορική εταιρία π.χ. Ολυμπιακή Αεροπορία.

‘CABOTAGE’ είναι το δικαίωμα που κάθε χώρα επιφυλλάσει για τις αεροπορικές της εταιρίες έτσι ώστε τα δρομολόγια εσωτερικού (domestic flights) να τις πραγματοποιούν αυτές και μόνο με βάση και σκεπτικό όπως προαναφέραμε την πλήρη και απόλυτη κυριαρχία που κάθε χώρα ασκεί στον εναέριο χώρο της. Για παράδειγμα, απαγορεύεται στην αεροπορική εταιρία SWISS AIR να πραγματοποιεί πτήσεις από Ηράκλειο για Ρόδο και αντίστροφα.

Ο κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2408/92 με τίτλο ‘ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ’ που στοχεύει στην απελευθέρωση των αερομεταφορών στην ουσία καταργεί το ‘cabotage’ και όλες τις ελευθερίες του αέρα, αφού όλες οι πτήσεις που εκτελούνται στην Ευρωπαϊκή

Ένωση με αεροπορικές εταιρίες κρατών μελών της Ε.Ε. θεωρούνται και αντιμετωπίζονται ως πτήσεις εσωτερικού. Πριν ή μετά τον κανονισμό αυτό εκδόθηκαν και άλλοι Κοινοτικοί κανονισμοί που καταργούν τον τελωνειακό και διαβατηριακό έλεγχο στις ‘ενδοκοινοτικές’ πτήσεις με ορισμένες εξαιρέσεις όπως είναι η Συνθήκη SCHENGEN.

Για τις σχέσεις μας με τις Τρίτες χώρες, μη κοινοτικές δεν έχει αλλάξει τίποτε όσον αφορά τις ελευθερίες του αέρα, τις διμερείς συμβάσεις κτλ.

## 7.

## **ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ**

Στην Υ.Π.Α. τηρούνται τα παρακάτω βιβλία:

Μητρώο ελληνικών αεροσκαφών, στο οποίο εγγράφονται – καταχωρούνται όλα τα ελληνικά αεροσκάφη όπως ορίζει το άρθρο 19 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου Ν.1815/88: ‘ η κτήση της ελληνικής εθνικότητας συντελείται με την εγγραφή του αεροσκάφους στο μητρώο ελληνικών αεροσκαφών ’.

Μητρώο κινητήρων ελληνικών αεροσκαφών, στο οποίο εγγράφονται οι κινητήρες που δεν είναι προσαρμοσμένα στο αεροσκάφος δηλαδή οι εφεδρικοί, οι ρεζέρβες.

Μητρώο αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας. Εδώ εγγράφονται τα αεροσκάφη αλλοδαπής ιδιοκτησίας που ενοικιάζονται απο υπηκόους κρατών – μελών της Ε.Ε. Για να μην υπάρχει πολλαπλή εγγραφή απαιτείται η διαγραφή του αεροσκάφους απο το μητρώο του άλλου κράτους για να ακολουθήσει η εγγραφή στο μητρώο αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας.

Βιβλίο υποθηκών αεροσκαφών. ‘ τα ακίνητα υποθηκεύονται και τα κινητά ενεχυράζονται’, αναφέρει ο Αστικός Κώδικας. Τα αεροσκάφη όμως παρ’ ότι είναι κινητά πράγματα υποθηκεύονται λόγω της μεγάλης οικονομικής αξίας τους όπως συμβαίνει και με τα πλοία. Έτσι ο τμηματάρχης του αρμόδιου τμήματος υποθηκών στην Υ.Π.Α. είναι και ο επίσημος υποθηκοφύλακας.

Βιβλίο κατασχέσεων αεροσκαφών και κινητήρων. Ο αρμόδιος υπουργός έχει το δικαίωμα να προβεί σε συντηρητική ή αναγκαστική κατάσχεση αεροσκάφους ελληνικού ή ξένου νηολογίου εφ’ όσον παραβιάζονται οι θεσμοθετημένες διατάξεις. Οι αποφάσεις περί κατασχέσεως καταχωρούνται στα βιβλία κατασχέσεων.

Βιβλίο διεκδικήσεων.

Βιβλίο μισθώσεων.

Μητρώο κινητήρων αεροσκαφών αλλοδαπής ιδιοκτησίας.

### **7.1. ΔΙΑΓΡΑΦΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**

Ένα αεροσκάφος διαγράφεται απο τα σχετικά μητρώα στις εξής περιπτώσεις:

Απώλειας της Ελληνικής εθνικότητας.

Ολοσχερούς καταστροφής ή απώλειάς του.

Διαλυσίς του με όποιο τρόπο κι αν επέρχεται.

Έλλειψης ειδήσεων για το αεροσκάφος επί τρεις μήνες απο την τελευταία πληροφορία, αν πιθανολογείται σε μεγάλο βαθμό η απώλεια του.

## **8. ΠΤΥΧΙΑ - ΑΔΕΙΕΣ**

Για την διακυβέρνηση αεροσκάφους, απαιτείται πτυχίο ή άδεια που πιστοποιεί ότι ο κάτοχος της έχει την ικανότητα να ασκήσει τα σχετικά αεροπορικά καθήκοντα. Άδεια άσκησης των οικείων αεροπορικών καθηκόντων απαιτείται και για το ιπτάμενο προσωπικό του θαλάμου επιβατών.

Η Υ.Π.Α. απονέμει τα παρακάτω πτυχία και άδειες ύστερα απο εξετάσεις γραπτές και προφορικές για την ' διακρίβωση ' των γνώσεων και προσόντων των ενδιαφερομένων.

Άδεια μαθητευόμενου χειριστού.

Πτυχία λοιπών μέλων πτήσεως (συγκυβερνητών – ιπτάμενων μηχανικών).

Άδειες ιπτάμενης συνοδού και ιπτάμενου φροντιστή.

Πτυχία προσωπικού εδάφους .

Πτυχία προσωπικού συντήρησης αεροπορικού υλικού.

### **8.1. ΠΤΥΧΙΑ ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ**

Το πτυχίο χειριστή αεροσκάφους .

Το πιστοποιητικό ισχύος πτυχίου Π.Ι.Π.

Το πιστοποιητικό υγείας.

### **8.2. ΑΔΕΙΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗ**

Για την χορήγηση άδειας ιπτάμενης συνοδού και φροντιστού, απαιτούνται τα παρακάτω:

Συμπληρωμένο το 18<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας.

Πιστοποιητικό υγείας Γ' κατηγορίας.

Απολυτήριο εξατάξιου Γυμνασίου ή Λυκείου ή άλλης μέσης σχολής ημεδαπής ή αλλοδαπής ή επιτυχής αποφοίτηση αναγνωρισμένες μέσης τουριστικής σχολής ή ειδικής σχολής ιπτάμενων συνοδών και φροντιστών που λειτουργεί ως εσωτερική υπηρεσία ο αερομεταφορέας.

Επιτυχής αποπεράτωση εγκεκριμένης εκπαίδευσεως ιπτάμενης συνοδού και φροντιστού.

Γραπτή εξέταση.

Προφορική πρακτική εξέταση.

Η ύλη των εξετασθητομένων μαθημάτων γνωστοποιείται έγκαιρα στους ενδιαφερομένους και επιτυχόντες θεωρούνται όσοι συγκεντρώσουν κατώτερο όριο βαθμολογίας 70%.

## **9. ΠΤΗΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ**

Στο άρθρο 3 του κώδικα αεροπορικού δικαίου ορίζεται με σαφήνεια ότι ‘ η κυκλοφορία αεροσκάφους στον ελληνικό εναέριο χώρο επιτρέπεται, εφ’ όσον αυτό είναι εγγεγραμμένο στο οικείο μητρώο αεροσκαφών και εφοδιασμένο με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας’. Απαραίτητη προϋπόθεση για να γραφεί ένα αεροσκάφος στο μητρώο αεροσκαφών απαιτείται η πιστοποίηση της πτητικής ικανότητας. Πρέπει δηλαδή να αποδειχθεί ότι είναι πλώιμο. Για την πιστοποίηση της πτητικής ικανότητας η Υ.Π.Α. διενεργεί τεχνικό έλεγχο στις εξής περιπτώσεις:

Πριν την εγγραφή του αεροσκάφους στο οικείο μητρώο.

Κατά περιοδικά χρονικά διαστήματα ή μετά ορισμένων ωρών λειτουργίας.

Μετά την εκτέλεση επισκευών ή μετατροπών

Κάθε φορά που φυσικά γεγονότα ή σοβαρές βλάβες λειτουργίας επιβάλλουν τον έλεγχο.

Προεδρικό Διάταγμα καθορίζει τις λεπτομέρειες του διενεργούμενου ελέγχου, τους ελεγκτές – αεροναυπηγούς και κάθε τι που έχει σχέση με την χορήγηση, θεώρηση, ανανέωση, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας ‘ airworthiness certificate’.

Η Υ.Π.Α. δικαιούται και υποχρεούται να υποβάλλει σε τεχνικό έλεγχο ξένα αεροσκάφη κάθε φορά που υπάρχουν ενδείξεις οι οποίες δικαιολογούν αμφιβολίες ως προς την πτητική ικανότητα.

Έχει το δικαίωμα ακόμη να απαγορεύει την αναχώρηση οιονδήποτε αεροσκάφους σε περίπτωση βλάβης ή ζημίας που επηρεάζει την πλωιμότητα.

## **10. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ (ACCIDENT)**

Αεροπορικό ατύχημα (accident), θεωρείται κάθε γεγονός, το οποίο συνέβη κατά την διάρκεια της πτήσης ή του χειρισμού αεροσκάφους και είχε ως αποτέλεσμα Θάνατο ή βαρεία σωματική βλάβη μέλους του πληρώματος, επιβάτη ή τρίτου στην επιφάνεια.

Σοβαρές ζημιές σε περιουσιακά αγαθά πάνω στην επιφάνεια.

Ζημιές που δεν μπορούν να αποκατασταθούν με ίδια μέσα του αεροσκάφους ή σε σύντομο χρόνο και συνεπάγονται αναστολή της ' πτητικής ικανότητας'.

Σύμφωνα με την Σύμβαση της Βαρσοβίας, το ατύχημα που έλαβε χώρα απο την στιγμή εξόδου του επιβάτη απο την έξοδο επιβίβασης μέχρι την είσοδό του στην αίθουσα παραλαβής αποσκευών, θεωρείται αεροπορικό ατύχημα και ο επιβάτης ή οι συγγενείς του αποζημιώνονται ανάλογα.

### **10.1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΣΥΜΒΑΝ (INCIDENT)**

Αεροπορικό συμβάν, ονομάζεται το περιστατικό που συνδέεται με την πτητική ικανότητα – λειτουργία του αεροσκάφους, που δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ατύχημα και λόγω των συνθηκών που συνέβη να επιβάλλεται να ληφθούν προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια των πτήσεων.

‘Ουσιώδης ζημία ’ σε αεροσκάφος καλείται κάθε ζημία που έχει σαν αποτέλεσμα την θέση εκτός ενεργείας του αεροσκάφους πάνω απο 48 ώρες, ή επιβάλλεται αντικατάσταση ή μεγάλη επισκευή κυρίων εξαρτημάτων αυτού.

### **10.2. ΣΟΒΑΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ**

Σοβαρός τραυματισμός καλείται ο τραυματισμός ο οποίος:

Απαιτεί νοσοκομειακή περίθαλψη μεγαλύτερη των 48 ωρών που αρχίζει εντός των αμέσως μετά τον τραυματισμό 7 ημερών.

Προκάλεσε κάταγμα οποιουδήποτε οστού, εξαιρουμένων των απλών καταγμάτων μύτης ή δακτύλων χεριού ή ποδιού.

Προκάλεσε θλάσεις απο τις οποίες προήλθε σοβαρή αιμοραγία ή βλάβη νεύρων, μυών ή τενόντων.

Προκάλεσε βλάβη σε οποιοδήποτε όργανο του σώματος.

Προκάλεσε εγκαύματα δευτέρου ή τρίτου βαθμού ή τέτοια που να καλύπτουν πάνω απο το 5% της επιφάνειας του σώματος.

### **10.3. ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ**

Για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν που έλαβε χώρα εντός της Ελληνικής Επικράτειας, ειδοποιείται αμέσως η Υ.Π.Α. απο τον κυβερνήτη του αεροσκάφους, ή σε περίπτωση αδυναμίας τούτου απο την εταιρία που το εκμεταλλεύεται καθώς και απο κάθε άτομο στην αντίληψη του οποίου υπέπεσε το ατύχημα ή συμβάν. Τα ίδια ως άνω



πρόσωπα υποχρεούνται να ειδοποιήσουν σχετικώς την πλησιέστερη αστυνομική ή αερολιμενική αρχή.

Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους πέραν της παραπάνω υποχρεώσεως ειδοποίησης – ενημέρωσης υποχρεούται όπως υποβάλλει στην Υ.Π.Α. γραπτή αναφορά μέσα σε τρεις ημέρες απο το ατύχημα ή συμβάν, ο τύπος της οποίας καθορίζεται απο την Υ.Π.Α.

Για επισυμβάν αεροπορικό ατύχημα σε αεροσκάφος κράτους – μέλους, η Υ.Π.Α. πληροφορεί το κράτος νηολόγησης καθώς και το κράτος κατασκευής.

Στην ειδοποίηση περιλαμβάνονται όλες οι διαθέσιμες πληροφορίες, δεν επιτρέπεται δε οποιανδήποτε καθυστέρηση επειδή δεν έχουν συγκεντρωθεί όλες οι κρίσιμες πληροφορίες.

#### **10.4. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ – ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**

Σε αεροπορικά ατυχήματα ή συμβάντα που γίνονται στην Ελληνική Επικράτεια, η Υ.Π.Α. λαμβάνει κάθε εφικτό μέτρο που αποβλέπει στην διαφύλαξη στοιχείων που στο μέλλον θα χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικό υλικό στην διερεύνηση που θα ακολουθήσει.

Απαγορεύεται η μετακίνηση, φθορά ή αλλοίωση του αεροσκάφους ή εξαρτημάτων του, καθώς και η αφαίρεση αντικειμένων που ανήκουν στο αεροσκάφος, χωρίς την άδεια της Υ.Π.Α. εκτός και οι ενέργειες αυτές επιβάλλονται για τους παρακάτω λόγους:  
Την διάσωση προσώπων, ζώων, ταχυδρομείου ή αντικειμένων αξίας.  
Την πρόληψη προκλήσεως περαιτέρω ζημιών απο φωτιά ή άλλη αιτία.  
Την άρση των εμποδίων σε αεροσκάφη, άλλα μεταφορικά μέσα και το κοινό.

Η αφαίρεση ή ο χειρισμός του ‘ καταγραφέα ’ των στοιχείων πτήσεως (μαύρο κουτί) επιτρέπεται μόνο σε προσωπικό που είναι ειδικά εξουσιοδοτημένο απο την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

#### **10.5. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

Διερεύνηση καλείται η συγκέντρωση κατά φυσική σειρά των πραγματικών περιστατικών και πληροφοριών που έχουν σχέση με το αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν και στη συνέχεια όλες οι ενέργειες και διαδικασίες που κατατείνουν στην διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσαν το αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν και στη συνέχεια στη σύνταξη αξιόπιστου πορίσματος, για την αποφυγή στο μέλλον παρόμοιων ατυχημάτων ή συμβάντων.

Στο άρθρο 35 του Π.Δ. 533/81 καθορίζονται οι διευκολύνσεις στις περιπτώσεις:  
Αναζητήσεως – διασώσεως αεροσκάφους (facilitation of search – rescue)  
Διερεύνησης του ατυχήματος (accident inquiry)

Η διερεύνηση αεροπορικού ατυχήματος ή συμβάντος ανατίθεται απο την Υ.Π.Α. σε υπεύθυνο διρευνητή, υπάλληλο της Υ.Π.Α.. Έργο του είναι η επιτόπια διερεύνηση των

συνθηκών που προκάλεσαν το ατύχημα ή συμβάν και η σύνταξη και υποβολή στην Υ.Π.Α. λεπτομερούς εκθέσεως εις τριπλούν.

Ο υπεύθυνος διερευνητής έχει την ευθύνη της οργάνωσης, διεξαγωγής της διερεύνησης και συντονισμού των ενεργειών του προσωπικού που έχει σχέση με την διερεύνηση, έχει τα παρακάτω δικαιώματα:

Εξετάζει μάρτυρες

Αναθέτει την λήψη ένορκων ή μη μαρτυρικών καταθέσεων στους διερευνητές που επικουρούν το έργο του.

Ενεργεί μέσω της Υ.Π.Α. να διοριστούν ειδικοί πραγματογνώμονες ή ειδικοί επιστήμονες όπου απαιτείται.

Ενεργεί μέσω Υ.Π.Α. να αποσταλούν σε εργοστάσια, συνεργεία ή εργαστήρια τεμάχια ή εξαρτήματα του αεροσκάφους για την εξαγωγή ασφαλών τεχνικών συμπερασμάτων.

Ανάλογα με την φύση του αεροπορικού ατυχήματος, ο υπεύθυνος διερευνητής είναι δυνατόν να επικουρείται στο έργο του από άλλα πρόσωπα που να καλύπτουν κατά περίπτωση τις παρακάτω ειδικότητες:

Χειριστού αεροσκαφών

Ιπτάμενου μηχανικού

Επιμελητού πτήσεων

Μηχανικό εδάφους

Ραδιομηχανικού

Μετεωρολόγου

Ελεγκτού εναέριας κυκλοφορίας

Ιατρού

Ραδιοτελεγράφου

Είναι επιτρεπτό και επιβεβλημένο στην πορεία της διερεύνησης – έρευνας ενός αεροπορικού ατυχήματος να παρακολουθούν εκπρόσωποι με τους τεχνικούς τους σύμβουλους

Του κράτους εθνικότητας του αεροσκάφους

Του κράτους κατασκευής

Κάθε κράτους – μέλους που το ζήτησε από την Υ.Π.Α.

Μετά το πέρας της διερεύνησης, ο Διοικητής της Υ.Π.Α. ενημερώνει την κοινή γνώμη για τα πραγματικά περιστατικά, τις συνθήκες που συνδέονται με το ατύχημα, την πιθανή αιτία και τα προτεινόμενα μέτρα που θα αποτρέψουν στο μέλλον παρόμοια ατυχήματα.

#### **10.5.1. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

Η έκθεση της προανάκρισης με όλο το διερευνητικό υλικό υποβάλλεται στον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, αντίγραφο δε του φακέλου διαβιβάζεται και στον αρμόδιο εισαγγελέα πλημμελειοδικών, όταν το επισυμβάν ατύχημα είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη.

Ο υπουργός στην συνέχεια παραπέμπει το φάκελο που σχηματίστηκε στο Ανακριτικό Συμβούλιο Αεροπορικών Ατυχημάτων, το οποίο συνίσταται στο αρμόδιο υπουργείο και συγκροτείται από τα παρακάτω μέλη με τριετή θητεία:

Από ένα αεροπαγίτη ή εφέτη ως Πρόεδρο

Απο ένα καθηγητή ανώτατης σχολής τομέα σχετικού με την αεροναυτική  
Απο ένα ανώτερο υπάλληλο της Υ.Π.Α. που έχει ειδικές γνώσεις αεροπλοίας  
Απο ένα ανώτερο αξιωματικό της Πολεμικής Αεροπορίας  
Απο το Διευθυντή της μετεωρολογικής υπηρεσίας  
Απο ένα χειριστή εν ενεργεία, κάτοχο ανώτατου πτυχίου πολιτικής αεροπορίας  
απο ένα μηχανικό που έχει ειδικές γνώσεις αεροπορικής θεωρίας και πρακτικής

Ο πρόεδρος και τα μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές, διορίζονται κάθε τριετία με απόφαση του υπουργού.

Σχετικό Προεδρικό Διάταγμα, ρυθμίζει θέματα που έχουν σχέση με την απαρτία, τη λειτουργία του Συμβουλίου γενικά ή την κάλυψη κάθε δαπάνης που θα απαιτηθεί κατά την προανάκριση, αποζημίωση των μελών κτλ.

Το συμβούλιο μπορεί να ενεργήσει περαιτέρω ανάκριση, στην περίπτωση που κρίνει ανεπαρκή τα στοιχεία που υπάρχουν.

### **10.5.2. ΠΟΡΙΣΜΑ**

Το Συμβούλιο με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν, αποφαινεται με αιτιολογημένο πόρισμα για τα αίτια και τις συνθήκες κάτω απο τις οποίες συνέβη το ατύχημα.

Το πόρισμα δεν δεσμεύει το δικαστήριο και εκτιμάται ελεύθερα ως και τα λοιπά στοιχεία.

Αντίγραφα του πορίσματος και του φακέλου που σχηματίσθηκε υποβάλλονται στον Υπουργό και διαβιβάζονται στον εισαγγελέα αναλόγως.

Η διερεύνηση περατώνεται μέσα σε 3 μήνες απο την ημέρα παραπομπής του φακέλου σ' αυτό.

Όποιος έχει έννομο συμφέρον ή ο Υπουργός δικαιούται να ζητήσει απο το συμβούλιο αναθεώρηση του πορίσματος που επιτρέπεται μόνο εάν:

το πόρισμα στηρίζεται σε ψευδή κατάθεση μέρτυρα, σε ψευδή έκθεση ή κατάθεση πραγματογνώμονα ή σε πλαστά έγγραφα, εφ' όσον όμως το ψεύδος ή η πλαστότητα αναγνωρίσθηκαν με αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

Μετά την έκδοση του πορίσματος βρέθηκαν νέα κρίσιμα έγγραφα των οποίων η ύπαρξη ήταν άγνωστη στο συμβούλιο και σ' εκείνον που ζητεί την αναθεώρηση ή των οποίων η έγκαιρη υποβολή στο συμβούλιο εμποδίστηκε απο ανώτερη βία.

Μετά την έκδοση πορίσματος για ολική απώλεια ή εξαφάνιση αεροσκάφους, εμφανισθεί πρόσωπο που επέβαινε σ' αυτό κατά τον χρόνο ατυχήματος.

Το πόρισμα στηρίζεται σε δικαστική απόφαση, η οποία ανατράπηκε αμετάκλητα μετά την έκδοση του προσβαλλόμενου πορίσματος του Συμβουλίου.

### **10.6. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ**

Οι νομοθετημένες διοικητικές κυρώσεις είναι:

Κράτηση του αεροσκάφους σε περιπτώσεις θανάτου ή σωματικής βλάβης προσώπου

Επιβολή προστίμου κατα του παραβάτη ορισμένων διατάξεων που αφορούν τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας και αεροπορικής εκμετάλλευσης, όπως και την ασφάλεια των πτήσεων γενικά, του κανόνες για τα πτυχία και τις άδειες πληρομάτων κτλ.

Με την απόφαση που επιβάλλει το πρόστιμο μπορεί να απαγορευτεί η απογείωση του αεροσκάφους μέχρι να πληρωθεί το πρόστιμο. Πριν εκδοθεί η απόφαση επιβολής προστίμου καλείται εγγράφως σε απολογία ο παραβάτης.

### **10.7. ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ – ΚΥΡΩΣΕΙΣ**

Οι ισχύουσες ποινικές διατάξεις στοχεύουν στην αντιμετώπιση παρανόμων πράξεων που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτήσεων και γενικότερα τη χρησιμοποίηση των πολιτικών αεροσκαφών.

Υπάρχουν ειδικές διατάξεις που στοχεύουν στην καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών, δολιοφθορών, έκνομων ενεργειών στο έδαφος κτλ.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένα ποινικά αδικήματα όπως καταγράφονται στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, στην αερολιμενική διάταξη, στον Κανονισμό Εναέριας Κυκλοφορίας κτλ.

Χειρισμός αεροσκάφους χωρίς άδεια

Παράβαση από τον κυβερνήτη των καθηκόντων του και κανονισμών εναέριας κυκλοφορίας

Παράνομη φόρτωση ή μεταφορά

Διασάλεση της τάξεως στο αεροσκάφος κατά την πτήση

Παράβαση εντολών του κυβερνήτη

Ακροβατικές πτήσεις χωρίς άδεια

Απόρριψη αντικειμένων εν πτήση

Πτήση σε απαγορευμένη περιοχή

Είσοδος σε απαγορευμένους – ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα

Παράνομη κατάληψη αεροσκάφους με την βία ή απειλή βίας

Οι πράξεις αυτές αφορούν κυρίως την ασφάλεια των πτήσεων και την απρόσκοπτη λειτουργία των Αερολιμένων και των αερομεταφορών, αντιμετωπίζονται δε γι' αυτό το λόγο με ιδιαίτερη ευαισθησία και αυστηρότητα τόσο από το εσωτερικό Δίκαιο όσο και από τις κυριότερες αλλοδαπές νομοθεσίες.

Χαρακτηριστικά, εκείνος ο οποίος παράνομα και με βία ή απειλή βίας καταλαμβάνει αεροσκάφος εν πτήση ή σε λειτουργία ή ασκεί έλεγχο επ' αυτού ή διατηρεί τούτο υπό τον έλεγχό του τιμωρείται με πρόσκαιρη κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Αεροσκάφος εν πτήση θεωρείται από την στιγμή της αποπεράτωσης της επιβίβασης και κλεισίματος όλων των εξωτερικών θυρών, μέχρι του ανοίγματος των θυρών για την αποβίβαση των επιβατών.

Αεροσκάφος σε λειτουργία θεωρείται απο την έναρξη της προετοιμασίας για την πτήση απο το προσωπικό εδάφους ή του πληρώματος για κάποια ορισμένη πτήση, μέχρι και όλη την διάρκεια της πτήσης όπως αυτή καθορίζεται παραπάνω.

## **11. ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΠΤΗΣΗ**

Με φυλάκιση έως 6 μήνες και χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης αεροσκάφους ο οποίος εκτελεί πτήση:

Χωρίς υποβολή σχεδίου πτήσεως ή μεταβάλλοντας το σχέδιο κατά την πτήση με αναληθή αιτιολογία.

Χωρίς εγγραφή του αεροσκάφους στο οικείο μητρώο.

Χωρίς πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας ή μετά τη λήξη ισχύος του.

Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται και η εταιρία, εφ' όσον γνώριζε ή ώφειλε να γνωρίζει τις παραβάσεις αυτές.

Ο κυβερνήτης που χειρίζεται αεροσκάφος χωρίς να έχει άδεια που ισχύει, τιμωρείται με φυλάκιση έως 2 έτη και με χρηματική ποινή.

Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται όποιος επιτρέπει ή ανέχεται το χειρισμό αεροσκάφους από πρόσωπο που δεν έχει άδεια που ισχύει.

Με φυλάκιση έως 6 μήνες και χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης ο οποίος:

Δεν έχει στο αεροσκάφος ή δεν τηρεί τα προβλεπόμενα έγγραφα.

Δεν εμφανίζει στις αρμόδιες αρχές ή καταστρέφει τα έγγραφα που αφορούν το αεροσκάφος .

Εν γνώση αναγράφει ή επιτρέπει την εγγραφή ψευδών στοιχείων στα έγγραφα που φέρει το αεροσκάφος.

Εν γνώση αναλαμβάνει την διακυβέρνηση του αεροσκάφους, που δεν έχει ψευδή ή παραποιημένα σήματα εθνικότητας και νηολόγησης.

Τιμωρείται με φυλάκιση και σε περίπτωση υποτροπής με κάθειρξη κυβερνήτης που:

Δέχεται φορτίο ή επιβάτες πέρα από τα επιτρεπόμενα όρια ή παρά τις εντολές που του δόθηκαν ή ορίζουν οι κανονισμοί.

Ίπταται σε ύψος μικρότερο απ' αυτό που ορίζουν οι κανονισμοί εναέριας κυκλοφορίας εκτός από τις περιπτώσεις ανωτέρας βίας, προσγειώσεως ή απογειώσεως.

Απογειώνεται χωρίς κανονική θεώρηση του Γενικού Δηλωτικού (general declaration) από την αερολιμενική αρχή.

Δεν συμμορφώνεται προς τις εντολές και οδηγίες της εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροπορικά σήματα που εκπέμπονται προς αυτόν.

Επιβάτης ή μέλος του πληρώματος που παραιβάνει εντολή του κυβερνήτη, που αφορά την ασφάλεια του αεροσκάφους κατά την πτήση, των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτό ή των μεταφερομένων πραγμάτων, τιμωρείται με φυλάκιση έως 6 μήνες ή με χρηματική ποινή.

Με φυλάκιση έως ένα χρόνο ή χρηματική ποινή τιμωρείται όποιος γίνεται πρόξενος διασάλευσης της τάξεως στο αεροσκάφος κατά την διάρκεια της πτήσης.

Όποιος χωρίς την άδεια της Υ.Π.Α. απορρίπτει από αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση οποιοδήποτε αντικείμενο που μπορεί να προκαλέσει ζημιά ή ρύπανση τιμωρείται με φυλάκιση έως ένα έτος ή με χρηματική ποινή. Με την ίδια ποινή τιμωρείται ο

κυβερνήτης και κάθε άλλο μέλος του πληρώματος αν παρέλειψαν να αποτρέψουν την πράξη.

Με φυλάκιση τιμωρείται ο κυβερνήτης αεροσκάφους που πετάει παράνομα σε απαγορευμένη περιοχή. Το δικαστήριο μπορεί να διατάξει την δήμευση του αεροσκάφους.

Όποιος χωρίς άδεια της αεροπορικής αρχής εισέρχεται ή οδηγεί ζώο ή τροχοφόρα μέσα σε απαγορευμένους χώρους αεροδρομίου, τιμωρείται με φυλάκιση έως 6 μήνες ή χρηματική ποινή.

Με φυλάκιση ή και χρηματική ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης ή άλλο μέλος του πληρώματος, αν παραβαίνοντας τα ειδικά καθήκοντά του σε περίπτωση ανάγκης ή εγκατάλειψης του αεροσκάφους παραμελεί την διάσωση των επιβαινόντων και των εμπορευμάτων – ταχυδρομείου.

Όποιος σε τόπο αεροπορικού ατυχήματος προβαίνει σε σύληση νεκρού ή σε αφαίρεση αγαθών που ανήκουν σε τραυματία ή σε διαρπαγή ταχυδρομείου, των μεταφερόμενων πραγμάτων ή γενικά αντικειμένων του αεροσκάφους, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών.

### **11.1. ΑΕΡΟΠΕΙΡΑΤΕΙΑ**

Όποιος παράνομα και με βία ή απειλή βίας καταλαμβάνει αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση ή σε λειτουργία ή ασκεί έλεγχο σ' αυτό ή το διατηρεί κάτω απο τον έλεγχο του, τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Όποιος παράνομα προβαίνει σε πράξη βίας ή απειλή βίας κατά προσώπου μέσα σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση, απο την οποία μπορεί να προκύψει κίνδυνος στην ασφάλεια του αεροσκάφους τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον 10 έτων.

Όποιος καταστρέφει ή προξενεί σε αεροσκάφος που βρίσκεται σε λειτουργία βλάβη η οποία μπορεί να το καταστήσει ακατάλληλο για πτήση, ή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλειά του κατά την διάρκεια της πτήσης, τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών.

Όποιος διαβιβάζει ή διαδίδει εν γνώση ψευδής ειδήσεις και προκαλεί μ' αυτές παραπλάνηση απο την οποία τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροσκάφους κατά την πτήση, τιμωρείται με κάθειρξη τουλάχιστον 10 ετών . εδώ ο κώδικας αεροπορικού δικαίου, άρθρο 182, αναφέρεται με σαφήνεια στα άτομα που κάνουν φάρσες.

## **12. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

Αεροπορική εταιρία είναι κάθε εταιρία που συνήθως είναι ανώνυμη, έχοντας στην κυριότητα της ή με μίσθωση ένα στόλο αεροσκαφών με σκοπό την εκτέλεση τακτικών ή έκτακτων πτήσεων για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, εμπορευμάτων και άλλων εργασιών.

Επειδή για την σύσταση – ίδρυση μιας αεροπορικής εταιρίας και στη συνέχεια την οργάνωση – λειτουργία της απαιτούνται πολύ μεγάλα χρηματικά ποσά, τα οποία και ένας μεμονωμένος επιχειρηματίας αν τα είχε, δεν θα τα διέθετε για να αγοράσει ή να ιδρύσει μια αεροπορική εταιρία (λόγω του ότι είναι ρίσκο), έτσι γίνεται χρήση των ανώνυμων μετοχών που και ο πιο μικρός επενδυτής μπορεί να διαθέσει μικροποσά για να αποκτήσει την ιδιότητα του μετόχου.

Κάθε αεροπορική εταιρία για να επιτελέσει το έργο της, για να πετύχει τον στόχο της, πρέπει πάνω απ' όλα να έχει μια ορθολογική οργάνωση – δομή – διάρθρωση με αξιολογική στελέχωση των διαφόρων Διευθύνσεων και Τμημάτων της.

Πρέπει να λειτουργεί με βάση και απαρέγκλιτα το TOTAL QUALITY MANAGEMENT (T.Q.M.), δηλαδή την ολική ποιότητα. Αυτό επιβάλλεται και είναι απαραίτητο από τον αδυσώπητο ανταγωνισμό που επικρατεί στην ελεύθερη οικονομία και ιδιαίτερα στον ευαίσθητο χώρο των αερομεταφορών.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι πιο πετυχημένες εταιρίες στο μέλλον θα είναι αυτές που θα προσφέρουν το προϊόν τους στους πελάτες με βάση το σύστημα της ολικής ποιότητας.

Κάθε άτομο και κάθε διαδικασία στην αεροπορική εταιρία, επηρεάζουν άμεσα τον πελάτη και το αεροπορικό προϊόν κατά τέτοιο τρόπο που η πλήρης ικανοποίηση του επιβάτη να αποτελεί ευθύνη – έργο καθενός και όλων μαζί.

Η πλήρης ικανοποίηση του πελάτη – επιβάτη είναι ο αποκλειστικός στόχος της ολικής ποιότητας και ενδεικτικά παρατίθενται τα στάδια στα οποία ο αεροπορικός επιβάτης προσδοκά και απαιτεί πλήρη ικανοποίηση :

Κράτηση θέσεων.

Πώληση εισιτηρίων.

Εξυπηρέτηση στο αεροδρόμιο (κατά την αναχώρηση).

Εν πτήση (κατά την διάρκεια).

Μετά το τέλος της πτήσης.

### **12.1. ΑΔΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ – AIR OPERATIONS CERTIFICATE.**

Άδεια αερομεταφορέα είναι η γραπτή άδεια που χορηγείται σε επιχείρηση από τις αεροπορικές αρχές με την οποία επιτρέπεται η εκτέλεση δημόσιων αεροπορικών μεταφορών και ισχύει από 3 έως 10 έτη.



Δημόσια αεροπορική μεταφορά είναι η αεροπορική μεταφορά που πραγματοποιεί για λογαριασμό τρίτων ο αερομεταφορέας από ένα αρχικό σημείο προς ένα σημείο προορισμού με αμοιβή.

Η άδεια του αερομεταφορέα είναι γραπτή και χορηγείται ύστερα από έγγραφη αίτηση του ενδιαφερόμενου με την καταβολή παραβόλου και χρηματικής εγγύησης για την καλή εκπλήρωση των υποχρεώσεων της έναντι των πελετών της.

## 12.2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Η άδεια χορηγείται σε επιχειρήσεις οι οποίες παρουσιάζουν στις αεροπορικές αρχές στοιχεία με τα οποία αποδεικνύουν ότι:

Είναι τεχνικά έμπειρες και αυτό αποδεικνύεται:

Από την ικανότητα του προσωπικού τους να παρέχει την τεχνική υποστήριξη που απαιτείται στα αεροσκάφη της.

Από την ύπαρξη του κατάλληλου αριθμού τεχνικού προσωπικού.

Από την ύπαρξη κατάλληλου τεχνικού προσωπικού το οποίο θα ελέγχει ή θα αποφαίνεται για την παρασχεθείσα τεχνική υποστήριξη όταν αυτή ανατίθεται με βάση σύμβαση σε τρίτους φορείς.

Είναι επαγγελματικά ικανές και αυτό αποδεικνύεται:

Από την επιχειρησιακή και εμπορική οργάνωση της επιχείρησης, η οποία πρέπει να είναι τέτοιου επιπέδου και τέτοιας μορφής ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητά της

Από την επάρκεια και εμπειρία στα αεροπορικά θέματα, των διευθυντών, διαχειριστών και διευθύνοντων συμβούλων της.

Από την αριθμητική επάρκεια, καταλληλότητα, εκπαίδευση και εμπειρία επί του αντικειμένου απασχόλησης του προσωπικού που προτίθεται να χρησιμοποιήσει και κυρίως του ιπτάμενου και τεχνικού προσωπικού αυτής.

Είναι οικονομικά εύρωστες που αποδεικνύεται :

Από την οικονομική επιφάνεια της επιχείρησης συγκριτικά με το έργο που θα επιτελέσει.

Από την ύπαρξη ανεξάρτητης γραφειακής εγκατάστασης της επιχείρησης.

Από το ύψος του κεφαλαίου που δεν μπορεί να είναι κατώτερου των 60.000 ευρώ το οποίο μεταβάλλεται φυσικά προς τα πάνω.

Από την σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια.

Από την δυνατότητα της εταιρίας να καλύψει τα έξοδα εγκατάστασης και τα έξοδα των τριών πρώτων μηνών λειτουργίας της.

Είναι αξιόπιστες, που αποδεικνύεται από την ύπαρξή για τους διευθυντές, διαχειριστές και διευθύνοντες συμβούλους της:

Καταδίκης ποινικής κατά την τελευταία δεκαετία πριν την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης για ορισμένα αδικήματα όπως:

λαθρεμπόριο

εμπόριο ή χρήση ναρκωτικών

σωματεμπορία

ανθρωποκτονία από πρόθεση ή απόπειρα ανθρωποκτονίας

απάτη

κλοπή

πλαστογραφία  
ληστεία .

Απόφασης που να τους έχει σε δικαστική απαγόρευση ή αντίληψη  
Απόφασης που να τους έχει κυρήξει σε πτώχευση  
Απόφασης που να έχει οποιανδήποτε προηγούμενη επιχειρηματική δραστηριότητα τους  
απο αναγκαστική διαχείριση.

Είναι κατά το μέγιστο ποσοστό ιδιοκτήτες της και ότι έχουν αποτελεσματικό έλεγχο επ'  
αυτής.

Η παροχή των υπηρεσιών τις οποίες προτίθενται να προσφέρουν, δεν θα θέσουν σε  
κίνδυνο την βιωσιμότητά τους.

Επίσης για την χορήγηση του Α.Ο.Σ. λαμβάνονται υπ' όψη και άλλες παράμετροι όπως:  
Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των αεροσκαφών τα οποία πρέπει να είναι ιδιόκτητα ή  
μισθωμένα.

Το απασχολούμενο προσωπικό στην επιχείρηση να γνωρίζει την Ελληνική γλώσσα για  
να είναι έτσι δυνατή η απρόσκοπτη συνεννόηση με τις αεροπορικές αρχές και τους  
καταναλωτές, ώστε να εξασφαλίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό η ασφάλεια και η  
εξυπηρέτηση των πελατών.

Το τεχνικό και ιπτάμενο προσωπικό να γνωρίζει τις απαραίτητες ξένες γλώσσες  
(πρωταρχικά την Αγγλική, γιατί έχει καθιερωθεί ως γλώσσα των αερομεταφορών), ώστε  
να ανταπεξέρχεται με πληρότητα στις απαιτήσεις της θέσεως εργασίας του.

Η έδρα της επιχείρησης πρέπει να βρίσκεται εντός της Ελληνικής Επικράτειας.

### **12.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

Ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να προσφέρει τις υπηρεσίες του κατά τέτοιο  
τρόπο ώστε:

Να επιτυγχάνεται ο μεγαλύτερος βαθμός ασφάλειας κατά την μεταφορά των επιβατών,  
φορτίου, ταχυδρομείου.

Να αποφεύγονται οι άσκοπες καθυστερήσεις.

Να εξασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση πελατών τους.

Να παρέχει με το προσωπικό του και τα μέσα που διαθέτει τη συδρομή του σε  
περίπτωση που ο αερολιμένας στον οποίο είναι εγκατεστημένος και δραστηριοποιείται,  
αντιμετωπίζει κατάσταση ανάγκης

Να ελέγχει το επίπεδο συμπεριφοράς και εμφάνισης του προσωπικού του.

Να έχει ασφαλισμένους τους επιβάτες, το αεροπορικό υλικό, το προσωπικό του, τόσο το  
ιπτάμενο όσο και το τεχνικό, καθώς επίσης να είναι ασφαλισμένος και για ζημιές έναντι  
τρίτων πάνω στην επιφάνεια.

Κατά την παροχή των υπηρεσιών του να τηρεί πιστά τις διαδικασίες και οδηγίες που  
έχουν καθοριστεί απο τις αεροπορικές ή άλλες κρατικές αρχές καθώς και απο αρμόδιους  
φορείς διεθνείς ή μη.

Να αποφεύγει, αν προηγουμένως δεν έχει εξασφαλίσει όλες τις άδειες και εγκρίσεις.

Να προβαίνει σε διαφήμιση .

Να δημοσιεύει δρομολόγια.

Να δέχεται πληρωμές για τις πτήσεις που πρόκειται να πραγματοποιήσει.

Να εφαρμόζει με ιδιαίτερη προσοχή τόσο τα οριζόμενα απο τους Ελληνικούς όσο και την καθαριότητα και καλαίσθητη εμφάνιση των δημοσίων χώρων που χρησιμοποιεί για την παροχή των υπηρεσιών του.

Να δέχεται τους ελέγχους των αεροπορικών αρχών και να διευκολύνει με κάθε τρόπο τους υπαλλήλους αυτών κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

#### **12.4. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Με αμιγείς πτήσεις φορτίου (cargo) κατ' αρχήν απαγορεύεται και κατ' εξαίρεση επιτρέπεται μόνο:

Για άτομα τα οποία συνοδεύουν το προς μεταφορά φορτίο με την προϋπόθεση ότι για το φορτίο απαιτεί την ύπαρξη συνοδού και έχει επαγγελματική σχέση με τον ιδιοκτήτη του φορτίου ή είναι ιδιοκτήτης αυτού.

Για το προσωπικό του αερομεταφορέα ή του ναυλωτή που μετακινείται για εκτέλεση υπηρεσίας.

Για λοιπά άτομα ύστερα από έγκριση των αεροπορικών αρχών.

Για κάθε τέτοια μεταφορά επιβάτη απαιτείται:

έκδοση εισιτηρίου.

Ασφάλιση του μεταφερομένου.

Αναγραφή των μεταφερομένων στο δηλωτικό φορτίου (cargo manifest) με την ένδειξη 'επιβάτης' έναντι του ονόματος καθενός.

Η δωρεάν μεταφορά επιβατών και φορτίου απαγορεύεται με ορισμένες εξαιρέσεις που αναφέρονται στον οικείο κανονισμό.

#### **12.5. ΥΠΕΡΒΑΛΛΟΝ ΒΑΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ – EXCESS BAGGAGE**

Η μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους αποσκευής επιβάτη επιτρέπεται, εφ' όσον τα δεδομένα πτήσεως του αεροσκάφους καθιστούν δυνατή αυτή η μεταφορά.

Για την μεταφορά υπερβάλλοντος βάρους εισπράττεται τέλος με έκδοση σχετικής απόδειξης που είναι θεωρημένη απο τις οικονομικές αρχές.(Δ.Ο.Υ.).

#### **12.6. ΠΟΙΝΕΣ**

Παραβάσεις του προσωπικού του αερομεταφορέα ή του ναυλωτή, εκτός αυτών που ανάγονται σε θέματα συμπεριφοράς ή ενέχουν δόλο, βαρύνουν τον αερομεταφορέα ή τον ναυλωτή αντίστοιχα και τους επιβάλλονται ανάλογες ποινές.

Για κάθε παράβαση ανεξάρτητα τυχόν άλλων ευθυνών του παραβάτη, επιβάλλεται πρόστιμο απο την αεροπορική αρχή. Κατά της απόφασης που επιβάλλει το πρόστιμο ο τιμωρηθείς έχει το δικαίωμα να προσφύγει στο αρμόδιο δικαστήριο, η προσφυγή όμως αυτή δεν αναστέλει τις διαδικασίες εισπραξής του.

### **13. ΕΠΙΓΕΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ – HANDLING**

Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών θεωρούνται όλες οι υπηρεσίες που παρέχονται μέσα στα όρια του αερολιμένα, είτε από αερομεταφορέα είτε από ειδικευμένη επιχείρηση. Οι υπηρεσίες αφορούν την τεχνική και επιχειρησιακή υποστήριξη των αεροσκαφών στο έδαφος, την διακίνηση επιβατών, φορτίου, ταχυδρομείου και αποσκευών, καθαρισμό, τροφοδοσία αεροσκαφών με γεύματα, ανεφοδιασμό με καύσιμα.

Όλες αυτές οι εργασίες παρέχονται έναντι αμοιβής. Ενδεικτικά στις υπηρεσίες περιλαμβάνονται:

Καθοδήγηση και οδηγίες για τη στάθμευση του αεροσκάφους (follow me, marshalling).

Συνοδεία (επίβλεψη – καθοδήγηση) των αναχωρούντων και αφικνουμένων επιβατών από και προς το αεροσκάφος, από την έξοδο της αίθουσας αναχωρήσεως (gate), μέχρι την σκάλα του αεροσκάφους και από την σκάλα μέχρι την αίθουσα παραλαβής αποσκευών (baggage claim area).

Παροχή των αναγκαίων μέσων στο αεροσκάφος για αποβίβαση – επιβίβαση των επιβατών (σκάλες, λεωφορεία μεταφοράς) καθώς και των απαραίτητων μέσων για την εκφόρτωση και φόρτωση των αποσκευών.

Καθαρισμός του αεροσκάφους εσωτερικά προ κάθε πτήσεως. Εξωτερικά καθαρίζεται όταν απαιτείται όπως και αποπαγοποίηση (de-icing) με ειδικά μηχανήματα και υλικά.

Ανεφοδιασμός του αεροσκάφους με καύσιμα, λάδια, λιπαντικά.

Τροφοδοσία του αεροσκάφους (catering) με φαγητά, ποτά.

Έλεγχος εισιτηρίων και ταξιδιωτικών εγγράφων των επιβατών και των αποσκευών τους (Check in).

Ζυγοστάθμιση του αεροσκάφους και κατανομή του βάρους επιβατών και φορτίου με τη συμπλήρωση του load sheet.

Μετεωρολογική ενημέρωση του κυβερνήτη για τον καιρό διαδρομής και του αερολιμένα προορισμού.

#### **13.1. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΟΥ HANDLING**

Άρθρο 85 της συνθήκης της Ρώμης, που είναι η ιδρυτική πράξη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας Ε.Ο.Κ. και μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση Ε.Ε., αναφέρει σαφώς:

Είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που δύναται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των Κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού μέσα στην κοινή αγορά.

Η Ε.Ε. υλοποιώντας την επιταγή του άρθρου αυτού, καθιέρωσε την απελευθέρωση της επίγεια εξυπηρέτησης με την Κοινοτική Οδηγία (directive) 96/67. Στην ουσία κατάργησε το μονοπώλιο που υπήρχε σε κάθε Κράτος μέλος στον τομέα της επίγεια εξυπηρέτησης αεροσκαφών, επιβάλλοντας τον ανταγωνισμό που στοχεύει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του κάθε καταναλωτή, αφού ταυτόχρονα παρέχεται η δυνατότητα επιλογής, η εναλλακτική λύση.

Η ρηξικέλευθη αυτή Κοινοτική Οδηγία έφερε μια σημαντική αλλαγή – τομή στον χώρο των αερομεταφορών, βελτιώνοντας ουσιαστικά τις παρεχόμενες υπηρεσίες και μειώνοντας το κόστος.

Η απελευθέρωση του handing άρχισε απο τα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια με κριτήριο την συνολική επιβατική κίνηση, πάνω απο 3.000.000 επιβάτες.

Για να υλοποιηθεί η Κοινοτική Οδηγία 96/67, η Ελλάδα εξέδωσε το Προεδρικό Διάταγμα 285/98 με βάση το οποίο η Υ.Π.Α. εκπόνησε τον Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης αεροσκαφών Β.Κ.Ε.Ε. . Σκοπός του κανονισμού αυτού είναι η καθιέρωση των ελάχιστων απαιτήσεων – προϋποθέσεων της αρμόδιας Αεροπορικής Αρχής για την άσκηση δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης στου Ελληνικούς Αερολιμένες που είναι ανοικτοί στην εμπορική κίνηση απο φορείς επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους και οι αυτο-εξυπηρετούμενους χρήστες.

### **13.2. ΕΓΚΡΙΣΗ**

Για την έναρξη άσκησης δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης σε ένα Ελληνικό Αερολιμένα, οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης προς τρίτους και οι αυτο-εξυπηρετούμενοι χρήστες, υποχρεούνται στη λήψη σχετικής εγκρίσεως απο την Υ.Π.Α.

Για την παραπάνω έγκριση – άδεια απαιτείται η πλήρωση ορισμένων απαιτήσεων και κριτηρίων ως εξής:

Επαγγελματική αξιοπιστία .

Ρεαλιστικότητα του επιχειρηματικού σχεδίου και υγιείς χρηματοοικονομική κατάσταση.

Ασφαλιστική κάλυψη.

Εμπειρία επί του αντικειμένου.

Καταλληλότητα του προσωπικού και των μέσων επίγειας εξυπηρέτησης.

Αριθμική επάρκεια του προσωπικού και των μέσων επίγειας εξυπηρέτησης και μέγιστοι χρόνοι εξυπηρέτησης.

Οργανωτική και επιχειρησιακή δομή.

Ασφάλεια των εγκαταστάσεων των αεροσκαφών, του εξοπλισμού και των προσώπων.

Προστασία του περιβάλλοντος

Τήρηση της Κοινωνικής Νομοθεσίας.

### **13.3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΩΝ**

Αυτό – εξυπηρετούμενος είναι η αεροπορική εταιρία η οποία έχει πάρει την σχετική έγκριση – άδεια για να παρέχει τις απαιτούμενες υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροσκάφη της με δικό της προσωπικό και μέσα.

Να προσφέρει τις υπηρεσίες του καθ' όλο το χρόνο λειτουργίας του αερολιμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε:

Να επιτυγχάνεται η ασφάλεια επιβατών, εργαζομένων, εγκαταστάσεων, μέσων, εφοδίων και υλικών ακολουθώντας και τηρώντας πιστά τα οριζόμενα στους σχετικούς κανονισμούς και τις υποδείξεις των αρμοδίων Κρατικών Αρχών ή Διεθνών Οργανισμών.

Να εξασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση.

Να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις κατά την παροχή των υπηρεσιών.

Να λαμβάνει ο ίδιος και το προσωπικό του όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων των ιδίων ή τρίτων, τα οποία θα μπορούσαν να προκληθούν αμέσως ή εμμέσως από πράξη ή παράλειψη ενέργειας που οφείλεται σε πρόθεση ή αμέλεια κατά την διάρκεια της εργασίας π.χ. αντικανονική χρήση εφοδίων, χρήση μη ενδεικνυόμενων μέσων διαδικασιών και υλικών, μη τήρηση μέτρων προστασίας.

Να τηρεί τις αερολιμενικές, τελωνειακές και αστυνομικές διατάξεις και οδηγίες που καθορίζουν διαδικασίες, τρόπους ενέργειας και συμπεριφοράς μέσα στους χώρους του αερολιμένα και να ακολουθεί τις σχετικές οδηγίες – εντολών των αρμοδίων αερολιμενικών υπαλλήλων.

Να διατηρεί τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό μέσα στα όρια του αερολιμένα τόσο για λειτουργικούς όσο και για λόγους ασφαλείας.

Να εφαρμόζει με ιδιαίτερη προσοχή τα οριζόμενα στους Ελληνικούς και διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την προστασία της δημόσιας υγείας και στην καθαριότητα χώρων.

#### **13.4. ΕΛΕΓΧΟΙ**

Η αεροπορική αρχή με τα αρμόδια αερολιμενικά όργανα ελέγχει αν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα στο Π.Δ. 285/98, στον κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης και στον Οικείο Κανονισμό που εκπονεί και εφαρμόζει κάθε αερολιμένας σε επιταγή της Κοινοτικής οδηγίας 96/67.

Οι έλεγχοι που διενεργούνται είναι καθημερινοί, τακτικοί και έκτακτοι, τα αποτελέσματα δε των ελέγχων κοινοποιούνται στην αρμόδια Διεύθυνση Αερολιμένων της Υ.Π.Α.

#### **13.5. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ**

Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι εκάστοτε ισχύουσες εθνικές και κοινοτικές διατάξεις για την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων και την προστασία του περιβάλλοντος, μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο μέχρι του ποσού των 30.000 ευρώ με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της αρμόδιας αεροπορικής αρχής.

Κάθε παράλειψη ή πράξη, άμεση ή έμμεση που προέρχεται από αποιονδήποτε και η οποία βρίσκεται σε αντίθεση με τα οριζόμενα στην σχετική νομοθεσία περί επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών, τιμωρείται με πρόστιμο που αρχίζει από 300 έως 30.000 ευρώ.

Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποιες παραβάσεις:

Η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης χωρίς την ύπαρξη έγκρισης ή κατά παράβαση των οριζόμενων σ' αυτήν.

Η χρήση χώρων για σκοπούς διάφορους απ' αυτούς για τους οποίους οι χώροι αυτοί προσδιορίζονται.

Η άσκηση εργασίας αυτο - εξυπηρέτησης χωρίς έγκριση ή κατά παράβαση των οριζόμενων σ' αυτήν.

Η άρνηση απομάκρυνσης προσώπων ή υλικών ή η είσοδος στον αερολιμένα, προσώπων για τα οποία έχει εκδοθεί απόφαση απαγόρευσης εισόδου.

Η μη παροχή συνδρομής στον αερολιμένα όταν αντιμετωπίζει κατάσταση ανάγκης.

Η μη αναφορά στην αεροπορική αρχή συμβάντων που άπτονται της ασφάλειας των πτήσεων, των αερομεταφορών και του αερολιμένα.

Η μεταφορά με αεροσκάφος επικίνδυνων υλικών κατά τρόπο διάφορο απ' αυτόν που καθορίζεται από τους διεθνείς κανονισμούς.

Ο έλεγχος των παραβάσεων και η επιβολή κυρώσεων ακολουθούν τις διαδικασίες που καθορίζονται στην Αερολιμενική Διάταξη '1'.

Αρμόδια για την επιβολή προστίμου μέχρι του ποσού των 6.000 ευρώ είναι η αεροπορική αρχή του Αερολιμένα και για μεγαλύτερα ποσά ο διοικητής της Υ.Π.Α. ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση των υπαλλήλων του Αερολιμένα.

### **13.6. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ**

Διοικητικές υπηρεσίες εδάφους και η εποπτεία.

Εξυπηρέτηση επιβατών και αποσκευών.

Υπηρεσίες ταχυδρομείου και φορτίου.

Οι υπηρεσίες στην πίστα .

Καθαρισμός και συντήρηση του αεροσκάφους .

Υπηρεσίες καυσίμων και λαδιών.

Υπηρεσίες συντήρησης .

Υπηρεσίες πτήσεως και διοίκησης πληρωμάτων .

Υπηρεσίες μεταφοράς στο έδαφος .

Υπηρεσίες τροφοδοσίας .

Υπηρεσίες αποσκευών (διαχείριση, διαλογή, προετοιμασία εν όψη αναχώρησης, φόρτωση, εκφόρτωση).

## **14. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ '1'**

Ένα βασικό, εύχρηστο και πλήρες αεροπορικό νομοθέτημα είναι η Αερολιμενική Διάταξη '1' που εφαρμόζεται και ισχύει ενιαία σε όλους τους Ελληνικούς Αερολιμένες.

Έχει σαν σκοπό την ρύθμιση θεμάτων που αφορούν κατά οποιονδήποτε τρόπο στην ομαλή λειτουργία και στην ασφάλεια των Ελληνικών Κρατικών Αερολιμένων, γενικότερα στην ασφαλή, ομαλή και ταχεία εξυπηρέτηση της αεροπορικής κίνησης .

Αφορά όλους τους δραστηριοποιούμενους στον αεροπορικό χώρο, στους κάθε μορφής αερομεταφορείς, στους επιβάτες, στους εργαζομένους, εμπλεκόμενους φορείς με οποιανδήποτε ιδιότητα. Γενικά και με την ευρεία έννοια του όρου ' χρήστες '.

Αερολιμενικός έλεγχος είναι όλες οι δραστηριότητες που αφορούν την εποπτεία του αερολιμένα, την εφαρμογή του Προγράμματος Ασφαλείας, την αεροπορική εκμετάλλευση και γενικά ο κάθε έλεγχος για την εύρυθμη λειτουργία του Αερολιμένα.

Ο έλεγχος αυτός ασκείται απο τα Αερολιμενικά όργανα, που είναι υπάλληλοι της Υ.Π.Α., εξειδικευμένοι στην άσκηση των αερολιμενικών καθηκόντων, που είναι οι Κρατικές δραστηριότητες που ασκούνται στους Αερολιμένες.

Εποπτεία αερολιμένα είναι όλες οι ενέργειες των αερολιμενικών οργάνων που έχουν σαν αντικείμενο:

Την μελέτη, την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών .

Τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής απο τρίτους κάθε είδους διαδικασίες, αποφάσεις, κανονισμούς που έχουν σαν απώτερο στόχο την απρόσκοπτη λειτουργία των αερολιμένων και αφορούν:

στα πτυχία των ιπταμένων.

στα κάθε μορφής πτυχία και άδειες που είναι υποχρεωμένοι να κατέχουν οι απασχολούμενοι σε αερολιμένες για την άσκηση των καθηκόντων τους όπως οι μηχανικοί αεροσκαφών στο έδαφος, οι επιμελητές πτήσεων, οι χειριστές ανυψωτικών μηχανημάτων, οι οδηγοί κτλ.

στα αερολιμενικά έγγραφα των αεροσκαφών.

στην παροχή διευκολύνσεων στα αεροσκάφη, στις αεροπορικές εταιρίες, στους επιβάτες, στους απασχολούμενους και γενικά στο κοινό.

Απασχολούμενοι θεωρούνται το προσωπικό τόσο των Δημοσίων Υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης και της Υ.Π.Α., όσο και όλων των εταιριών και επιχειρήσεων, αεροπορικών και μη εγκατεστημένων στον Αερολιμένα ή όχι, κατά του χρόνου παροχής των υπηρεσιών του στους εσωτερικούς χώρους του Αερολιμένα.

Εσωτερικοί χώροι ενός Αερολιμένα χαρακτηρίζονται αυτοί που είναι στεγασμένοι ή όχι που οριοθετούνται και περικλείονται απο την εξωτερική περίφραξη καθώς και τα διάφορα κτίρια ή εγκαταστάσεις – κατασκευές, που είναι απαραίτητες για την λειτουργία ενός Αερολιμένα, π.χ. απασχολούμενοι σε ένα αερολιμένα θεωρούνται και οι οδηγοί ταξί που αναμένουν στην 'πίατσα' να εξυπηρετήσουν το επιβατικό κοινό, οι οδηγοί τουριστικών λεωφορείων που επιβιβάζουν ή αποβιβάζουν επιβάτες κτλ. Οι εγκαταστάσεις ραντάρ,



κτιριακές και μή που είναι στα δυο αοράκια, πάνω ή εκατέρωθεν της ΒΙ.Π.Η., θεωρούνται εσωτερικοί χώροι.

#### **14.1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ**

Αεροπορική εκμετάλλευση θεωρείται:

οι αεροπορικές εμπορικές σχέσεις μεταξύ κρατών, διμερείς ή πολυμερείς.

Οι εμπορικές αεροπορικές δραστηριότητες που έχουν ως αντικείμενο την αεροπορική μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

Οι δραστηριότητες που αφορούν τις διάφορες αεροπορικές εργασίες.

Η προστασία των δικαιωμάτων των καταναλωτών που δημιουργούνται απο την άσκηση των αεροπορικών εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η μελέτη, καθιέρωση και εφαρμογή διαδικασιών καθώς και ο έλεγχος εφαρμογής αυτών και που αφορούν τα παραπάνω θέματα.

#### **14.2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Ασφάλεια αερομεταφορών αποτελούν όλες οι ενέργειες των αερολιμενικών οργάνων που έχουν ως αντικείμενο:

την εκπόνηση και καθιέρωση διαδικασιών που έχουν σαν στόχο την ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία των αερολιμένων και των αερομεταφορών.

Τον έλεγχο της ορθής και απαρέγκλιτης εφαρμογής των διαδικασιών αυτών.

#### **14.3. ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ**

Οι χώροι στάθμευσης αεροσκαφών .

Οι διάδρομοι προσγείωσης – απογείωσης και οι συνδετήριοι τροχόδρομοι.

Οι αίθουσες διερχόμενων – αναχωρούντων επιβατών .

Οι χώροι διαβατηριακού και τελωνιακού ελέγχου .

Οι εσωτερικοί περιφερειακοί δρόμοι του αερολιμένα

Ο πύργος ελέγχου αεροδρομίου Π.Ε.Α.

Κάθε άλλος χώρος που με απόφαση του Αερολιμενάρχη χαρακτηρίζεται ως ελεγχόμενος και στον οποίο απαγορεύεται η είσοδος χωρίς γραπτή άδεια της αεροπορικής αρχής.

#### **14.4. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ**

Είναι η καθορισμένη περιοχή που προορίζεται να διευκολύνει τα αεροσκάφη στην επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών, φόρτωση και εκφόρτωση των αποσκευών, φορτίου ή ταχυδρομείου, στην τροφοδοσία με φαγητά, ποτά κ.τ.λ., στον ανεφοδιασμό με καύσιμα, στην συντήρηση, επιθεώρηση και κάθε σχετικό έλεγχο απο τους μηχανικούς εδάφους.

## **14.5. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ ΣΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ**

### **14.5.1. 'ΑΡΘΡΟ 4'**

Οι απασχολούμενοι σε ένα αερολιμένα οφείλουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους πάντα σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, κανονισμούς, αποφάσεις, οδηγίες της Υ.Π.Α. της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των διεθνών οργανισμών με τέτοιο τρόπο ώστε η λειτουργία του αερολιμένα να διεξάγεται με ασφάλεια και απρόσκοπτα.

Οι επιβάτες, οι επισκεπτόμενοι και οι διερχόμενοι από ένα αερολιμένα οφείλουν να συμπεριφέρονται πάντα κατά κόσμιο τρόπο, τηρώντας πιστή την κείμενη νομοθεσία και υπακούοντας στις οδηγίες των υπεύθυνων οργάνων.

Η άσκηση κάθε μορφής δραστηριοτήτων, επαγγελματικών ή μη, μόνιμα ή προσωρινά στους χώρους του Αερολιμένα από φυσικά ή νομικά πρόσωπα (εταιρίες) απαιτεί την προηγούμενη έγκριση της αεροπορικής αρχής Υ.Π.Α.

Κάθε μορφής άδεια που χορηγείται για τον συγκεκριμένο Αερολιμένα αφορούν – ισχύουν μόνο γι' αυτόν και κανένα άλλο.

Τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που νόμιμα δραστηριοποιούνται σε ένα αερολιμένα είναι υπεύθυνα έναντι της αεροπορικής αρχής για κάθε πράξη ή παράλειψη του προσωπικού τους.

## **14.6. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ**

Σύμφωνα με το άρθρο 5 ως παράβαση θεωρείται κάθε ενέργεια ή παράλειψη από οποιονδήποτε, εκδηλώνεται εντός των ορίων του αερολιμένα και με οποιονδήποτε τρόπο επηρεάζει δυσμενώς ή παρακωλύει άμεσα ή έμμεσα την ομαλή λειτουργία του.

Η παράβαση αυτή επισύρει, πέραν από κάθε άλλη συντρέχουσα ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, χρηματικές κυρώσεις, όπως αυτές καθορίζονται στην παρούσα Αερολιμενική Διάταξη '1'.

Στην συνέχεια παρατίθενται ενδεικτικά ορισμένες χαρακτηριστικές περιπτώσεις που χαρακτηρίζονται ως παραβάσεις:

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

Η πτήση αεροσκάφους, χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα αεροναυτιλιακά έγγραφα .

Η παραμονή και περιφορά επαιτών και διαφόρων μικροπωλητών.

Η με οποιονδήποτε τρόπο ρύπανση των εσωτερικών ή εξωτερικών χώρων του Αερολιμένα.

Η αναγραφή συνθημάτων σε κοινόχρηστους χώρους ή η επικόλληση εντύπου διαφημιστικού υλικού.

Πράξεις που προκαλούν το κοινό αίσθημα ή συνιστούν προσβολή της δημοσίας αιδούς .  
Η κατάκλιση ατόμων σε εσωτερικούς χώρους καθώς και σε εξωτερικούς όπως πράσινο, κινιάρια.

Οι ύβρεις, οι βωμολοχίες, οι συμπλοκές και γενικά η πρόκληση ενοχλητικών θορύβων.

Η άρνηση κυβερνήτη για μεταφορά επιβάτη χωρίς την πλήρη και έγγραφη αιτιολογία.

Η άγρα πελατών.

Η με οποιονδήποτε τρόπο πρόκληση ζημιών σε αεροσκάφη ή σε εξοπλισμό τους ή σε εξοπλισμό του αεροδρομίου.

Η μη πληρωμή ή η άρνηση πληρωμής, πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους των οφειλομένων τελών χρήσης του αερολιμένα και των τελών εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων Τ.Ε.Α.Α. (σπατόσημο), απο τους υπόχρεους για την καταβολή αυτή, εφ' όσον δεν έχει καθιερωθεί άλλη διαδικασία.

Η μη πληρωμή των τελών επίγειας εξυπηρέτησης handlings fees.

Η κυκλοφορία ατόμων σε ελεγχόμενους χώρους, χωρίς να φέρουν ενισχύει υπηρεσιακή ταυτότητα της Υ.Π.Α.

Η χωρίς εταιρική συνοδεία διακίνηση επιβιβαζομένων ή αποβιβαζομένων επιβατών στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

Η διακίνηση χωρίς συνοδεία αναπήρων ή ατόμων με ειδικές ανάγκες με αναπηρικά καροτσάκια μέσα σε χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

Η διακίνηση πληρωμάτων αεροσκαφών μέσα στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών πεζή και χωρίς άδεια απο τα αερολιμενικά όργανα..

Η κυκλοφορία εταιρικών και μη οχημάτων ή εφοδίων εδάφους μέσα σε ελεγχόμενους χώρους του αερολιμένα χωρίς να έχουν την προβλεπόμενη άδεια απο τις αρμόδιες αερολιμενικές υπηρεσίες ή όταν η απαιτούμενη άδεια έχει λήξει ή σε χώρους που δεν προβλέπεται απο την άδεια που κατάχουν ή σε χώρους εκτός εκείνων που έχουν ειδικά οριστεί για την κυκλοφορία οχημάτων.

Η κίνηση αυτοκινούμενων ή ρυμουκλούμενων οχημάτων κατά παράβαση των ισχυουσών διαδικασιών και ειδικότερα όταν υπερβαίνουν τα καθορισμένα όρια ταχύτητας.

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

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

Η χρησιμοποίηση ακατάλληλης ή μη φωτιζόμενης σκάλας επιβατών.

Η υπερφόρτωση αμαξιδίων με αποσκευές ή η κακή μεταχείριση των αποσκευών ιδιαίτερα κατά την εκφόρτωσή τους .

Η μη ύπαρξη σηματοδότησης για καθοδήγηση του αεροσκάφους.

Η εκτέλεση πτήσης χωρίς προηγούμενη εξασφάλιση ωραρίου – slot.

Ο ανεφοδιασμός του αεροσκάφους με επιβάτες στο αεροσκάφους ή κατά την διάρκεια αποβίβασης ή επιβίβασης χωρίς τη λήψη των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας και χωρίς προηγούμενη άδεια της Υ.Π.Α.

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

Κάθε παραβίαση των δικαιωμάτων του επιβάτη ως καταναλωτή υπηρεσιών και ως πολίτη.

Η μη τήρηση της σειράς προτεραιότητας στη λίστα αναμονής επιβατών.

Η μη προώθηση για επαναπατρισμό επιβατών η οποία κρίθηκε απο τις αρμόδιες αρχές ως ανεπιθύμητοι.

Η μη ακριβής αναγραφή στο ημερολόγιο του αεροσκάφους ή η μη ακριβής ανακοίνωση στο κοινό των λόγων καθυστέρησης αεροσκάφους που εκτελεί δρομολόγιο.

Η εγκατάλειψη αφύλακτων ή μη ασφάλιση των θυρών μέσω των οποίων διακινούνται επιβάτες από και προς τα αεροσκάφη .

Η μη άμεση επιστροφή της υπηρεσιακής ταυτότητας όταν ο απασχολούμενος παύει να δικαιούνται τέτοια .

Η άρνηση για εκτέλεση εντολών στα πλαίσια των απαιτήσεων του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Ανάγκης Αερολιμένα.

#### **14.7. ΚΥΡΩΣΕΙΣ – ΠΟΙΝΕΣ**

Για κάθε παράβαση που ενδεικτικά αναφέρονται παραπάνω και για πλείστες όσες που ακόμη μνημονεύονται στην Αερολιμενική Διάταξη '1', ανεξάρτητα τυχόν άλλων ευθυνών του παραβάτη και με βάση την Ελληνική και Κοινοτική νομοθεσία επιβάλλεται μια των κατωτέρω κυρώσεων:

Έγγραφη προειδοποίηση

Πρόστιμο

Απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον αερολιμένα μέχρι 90 ημέρες.

Οριστική απαγόρευση εισόδου και εργασίας στον αερολιμένα.

Προσωρινή ανάκληση χορηγηθείσας άδειας εγκατάστασης στον αερολιμένα μέχρι 90 ημέρες.

Οριστική ανάκληση της παραπάνω άδειας.

Απαγόρευση πτήσης αεροσκάφους.

Οι παραπάνω κυρώσεις επιβάλλονται είτε απο τον διοικητή της Υ.Π.Α. είτε απο τον αερολιμενάρχη κατά περίπτωση.

Η απαγόρευση πτήσης αεροσκάφους που μπορεί να επιβάλλεται απο τ αερολιμενικά όργανα αφορά αποκλειστικά στις παρακάτω περιπτώσεις:

Στην πτήση ή προσπάθεια για πτήση αεροσκάφους χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο μετά απο τις διεθνείς συμβάσεις ή τους κανονισμούς και αποφάσεις της Υ.Π.Α. προβλεπόμενα αεροναυτιλιακά έγγραφα .

Στην περίπτωση παραποίησης αεροναυτιλιακών εγγράφων.

Στην περίπτωση μη πληρωμής ή άρνησης πληρωμής πριν απο την αναχώρηση του αεροσκάφους, των οφειλόμενων τελών χρήσεως Αερολιμένα (Τ.Χ.Α.) και των Τ.Ε.Α.Α. απο τους υπόχρεους για την καταβολή αυτή εφ' όσον δεν έχει καθιερωθεί άλλη διαδικασία.

Η μη προσκόμιση ή μη άρνηση προσκόμισης στις Αερολιμενικές Υπηρεσίες για έλεγχο, ύστερα απο αίτηση των αρμοδίων Αερολιμενικών οργάνων των πάσης φύσεως πτυχίων και αδειών των απασχολούμενων στον Αερολιμένα.

#### **14.8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ**

Στην περίπτωση παράβασης συντάσσεται αμέσως, απο τον αερολιμενικό υπάλληλο που διεπίστωσε την παρατυπία, έκθεση συμπληρώνοντας το 'έντυπο παράβασης', η επίδοξη

του οποίου ανεξάρτητα απο την παραλαβή του ή μη απο τον υπαίτιο, συνιστά και την εγγραφή κλήτευση του για απολογία στις Αερολιμενικές Υπηρεσίες.

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

Η σύνταξη της έκθεσης παράβασης είναι υποχρεωτική για τον Αερολιμενικό υπάλληλο, η προώθηση της επίσης υποχρεωτική για τους εμπλεκόμενους, κάθε δε παρέκλιση απο την διαδικασία αυτή, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα.

Μέσα σε 5 εργάσιμες ημέρες απο την υποβολή της απολογίας ή μετά την πάροδο απράκτου της προηγούμενης προθεσμίας, η αλληλογραφία με σχετική εισήγηση του προϊσταμένου της αερολιμενικής υπηρεσίας (καθ' ύλην αρμόδιος), προωθείται υποχρεωτικά στον αερολιμενάρχη για την έκδοση της σχετικής καταλογιστικής ή απαλλακτικής απόφασης.

Μη εφαρμογή της παραπάνω διαδικασίας δεν νομιμοποιεί την επιβολή οποιασδήποτε κύρωσης αφού δεν τηρείται η βασική δικανική αρχή ' μηδενί δίκην δικάσις πριν αμφοιν μύθον ακούσεις ', που σημαίνει ότι ο δικαστής πρέπει για να εκδώσει μια δίκαια απόφαση πρέπει να ακούσει και τις δυο πλευρές, τον κατηγορο και τον κατηγορούμενο.

Ο παραβάτης σε περίπτωση τιμωρίας του με πρόστιμο μπορεί να προσφύγει κατά της απόφασης που επιβάλλει το πρόστιμο μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 10 ημερών απο την κοινοποίηση της απόφασης στο αρμόδιο Διοικητικό Πρωτοδικείο της περιφέρειας όπου έγινε η παράβαση. Η άσκηση της προσφυγής δεν αναστέλλει τις διαδικασίες είσπραξης αυτού.

## **15. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα η Ευρωπαϊκή Ένωση, στο εξής με τους κοινοτικούς κανονισμούς και τις κοινοτικές οδηγίες στοχεύει στην κατάργηση κάθε είδους μονοπωλίου και στην ενιαία καθιέρωση του υγιούς και ανόθευτου ανταγωνισμού.

Στόχος της κοινοτικής νομοθεσίας είναι ο καταναλωτής στην ευρεία του έννοια, παρέχοντας ευκαιρίες πολλαπλών, εναλλακτικών επιλογών είτε πρόκειται για αγαθά είτε πρόκειται για υπηρεσίες.

Με τον ανταγωνισμό αφ' ενός βελτιώνεται η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών και προϊόντων και αφ' ετέρου επιτυγχάνονται 'λογικές' τιμές αφού λειτουργεί ορθολογικά ο νόμος της προσφοράς και ζήτησης.

Στην συνέχεια θα αναπτυχθούν ορισμένοι βασικοί Κανονισμοί και Κοινοτικές οδηγίες που αναφέρονται στις αερομεταφορές. Οι κανονισμοί αυτοί και οι οδηγίες αυτόματα αποτελούν Εσωτερικό δίκαιο και είναι δεσμευτικοί για όλα τα κράτη μέλη. Εννοούμε πλέον μια ενιαία εσωτερική αγορά που λειτουργεί ομοιόμορφα σε όλες τις κοινοτικές χώρες. Είναι αδιανόητο και πέρα απο κάθε λογική, ένας νόμος να ισχύει στην Μακεδονία και να μην ισχύει στην Πελοπόννησο! Ότι ισχύει στην Ιρλανδία, το ίδιο θα ισχύει και στην Γερμανία και σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε., χωρίς καμία εξαίρεση – ιδιαιτερότητα αφού πρόκειται για νομοθεσία που θεσπίζεται απο τα Κοινοτικά όργανα (ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, επιτροπές κτλ.).

### **15.1. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 2408/92)**

Βάση αυτού του κανονισμού αποτελούν τα παρακάτω:

- Ότι επιβάλλεται να καθιερωθεί ενιαία πολιτική αεροπορικών μεταφορών για την εσωτερική αγορά.
- Ότι η εσωτερική αγορά, περιλαμβάνει χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, επιβατών, υπηρεσιών.
- Ότι τα δικαιώματα ενδομεταφορών αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της εσωτερικής αγοράς.
- Ότι η άσκηση των δικαιωμάτων αερομεταφοράς πρέπει να συμβιβάζεται με τους λειτουργικούς κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Ότι όλα τα θέματα που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά επιβάλλεται να καλύπτονται απο ένα μόνο κανονισμό.
- Ότι επιβάλλεται να προωθηθεί η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση του καταναλωτικού κοινού.

### **15.1.1. ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**

Ένα βασικό χαρακτηριστικό του κανονισμού αυτού, που αποδεικνύει περίτρανα την ευαισθησία των συντακτών του απέναντι σε μειονεκτικές κοινωνικές ομάδες (χωροταξικά) είναι η καθιέρωση της υποχρέωσης παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (Public obligation services) που οριοθετείται ως εξής:

- Όλες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε αερομεταφορέα προκειμένου να λάβει ως προς τα δρομολόγια για τα οποία του έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης απο κράτος μέλος όλα τα αναγκαία μέτρα για την παροχή υπηρεσίας που να πληρεί καθορισμένα κριτήρια συνέχειας – τακτικότητας μεταφορικής ικανότητας και τιμών τα οποία ο αερομεταφορέας δεν επρόκειτο να πληρεί εάν λάμβανε αποκλειστικά υπόψην του το εμπορικό συμφέρον.

Με την ισχύ του 2408/92 η Υ.Π.Α.εξέδωσε τον πιο κάτω κανονισμό που ρυθμίζει την εκτέλεση εκτάκτων – ναυλωμένων πτήσεων (charters) απο κοινοτικούς αερομεταφορείς από και προς την Ελλάδα.

### **15.1.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ**

‘CHARTER’ πτήση είναι αυτή που περιλαμβάνει τουριστική επίσκεψη ομάδας τουριστών για καθορισμένο χρονικό διάστημα με κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα ότι η όλη διαδικασία γίνεται με βάση ένα πακέτο που περιλαμβάνει:

- Την πτήση (αεροπορικό εισιτήριο).
- Το ξενοδοχείο ή άλλο τύπο καταλύματος.
- Την μεταφορά από και προς τον Αερολιμένα και ενδεχομένως και άλλες προσφορές όπως επισκέψεις – ξεναγήσεις σε αρχαιολογικούς χώρους, ενοικίαση αυτοκινήτων κτλ.

Η charter πτήση ονομάζεται και τουριστική, ναυλωμένη, έκτακτη, κλειστού κύκλου περιήγησης (inclusive tours) με την έννοια ότι αυτοίσοι όμιλοι που έρχονται στην χώρα μας, αναχωρούν απο την χώρα μας με την ίδια πτήση.

### **15.1.3. ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ**

#### **15.1.3.1. ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΤΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ**

Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς μπορούν να εκτελούν έκτακτες πτήσεις απο την Ελλάδα με τις εξής προϋποθέσεις:

1. Για την εκτέλεση charter flights απαιτείται η γνωστοποίηση απο την ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρία ή απο τον αντιπρόσωπο που έχει ορίσει στην χώρα μας, των πτήσεων που πρόκειται – έχει προγραμματίσει να πραγματοποιήσει στην χώρα μας. Η γνωστοποίηση αυτή απευθύνεται στην Υ.Π.Α. και στους αρμόδιους αερολιμένες για ενημέρωση.

2. Αν πρόκειται για σειρές πτήσεων, η γνωστοποίηση γίνεται με την υποβολή σχετικού εντύπου ή με σήμα στο οποίο θα αναγράφονται απαραίτητως τα παρακάτω:

- Αεροπορική εταιρία
- Ο τύπος του αεροσκάφους

- Ο αερολιμένας προέλευσης και προορισμού
- Οι ημερομηνίες εκτέλεσης των πτήσεων
- Τα εγκεκριμένα ωράρια (slots)

Η ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρία υποβάλλει αίτηση εγκρίσεως ωραρίων slots, για παράδειγμα, επιθυμεί να εκτελέσει πτήσεις FRA-HER-FRA απο 28 Μαρτίου μέχρι 31 Οκτωβρίου κάθε Παρασκευή με ώρα άφιξης στο HER 10.00 UTC και αναχώρησης στις 10.45 UTC με αεροσκάφος B-737 και capacity 170 θέσεων. Εφ' όσον η αίτηση αυτή γίνει δεκτή τότε μιλάμε για χορήγηση των εγκεκριμένων ωραρίων που πρέπει να τηρούνται απαραίτητα απο τις αεροπορικές εταιρίες με μια χρονική ανοχή 30 λεπτών νωρίτερα ή αργότερα. Η μη πιστή τήρηση των slots έχει δυσμενέστερες συνέπειες για την εύρυθμη λειτουργία του αερολιμένα, αφού ανατρέπεται κάθε έννοια ορθολογικού προγραμματισμού, σε αίθουσες, check-in counters, θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, επίγειων μέσων εξυπηρέτησης αεροσκαφών, προσωπικού κτλ.

3. Οι διακινούμενοι επιβάτες πρέπει να είναι κάτοχοι εισιτηρίου σε ισχύ που διατίθεται είτε απο την αεροπορική εταιρία είτε απο τον ναυλωτή της πτήσεως.

4. Με τις πτήσεις αυτές επιτρέπεται εκτός απο την μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου.

5. Επιτρέπεται επίσης η επιβίβαση κάθε επιβάτη που είναι κάτοχος δωρεάν εισιτηρίου, ανεξάρτητα απο την ιδιότητά του.

6. Οι επιβάτες μπορούν να αναχωρούν για προορισμό εντός των χωρών της Ε.Ε., πρέπει να κατατίθενται στον αερολιμένα αναχώρησης ονομαστική κατάσταση των επιβατών, θεωρημένη απο το γραφείο Αερολιμενικού Ελέγχου του αερολιμένα άφιξης.

Ειδικότερα κατά την εκτέλεση εκτάτων πτήσεων για μεταφορά τουριστών από και προς Ελληνικά νησιά, απο Κοινοτικούς αερομεταφορείς πρέπει:

- Οι διακινούμενοι επιβάτες να είναι κάτοχοι εισιτηρίου μετ' επιστροφής.
- Σε περίπτωση που το ταξίδι δεν γίνεται εξ' ολοκλήρου αεροπορικώς, αλλά συνήθως και ατμοπλοϊκώς στην μορφή κρουαζιέρας, οι επιβάτες πρέπει να έχουν εισιτήριο συνδυασμένης μεταφοράς.
- Το είδος των μεταφερομένων εμπορευμάτων να είναι νωπά γεωργικά προϊόντα, επιτρεπόμενης και της μεταφοράς ημερησίου τύπου.
- Οι ναυλωτές των πτήσεων πρέπει να γνωστοποιούνται στους εμπλεκόμενους αερολιμένες.

Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να γνωστοποιούν στην Υ.Π.Α. κάθε αλλαγή των τεχνικών και εμπορικών δεδομένων καθώς επίσης και κάθε ακύρωση πτήσης.

Αιτήματα για οποιονδήποτε έγκριση κατά παρέγκλιση των ανωτέρω για κάλυψη ειδικών απαιτήσεων θα εξετάζονται κατά περίπτωση, λαμβανομένων υπ' όψη των διατάξεων 2408.

Κάθε πράξη ή παράλειψη που είναι αντίθετη με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό και απο οποιονδήποτε και αν προέρχεται συνιστά παράβαση και θα εφαρμόζονται τα οριζόμενα στον κώδικα Αεροπορικού Δικαίου και στην Αερολιμενική Διάταξη '1'.



**15.1.3.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΝΑΥΛΩΜΕΝΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗΣ ΟΜΑΔΙΚΗΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΜΗ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ**

1. Για την εκτέλεση charter πτήσεων οργανωμένης ομαδικής περιήγησης απαιτείται η προηγούμενη άδεια της Υ.Π.Α. κατόπιν αιτήσεως της αεροπορικής εταιρίας αφού όμως έχουν εξασφαλισθεί τα ωράρια πτήσεων (slots).

2. Όλοι οι επιβάτες που συμμετέχουν στις έκτακτες πτήσεις πρέπει να είναι κάτοχοι σε ισχύ και μη μεταβιβάσιμου εισιτηρίου διπλής διαδρομής και να αναγράφονται σ' αυτό οι αριθμοί πτήσεων, οι ημερομηνίες άφιξης και αναχώρησης, η επωνυμία της αεροπορικής εταιρίας και του ναυλωτή. Όταν το ταξίδι δεν γίνεται εξ' ολοκλήρου αεροπορικώς οι επιβάτες πρέπει να έχουν εισιτήριο συνδυασμένης μεταφοράς.

3. Όλοι οι επιβάτες πρέπει να είναι κάτοχοι αποδεικτικού καταλύματος (voucher) που να καλύπτει την διαμονή τους για όλη τη διάρκεια των διακοπών τους. Επιβάτες, που σε έλεγχο κατά την άφιξή τους δεν έχουν voucher ή αυτό είναι πλαστό δεν επιτρέπεται απο τις αρχές του αερολιμένα να επιστρέψουν με ναυλωμένη πτήση. Στον όρο περιλαμβάνονται:

- Ξενοδοχεία
- Βίλλες και ενοικιαζόμενα δωμάτια για τα οποία υπάρχει σχετική άδεια των αρμοδίων υπηρεσιών Ε.Ο.Τ.
- Campings που λειτουργούν με την άδεια και την επίβλεψη του Ε.Ο.Τ.
- Ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα και θαλαμηγοί ή κότερα με Ελληνική σημαία και με την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες θα είναι κάτοχοι σχετικών συμφωνητικών ή αποδεικτικών στοιχείων της ενοικίασης.
- Η συμμετοχή σε κρουαζιέρα με πλοία ξένης σημαίας θεωρείται ως κατάλυμα με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον 3 Ελληνικά λιμάνια περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα του πλοίου.

4. Ελάχιστη διαμονή στην Ελλάδα ορίζονται 3 ημέρες και μέγιστη οι 6 εβδομάδες.

5. Η γνωστοποίηση στον αερολιμένα και στην Υ.Π.Α. του αντιπροσώπου της αεροπορικής εταιρίας και του ναυλωτή είναι απαραίτητη.

6. Κάθε πτήση μπορεί να χρησιμοποιεί μέχρι 3 Ελληνικούς αερολιμένες. Τοπική μεταφορά μεταξύ αυτών των αερολιμένων (cabotage) δεν επιτρέπεται.

7. Η δωρεάν μεταφορά επιβατών δεν επιτρέπεται, με την εξαίρεση όμως της διευκόλυνσης του τουρισμού και κατόπιν αδείας της αεροπορικής αρχής του αερολιμένα αναχώρησης επιτρέπεται για:

- Το προσωπικό των αεροπορικών εταιριών .
- Το προσωπικό των ναυλωτών .
- Το προσωπικό των αεροπορικών αρχών (Υ.Π.Α.)
- Των νομίμων αντιπροσώπων των αεροπορικών εταιριών.
- Των συζύγων και τέκνων των ανωτέρω.
- Των ιδιοκτητών και διευθυντών των μονάδων που προσφέρουν αναγνωρισμένα καταλύματα καθώς και των συζύγων και τέκνων. Τα ανωτέρω πρόσωπα πρέπει να είναι κάτοχοι αποδεικτικών στοιχείων της ιδιότητας τους.

Για την χορήγηση της εγκρίσεως πρέπει να προσκομίζονται στον αερολιμενικό έλεγχο απαραίτητα: το δωρεάν εισιτήριο και επίσημα στοιχεία της ιδιότητας των που είναι:

1. Για το προσωπικό των αεροπορικών εταιριών, των ναυλωτών και των επίσημων αντιπροσώπων τους:

- Φωτοτυπία βιβλιαρίου ΙΚΑ με τα ένσημα που είναι σε ισχύ.
- Φωτοτυπία προσφάτου φύλλου μισθοδοσίας για του Έλληνας εργαζομένους.
- Άδεια εργασίας αν πρόκειται για υπήκοο Χώρας μη μέλους της Ε.Ε.

2. Για υπηκόους κρατών μελών της Ε.Ε., απαιτείται βεβαίωση με πρόσφατη ημερομηνία σφραγισμένη και υπογεγραμμένη απο τα κεντρικά γραφεία της αεροπορικής εταιρίας ή του ναυλωτή στο εξωτερικό σχετικά με την ιδιότητα του επιβάτη.

3. Για τους ιδιοκτήτες και διευθυντές τουριστικών γραφείων και αναγνωρισμένων καταλυμάτων η άδεια λειτουργίας του Ε.Ο.Τ. ή της τουριστικής αστυνομίας στην οποία να αναγράφεται το όνομά τους .

4. Για προέδρους και μέλη διοικητικού συμβουλίου ξενοδοχειακών μονάδων αντίγραφο του Φύλλου της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, στο οποίο ανακοινώνεται ο διορισμός τους.

Επίσης επιτρέπεται δωρεάν μεταφορά απ την Ελλάδα στη χώρα προέλευσης τους των πληρωμάτων και των οικογενειών τους (μόνο του συζύγου και παιδιών), που φέρνουν στην χώρα μας για παράδοση πλοία που προορίζονται για τουριστικά επαγγέλματα. Για την χορήγηση της άδειας αυτής απαιτείται η προσκόμηση στον αερολιμένα αναχώρησης βεβαίωση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής του λιμένα άφιξης που να βεβαιώνει την ιδιότητα των επιβατών αυτών και θα αναγράφει τα ονόματά τους και την ημερομηνία άφιξης στην χώρα μας.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο Αερολιμενικός για να σφραγίσει το δωρεάν εισιτήριο θα πρέπει να έχει τα αναφερόμενα δικαιολογητικά τα οποία θα τηρούνται στο αρχείο του Αερολιμένα.

Οι αερομεταφορείς είναι υποχρεωμένοι να γνωστοποιούν στην Υ.Π.Α. κάθε αλλαγή των τεχνικών και εμπορικών δεδομένων όπως επίσης και κάθε ακύρωση πτήσης .

Κάθε πράξη ή παράλειψη από οποιονδήποτε και αν προέρχεται και είναι αντίθετη προς τον παρόντα Κανονισμό συνιστά παράβαση και τιμωρείται με βάση τον Ν1815/88.

## **15.2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3925/91**

Αυτός ο κανονισμός, καταργεί τους ελέγχους και διατυπώσεις που εφαρμόζονται γίνονται στις χειραποσκευές και παραδιδόμενες αποσκευές επιβατών που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις.

Ο καταργούμενος τελωνειακός έλεγχος είναι αυτός που συνδέεται με την υποχρέωση του επιβάτη, όταν περνάει τα σύνορα της χώρας μας να δηλώσει έστω και προφορικά τα είδη που μεταφέρει και να υποστεί τον έλεγχο της Τελωνειακής αρχής που επαληθεύει την ειλικρίνεια της δήλωσης του επιβάτη.

Ο παραπάνω καταργηθείς τελωνειακός έλεγχος δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να συγχέεται με τον έλεγχο που ειδικότερα χαρακτηρίζεται σαν 'Τελωνιακή Επιτήρηση' και κυρίως ασκείται απο ειδικά όργανα δίωξης λαθρεμπορίου κτλ, σε όλο το τελωνειακό έδαφος της χώρας και της Ε.Ε., χωρίς βέβαια ο τόπος άσκησης της να περιορίζεται μόνο στα σύνορα .

Έτσι σύμφωνα με τον παραπάνω κανονισμό:

- Αποσκευές θεωρούνται όλα τα αντικείμενα που μεταφέρονται απο οποιονδήποτε πρόσωπο και με οποιοδήποτε τρόπο κατά την διάρκεια του αεροπορικού ή θαλάσσιου ταξιδιού του.

- Παραδιδόμενες αποσκευές χαρακτηρίζονται αυτές που αφού καταγραφούν στον αερολιμένα δεν είναι προσιτές στον επιβάτη κατά την διάρκεια της πτήσης και ενδεχομένως ούτε κατά την ενδιάμεση στάση.

- Χειραποσκευές, χαρακτηρίζονται οι αποσκευές που ο επιβάτης μεταφέρει μαζί του στο θάλαμο του αεροσκάφους.

### **15.2.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Ο τελωνειακός έλεγχος κατά την διακίνηση επιβατών αεροπορικώς διακρίνεται ως εξής:

- Τακτικές ενδοκοινοτικές πτήσεις.

Ενδοκοινοτική πτήση για παράδειγμα, Παρίσι – Αθήνα δεν ενεργείται κανένας τελωνειακός έλεγχος. Εξαιρούνται οι έλεγχοι ασφαλείας και εκείνοι που συνδέονται με απαγορεύσεις και περιορισμούς που θεσπίζονται απο τα Κράτη μέλη της Ε.Ε.

Οι ενδοκοινοτικές πτήσεις θεωρούνται πλέον πτήσεις ‘ εσωτερικού ’. έτσι για παράδειγμα HER - ΑΤΗ, στις οποίες δεν γίνεται τελωνειακός έλεγχος, έτσι δεν γίνεται και στις εδοκοινοτικές πτήσεις όπως Παρίσι – Αθήνα .

Οι έλεγχοι ασφαλείας όχι μόνο επιτρέπονται αλλά είναι και υποχρεωτικοί τόσο για τις χειραποσκευές που πρέπει να διέρχονται μέσω των X- rays, όσο και των αποσκευών που πρέπει να παραδίδονται αυτοπροσώπως .

- Μικτή πτήση.

Αν η πτήση είναι Ν. Υόρκη – Λονδίνο – Αθήνα, με transit το Λονδίνο τότε ο έλεγχος στις αποσκευές και χειραποσκευές των επιβατών που έχουν προορισμό την Αθήνα θα γίνεται στην Αθήνα .

Για τους επιβάτες που αποβιβάζονται στο Λονδίνο, ο τελωνειακός έλεγχος θα γίνει εκεί.

Στις παραδιδόμενες αποσκευές των επιβατών που επιβιβάζονται στον ενδιάμεσο Κοινοτικό Αερολιμένα π.χ. Λονδίνο, επικολλάται ειδική ετικέτα (tag label) στον εν λόγω αερολιμένα δεν θα γίνεται τελωνειακός έλεγχος στον κοινοτικό αερολιμένα προορισμού, εδώ στην Αθήνα, αφού είναι και θεωρείται ενδοκοινοτική πτήση.

Στο δρομολόγιο επιστροφής, ο έλεγχος και οι διατυπώσεις στις χειραποσκευές και αποσκευές θα γίνεται στον πρώτο διεθνή αερολιμένα εφ’ όσον πρόκειται για transit πτήση, διαφορετικά θα γίνεται στο Λονδίνο.

Πρέπει όμως να τονίσουμε με έμφαση ότι οι κανονισμοί και οι Συμβάσεις που εφαρμόζονται στις χειραποσκευές και παραδιδόμενες αποσκευές προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις είναι ευμετάβλητοι και κάθε φορά στοχεύουν στη διευκόλυνση των αεροπορικώς διακινούμενων επιβατών.

Για τις μη κοινοτικές πτήσεις εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι διατάξεις – κανονισμοί και διαδικασίες που ίσχυαν, με κάποια τάση όμως απλοποίησης αυτών στοχεύοντας στην διευκόλυνση της ταχείας ροής της επιβατικής κίνησης. Αυτοί οι έλεγχοι εφαρμόζονται δειγματοληπτικά (spot – check). Στην αντίθετη περίπτωση, ελέγχου δηλαδή όλων των αποσκευών και χειραποσκευών των επιβατών, θα υπήρχε σημαντική καθυστέρηση και ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού μέχρι σημείου αγανάκτησης.

### **15.3. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 925/91**

Ο κανονισμός αυτός θεσπίζει κοινούς κανόνες που είναι σχετικοί με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές.

Άρνηση επιβίβασης θεωρείται η άρνηση της αεροπορικής εταιρείας να επιβιβάσει τον επιβάτη που:

- Διαθέτει έγκυρο εισιτήριο
- Έχει επιβεβαιωμένη κράτηση για την συγκεκριμένη πτήση
- Έχει εμφανισθεί στον έλεγχο μέσα στην απαιτούμενη προθεσμία και με τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

Επιβεβαιωμένη κράτηση θεωρείται αυτή κατά την οποία το εισιτήριο έχει πωληθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορα και αναφέρει τον αριθμό της πτήσεως, το ονοματεπώνυμο, την ημερομηνία, την ώρα κτλ.

Πτήση με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων, θεωρείται η πτήση κατά την οποία ο αριθμός των επιβατών που διαθέτουν επιβεβαιωμένη κράτηση και που εμφανίζονται στον έλεγχο εισιτηρίων μέσα στην απαιτούμενη προθεσμία και με τις απαιτούμενες προϋποθέσεις υπερβαίνει τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων.

Εθελοντής επιβάτης είναι αυτός που διαθέτει:

- Έγκυρο εισιτήριο
- Έχει επιβεβαιωμένη κράτηση
- Έχει εμφανισθεί στον έλεγχο μέσα στην απαιτούμενη προθεσμία και με τις απαιτούμενες προϋποθέσεις και είναι πρόθυμος, εφ' όσον του ζητηθεί από τον αερομεταφορέα να παραχωρήσει την επιβεβαιωμένη κράτηση του με αντάλλαγμα αντισταθμιστικές παροχές.

Η απαιτούμενη προθεσμία καθορίζεται για τις μεν πτήσεις Ευρώπης και εξωτερικού σε 90 λεπτά για τις δε πτήσεις εσωτερικού 70 λεπτά.

#### **15.3.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΒΑΤΗ**

Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω της υπεράριθμης κράτησης θέσεων ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει την επιστροφή χωρίς κυρώσεις της αξίας του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε, την συντομότερη περαιτέρω μεταφορά με άλλη πτήση μέχρι τον τελικό προορισμό ή την μεταγενέστερη περαιτέρω μεταφορά κατά την επιθυμία του.

### **15.3.2. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ**

Ανεξάρτητα απο την επιλογή που θα κάνει ο επιβάτης ο αερομεταφορέας εφ' όσον αρνηθεί την επιβίβαση λόγω υπεράριθμης κράτησης θέσεων, καταβάλλει αντισταθμιστική παροχή ποσό ίσο με:

- 50 ευρώ για τις πτήσεις έως 3.500 χιλιόμετρα
- 100 ευρώ για τις πτήσεις που υπερβαίνουν τα 3.500 χιλιόμετρα, ανάλογα με τον τελικό προορισμό που προβλέπεται στο εισιτήριο.

Όταν ο αερομεταφορέας προσφέρει περαιτέρω μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό με άλλη πτήση, η ώρα της οποίας δεν υπερβαίνει εκείνη που αρχικά είχε προγραμματισθεί για την κρατηθείσα πτήση περισσότερο απο δυο ώρες, προκειμένου οι συνδέσεις που δεν υπερβαίνουν τα 3.500 χιλιόμετρα και περισσότερα απο 4 ώρες, προκειμένου για συνδέσεις που υπερβαίνουν τα 3.500 χιλ., οι αντισταθμιστικές εισφορές που προβλέπονται παραπάνω να μειωθούν κατά 50 %.

Το ύψος των αντισταθμιστικών εισφορών – παροχών μπορεί να περιορισθεί στην τιμή του εισιτηρίου για τον αρχικό προορισμό.

Οι αντισταθμιστικές παροχές καταβάλλονται σε χρήμα αν συμφωνεί ο επιβάτης σε εισιτήρια αεροπορικά για άλλη διαδρομή.

Σε περίπτωση που ο επιβάτης πτήσης με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων δέχεται να ταξιδέψει σε κατώτερη θέση απ' αυτήν για την οποία πληρώθηκε το εισιτήριο, δικαιούται να του επιστραφεί η διαφορά τιμής.

### **15.3.3. ΑΡΝΗΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΣΕ CHARTER FLIGHT**

Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης σε πτήση οργανωμένου ταξιδιού, ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει αντισταθμιστική παροχή στον επιχειρηματία που συναλλάχθηκε με τον επιβάτη που είναι ναυλωτής (tour operator) της πτήσης αυτής άρα είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για την καλή εκτέλεση της σύμβασης τέτοιου είδους μεταφοράς που συμφωνείται στην μορφή του πακέτου.

Με κάθε επιφύλαξη των προβλεπόμενων στην Κοινοτική Οδηγία 'directiva' 90/314 της Ε.Ε., ο ναυλωτής υποχρεούται να μεταβιβάσει στον επιβάτη τα ποσά που εισέπραξε απο τον αερομεταφορέα σαν αντισταθμιστική παροχή.

### **15.3.4. ΑΛΛΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Εκτός απο τις ελάχιστες αντισταθμιστικές παροχές που αναφέραμε παραπάνω, ο αερομεταφορέας υποχρεούται να προσφέρει δωρεάν στους επιβάτες που αρνήθηκε την επιβίβαση:

- το κόστος ενός τηλεφωνήματος ή και της αποστολής ενός μηνύματος με telex ή fax.
- Παροχή γευμάτων ή αναψυκτικών σε εύλογη σχέση με τον χρόνο αναμονής.
- Διαμονή σε ξενοδοχείο για μια ή περισσότερες νύχτες όπου τούτο είναι αναγκαίο.

Οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν σε κάθε επιβάτη στον οποίο αρνούνται την επιβίβαση σχετικό έντυπο στο οποίο αναφέρονται οι κανόνες αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης.

#### **15.3.5. ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ**

Στις παρακάτω περιπτώσεις δεν δικαιούται αποζημίωση ο επιβάτης που:

- Αρνήθηκε να περάσει από έλεγχο ασφαλείας ή να συμμορφωθεί προς τις νόμιμες οδηγίες της εταιρείας.

- Όταν ο επιβάτης ταξιδεύει δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται απ' ευθείας ή εμμέσως στο κοινό, αφορά εκπτώτικα εισιτήρια προς τους υπαλλήλους – προσωπικό της εταιρείας, της Υ.Π.Α., των ναυλωτών, πρακτόρων κτλ.

- Δεν εμφανίσθηκε έγκαιρα στον έλεγχο εισιτηρίων.

- Συμπεριφέρεται κατά τέτοιο τρόπο από άποψη καταστάσεως υγείας ώστε να δίνει το δικαίωμα στον αερομεταφορέα να αρνηθεί την επιβίβαση του σύμφωνα με τον κανονισμό της εταιρείας και τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α. (όπως άτομα που τελούν υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών).

#### **15.3.6. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ**

Σε περίπτωση υπεράριθμων επιβατών η εταιρεία πρέπει να προβαίνει στις παρακάτω ενέργειες:

- Έκκληση προς τους επιβάτες οι οποίοι είναι διατεθειμένοι να 'θυσιάσουν' την κράτηση με αντάλλαγμα την αποζημίωση όπως αυτή προβλέπεται στο σχετικό άρθρο 5 του Κανονισμού 295/91.

- Εφ' όσον δεν υπάρχουν εθελοντές θα ακολουθείται η διαδικασία αποκλεισμού αρχίζοντας κατά σειράν από επιβάτες που έχουν δωρεάν εισιτήριο ή με έκπτωση.

- Προτεραιότητα επιβίβασης θα δίνεται πάντοτε σε άτομα με ειδικές ανάγκες και σε ασυνόδευτα ανήλικα παιδιά.

- Προτεραιότητα επίσης έχουν οι διερχόμενοι επιβάτες που έχουν για τη συνέχιση του ταξιδιού τους επιβεβαιωμένη κράτηση σε πτήση της ίδιας εταιρείας με επικυρωμένο εισιτήριο.

- Σε περίπτωση που επιβάτης πτήσεως με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων δέχεται να ταξιδέψει σε κατώτερη θέση απ' αυτή για την οποία πληρώθηκε το εισιτήριο, δικαιούται να ζητήσει την επιστροφή της διαφοράς τιμής.

Η σειρά προτεραιότητας επιβίβασης του προσωπικού με free tickets είναι η εξής:

- Πληρώματα θαλάμου διακυβέρνησεως και θαλάμου επιβατών που ταξιδεύουν για ανάληψη υπηρεσίας καθώς και μηχανικών εδάφους για τον ίδιο σκοπό.

- Επιθεωρητές της Υ.Π.Α. που επιβιβάζονται και ταξιδεύουν για την εκτέλεση συναφών καθηκόντων όπως 'έλεγχος εν πτήσει' του αεροσκάφους και του πληρώματος.

- Για όσους επιβάτες δεν θα επιβιβαστούν λόγω overbooking, η αεροπορική εταιρεία, υποχρεούται να προσπαθήσει να επιτύχει κράτηση θέσεως στην πρώτη διαθέσιμη πτήση της ίδιας ή άλλης εταιρείας, εφ' όσον τούτο είναι δυνατόν.

### **15.3.7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ**

Όταν ο επιβάτης σε περίπτωση μη επιβίβασης του, ενημερωθεί και αποδεχτεί την διαδικασία για αποζημίωση, η εταιρεία του καταβάλλει την προβλεπόμενη αποζημίωση σε μετρητά ή με έκδοση στο όνομά του, εφ' όσον το επιθυμεί, ταξιδιωτικού κουπονιού voucher ή με επιταγή. Ο επιβάτης υποχρεούται να υπογράψει εξοφλητική απόδειξη στην οποία θα αναγράφεται ότι δεν έχει άλλες απαιτήσεις κατά της εταιρείας.

Όταν μια πόλη ή περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα αεροδρόμια και ο αερομεταφορέας προσφέρει σε επιβάτη, στον οποίο αρνήθηκε την επιβίβαση, πτήση προς άλλο αεροδρόμιο για το οποίο έχει κάνει την κράτηση ο επιβάτης, ο αερομεταφορέας επιβαρύνεται με τα έξοδα της μετακίνησης μεταξύ των εναλλακτικών αεροδρομίων ή προς το γειτονικό εναλλακτικό προορισμό, πώς θα συμφωνηθεί με τον επιβάτη.

Οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν σε κάθε επιβάτη που αρνούνται την επιβίβαση σχετικό έντυπο στο οποίο εκτίθενται οι κανόνες αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης.

Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού εφαρμόζονται με την επιφύλαξη τυχόν μεταγενέστερης προσφυγής ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων με σκοπό συμπληρωματικές αποζημιώσεις.

Ο παρών Κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

## **16.**

## **ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Δ.Α.Δ. αποτελούν οι διατάξεις – κανονισμοί – διαδικασίες που ισχύουν στις διεθνείς πτήσεις και που έχουν επικυρωθεί απο τα κράτη οπότε αποτελούν Εσωτερικό Δίκαιο και πολλές φορές υπερισχύουν αυτού.

Το Διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο νομοθετείται – θεσμοθετείται απο διεθνείς οργανισμούς Πολιτικής Αεροπορίας I.C.A.O. και διεθνείς αεροπορικές ενώσεις IATA – UFTAA – ECAC κτλ.

Είναι δεσμευτικό για τα κράτη μέλη. Ως διεθνής μεταφορά – πτήση χαρακτηρίζεται αυτή που το σημείο αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται σε δυο διαφορετικά κράτη.

### **16.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΒΑΡΣΟΒΙΑΣ**

Το σπουδαιότερο αεροπορικό νομοθέτημα που έγινε στις 12 Οκτ 1929 και ισχύει μέχρι σήμερα με αρκετές βελτιωτικές τροποποιήσεις με διάφορα πρωτόκολλα όπως της Χάγης, των Παρισίων, της Γουατεμάλας κτλ.

Η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή εναέριο μεταφορά προσώπων – αποσκευών – εμπορευμάτων που εκτελείται με αεροπλάνα με αμοιβή, εφαρμόζεται όμως και επί των δωρεάν εκτελούμενων αερομεταφορών.

Σκοπός της Σύμβασης της Βαρσοβίας είναι η ενοποίηση των διάσπαρτων διατάξεων που έχουν σχέση με τις διεθνείς αερομεταφορές.

#### **16.1.1. ΤΙΤΛΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η σύμβαση μεταφοράς προσώπων αεροπορικώς αποδεικνύεται με το εισιτήριο που αποτελεί το συμβόλαιο μεταξύ της αεροπορικής εταιρείας και του επιβάτη.

Η έκδοση του εισιτηρίου, το περιεχόμενό του, οι εκατέρωθεν υποχρεώσεις και δικαιώματα διέπονται απο την Σύμβαση και περιληπτικά αποτυπώνονται στο εσωτερικό μέρος του εξωφύλλου με μικρά γράμματα. Χαρακτηριστικό γνώρισμα του αεροπορικού εισιτηρίου είναι το ότι είναι προσωπικό αφού η αναγραφή του ονοματεπώνυμου είναι υποχρεωτική. Ως εκαι τούτου το εισιτήριο δεν μεταβιβάζεται (not transferable).

Σύμφωνα με το τροποποιητικό πρωτόκολλο των Παρισίων, επιτρέπεται η έκδοση του ενιαίου εισιτηρίου master ticket, σε περίπτωση μεταφοράς ομάδας προσώπων. Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκδώσει ένα εισιτήριο, το master, στο οποίο θα επισυνάπτεται μια κατάσταση με τα ονοματεπώνυμα της ομάδας επιβατών, βάση της οποίας θα γίνεται ο έλεγχος επιβατών και αποσκευών check-in.

Στο εισιτήριο περιέχεται και μνεία αναφορά ότι ευθύνη του αερομεταφορέα είναι περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο 110 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου Ν.1815. ανάλυση αυτού του άρθρου θα γίνει σε άλλη ενότητα.



Η σύμβαση μεταφοράς διέπεται από τις διατάξεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας και στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας δέχθηκε επιβάρυνση χωρίς εισιτήριο.

Η σύμβαση μεταφοράς αποσκευών αποδεικνύεται με το δελτίο αποσκευών, το οποίο μπορεί να ενσωματωθεί στο εισιτήριο.

Ο αερομεταφορέας υποχρεούται να μεταφέρει με το ίδιο αεροσκάφος τις αποσκευές των επιβατών οι οποίες δεν ξεπερνούν τα όρια που καθορίζει αυτός με τους γενικούς όρους μεταφοράς και η κατασκευάστρια εταιρεία για λόγους ασφαλείας των πτήσεων.

Το δελτίο αποσκευών που είναι εις διπλούν και αυτοκόλλητο αποδεικνύει τη σύμβαση μεταφοράς, για το λόγο αυτό το ένα μέρος επικολλάται στο εισιτήριο και το άλλο στην αποσκευή. Αυτό χαρακτηρίζεται διαφορετικά: tag, label, ετικέτα και με βάση αυτό διεκδικείται τυχόν απωλεσθείσα αποσκευή μέσω του αρμόδιου lost and found της εταιρείας ή του φορέα επίγειας εξυπηρέτησης.

Η σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων – εμπορευμάτων cargo αποδεικνύεται με το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς που εκδίδει ο αερομεταφορέας, την φορτωτική.

Το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς περιέχει:

- Τον τόπο και χρονολογία έκδοσης
- Τόπο φόρτωσης και τόπο προορισμού
- Το όνομα του αποστολέα και παραλήπτη
- Το είδος και την περιγραφή των μεταφορομένων πραγμάτων
- Το κόμιστρο – ναύλος και οι σχετικές συμφωνίες καταβολής αυτού
- Μνεία ότι η ευθύνη του αερομεταφορέα είναι περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο

110 του Κ.Α.Δ. .1815/88.

### **16.1.2. ΑΝΤΙΤΥΠΑ**

Το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς πραγμάτων εκδίδεται σε τρία αντίτυπα ως εξής:

- Το πρώτο για τον 'μεταφορέα, υπογράφεται από τον αποστολέα.
- Το δεύτερο για τον 'παραλήπτη, υπογράφεται από τον αερομεταφορέα και τον αποστολέα και συνοδεύει το πράγμα.
- Το τρίτο για τον αποστολέα, υπογράφεται από τον μεταφορέα και παραδίδεται στον αποστολέα μετά την παραλαβή του πράγματος από τον μεταφορέα . ο μεταφορέας υπογράφει το δελτίο πριν από την φόρτωση του εμπορεύματος.

Οι ενδείξεις του δελτίου που αναφέρονται στο είδος, στο βάρος, στις διαστάσεις, και στην συσκευασία του πράγματος καθώς και στον αριθμό των δεμάτων τεκμαίρονται ακριβείς, εκτός αν υπάρχει αντίθετη απόδειξη.

Οι ενδείξεις που περιλαμβάνονται στο δελτίο με βάση τις δηλώσεις του αποστολέα για την ποσότητα, τον όγκο και την γενική κατάσταση του πράγματος δεν αποτελούν απόδειξη κατά του αερομεταφορέα, εφ' όσον δεν βεβαιώθηκαν απ' αυτόν στο δελτίο ή δεν αφορούν την εμφανή κατάσταση του πράγματος.

### **16.1.3. ΕΛΕΓΧΟΣ**

Ο αερομεταφορέας δικαιούται να ελέγξει αν το πράγμα ανταποκρίνεται στις ενδείξεις που περιλαμβάνονται στο δελτίο σύμφωνα με τις δηλώσεις του αποστολέα καθώς και αν τηρήθηκαν τα μέτρα για την διενέργεια της αερομεταφοράς τα οποία απαιτούν οι ενδείξεις.

Ο αποστολέας ευθύνεται για κάθε ζημιά η οποία προήλθε απο την ανακρίβεια ή την έλλειψη των δηλώσεων του που καταχωρίθηκαν στο δελτίο.

### **16.1.4. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

Αν το δελτίο εκδόθηκε ονομαστικό, ο μεταφορέας εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, υποχρεούται να ειδοποιήσει τον παραλήπτη μόλις φθάσει το πράγμα.

Αν το πράγμα δεν παραληφθεί μέσα σε 3 ημέρες απο την ειδοποίηση, ο μεταφορέας υποχρεούται να το γνωστοποιήσει στον αποστολέα.

### **16.1.5. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Αν το πράγμα δεν παραληφθεί μέσα σε 10 ημέρες απο την αφιξή του, ο αερομεταφορέας δικαιούται να προβεί σε δημόσια κατάθεση ή σε εκποίηση του, ύστερα όμως απο σχετική άδεια του Ειρηνοδικείου της περιοχής.

Αν το πράγμα υπόκειται σε φθορά άμεσα, η εκποίηση μπορεί να γίνει και χωρίς να τηρηθεί η 10ήμερη προθεσμία.

Ο αερομεταφορέας δικαιούται να αποκαταστήσει κάθε ζημιά του πράγματος που προέρχεται απο την καθυστέρηση παραλαβής.

### **16.1.6. ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ**

1. Η παραλαβή του πράγματος απο τον νομιμοποιούμενο ως παραλήπτη χωρίς διαμαρτυρία δημιουργεί τεκμήριο ότι αυτό παραδόθηκε σε καλή κατάσταση και σύμφωνα με το δελτίο μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση βλάβης του πράγματος ο παραλήπτης οφείλει να απευθύνει στον αερομεταφορέα διαμαρτυρία, μόλις διαπιστώσει τη βλάβη και το αργότερο μέσα σε 14 ημέρες απο την παραλαβή του. Όταν πρόκειται για αποσκευές η προθεσμία αυτή είναι 7 ημέρες.

3. Σε περίπτωση καθυστέρησης η διαμαρτυρία πρέπει να γίνει μέσα σε 20 ημέρες και μια απο την ημέρα κατά την οποία το πράγμα τέθηκε στην διάθεση του παραλήπτη.

4. Η διαμαρτυρία γίνεται πάνω στο δελτίο ή με ιδιαίτερο έγγραφο που απευθύνεται στον μεταφορέα.

5. Αν δεν γίνει διαμαρτυρία μέσα στις παραπάνω προθεσμίες το δικαίωμα για αποζημίωση χάνεται. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται αν ο περαλήπτης εμποδίστηκε με δόλο του μεταφορέα να διατυπώσει εμπρόθεσμα την διαμαρτυρία του.

### **16.1.7. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ**

Ο αποστολέας στα χέρια του οποίου βρίσκεται το αντίτυπο του δελτίου που προορίζεται για τον αποστολέα δικαιούται πριν από την παράδοση του πράγματος στον παραλήπτη να ζητήσει από τον μεταφορέα:

- Την εκφόρτωση του πράγματος στο αεροδρόμιο της αποστολής, του προορισμού ή σε ενδιάμεσο αεροδρόμιο.
- Την επιστροφή του πράγματος στο αεροδρόμιο της αποστολής.
- Την παράδοση του πράγματος σε άλλο παραλήπτη ή σε τόπο διαφορετικό από τον τόπο προορισμού.

Η άσκηση των παραπάνω δικαιωμάτων από τον αποστολέα δεν παραβιάζει τα δικαιώματα του μεταφορέα.

Αν είναι αδύνατη η εκτέλεση των παραπάνω οδηγιών του αποστολέα από τον μεταφορέα, αυτός υποχρεούται να τον ειδοποιήσει χωρίς καθυστέρηση.

### **16.1.8. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

Η ρύθμιση της ευθύνης του αερομεταφορέα δεν είναι ομοιόμορφη για όλα τα είδη μεταφοράς. Σε κάθε όμως περίπτωση και με κάποιες εξαιρέσεις η αποδοδειγμένη και υπαίτια ευθύνη είναι περιορισμένη μέχρι ορισμένου χρηματικού ποσού και δεν είναι απεριόριστη.

Η ευθύνη του αερομεταφορέα κατανέμεται σε 2 ενότητες:

- Η πρώτη ενότητα αναφέρεται στην ευθύνη του αερομεταφορέα που απορρέει από την σύμβαση μεταφοράς επιβατών, αποσκευών και πραγμάτων.
- Η δεύτερη αναφέρεται στην ευθύνη που έχει ο αερομεταφορέας για ζημιές που προκάλεσε σε τρίτους πάνω στην επιφάνεια.

#### **16.1.8.1. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ**

Επί μεταφοράς προσώπων ο αερομεταφορέας ευθύνεται σε αποζημίωση για θάνατο ή σωματική βλάβη που προέρχεται από γεγονός το οποίο συνέβη κατά τον χρόνο που ο επιβάτης βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος ή κατά την διάρκεια των ενεργειών επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως.

Ο αερομεταφορέας όμως δεν ευθύνεται αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη οφείλεται αποκλειστικά στην κατάσταση της υγείας του επιβάτη.

#### **16.1.8.2. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ**

Επί μεταφοράς πραγμάτων και αποσκευών ο αερομεταφορέας ευθύνεται σε αποζημίωση για ολική ή μερική απώλεια, καταστροφή τους ή χειροτέρευσή τους κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την παράδοσή τους στον αερομεταφορέα μέχρι την παραλαβή τους από τον δικαιούχο.

Ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται απο την ευθύνη αν αποδείξει ότι έλαβε τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την αποφυγή της ζημιάς.

Ο αερομεταφορέας ευθύνεται και για τις ζημιές που προέρχονται απο καθυστέρηση επιβατών, πραγμάτων και αποσκευών, εκτός αν αποδείξει ότι έλαβε τα απαραίτητα μέτρα για τη αποφυγή της καθυστέρησης.

Με στόχο την υποβοήθηση της ανάπτυξης των αερομεταφορών η ευθύνη του αερομεταφορέα περιορίζεται μέχρι ενός ορισμένου ποσού, σύμφωνα με το άρθρο 110 του Κ.Α.Δ. Ν.1815/1988. Ο περιορισμός της ευθύνης του αερομεταφορέα δεν ισχύει αν εκείνος που ζημιώθηκε αποδείξει ότι η ζημιά οφείλεται σε δόλο του μεταφορέα ή των προσώπων που αυτός έχει προσλάβει ή συνεργάζεται και ακόμη σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων και καταγεγραμμένων αποσκευών, ο αποστολέας δήλωσε εγγράφως την αξία τους και κατέβαλλε συμπληρωματικό ναύλο.

Η περιορισμένη ευθύνη του αερομεταφορέα η οποία προβλέπεται στο άρθρο 110, δεν ισχύει στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι η ζημιά οφείλεται σε δόλο ή βαρεία αμέλεια του αερομεταφορέα ή των προσώπων που έχει 'προστήσει, .

Επίσης όποιος χρησιμοποιεί αεροσκάφος αθεμίτως και χωρίς την συγκατάθεση εκείνου που έχει το δικαίωμα χρήσεώς του ευθύνεται απεριόριστα για κάθε ζημιά που προξενεί σε τρίτους πάνω στην επιφάνεια.

#### **16.1.9. ΟΡΙΑ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Η υποχρέωση του αερομεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί:

- Σε περίπτωση μεταφοράς προσώπων το ποσό των 12.000 ευρώ για κάθε επιβάτη. Αν η αποζημίωση καθορισθεί κατά περιοδικές παροχές, το σύνολο των παροχών δεν μπορεί να υπερβεί το όριο αυτό.

- Σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων το ποσό των 20 ευρώ ανά κιλό. Σε περίπτωση βλάβης, απώλειας ή καθυστέρησης μέρους των πραγμάτων που μεταφέρονται, λαμβάνεται υπ' όψην το βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή δεμάτων. Αν επηρεάζεται η αξία και άλλου δέματος ή δεμάτων που αναγράφονται στο ίδιο δελτίο αεροπορικής μεταφοράς, λαμβάνεται υπ' όψην το συνολικό βάρος των δεμάτων αυτών.

- Σε περίπτωση μεταφοράς καταγεγραμμένων αποσκευών η αποζημίωση ανέρχεται στο ποσό των 15 ευρώ ανά κιλό.

Η υποχρέωση του μεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τα 100 ευρώ για το σύνολο των πραγμάτων που φέρει μαζί του ο επιβάτης (χειραποσκευές).

Τα παραπάνω όρια μπορεί να αυξομειώνονται.

#### **16.1.10. ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ**

Σε περίπτωση σύγκρουσης αεροσκαφών, οι ζημιές καταλογίζονται σε βάρος του εκμεταλλευόμενου του αεροσκάφους που είναι υπαίτιο για την σύγκρουση αυτή.

Όταν υπάρχει κοινή υπαιτιότητα οι υπόχρεοι ευθύνονται εξ' ολοκλήρου έναντι εκείνων που ζημειώθηκαν.

Κατά τις διάφορες φάσεις της πτήσεως καθώς και κατά την τροχοδρόμηση, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, πρέπει συνέχεια να επαγρυπνεί αδιαλείπτως για την αποφυγή πιθανής συγκρούσεως και να τηρεί ικανές αποστάσεις από άλλα αεροσκάφη ώστε να μην δημιουργείται κίνδυνος σύγκρουσης.

#### **16.1.11. ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΑΠΟ ΕΥΘΥΝΗ**

Ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη όταν αποδείξει ότι η απώλεια, καταστροφή ή η φθορά του εμπορεύματος προέρχεται αποκλειστικά από ένα από τα παρακάτω γεγονότα:

- Την ποιότητα ή ατέλεια του μεταφερόμενου εμπορεύματος.
- Την ελλειμματική συσκευασία του εμπορεύματος από ένα άτομο διάφορο του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και πρακτόρων του.
- Μια πράξη πολέμου ή ένοπλη συμπλοκή.
- Μια πράξη της Δημόσιας αρχής που γίνεται σε σχέση με την είσοδο, την έξοδο ή την διαμετακόμιση –transit- του εμπορεύματος.

Η αεροπορική μεταφορά, χρονικά, περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία οι αποσκευές ή τα εμπορεύματα βρίσκονται υπό την φύλαξη του αερομεταφορέα είτε σε ένα αεροδρόμιο, είτε σε ένα αεροπλάνο, είτε σε ένα οποιοδήποτε μέρος, αποθήκη κ.τ.λ.

## **17.**

## **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΝΩΣΕΙΣ**

Είναι αναμφισβήτητο, σήμερα, ότι αερομεταφορά είναι το μέσον που προτιμάται περισσότερο από κάθε άλλο, ακόμη και στον τομέα των εμπορευμάτων – CARGO. Με την αερομεταφορά οι αποστάσεις εμμηδενίστηκαν και ο απαιτούμενος χρόνος διακίνησης επιβατών και αγαθών μειώθηκε στο ελάχιστο, με αποτάλεσμα να λυθούν πολλά προβλήματα που έχουν σχέση με την ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών.

Συνέπεια των παραπάνω ήταν και η ανάγκη για την βελτίωση και ανάπτυξη των αερομεταφορών με τέτοιο τρόπο που να μπορούν να ικανοποιούν όλο και περισσότερο τις ανάγκες των διαφόρων κρατών.

Σήμερα τα κράτη φροντίζουν τόσο για την βελτίωση των αεροσκαφών όσο και για την ασφαλή, άνετη και ταχεία διακίνηση των επιβατών και εμπορευμάτων και ακόμη για την παροχή περισσότερων διευκολύνσεων με την καλύτερη οργάνωση και λειτουργία των Αερολιμένων.

Η ανάγκη συντονισμού και συνεργασίας των κρατών στις αερομεταφορές τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, προκάλεσε την σύσταση δυο διεθνών οργανισμών όπως I.C.A.O. – I.A.T.A. κ.λ.π.

Στην συνέχεια θα γίνει μια γενικόλογη αναφορά στους βασικούς οργανισμούς και ενώσεις που άμεσα και καταλυτικά νομοθετούν και επηρεάζουν καθοριστικά και το Εσωτερικό Δίκαιο των Κρατών – μελών ή εταιρειών, αφού κατά κύριο λόγο οι αποφάσεις τους είναι δεσμευτικές για τα μέλη τους.

### **17.1. I.C.A.O.**

#### **INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**

#### **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (Δ.Ο.Π.Α)**

Το I.C.A.O. αποτελεί παράρτημα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και σήμερα έχει 176 κράτη – μέλη που το καθένα συμμετέχει με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Ιδρύθηκε με την Διεθνή Σύμβαση Πολιτικής Αεροπορίας, την σύμβαση του Σικάγου το 1944 και έχει σαν έδρα το Μόντρεαλ του Καναδά.

Βασικές επιδιώξεις και στόχος του είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της Διεθνούς Αεροναυτιλίας καθώς και η προαγωγή του σχεδιασμού αυτής. Ειδικότερα:

- Η ασφαλής ανάπτυξη της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.
- Η προαγωγή της αεροπορικής τέχνης για την καλύτερη εκμετάλλευση των αεροσκαφών για ειρηνικούς όμως σκοπούς.
- Η ανάπτυξη αεροπορικών γραμμών, η ορθολογική οργάνωση και λειτουργία των αερολιμένων με αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.
- Η εξαλειφή του αθέμιτου ανταγωνισμού και η εξασφάλιση των δικαιωμάτων των συμβαλλόμενων κρατών.

- Η ασφάλεια των πτήσεων διεθνώς.
- Η ισότιμη μεταχείριση όλων των κρατών μελών με την αποφυγή διακρίσεων.

Στο πρώτο συνέδριο του Σικάγου έγινε ομόφωνα δεκτή η αρχή ότι κάθε κράτος πρέπει αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφός του, όπως επίσης έγινε ομόφωνα δεκτό ότι καμιά αεροπορική εταιρεία δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον εναέριο ή εδαφικό χώρο μιας ξένης χώρας χωρίς την προηγούμενη άδειά της. Οι παραπάνω ομώνυμες αποφάσεις αποτέλεσαν την βάση για την δημιουργία των ελευθεριών του αέρα.

### **17.1.1. ΟΡΓΑΝΑ**

Ανώτατο όργανο του I.C.A.O. είναι η Γενική Συνέλευση των κρατών – μελών του, που συγκαλείται κάθε τρία χρόνια. Ανάμεσα στα πολλαπλά καθήκοντά της είναι και η εκλογή του τριακοντάμελούς Διοικητικού Συμβουλίου που διοικεί τον Οργανισμό.

Ο γενικός γραμματέας που έχει σαν έργο την επίβλεψη εφαρμογής των αποφάσεων του Δ.Σ.

Η επιτροπή Αεροπορικής Ναυσιπλοίας, που αποτελεί και το κυριώτερο όργανο που το έργο της κυρίως εστιάζεται στην εκπόνηση κανόνων και κανονισμών που στοχεύουν στην ασφάλεια των πτήσεων.

### **17.1.2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ**

Ο I.C.A.O. για να πετύχει το έργο του και για να εποπτεύσει – ελέγξει την εφαρμογή των αποφάσεών του καθιερώνει κανονισμούς και διαδικασίες, απαιτήσεις και συστάσεις που απευθύνει προς τα κράτη – μέλη.

Όλα τα παραπάνω αποτυπώνονται σε παραρτήματα που αποτελούν διεθνή νομοθεσία. Το κάθε ANNEX – παράρτημα είναι ένα εγχειρίδιο, ένα βιβλίο που αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη θεματική ενότητα με κάθε λεπτομέρεια. Για παράδειγμα το ANNEX 14 αναφέρεται στα αεροδρόμια με κάθε λεπτομέρεια για τις απαιτήσεις – συστάσεις σε οτιδήποτε αφορά το αεροδρόμιο όπως ραδιοβοηθήματα, διευκολύνσεις, φωτισήμανση διαδρόμων, τροχοδρόμων, σήμανση φωτινών εμποδίων, αντοχή, πλάτος, μήκος, κλίση, διαγράμμιση διαδρόμων, τροχοδρόμων, πίστας κ.τ.λ.

Τα κράτη – μέλη του I.C.A.O. έχουν κυρώσει με εσωτερικούς νόμους τα παραρτήματα αυτά που με την διαδικασία αυτή αποτελούν Εσωτερικό Δίκαιο.

Η Ελλάδα κύρωσε τα παραρτήματα του I.C.A.O. με τον νόμο 211 του 1947. Τα παραρτήματα είναι 17,τα εξής:

- Άδειες κάθε ύσεως όπως υπερπτήσης – τεχνικής προσγείωσης (traffic rights – transit)
- Κανόνες εναέριας κυκλοφορίας
- Μετεωρολογία
- Μονάδες πολιτικής αεροπορίας
- Αεροναυτικοί χάρτες

- Τεχνική εκμετάλλευση αεροσκαφών
- Νηολόγια
- Πτητική ικανότητα
- Διευκολύνσεις – facilities
- Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες
- Εξυπηρέτηση αεροσκαφών
- Έρευνα διάσωση
- Διερεύνηση ατυχήματος
- Αεροδρόμια
- Αεροναυτικές πληροφορίες
- Θόρυβος αεροσκαφών
- Ασφάλεια

## 17.2. I.A.T.A.

### *INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION*

### *ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ*

Η I.A.T.A. ιδρύθηκε το 1945, μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο με στόχο την επίλυση των προβλημάτων των αεροπορικών εταιρειών. Ήταν και εξακολουθεί να παραμένει η πιο αξιόπιστη και αξιόλογη οργάνωση στον χώρο των αερομεταφορών.

Οι αποφάσεις της είναι δεσμευτικές για τις εταιρίες – μέλη της, οι δε υποδείξεις συστάσεις προς τα μέλη της, ιδιαίτερα σε θέματα ασφαλείας, λαμβάνονται σοβαρά υπόψη και απο τον I.C.A.O. με τον οποίο βρίσκεται σε συνεχή και αρμονική συνεργασία .

Είναι μη πολιτικός οργανισμός και ωφελεί την νομική του υπόσταση σε Πράξη της Καναδικής κυβέρνησης.

#### **17.2.1. ΟΡΓΑΝΑ**

- Βασική πηγή εξουσίας είναι η Ετήσια Γενική Συνελεύση, στην οποία όλα τα μέλη – αεροπορικές εταιρίες έχουν ίση ψήφο.
- Διοικητικό Συμβούλιο το οποίο απαρτίζεται απο Γενικούς Διευθυντές των αεροπορικών εταιρειών. Είναι το όργανο που καθορίζει την πολιτική της I.A.T.A.
- Κατώτερες επιτροπές που έχουν αρμοδιότητες και δραστηριότητες σε θέματα μεταφορών, τεχνικών, οικονομικών, λειτουργικών.
- Περιφερειακοί Διευθυντές που σαν έδρες έχουν την Σιγκαπούρη, Γενεύη, Βηρυτό, Ουάσινγκτον

#### **17.2.2. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ**

Τα έσοδά της προέρχονται απο τις εισφορές που καταβάλλει κάθε αεροπορική εταιρεία – μέλος και είναι ανάλογες με τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρει στις διεθνείς πτήσεις.



Πρωταρχικός στόχος είναι να καταστήσει το αεροπλάνο που χρησιμοποιείται για την μεταφορά επιβατών – αγαθών και άλλες εργασίες, απόλυτα ασφαλές και αξιόπιστο και να λειτουργεί κάτω απο σαφείς και παγκοσμίως γνωστές συνθήκες.

Ο εμπορικός αντικειμενικός στόχος είναι οι άνθρωποι – εμπορεύματα και ταχυδρομείο μπορούν να διακινούνται σε ένα τεράστιο σφαιρικό δίκτυο, τόσο εύκολα σαν να επρόκειτο μόνο για μια εταιρεία μέσα στη χώρα της.

Οι σημερινές δραστηριότητες της I.A.T.A. είναι:

- **ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ:** η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την επικοινωνία μεταξύ αέρος – εδάφους ραδιοβοηθήματα για ασφαλή, ομαλά και συνεπή ταξίδια.
- **ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ:** καλύπτει την τελευταία τεχνολογία όσον αφορά το αεροπλάνο στον αέρα και έδαφος. Επίσης αναφέρεται σε περιπτώσεις θορύβων των αεροπλάνων, πολιτικής επί των καυσίμων, εκμπομπής καυσαερίων κ.τ.λ.
- **ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ:** η δραστηριότητα αυτή καθορίζει την πολιτική της I.A.T.A. πάνω στις απαιτήσεις της αεροπορικής εταιρείας για το αεροδρόμιο, την επέκταση των υπαρχόντων, την δημιουργία νέων, πάντα σε στενή συνεργασία με τον I.C.A.O. επειδή οι αεροπορικές εταιρείες είναι οι κύριοι χρήστες των αεροδρομίων, φροντίζει να μην υπάρξει επιβάρυνση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων λόγω της αύξησης των δαπανών απο την χρήση νέων διευκολύνσεων.
- **ΙΑΤΡΙΚΗ:** καθορίζει τα επίπεδα υγείας που πρέπει να ακολουθούν τα πληρώματα πτήσεων, τους κανόνες υγιεινής στην εξυπηρέτηση μέσα στο αεροσκάφος και να κάνει ευκολότερη τη θέση ασθενών επιβατών.
- **ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ:** αυτή η εργασία γίνεται απο ένα συμβούλιο έμπειρων νομικών πάνω στην αεροπορική νομοθεσία.στο συμβούλιο αυτό συμμετάχουν 20 αεροπορικές εταιρείες. Κύρια ασχολία είναι η διατύπωση απόψεων των εταιρειών πάνω σε θέματα όπως η αξιοπιστία των εταιρειών στους επιβάτες, η αντιμετώπιση παραπτώματων κατά την πτήση, η μεταφορά επικίνδυνων υλικών, η μεταφορά ταχυδρομείου κ.τ.λ.
- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ:** η επιτροπή αυτή ασχολείται με όλες τις πλευρές της λογιστικής μεταξύ των εταιρειών, για τις δοσοληψίες της μιας με την άλλη. Τέτοιο παράδειγμα είναι το cleaning house που λειτουργεί στην Γενεύη απο το 1947. μέσω αυτού οι εταιρείες εξοφλούν τους λογαριασμούς που έχουν με τις άλλες εταιρείες σχετικά με την διακίνηση των επιβατών σε περιπτώσεις όπως όταν μια εταιρεία δέχεται τα εισιτήρια της άλλης. Μέσω της I.A.T.A. καθορίζονται και οι διεθνείς ναύλοι, με τις απαραίτητες σχετικές συμφωνίες, ενώ οι εσωτερικοί ναύλοι καθορίζονται απο την κυβέρνηση κάθε χώρας.

### **17.2.3. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ I.A.T.A.**

- Προαγωγή των ασφαλών, κανονικών και οικονομικών πτήσεων προς όφελος των λαών όλου του κόσμου.

- Προαγωγή των μέσων συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων αερομεταφορών που άμεσα ή έμμεσα ασχολούνται με την εξυπηρέτηση των διεθνών αερομεταφορών.

- Στενή και συνεχής συνεργασία με τον I.C.A.O. και άλλους διεθνείς οργανισμούς για την βελτίωση των αερομεταφορών και την ασφαλή λειτουργία τους.

- Προστασία των μελών της απο τον αθέμιτο ανταγωνισμό με την καθιέρωση ενιαίων τιμών εισιτηρίων για συγκεκριμένες διαδρομές που ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες που είναι μέλη της. Στην πράξη όμως τούτο καταστρατηγείται συστηματικά απο αυτές, ιδιαίτερα σήμερα που όλες αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και ιδιαίτερα μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 στους δίδιμους πύργους της Ν. Υόρκης.

- Φροντίδα και εποπτεία για την βελτίωση των ανέσεων και διευκολύνσεων του επιβατικού κοινού. Συχνά επιτροπές της I.A.T.A., επισκέπτονται διεθνείς αερολιμένες και επιθεωρούν την πιστή εφαρμογή των κανονισμών και την ασφαλή και ταχεία ροή της επιβατικής κίνησης υποδεικνύοντας μέτρα τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες για την ασφάλεια των πτήσεων.

- Συνεργασία με τις Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας των κρατών – μελών του I.C.A.O., για την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών κατά των αερομεταφορών με την λήψη σύγχρονων και αποτελεσματικών μέτρων. Όπου η πρόληψη δεν επιτυγχάνεται και η καταστολή μιας τρομοκρατικής ενέργειας είναι άμεση και επιτακτική τότε έχουν καταστρωθεί και θεσμοθετηθεί μέτρα για την ταχεία καταστολή με όσο το δυνατόν ελάχιστες επιπτώσεις.

- Συμμετοχή στη διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων με εξιδικευμένα στελέχη.

#### **17.2.4. ΠΕΡΙΟΧΕΣ I.A.T.A.**

##### **17.2.4.1. AREA 1**

Περιλαμβάνει την Βόρειο και Νότιο Αμερική, την Γροιλανδία, τα νησιά της Καραϊβικής και τα νησιά της Χαβάης.

Υποδιαιρείται στην περιοχή του Βόρειου Ατλαντικού, την περιοχή του Κεντρικού Ατλαντικού και την περιοχή του Νότιου Ατλαντικού.

##### **17.2.4.2. AREA 2**

Περιλαμβάνει την Ευρώπη, την πρώην Σοβιετική Ένωση μέχρι τα Ουράλια Όρη, την Ισλανδία, τα νησιά Αζόρες, την Αφρική και τα Αφρικάνικα νησιά.

Υποδιαιρείται στην περιοχή της Ευρώπης που ταυτόχρονα περιλαμβάνει και τις χώρες της Βοριοδυτικής Αφρικής όπως Μαρόκο, Αλγερία και Τυνησία, στην περιοχή της Μέσης Ανατολής και στην περιοχή της Αφρικάνικης Ηπείρου.

##### **17.2.4.3. AREA 3**

Περιλαμβάνει όλη την Ασία και την Αυστραλία.

Υποδιαιρείται στην περιοχή της Ασιατικής Ηπείρου, στην περιοχή του Βορείου και Κεντρικού Ειρηνικού και στην περιοχή του Νότιου Ειρηνικού.

Η πλήρης γνώση των παραπάνω 'areas' και των υποδιαιρέσεών τους με τον σαφή καθορισμό των κρατών της κάθε μιας, είναι απαραίτητη διότι πάνω σ' αυτές στηρίζεται η σύνταξη των κανόνων σύνθεσης ενός ναύλου – FARE CONSTRUCTION, U.F.T.A.

### **17.3. U.F.T.A.**

#### **UNIVERSAL FEDERATION OF TRAVEL AGENT ASSOCIATION ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ**

Η U.F.T.A. ιδρύθηκε το 1966 με την συγχώνευση διαφόρων παρεμφερών ενώσεων και αντιπροσωπεύει τους ταξιδιωτικούς πράκτορες όλου του κόσμου.

Ο αριθμός των μελών της συμπληρώνεται από τις εθνικές ενώσεις των ταξιδιωτικών πρακτόρων και αντίστοιχους οργανισμούς κάθε χώρας. Έτσι συμμετέχουν – αντιπροσωπεύονται περίπου 46.000 ταξιδιωτικά πρακτορεία με προσωπικό πάνω από 1.200.000 άτομα, που στην συντριπτική τους πλειοψηφία είναι εξιδεικευμένα και πολύ καλοί γνώστες του αντικειμένου.

Οι οργανισμοί και οι εθνικές ενώσεις αποτελούν τα τακτικά μέλη – πλήρη μέλη της U.F.T.A.. εκτός όμως από αυτά τα μέλη, ο Γενικός Γραμματέας μπορεί να γράψει και μεμονωμένα κάθε ταξιδιωτικό γραφείο το οποίο μπορεί και πρέπει να πληρεί τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Να είναι μέλος μιας Ένωσης και αυτή να είναι μέλος της U.F.T.A.
- Να είναι σε χώρα που δεν υπάρχει Εθνική Ένωση ταξιδιωτικών πρακτόρων
- Να είναι μέλος της Εθνικής Ένωσης μιας χώρας που δεν έχει την ιδιότητα του μέλους της U.F.T.A.

Κατά τον ίδιο τρόπο κάθε μεμονωμένη επιχείρηση, εταιρεία ή άλλο νομικό πρόσωπο όπως: αεροπορικές εταιρείες, ξενοδοχεία, επιχειρήσεις ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων, έχει τη δυνατότητα της εγγραφής σαν ισότιμο μέλος, όπως ακριβώς και οι τουριστικοί πράκτορες.

#### **17.3.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

Τα πλεονεκτήματα των εγγεγραμμένων μελών είναι τα παρακάτω:

- Τα μέλη της U.F.T.A. έχουν το δικαίωμα να γράφουν το σύμβολο της στις επικεφαλίδες των εντύπων τους, στις επιστολές τους καθώς και σε όλες τις διαφημιστικές εκθέσεις και δραστηριότητες, προσδίδοντας κύρος στις επιχειρήσεις τους.

- Λεπτομέρειες που αφορούν την οργανωτική δομή και τις δραστηριότητες των ταξιδιωτικών πρακτόρων, γραφείων ή άλλων επιχειρήσεων που είναι μέλη της U.F.T.A., καταχωρούνται στην επετηρίδα που λέγεται ANNUAL DIRECTORY, που μοιράζεται σε

όλα τα μέλη της. Κάθε μέλος επίσης παίρνει και το μηνιαίο πληροφοριακό δελτίο που ονομάζεται CURRIER που τους ενημερώνει για οτιδήποτε ισχύει ή συμβαίνει ή ότι σχετικό με την τουριστική ή και ταξιδιωτική βιομηχανία.

- Δίδεται η ευκαιρία στα μέλη, να έλθουν σε επαφή μεταξύ τους, να συζητήσουν και να ανταλλάξουν απόψεις σχετικά με τα επαγγελματικά τους προβλήματα και διαδικασίες με τους ξενοδόχους και αντιπροσώπους αεροπορικών εταιρειών απ' όλα τα μέρη του κόσμου στα Παγκόσμια Συνέδριά της.

- Οι υπηρεσίες συνδιαλλαγών και διαιτησίας της U.F.T.A. και η επιτροπή της Διεθνούς Ένωσης ξενοδόχων που ανήκουν σε διαφορετικές χώρες, όπως επίσης κάθε φύσεως επαγγελματικές συγκρούσεις που δημιουργεί ο ανταγωνισμός.

- Η U.F.T.A. παρέχει δωρεάν βοήθεια μέσω του νομικού τμήματος στα μέλη της για τυχόν χρέη που εκκρεμούν, είναι η αποκαλούμενη Νομική κάλυψη .

- Παρέχει πληροφορίες κατόπιν αιτήσεως οποιουδήποτε ενδιαφερόμενου μέλους για κάθε φύσεως θέμα νομικού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

### **17.3.2. ΟΡΓΑΝΑ**

1. Ανώτατο όργανο είναι η Γενική Ετήσια Συνέλευση που καθορίζει την γενική πολιτική της Ένωσης.

2. Το διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται απο Διευθυντές και Ανώτατα στελέχη που εκλέγονται ανάμεσα απο υποψήφιους που προτείνονται απο τα μέλη. Το Δ.Σ. ασχολείται με εργασίες ρουτίνας και είναι το εκτελεστικό όργανο των αποφάσεων της Συνέλευσης.

3. Η Εκτελεστική Επιτροπή χειρίζεται επείγοντα θέματα.

4. Η Γενική Γραμματεία που εδρεύει στις Βρυξέλλες, έχει αυξημένες αρμοδιότητες σε όλα τα θέματα συντονισμού και λειτουργίας των διαφόρων οργάνων.

5. Συμβουλευτικές επιτροπές στις οποίες συμμετέχουν ειδικές ομάδες εργασίας με εξειδικευμένα άτομα στην τουριστική και ταξιδιωτική βιομηχανία και το marketing που λειτουργούν γνωμοδοτικά και συμβουλευτικά.

### **17.3.3. ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

Στην παγκόσμια Συνεδρία της UFTAA που είναι ανοικτά συμμετέχουν:

- Μέλη της UFTAA
- Εγγεγραμμένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες και επιχειρήσεις
- Οποιαδήποτε ταξιδιωτικό γραφείο που είναι μέλος μιας Εθνικής Ένωσης μέλος της UFTAA που δεν έχει την ιδιότητα μέλους που δεν έχει την ιδιότητα μέλους της UFTAA ή βρίσκεται σε χώρα που δεν υπάρχει Εθνική Ένωση ταξιδιωτικών πρακτορων
- Διεθνείς – Εθνικές και Περιφερειακές Δημόσιες Αρχές
- Οποιοσδήποτε του οποίου η παρουσία κατα την γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου της UFTAA θα ήταν χρήσιμη και επικοδομητική στη διεξαγωγή των συζητήσεων ή θα προσέδιδε κύρος στο Συνέδριο.

Επίσημες γλώσσες της UFTAA είναι η Αγγλική,Γαλλική και Ισπανική

### **17.3.4. ΣΤΟΧΟΙ**

1. Η ένωση και ενίσχυση των Εθνικών Ενώσεων και Οργανισμών των ταξιδιωτικών πρακτόρων

2. Να ενεργεί σαν αποκλειστικός αντιπρόσωπος των ταξιδιωτικών γραφείων σε διεθνή και Παγκόσμια επίπεδα
3. Να εξασφαλίσει το κύρος,την προστασία την ανάπτυξη και την συνεργασία στους οικονομικούς, νομικούς και κοινωνικούς τομείς των ταξιδιωτικών πρακτορείων
4. Να δώσει τη δυνατότητα στο επάγγελμα του ταξιδιωτικού πράκτορα να καταλάβει τη θέση που του αρμόζει στην Τουριστική Βιομηχανία και Οικονομία της Χώρας

### **17.3.5. ΕΡΓΟ**

Η UFTAA αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των τουριστικών, ταξιδιωτικών πρακτόρων σε μόνιμη βάση, μέσω της άμεσης πρόσβασης στις Διεθνείς Ένωσης όπως είναι: η IATA, η Διεθνής Ένωση Ξενοδοχείων, το Σωματείο Διεθνών οδικών μεταφορών, η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων, ο ΟΗΕ, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (World Tourism Organization) κ.λ.π.

Η UFTAA ασχολείται με όλα τα θέματα – προβλήματα που έχουν σχέση με τον τομέα των ταξιδίων αναπτύσσοντας και υποδεικνύοντας στα μέλη της νέες ή βελτιωμένες τεχνικές marketing προς όφελος των ταξιδιωτικών πρακτόρων επειδή είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος στο χώρο των ταξιδιωτικών γραφείων .

Η UFTAA συνεργάζεται με κυβερνήσεις ή εξωκυβερνητικά όργανα ή παράγοντες μιας χώρας για την προετοιμασία ή επεξεργασία διαφόρων συμβάσεων και συμφωνιών που ρυθμίζουν τις σχέσεις των ταξιδιωτικών πρακτόρων με όλους τους εμπλεκόμενους στον τομέα του τουρισμού Δημόσιους ή Ιδιωτικούς φορείς.

Φροντίζει για την προετοιμασία, επεξεργασία και δημοσίευση: νομικών – οικονομικών και κοινωνικών ερευνών που έχουν άμεση σχέση με τα τουριστικά γραφεία

Αναλύει τα διάφορα στατιστικά δεδομένα καθώς και τα αποτελέσματα των διαφόρων ερευνών γύρω από την τουριστική και ταξιδιωτική βιομηχανία για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων και λήψη των προσφορών και απαραίτητων μέτρων συνεχούς βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων από τα μέλη της υπηρεσιών.Μ'αυτό τον τρόπο αναβαθμίζει το ρόλο της αυξάνοντας τα έσοδα των μελών της στα πλαίσια τους υγιούς και ανόθευτου ανταγωνισμού και της πλήρους ικανοποίησης των αναγκών των πελατών τους παγκοσμίως.

Στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης συνεργάζεται στενά με οποιοδήποτε Δημόσιο, Ιδιωτικό ή Διεθνή Οργανισμό ή φορέα και παρέχει στα στελέχη των μελών της δυνατότητες υψηλής εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης με την ίδρυση οργάνωση σχολών σεμιναρίων και επιμορφώσεων study courses.

Η Γενική Γραμματεία της UFTAA διατηρεί μια μεγάλη βιβλιοθήκη που διαθέτει χιλιάδες βιβλία με μελέτες ειδικών πάνω σε τουριστικά θέματα που είναι στη διάθεση των μελών της.

Συντάσσει και διαθέτει καταλόγους κάθε χρόνο στους οποίους περιλαμβάνονται τα ονόματα όλων των Εθνικών ταξιδιωτικών και λοιπων σχετικών Ενώσεων και Οργανισμών με τους γραμμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες και συναφείς επιχειρήσεις.

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, συμπερασματικά καταλήγουμε στο ότι με την ανάλυση της έννοιας του σκοπού και του έργου και γενικότερα της παρουσίας της UFTAA στο χώρο του τουρισμού και του ταξιδιού η UFTAA αποτελεί ίσως την πιο αξιόλογη και σοβαρή οργάνωση ταξιδιωτικών πρακτόρων και γραφείων σε παγκόσμια κλίμακα. Συμβάλλει δε αποφασιστικά στην αναβάθμιση του ρόλου των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην ικανοποίηση των διαρκώς αυξανόμενων αναγκών του ανθρώπου για τουρισμό, γνώση, αναψυχή.

**18.**

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1

ΒΑΣΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΕΚΑΠΑ)